

Verlag N279 Veghel - Asten

Onderwerp

Belangentafel 1, Aarle-Rixtel - Helmond - A67 (gebied 3)

Datum

19 juni 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 KENNISMAKING

De onafhankelijk voorzitter stelt zich voor, licht de agenda toe en het spelregelkader. Kern van spelregelkader is dat van alle deelnemers aan de participatie (inclusief organiserende partijen) gevraagd wordt een respectvol proces/gesprek te voeren. Waarin ieder de ruimte krijgt voor inbreng en partijen naar elkaar luisteren. Van iedere belangentafel wordt door provincie een verslag gemaakt dat met de presentatie aan de deelnemers gestuurd wordt. Zodat die dat verder kunnen verspreiden naar de diverse vertegenwoordigende partijen in hun achterban. Partijen die daar ondersteuning bij wensen kunnen dat aan provincie aangeven.

2. TOELICHTING PROJECT EN PROCES BELANGENTAFELS

Proces om te komen tot Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)

- Een proces van trechteren (met daarin twee zeefmomenten) moet leiden tot selectie van kansrijke alternatieven, waarmee we verwachten de problemen op te kunnen oplossen die we zien en passen bij de scope en doelstelling van het project. Het proces hoe gekomen is tot de kansrijke alternatieven wordt beschreven in de Notitie kansrijke alternatieven (NKA). Het proces waarop we deze kansrijke alternatieven verder gaan uitwerken en beoordelen in de volgende fase van het project wordt beschreven in de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze notitie bevat ook de probleemanalyse, gebiedsbeschrijving en scope-afbakening. Begin 2025 wordt de NRD ter inzage gelegd. Via participatie neemt de provincie mensen mee in dit proces. Onder meer door de mogelijkheid te bieden van inbrengen ideeën (tot 7 juli 2024 via meedenkplatform op www.brabant.nl/N279) of de belangentafels.
- Vervolgens worden deze kansrijke alternatieven in de volgende fase (milieu effect procedure: mer) vergeleken op diverse punten om te komen tot één voorkeursalternatief.

De provincie kijkt naar de bereikbaarheid van het gebied, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Dat laatste is een breed begrip en moet de komende maanden nog nader vorm krijgen in het opstellen van de probleembeschrijving en gebiedsanalyse. Zodat duidelijk is welk probleem we precies op willen lossen (scope project). Dit wordt onder meer gedaan met verkeersmodellering waarin we de huidige en autonome situatie ('wat gebeurt er als we niks doen') bekijken.

In de fase van NRD halen we mogelijke oplossingen op, maar gaan we deze nog niet wegen. We nemen alles mee dat kansrijk is gezien de doelstellingen, juridisch haalbaar, technisch maakbaar en

realistisch is binnen de bandbreedte van het budget. Pas in de mer gaan we beoordelen en de alternatieven met elkaar vergelijken. Hoe we dat gaan doen werken we uit in de NRD.

Belangentafels

Per deelgebied (3) komen de belangentafels op vier momenten in het proces samen:

1. Voor de zomer 2024: kennismaking en toelichting op het proces en het bespreken van de aandachtspunten, waarden en belangen.
2. September 2024: terugkoppeling opgehaalde input en verwerking, toelichten mogelijke oplossingsrichtingen die nader worden onderzocht en bespreken van de aandachtspunten vanuit de verschillende belangen op deze oplossingsrichtingen. NB. De mogelijke oplossingsrichtingen worden in september/oktober ook gedeeld op het Meedenkplatform, waar mensen via een reactie 6 weken de tijd krijgen om aandachtspunten mee te geven.
3. November 2024: toelichting en reflectie op de kansrijke alternatieven en terugkoppeling hoe aangedragen aandachtspunten zijn meegenomen in de totstandkoming.
4. Januari 2025: terugkoppeling van de eindproducten Notie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA), bespreken van het advies* van de belangentafels aan de stuurgroep, evaluatie van de belangentafels. *Als uitkomst van de voorbereidende gesprekken met georganiseerde partijen is bepaald dat belangentafels een (gezamenlijk) advies opstellen richting stuurgroep. Een afvaardiging van hen zal dat presenteren aan de stuurgroep N279 van januari 2025.

