

Verlag N279 Veghel - Asten

Onderwerp

Belangentafel 1, Veghel - Keldonk (gebied 1)

Datum

1 juli 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 onafhankelijke 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. Daarnaast zorgt de provincie dat partijen tijdig voorzien worden van de voor de belangentafel benodigde informatie en een terugkoppeling over hetgeen is opgehaald en hoe verwerkt. De provincie verstuurt verslagen van de belangentafels ook aan de samenwerkende partners (gemeenten, waterschap en RWS).

2. TOELICHTING PROJECT EN PROCES BELANGENTAFELS

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

- Een proces van trechters (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 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, per mail N279@brabant.nl 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. In vergelijking met het PIP ligt de focus op bereikbaarheid in plaats van doorstroming. Waarbij we kijken naar wat we maatgevend (acceptabel) vinden qua reistijd in de spits, waar het knelpunt zit. T.a.v. het doel 'leefbaarheid'; dat is een breed begrip dat de komende maanden nog nader vorm moet 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 1 (locatie 1^e drie bijeenkomsten is steeds Gemeenschapshuis De Brink in Eerde): maandag 23 september en dinsdag 12 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.

Regelen vervanging bij afwezigheid aan belangentafel: Afsproken wordt dat als iemand verhinderd is hij/zij iemand anders mag afvaardigen. Verzoek vanuit provincie om de afwezigheid en wie vervanger is vooraf door te geven aan provincie.

De afgevaardigden in de belangentafel zitten aan tafel vanuit een bepaald belang. De dorps- en wijkraden geven hierover aan dat zij zorgen dat de achterban (andere dorps- en wijkraden die niet als afgevaardigde zelf aan tafel zitten bij de belangentafel) goed geïnformeerd wordt. Waar nodig met brede voorbereidende gesprekken (al dan niet met aanwezigheid provincie) of waar nodig maatwerk gesprekken (door provincie) met partijen.

Inbreng informatie door partijen: nav de vraag van natuurpartijen of ze alles dat bij PIP was aangeleverd aan informatie aan ideeën nu weer opnieuw aangeleverd moet worden geeft provincie aan dat dat niet nodig is. Globale aandachtspunten en ideeën voor oplossingen kan ieder nu inbrengen op het meedenkplatform. Mbt overige zaken is het verzoek om samen met provincie gedurende het proces de check te doen of zaken ontbreken/ aandacht behoeven.

Functie van de N279: De N279 is bedoeld als robuuste rand om het regionale verkeer van de dorpen naar A67, A50 en A2 te leiden. Het is niet de intentie om de functie van een rijksweg over te nemen.

Besluitkracht: de provincie werkt samen aan dit project met omliggende gemeenten, waterschap en Rijkswaterstaat. Deze partners zijn ambtelijk nauw betrokken en ook via een stuurgroep N279. De stuurgroep heeft een adviserende functie, waarin alle partijen een gelijke stem hebben. De provincie is als initiatiefnemer, wegbeheerder en financier de partij die uiteindelijk beslist over de plannen.

Reden vernietiging PIP: Gebruik van verouderde verkeersgegevens als onderbouwing van het plan, onvoldoende motivering voor omleiding Dierdonk, onvoldoende borging van de rechtszekerheid.

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.

Agrariërs: We willen graag dat er een landbouweffectrapportage komt. Met aandacht voor zaken als behoud goede oversteekbaarheid en bereikbaarheid van percelen. Het is wenselijk als om land- en bouwverkeer toe gelaten kan worden op het huidige tracé van de N279 tussen Agrifirm en Keldonk. Zeker als dit deel wordt afgewaardeerd bij een omleiding van de N279 bij Veghel. Landbouwverkeer rijdt nu door de kernen met gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid. Voor land- en bouwverkeer is de aansluiting met de A50 een bottleneck, omdat hier geen landbouwverkeer mag rijden. Daarnaast willen we waken voor nog meer natuur ten koste van de steeds schaarser wordende landbouwgrond. Kijk hoe land- en bouwverkeer te scheiden van fietsers. Hiervoor loopt in een ander deel van Brabant al een (pilot)project vanuit provincie.

