

Verlag N279 Veghel - Asten

Onderwerp

Belangentafel 2, Aarle Rixtel – Helmond - A67 (gebied 3)

Datum

26 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 (19 juni 2024): Er zijn geen inhoudelijke opmerkingen op het verslag. Aanwezigen waarderen de uitgebreidheid van het verslag. Het verslag wordt vastgesteld.

2. Terugkoppeling resultaten eerste selectie (zeef 0)

Zie presentatie.

Bewoners over de presentatie en berichtgeving in media: de presentatie over verkeerskundige analyse van knelpunten is in optiek van een van de afgevaardigden erg op hoofdlijnen. Ook voelt hij zich overvallen door berichtgeving in de krant over besluiten die gevallen zouden zijn. De gedeputeerde komt daar in de ogen van bewoners erg stellig over; alsof hij al een voorkeur heeft. Provincie: Er is nog niets besloten. Er is afgelopen periode veel input opgehaald. Realistische oplossingen worden de komende periode nader onderzocht. Die zijn benoemd in de nieuwsbrief en richting media. Vandaag worden deze ook nader toegelicht aan de deelnemers. Daar horen we graag reactie op van de belangentafel, als input voor die nadere analyse. De mogelijke oplossingsrichtingen zijn door provincie met lijnen aangegeven. Ze betreffen een contour, zijn indicatief en geven weer wat is opgehaald. De probleemanalyse wordt in de presentatie van vandaag op hoofdlijnen gepresenteerd, gezien de beschikbare tijd en de te behandelen onderwerpen. In de rapportage zeef 0, welke eind oktober gedeeld wordt met de belangentafeldeelnemers is de uitgebreidere probleemanalyse opgenomen.

Bewoners: maak ook de twee koude oversteken (no regret) zichtbaar op de kaart met knelpunten.

Provincie n.a.v. de vraag wat 'robuuste rand' inhoudt: de robuuste rand N279 is een bovenregionaal verbindende weg, bedoeld voor verkeer dat een bestemming heeft in het gebied zelf. Verkeer, waarvoor de robuuste randen qua tijd of kilometers écht geen logische keuze vormt, kan gebruik maken van de zgn. bundelroutes (zoals N272, N270, N615). Bundelroutes zijn wegen die het verkeer naar robuuste randen zoals de N279 leiden. Waardoor sluipverkeer zo veel mogelijk voorkomen kan worden. Provincie kijkt komende periode of/wat het effect is als een deel van het doorgaande (inter)nationale verkeer geweerd wordt op N279 en of/welke maatregelen daarvoor

bestaan. Nb. met 'doorgaand verkeer' wordt bedoeld 'verkeer dat geen bestemming heeft op de route A67/Asten-Veghel'. Kortom verkeer van A67-A50 alsook verder naar A2.

Vraag n.a.v. pakketten verkeersmodellering; Eén dan de deelnemers begrijpt de keuze van de rekenpakketten niet en trekt het proces in twijfel of zo de juiste oplossing kan worden gevonden. Provincie: we doorlopen een stapsgewijs proces, waarin we steeds op een hoger detailniveau onderzoeken en verder trechteren. Uit de verkeersstudie die we nu gaan uitvoeren komt niet direct dé oplossing naar boven. De 3 rekenpakketten zijn bedoeld om de uiterste alternatieven in beeld te brengen. De voorgestelde rekenpakketten zijn dus ook niet de alternatieven, maar zoekrichtingen om te komen tot kansrijke alternatieven (bestaande uit meerdere bouwstenen). Met deze toelichting is vanuit de deelnemers meer begrip voor de werkwijze van de Provincie.

Provincie n.a.v. vraag waarom overkapping bij Helmond niet nu al doorberekend wordt? Provincie: Verkeerskundig is het niet realistisch te investeren in een tunnel (overkapte situatie). Maar mocht uit de effecten van de gekozen oplossing (bijv. het laten liggen van de weg op de huidige locatie) blijken dat een overkapping nodig is om effecten ervan te mitigeren, dan zal daar op dat moment naar gekeken worden. Een investering voor overkapping moet redelijkerwijs nodig en uitlegbaar zijn, in verband met investering van maatschappelijk kapitaal.

Bewoners: Vanuit bewoners zijn er ideeën voor vergroten budget, nl. via sponsoring. Provincie spreekt er graag met de betreffende bewoners over door. Daarnaast kan een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) berekening ook helpen om niet alleen naar financiën maar ook naar andere baten te kijken.

Spanningsveld tussen problemen op A50/A67: provincie herkent de opmerking van aanwezigen hierover en heeft daar gesprekken over met RWS/ministerie I&W. M.b.t. A50 rekent de provincie concreet het effect door van de aanleg van een weefvak tussen aansluitingen 11 en 10, om de mogelijke effecten in beeld te brengen.

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

Bewoners: waar is de door omgeving ingebrachte input en de reactie daarop terug te vinden?