De data voor gebied 3 (locatie is steeds Ontmoetingscentrum Beek en Donk): 26 september en 7 november. De bijeenkomst in januari 2025 betreft een afsluitende bijeenkomst voor de drie gebieden gezamenlijk. Vooraf aan iedere belangentafel ontvangen de deelnemers tijdig de agenda.

Verkeersonderzoek

Een aantal deelnemers wil graag meer weten over het verkeersonderzoek, als fundament voor de probleemstelling en mogelijke oplossing.

Provincie werkt momenteel met het BBMA-model 2022 (BrabantBredeModelAanpak. Zie ook www.brabant.nl/bbma/verkeersmodellen). Dit model met referentiejaar 2040 zal in de 2^e helft van 2024 een actualisatie krijgen. Voor project N279 zal provincie een gevoeligheidsanalyse doen om te zien hoe dat matcht met onze berekeningen op basis van model 2022. Daarnaast weten we dat in 2026 een nieuw BBMA-model komt. Ook dan zullen we toetsen wat e.e.a. betekent voor het proces/keuzes N279. Als er grote verschillen uitkomen zullen we tijd nodig hebben om zaken te actualiseren.

Verkeersmodellering is een voorspelling, welke gevoed wordt met ontwikkelingen in het gebied, met locatie en aantallen. Provincie heeft aan gemeenten uitgevraagd welke ontwikkelingen in het model moeten worden meegenomen (zoals ontwikkelingen bedrijventerreinen, woningbouw, evenementenlocaties, etc. etc.). Het gaat daarbij om vastgestelde ontwikkelingen. Voor de N279 wordt gekeken naar de verkeerssituatie in 2040. Plannen tot die periode zijn voldoende hard om mee te kunnen nemen in de berekeningen. Om zo te komen tot een project specifiek model. Provincie maakt daarnaast gebruik van tellingen om het model te verifiëren. Provincie zal ook spiegelen naar NRM (model van RWS). In de 'Uitgangspunten-notitie van het verkeersmodel' worden de autonome ontwikkelingen genoemd die provincie meegenomen heeft in het verkeersonderzoek. Ook in het projectbesluit zullen deze t.z.t. (herijkt) benoemd worden.

Op de vragen m.b.t. verkeersonderzoek wordt op hoofdlijn ingegaan. Gezien de interesse wordt afgesproken dat provincie een aparte sessie organiseert voor deelnemers aan de belangentafel die

dieper in willen gaan specifiek op het verkeersmodel. Provincie zal bekijken welke van de cijfers/ input verkeersmodel op begrijpelijke wijze toegankelijk gemaakt kan worden. Daarnaast wordt de oproep gedaan aan alle deelnemers om ook concrete ideeën of kennis m.b.t. het verkeersonderzoek aan het project mee te geven via het meedenkplatform op www.brabant.nl/N279.

Mobiliteitsvisie Helmond

Marco licht de ambitie (uit mobiliteitsvisie) van gemeente Helmond toe, specifiek het onderdeel afwaarderen van de Kasteeltraverse. Provincie heeft aan gemeente gevraagd hoe ze vanuit deze ambitie de afwikkeling van verkeer uit de stad ziet, in relatie tot de N279. Marco licht op hoofdlijn deze uitwerking van gemeente toe. De provincie ziet de studie als een project van gemeente waarmee ze rekening houdt bij de uitwerking van plannen voor de N279. De insteek van provincie is niet dat de plannen van de gemeente onderdeel worden van het provinciale plan. Van belang is dat de uitgangpunten m.b.t. berekeningen door gemeente en provincie overeenkomen. Over deze zaken vindt momenteel overleg plaats tussen gemeente, provincie en omliggende gemeenten. Het is bij provincie niet exact bekend wat de planning van Helmond is m.b.t. realisatie. Volgens de aanwezigen is de mobiliteitsvisie vastgesteld, maar de afwaardering van Kasteeltraverse nog niet.

