

Gemeente Gemert-Bakel

Quick scan Noord-om

Gemeente Gemert-Bakel

Quick scan Noord-om

Datum 23 juni 2006
Kenmerk GMT011/Hnb/0077
Eerste versie 18 mei 2006

Documentatiepagina

| | |
|-------------------------------|---|
| Oprachtgever(s) | Gemeente Gemert-Bakel |
| Titel rapport | Quick scan Noord-om |
| Kenmerk | GMT011/Hnb/0077 |
| Datum publicatie | 23 juni 2006 |
| Projectteam opdrachtgever(s) | de heren P. Bezema en I. Cranen |
| Projectteam Goudappel Coffeng | de heren L.J.A. Heijnen (projectleider), W.J. de Kruijf en B.P.A Peters |
| Projectomschrijving | Voorafgaand aan de m.e.r.-procedure worden in deze quick scan zowel de verkeerskundige- als overige effecten van drie alternatieven voor de Noord-om in Gemert in beeld gebracht. |
| Trefwoorden | quick scan, verkeer, Gemert, Noord-om, verkeersmodel |

| Inhoud | Pagina |
|---|-----------|
| 1 Inleiding | 1 |
| 1.1 Aanleiding | 1 |
| 1.2 Leeswijzer | 2 |
| 2 Beleidskader | 3 |
| 2.1 Nationaal | 3 |
| 2.2 Provinciaal | 3 |
| 2.3 Regionaal | 5 |
| 2.4 Gemeentelijk | 7 |
| 3 De problematiek | 10 |
| 3.1 Wegenstructuur | 10 |
| 3.2 Bereikbaarheid referentiesituatie | 10 |
| 3.3 Knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en de duurzaamheid | 11 |
| 4 Alternatieven Noord-om | 13 |
| 5 Verkeerskundige effecten | 15 |
| 5.1 Aanvullende maatregelen | 15 |
| 5.2 Verkeerseffecten alternatieven | 15 |
| 5.3 Conclusies | 17 |
| 6 Overige effecten | 18 |
| 7 Conclusies en aanbevelingen | 20 |
| 7.1 Samenvattende beoordeling | 20 |
| 7.2 Aanbeveling | 21 |
| Bijlage | |
| 1 Beoordeling alternatieven (bron: gemeente Gemert-Bakel) | |
| Afbeeldingen | |
| 1. Etmaalintensiteiten referentiesituatie 2000 | |
| 2. Etmaalintensiteiten referentiesituatie 2020 | |
| 3. I/C-verhouding avondspits referentiesituatie 2020 | |
| 4. Kruispuntbelastingen referentiesituatie 2020 | |
| 5. Etmaalintensiteiten alternatief 0+ | |
| 6. Verschil etmaalintensiteiten alternatief 0+ t.o.v. referentie 2020 | |
| 7. Etmaalintensiteiten alternatief 1 | |
| 8. Verschil etmaalintensiteiten alternatief 1 t.o.v. referentie 2020 | |
| 9. Etmaalintensiteiten alternatief 2 | |
| 10. Verschil etmaalintensiteiten alternatief 2 t.o.v. referentie 2020 | |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de omgeving van de gemeente Gemert-Bakel staan tal van ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen op het gemeentelijke, dan wel provinciale agenda. Naast de ruimtelijke uitbreidingen zijn het met name de mogelijke komst van de rondwegen om Boekel en Erp die in Gemert op de voet worden gevolgd.

De autonome mobiliteitsgroei, het opwaarderen van de N605 tot regionale hoofdstructuur en de realisatie van de rondwegen om Erp en Boekel hebben naar verwachting gevolgen voor de verkeersintensiteiten en de leefbaarheid op en nabij de verschillende wegen in en om de kern van Gemert. De verkeersintensiteiten op de N605 nemen in 2015 naar verwachting toe tot 15.000 mvt/etm (verkeersmodel Boekel). Om de knelpunten in het centrum van Gemert te minimaliseren, wil de gemeente een noordelijke randweg aanleggen. Deze wordt de 'Noord-om' genoemd en moet samen met de Oost- en Zuid-om de hoofdontsluitingsstructuur van Gemert gaan vormen.

Korte probleemschets

De route West-om - Komweg - Vondellaan - Boekelseweg door de kern Gemert is een belangrijke ontsluitingsroute. Door het toenemende (doorgaande) (vracht)verkeer op deze route ontstaan knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid. Daarnaast worden er, als gevolg van de verkeersdruk, in de kern Handel en op het westelijk deel van de Scheiweg ook dergelijke problemen ervaren.

Gezien bovenstaande toekomstplannen wil de gemeente Gemert-Bakel de effecten voor haar gemeente inzichtelijk krijgen. Daarom hebben zij Goudappel Coffeng BV gevraagd, voorafgaand aan een m.e.r.-procedure, een quick scan uit te voeren. Deze quick scan heeft als doel de effecten van de verschillende alternatieven van de Noord-om in beeld te brengen. Daarbij gaat het in eerste instantie in op de verkeerskundige effecten van de Noord-om, al dan niet in combinatie met een aangepaste wegenstructuur in de regio. Daarnaast wordt er een doorkijk gegeven van de effecten op andere relevante aspecten, zoals milieu, cultuurhistorie, landschap en natuur.

Doel Noord-om

Het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en het beperken van milieuhinder in de kern Gemert door het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen door de kern. De nieuwe situatie mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en verkeerssituatie elders.

Gebruik van het SRE-verkeersmodel

Bij de analyse van de verkeerskundige effecten van de oplossingen is gebruik gemaakt van het geactualiseerde verkeersmodel van het SRE. Voor het basisjaar is 2004 gehan-

teerd (Structuurplanvariant) en het prognosejaar 2020. Goudappel Coffeng is momenteel bezig met de ontwikkeling van het verkeersmodel van Noordoost Brabant. De gemeente Gemert-Bakel ligt tegen dit gebied aan. Voordat de modelberekeningen zijn uitgevoerd is het gehanteerde model getoetst aan de actuele ontwikkelingen in Noordoost Brabant. Tevens is het model getoetst aan recente verkeerstellingen van de gemeente. Hierdoor is een zeer betrouwbaar en duurzaam toepasbaar model ontwikkeld.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader, waarbinnen deze studie plaatsvindt beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de problematiek en de huidige situatie beschreven. Hoofdstuk vier gaat in op de drie bestudeerde alternatieven van de Noord-om. De effecten van deze alternatieven worden in de hoofdstukken 5 en 6 beschreven. Hierbij komt niet alleen het aspect verkeer aan de orde maar ook andere aspecten, zoals landschap, natuur en cultuurhistorie.

Tot slot volgen in het laatste hoofdstuk de conclusies en aanbevelingen. Tevens wordt aan de hand van de verschillende beoordelingcriteria een voorkeursalternatief gekozen.

2 Beleidskader

2.1 Nationaal

Nota mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Onder andere onderstaande punten worden verder uitgewerkt:

- het versterken van de economie door het verbeteren van de bereikbaarheid;
- de groei van verkeer en vervoer in Nederland mogelijk maken;
- decentraal wat kan en centraal wat moet;
- de onderhoudachterstanden op kort termijn inhalen;
- de veiligheid permanent verbeteren.

De Nota is in samenspraak met decentrale overheden opgesteld omdat een belangrijk en vernieuwend idee achter de Nota Mobiliteit is dat de rijksoverheid niet meer gedetailleerd voorschrijft en bepaalt, maar dat mobiliteit een kwestie is van samenwerken. Via publiek private samenwerking en decentralisatie krijgen bedrijven en andere overheden een grotere rol bij de verbetering van de mobiliteit, verkeersveiligheid en leefomgeving.

2.2 Provinciaal

Pvvp+

In 2006 zal het PVVP+ worden afgerond. Tot op heden is allen het eerste onderdeel Kaders en ambities 2005-2020 afgerond. Voor het tweede onderdeel, de Dynamische beleidsagenda 2005-2010 is reeds een aanzet gegeven.

Het PVVP+ formuleert niet alleen de visie en ambities van de provincie Noord-Brabant met betrekking tot het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem. Het dient óók om taken, rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen helder te krijgen. Zij moeten samen met de Provincie het verkeers- en vervoerssysteem goed laten functioneren in een steeds veranderende omgeving. In dit PVVP sluit de provincie aan op het landelijke beleid en kiest men voor:

- de reiziger: van-deur-tot-deur-benadering; betrouwbare reistijd;
- een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid; een balans die per situatie kan verschillen;
- vergroting van de uitvoeringskracht als kernopgave.

De bedoeling is om vervoerswijzen in te zetten op hun sterkste kant en de uitvoeringskracht te vergroten door de samenwerking met alle relevante partijen binnen en buiten de provincie. De Provincie streeft naar een evenwicht tussen een regionale benadering van mobiliteit en een benadering die de regio overstijgt.

Voor de gemeente Gemert-Bakel is het van belang dat er als uitwerking van de Koepelvisie visie op het wegennet (HWN/OWN) met voorrang enkele probleemclusters worden aangepakt:

- ruit Veghel, Uden, N264, N277, N279, Gemert, Beek en Donk;
- N264 (verbinding Uden - Gennep tussen A50 en A73);
- N279 (verbinding Helmond - Den Bosch tussen A67 en A2);
- N272 (verbinding Gemert - Boxmeer tussen A50 en A73).

Sinds enkele jaren worden middels verkennende- en planstudies gezocht naar optimalisatie van de verkeersstructuur in de regio. Voor de N279 loopt momenteel een uitwerkingsstudie naar de verbreding van de weg tussen Veghel en Den Bosch. Later dit jaar verwacht men resultaten van deze studie. In groter verband is er door de provincie een bovenregionale visie Eindhoven - Helmond opgesteld.

Bovenregionale visie

De bereikbaarheid van de regio Zuidoost Brabant staat nu (2005) al ernstig onder druk en in tot 2020 zal het personenautoverkeer in Brabant toenemen met circa 40% en het vrachtverkeer met circa 70%. Op verschillende fronten wordt daarom gewerkt aan oplossingen voor een betere bereikbaarheid van de regio Eindhoven-Helmond, maar de uitbreiding van infrastructuur blijft ver achter bij de toenemende mobiliteitsvraag. Becijferd is dat de weggebruikers in 2020 in de regio Zuidoost Brabant twee keer zo lang in de file staan als nu.

Er zijn twee bovenregionale oplossingsrichtingen bestudeerd:

- opwaarderen van de N279 (N279+);
- opwaarderen van de N279 in combinatie met een nieuwe oostwest verbinding (noordtangent) tussen knooppunt Ekkerswijer en de N279+.

Geconcludeerd wordt dat een N279+ met Noordtangent het beste scoort op *bereikbaarheid*, vooral als het een 100 km/h verbinding wordt. Bij 80 km/h is het effect ook positief. De knelpunten op de A2 worden beter beheersbaar en de weg kan beter functioneren als doorstroomas. Ook is een opgewaardeerde N279 gunstig voor de bereikbaarheid van Helmond, regio Uden - Veghel en de zuid-oostflank van 's-Hertogenbosch. Verder zal door de aanleg



van de noordtangent de ringstructuur rond de regio Eindhoven - Helmond worden afgemaakt.

Ecologisch ligt het iets genuanceerder. De druk op de A2 neemt af en daarmee de geluidsoverlast in aangrenzende gebieden. Ook verbetert de luchtkwaliteit langs de A2. Anderzijds neemt de druk op de N279+ toe doordat deze route wordt opgeschaald. In gebieden langs de N279+ zal de luchtkwaliteit verslechteren en de geluid- en trillingshinder toenemen. Wanneer ook de noordtangent wordt aangelegd, wordt een hoogwaardig deel van de ecologische hoofdstructuur aan weerszijden van het Wilhelminakanaal met daarbij het Dommelland doorsneden.

Voor de *sociaal-culturele* aspecten zijn de effecten met name negatief van aard. De N279+ zal door zijn zwaardere functie in toenemende mate een ruimtelijke barrière vormen. Dat hoeft op zich geen probleem te zijn, wanneer de weg overal goed inpasbaar is in de omgeving. Met name bij Veghel en Helmond vergt dit extra aandacht. Voor wat betreft de noordtangent wordt opgemerkt dat een nu nog open gebied tussen Son en Breugel, Lieshout en Helmond van oost naar west wordt doorsneden.

2.3 Regionaal

Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven - Helmond (BOSE)

Het SRE heeft de studie 'Bereikbaarheid aan het Oostelijk deel van de Stadsregio Eindhoven - Helmond' (BOSE) uitgevoerd. Het doel van deze studie is het oplossen van leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen aan de oostzijde van de Stadsregio Eindhoven - Helmond. Verschillende alternatieven zijn onderzocht om deze problemen op te lossen. De Regioraad van het SRE heeft op 23 juni 2005 het voorkeursalternatief BOSE vastgesteld: op korte termijn inzetten op benuttingsmaatregelen en openbaar vervoer en vanaf 2010 aanleg van het voorkeurs tracé.

Het voorkeursalternatief is een pakket aan maatregelen, bestaande uit benuttings- en openbaar vervoermaatregelen en uit de aanleg van een tracé, inclusief flankerende maatregelen en mitigerende en compenserende maatregelen. Gezien de variëteit en omvang van het maatregelenpakket dient realisatie gefaseerd plaats te vinden. Het uiteindelijke doel is een gefaseerde realisatie van het totale maatregelenpakket in de periode tot 2020. Het in het voorkeursalternatief opgenomen tracé loopt vanaf Bokt, om Gerwen, ten oosten van Nuenen naar de A270. Vervolgens gaat het tracé over de A270, de Collse Hoefdijk en ten oosten van Geldrop naar de A67.

