

Verlag N279 Veghel - Asten

Onderwerp

Belangentafel 3, Veghel – Keldonk (gebied 1)

Datum

27 januari 2025

Documentnummer

Deelnemers

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

1. OPENING, MEDEDELINGEN EN VERSLAG

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van vorig belangentafel (23 september 2024).

2. RESUME PROCES BELANGENTAFELS TOT NU TOE

In de vorige belangentafel kwam in meerdere gebieden naar voren dat in de belangentafel de balans tussen informeren (zenden) door provincie en het gesprek met elkaar niet goed in balans was. De voorzitter van de belangentafel geeft aan dat provincie aandacht heeft voor het signaal en de agenda daarop heeft aangepast, zodat meer ruimte is voor interactie. Hij vraagt de deelnemers om zich vrij te voelen in het overleg aan te geven als dat niet voldoende gebeurt. M.b.t. de mate van participatie via de belangentafel geeft provincie aan zelf ook steeds te zoeken naar de goede manier; wat kan al gedeeld worden/ wanneer, etc., ook in relatie tot het bestuurlijke proces. Van belang is dat goed met elkaar te evalueren, dat zal worden gedaan in belangentafel 4.

Vanuit de aanwezige komen diverse kritische reacties:

Ondernemers: We hebben het gevoel dat we iedere belangentafel bijgepraat worden over het proces. Waar werken we met elkaar aan? Ze vragen zich af of danwel hoeveel invloed partijen hebben op keuzes, of de deelnemers ook dichter bij elkaar komen of samen tot een totaaloplossing komen. Dat was naar hun idee het doel van de belangentafel. Agrariërs en bewoners geven aan het daarmee eens te zijn.

Bewoners, aanvullend op de mate van invloed en interactie: Er is vaak genoemd om naar een integrale, gebiedsbrede oplossing te kijken. Die kans lijkt nog te weinig te worden gepakt. Het is wenselijk dat niet alleen de problematiek N279 op tafel komt maar dat de lokale issues van de infrastructuur van Meierijstad worden besproken en bekeken wordt hoe die samenhangen. Ze geven aan, aan gemeente ook aangegeven te hebben hierin een (pro)actieve houding van gemeente Meierijstad te missen.

Cultuurhistorie: Ik vraag me af of de standpunten er anders uitgezien zouden hebben als de belangentafel er niet geweest was. Ik had verwacht/gehoopt dat er per avond een aantal discussiepunten op tafel gelegd zouden worden.

Reactie provincie: Het is goed dat we horen hoe ieder de belangentafel en het proces ervan beleeft. De belangentafel is bedoeld om een dialoog met elkaar op gang te brengen. We hopen dat door partijen bij elkaar te brengen de discussie onderling en met elkaar zou ontstaan, dat helpt ons als team bij het maken van keuzes. We proberen op deze avonden naast informeren ook zeker te horen en te luisteren. De reacties die we in de belangentafels gehoord hebben bieden ons inzicht. Het is voor ons als provincie echt meerwaarde dat we vanuit de belangentafel als klankbord de verschillende belangen horen. Het is een aanvulling op de inbreng die we vanuit andere participatie met stakeholders meekrijgen en vanuit gesprekken met de ambtelijke partners en stuurgroep. Het lijkt of deelnemers het idee hebben dat je aan de belangentafel moet deelnemen om het eigen belang naar voren te brengen. Daar is de belangentafel niet voor bedoeld. Daar zijn andere middelen voor (zienswijze, inbreng leveren via online platform, mailadres N279, individuele gesprekken, etc.). In de belangentafel van deelgebied 2 geeft men aan dat partijen, door de belangentafel dichter en meer tot elkaar zijn gekomen ondanks de verschillen in belangen, er wordt mét elkaar gepraat. We willen in de 4^e belangentafel het instrument belangentafel expliciet met de deelnemers evalueren. Geef dan s.v.p. mee wat je ervan vindt, verwachtte of ermee zou willen naar de volgende fase van het project (2026-2028), richting projectbesluit.

