

Overeenkomst nummer C2190642

Intentieovereenkomst tussen de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek en Veghel en waterschap Aa en Maas ter regeling van nadere afspraken inzake de aanpak van de provinciale weg N279 tussen A50/Veghel en A67/Asten.

De ondergetekenden,

de provincie Noord-Brabant, gevestigd en kantoorhoudende te 's-Hertogenbosch aan de Brabantlaan 1, te dezen vertegenwoordigd door gedeputeerde de heer C. A. van der Maat gevolmachtigd door de Commissaris van de Koning ingevolge artikel 176 van de Provinciewet en handelende ter uitvoering van het door Gedeputeerde Staten op 5 juli 2016 genomen besluit,

hierna te noemen provincie,

de gemeente Asten, te dezen vertegenwoordigd door de heer H.G. Vos, burgemeester van de gemeente Asten, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Asten d.d. 2016,

de gemeente Deurne, te dezen vertegenwoordigd door W.A. Verhees, wethouder van de gemeente Deurne, handelende op grond van artikel 171 van de gemeentewet en ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deurne d.d.2016,

de gemeente Gemert-Bakel, te dezen vertegenwoordigd door de heer R.D. Hoppezak, wethouder van de gemeente Gemert-Bakel, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gemert-Bakel d.d..... 2016,

de gemeente Helmond, te dezen vertegenwoordigd door E. de Vries, wethouder van de gemeente Helmond, handelende op grond van artikel 171 van de gemeentewet en ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Helmond d.d.2016,

de gemeente Laarbeek, te dezen vertegenwoordigd door F.P.A.C van Zeeland, wethouder van de gemeente Laarbeek, handelende op grond van artikel 171 van de gemeentewet en ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Laarbeek d.d.2016,

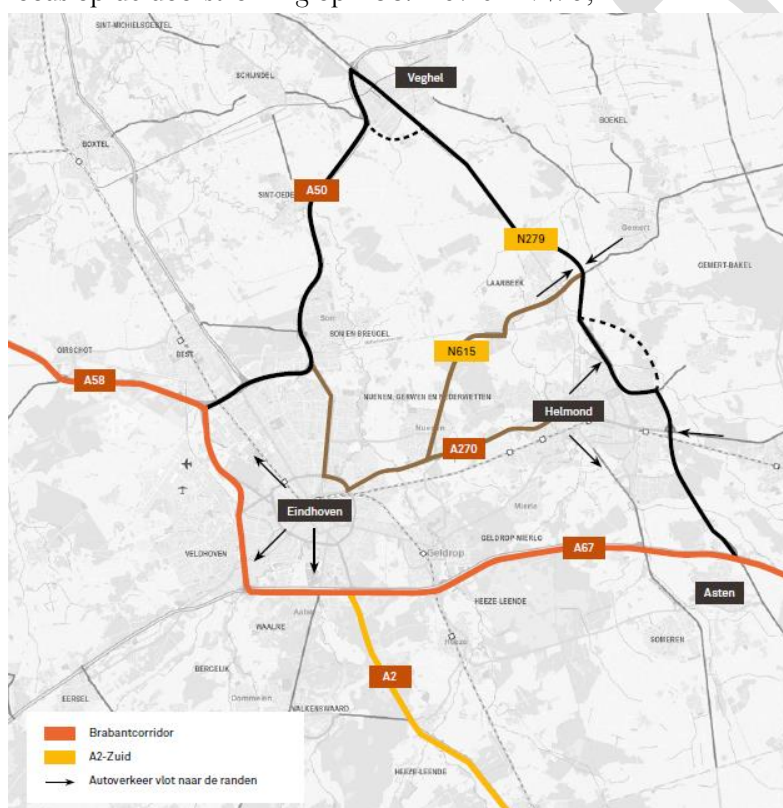
de gemeente Veghel, te dezen vertegenwoordigd door de heer J. Goijaarts, wethouder van de gemeente Veghel, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veghel d.d. 2016,

waterschap Aa en Maas, te dezen vertegenwoordigd door de heer P.M.J. van Dijk, lid van het dagelijks bestuur van waterschap Aa en Maas, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van waterschap Aa en Maas d.d. 2016,

hierna allen gezamenlijk te noemen "partijen",

overwegende dat,

- Rijk, provincie en de regio Zuid-Oost Brabant al geruime tijd gezamenlijk op zoek zijn naar oplossingen om de bereikbaarheid en leefbaarheid aan de oostzijde van Eindhoven, in Helmond en in Veghel te verbeteren teneinde onder andere de economische positie van bedoelde regio te behouden en te versterken;
- de provincie in 2010 een structuurvisie ruimtelijke ordening en in 2011 de structuurvisie deel D, Brainport Oost heeft vastgesteld;
- de provincie in haar bestuursakkoord 2015-2019 de ambitie heeft uitgesproken om de bereikbaarheid in Noord-Brabant te verbeteren middels duurzame smart mobility en multimodaliteit met de focus op innovativiteit en aandacht voor leefbaarheid.
- deze ambitie voor de regio Zuidoost Brabant resulteert in het verbeteren van de bereikbaarheid met een focus op de doorstroming op A58/A67 en N279;