De eerste stap van het vervolgproces is het verder onderzoeken van nut en noodzaak van een verbinding tussen het voorkeurs tracé en de N279. Dit onderzoek is gekoppeld aan het onderzoek van de provincie Noord-Brabant naar een verbreding van de N279.

Regionaal structuurplan regio Eindhoven

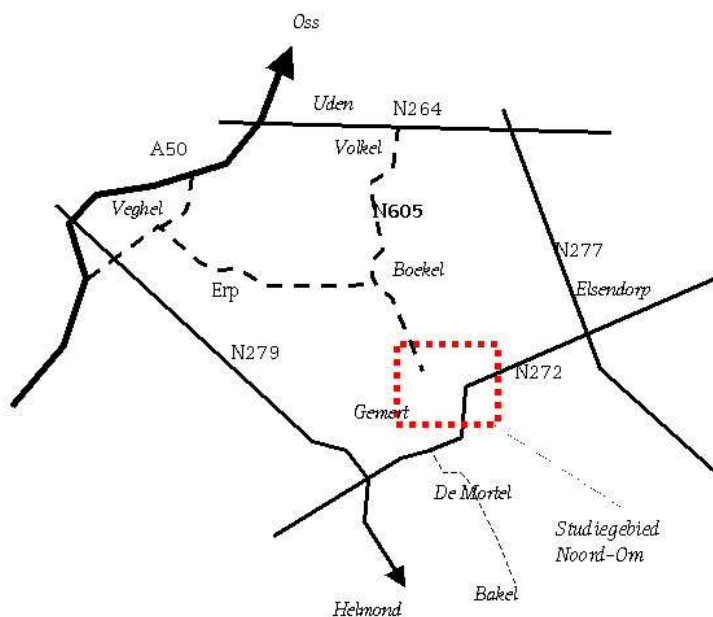
Planmatige uitbreiding in de zeven kernen van de gemeente Gemert is in de transformatieruimte opgenomen. Aan enkele zijden van de kernen ligt een opgave voor de

duurzame afronding van de dorpskernen met woningbouw. Hiervan is sprake in die gebieden waar het dorp en het (vaak waardevolle) landschap niet goed op elkaar aansluiten. De bouwopgave wordt ingevuld op basis van een specifiek stedenbouwkundig programma met de cultuurhistorische kenmerken van de omgeving als onderlegger. De afronding van de kernen wordt onderbouwd op basis van een visie op de kern, te beoordelen op de volgende elementen: er is sprake van meerwaarde; het gaat om een ruimtelijke en integrale afweging, gericht op een duurzame lijn van de bebouwing; het betreft niet het aanmaken van nieuwe schilletjes rond de kern.

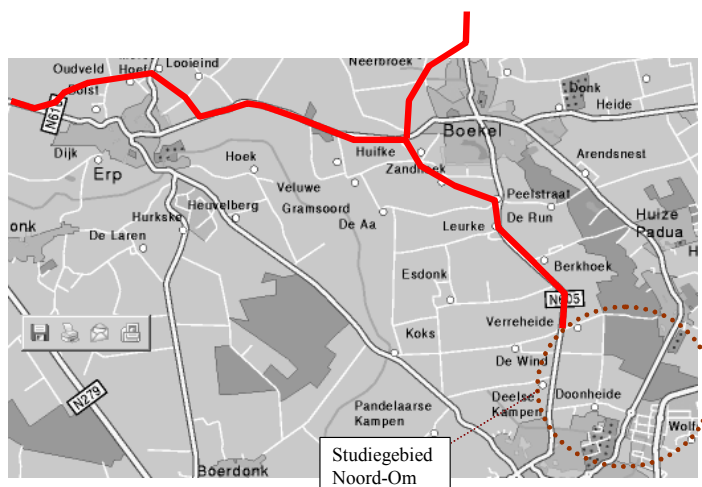
Omliggende gemeenten

Gemert wordt omringd door een bovenregionaal wegenstructuur van de A50 - N279 - N272 - N277 - N264. Dwars door deze ruit en Gemert ligt de N605, welke sinds 2001 geen deel uitmaakt van het regionale wegennet. In de visie van de provincie voor 2005 maakt de N605 wel onderdeel uit van de bovenregionale wegenstructuur (zie figuur 2.1).

Gemeente Boekel heeft bij de provincie aangegeven een rondweg om Boekel te willen, aangezien de N605 nu door de kern loopt. De provincie staat hier positief tegenover. Gemeente Veghel voert momenteel een studie uit naar twee tracéalternatieven in Erp. Hierbij gaat het om een directe verbinding van Erp naar de N279 en het noordelijke tracé (zie figuur 2.2).



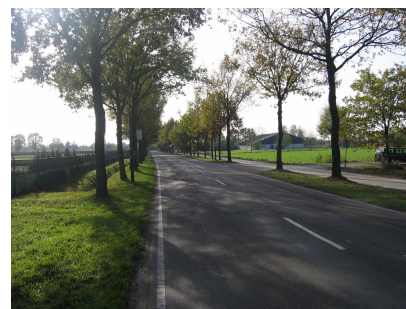
Figuur 2.1: Regionale ruit om Gemert



Figuur 2.2: Toekomstplannen gemeente Veghel en Boekel

N605

De N605 is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregiem van 80 km/h. Het is een verbindingsweg tussen Gemert en N264 en loopt midden door de ruit zoals aangegeven in figuur 1. Uit eerder onderzoek naar de herkomst en bestemming van het verkeer blijkt dat veel verkeer er niet voor kiest om gebruik te maken van deze ruit, maar liever kiest voor de kortere route door de ruit. Dit betekent dat ook de kern Gemert volop verkeer heeft te verwerken en dat de (milieu)belasting evident begint te worden. De provincie heeft mede daardoor het tracé Volkel – Boekel en Gemert weer toegevoegd aan de bovenregionale wegenstructuur. In het voorjaar van 2007 wordt de N605 verder ingericht als gebiedsontsluitingsweg (80 km/h) naar de richtlijnen van het duurzaam veilig principe.



2.4 Gemeentelijk

Collegestandpunt N605

Volgens de Bovenregionale Visie wegenstructuur wordt gesteld dat de N605 onderdeel zal gaan uitmaken van de bovenregionale wegenstructuur, met als argument dat de ruit te groot/ grofmazig zou zijn. Het college van Gemert-Bakel is het daarmee eens. Wel vindt het college dat de provincie de regie in handen moet nemen voor een goede wegenstructuur binnen de Ruit. Het college geeft de voorkeur aan een directe doorsteek van Erp naar de N279 om zo het verkeer zo snel mogelijk aansluiting te bieden naar de bovenregionale wegenstructuur, waardoor ongewenst verkeer door Gemert wordt voorkomen. Indien de rondweg toch ten noorden van Erp zal gaan lopen wordt ervoor gepleit dat het noordelijke tracé niet verder dan Heesakker/Boekelseweg loopt. Dit zou dan in combinatie zijn met een westelijke rondweg om Boekel en een noordelijke rondweg om Gemert. Wanneer dat voor gemeente Veghel geen optie is, is het van belang dat het tracé wordt doorgetrokken tot de Boerdonksedijk.

In de planstudie N616 wordt een tracévoorstel gedaan voor doortrekken van de West-om tot aan de N616. Het college is daar op tegen en heeft aangegeven dat de kern Gemert uitbreidingen in oostelijke richtingen plaatsvinden. Het gebied ten westen van de kern Gemert heeft een dermate hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Aan GS zijn bovenstaande ideeën aangegeven, waarbij onderstaand de gemeentelijke voorkeur (op volgorde) is weergegeven.

1. Een directe verbinding van Erp naar de N279.
2. Een tracé ten noorden van Erp is aan de orde wanneer deze heeft als beginpunt de Veghelsedijk en als eindpunt Heesakker/Boekelseweg. Dit in combinatie met een westelijke rondweg om Boekel en een noordelijke rondweg om Gemert.
3. Het gehele noordelijke tracé ten noorden van Erp is aan de orde wanneer deze wordt doorgetrokken naar de Boerdonksedijk.

Structuurvisie Plus Gemert-Bakel

De hoofddoelstelling is dat tenminste het huidige niveau en de kwaliteit van het voorzieningenniveau, de economische dynamiek en de ruimtelijke basiskwaliteiten met hun specifieke mogelijkheden worden behouden. Dat betekent het herstellen van oude waarden en het ontwikkelen van nieuwe elementen om een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving te creëren waar mensen willen en kunnen werken en wonen.

In tabel 2.1 zijn de subdoelstellingen 2004 en 2010 voor de gemeente Gemert-Bakel gekwantificeerd. De landbouwgrond die verdwijnt, krijgt een andere bestemming in de vorm van bos en natuur, woongebied of bedrijventerrein. De overige doelen nemen toe in aantal.

| | 1998 | 2004 | 2010 |
|-----------------------------------|--------|--------|---------------|
| inwoners | 27.700 | 28.400 | 29.200-29.500 |
| woningen totaal | 9.880 | 10.240 | 11.395 |
| * huur | 3.750 | - | 3.870 |
| * koop | 6.130 | - | 7.525 |
| extra bedrijventerrein (ha) | | 15-20 | 35 |
| werkgelegenheid (arbeidsplaatsen) | 9.160 | 9.400 | 9.720 |
| bos en natuur (ha) | 4.300 | - | 4.800 |
| landbouw (ha) | 7.300 | - | 6.700 |

Tabel 2.1: Subdoelstellingen 2004 en 2010

Ontwikkelingslocatie Doonheide

De gemeente Gemert-Bakel ontwikkelt plannen om aan de noordzijde van de kern Gemert zo'n 400 tot 500 woningen te realiseren (Doonheide). In het structuurplan Doonheide is een voorzet gemaakt van de nieuwe structuur. Daarin wordt het nieuwe woongebied doorsneden door de weg Doonheide. In de meest actuele opzet zal de weg Doonheide een ontsluitende functie voor het nieuwe woongebied krijgen. In een eerdere opzet zou Doonheide eenzijdig worden afgesloten en daardoor de doorgaande route verliezen.

3 De problematiek

3.1 Wegenstructuur

Kern Gemert

In de huidige (referentie)situatie vormen de Zuid-om en Oost-om de belangrijkste regionale ontsluitingsfunctie van Gemert. De wegen verbinden de N279 en N277. Beide wegen hebben de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregiem van 80 km/h.

De route West-om - Komweg - Vondellaan - Boekelseweg is een belangrijke ontsluitingsroute van de kern Gemert, met binnen de bebouwde kom een snelheidsregiem van 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Deze route verbindt de N279 met de N605 met elkaar. De route doorsnijdt in de kern enkele woon- cq. verblijfsgebieden. Met name ter hoogte van de Komweg is het profiel erg smal, wel zijn er fietsvoorzieningen langs de route aanwezig. De gemeente is voornemens de Komweg herin te richten met een duidelijk accent op de verblijfsfunctie.

Rondweg Boekel en Erp

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven bestaan er plannen voor rondwegen om de kern Boekel en Erp. In deze studie wordt in de referentiesituatie 2020 uitgegaan dat de westelijke rondweg om Boekel volledig gerealiseerd is. Voor de rondweg Erp wordt uitgegaan van een halve rondweg (tussen Veghelsedijk en Heesakker/Boekelseweg). In de volgende paragraaf wordt tevens kort ingegaan op de gevolgen voor de verkeersbewegingen bij een volledige rondweg om Erp (doortrekken tot N616).

Handel

Naast de plannen voor de rondwegen is in de kern Handel begonnen met de herinrichting van de Pastoor Castelijnsstraat en de Onze Lieve Vrouwestraat tot 30 km/zone. In deze studie wordt daar dan ook van uitgegaan, evenals de herinrichting van de Handelseweg tot erftoegangsweg (60 km/h).

3.2 Bereikbaarheid referentiesituatie

Tussen 2000 en 2020 is er een forse toename te zien van het verkeer in en nabij de kern Gemert. Dit komt enerzijds door de autonome groei van het verkeer en anderzijds door de realisatie van de N279. In 2000 rijdt 28% van het verkeer op de N605 (Gemertseweg) via de Komweg door kern Gemert en kan dus worden aangemerkt als doorgaand verkeer. In de referentiesituatie 2000 zijn er in de kern Gemert en omgeving op wegvakken en kruispunten geen afwikkelingsproblemen (verhouding tussen intensiteit/capaciteit < 80%).

In de referentiesituatie 2020, met een halve rondweg Erp zullen er alleen op de N272 afwikkelingsproblemen ontstaan op en tussen de rotondes met de N279 en West-om (Gemertseweg-Beeksedijk). Door de komst van de rondweg Boekel en Erp neemt het aandeel doorgaand verkeer vanaf de N605 (Gemertseweg) via de Komweg door Gemert toe tot 42%. Door de kern, op de Komweg, rijden in 2020 per etmaal bijna 17.000 motorvoertuigen.

Op de afbeeldingen 1 en 2 (achter in deze rapportage) zijn de etmaalintensiteiten van de referentiesituaties 2000 en 2020 opgenomen. Afbeelding 3 en 4 bevatten de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) en de kruispuntbelasting in 2020.