Visie gemeente Meierijstad

Gemeente Meierijstad reageert n.a.v. de opmerkingen van deelnemers dat gemeente Meierijstad geen actieve houding aanneemt/ visie uitspreekt: Er zijn in en om Veghel veel verschillende belangen. De gemeente wil de uitkomst van de provinciale onderzoeken N279 afwachten, om van daaruit goede keuzes te maken. In verleden is in PIP N279 (ook door gemeente) gekozen voor tracé door Veghel. Daar is gemeente toen op gaan acteren, ook vanuit de mobiliteitsvisie. Vervolgens gingen de plannen N279 niet door.

Bewoners geven suggestie aan gemeente om via werkgroepen alvast te werken aan scenario's, om daar eigen beleid/keuzes op voor te bereiden en tijdig aan te kunnen haken bij project N279. Ze vinden gemeente nu te afwachtend. Reactie gemeente: wat ruimtelijk mogelijk is hangt af van de keuze van project N279. Gemeente kan niet sturen zo lang de effecten uit onderzoeken (onderbouwing voor keuzes van gemeente) nog niet beschikbaar zijn.

Provincie: Veghel is echt een knelpunt in het tracé, met verkeer van en naar het zuiden (Helmond en verder), Den Bosch (A2) en A50. Het is een communicerend vat; ingrepen op de rest van tracé hebben ook effect in Veghel en visa versa. De wethouder heeft vanuit die situatie in de Stuurgroep aangegeven dat, als er ter plaatse van Veghel geen robuuste oplossingen komen voor de N279 en de lokale knelpunten, de gemeente niet mee wil werken aan oplossingen op de rest van het tracé.

Ondernemers: Het is super complex. Wat er met de N279 ook wordt gedaan, de A50 is de grote bottleneck alsook de Taylorbrug die veel invloed heeft op de verkeerstromen in en om Veghel.

3. RESULTATEN ZEEF 1

Vanuit de wens van alle partijen om ook voldoende tijd te hebben om met elkaar het gesprek aan te gaan, wordt ingegaan op de stand van zaken m.b.t. analyses (zeef 1) voor dit deelgebied. Provincie wil via de belangentafel ophalen welke uitkomsten uit de analyse de deelnemers als wel of niet kansrijk vinden en dus nuttig om nader te onderzoeken. Zie ook de sheets van de presentatie.

De analyse die is gedaan is nog geen diepgaand milieueffectonderzoek waarin alle effecten bekeken zijn. Bekeken is wat de impact is van de oplossingen op het doelbereik, uitvoerbaarheid, of er no go's zijn voor de leefomgeving en of er aandachtspunten zijn die we specifiek mee willen geven naar

volgende fase. In eerste aanvang zullen 3 tot maximaal 5 kansrijke alternatieven doorgaan naar de volgende fase. Deze alternatieven bestaan uit een combinatie van maatregelen op het gehele tracé, de bouwstelen die vandaag gepresenteerd zijn. De uiteindelijke oplossing (voorkeursalternatief) kan een mix zijn van onderdelen van de verschillende alternatieven. De alternatieven zijn dusdanig onderscheidend dat de effecten hiervan in de volgende fase goed onderzocht kunnen worden.

De toelichting is in 3 delen: wegvak overstijgend, per deelgebied, multimodale bereikbaarheid.

Wegvakinrichting gehele tracé

De huidige weg is 1x2, dat betekent één rijstrook per rijrichting zonder middenberm. Voor de toekomstige situatie is bekeken waar 2x1 (met middenberm) gewenst is en waar 2x2 minimaal nodig zou zijn om knelpunten op te lossen, nl. in Veghel en tussen N615/N272-Helmond Centrum. In Veghel is een 2x2 ook wenselijk. Omdat 2 rijstroken per rijrichting nodig zijn op de kruisingen en het zowel vanuit afwikkeling als verkeersveiligheid niet wenselijk is om na de kruising weer terug te gaan naar 1 rijstrook, om kort daarna voor de volgende kruising weer naar 2 rijstroken rechtdoor te gaan.

