

# Verlag N279 Veghel - Asten

## Onderwerp

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

## Datum

29 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 wordt geopend met een korte voorstelronde.

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van vorige keer (26 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 naar aanleiding van dat signaal 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.

### *Brief proces gereed komen rapportage/ idee voor duurzame flankerende maatregelen*

Vanuit de afvaardiging van bewoners in het gebied is afgelopen periode een brief gestuurd aan provincie. Aanleiding was het pas laat beschikbaar komen van de rapportage zeef 0 die de onderbouwing gaf voor keuzes in het proces. Ook ging de brief in op de wens van het door provincie nu al meenemen van concrete, duurzame ideeën voor flankerende maatregelen. Bewoners: Het feit dat het rapport met onderbouwing pas na de communicatie over de resultaten gedeeld is heeft veel onrust veroorzaakt. Dat heeft ons gedwongen om per brief een aantal vragen te stellen. Daarnaast heeft het idee in de brief voor een flankerende maatregelen naar de mening van de bewoners potentie in dit project; het kan helpen bij het wegnemen van hordes. Het betreft een idee dat niet alleen in het belang is van bewoners maar ook anderen belanghebbenden.

Reactie provincie: Over het genoemde idee zijn de briefschrijvers inmiddels in gesprek met provincie. M.b.t. het later beschikbaar komen van de rapportage geeft provincie aan achteraf niet blij te zijn met de keuze die ze gemaakt had voor dat proces. De oorspronkelijk insteek was dat de rapportage na de zomer klaar zou zijn. Door een vertraging in het verkeersmodel was dat niet gelukt. Provincie heeft toen ervoor gekozen om de resultaten wel al extern te presenteren, waaronder ook in de al geplande

belangentafels. Dus voordat onderbouwing gereed was zodat ieder er kennis van kon nemen. Daar hebben we van geleerd. We hebben hier al eerder contact met elkaar over gehad en zijn blij dat met het rapport in de hand de brief mogelijk niet geschreven had hoeven worden.

Groene partijen: Het was fijn geweest als andere deelnemers van deze belangentafel de brief ook hadden gekregen. Voorzitter: op belangentafel 4 (evaluatie belangentafel) kunnen we dit soort zaken met elkaar bespreken.

#### *Scope*

Groene partijen: er is een idee ingebracht voor het betrekken van de Middenpeelweg in het project, uit de ontvangen reactie van provincie blijkt dat de studie zich beperkt tot N279. Waarom is dat, want maatregelen op die weg zouden kunnen leiden tot minder verkeersdruk op de N279?

Reactie provincie: In de studie beschouwen we wat het effect is op het onderliggende weggenet van aanpassingen die we doen aan de N279. De Middenpeelweg is geen onderdeel van de scope. Er zijn bijvoorbeeld ook ideeën ingebracht m.b.t. versterking van het middengebied. Team N279 heeft daar kennis van genomen en het op een andere tafel in provincie geagendeerd om daar te bespreken. Deze zaken beschouwen we als 'aan' het project en niet 'in' het project als onderdeel van de scope. Er speelt veel in de omgeving, maar alles integreren draagt niet bij aan een vlot en zorgvuldig proces om de doelen m.b.t. N279 te bereiken.

Bewoners: Van belang is dat we naar een goed project gaan en niet achteraf erachter komen dat we niet alles meegenomen hebben. Provincie: het is goed om continue met elkaar in contact te zijn. Kijk vanavond goed naar de bouwstenen die we in beeld brengen en reflecteer daarop, bijv. in wat zou ontbreken. Zodat we samen het goede project kunnen bediscussiëren.

#### *Afstemming samenwerkende partners*

Groene partijen: hoever staat het met afstemming met de stuurgroep, zijn er al bestuurlijke keuzes gemaakt? Hoe worden gemeenteraden betrokken?

Provincie: met de stuurgroep (met vertegenwoordigers van zes gemeenten, waterschap, Rijkswaterstaat en provincie) is in juni 2024, september 2024 en januari 2025 overleg geweest. In die overleggen zijn de bestuurders meegenomen in het proces. Als het proces doorloopt zoals het nu loopt krijgt de stuurgroep 24 maart in de gelegenheid om advies te geven op het voorstel voor Notitie reikwijdte en detailniveau, inclusief de kansrijke alternatieven. De provincie is uiteindelijk beslissingsbevoegd. Iedere partij is verantwoordelijk voor het informeren/betrekken van zijn eigen bestuur. De regiegroep (met ambtelijke vertegenwoordiging van alle partijen) trekt samen op in het informeren van hun besturen. Zo zijn de algemeen besturen in november via raadsinformatiebrieven en statenmededeling geïnformeerd over de uitkomst van zeef 0.

### **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 (Aarle Rixtel - Helmond - A67). Zie ook de sheets van de presentatie.

