

Verlag N279 Veghel - Asten

Onderwerp

Belangentafel 2, Boerdonk-Gemert (gebied 2)

Datum

25 september 2024

Documentnummer

Deelnemers

- *Deelnemers vanuit het belang:*
 - *Bewoners*
 - *Groene partijen (bodem, water, natuur, cultuurhistorie)*
 - *Agrariërs*
 - *Ondernemers*
- *Projectteam:*
 - *Provincie*
 - *Adviesbureau Witteveen en Bos*
 - *Voorzitter*

1. OPENING EN VERSLAG VORIG OVERLEG

Er wordt gestart met een korte voorstelronde.

Verlag 1^e belangentafel (27 juni 2024): er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt vastgesteld.

2. Terugkoppeling resultaten eerste selectie (zeef 0)

Zie presentatie.

3. Bespreken reacties op eerste selectie (trechtering in zeef 0)

Reactie aanwezigen op plan grote omleiding Dierdonk: Bewoners voelen zich overvallen door de lijnen op de kaart met een omleiding dicht tegen de kern Bakel. Deze kan daardoor veel impact hebben op de leefbaarheid. De route gaat door waterbergingsgebied Groene peelvallei, er ligt ook een RRP-leiding. Het verbaast de deelnemers dat deze route op de kaart is gekomen. M.b.t. omleidingen rondom Dierdonk; daar is al zo veel onderzoek naar gedaan in het PIP, wat moet er nog opnieuw bekeken worden? Aanvulling groene partijen: er wordt goed onderbouwd waarom zaken afgevallen zijn. Voor ons is het wel een zorg dat omleiding Dierdonk nu weer op tafel komt, terwijl andere zaken nu wel al afvallen.

Provincie: er zijn vanuit omgeving veel ideeën ingebracht op het Meedenkplatform of per mail/post. Waaronder deze omleiding die we nader gaan onderzoeken op de potentie ervan en de effecten. We willen we onderbouwd kunnen aangeven waar de aandachtspunten in het gebied liggen en waar het tracé eventueel wel of niet kan lopen. M.b.t. de oude onderzoeken; er is in zes jaar tijd ook het een en ander veranderd. Vandaar dat actualisatie nodig is, om zeker te weten dat we uitgaan van de juiste uitgangspunten. Dat is ook vereist vanuit de wetgeving, onderzoeken mogen niet te oud zijn.

De lijnen van de omleiding zijn puur indicatief getrokken om deze te kunnen modelleren en daarmee het effect en de kansrijkheid van een omleiding in beeld te krijgen. De lijnen geven een zoekgebied aan. Een eventuele omleiding is mogelijk in een breder gebied. In de uitwerking wordt nader gekeken naar de inpasbaarheid in het gebied. Provincie benadrukt dat mochten mensen in het gebied n.a.v. de berichtgeving een gesprek willen met provincie om e.e.a. toegelicht te krijgen, dat mogelijk is.

Namens bewoners Bakel over het ontsluiten van Bakel: bewoners pleiten voor een goede ontsluiting van Bakel nabij de Weg (I-Garden) naar Bakel (in PIP was gekozen voor enkelzijdige ongelijkvloerse aansluiting). Bewoners zien anders risico voor sluipverkeer dat nu ook al veelal rijdt via de Aarlese Heikant of via De Mortel, met negatief effect op de leefbaarheid in kleine kernen.

Er zijn overigens in deze fase nog geen keuzes gemaakt m.b.t. het verwijderen of aanpassen van bestaande kruisingen en rotondes, zoals bijv. de rotonde bij Bakel. De komende fase worden de bestaande kruisingen/rotondes nader beschouwd.

Ondernemers m.b.t. de keuze van het niet nader onderzoek van tunnel: wie maakt het advies/afweging voor wat nu wel/niet nader onderzocht wordt?

Provincie: Het advies dat een tunnel niet verder onderzocht wordt is ambtelijk gemaakt. Het uiteindelijk besluit welke kansrijke alternatieven nader onderzocht zullen worden zal Gedeputeerde Staten nemen via vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Partijen die nog invloed willen hebben op gemaakte keuzes, kunnen dat doen via o.a. lobby of zienswijze proces. De situatie bij Helmond is niet dusdanig dat het rechtvaardigt te investeren in een tunnel die het totale projectbudget zeer ruim overstijgt. Er zijn andere kansrijke oplossingen, met ook impact op omgeving, maar meer toegevoegde waarde aan de projectdoelstellingen en haalbaarder.

