ZUIDOOSTVLEUGEL BRABANTSTAD

NOORDOOSTCORRIDOR N279
EN OOST-WESTVERBINDING
(ONDERDEEL VAN BRAINPORT OOST)

# Informatie Noordoostcorridor voor raadsleden

Graag willen wij u informeren over het komende proces van het project Noordoostcorridor. Via deze informatiebrief brengen wij u op de hoogte van de stappen in het proces, de wijze waarop de omgeving wordt betrokken en wat de rol van de verschillende partijen in het proces is. We vermelden het proces tot aan april 2012, met een doorkijk naar medio 2013.

In de fase tot aan april 2012 heeft u als gemeenteraad nog geen directe rol. Toch willen wij u op de hoogte brengen van het proces, zeker omdat de komende maanden intensief met partijen uit uw gemeente in overleg wordt getreden.

Wij blijven u de komende maanden informeren over uw verdere betrokkenheid bij dit project. Dan kunt u denken aan uw formele positie in de juridische en planologische procedures en uw kaderstellende rol met betrekking tot de financiering van de gebiedsopgave.

De meest actuele informatie kunt u vinden op www.brabant.nl/noordoostcorridor.

**De Noordoostcorridor als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost**
Met het **project Noordoostcorridor** (NOC) wil de provincie samen met de regio de bereikbaarheid aan de oostzijde van de regio Eindhoven-Helmond tot aan Veghel verbeteren en tegelijk kansen bieden voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gehele gebied. Een goede bereikbaarheid (infrastructuur) is belangrijk om de Brabantse economische motor optimaal te kunnen laten draaien.

De NOC staat niet op zichzelf, maar is een onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Brainport Oost die in februari 2010 is gestart. In deze gebiedsontwikkeling werken overheden (Rijk, provincie, waterschappen, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), en gemeenten), bedrijfsleven, maatschappelijke partijen en ook inwoners samen. Alleen zo kunnen we ervoor zorgen dat ieders ideeën en belangen worden meegewogen. Met de regio is afgesproken dat de provincie optreedt als trekker van de gebiedsontwikkeling Brainport.

**Een korte terugblik**
In juni 2011 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie RO deel D 'Brainport Oost' vastgesteld, inclusief het PlanMER[1] Noordoostcorridor. Dit na positief advies van de stuurgroep Brainport Oost. Hierin zijn bestuurders van de gemeenten, waterschappen, SRE, provincie en Rijk vertegenwoordigd.

In de Structuurvisie is het voorkeursalternatief Wilhelmina-alternatief inclusief opwaarderen N279 Veghel-Asten opgenomen. Binnen een zoekgebied kan het uiteindelijke tracé voor de NOC worden vormgegeven.

**De volgende stap: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)**
De komende anderhalf jaar richten we ons op het maken van een aantal belangrijke keuzes zodat een het aantal alternatieven voor de NOC wordt beperkt. Deze keuzes worden vastgelegd in een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) dat het startdocument is voor de milieueffect rapportage (project –m.e.r.).

De keuzes hebben te maken met de meest cruciale punten in het tracé en de effecten op onder andere natuur- en leefomgeving, kosten en ruimtelijke kwaliteit. In deze fase benoemen en onderzoeken we met diverse partijen eerst de mogelijke alternatieven en wegen we deze af. Het is noodzakelijk dat er nadere keuzes worden gemaakt in de mogelijke alternatieven om:

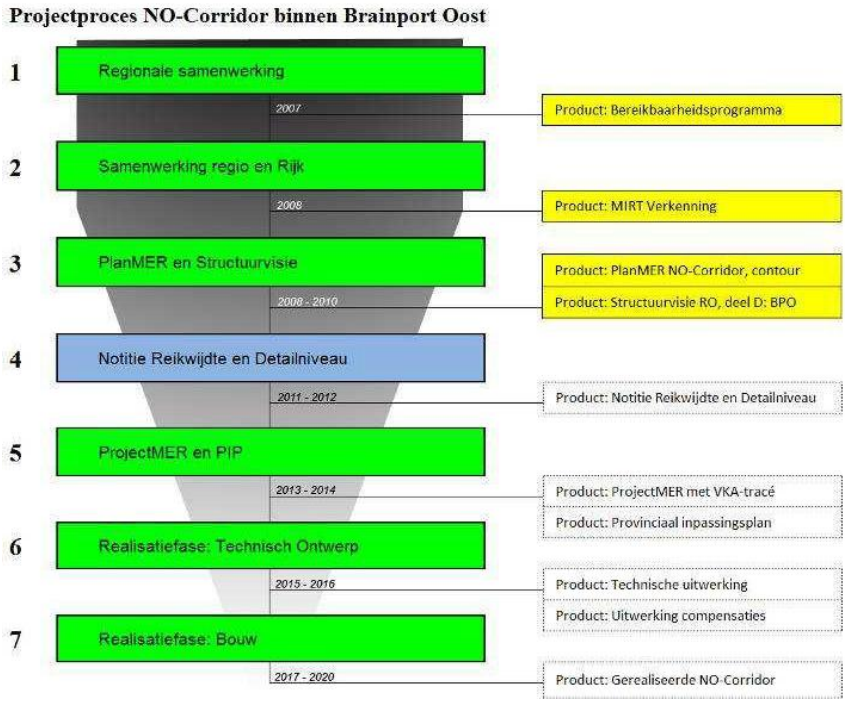
[1] Het milieueffectrapport (MER) brengt de gevolgen van de verschillende alternatieven op het verkeer en het milieu (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, geluid, natuur) in beeld.

- tot een sluitende businesscase (verdeling van de kosten) te komen;
- duidelijkheid te geven aan de omgeving over de oplossingsrichting voor de NOC ;
- tot een regionaal akkoord te komen.

Aan het einde van de komende fase, worden de alternatieven tegen elkaar afgewogen. Bij de afweging spelen naast de milieu- en verkeerseffecten , de financiële kaders en de kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen een rol. De alternatieven die verder uitgewerkt gaan worden, moeten voldoende probleemoplossend zijn voor de doelstellingen en (zo ruim mogelijk) draagvlak in de regio hebben. Het totale pakket aan maatregelen moet betaald (sluitende businesscase) en uitgevoerd (regionaal akkoord) kunnen worden. De NRD doorloopt een inspraakprocedure.

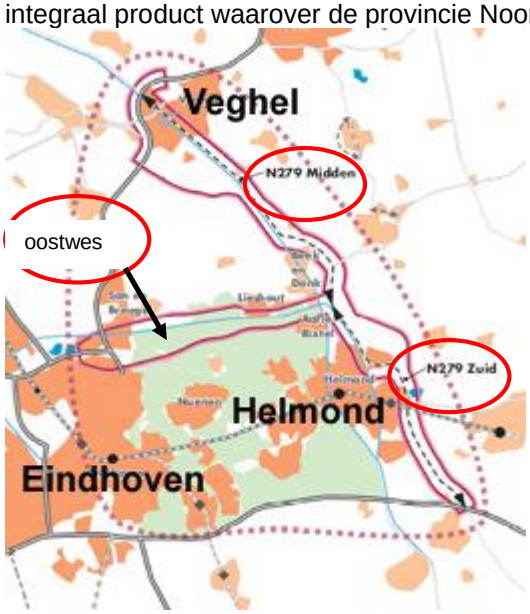
We doen dat in een interactief proces met de omgeving. Het gaat er in eerste instantie om een goed beeld te krijgen van de waarden van het gebied, de kansen en bedreigingen, de wensen van de regio, de randvoorwaarden waarbinnen de NOC kan worden gerealiseerd en het invulling geven aan de ruimtelijke kwaliteitsopgave (creatie van meerwaarde voor het gebied).