Hele rondweg Erp

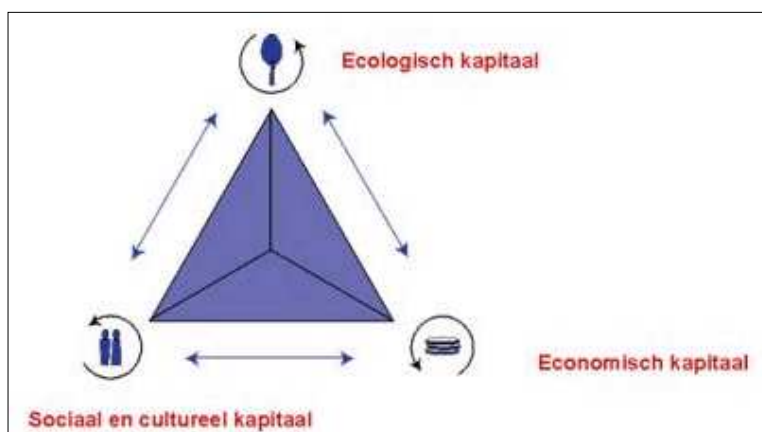
Er wordt ook gesproken over een volledige rondweg om Erp (doortrekken tot N616/Heuvelberg). Dit heeft gevolgen voor Gemert. Door deze 'hele rondweg' om Erp vindt er een omslag plaats van het verkeer tussen Gemert en Erp. Bij een halve rondweg rijdt het verkeer tussen Erp en Gemert via de N605. Bij een hele rondweg verplaatst een deel van het verkeer zich naar de N616. Deze route via de N605 wordt dan voor een deel van het verkeer (afhankelijk van herkomst en/of bestemming) aantrekkelijker. Op onder meer de Pandelaar en de Komweg is er bij een hele rondweg om Erp een toename van verkeer te zien. Deze toename is respectievelijk zo'n 2.200 en 1.100 mvt/etmaal. Door de verplaatsing van het verkeer is er op de Boekelseweg (N605) een reductie van zo'n 1.600 mvt/etmaal te zien.

3.3 Knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en de duurzaamheid

Door de toenemende verkeersdruk op het wegennet van Gemert neemt de druk op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid toe. Deze druk vertaalt zich in onder meer extra ongevallen, een slechtere oversteekbaarheid van wegen, een reductie op de luchtkwaliteit en meer geluid- en trillingsoverlast. De druk van gemotoriseerd verkeer (in het bijzonder stilstaand (vracht)verkeer) in het bebouwd gebied levert een forse bijdrage aan de afnemende luchtkwaliteit. Natuurgebieden zullen in toenemende mate versnipperd raken door de omvangrijke verkeersstromen.

De problemen op het wegennet leiden niet alleen tot een afnemende bereikbaarheid van gebieden, maar ook tot teruglopende investeringen, verlies van economische vitaliteit en concurrentiekracht, toename van hinder en milieubelasting en daarmee van de leefbaarheid in de dorpen en steden. In het beleid van de provincie, zoals het PVVP+ is de Telos-filosofie een belangrijk fundament. In deze filosofie gaat het om een duurzame evenwicht tussen de drie Telos-peilers ecologisch, economisch en sociaal en cultureel kapitaal (zie figuur 3.1). Ook de gemeente Gemert-Bakel beschouwt een

duurzaam evenwicht van evident belang. In deze quick scan wordt daarom verder gekeken dan alleen de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid.



Figuur 3.1: Telos-driehoek

Het gebied rondom de kern Gemert is landschappelijk waardevol. De zone rondom de Peelse Loop fungeert als ecologische verbindingzone en is daarom van grote ecologische waarde op regionaal niveau. Door de verkeersintensiteiten door de kern staat de leefomgeving onder druk. Door onder meer luchtverontreiniging komt het sociaal en cultureel kapitaal meer en meer in het geding. Daar staat tegenover dat in en rondom de kern Gemert goede infrastructuur en een goede bereikbaarheid erg belangrijk zijn om het economisch functioneren op peil te houden.

Door niet in te grijpen bij de toenemende intensiteiten op de N605 en binnen de kern neemt de barrièrewerking van wegen verder toe en verslechtert de leefbaarheid. Dit zal te merken zijn aan onder meer trillingshinder, de luchtkwaliteit, maar ook de overstekbaarheid op de route West-om - Komweg - Vondellaan - Boekelseweg. De grote hoeveelheid verkeer door de kern Gemert zijn op de lange termijn qua leefbaarheid niet meer acceptabel en moet vanuit dit oogpunt dan ook gezocht worden naar alternatieven.

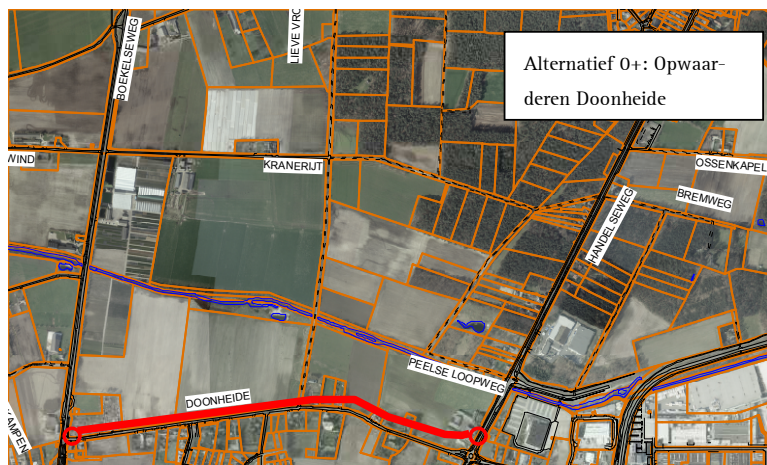
4 Alternatieven Noord-om

Om de eerder beschreven problemen aan te pakken worden in dit kader drie alternatieven onderzocht, die door het college zijn vastgesteld:

- alternatief 0+ Opwaarderen Doonheide;
- alternatief 1 Kruising Peelse Loop - aanhaken op Scheiweg;
- alternatief 2 Bundelen en ten noorden blijvend van Peelse Loop.

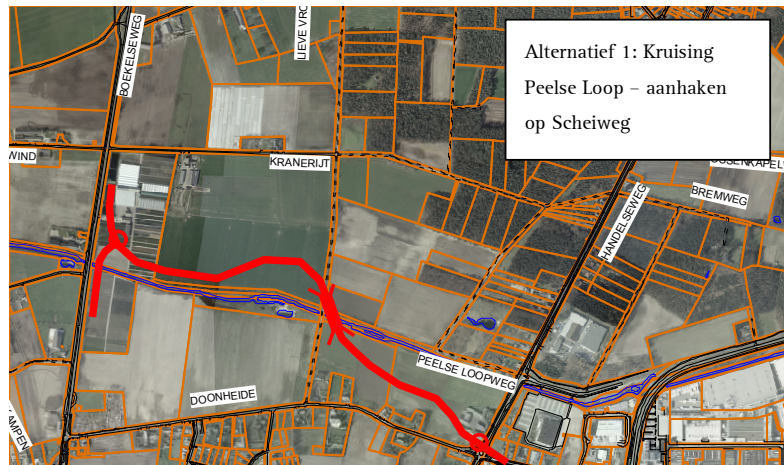
Alternatief 0+: Opwaarderen Doonheide

Dit alternatief gaat uit van het opwaarderen naar een 80km/h-weg van de bestaande weg Doonheide, waarbij sprake is van geen nieuwe infrastructuur. Ter vergelijking moet men denken aan de vormgeving van de Zuid-om, welke geschikt is voor het regionale verkeer. In deze variant wordt de Scheiweg niet aangepast en blijft een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/h.



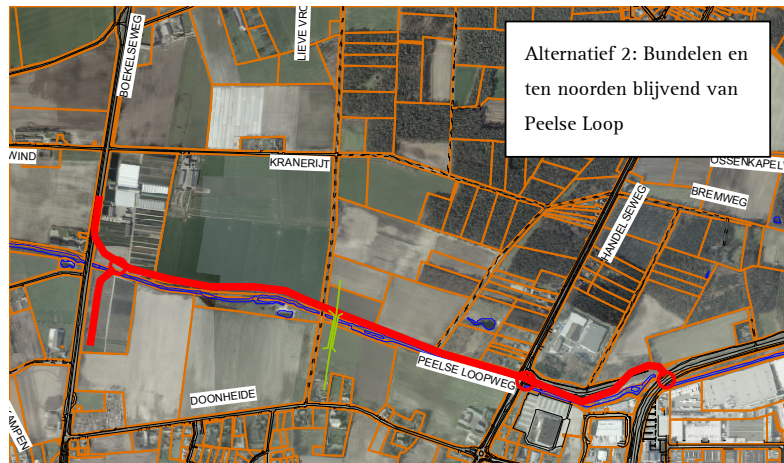
Alternatief 1: Kruising Peelse Loop - aanhaken op Scheiweg

Ten noorden van en zo dicht mogelijk bij de Peelse Loop start het tracé, waarna ter hoogte van De Lieve Vrouwesteeg de Peelse loop ongelijkvloers kruist. Vervolgens zoekt het tracé aansluiting met de kruising Handelseweg -Lodderdijk en via de bestaande Scheiweg op de rotonde met de N272.



Alternatief 2: Bundelen en ten noorden blijvend van Peelse Loop

Dit tracé start op dezelfde wijze als alternatief 1 maar blijft ten noorden van de Peelse Loop. Dit tracé gaat uit van het her- ingebruik nemen van de provinciale weg en zoekt vervolgens aansluiting met de N272 door aanleg van een rotonde.



5 Verkeerskundige effecten

5.1 Aanvullende maatregelen

In deze studie zijn de effecten van de verschillende alternatieven zonder dat er in de kern aanvullende maatregelen worden getroffen beschouwd. Wanneer op de route West-om - Komweg - Vondellaan - Boekelseweg geen verkeersremmende maatregelen worden genomen om het (doorgaande) verkeer door Gemert te ontmoedigen, hebben de alternatieven weinig tot geen effect op de verkeersdruk in de kern Gemert. Dit komt met name door de grote omrijbeweging die gemaakt moet worden die, zij het voor een deel psychologisch, een langere reistijd tot gevolg heeft.

Bij de nadere beschouwing in de volgende paragrafen wordt derhalve dan ook uitgegaan van adequate verkeersremmende en maatregelen in de kern. Het instellen van een 30 km/h-regiem in combinatie met aanvullende snelheidsremmende maatregelen en een goede verwijzing zorgen ervoor dat de weerstand door de kern toeneemt en dat de nieuwe route een goed alternatief vormt. Om ook het doorgaand vrachtverkeer maximaal te reduceren kan een vrachtwagenverbod ingesteld worden.

5.2 Verkeerseffecten alternatieven

Alternatief 0+, Opwaarderen Doonheide

Door de ruimtelijke ontwikkelingen Doonheide en het opwaarderen van de Doonheide krijgt deze weg een grotere verkeersfunctie. Het aantal verkeersbewegingen zal daarvoor meer dan verdubbelen. Tevens is er een toename van het verkeer te zien over het industrieterrein Wolfsveld op de Scheiweg. Door de zuidelijke ligging van de 'Noord-om' is de afname van verkeer door het centrum beperkter dan bij de andere twee alternatieven. De Komweg blijft met zo'n 10.370 mvt/etmaal een belangrijke verkeersfunctie houden (zie ook tabel 5.1).

De verkeersfunctie van de Doonheide heeft ook gevolgen voor het ontwikkelingsplan Doonheide en het langzaam verkeer. Door de doorsnijding van het (vracht)verkeer van twee nieuwe verblijfsgebieden zal extra aandacht geschonken moeten worden aan onder andere milieuhinder, oversteekbaarheid en fietsvoorzieningen.

Op afbeelding 5 en 6 (achter in deze rapportage) zijn de etmaalintensiteiten en de verschillen van alternatief 0+ ten opzichte van de referentiesituatie 2020 opgenomen.

Alternatief 1: Kruising Peelse Loop - aanhaken op Scheiweg

In dit alternatief wordt een groot deel van het verkeer door de kern gereduceerd. Er wordt een reductie van zo'n tweederde van het verkeer gehaald. In plaats van de ruim 16.000 mvt/etmaal rijden er bij dit alternatief zo'n 5.590 mvt/etmaal over de Komweg. Mede door de noordelijke aansluiting van de Noord-om op de Boekelseweg wordt

een goed alternatief geboden om niet door de kern te rijden. De verkeersdruk op de Scheiweg neemt verder toe tot bijna 15.000 mvt/etmaal.

Door de verplaatsing van het verkeer neemt logischerwijs ook het aantal verkeersbewegingen op de Oost- en Zuid-om toe.

De verkeersdruk de op Lodderdijk neemt bij dit alternatief toe. Door de extra verkeersremmende maatregelen op de route Vondellaan - Boekelseweg biedt de Lodderrijk een alternatieve route om naar de kern Gemert of het oostelijk deel van het centrum te rijden. Door de verplaatsing van het verkeer naar de Lodderdijk is er een afname van verkeer op onder meer de W. de Haasstraat te zien.

Op afbeelding 7 en 8 (achter in deze rapportage) zijn de etmaalintensiteiten en de verschillen van alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie opgenomen.

Alternatief 2, Bundelen en ten noorden blijvend van Peelse Loop

Dit alternatief is qua verkeersbewegingen grotendeels te vergelijken met alternatief 1. De Noord-om biedt net als bij alternatief 1 een alternatief voor het verkeer door de kern. Een groot deel van het verkeer door de kern gereduceerd. Er wordt een vergelijkbare reductie als in alternatief 1, van zo'n tweederde van het verkeer, behaald.