Ook voor Veghel is op basis van expert judgement voldoende onderbouwing dat de oplossing van een tunnel niet realistisch is. Onder meer gezien de benodigde ruimte (bedrijven en woningen langs het tracé ter plaatse van Veghel), maakbaarheid (o.a. gelegen direct naast het kanaal en de Aa), uitvoering realisatie (benodigde ruimte in relatie tot route voor het verkeer over N279 - en geen aanwezigheid goede alternatieve -tijdelijke- routes), kosten (ca 3 keer het totale projectbudget voor enkel de tunnel).

Ondernemers: zoals al eerder door ons ingebracht balen we van de lange tijdslijn die dit proces met zich meebrengt. Voor bedrijven rondom Gemert is het van belang dat z.s.m. 2x2 wordt gerealiseerd. Uit het noordelijk deel N279 blijkt duidelijk dat 2x2 werkt. Daarnaast zou volgens de ondernemers een tunnel bij Dierdonk heel goed zou zijn voor de omgeving. Het tracé vanaf zuidkant Helmond naar Asten is voor het totaalplan volgens hen van ondergeschikt belang. Daar wordt minder over gereden en zijn voor verkeer alternatieven. Zorg in ieder geval dat omgeving goed meegenomen wordt in de uitwerking van de plannen.

Bewoners over het sluipverkeer Aarle-Rixtel: de onderbouwing van selectie van zeef 0 is goed opgezet. Het is echter een grote zorg voor ons en het voelt ook raar dat de N615 (want niet in scope N279) nu een probleem zal blijven voor bewoners Beek en Donk en Aarle-Rixtel. Want ook afwaardering van de Traverse in Helmond heeft extra consequenties voor die kernen. Oproep om e.e.a. toch integraal te bekijken, om desinvesteringen bij N279 of N615 te voorkomen. N279 is als robuuste rand onlosmakelijk verbonden met de N615. Ze zijn beiden essentieel voor het achterland. Hoe kan je die nu loskoppelen?

Provincie: Vanuit het project N279 bekijken we het effect van de N279 en de invloed ervan op de regio. We hopen dat als de N279 beter functioneert er minder verkeer door de kernen gaat. In de onderzoeken kijken we naar verkeerskundige oplossingen en vervolgens ook naar de effecten/kansen op het gebied van leefbaarheid, water/natuur, etc. Hoe verder in het proces, hoe meer in detail zaken worden bekeken. Daarnaast zal eind oktober het onderzoek gereed zijn naar kansen vanuit brede mobiliteit. Waar logisch nemen we die mee in het grote spoor N279.

De opdracht aan het projectteam N279 is gericht op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de N279. Het is geen gebiedsontwikkeling en dat is ook niet de doelstelling. De Beekse brug en N615 zijn raakvlakprojecten zoals ook de N270 en de N272. Door middel van de verkeersmodellering wordt inzichtelijk wat het verkeer doet op de N279 en de onder- en

bovenliggende wegenstructuren. Dit betekent concreet dat de maatregelen die we voornemens zijn om te nemen op de N279 invloed hebben op de aansluitende wegen en visa versa.

Bewoners geven aan een brief te willen opstellen om bij de Provincie te pleiten voor een bredere blik in het gebied dan alleen de N279. Ondernemers geven aan zich graag aan te willen sluiten. De brief zullen de partijen in eerste aanvang ambtelijk insteken.

4. Toelichting proces zeef 1 en beoordelingskader (nb. in vooraf gestuurde agenda was dit agenda punt 7)

Zie presentatie.

5. Aandachtspunten oplossingen die nader onderzocht worden in zeef 1

Aandachtspunt agrariërs m.b.t. bereikbaarheid/inrichting weg: zorg dat als je vergunning afgeeft voor landbouwvoertuig van 3,5m geborgd wordt dat de wegen ook 3,5m zijn en niet 3,20 zoals de N615, die recentelijk aangepast is, waardoor je steeds putdeksels kapot rijdt.

Bewoners over idee voor 1x3 rijstroken waarbij de weg op momenten wisselt /inhaalstrook biedt: De N279 heeft niet de problemen die het rechtvaardigt dat hier gekozen wordt voor die indeling. Het ruimtebeslag voor een dergelijke rijkstrookindeling is hetzelfde als 2x2. Een 1x3 indeling is met name logisch bij veel verschil in snelheid (zoals veel landbouwverkeer op de weg). Dat past niet bij de doelstelling bereikbaarheid voor de N279.