Provincie geeft aan graag met agrariërs door te willen spreken over welke concrete zaken (i.r.t. de genoemde landbouweffectrapportage) ze op basis van de effectentabel van provincie aanvullend onderzocht /getoetst willen hebben.

Natuur: Probeer waar mogelijk zaken te combineren. Een verbinding over het kanaal voor auto's/fiets kan mogelijk gecombineerd worden met een econduct. Wij begrijpen dat dat kostbaar is, maar het draagt ook bij aan ontsnippering. De natuurwaarden in het gebied zijn in het vorige PIP goed opgenomen en zijn niet veranderd.

Cultuurhistorie: De Aa en Goorloop (beiden dicht tegen N279/ Kanaaldijk) zijn cultuurhistorische elementen in het landschap. Bij reconstructie van de weg zullen ook die of andere cultuurhistorische waarden geraakt worden. Het is nu nog te vroeg om aan te geven wat waar nodig is/ aandacht behoeft. De knelpunten/ effecten zullen duidelijk worden als oplossingen concreter worden. De heemkundekringen denken daar dan graag over mee.

Aanvullend op aandachtspunten cultuurhistorie wordt nog aandacht gevraagd voor:

- Zorg voor voldoende aandacht voor fietsverkeer. Zoals een veilige fietsverbinding (mogelijk 'doorfietsfoute') tussen Helmond en Den Bosch, dicht langs de N279. Met aandacht voor goede bewegwijzering.
- Parkeergelegenheid; ik zie regelmatig vrachtwagens staan waar het niet mag. Er mag meer aandacht zijn voor knelpunten die het goederenvervoer met zich meebrengt.
- Het openbaar vervoer van/naar Beek en Donk en Den Bosch is nu niet goed geregeld. Mogelijk kan een busverbinding overwogen worden.
- Kijk met een helicopterview /voldoende integraal naar het gebied, onder meer via het betrekken van de Middenpeelweg ter ontlasting van deze regio. Reactie provincie: Het beoordelen van de

knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen gebeurt via onder meer verkeersmodellering. De provincie neemt in de verkeersprognoses diverse ontwikkelingen in het gebied mee (groei bedrijven en dus arbeidsplaatsen, ontwikkelingen woningbouw, etc.). Daarin wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar de effecten van wegen op elkaar (zoals de Middenpeelweg) alsook naar de invloed van de 'Beethovendeal' (een investering van het Rijk in regio Eindhoven om het vestigingsklimaat te versterken, gericht op behoud ASML in de regio).

Ondernemers:

- We willen een robuuste oplossing waarmee we de komende 25 jaar klaar zijn. We moeten iets doen aan de weg dwars door Veghel met nu zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer en voorkomen dat verkeer door de dorpen gaat. We staan verder open voor waar/hoe de oplossing moet komen. We willen een oplossing die werkt en die gerealiseerd wordt.
- We pleiten voor een weg waar je van Asten naar Den Bosch kan rijden met een gemiddelde snelheid van 60km/u.
- Het is van belang dat zowel de kop en staart werken (doorstroming op A67/ A50).
- We hebben als ondernemers aandacht voor bredere mobiliteitsoplossingen. Maar van belang is dat iedereen beseft dat het geen alternatief is voor infrastructurele oplossingen. Er zal altijd 'en-en' nodig zijn.
- Mbt leefbaarheid zal het verkeer richting 2040 echt schoner worden (minder diesel, etc.). Elke ondernemer houdt daar rekening mee. Reactie andere deelnemer hierop: let op dat daar niet te optimistische verwachtingen bij zijn. Want door de luchtverplaatsing (= geluid) en bandengeruis (= fijn stof) gaat de kwaliteit voorsnog niet veranderen door duurzamer rijden.
- De ondernemer is vaak ook zelf een inwoner van Veghel en omgeving, die een veilige omgeving wil met een leefbaar dorp. En die ook moet/wil reizen.

Bewoners: We zijn blij dat aandachtspunten verschuiven naar meer focus op leefbaarheid en bewonersbelang dan voorheen. Het is een schrikbeeld dat we een 4-baans (2x2 rijstroken) weg door Veghel krijgen. Dat is niet te verenigen voor de direct omwonenden.