Alternatief 2 biedt als enige een alternatieve route voor de Scheiweg. Dit is dan ook direct te zien in het aantal verkeersbewegingen op de Scheiweg. Zo'n tweederde van het verkeer op de Scheiweg neemt de Noord-om als alternatieve route. Ook op de Doonheide is deze afname van verkeer logischerwijs te zien.

Op afbeelding 9 en 10 (achter in deze rapportage) zijn de etmaalintensiteiten en de verschillen van alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie opgenomen.

| | | 2000 | 2020 (var 0a) | 2020 0-plus | 2020 variant 1 | 2020 variant 2 |
|----|--------------------|--------|---------------|-------------|----------------|----------------|
| 1 | Beeksedijk (N272) | 13.910 | 29.650 | 28.740 | 28.180 | 28.010 |
| 2 | Zuid-om | 11.430 | 16.070 | 15.910 | 19.710 | 19.120 |
| 3 | Komweg | 10.120 | 16.510 | 10.370 | 5.590 | 5.990 |
| 4 | Lodderdijk | 4.630 | 4.420 | 4.330 | 7.350 | 7.260 |
| 5 | Oost-om | 7.670 | 8.240 | 10.820 | 14.750 | 14.000 |
| 6 | Peeldijk | 8.110 | 8.870 | 9.320 | 10.160 | 10.730 |
| 7 | Handelseweg | 5.440 | 2.940 | 2.690 | 2.800 | 2.840 |
| 8 | Boekelseweg (N605) | 8.460 | 15.910 | 16.010 | 16.400 | 16.930 |
| 9 | Koksedijk (N616) | 3.830 | 4.820 | 3.770 | 3.900 | 3.730 |
| 10 | Scheiweg | 7.660 | 7.330 | 9.610 | 14.480 | 2.830 |
| 11 | Doonheide | 2.240 | 2.630 | 6.930 | 1.440 | 610 |
| 12 | Noord-om | 0 | 0 | 0 | 11.670 | 12.370 |

Tabel 5.1: Etmaalintensiteiten alternatieven

5.3 Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat de opwaardering van de Doonheide niet een volwaardig alternatief biedt voor het verkeer door de kern is en dat de omrijfactor via Doonheide/Oost-om te groot is. Hierdoor blijft een aanzienlijk deel van het verkeer door de kern rijden. Tevens is de menging van lokaal verkeer (woongebied Doonheide) met gemeentelijk/regionaal (vracht)verkeer niet wenselijk. Alternatief 1 en 2 bieden dit alternatief wel. Beiden alternatieven hebben een groot oplossend vermogen. Wat betreft de verkeerskundige effecten heeft alternatief 2 de voorkeur. Dit alternatief heeft de grootste verkeersaantrekkende werking en heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersdruk op de Scheiweg. In alternatief 0+ en 1 komt door de toename van het verkeer op het westelijk deel van de Scheiweg de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk.

6 Overige effecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gevolgen van de alternatieven voor met name het ecologisch kapitaal. Achtereenvolgens worden de leefomgeving, milieu, natuur en cultuurhistorie behandeld.

Leefomgeving

De (verkeers)veiligheid, oversteekbaarheid en beleving van de woonomgeving zijn aspecten die de mate van waardering van de leefomgeving aangeven. Deze aspecten spelen in de beleving van de bewoners met name in de kern een belangrijke rol. Vanuit dit oogpunt heeft alternatief 2 de voorkeur. Dit komt doordat dit alternatief de grootste reductie van het aantal verkeersbewegingen door de verblijfsgebieden en het industrieterrein Wolfsveld oplevert. Daardoor wordt kans op ongevallen en het gevoel van onveiligheid verkleint en wordt de oversteekbaarheid van de wegen vergroot.

Milieu

Ten aanzien van luchtverontreiniging, geluid- en trillingshinder sluit aan op het aspect leefomgeving. Door de reductie van verkeersbewegingen door de kern wordt het aantal 'milieu'-gehinderde beperkt. Vanuit milieuoogpunt heeft alternatief 2 dan ook de voorkeur. Qua energieverbruik ligt dit anders. Door de Alternatieven 1 en 2 zullen meer voertuigkilometers worden gemaakt, waardoor naar verwachting het totale energieverbruik toe zal nemen.

Natuur en fauna

Binnen het plangebied komen diverse beschermde planten- en diersoorten voor. De grootste waarden zijn gelegen in de zone rondom de Peelse Loop en de Lieve-Vrouwesteeg. Daarnaast hebben ook kleinere delen op de grens met de Boekelseweg en Doonheide alsook een deel van de bosgebieden in het noordoosten een verhoogde waarde voor aanwezige flora en fauna. De zone rondom de Peelse Loop fungeert als ecologische verbindingzone en is daarom van grote ecologische waarde op regionaal niveau. Verstoring van deze zone heeft gevolgen tot buiten het plangebied. In dit gebied moet behoud en versterking van natuurwaarden voorop staan. Om de natuurwaarden voldoende te beschermen kan een bufferzone aan weerszijden van de Peelse Loop worden aangebracht van minimaal 30 meter aan weerszijden.

Vanuit het oogpunt van natuur heeft alternatief 0+ de voorkeur. Gekeken moet worden hoe de negatieve effecten op de huidige waarden kunnen worden verminderd en waar en hoe aanwezige waarden kunnen worden versterkt. Tevens moet in het vervoltraject gekeken worden naar de hoogteligging van de weg en de effecten daarvan op flora en fauna.

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving (bron; gemeente Gemert-Bakel) van de gevolgen op de natuurwaarden per alternatief opgenomen.

Landschap

Doonheide is een weg, was een buurtschap en een ontginningslint. Aan de Doonheide tot aan de Peelse Loop lagen akkers met rondom de boerderijen ook met singels omzoomde weilanden en boomgaarden. Ten noorden van de Peelse Loop heeft het landschap bestaan uit zeer kleine rechthoekige akkers omzoomd door singels en in de oosthoek vooral bos. Vanuit het oogpunt van landschappelijke waarden natuur heeft alternatief 0+ de voorkeur. Er wordt gebruik gemaakt van een historisch gedefinieerde weg, waardoor weinig extra ruimtebeslag nodig is. Tevens is er relatief weinig aantasting van opgaand bos. Nadeel van dit alternatief is de aantasting van het gave historisch karakter omdat verbreding leidt tot teniet gaan van de wegbeplanting en verplaatsing wegsloten.

Alternatief 2 biedt de meeste mogelijkheden om de weg landschappelijk in te passen. Zowel als het wordt beschouwd vanuit de recreatieve gebruikers van het gebied (inwoners van de noordrand van Gemert) als vanuit de noordkant de agrarische gebruikers en ook vanuit de gebruikers van de nieuwe weg. Tijdens de planvorming zal meteen de boscompensatie binnen het plangebied opgelost kunnen worden.

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving (bron; gemeente Gemert-Bakel) van de gevolgen op de landschappelijke waarden per alternatief opgenomen.

Cultuurhistorie

Aan de Doonheide en Boekelseweg liggen enkele boerderijen met cultuurhistorische waarden (Doonheide 40 en 44 en Boekelseweg 5). Deze boerderijen maakten onderdeel uit van de zogenaamde Gemeint-randbebouwing aan de uiterste randen van de cultuurgronden. Karakteristiek voor de bewoning is dan ook dat deze zich aan één zijde van de weg bevindt, aan de kant van de cultuurgrond. De beperkte bebouwingsdichtheid is in de loop der eeuwen toegenomen, zodat het geheel op een lintbebouwing gaat lijken. Op de kruising Boekelseweg-Doonheide is de openheid van het landschap die hierdoor is ontstaan een cultuurhistorische waarde. Het is ook een uitgangspunt in de ontwikkeling van de uitbreidingswijk Doonheide.

Vanuit cultuurhistorische waarde hebben alternatief 0+ en 2 de voorkeur. Met name bij alternatief 0+ wordt het bestaande landschap weinig aangetast en niet op een nieuwe manier doorsneden. De Doonheide is een oude route die in zijn huidige profiel niet geschikt is voor dergelijke verkeersstromen. Het profiel en aansluitingen en daarmee het karakter van de weg, moeten aangepast worden. Dit is niet wenselijk. Alternatief 2 loopt door een gebied waar vanuit het verleden geen bebouwing heeft bestaan (en nu nog weinig staat). De ligging van deze weg voegt zich beter in het bestaande landschap. De mogelijke sloop van enkele woningen is niet wenselijk, de voorkeur gaat uit naar behoud.

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving (bron; gemeente Gemert-Bakel) van de gevolgen op de cultuur historische waarden per alternatief opgenomen.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Samenvattende beoordeling

In de hoofdstukken 5 en 6 zijn de effecten van de verschillende alternatieven beschreven. In tabel 7.1 is een samenvatting van de beschreven effecten weergegeven.

| | alternatief 0+ | alternatief 1 | alternatief 2 |
|----------------------------------|----------------|---------------|---------------|
| verkeersaantrekkende werking | 0 | + | ++ |
| probleemoplossend vermogen | - | ++ | ++ |
| Leefbaarheid | 0 | ++ | ++ |
| effect op milieu (geluid, lucht) | 0 | + | ++ |
| effect op natuur en fauna | - | -- | -- |
| effect op landschap | 0 | -- | - |
| effect op cultuurhistorie | - | -- | - |

Tabel 7.1: Beoordeling alternatieven (ten opzichte van de huidige situatie)

Verkeer

Geconcludeerd kan worden dat de opwaardering van de Doonheide niet een volwaardig alternatief biedt voor het verkeer door de kern is en dat de omrijfactor via Doonheide - Oost-om te groot is. Hierdoor blijft een aanzienlijk deel van het verkeer door de kern rijden. Tevens is de menging van lokaal verkeer (woongebied Doonheide) met gemeentelijk/regionaal (vracht)verkeer niet wenselijk. De alternatieven 1 en 2 bieden dit alternatief wel. Beiden alternatieven hebben een groot oplossend vermogen. Wat betreft de verkeerskundige effecten heeft alternatief 2 de voorkeur. Dit alternatief heeft de grootste verkeersaantrekkende werking en heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersdruk op de Scheiweg.

Overige effecten

Alternatief 2 heeft de grootste reductie van het aantal verkeersbewegingen. Dit heeft positieve effecten op de leefbaarheid en het milieu. Door de reductie van verkeersbewegingen door de kern wordt het aantal 'milieu'-gehinderde beperkt.

Vanuit het oogpunt van natuur heeft alternatief 0+ de voorkeur. Dit alternatief vermindert de negatieve effecten op de huidige waarden het minst.

Vanuit het oogpunt van landschappelijke waarden natuur heeft alternatief 0+ de voorkeur. Er wordt gebruik gemaakt van een historisch gedefinieerde weg, waardoor weinig extra ruimtebeslag nodig is. Alternatief 2 biedt de meeste mogelijkheden om de weg landschappelijk in te passen.

Vanuit cultuurhistorische waarde hebben alternatief 0+ en 2 de voorkeur. Met name bij alternatief 0+ wordt het bestaande landschap weinig aangetast en niet op een nieuwe manier doorsneden. De Doonheide is een oude route die in zijn huidige profiel niet geschikt is voor dergelijke verkeersstromen. Het profiel en aansluitingen en daarmee het karakter van de weg, moeten aangepast worden. Dit is niet wenselijk.

Alternatief 2 loopt door een gebied waar vanuit het verleden geen bebouwing heeft gestaan (en nu nog weinig staat). De ligging van deze weg voegt zich beter in het bestaande landschap.

Vanuit de gedachte van de Telos-driehoek biedt alternatief 2 vanuit deze studie dan ook de beste balans tussen de drie peilers. Vanuit de sociaal culturele waarden geeft alternatief 2 het beste resultaat voor optimalisatie van de leefomgeving in Gemert. Door de nieuwe verbinding zijn er ook de minst nadelige gevolgen voor de leefomgeving elders in de kern. De economische waarden worden gewaarborgd door te zorgen voor een duurzame regionale verkeersafwikkeling. Doordat de nieuwe verbinding ontstaat een duidelijke scheiding tussen het hoofdwegennet en de verblijfsgebieden. Door de aanleg van de Noord-om parallel aan de Peelse loop worden de ecologische waarden, waaronder de natuur en landschappelijke structuur, minder aangetast dan in alternatief 1. Door de verkeersreductie in Gemert neemt de luchtkwaliteit daar toe en neemt het aantal milieugehinderde verder af.

7.2 Aanbeveling

Gezien de voorgaande conclusies wordt aanbevolen als vervolg op deze quick scan een m.e.r.-procedure voor de Noord-om te doorlopen. Of de m.e.r. vrijwillig, dan wel verplicht is kunnen we in deze fase niet beoordelen. Gezien de gevoeligheden rondom de Noord-om ligt zelfs een vrijwillige m.e.r. in de rede.

Bijlage 1: Beoordeling alternatieven (bron: gemeente Gemert-Bakel)

1 Natuur en fauna

1.1 Algemeen

Staro Bos- en natuurbeheer heeft in opdracht van de gemeente Gemert-Bakel de aanwezige natuurwaarden binnen het plangebied (Boekelseweg, Handelseweg, Kranerijt en Doonheide) in beeld gebracht. Veldonderzoek heeft plaatsgevonden tussen maart en augustus 2005.

Binnen het plangebied komen diverse beschermde planten- en diersoorten voor. De grootste waarden zijn gelegen in de zone rondom de Peelse Loop en de Lieve - Vrouwesteeg. Daarnaast hebben ook kleinere delen op de grens met de Boekelseweg en Doonheide alsook een deel van de bosgebieden in het noordoosten een verhoogde waarde voor aanwezige flora en fauna.