**De NRD in relatie tot het totaalproces**
De NRD wordt gevolgd door een project-m.e.r. waarin de alternatieven worden getoetst en uitgewerkt op te bepalen milieueffecten. Hierna volgt het opstellen van een Provinciaal InpassingsPlan (PIP)[2]. De besluitvorming staat gepland in 2014 en gaat gepaard met een inspraakprocedure en beroepsprocedure. In deze projectfase bekijken we of de ruimtelijke procedures gelijktijdig worden voorbereid met alle activiteiten die benodigd zijn om te komen tot de feitelijke uitvoering. Daarna kan gewerkt worden aan realisatie van de plannen via een technisch ontwerp en vervolgens aan de bouw zelf. Zie hieronder ook het figuur van het projectproces.




[2] Een PIP is een bestemmingsplan op provinciaal niveau. In het bestemmingsplan wordt vastgelegd welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet mogen in een bepaald gebied. De provincie is verantwoordelijk voor de N279 en de Oostwestverbinding en wil regels vastleggen voor het plangebied om uitbreiding van de weg mogelijk te maken. Het PIP bevat alleen regels om het voorkeurs-alternatief mogelijk te maken en is dus specifiek gericht op één van de alternatieven.

**Drie deelgebieden Noordoostcorridor in de NRD-fase**
Om een goede afstemming met de omgeving mogelijk te maken, is het gebied voor de komende fase opgedeeld in drie deelgebieden. Deze gebieden hebben elk hun eigen dynamiek en specifieke thema's. Er wordt deels uniform gewerkt en deels is in de drie deelprocessen sprake van maatwerk, omdat ze elk hun eigen dynamiek en thema's hebben. Uiteindelijk komen de resultaten uit de deelprocessen samen in een integraal product waarover de provincie Noord-Brabant een besluit neemt. De deelgebieden zijn:




**<u>1) Noordoostcorridor N279-Midden</u>** (N279 Veghel t/m kruising N272 Beek en Donk e.o.)
Voor dit deelproject kijkt de provincie Noord-Brabant samen met de regio hoe de alternatieven (genoemd in Voorkeursalternatief van de PlanMER) voor het gebied N279 Veghel t/m kruising N272 Beek en Donk e.o. er uit kunnen zien. Inhoudelijke aandachtspunten:

- een tunnel onder Veghel of een omleiding;
- bij een omleiding bij Veghel: voor of om Zijtaart heen.

**<u>2) Noordoostcorridor N279-Zuid</u>** (A67-Asten tot kruising N272 bij Beek en Donk en de aansluiting N279 met de Oostwestverbinding e.o)
Voor dit deelproject kijkt de provincie Noord-Brabant samen met de regio hoe de alternatieven (genoemd in Voorkeursalternatief van de PlanMER) voor het gebied A67-Asten tot kruising N272 bij Beek en Donk en de aansluiting N279 met de Oostwestverbinding e.o. er uit kunnen zien. Inhoudelijke aandachtspunten:

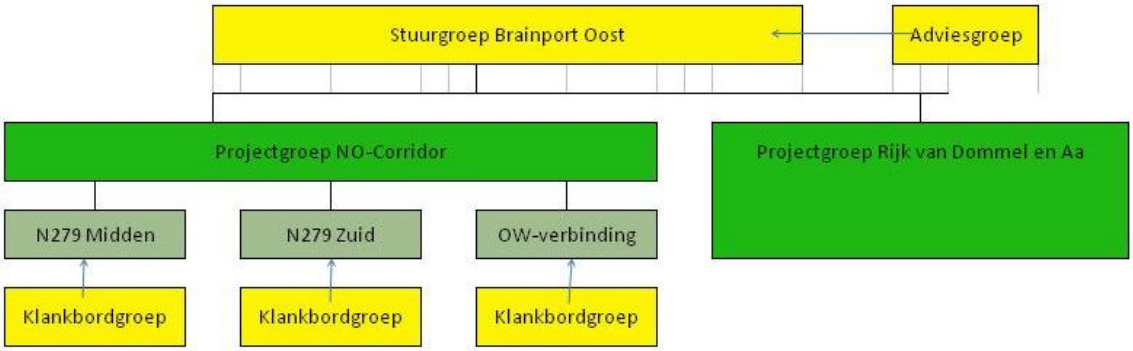
- de wijze waarop de drie delen met elkaar kunnen worden verknoopt;
- de verbinding bij Helmond (Dierdonk) op het bestaande tracé of een van de omleidingsvarianten om Dierdonk;
- De wijze van verknoping met de A67.