Bewoners n.a.v. verschuiven rotonde Boerdonk: de huidige N279 ligt (via grondwal) landschappelijk goed ingepast voor Boerdonk. Voor bewoners Boerdonk is van belang dat dat zo blijft; dat de N279 op maaiveld blijft liggen, ze de weg niet horen en zien en dat Boerdonk bereikbaar blijft voor fiets en landbouwverkeer, waarbij de genoemde modaliteiten gescheiden blijven. Als je rotonde verplaatst ga je weg mogelijk beter zien/horen. Waterberging blauwe poort ligt nabij locatie (te onderzoeken) nieuwe locatie rotonde. Ook de Goorloop stroomt er in nabijheid. Voor het (relatief kleine) industrieterrein de Bemmer is directe aansluiting fijn. Zijn er geen andere manieren om de bocht anders in te richten, dichter naar het kanaal te leggen?

Provincie: De verplaatsing van de rotonde is met name ingebracht vanuit verkeersveiligheid. Mogelijk kan een andere inrichting van kruising ook het probleem oplossen. Dat wordt komende fase bekeken. Bij de beoordeling zal provincie goed bekijken wat e.e.a. betekent voor (o.a. de leefbaarheid van) Boerdonk maar ook bijv. voor het tankstation dat zich bij de rotonde wil vestigen.

Agrariërs m.b.t. 'landbouwweg' van rotonde N615/N272 naar Boerdonk: Een ventweg zou wenselijk zijn. Nu gaan landbouwvoertuigen over de Bosscheweg of Monseigneur Verhagenstraat door Beek en Donk. Landbouwverkeer rijdt nu via Boerdonk. Als je rotonde verplaatst moet (landbouw)verkeer via Bemmer.

Provincie geeft aan graag met agrariërs door te willen spreken over bereikbaarheid en ideeën daarover. Actie provincie: organiseren overleg daarvoor.

Groene partijen hebben zorg over meer sluipverkeer door voorgestelde extra aansluiting bij Aarle-Rixtel (bij Beekerheide): Er gaat nu al veel sluipverkeer door Lieshoutseweg Aarle-Rixtel dat de Beekse brug wil omzeilen. Met een aftakking zoals hier voorgesteld zou er extra (sluip)verkeer komen.

Provincie: de optie van een extra aftakking vanaf N279 naar Aarle-Rixtel is nu op kaart nog niet verder getekend. Provincie wil puur bekijken wat het verkeerskundig effect is als je daar een aftakking maakt vanaf de N279. Vervolgens kan bekeken worden of en zo ja bij welk project het hoort om uit

te werken. Gerelateerd hieraan levert dorpsraad Beek en Donk een tekening aan voor een idee voor een doorsteek N279-N615.

Oproep deelnemers m.b.t. rotonde N615/N272: heb oog voor de huidige oplossing die niet functioneert (voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer). Als je echt een robuuste rand wilt maken waarbij je het gebied wilt ontlasten, dan lijkt een ongelijkvloerse kruising op deze locatie het meest logisch. Heb aandacht voor de bereikbaarheid van de nabijgelegen Prof. Dondersweg. Vanaf die weg is het (zeker voor agriërs) nu bijna onmogelijk om N272 op te komen als je naar Beek en Donk moet. Afsluiting (zoals in PIP) had daarentegen ook grote consequenties voor lokale ondernemers.

Gesprek tussen deelnemers m.b.t. omleiding Dierdonk: In aanvulling op wat genoemd is onder punt 3 over omleiding Dierdonk wordt opgemerkt dat de weg verleggen om Helmond heen niet de voorkeur heeft voor (bewoners van) omliggende gemeenten.

6. Afronding en vervolg

Deze zomer bleek er een incorrectheid te zitten in het BBMA model; het model waarop ook de N279 haar studie baseert. Daardoor is een deel van de berekening voor N279 opnieuw gedaan, wat tot enkele weken vertraging heeft geleid. Daardoor veranderen de data van de belangentafels. Mede door de decembermaand met vakanties wordt het overleg van de 3^e belangentafel verschoven van 11 november naar eind januari. De exacte datum volgt met de verzending van dit verslag.

In de 3^e belangentafel behandelen we het voorstel voor de Kansrijke Alternatieven en de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Die bespreken we dan met elkaar, om te kijken of er showstoppers in zitten. Vervolgens gaat de NRD in procedure waarop ieder die dat wil zienswijze kan indienen. Tegelijkertijd met de ter inzagelegging organiseert provincie weer informatiebijeenkomsten.

7. Rondvraag

-