De zone rondom de Peelse Loop fungeert als ecologische verbindingzone en is daarom van grote ecologische waarde op regionaal niveau. Verstoring van deze zone heeft gevolgen tot buiten het plangebied. In dit gebied moet behoud en versterking van natuurwaarden voorop staan. Om de natuurwaarden voldoende te beschermen kan een bufferzone aan weerszijden van de Peelse Loop worden aangebracht van minimaal 30 meter aan weerszijden.

Voor natuurwaarden buiten deze zone is het van belang dat de habitat van de soorten wordt beschermd.

1.2 De gevolgen voor de natuur per alternatief

Alternatief 0+: opwaarderen Doonheide

Ingrep: verbreding van het aanwezige wegprofiel

Aanwezige waarden: waardevolle flora in wegberm, de Doonheide fungeert als vlieg-route en foerageergebied voor vleermuizen, evenals de Lieve - Vrouwesteeg.

Gevolgen:

- + Geen doorkruising van vliegroutes, indien boombeplanting langs de noordzijde van de doonheide aanwezig blijft.
- + Peelse Loop blijft ongehinderd en ondervindt geen negatieve gevolgen van de opwaardering van de weg.
- Weg wordt een grote barrière waardoor versterking van de waarden in noord-zuid richting vanaf de Lieve - Vrouwesteeg via de Melkster naar de Molenbroekse Loop sterk wordt bemoeilijkt/onmogelijk wordt.

Opmerking

Natuurwaarden kunnen alleen worden veiliggesteld als er in het nieuwe wegprofiel brede wegbermen met doorgaande boombeplanting (laan-minimaal eenzijdig) aanwezig zijn. Indien aanwezige bomen moeten worden verwijderd, moet nieuwe boombeplanting al worden aangeplant voordat de oude bomen verwijderd zijn.

Alternatief 1: kruising Peelse Loop - aanhaken op Scheiweg

Ingreep: aanleggen nieuwe weg - eerste deel evenwijdig aan de Peelse Loop - ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Lieve - Vrouwesteeg - aansluiten op kruising Handelseweg/Lodderdijk

Aanwezige natuurwaarden: veel natuurwaarden in zowel oost-west als noord-zuid richting. De zone rondom de Peelse Loop is een zeer waardevolle zone voor zowel flora als fauna, ook de poel ten noorden van de Peelse Loop is een zeer waardevol gebied voor flora, amfibieën en libellen. De zone rondom de Lieve-Vrouwesteeg is vooral voor vleermuizen en zoogdieren van grote waarde.

Gevolgen:

- + De zone tussen de Peelse Loop en de poel blijft ongehinderd. Uitbreiden van natuurwaarden is in deze zone mogelijk voor onder andere amfibieën en zoogdieren.
- + de ongelijkvloerse kruising zorgt voor een ongehinderde doorgang van het water in de Peelse Loop en de grondgebonden organismen.
- De weg doorsnijdt zowel de noord-zuid georiënteerde route langs de Lieve - vrouwensteeg als de oost-west georiënteerde zone van de Peelse Loop op 1 punt.
- De ongelijkvloerse kruising zorgt voor een belemmerde doorgang voor vleermuizen.

Opmerking:

De kruising ter plaatse van de Lieve-Vrouwesteeg/Peelse Loop heeft een negatieve invloed op zowel de oost-west als de noord-zuid georiënteerde zones en routes waar niet eenvoudig een oplossing voor te vinden zal zijn.

Alternatief 2: bundelen weg ten noorden van de Peelse Loop

Ingreep: aanleggen nieuwe weg evenwijdig aan de Peelse Loop

Aanwezige natuurwaarden: veel natuurwaarden in zowel oost-west als noord-zuid richting. De zone rondom de Peelse Loop is een zeer waardevolle zone voor zowel flora als fauna, ook de poel ten noorden van de Peelse Loop is een zeer waardevol gebied voor flora, amfibieën en libellen. De zone rondom de Lieve - Vrouwesteeg is vooral voor vleermuizen en zoogdieren van grote waarde.

Gevolgen

- + indien er voldoende afstand tot de Peelse Loop blijft, worden de aanwezige waarden in de zone van de zone van de Peelse Loop nauwelijks aangetast;
- + extra natuurwaarden in oost-west richting kunnen ontwikkeld worden, bijvoorbeeld door boombeplanting langs de weg en kruidenbermen;
- de weg doorsnijdt een noord-zuid georiënteerde route langs de Lieve - Vrouwesteeg;
- de weg doorsnijdt een voor de flora waardevolle zone tussen de poel en de Peelse Loop. Uitwisseling van soorten wordt door de aanleg van de weg bemoeilijkt.

Opmerking

De doorsnijding van de zone aan de Lieve-Vrouwesteeg heeft de meeste invloed op de natuurwaarden. Voor vleermuizen en zoogdieren kan gezocht worden naar een manier om de 'oversteek' te maken, waardoor de negatieve invloed wordt verminderd.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van natuur heeft alternatief 2 de voorkeur. Gekeken moet worden hoe de negatieve effecten op de huidige waarden kunnen worden verminderd en waar en hoe aanwezige waarden kunnen worden versterkt.

Tevens moet in het vervolgtraject gekeken worden naar de hoogteligging van de weg en de effecten daarvan op flora en fauna.

2 Landschap

2.1 Algemeen

Doonheide is een weg, was een buurtschap en een ontginningslint. Aan de Doonheide tot aan de Peelse Loop lagen akkers met rondom de boerderijen ook met singels omzoomde weilandjes en boomgaarden. Ten noorden van de Peelse Loop heeft het landschap bestaan uit zeer kleine rechthoekige akkertjes omzoomd door singels en in de oosthoek vooral bos. De oosthoek is van oorsprong ook minder voedselrijk. Iets ten westen van het gebied ligt de Peelrandbreuk en iets ten westen een nevenbreuk die de Peelrandbreuk met de storing van Handel verbindt. Dit betekent dat grondwaterstanden moeilijk voorspelbaar kunnen zijn.

2.2 De gevolgen voor landschap per alternatief

Alternatief 0+: opwaarderen Doonheide.

Ingrep: verbreding van het wegprofiel.

Aanwezige waarde: relatief gaaf cultuurhistorisch waardevol occupatielint.

Gevolgen

- + gebruikmaken van een historisch gedefinieerde weg;
- + weinig ruimtebeslag;
- + relatief weinig aantasting van opgaand bos;
- aantasting van het gave historisch karakter omdat verbreding leidt tot teniet gaan van de wegbeplanting en verplaatsing wegsloten.

Opmerking

Deze ingreep kan niet gecompenseerd of passend gemaakt worden met behoud van landschappelijke waarden omdat er geen ruimte voor is, en de waarden alleen op de huidige plek een zinnvolle betekenis hebben.

Alternatief 1: Kruising Peelse Loop - aanhaken op Scheiweg

Ingrep: aanleggen nieuwe weg - eerste deel evenwijdig aan de Peelse Loop - ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Lieve - Vrouwesteeg - aansluiten op kruising Handelseweg/Lodderdijk

Aanwezige landschapswaarden: De Peelse Loop met de beekbegeleidende beplanting is beeldbepalend in het gebied. Op korte afstand veel verschillen in de ondergrond (dekkanden, rivierafzettingen) en ook hoogteverschillen in de vorm van langgerekte dekzandruggen en dalvormige laagten. Zandpad haaks op de beekloop waardoor de ecologische verbindingzone en beekbegeleidende beplanting goed beleefbaar zijn voor recreanten.

Gevolgen:

- recreatief verkeer (wandelen en fietsen) richting de Handelse bossen wordt gehinderd, oversteken van de rondweg ter hoogte van de Lieve Vrouwesteeg is moeilijk door het schuine tracé;
- groot ruimtebeslag;
- aantasting van de landschappelijke waarde van de Peelse Loop;
- sterke aantasting van de oorspronkelijke verkaveling door de grote bochtstralen, met andere woorden het niet kunnen volgen van de bestaande landschapselementen;
- de kruising tussen de beek en het zandpad wordt voor recreatief verkeer opgeheven en is dus niet meer beleefbaar;
- + vergeleken met alternatief 2 weinig aantasting van bos.

Opmerking

Als gevolg van het grote ruimtebeslag door de grote bochtstralen die de bestaande landschappelijke elementen niet volgen zal het inpassen moeilijk zijn en extra ruimte vragen, dit betekent ook een extra financiële inspanning voor grondaankoop.

De recreatieve route via de Onze Lieve Vrouwesteeg is nagenoeg niet te handhaven op deze plek omdat een bruggetje over de weg heen ook weer veel extra landschappelijke

inpassing vraagt omdat dat haaks over de Noord-om gemaakt moet worden. Dit maakt de derde lijn door het landschap op die plek.

Alternatief 2: bundelen weg ten noorden van de Peelse Loop.

Ingreep: aanleggen nieuwe weg evenwijdig aan de Peelse Loop.

Aanwezige landschapswaarden: De Peelse Loop met de beekbegeleidende beplanting is beeldbepalend in het gebied. Op korte afstand veel verschillen in de ondergrond (dekszanden, rivierafzettingen) en ook hoogteverschillen in de vorm van langgerekte dekzandruggen en dalvormige laagten. Zandpad haaks op de beekloop waardoor de ecologische verbindingzone en beekbegeleidende beplanting goed beleefbaar zijn voor recreanten.

Gevolgen

- recreatief verkeer (wandelen en fietsen) richting de Handelse bossen wordt gehinderd;
- het bosje en noorden van de Peelse Loopweg wordt doorsneden, hiermee gaat ook een deel van een dekzandrug verloren;
- de houtwallen en bosjes ten noorden de voormalige Peeldijk gaan verloren;
- + omdat de weg de landschapselementen volgt wordt de landschapstructuur weinig aangetast;
- + relatief weinig ruimtebeslag;
- + als er voldoende afstand gehouden wordt tot de Peelse Loop wordt de ecologische verbindingzone niet aangetast en kan de tussenliggende ruimte zelfs extra landschappelijke waarde opleveren.

Opmerking

Dit alternatief biedt de meeste mogelijkheden om de weg landschappelijk in te passen. Zowel als het wordt beschouwd vanuit de recreatieve gebruikers van het gebied (inwoners van de noordrand van Gemert) als vanuit de noordkant de agrarische gebruikers en ook vanuit de gebruikers van de nieuwe weg. Tijdens de planvorming zal meteen de boscompensatie binnen het plangebied opgelost kunnen worden.

3 Cultuurhistorie

In de discussie over de ligging van de toekomstige Noord-om zijn drie alternatieven naar voren gekomen.

0+

Aan de Doonheide en Boekelseweg liggen enkele boerderijen met cultuurhistorische waarden (Doonheide 40 en 44 en Boekelseweg 5). Deze boerderijen maakten onderdeel uit van de zogenaamde Gemeint-randbebouwing aan de uiterste randen van de cultuurgronden. Karakteristiek voor de bewoning is dan ook dat deze zich aan één zijde

van de weg bevindt, aan de kant van de cultuurgrond. De beperkte bebouwingsdichtheid is in de loop der eeuwen toegenomen, zodat het geheel op een lintbebouwing gaat lijken.

Op de kruising Boekelseweg-Doonheide is de openheid van het landschap die hierdoor is ontstaan een cultuurhistorische waarde. Het is ook een uitgangspunt in de ontwikkeling van de uitbreidingswijk Doonheide.

- + Het bestaande landschap wordt weinig aangetast en niet op een nieuwe manier doorsneden.
- De Doonheide is een oude route die in zijn huidige profiel niet geschikt is voor dergelijke verkeersstromen. Het profiel, en daarmee het karakter van de weg, moeten aangepast worden.
- Hetzelfde geldt voor de aansluiting van de Doonheide op de Boekelseweg.
- De aansluiting van de Doonheide op de Boekelseweg vergt ook veel aanpassingen van het karakter van het gebied.