Iedere wegvakinrichting heeft voor- en nadelen. Een 2x1 (middenberm) inrichting kan vanuit verkeersveiligheid meerwaarde bieden op stukken waar sprake is van lange rechtstanden, zoals tussen Keldonk en Boerdonk en vanaf Rochadeweg richting A67. Een nadeel van 2x1 is dat verkeer bij incidenten niet meer eenvoudig gebruik kan maken van de andere rijstrook. En ook nood- en hulpdiensten moeten op een locatie kunnen komen. Daar zijn bij een 2x1 dus maatregelen voor nodig. Bij een 2x2 wordt de doorstroming verbeterd, maar dit resulteert in een verkeersaantrekkende werking met te verwachten effecten op leefbaarheid. Daar zal in de volgende fase goed naar gekeken moeten worden, om te zien of/welke maatregelen mogelijk zijn om die effecten te mitigeren.

Bewoners: verwachten we geen trechterwerking bij 2x2 op rest van het tracé? Provincie: Dat aandachtspunt sluit aan bij de eerder genoemde opmerking in Stuurgroep. Namelijk om te voorkomen dat verkeer in Veghel helemaal vast komt te staan, het probleem rondom Veghel en A50 opgelost moet zijn voordat je de bereikbaarheid op andere delen verbetert.

Bewoners: Waarop wordt de focus gelegd bij het kiezen van maatregelen? Want 2x2 haalt verkeer uit de regio wat de bereikbaarheid verbetert, maar de leefbaarheid verslechtert door het aantrekken van doorgaand verkeer tussen A67 en A50. Provincie: een 2x2 inrichting heeft zeker effect op leefbaarheid. Maar kan naast bereikbaarheid ook de verkeersveiligheid verbeteren doordat rijstroken via een middenberm gescheiden zijn. Kortom het gaat om het afwegen van alle effecten. Dat gebeurt in de volgende fase.

Bewoners: in mijn ogen kan een 2x2 door Veghel helemaal niet, gezien hoe dicht de huizen nu al op de weg staan bij De Leest en Bloemenwijk. Provincie: we onderzoeken in de volgende fase (mer) de effecten van maatregelen op de omgeving en wat/hoe nodig is om die effecten weg te halen. Als je die effecten niet weg kan halen is de oplossing niet mogelijk. Om te komen tot een voorkeursalternatief moeten alle kansrijke oplossingen in beeld worden gebracht en worden beoordeeld. Je moet uiteindelijk kunnen afwegen waarom een bepaalde oplossing de voorkeur heeft en welke andere oplossingen niet kunnen en waarom niet. In Veghel is de inpassing inderdaad een grote uitdaging waardoor ook naar alternatieven met een omleiding wordt gekeken.

Reactie Provincie over hoe in de rest van het gebied over 2x2 wordt gedacht, zoals in Helmond: Inderdaad zijn er mensen die voorstander zijn van een 2x2 op het hele tracé. Maar ook op andere delen van het tracé ligt dit genuanceerd. Ook in wijken als de Brouwhuis, Rijpelberg en Dierdonk spelen zorgen over de leefbaarheid en is niet iedereen voorstander van 2x2.

Deelgebied Veghel-Keldonk

Rotondes/kruisingen

Uit de analyse komt naar voren wat wel/niet mogelijk is en dus wel/niet nader onderzocht wordt:

- Niet nader onderzoeken: kruisingen weghalen
- Niet nader onderzoeken: alle kruisingen ongelijkvloers maken.
Dit kan niet vanwege de ruimte die nodig is voor op en afritten. Daarnaast is realisatie lastig doordat niet gebouwd kan worden zonder de weg volledig af te sluiten.
- Wel nader onderzoeken: 2 kruisingen ongelijkvloers maken (Amert en Rembrandtlaan)
- Wel nader onderzoeken: Optimaliseren gelijkvloerse kruisingen (bijvoorbeeld extra opstelstroken)
- Wel nader onderzoeken: Parallelstructuur door Veghel; een rijbaan voor lokaal verkeer (40%) en een baan rechtdoor (60%)