Deelnemers zijn blij te horen dat provincie en de diverse gemeenten in het gebied hierover met elkaar in gesprek zijn. Ze zijn nl. bezorgd dat het als losse projecten fungeert. Waarbij zij als stakeholders in diverse geledingen mogen meepraten aan processen die niet afgestemd worden uitgevoerd.

3. INVENTARISEREN AANDACHTSPUNTEN EN KANSEN IN HET GEBIED

Aan deelnemers wordt gevraagd welke aandachtspunten vanuit hun belang zij willen benadrukken. Onderstaand geeft samengevat de inbreng en reacties. Hier staan de individuele reacties/ locaties m.b.t. gewenste oplossingen niet genoemd. Daarvoor is oproep gedaan om deze voor 7 juli a.s. in te brengen op het online meedenkplatform.

Bewoners: Hoe voorkomen we dat N279 gaat fungeren als doorgaande route naar A50/A2, vanuit de zorg dat de 2x2 oplossing verkeer aan gaat trekken. En met name vrachtverkeer, waar momenteel al een toename in ervaren wordt. Wij staan open voor alle oplossingen, als de overlast maar minder wordt. Van belang dat daarbij de juiste modelering wordt gehanteerd. Bij Provinciaal inpassingsplan was niet alleen het verkeersmodel verouderd maar was de modelering m.b.t. fijnstof ons inziens ook niet juist. Ook m.b.t. veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen i.r.t. afstand tot woongebied) is van belang dat deze zaken kloppen zodat het vraagstuk en de oplossingen op juiste wijze worden beoordeeld.

Agrariërs/loonwerkers: van belang is behouden van voldoende mogelijkheden van oversteekbaarheid van landbouwverkeer en daarmee bereikbaarheid van percelen. Die moet niet achteruit gaan. Zo is nu landbouwverkeer nog toegestaan op een deel van de N279 (tussen Dierdonk en Weg naar Bakel). Die route is voor hen cruciaal om in de stad te komen. Als landbouw verkeer geen gebruik meer mag maken van de N279 welke alternatieven kunnen dan geboden worden?

Groene partijen: De N279 kruist een aantal belangrijke waterlopen en doorsnijdt bos en natuurgebieden met als gevolg versnippering. Bij een reconstructie moet je dat zo veel mogelijk terugdringen. Project N279 geeft kans op verbetering van de bestaande versnippering. Daarnaast is een goede en veilige oversteek van belang voor fietsverkeer, met name bij Rijntjesdijk. Provincie geeft aan dat deze oversteek en die bij de Oostappensedijk via No regret maatregelen vooruitlopend op de grote reconstructie aangepakt wordt.

Bedrijven: prioriteit is bereikbaarheid in het grotere geheel. Zeker gezien de plannen van gemeente Helmond. Want als de weg door Helmond afgeschaald wordt dan moeten de wegen eromheen e.e.a. overnemen.

4. BESPREKEN AANDACHTSPUNTEN EN KANSEN IN HET GEBIED

Gesproken wordt over onderstaande zaken/vragen. Waar 'reactie' staat betreft het reactie provincie.