1

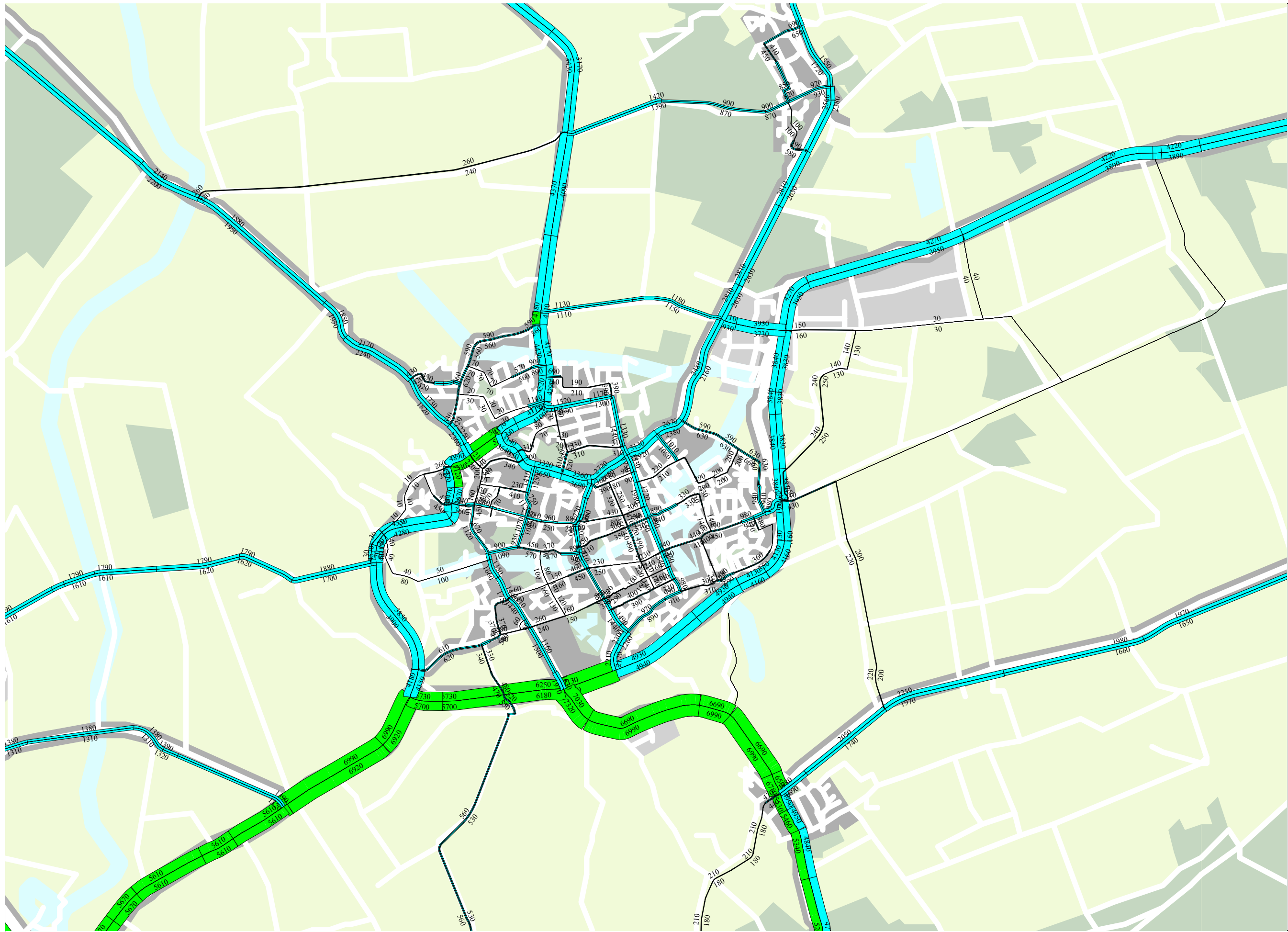
- De route van deze weg doet geen eer aan de oude structuren van dit gebied. De route loopt schuin door het landschap en doorkruist een oude loop. Ook alle paden die vroeger richting het dorp liepen worden doorkruist. Vooral het stuk van de weg dat van de Peelse Loop naar de Handelseweg loopt is uit cultuurhistorisch oogpunt een hele vreemde eend.
- Net als de vorige optie sluit deze route aan op een punt waar het profiel hier niet geschikt voor is.

2

- + deze route loopt door een gebied waar vanuit het verleden geen bebouwing heeft bestaan (en nu nog weinig staat);
- + de ligging van deze weg voegt zich beter in het bestaande landschap;
- het kan zijn dat er voor de realisatie van de aansluiting op de Handelseweg hier een woning gesloopt moet worden. Deze woning heeft geen monumentale status;
- ook de bebouwing aan de Handelseweg 14 heeft geen monumentale status. Toch gaat de voorkeur uit naar behoud;
- er dient voldoende afstand gehouden te worden tot de Peelse Loop. Ook vanuit cultuurhistorisch oogpunt.

NB

De Handelseweg is een historische route waarover nog steeds elk jaar een processie van Valkenswaard naar Handel loopt. Langs de weg staan diverse keskes die deze route begeleiden. Deze keskes hebben de status van Rijksmonument. Er staan geen keskes in de directe omgeving van mogelijke aanknopingspunten van de nieuwe weg op de Handelseweg.

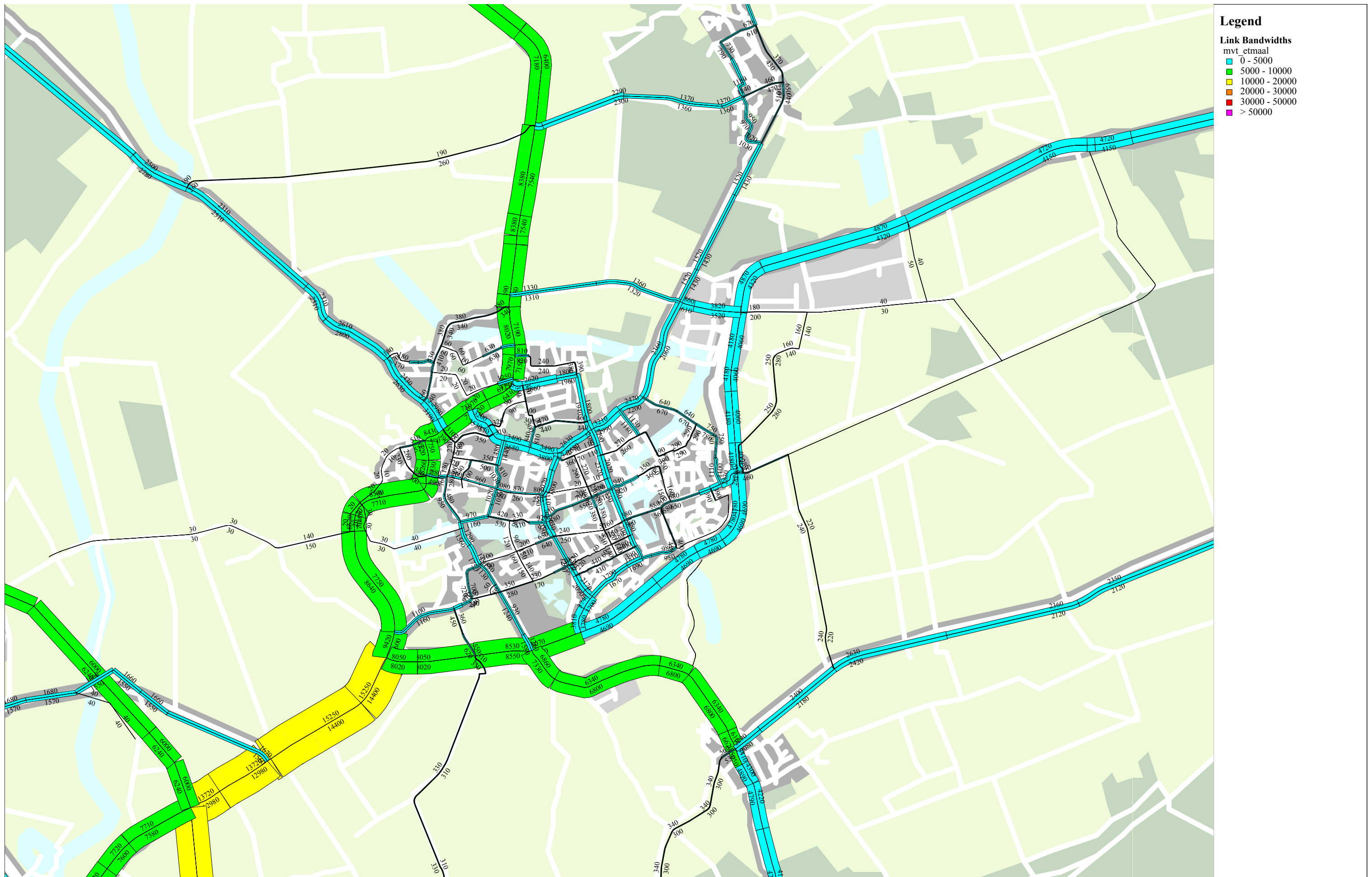


Legend

Link Bandwidths
mvt_etmaal

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 20000
- 20000 - 30000
- 30000 - 50000
- > 50000





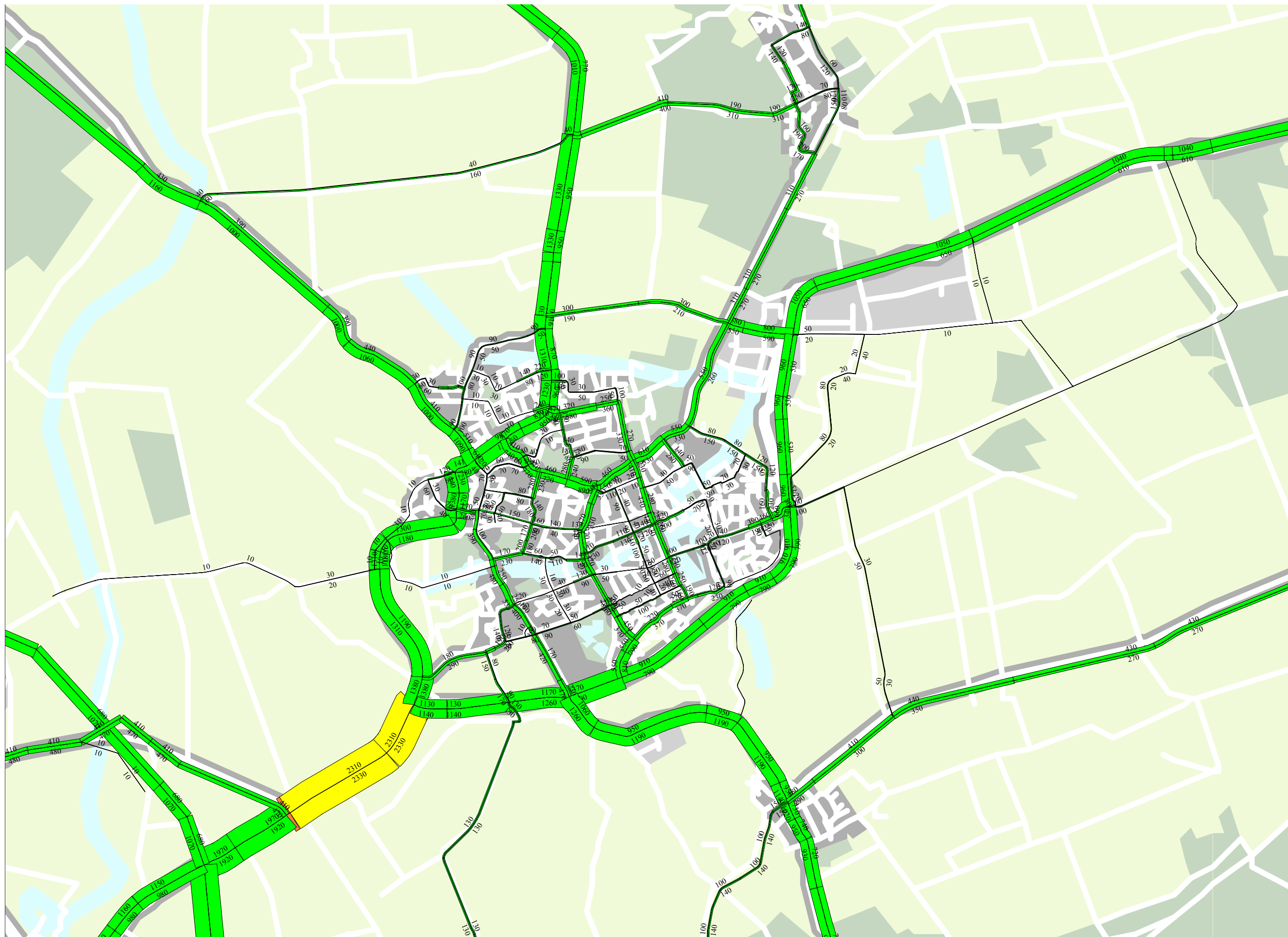
Legend

- Link Bandwidths**
 mvt etmaal
- 0 - 5000
 - 5000 - 10000
 - 10000 - 20000
 - 20000 - 30000
 - 30000 - 50000
 - > 50000