Parallelstructuur

Bewoner: waarom zou je daarvoor kiezen. Want lost niets op. Het doorgaande verkeer heeft voordeel en inwoners hebben nadeel door bredere weg en de aanzuigende werking van meer verkeer. Het lijkt alsof leefbaarheid onderaan bungelt. Provincie: Het is een verbetering voor het doorgaande verkeer. Er is minder 'stop en go' van doorgaand verkeer wat naar verwachting een positief effect heeft op bijvoorbeeld geluid en fijnstof, doorgaand verkeer rijdt 80 km/u en lokaal 50 km/u. Het doorgaande verkeer wordt zo ver mogelijk van de kern afgelegd (richting kanaal). Er is nog veel extra onderzoek nodig. Niet alleen constructief (oeverconstructie ter plaatse van Veghel) maar ook op leefbaarheidsaspecten. De insteek is in de volgende fase verschillende oplossingen te onderzoeken om naast elkaar te kunnen leggen en te vergelijken. Voordat je een omleiding kunt aanleggen moet je nut en noodzaak aantonen. Daarvoor moet je ook andere oplossingen onderzocht hebben en de effecten van de mogelijke oplossingen in beeld gebracht hebben.

Omleiding

Er zijn voor dit gebied diverse ideeën ingebracht voor een omleidingsroute. Hoe langer de omleiding hoe minder groot de kans dat mensen de omleiding gaan kiezen. Daarom is in zeef 1 het gebied verfijnd tot ten noorden van Keldonk. Om een omleiding effectief te laten zijn (dat voldoende verkeer de omleiding gebruikt en niet blijft rijden over huidige N279) dient deze aangesloten te worden op de A50 en ook weer aan te sluiten op de N279 ten noorden van Veghel. Dit aangezien 60% van het verkeer doorgaat naar Den Bosch of visa versa. Voor de omleiding zijn er een aantal mogelijkheden (varianten) die nader bekeken worden (zie figuur in presentatie).

In de volgende fase (MER, vanaf 2026) wordt gekeken naar het effect van deze varianten op diverse milieuthema's. Milieu is een breed begrip en betekent alle effecten in de leefomgeving, waaronder ook de impact voor landbouwverkeer (vervallen van landbouwgrond, effect op bedrijfsvoering, bereikbaarheid, etc.), leefbaarheid inwoners, onderliggende wegen, natuur, etc. In deze fase (t/m Notitie reikwijdte en detailniveau) maken we nog geen keuzes maar brengen we puur in beeld welke maatregelen (mogelijk) kansrijk zijn. Kortom, we zien, weten of bepalen (ook m.b.t. de omleiding) nog geen concreet tracé. De lijnen op de figuur zijn nog steeds indicatief. Insteek is dat bij een omleiding het huidig tracé afgewaardeerd wordt. Landbouwverkeer zou daar dan overheen kunnen. Naar dat soort zaken kijk je in volgende fase.

In de analyse van mogelijke routes is gekeken naar wat er in het gebied zit waarmee je rekening moet houden met de inpassing van de weg. Zoals natuurgebieden of (reservering voor) waterbergingsgebieden waar een omleiding buiten moet blijven. Dit geldt ook voor de kern van Zijtaart waar we zo ver mogelijk buiten willen blijven, de aanwezigheid van Eerdse bergen, landbouw, woningen, etc.

Er is in twee deelgebieden naar de omleiding gekeken:

Hoe de route loopt langs Zijtaart:

- Korte omleiding boven Zijtaart langs en via Corsica. Dit vraagt veel van huidige aansluiting A50.
- Omleiding onderlangs, met een nieuwe aansluiting bij A50 en mogelijk vervallen van huidige aansluiting bij Eerde en een nieuwe verbindingsweg voor het industrieterrein ter plaatse van de huidige aansluiting 10.