Maatregel ZO-Brabant (bidbook pag. 25)

- de provincie eind 2015 met haar partners in de regio ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zuid-Nederland plannen en ambities heeft gepresenteerd in het bidbook “Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim en robuust” en dit heeft aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Milieu;
- in dit bidbook een maatregelenpakket is opgenomen dat voorziet in infrastructurele oplossingen voor de regio Zuid-Nederland voor de korte, middellange en lange termijn;
- de minister haar waardering heeft uitgesproken voor dit maatregelenpakket en budgetten gereserveerd voor de uitvoering ervan;
- de in genoemd bidbook beschreven aanpak van de N279 tussen A50/Veghel en A67/Asten als primair doel heeft de doorstroming te verbeteren en hiermee onder andere de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten en sluisverkeer te verminderen, onderdeel is van dit maatregelenpakket;

- de aanpak van de provinciale weg N279 tussen A50/Veghel en A67/Asten op hoofdlijnen bestaat uit de ombouw van de huidige 2-baansweg naar een robuuste, innovatieve weg met ongelijkvloerse aansluitingen/oversteken (toekomstbestendig gedimensioneerd op 2x2-baans) waarbij op twee locaties (nabij Zijtaart en Dierdonk) nader onderzoek wordt verricht naar mogelijke omleidingen in het tracé;
- de provincie heeft toegezegd in 2016 te starten met een actualisatie van de planstudie naar een robuuste N279 tussen A50/Veghel en A67/Asten als onderdeel van de randstructuur voor het wegverkeer, waarbij de N279 wordt ingericht als de intelligentste provinciale weg met een hoge ambitie voor innovatie, duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid;
- thans voor de bestuurlijke fundering van het in de komende tijd te actualiseren MER partijen overeengekomen zijn dat een intentieovereenkomst gesloten zal worden waarin op hoofdlijnen afspraken worden vastgelegd over samenwerking en projectscope, planning en financiering van de verbetering van de doorstroming van de N279 tussen A50/Veghel en A67/Asten (N279 –Zuid).

zijn overeengekomen als volgt:

1. Algemeen

a. Doel intentieovereenkomst

Partijen erkennen de verkeersproblematiek in de regio Zuid-Nederland en ondersteunen de ambities zoals verwoord in het bidbook “Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen, slim en robuust”.

Partijen verklaren zich te zullen inspannen om door middel van een gezamenlijke planmatige aanpak primair te komen tot de verbetering van de doorstroming (‘de basis’) van de N279-Zuid tussen A50/Veghel en A67/Asten waarbij deze weg gereconstrueerd zal worden tot een robuuste, innovatieve weg met ongelijkvloerse, toekomstbestendige aansluitingen en oversteken en (eventuele) omleidingen nabij Veghel en Helmond, met aandacht voor innovaties, duurzaamheid-, en leefbaarheidsaspecten. Op smart mobility maatregelen wordt hoog ingezet. De verwachtingen zijn hoog, maar de werkelijke effecten zijn nog niet bekend en dus onzeker. Voor de effectiviteit van de smart mobility maatregelen dient de basis op orde te zijn. Secundair wordt gezien welke aanvullende ambities nog (kunnen) worden meegenomen in de aanpak van de N279. De, na vaststelling van de basisaanpak, te bespreken aanvullende wensen worden concreet gemaakt en elke belanghebbende partij dient daarbij aan te geven wat, hoe en hoeveel hij/zij daarin zelf investeert. De provincie stelt voor de realisatie van de werken een budget beschikbaar van maximaal € 265 miljoen (inclusief eventuele niet-verrekenbare/compensabele BTW).

b. Principeafspraken

Partijen beogen met deze overeenkomst afspraken vast te leggen ter regeling van:

- De integrale aanpak en de financiering van de planstudie/MER
- Het bepalen van de definitieve projectscope van de in de planstudie/het MER te onderzoeken alternatieven/varianten.
- het omschrijven van de uitgangsprincipes voor een toekomstige taak- en kostenverdeling.

2. Integrale aanpak en financiering planstudie/MER

- a. Uitgangspunt voor de planstudie/MER is de aanpak van de N279-Zuid zoals omschreven in het bidbook “Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen slim en robuust”.
- b. De aanpak van de N279-Zuid geschiedt te zijner tijd middels nader te bepalen deelprojecten; de deelprojecten zullen na het vaststellen van het voorkeursalternatief nader worden bepaald.