2020 Noordom met halve rondweg Erp, verkeersintensiteiten (mvt) etmaal

Gemeente Gemert - Bakel



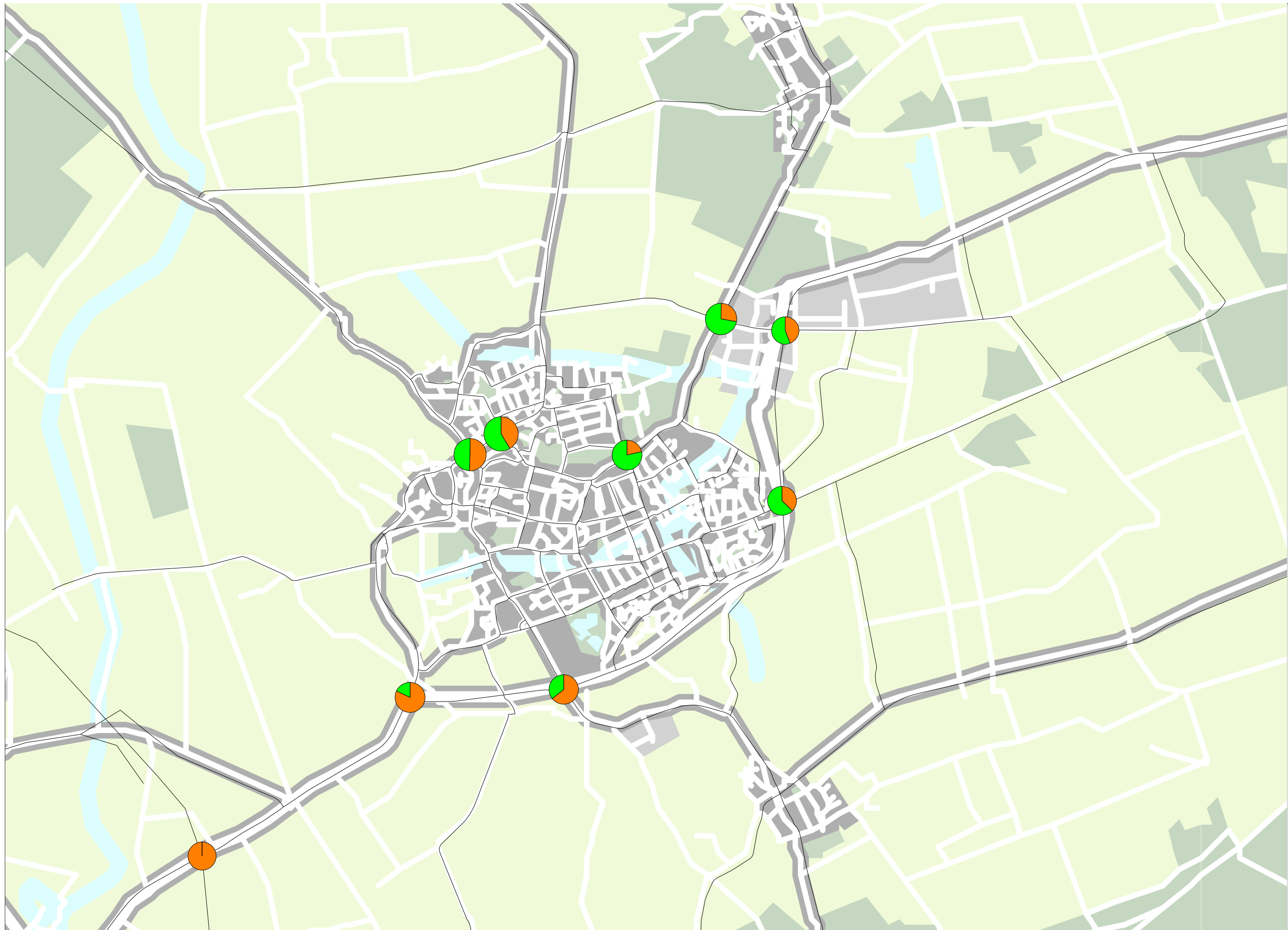
- Legend**
- Link Bandwidths**
- IC avondspits
- 0 - 70
 - 70 - 90
 - 90 - 100
 - 100 - 110
 - > 110



2020 Noordom (met halve randweg Erp) verkeersintensiteiten en IC verhoudingen (mvt) avondspitsperiode (16.00 - 18.00 uur)

Gemeente Gemert - Bakel

File Modelvarianten Noordom
Date Juni 2006
Company Goudappel coffeng



Legend

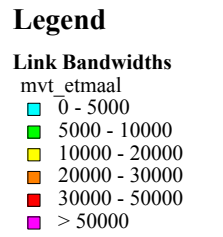
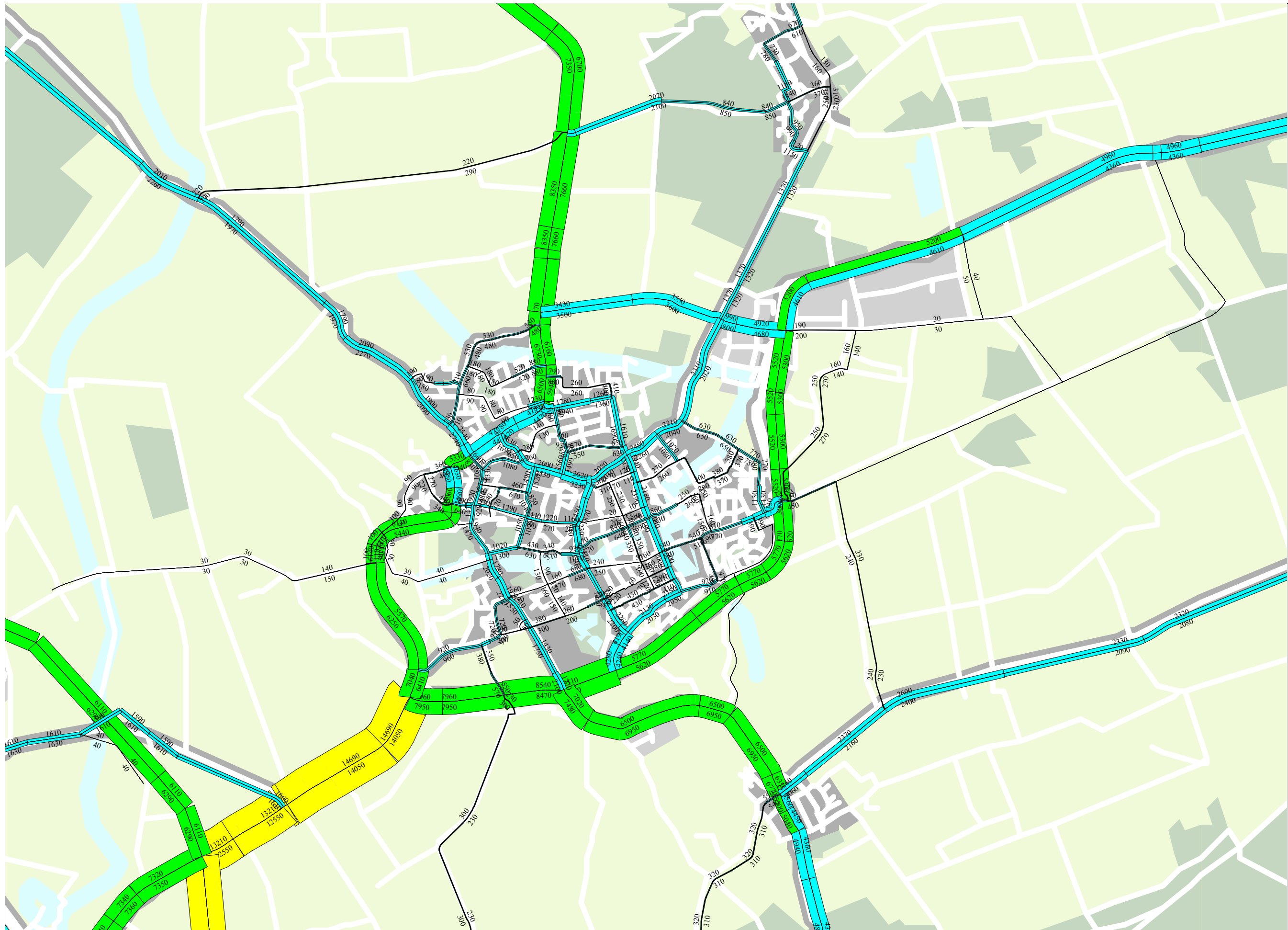
Pie Charts
 krpntbelasting os
 ■ Belast
 ■ Onbelast

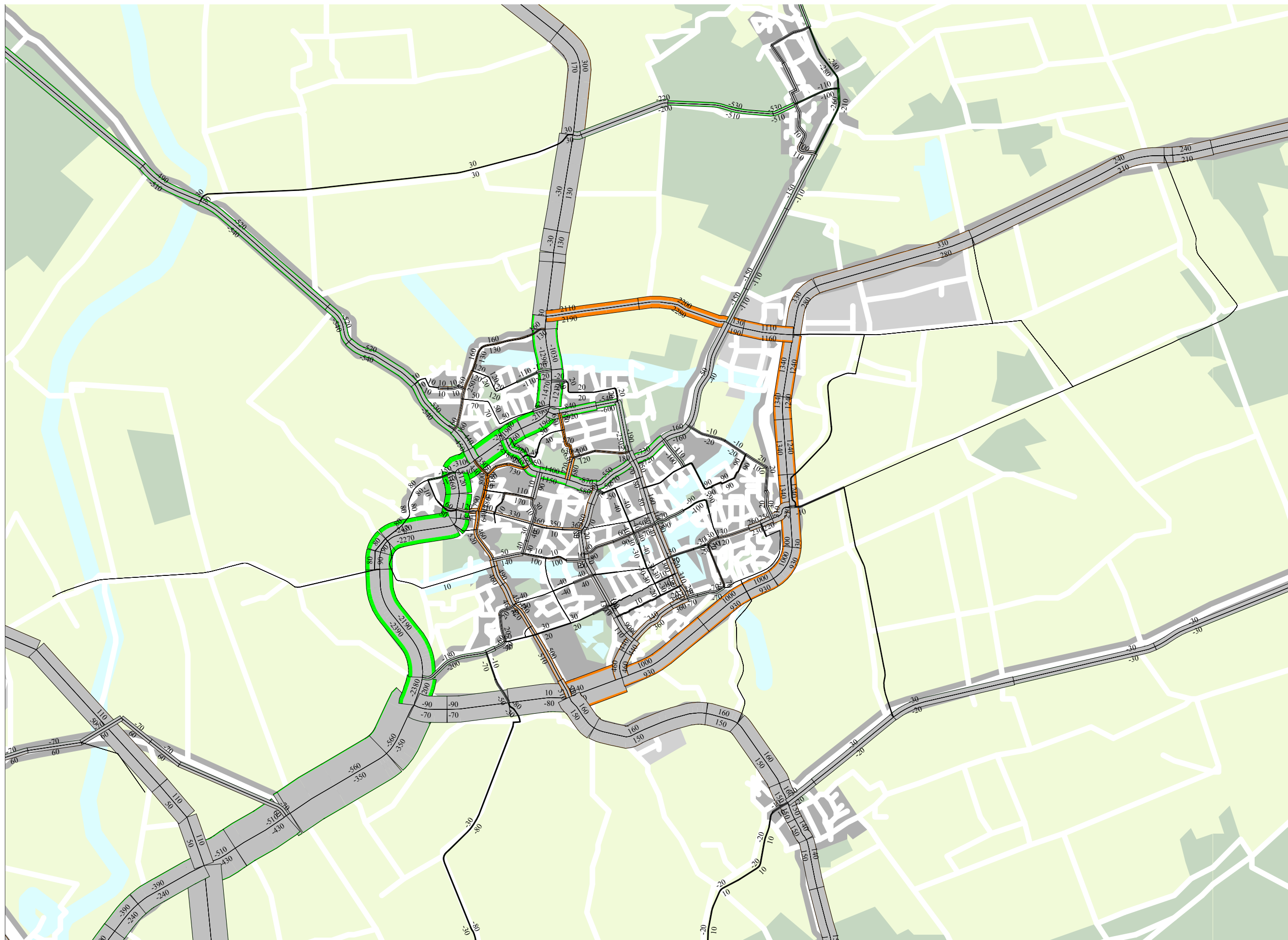


2020 Noordom (met halve randweg Erp) kruispuntbelastingen (mvt) avondspitsperiode (16.00 - 18.00 uur)

Gemeente Gemert - Bakel

File Modelvarianten Noordom
 Date Juni 2006
 Company Goudappel coffeng



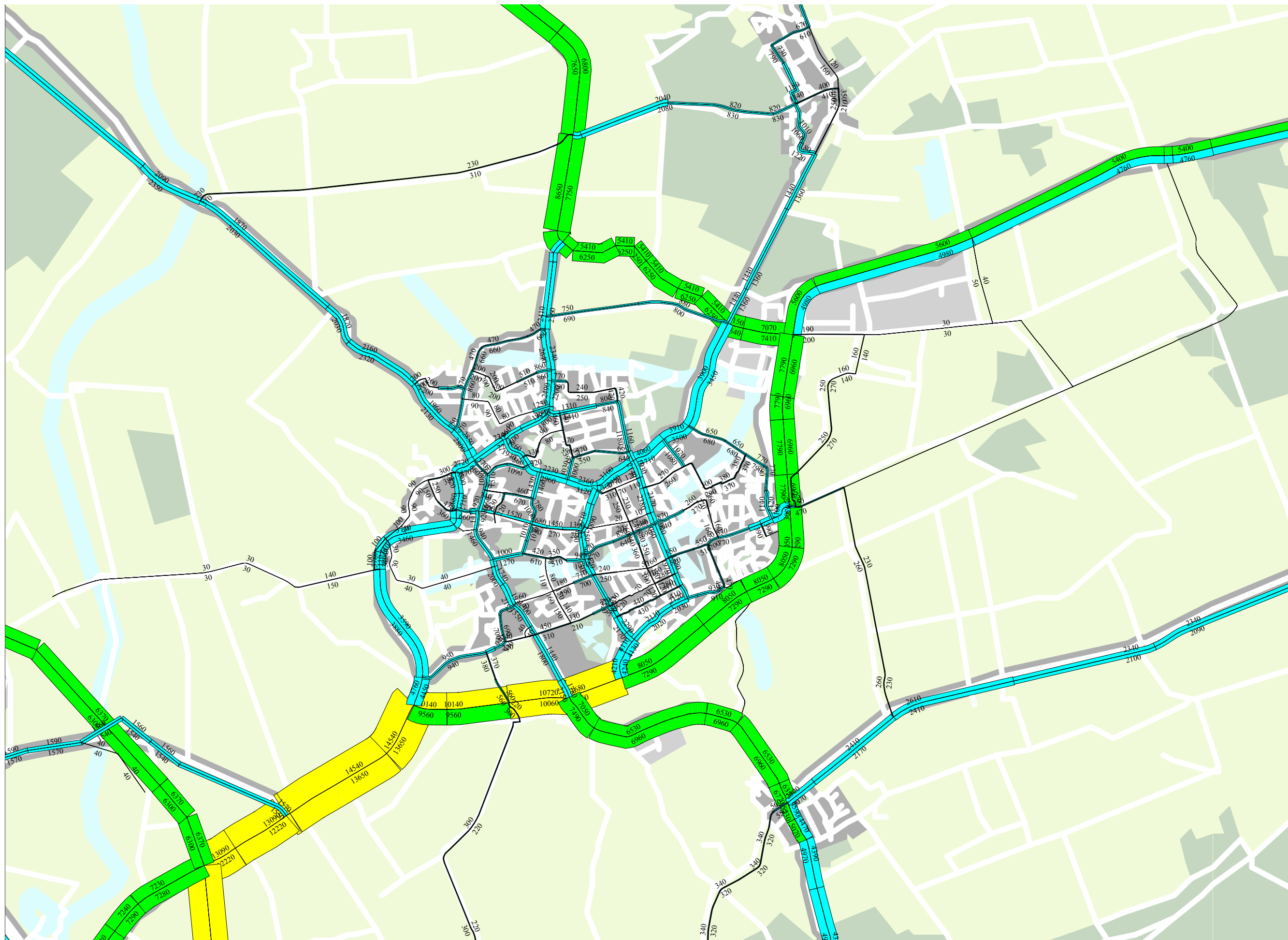


- Legend**
- Link Bandwidths**
 Vergelijk_mvt_etmaal
- Ongewijzigd
 - Toename
 - Afname