Wijze van hoe omleiding vervolgens langs/over A50 gaat:

- Omleiding helemaal langs A50
- Parallelstructuur aan weerszijden van A50
- Weefvak op A50 (met 2 rijstroken per rijrichting)

Beide oplossingsrichtingen kennen randvoorwaarden en aandachtspunten op het gebied van inpasbaarheid. Zoals bij Corsica, de oversteek bij de A50 over het kanaal, de aansluiting op de A50 en de kruising over het kanaal ten noorden van Keldonk i.r.t. de Aa. Er is nog nader onderzoek nodig om de kansrijkheid beter in beeld te krijgen. Kortom een oplossing door Veghel over het huidige tracé is lastig, maar de omleiding als oplossing ook.

Bewoners Veghel: een omleiding spreidt de lasten over een groter gebied. Daarnaast, kijk ook naar de groeicijfers van de gemeente. Je bouwt een barrière op als je weg door Veghel legt. Meierijstad moet vanuit toekomstvisie goed kijken wat ze wil. Provincie: het gaat niet alleen over verdeling van lusten en lasten. Een maatregel moet ook realiseerbaar zijn. Bij opheffen van aansluiting 10 en zuidelijker een nieuwe aansluiting realiseren vraagt bijvoorbeeld om een verbindingsweg voor het industrieterrein. Dat geeft ook weer verkeer in het gebied en vraagt nadere modelering en ontwerpen voor inzicht in doelbereik en effecten.

Kruising Keldonk

De vervanging van de Erpse brug maakt geen onderdeel uit van het project N279. Wel is mogelijk dat deze in combinatie met de oplossingen in het project N279 meegenomen wordt, zolang RWS de brug nog niet heeft onderhouden (renovatie). Bijvoorbeeld bij de keuze van ongelijkvloerse kruising die over het kanaal gaat. In het PIP zat de vervanging van de brug (in combinatie met de ongelijkvloerse oversteek). De brug is eigendom van RWS en door RWS aangemeld voor vervanging en renovatie. Provincie en gemeente Meierijstad hopen dat er een combinatie gemaakt kan worden met de opgave van RWS en die van N279. Maar het kan zijn dat RWS eerder besluit brug te vervangen, dan komt hetzelfde type brug terug.

Voor de locatie kruising Keldonk zal provincie 3 zaken nader bekijken:

- Gelijkvloers
- Gelijkvloers met voor langzaam verkeer een ongelijkvloerse oplossing
- Ongelijkvloers.

Een concrete uitwerking van hoe de kruising eruit gaat zien is er in deze fase nog niet. De inrichting van de kruising wordt volgende fase verder uitgewerkt. Wat provincie op de locatie van de kruising gaat doen hangt ook af van plannen voor Veghel m.b.t. omleiding.

Bewoners: Wat doe je met verkeer vanuit overzijde kruising bij keuze van gelijkvloers met ongelijkvloers voor langzaam verkeer? Wat doe je met fietsers bij gelijkvloerse kruising? Provincie: verkeer overzijde kruising blijft als we die keuze maken via de kruising lopen, ook de brug blijft liggen. Bij behouden gelijkvloerse kruising (sobere aanpassing) blijft fietsverkeer gelijkvloers oversteken. Wel is er aandacht nodig voor de veiligheid van de fietsers, via andere maatregelen.

Agrariërs: is er geen scheiding tussen langzaam verkeer, fiets en agrariër? Want deze weggebruikers op 1 weg levert soms gevaarlijke situaties op. Provincie: In december 2024 is met agrariërs in een apart overleg gesproken over knelpunten m.b.t. bereikbaarheid landbouwverkeer. Daar komt ook dit knelpunt naar voren. We bekijken deze nader in de volgende fase. E.e.a. is nog variatie binnen de oplossing. Het uitgangspunt is dat we de bereikbaarheid voor agrariërs niet verslechteren.

4. DOORKIJK TOTSTANDKOMING KANSRIJKE ALTERNATIEVEN

Reactie deelnemers op uitkomsten zeef 1 deelgebied Veghel-Keldonk, n.a.v. toelichting bij punt 3.