- c. De provincie treedt op als coördinerend bevoegd gezag voor de MER-procedure.
- d. De provincie zal, namens alle betrokken partijen, fungeren als opdrachtgever in de planstudie/MER voor alle noodzakelijke onderzoeken en procedures waaronder het doorlopen van de MER-procedure tot en met de keuze van het voorkeursalternatief.
- e. Het MER zal uiteindelijk als basis dienen voor een of meerdere ruimtelijke plannen dat/die de juridische basis vormt/vormen voor de uit te voeren werkzaamheden.
- f. Om sturing te geven aan een gezamenlijk planproces is een stuurgroep samengesteld bestaande uit bestuurders van de gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek en Veghel, Rijkswaterstaat, het waterschap Aa en Maas en provincie. De stuurgroep adviseert de provincie onder andere ten aanzien van de te volgen ruimtelijke procedures (PIP-en/of BP-en) en over de scope van het project N279-Zuid, te beschrijven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
- g. Partijen streven er naar om de MER N279-Zuid in het voorjaar van 2017 af te ronden.
- h. De totale kosten die gemaakt worden voor de planstudie/MER voor de aanpak en verbetering van de doorstroming van de N279-Zuid komen, met uitzondering van bv apparaats- en overheadkosten van de overige partijen, volledig ten laste van de provincie.

3. In de planstudie/het MER te onderzoeken alternatieven/(sub)varianten

Als belangrijkste uitgangspunten bij het ontwerp worden genoemd:

- De zoekzones uit de provinciale structuurvisie van 2011 zijn bepalend;
- Om de doorstroming te bevorderen wordt in samenhang met het hoofdwegennet en de stedelijke netwerken ITS/Smart Mobility toegepast en worden aansluitingen en oversteken ongelijkvloers gemaakt;
- ter plaatse van de aansluitingen wordt het verkeer zoveel als mogelijk naar de randstructuur geleid;
- Vertrekpunt voor de N279 is 2x1-baans. Indien uit de verkeersberekeningen, MER of nadere (aan smart mobility gerelateerde) onderzoeken blijkt dat dit dwarsprofiel (op onderdelen) onvoldoende robuust is treden partijen dan met elkaar in overleg over deze situatie. *)
- De ontwerpsnelheid van de N279 bedraagt 80 km/h;
- Directe (erf)ontsluiting op de N279 zijn niet toegestaan, eventueel bestaande (erf)ontsluitingen worden verwijderd;
- Bestaande kunstwerken worden slechts aangepast als daar aanleiding/technische noodzaak voor is;
- Nieuw te bouwen kunstwerken worden toekomstbestendig gedimensioneerd (2x2 rijbanen);
- Middels Social Design wordt een open en transparant (ontwerp)proces toegepast;
- Waar mogelijk en passend zetten we in op innovatieve oplossingen;
- In de beekdalen wordt rekening gehouden met gerealiseerde en eventueel nog te realiseren beekherstelmaatregelen en/of grondwater- c.q. oppervlaktewatermaatregelen en ecologische verbindingzones.

*) *De gemeente Gemert-Bakel, als voorstander van 2x2-rijbanen, is van mening dat de uitkomsten van de onderzoeken leidend moeten zijn om tot een robuuste oplossing te kunnen komen.*

Nadere beschrijving van te onderzoeken alternatieven per gemeente/gebied:

a. In Veghel:

- het bestaande tracé van de N279 door Veghel;
- een omleiding Zijtaart bij de Dubbelen/Foodpark met een nieuwe aansluiting op de A50 (met behoud van de bestaande aansluiting Eerde), een ongelijkvloerse aansluiting Corsica, een (half)verdiepte ligging bij Doornhoek, een nieuwe brug c.q. tunnel over/onder de Zuid-Willemsvaart en een halve ongelijkvloerse aansluiting op de bestaande N279; te bouwen kunstwerken worden toekomstbestendig gedimensioneerd;
- het samenvoegen van twee bestaande aansluitingen op de N279 nabij Keldonk tot één toekomstbestendige ongelijkvloerse aansluiting, incl. vaste oeververbinding ter vervanging van de ophaalbrug in de Zuidwillemsvaart.

b. In Laarbeek:

- de reconstructie van de huidige rotonde 'Boerdonk' naar een toekomstbestendige ongelijkvloerse aansluiting;
- de reconstructie van de huidige rotonde 'N272/Gemert' naar een toekomstbestendige ongelijkvloerse aansluiting.

c. In Helmond/Gemert-Bakel/Laarbeek

- het bestaande tracé van de N279 langs Dierdonk met toekomstbestendige ongelijkvloerse aansluitingen;
- een lange omleiding ten zuiden van de Heikantseweg om de wijk Dierdonk. met toekomstbestendige aansluitingen en kunstwerken; de exacte locaties van de aansluitingen op het onderliggend wegennet zijn hierbij nog onderwerp van nadere studie.

d. In Helmond/Deurne/Asten:

- de reconstructie van de huidige rotonde 'Rochadeweg' naar een toekomstbestendige ongelijkvloerse aansluiting;
- de aanleg van een ongelijkvloerse overgang ter hoogte van de oversteek Vlierdense Bosdijk – Rijntjesdijk;
- de aanleg van een ongelijkvloerse overgang ter hoogte van de oversteek Oostappensedijk;
- een eventuele aanpassing van de toe- en afritten van de N279 op de A67.