2020 Noordom variant 0 plus (met halve randweg Erp) t.o.v. 2020 referentie (mvt) etmaal

Gemeente Gemert - Bakel

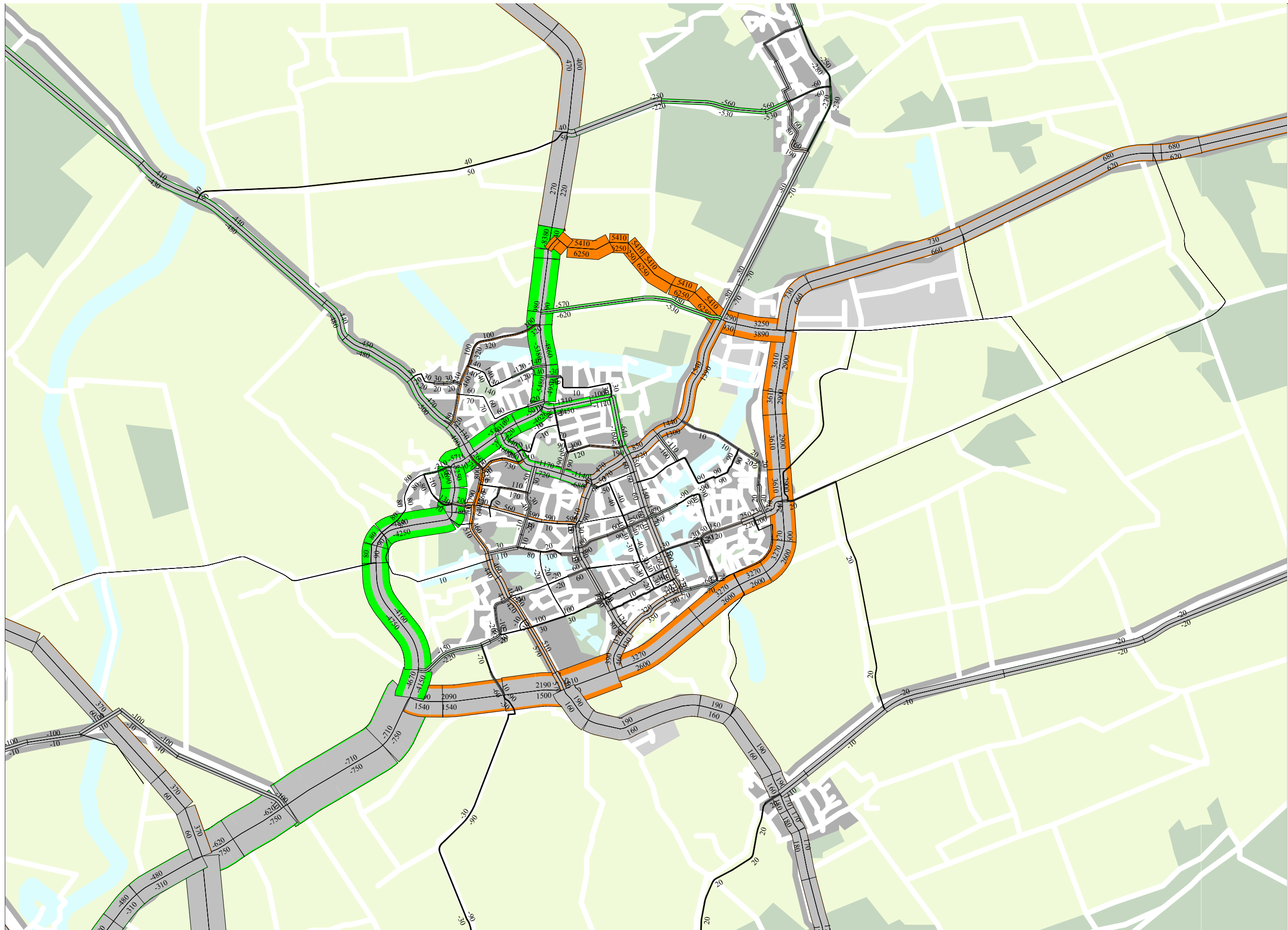


Legend

Link Bandwidths
mvt etmaal

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 20000
- 20000 - 30000
- 30000 - 50000
- > 50000



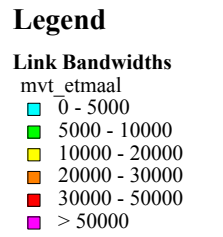
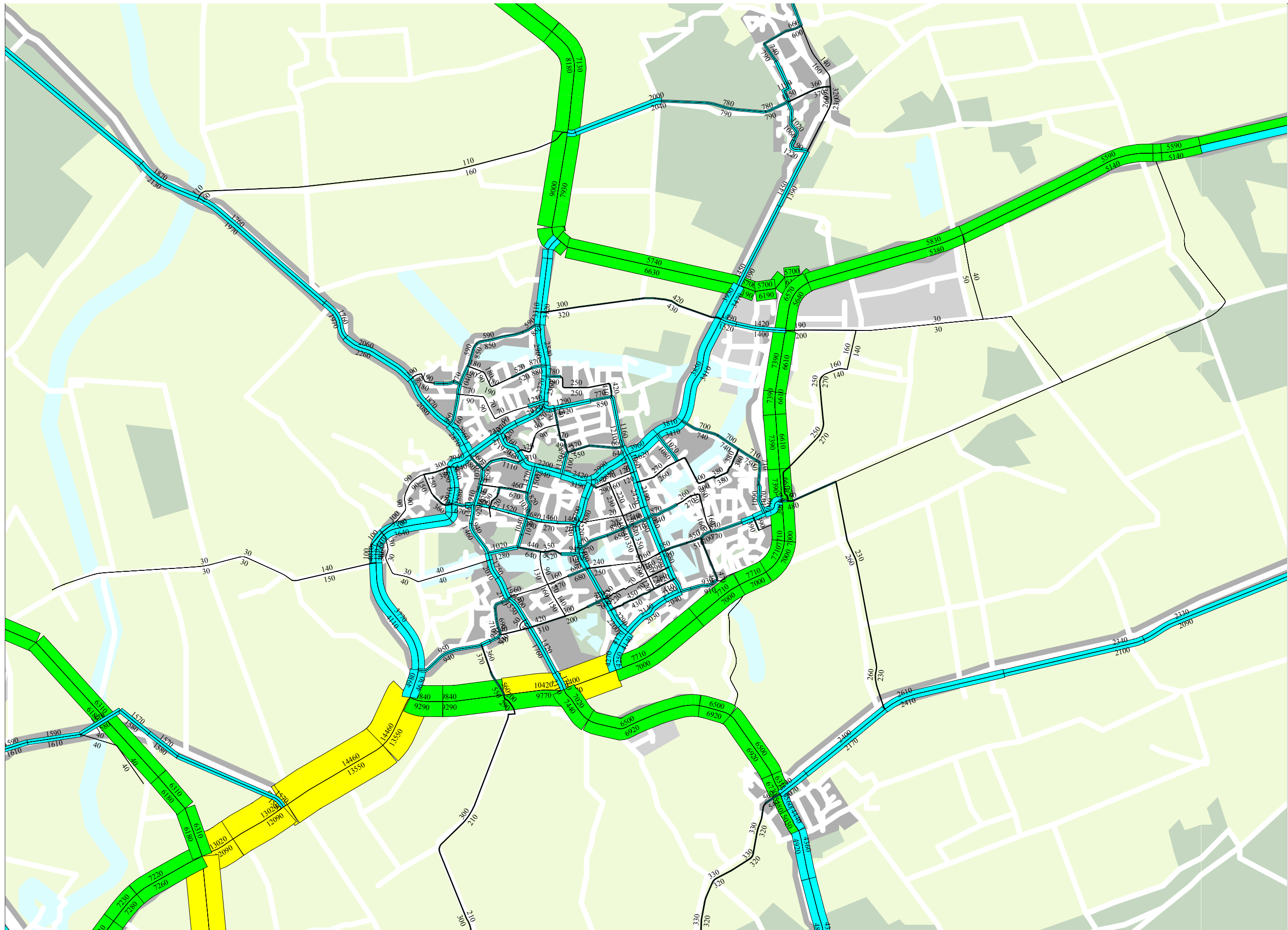


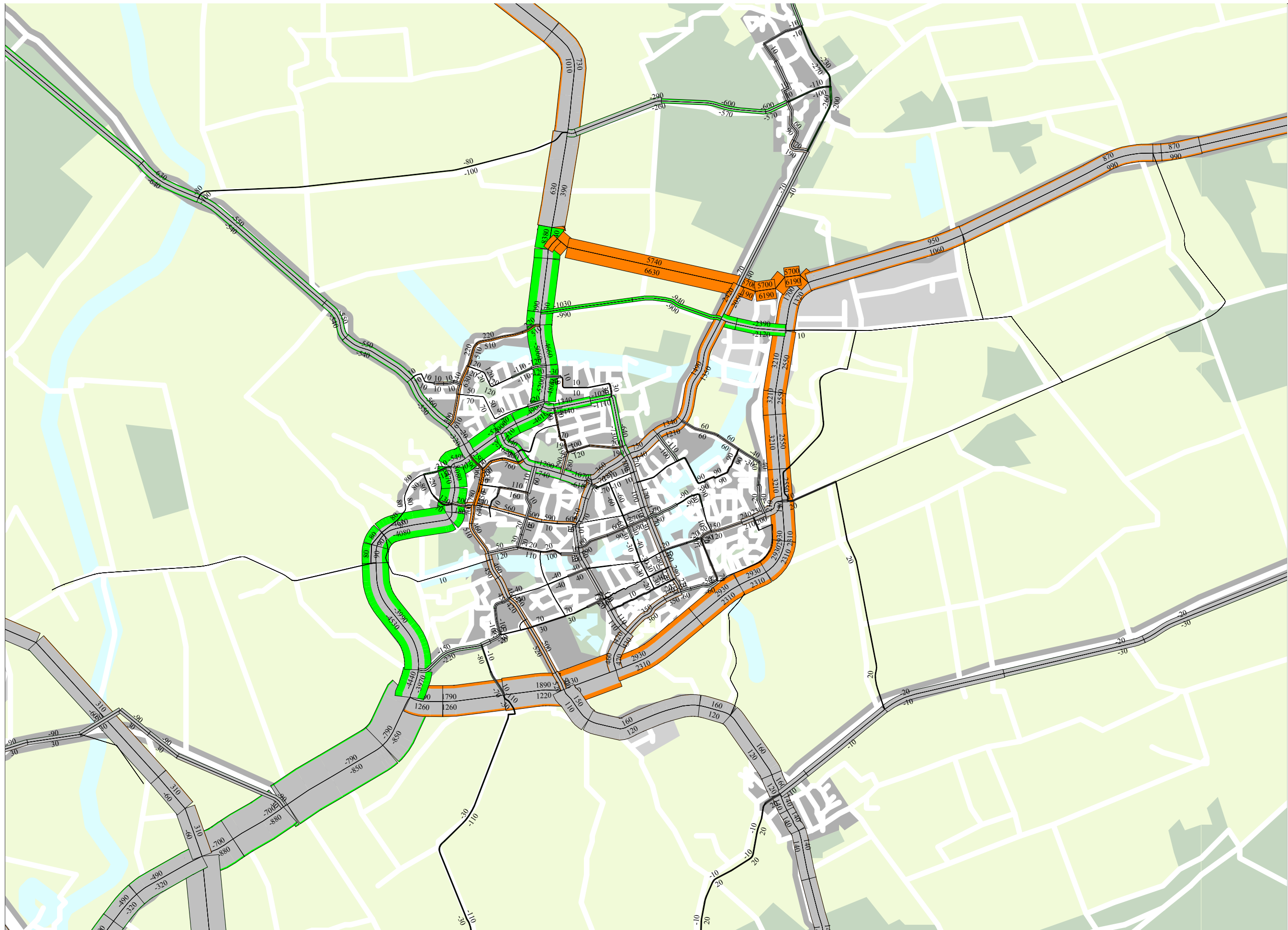
Legend

Link Bandwidths
 Vergelijk mvt etmaal

- Ongewijzigd
- Toename
- Afname







Legend
Link Bandwidths
 Vergelijk mvt_etmaal
 □ Ongewijzigd
 ■ Toename
 ■ Afname