Natuur m.b.t. afvallen tunnel: waarom is een tunnel door Veghel eerder toch afgefallen, gezien de effecten op met name leefbaarheid van zowel een tunnel als tracé door Veghel? Provincie: in vorige rapportage (zeef 0) is deze beoordeeld op inpasbaarheid, maakbaarheid en financiën. Daaruit kwam dat die niet kansrijk is, vanwege betaalbaarheid en het feit dat realisatie niet mogelijk is zonder de weg gedurende lange tijd helemaal af te sluiten. Bewoners: Zo'n lange afsluiting is te voorkomen met een boring en het schuiner (onder het kanaal) aanleggen van de tunnel. Provincie: een boring onder het kanaal kost nog eens vele miljoenen meer. Bewoners: Het komen tot een oplossing wordt nu vooraf al ingeperkt door het budget. Provincie: Het geld moet er wel zijn om een oplossing te kunnen betalen. Ondernemers: we begrijpen uit de toelichting die we eerder al gekregen hebben dat de tunnel niet realistisch is. Het had onze voorkeur gehad als de tunnel niet al in zeef 0 afgefallen was, zodat deze oplossing vergeleken had kunnen worden met andere. Dat had partijen geholpen voor beter inzicht in en begrip voor de keuze van afvallen tunnel.

Agrariërs m.b.t. Erpse brug: De ketting is zo sterk als de zwakste schakel; als brug van Erp niet opgelost wordt blijft landbouwverkeer door Veghel gaan, wat onwenselijk is voor zowel agrariërs als bewoners. Bewoners geven aan het hiermee eens te zijn. De gemeente geeft steeds aan dat de mobiliteitsvisie leidend is. Bewoners hebben voor die visie aan gemeente aangegeven dat het landbouwverkeer uit Veghel moet (Sluisstraat en Rembrandtlaan).

Natuur m.b.t. versnippering: Een omleiding leidt tot meer versnippering. E.e.a. vraagt om ecoducten. Agrariërs: neem ons mee bij het vraagstuk m.b.t. grondverwerving en natuurcompensatie. Want agrariërs hebben diverse arealen en worden via het provinciale Grondontwikkelbedrijf (GOB) al erg gestuurd in vergroening. Opoffering van agrarische gronden betekent ook versnippering van natuur.

Bewoners Veghel m.b.t. leefbaarheid: willen nogmaals oproepen om leefbaarheid zwaarder mee te wegen. Kijk goed op hoeveel inwoners een bepaalde oplossing effect heeft m.b.t. leefbaarheid en houd daar rekening mee in de keuze. Vergroting van het tracé door Veghel gaat veel weerstand oproepen, want raakt ontzettend veel mensen. Een oplossing zal nooit voor iedereen goed zijn, kijk naar 80/20 en zorg voor heel goede mitigatie om de nadelen op te vangen.

Bewoners: Recent is gesproken tussen dorpsraden in het gebied. De belangen tussen bewoners verschillen sterk. Overeenkomstige zorg zit op leefbaarheid. Waarbij dorpsraden Eerde, Zijtaart en Wijbosch de zorg delen door een omleiding te worden gesplitst.

Ondernemers m.b.t. onderbouwing keuzes: Maak een heldere keuze. Er is geen oplossing als het een polderoplossing wordt. Zorg voor een goede cijfermatige onderbouwing bij het maken van keuzes en niet op basis van gevoel of standpunten.

Cultuurhistorie m.b.t. buisleidingen en stikstof. Het onderwerp cultuurhistorie komt in volgende fase pas meer aan bod, daarop kan nu dus nog geen reflectie gegeven worden. Wel vraag in hoeverre zaken als stikstof of ondergrondse leidingen in beeld zijn en meespelen bij keuzes. Provincie: (nieuwe) grote ondergrondse leidingen zijn in beeld. Qua stikstof kijkt provincie nu op hoofdlijnen naar verwachting per kansrijke oplossing. Waarbij ze ook de recente ontwikkelingen goed volgt (zoals o.a. uitspraak van Raad van State van 18 december en 22 januari j.l. over intern salderen).