Indien uit de in het programma benoemde adaptieve aanpak en/of uit de nadere uitwerking van de plannen voor het MER blijkt dat aanvullende afspraken noodzakelijk c.q. wenselijk zijn, zullen deze aanvullende afspraken worden vastgelegd in een addendum op deze overeenkomst.

4. Uitgangsprincipes toekomstige taak- en kostenverdeling aanpak N279-zuid

- a. Na vaststelling van de resultaten in de planstudie/het MER zullen door partijen definitieve afspraken over een taakverdeling en eventuele bijdrageregeling worden vastgelegd in de per deelproject op te stellen uitvoeringsovereenkomsten. De overeenkomsten worden voorafgaand aan de uitvoering van de werken gesloten.
- b. De uitvoeringsovereenkomsten zullen gebaseerd zijn op de volgende principes:
 - De provincie zal in nauw overleg met de gemeenten zorgdragen voor de voorbereiding en de uitvoering van alle werken aan de N279-Zuid tussen A50/Veghel en A67/Asten.
 - Op grond van het 'veroorzakersprincipe', zoals vastgelegd in de door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant vastgestelde provinciale beleidsnota "Wegenbeheer", komen de

integrale kosten van de uit te voeren werken en de ambities op het vlak van smart mobility, duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid geheel voor rekening van de provincie. De provincie heeft hiervoor een budget van maximaal € 265 miljoen (inclusief indexeringskosten en eventuele niet-verrekenbare/compensabele BTW) beschikbaar.

- Indien een partij specifieke of aanvullende wensen heeft waarin het ontwerp niet voorziet, bijvoorbeeld extra aansluitingen of oversteken, (half)verdiepte liggingen of extra inpassingsmaatregelen, zal na overleg en na advisering door de stuurgroep en de programmaraad (de nieuwe governancestructuur), door GS (in haar rol van bevoegd gezag en wegbeheerder) bezien worden of en eventueel onder welke voorwaarden deze wensen gerealiseerd kunnen worden.
- Indien sprake is van wettelijk noodzakelijke natuurcompensatie, dan vindt deze plaats binnen de nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk met als streven zo dicht mogelijk bij de plaats van de ingreep.
- Wij streven er naar het initiatief op een duurzame manier te realiseren, gericht op het verbeteren van de leefkwaliteit in de directe omgeving en verbeteren van de landschappelijke- en natuurwaarden rondom en nabij de (nieuwe) weg. Wij zullen hiertoe milieuhinder beperkende en landschap- en natuuraantasting beperkende maatregelen uitwerken die aan het initiatief kunnen worden toegevoegd en als randvoorwaarde voor de realisatie kunnen gelden (de zogenaamde mitigerende maatregelen).

5. Toekomstig beheer en onderhoud wegen

- a. De gereconstrueerde N279-Zuid blijft c.q. komt in eigendom, beheer en onderhoud bij de provincie.
- b. Bij aanleg van de omleiding Zijtaart wordt deze omleiding de nieuwe route van de N279 en vervangt hiermee het tracé door Veghel. Het bestaande tracé van de N279 door Veghel zal op termijn aan de gemeente Veghel worden overgedragen.
- c. Parallelvoorzieningen en/of gemeentelijke aansluitingen komen in eigendom, beheer en onderhoud bij de gemeente(n) in wiens grondgebied deze liggen.
- d. Over de voorwaarden waaronder in de leden a en b genoemde zaken worden geregeld, maken partijen nog nadere afspraken en leggen deze vast in een, per deelproject op te stellen, uitvoeringsovereenkomst.
- e. Na realisatie zullen op basis van de as-built tekeningen de nieuwe grenzen van beheer en onderhoud tussen de provincie en de overige partijen worden bepaald.

Aldus overeengekomen en in achtvoud ondertekend,

's-Hertogenbosch, juli 2016

de gemeente Asten,

H.G. Vos

de gemeente Deurne,

W.A. Verhees

de gemeente Gemert-Bakel,

R.D. Hoppezak

de gemeente Helmond,

E. de Vries

de gemeente Laarbeek,

F.P.A.C van Zeeland

de gemeente Veghel,

J. Goijaarts

Waterschap Aa en Maas,

P.M.J. van Dijk

de Provincie,

C.A. van der Maat