- Hoe zien bedrijven de spanning tussen snelle aansluiting N279 /geen snelweg? Reactie: uitgangspunt provincie voor de N279 is een gebiedsontsluitingsweg, welke als robuuste rand fungeert voor de regio. En niet om de functie van de Rijkswegennet over te nemen.
- In hoeverre wordt ook gekeken naar werkgeversaanpak. Reactie: vanuit spoor 3 van project N279. Op 25 juni as vindt een bijeenkomst plaats met werkgevers, die daarin een rol hebben.
- Wat verstaan we onder bereikbaarheid? Buiten de spits lijken er geen problemen op de N279. Reactie: Wat we hieronder verstaan zal in proces tot NRD bepaald worden. Wel is duidelijk dat bereikbaarheid een ander accent kent dan het oude PIP met doorstroming als doelstelling. De input voor de uitwerking van de drie hoofddoelstellingen halen we momenteel op via onder andere het meedenkplatform en belangentafels.
- In ANWB lijstje scoort N279 mogelijk op verkeersveiligheid niet goed maar op congestie (file) staat de weg niet hoog op de lijstjes. Wat betekent dit voor opgave N279? Reactie: Voor de provincie is de N279 weg van belang als robuuste rand voor de regio. Alle andere provinciale wegen (de bundelroutes) moeten naar die N279. Als je de verkeersanalyse kijkt dan loopt de weg, naar de toekomst toe, steeds meer vast als je niets doet en staat verkeer straks op een aantal knelpunten (kruispunten) helemaal stil in de spitsen. Provincie ziet de opgave als een ketting; we kijken per kruispunt hoe knelpunten op te lossen zijn en hoe de weg als geheel blijft functioneren. Om te voorkomen dat we op ene locatie iets oplossen en op andere extra overlast ontstaat.
- Bestaat het plan nog voor extra truckparking bij Asten? Reactie: Nee dat plan bestaat nu niet meer. Gemeente Asten heeft aangegeven daar niet voor open te staan. Wel zal, gelet op de mogelijke verdubbeling van het vrachtverkeer op de N279 in de toekomst (rapport Ecorys 2023), vrachtverkeer een belangrijk onderdeel zijn van de studie waarbij ook truckparking, gelet op opheffen van parkeerplaatsen (Eetcafé de Sluis en standpunt gemeente Asten, onderzocht zal worden. Vanuit ondernemers wordt kanttekening gemaakt dat vanuit gemeenten in dit gebied te weinig oog/ ondersteuning voor dit vraagstuk is dat mogelijk ook onderdeel kan zijn van N279 scope. Zeker gezien de uitkomst van de verkeersanalyse met een verdubbeling van vrachtverkeer.
- In hoeverre kunnen ontwikkelingen bij Moerdijk (veel meer vrachtverkeer) effect hebben op A67 en daarmee op vraagstuk N279? Reactie: Het project richt zich niet op de ontwikkelingen Brabant breed. Als project ligt de focus (scope) van het project op de aansluiting A50 en A67. Meer specifiek; hoe kunnen we het verkeer vanuit N279 zo goed mogelijk in het landelijk wegennet brengen via de afritten op A67 en A50 voor de N279. De gevolgen van bijvoorbeeld Logistiek Park Moerdijk en andere ontwikkelingen volgen we niet actief vanuit het project. Wel zitten deze ontwikkelingen in de BBMA-verkeersmodellen en waar ze invloed hebben op de N279 zal dit terugkomen in het verkeersmodel.
Vanuit Provincie wordt wel breed gekeken wat nodig is voor Brabant. Dit gebeurt per regio (West en Midden-Brabant, Noord Oost Brabant en Zuidoost Brabant). Tevens voert de provincie gesprekken met het ministerie van I&W en leveren we als Brabant in samenwerking met de regio's input voor de Bestuurlijk Overleggen met de minister in het kader van de Meerjaren Infra Ruimte en Transport (MIRT). Gelet op recente afspraken (Brainport deal, Beethoven deal) zal het lastig zijn om nieuwe afspraken te maken. Voor het project N279 is het van belang dat de aansluiting bij Veghel (Los van de Kleinschalige Infrastructurele Maatregelen A50; KIM A50) op de agenda komt. Op basis van het nieuwe coalitieakkoord ligt er de ambitie om de verbreding A67 Leenderheide Geldrop Mierlo weer van pauze af te halen.
- Het Ei van Ommel is destijds weggehaald vanuit onder meer (gevoel van) onveiligheid. In onderzoek N279 zal bekeken worden wat hier nodig is. Uit een eerdere analyse (Goudappel 2020) bleek dat relatief kleinschalige maatregelen al verbetering kunnen geven.

5. AFSLUITING EN VERVOLG

Volgende belangentafel gebied 3: 26 september 2024