Bewoners m.b.t. visie gemeente Meierijstad. Er wordt al jaren gesproken over de NCB-laan en Rembrandtlaan, maar er komt maar geen visie en oplossing. Er komen 1200 woningen bij en er is niet eens nagedacht over de afwikkeling. Wij missen het inzicht van gemeente over wat ze wil bij en/of welk plan ze voor zichzelf ziet bij keuze voor omleiding danwel behoud huidige tracé. Een plan waarover we mee mogen denken. We zitten nu regelmatig aan tafel met de wethouder maar komen niet verder.

Reactie gemeente: gemeente wil graag concreet over dit punt met bewoners doorspreken. Waarbij de gemeente herhaalt dat ze meer onderbouwing nodig heeft om keuzes te kunnen maken.

Ondernemers: vraagt zich ook af of nu al uitwerken van plannen zonder onderbouwing nut heeft.

Bewoners: We vragen niet om nu al een keuze te maken, maar het op een hoog abstractie-niveau uitwerken van scenario's. Zodat gemeente inzicht heeft in gevolg van de verschillende oplossingen en een knoop kan doorhakken m.b.t. wat ze gaat doen met de Rembrandtlaan.

Bewoners: Er zullen altijd wegen moeten zijn om wijken en dorpen te ontsluiten. Die hoofdstructuur ligt in veel wegen kortbij woningen, om mensen te ontsluiten. De effecten ervan moet je daar oplossen. De zorg van inwoners in Veghel over parallelstructuur is herkenbaar; of/hoe maatregelen de effecten ervan op leefbaarheid tegen kunnen gaan. Aangevuld wordt dat mitigerende maatregelen nemen in hun ogen symptoombestrijding is, terwijl deze fase dient om het probleem op deze locatie te verkleinen. Je kan ook de weg ergens anders leggen. Daarmee creëer je als gemeente ruimte voor het oplossen van problemen met lokaal verkeer. Zoals een oplossing voor het landbouwverkeer.

Provincie: is het niet eens met stelling dat leefbaarheid als laagste geprioriteerd staat zoals eerder door de bewoners van Veghel gesteld. Dat is ook nooit zo genoemd door provincie. Alle drie de doelstellingen (bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid) zijn belangrijk, maar je moet hier wel een optimum in zoeken. In de volgende fase (MER) zal provincie leefomgevingseffecten bestuderen. Ook om te onderbouwen of/dat een keuze van bijvoorbeeld een omleiding juridisch houdbaar is. Alle kansrijke alternatieven moeten bijdragen aan het oplossen van de problemen, waaronder ook leefbaarheid. Want als provincie nu helemaal niets zou doen dan staat verkeer in 2040 in Veghel helemaal vast, wat (ook) de leefbaarheid verslechtert. Daarbij kijken we niet alleen naar effecten in Veghel maar naar het effect van een maatregel op het hele gebied. Voorbeeld: Als de omleiding heel ruim wordt gelegd zal meer verkeer door Veghel blijven rijden. Als de aansluitingen bij A50 verkeerd wordt gelegd gaat meer verkeer meer over de Corridor.

5. PROCES NU VERDER TOT NKA EN NRD

Op 24 maart 2025 is een belangrijke stuurgroep gericht op het adviseren van de gedeputeerde met betrekking tot de Notitie reikwijdte en detailniveau. Die zal vervolgens medio april gepubliceerd worden. Provincie geeft aan dat indien gewenst ze tussen Stuurgroep (24 maart) en publicatie (medio april) nog een toelichtende bijeenkomst kan organiseren voor de belangentafel(s). In deze 5^e belangentafel kan de provincie de deelnemers informeren waarom welke keuzes zijn gemaakt. Zodat partijen beter inzicht hebben in de totstandkoming van de NRD en dilemma's en beter kunnen bepalen of /waarover ze een zienswijze willen indienen. Aanwezigen spreken zich er nog niet over uit of een 5^e belangentafel wenselijk is. Provincie vraagt deelnemers z.s.m. (uiterlijk 13 februari) hun voorkeur

daarvoor aan provincie (N279@brabant.nl) aan te geven. De provincie zal begin mei ook nog twee informatiebijeenkomsten voor algemeen publiek organiseren, waarin ze de NRD zal toelichten en hoe men daarop kan reageren.