Kijkend naar 2040 met verdubbeling van vrachtverkeer kom je op 20 vrachtwagens per minuut door Veghel. Heb bij het kijken naar oplossingen oog voor dat de N279 niet de functie van een rijksweg krijgt. Laten we dat niet faciliteren. Behoud van de oorspronkelijke functie (voor regionaal verkeer) en voldoende robuust, zodat er niet na 10 jaar weer knelpunten optreden. Houd de bereikbaarheid van Veghel in gedachten. We begrijpen dat bedrijven aan andere zijde van Veghel ook hun routes over het kanaal moeten vinden. Dat moet echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Soms is een rigoureuze oplossing nodig om werkelijk tot oplossingen te komen. Kijk naar keuzes uit het verleden en hoe die nu uitpakken (zoals keuzes destijds om A50 om Veghel heen te leiden of N279 om Beek en Donk). Neem mensen goed mee en maak goede keuzes.

De bereikbaarheid van Keldonk is momenteel erg slecht. Voor landbouwvoertuigen vanwege het smalle bruggetje en de aslastbeperking. Maar ook vanuit veiligheid voor ouders met kinderen die de brug moeten passeren of gezien de verkeerslichten die nu super scherp afgesteld staan waarmee er amper de tijd is om over te steken vanuit Keldonk naar overzijde. Vanuit de diverse belangen dient hiervoor een oplossing te komen (een viaduct).

Bij het kijken naar de oplossing in Keldonk moet voldoende aandacht zijn voor de 'vierhoek' Erp, Zijtaart, Keldonk en het bedrijventerrein (corridor). Want deze leveren knelpunten m.b.t. ontsluiting. Al het verkeer dat niet over de Taylorbrug kan, gaat over de brug van Keldonk. Ondertussen groeit Veghel met uitbreiding van woningbouw nabij de N616. De verkeersremmende maatregelen die gemeente op N616 wil doen blokkeren de doorstroming van Erp naar Veghel waarmee verkeer de

route kiest over het kanaal door Keldonk. Oproep om als gemeente en provincie samen dit te bekijken en weloverwogen keuzes te maken. Zoals dat bij een brug bij Keldonk ook een nieuwe ontsluitingsweg hoort tussen Erp en Veghel. Om sluipverkeer door Keldonk te voorkomen.

4. BESPREKEN AANDACHTSPUNTEN EN KANSEN IN HET GEBIED

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

- Het is een aanpak N279 mét oplossing voor knelpunten in Veghel of niks doen. Want als er voor Veghel geen oplossing gevonden kan worden moeten we niet eens beginnen met het nemen van maatregelen.
- Er zou een oplossing komen voor de knip die gemaakt is bij scheiding van de project N279 Noord en Zuid. Dat e.e.a. als geheel zou doorstroming bij A50/Agrifirm. Reactie: er lag met het PIP een plan om vanaf N279 Noord in Veghel 2x2 door te kunnen rijden. De oplossing in Veghel in het PIP was echter voor de gemeente Meierijstad onvoldoende robuust. We zullen in het nieuwe proces hier opnieuw naar kijken. Waarbij alle mogelijke oplossingen weer bekeken kunnen worden.
- Het budget is steeds een beperkende factor. Dit is het project met het meest provinciaal geld. Is er vanuit provincie richting het Rijk lobby geweest voor geld voor dit project? Want als je ziet wat nodig is voor de gewenste/ benodigde oplossingen dan zegt iedereen 'dat kan nooit'. Reactie: Op basis van kansrijke oplossingen die uit deze fase komen, komt inzicht of er budgetspanning is binnen de hiervoor afgesproken range¹. Mogelijk is het budget voor een robuuste oplossing niet toereikend, o.a. doordat het budget is gebaseerd op het PIP en gezien de kostenstijgingen sinds die tijd. Mocht het budget voor geen van de oplossingen voldoende zijn dan zal op dat moment besluitvorming nodig zijn om wel of geen extra middelen toe te voegen aan het projectbudget. Deze besluiten dienen op provinciaal niveau genomen te worden door provinciale staten of aanvullende financiering moet worden gezocht bij partners. In relatie tot ASML-gelden: om als gemeente daar aanspraak op te kunnen maken moet ze aantoonbaar kunnen maken dat een maatregel (bijv. m.b.t. woningbouw) een bijdrage levert aan (mobiliteit en vestigingsklimaat voor werknemers) ASML. Goed als partijen ook daarin samen optrekken; om die relatie aan te tonen.
- Is er nagedacht over stikstof variant? Reactie: we toetsen kansrijke alternatieve via aerius op het effect m.b.t. stikstof in zowel de aanlegfase als gebruiksfase.
- Enerzijds bestaat de wens om alvast brug/viaduct Keldonk aan te pakken. Want doordat het grotere project stil ligt liggen ook kleinere projecten stil in afwachting van het grotere project. En agrarische sector vreest voor moment dat de brug plots uitvalt en helemaal niet meer bruikbaar is voor landbouwverkeer, met als gevolg grote omrijdtijden/ overlast voor omgeving. Anderzijds speelt de angst dat het (via no regret) starten met diverse kleine projecten betekent dat groot deel van totaalbudget al besteed wordt, met invloed op de mogelijkheden voor grotere vraagstukken. Als de maatregelen los van dat budget kunnen worden gedaan zullen mensen minder huiverig zijn. Reactie: Vanuit Rijkswaterstaat is standpunt dat Erpse brug gerenoveerd moet worden. De brug is inmiddels aangemeld voor renovatie en onderhoud. Concreet betekent dit dat het de verwachting is dat binnen nu en 8 jaar de brug wordt onderhouden. Als RWS de brug gaat renoveren en onderhouden dan komt exact dezelfde brug terug qua afmetingen als RWS nu al in haar areaal heeft zitten. Het naar voren halen van de Erpse brug is in overleg met RWS en