Provincie: de rapportage zeef 0 wordt momenteel afgerond en zal zodra deze afgerond is beschikbaar komen op de website (oktober 2024). De belangentafel zal daarop geattendeerd worden. De rapportage geeft op hoofdlijnen weer welke categorieën kennis, ideeën en oplossingsrichtingen ingebracht zijn in zeef 0 gekoppeld aan welke nader te onderzoeken maatregelen. De rapportage maakt inzichtelijk via welke criteria deze selectie is gedaan..

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

Zie presentatie.

Bewoners vragen n.a.v. toelichting beoordelingskader naar criteria om het doelbereik te kwantificeren: Provincie: In deze fase wordt nog niet cijfermatig gekwantificeerd. Provincie bekijkt in deze fase op hoofdlijnen (o.a. door expert judgement) naar mogelijke oplossingen om te zien of ze wel of niet kansrijk zijn om verder te onderzoeken. Bijvoorbeeld door te kijken 'komen er meer of minder geluidgehinderden'. In de Milieueffectrapportage (MER) wordt er wel gekwantificeerd. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2^e kwartaal 2025 ter inzage) zal provincie beschrijven hoe de kwantitatieve beoordeling (via welke methode) wordt uitgevoerd in de MER om te komen tot een voorkeursalternatief (VKA).

Bereikbaarheid landbouwverkeer: In andere belangentafels is afgesproken met de agrarische partijen om in een apart gesprek door te praten over de bereikbaarheidsknelpunten en mogelijke oplossingen voor landbouwverkeer. Provincie zal dit overleg initiëren.

5. Aandachtspunten oplossingen die nader onderzocht worden in zeef 1

Bewoners: ik mis m.b.t. de maatregel 'huidige situatie behouden' het toevoegen van handhaving.

Provincie: handhaving is geen bevoegdheid van provincie maar van politie en openbaar ministerie waardoor provincie dat niet zelfstandig kan opnemen als maatregel.

Reacties aanwezigen op mogelijke wegingdelingen/ oplossingen:

- Voor traject Asten naar Helmond zou 2x1 (groene middenberm/scheiding) logisch zijn gezien lange rechtstand. Provincie: ook op andere stukken van N279 zijn lange rechtstanden waar deze indeling logisch zou kunnen zijn.
- 2x2 wordt vanuit omgeving Ommel nadrukkelijk afgewezen. Provincie: in coalitieakkoord staat dat deze vorm onderzocht wordt. Er zal bij het definitief maken van keuzes voor een bepaalde oplossingsrichting altijd aangetoond moeten worden dat een bepaalde indeling (zoals 2x2) verkeerskundig nodig is.
- Bewoners geven aan 2x2 als onveilig te achten op een weg als N279 aangezien het geen A-weg is met betreffende faciliteiten (de rijstrook is smaller en er is geen vluchstrook). Ook kan de aanzuigende werking van een bredere weg risico geven voor veiligheid. Provincie geeft aan dat er voor de verschillende wegen ontwerprichtlijnen zijn. Dit zal een 80 km/u weg worden die zoveel mogelijk voldoet aan de eisen van de richtlijn. Doel van de Provincie is in ieder geval niet om van de N279 een A-weg te maken.
- Omleiding Helmond. Provincie geeft aan: Goede onderbouwing van nut en noodzaak is van belang. We gaan nu de potentie onderzoeken van de mogelijke omleidingen. Wat zijn de positieve en de negatieve effecten op o.a. natuur, waterberging (Bakelse beemden, Peelvallei), stikstof, etc. Hoeveel verkeer zou over huidige tracé (moeten blijven) rijden bij omleiding, etc.
- Vanuit een bewoner is idee aangedragen dat aansluit bij lange omleiding. Provincie geeft aan dat te bekijken bij het beoordelen van deze mogelijke oplossing. Aan deelnemer het verzoek om het idee door deze bewoner door te zetten naar N279@brabant.nl.
- Parallelstructuur: Voor een gebiedsontsluitingsweg als deze liggen alle kruisingen eigenlijk te dicht op elkaar. Door verkeer te scheiden kan je daarop inspelen. Groene partijen geven aan enthousiast te zijn over deze oplossingsrichting.
- Scheiden verkeer via ongelijkvloerse oplossingen: bovengenoemde scheiding kan ook via ongelijkvloerse kruisingen. Provincie: we zullen alle mogelijke oplossingen moeten onderbouwen om het nut en noodzaak te kunnen aantonen, ook voor een juridisch houdbare onderbouwing.
- Groene partijen m.b.t. optimalisatie huidige tracé: oplossingen moet je altijd eerst zoeken in bestaande infrastructuur ('Ladder van Verdaas'). Provincie: we zijn het daarmee eens en bekijken dit via het eerste pakket van de verkeersmodellering (beoordelen 'optimaliseren huidige tracé'). Naast maatregelen voor gemotoriseerd verkeer/oplossingen op N279 bekijkt provincie sowieso ook de kansen van brede mobiliteitsmaatregelen, waaronder bijvoorbeeld doorfietsroutes.