6. BELANGENTAFEL 4 EN ADVIES STUURGROEP

Op 13 februari vindt een 4^e belangentafel plaats. De deelnemers van de belangentafels hebben daarvoor eerder al een uitnodiging ontvangen. Het betreft een bijeenkomst met de 3 deelgebieden samen, gericht op het opstellen/voorbereiden van een advies aan de stuurgroep over: Wat vind je als vertegenwoordiger van een belang van proces tot nu toe, wat vind je van middel belangentafel, hoe vind je dat we daarmee verder moeten gaan. Het advies van de 4^e bijeenkomst kan door een afvaardiging van 4 á 5 personen gepresenteerd worden in de stuurgroep van 24 maart. De voorzitter van de belangentafel hoort graag op 13 februari wie die afvaardiging zal zijn (bij voorkeur verdeling van personen over gebieden en aandachtsvelden). Het (schriftelijke) advies moet tijdig (7 maart) gereed zijn voor de ambtelijke en bestuurlijke voorbereiding. De voorzitter van de belangentafel kan als penvoerder partijen daarbij ondersteuning bieden.

De projectorganisatie is 13 februari niet aanwezig. De voorzitter van de belangentafel wordt die avond ondersteund door niet bij het project betrokken facilitators.

7. RONDVRAAG EN SLUITING

De volgende opmerkingen worden gemaakt bij de rondvraag:

Bewoners Veghel: we zijn het niet eens met opmerking van bewoners Keldonk dat wegen vaak dichtbij woningen worden gelegd. Duitsland legt overal wegen rond dorpen aan in kader leefbaarheid.

Bewoners: begrijp ik goed dat er in zeef 1 ook zaken afgevallen zijn? Provincie: ja zoals bij agendapunt 3 toegelicht. Wat afvalt na zeef 1 zal ook onderbouwd worden in de Notitie kansrijke alternatieven (NKA) die vanaf medio april openbaar gemaakt wordt bij de publicatie van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Hierop kan men niet meer reageren via het online meedenkplatform, dat was bedoeld voor het ophalen van kennis, ideeën en aandachtspunten t.b.v. de analyse. Op de NRD kan wel formeel gereageerd worden, via een zienswijze en informeel via de mailbox N279.

Bewoners: zijn ontwikkelingen als Veghels buiten meegenomen? Provincie: voor de verkeersmodellering zijn vooraf o.a. bij gemeenten de plannen opgehaald voor woningbouw, bedrijven etc. en wat dit betekent voor aantal inwoners, vervoersbewegingen etc. Op basis van die gegevens bekijken we het verkeerskundig effect van de maatregelen op de N279 en het omliggende wegenverkeersnetwerk (rijkswegen en gemeentelijke wegen). Vanuit de modelleringen zien we bijvoorbeeld welke restcapaciteit er na het nemen van de maatregel in 2040 nog op de weg zit. Ook in het kader van ontwikkelingen als groei/schaalsprong die spelen, maar waarvan de ontwikkelingen nu nog niet concreet genoeg zijn, is het belangrijk om inzicht te hebben in deze restcapaciteit.

Gemeente Helmond: De vraagpunten en zorgen die in dit gebied naar voren komen lijken erg overeen te komen met die het gebied rondom Helmond.

Provincie: Op korte termijn vindt nog een gesprek plaats met dorpsraad Wijboschbroek om hen bij te praten over de stand van zaken. Daarnaast hoort provincie graag (uiterlijk 13 februari) van de deelnemers terug of er behoefte is aan een bijeenkomst gericht op toelichting van de Notitie kansrijke Alternatieven en Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Zie ook agendapunt 5.

Provincie sluit af en bedankt alle partijen voor de prettige bijeenkomst.

Volgende belangentafel (met alle deelgebieden samen): donderdag 13 februari 2025, 19.00u-21.30u, Ontmoetingscentrum Beek en Donk.