**<u>3) Noordoostcorridor OW-Verbinding</u>** (A58 Ekkersrijt tot de aansluiting N279 e.o.)
Voor dit deelproject kijkt de provincie Noord-Brabant samen met de regio hoe de alternatieven (genoemd in Voorkeursalternatief van de PlanMER) voor het gebied A58 Ekkersrijt tot de aansluiting N279 e.o. er uit kunnen zien. Inhoudelijke aandachtspunten:

- de beste oplossing voor het Dommeldal: een tunnel (lang of kort), een brug of maaiveldoplossing (de oplossingen bij Ekkersrijt en beschouwing van een afwisselende wegligging aan beiden kanten van het kanaal wordt hierin meegenomen)
- een tunnelvariant, een maaiveldoplossing of verdiepte ligging bij Laarbeek/Aarle Rixtel

**Organisatie, rollen en hoe de omgeving erbij wordt betrokken**
We willen veel aandacht besteden aan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en een interactief proces en doen dit graag met partijen die direct die bij het gebied betrokken zijn. Dit gebeurt op ambtelijk niveau (deelprojectgroepen per gebied), maar ook met burgers (b.v. dorps- en wijkraden, stichtingen) via klankbordgroepen per deelgebied.

Om het interactief proces goed te begeleiden is er per deelgebied vanuit de provincie een omgevingsmanager aangesteld. Deze is voor de omgeving het eerste aanspreekpunt voor het project. De omgevingsmanager richt zich vooral op de partijen uit de klankbordgroepen, maar is ook voor andere betrokkenen de contactpersoon. Op de website www.brabant.nl/noordoostcorridor staan de contactgegevens van de omgevingsmanagers en natuurlijk de projectleiders van de drie deelgebieden.




In bovenstaand schema kunt u zien dat de stuurgroep Brainport Oost leidend is. Zij voorziet Gedeputeerde Staten van Brabant van advies ten aanzien van de NOC. In de Stuurgroep is een bestuurlijke vertegenwoordiging van RVOB (Rijks Vastgoed en Ontwikkelingsbedrijf) , Ministerie I&M, Provincie Noord-Brabant, SRE, Waterschappen De Dommel en Aa en Maas, gemeenten Eindhoven, Son en Breugel, Nuenen, Laarbeek, Geldrop-Mierlo, Helmond, Asten, Someren, Deurne, Gemert-Bakel en Veghel (gemeente Sint-Oedenrode als agendalid).

De adviesgroep geeft een advies aan de Stuurgroep op cruciale momenten in het proces. In de adviesgroep zijn belangenorganisaties vertegenwoordigd, zoals de Kamer van Koophandel, Brabantse Milieu Federatie, de RECRON etc. De deelnemende organisaties treft u in een bijlage aan. De Stuurgroep betrekt het advies van de adviesgroep bij de standpuntbepaling. Uiteindelijk stelt de provincie Noord-Brabant de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vast en is er formele inspraak mogelijk.

De ambtelijke projectgroep NOC houdt zich bezig met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief[3]. Dit doet zij met hulp van deelprojectgroepen en klankbordgroepen.