N270: hier ligt een relatie met de mobiliteitsvisie Helmond (verkeer in de stad naar de randen leiden, onder meer via de N270) wat mogelijk effect heeft op dit knooppunt.

Reactie aanwezigen: dit knooppunt wordt niet direct als knelpunt ervaren. In het verleden is idee ingebracht om het inweven via een dynamische regeling te doen (gedoseerd invoegen op N279). Voordeel is dat doordat verkeer minder gaat wringen ook meer mogelijk is m.b.t. stil asfalt. Suggestie wordt gedaan om AutoMotiv hierbij te betrekken. Verdere oplossingen rondom dit knooppunt zijn lastig gezien bedrijven/ crematorium in omgeving.

Bewoners over Ronde Rochadeweg; het grootste knelpunt zit op Rochadeweg zelf richting N279 en niet N279 zelf. Advies aan provincie is dat als je hier iets wilt, een fly over vanuit Rochadeweg logisch zou zijn. De oude oplossing (PIP) maakte het volgens bewoners niet beter, met scherpe bocht voor vrachtverkeer.

Ondernemers over relatie met huisvesting arbeidsmigranten (Kafra) bij Rijntjesdijk/Vlierdensebosdijk en groei van transportbewegingen door plannen voor Varenschut noord. Provincie: de ontwikkeling van bedrijventerreinen zit in het verkeersmodel. Daarnaast wordt in overleg met gemeenten gewerkt aan een ongelijkvloerse oversteek nabij Rijntjesdijk/Vlierdense bosdijk. Gemotoriseerd verkeer gaat dan mogelijk via rotonde Rochadeweg. Vooruitlopend op het realiseren van een ongelijkvloerse kruising wil provincie tijdelijk een middengeleider maken om de oversteek alvast veiliger te maken.

Situatie N279 bij Ommel: Provincie onderzoekt de komende tijd de verschuiving van de aansluiting nabij Deurneseweg waardoor Ommel mogelijk directe aansluiting krijgt. Provincie is benieuwd of er vanuit Ommel en Deurne behoefte is aan een directe aansluiting.

Reactie aanwezigen: de kern Ommel wil uitbreiden in het kader van de leefbaarheid (voortbestaan voorzieningen). Daarmee kan aantal bewegingen vanuit Ommel flink toenemen. De N279 is vanuit leefbaarheid een belemmering voor de plannen. Opgemerkt wordt dat Ommel plaatselijk last heeft van de huidige lus waar motorrijders op zondag regelmatig crossen. De opmerking wordt door andere aanwezige genuanceerd; door controles is de overlast hiervan verminderd.

Provincie n.a.v. vraag bewoners waarom Ei van Ommel weer onderzocht wordt: we zien dat knelpunten op deze locatie met huidige situatie niet op te lossen zijn naar de toekomst. Bij het kijken naar oplossingen wordt onder andere gekeken naar (voormalig) Ei van Ommel. Bij de beoordeling bekijken we of de oplossing bijdraagt aan afwikkelen regionaal verkeer (doel N279) en niet het faciliteren van doorgaand verkeer. Mogelijk helpt het verschuiven van de aansluiting bij Deurne hier al voldoende bij. Opmerking vanuit de deelnemers dat het 'oude' Ei van Ommel door bestuurders als onveilig werd ervaren door de ligging van de weg onder een hoek.

6. Afronding en vervolg

Deze zomer bleek een incorrectheid te zitten in het BBMA model; het model waarop ook de N279 haar studie baseert. Daardoor is een gedeelte van de berekening voor N279 opnieuw gedaan, wat tot enkele weken vertraging heeft geleid. Het gevolg van de fout was dat in het verleden geen vrachtwagenheffing op de N279 zat en wel op het rijkswegennet (A50, A2 & A67). Hierdoor zijn de intensiteiten van het vrachtverkeer te hoog gemodelleerd in het verleden. Op basis van het gecorrigeerde model voor de N279 zien we op onderdelen nog steeds een sterke toename van het vrachtverkeer (soms tot 50% meer), maar geen verdubbeling meer naar 2040.

Door de opgelopen vertraging veranderen de data van de belangentafels. Mede door de decembermaand met vakanties wordt het overleg van de 3^e belangentafel verschoven van 7 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

Uit de bijeenkomst blijkt dat de berichtgeving in de media hier en daar tot onrust heeft geleid. Provincie hoopt met deze belangentafel e.e.a. uitgelegd en genuanceerd te hebben. Mocht er vanuit organisaties of hun achterban de komende tijd (toch) behoefte zijn aan een gesprek dan is dat mogelijk (contact via N279@brabant.nl).