¹ 1. Betaalbaar: maatregel past binnen het budget van de verkennende studie (ca. 245 mln EUR) en heeft naar verhouding tot de kosten een goede bijdrage aan het doelbereik.

2. Betaalbaarheid aandachtspunt: de maatregel past mogelijk niet binnen het budget (ca. 245-300 mln EUR) en/of kosten zijn hoog in verhouding tot de bijdrage aan het doelbereik.

3. Niet betaalbaar: de maatregel past niet binnen het budget (meer dan 300 mln EUR).

gemeente Meierijstad (die dit niet wilde, om alle opties open te houden) niet verplaatst naar de No Regret maatregelen.

- Wat zijn de pijnpunten/ ruimte bij natuur en landbouw mbt diverse oplossingsrichtingen?
Natuur: verbreding van de N279 zal effect hebben op de Aa die dan ook verlegd moet worden. Dit kan echter ook een kans geven m.b.t. natuurlijker inrichten etc. Maar in feite kan je pas als tracékeuzes gemaakt zijn locatie specifiek de effecten zien en bepalen wat/hoe te compenseren.
Agrariërs: Van belang is dat agrarische percelen die (door mogelijke omleiding) doorsneden worden goed gecompenseerd worden. Financieel en/of met goede oplossingen. Momenteel stoppen veel agrariërs. Ga als provincie op tijd in gesprek met ons, zodat interessante percelen behouden blijven en mensen op andere plekken door kunnen gaan.
- Wat gebeurt er m.b.t. communicatie/ waarover kan men meepraten. De informatie was tot nu toe vrij algemeen. Tip: neem mensen mee waarom je bepaalde keuzes maakt (bijv. waarom aangekochte huizen nog niet gesloopt worden). Reactie: Tot nu toe waren er nog geen concrete plannen waardoor de informatie vooral procesmatig was. Dat wordt steeds meer inhoudelijker en van grof naar fijn. Provincie neemt de tip mee m.b.t. motiveren van keuzes.
- Reactie provincie op vraag of mogelijke compensatie door planschade en nadeelcompensatie betaald moet worden uit het projectbudget: ja provincie moet kijken wat effecten zijn en dat regelen in het project. Ook het uitkopen van grond/huiseigenaren gaat vanuit dat budget.

5. AFSLUITING EN VERVOLG

Provincie sluit af met bedanken van alle partijen voor hun deelname en kritische, voedende reacties.

Volgende belangentafel gebied 1 Veghel - Keldonk: maandag 23 september 2024, 19.00u. Locatie Gemeenschapshuis De Brink, Eerde.