Per deelproject zijn deelprojectgroepen vastgesteld (dus in totaal 3). In deze deelprojectgroepen (ambtelijke vertegenwoordiging van gemeenten, Waterschappen, SRE, provincie Noord-Brabant en het Rijk) wordt de inhoud feitelijk voorbereid. In de bijlage treft u een overzicht aan van de betreffende organisaties. Zij werken aan:

- de doelen en het beoordelingskader NRD (verder uitwerken en bespreken);
- de feiten over de waarden en kenmerken van het gebied (verzamelen);
- de (ruimtelijke) plannen c.q. lokale doelen, wensen en randvoorwaarden (inbrengen);
- de tracé-alternatieven o.b.v. de ‘waardenkaart’ (schetsen).

[3] Het voorkeursalternatief van NOC bestaat uit een nieuwe oostwestverbinding N279-A50/A58 in combinatie met de opwaardering van de N279 tussen A50 Veghel en A67 Asten.

In de voorbereiding van NRD wordt zoveel mogelijk de kennis en de inbreng van de omgeving, via de klankbordgroepen betrokken. Er zijn per deelproject klankbordgroepen vastgesteld (in totaal 4, aangezien deelproject NOC N279-Zuid 2 klankbordgroepen heeft vastgesteld). Hier hebben leden van organisaties plaatsgenomen die onder andere de gemeenten en de leden van de adviesgroep hebben aangedragen (zie bijlage). Zij zijn uitgenodigd voor zogenaamde werkateliers die in februari en maart 2012 plaatshebben. In de klankbordgroepen (werkateliers):

- worden de leden geïnformeerd over de doelen voor de NOC en kunnen er kanttekeningen, opinies, kansen en belemmeringen bij de doelen worden gezet;
- kunnen zij meedenken over de waarden en kenmerken van het gebied ('waardenkaart') waarna deze worden gedeeld, aangevuld, verbeterd en voorzien worden van kansen en belemmeringen in samenhang met de komst van 'de weg';
- worden de leden gevraagd vanuit de 'waardenkaart' tracé-alternatieven te schetsen;
- worden de leden gevraagd vanuit om kansen voor mitigerende maatregelen, compenserende en ruimtelijke impulsmaatregelen voor weg en omgeving aan te halen.

De voortgang van het proces en de uitkomsten van bijvoorbeeld de bijeenkomsten met de klankbordgroepen zijn op www.brabant.nl/noordoostcorridor te vinden.

**Planning in de fase tot Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Periode november 2011- voorjaar 2012: kaderstelling
In deze periode worden de kaders voor het onderzoek van de NRD-fase voor de NOC gesteld en wordt in het interactieve traject met de regio (werkateliers met klankbordgroepen in feb. - april 2012) de kansen opgehaald voor het gebied zoals de mitigerende, compenserende en ruimtelijke impulsmaatregelen.

Periode voorjaar 2012 – najaar 2012,:onderzoek en ontwerp NOC, voorbereiding uitvoering natuur en water opgaven.
Deze periode is bedoeld voor het uitvoeren van het noodzakelijk onderzoek voor de NOC en wordt gewerkt aan het ontwerpen aan de NOC en de ruimtelijke impuls. De opgave rondom natuur en water wordt geconcretiseerd tot mogelijke uit te voeren voorstellen en voorstellen voor samenwerking en uitvoering van deze opgave.

Periode eind 2012 – voorjaar 2013: integrale afweging
De onderzoeksresultaten (milieu en verkeersgerelateerd) van de NRD-fase Noordoostcorridor worden afgewogen tegen doelstellingen en de financiële mogelijkheden. Dit moet leiden tot een regionaal akkoord waarin een keuze wordt gemaakt voor de verder te onderzoeken alternatieven in de project-m.e.r. fase richting Provinciaal Inpassingsplan, een pakket aan maatregelen ten behoeve van de mitigerende, compenserende en ruimtelijke impulsmaatregelen en afspraken over de wijze van financieren en uitvoeren.

Periode voorjaar 2013 – najaar 2013, procedure
De keuzes uit de voorgaande periode worden vastgelegd in de NRD die de wettelijke inspraakprocedure doorloopt, inclusief mogelijkheden tot inspraak.