Bewoners: Is de rapportage over verkeersmodellering op basis waarvan keuzes zijn gemaakt nog concept of al definitief? Provincie: dat is nog concept. Als er vragen over zijn, benader dan het projectteam, die kan kijken hoe je verder te helpen met vragen of voor uitwisseling van gegevens.

Bewoners: Moet je niet eerst scherp weten wat je wilt bereiken qua verkeersintensiteit voordat je oplossingen bepaalt. Provincie: het is niet puur kijken naar 'worden de intensiteiten gehaald'. Het kan bijvoorbeeld zijn dat we op bepaalde plekken een bepaalde vertraging accepteren vanwege hele

grote nadelen op andere gebieden (bijvoorbeeld op leefbaarheid, ruimtebeslag of verkeersveiligheid) die je zou krijgen zonder die vertraging. Kortom het is een integrale afweging. Provincie kijkt nu welke oplossingen ogenschijnlijk kunnen bijdragen aan de drie projectdoelstellingen.

Provincie vervolgt de presentatie over zeef 1.

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

De zaken die vandaag aan de orde komen zijn in deze fase nog niet op (detail)niveau van alle milieueffecten onderzocht, maar wel voldoende om te kunnen bepalen of deze kansrijk zijn danwel welke aandachtspunten er zijn op de verschillende doelen en effecten voor de volgende fase.

#### *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 verkeerskundige knelpunten op te lossen, nl. in Veghel en tussen N615/N272-Helmond. Dat kan betekenen dat er op het tracé variatie komt in de wegvakinrichting en het aantal rijstroken. Ook een inrichting zoals de huidige situatie kan op delen nog voldoende zijn om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op het gehele tracé te verbeteren.

Iedere wegvakinrichting heeft voor- en nadelen. Zo kan je bij een 2x1 (middenberm) bij incidenten niet meer over de andere baan. 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 kan ook een verkeersaantrekkende werking hebben met mogelijk effect op leefbaarheid. De N279 heeft de functie van robuuste rand voor de regio. Met als doel om regionaal (doorgaand) verkeer te faciliteren. Het doel is niet om de functie van rijkswegen over te nemen. De weg, het landschap eromheen met woningen is daar niet geschikt voor. De provincie kiest bewust voor bereikbaarheid als doel en niet doorstroming, zoals destijds bij het PIP N279. Een deel van doorgaand verkeer zal altijd N279 blijven gebruiken. Bij het ene pakket wordt dat meer gefaciliteerd dan bij het andere pakket.

Bewoners: Dient bij 2x2 het kunstwerk van de Venuslaan ook aangepast te worden? Provincie: er zijn een aantal kunstwerken die als gevolg van een 2x2 aangepast zouden moeten worden. In de volgende fase laat nader onderzoek zien welke aanpassingen of vervangingen van kunstwerken er daadwerkelijk nodig zijn. Specifiek voor de Venuslaan is er nu in de ontwerpen vanuit gegaan dat het kunstwerk bij 2x2 vervangen moet worden voor een langer kunstwerk over de N279 heen. Mogelijk is er een optimalisatie mogelijk door de taluds aan te passen naar een verticale grondkering en afschermvoorzieningen.

Gemeente Helmond: Hoe komt het dat de intensiteit tussen A67-Rochadeweg laag is waardoor een 2x2 daar niet nodig is en bij Helmond deze veel hoger is waardoor mogelijk wel een robuustere oplossing nodig is? Provincie: Niet alleen de A67, maar vooral ook verkeer dat van de overige wegen in het gebied naar de N279 komt heeft veel invloed op de N279. In de modellering zien we in de toekomst een toename van verkeer op het deel Rochadeweg - A67. Maar de intensiteiten zijn nu al zo laag dat ook met maximale capaciteitstoename een 2x2 daar niet nodig is. Als bewoners aanvullende informatie hebben dan ontvangen we die graag om te kunnen vergelijken met onze modelleringsgegevens.

Groene partijen: Kunnen de historische bomen langs het tracé bij Keldonk - Boerdonk gehandhaafd worden. Provincie: In deze fase bekijken we de grote 'no go's' op de leefomgeving en de aandachtspunten voor de volgende fase. De monumentale bomen zijn in kaart gebracht. In de MER

(volgende fase) bekijk we specifieker naar effecten van de alternatieven, waaronder het effect op natuur of cultuurhistorie, en wordt bekeken welke maatregelen of optimalisaties in het ontwerp nodig zijn om deze effecten te mitigeren of compenseren. Dan wordt dus ook concreter of het mogelijk is om bomen te behouden. Officiële monumentale bomen hebben een hogere status, waardoor als eerst gekeken moet worden naar aanpassingen in het ontwerp om deze te sparen.

Bewoners: Komen in de rapportages behorende bij de NRD, tabellen met verkeers-intensiteiten per wegvak, zodat inzichtelijk is wat bepaalde oplossingen betekenen voor toename A67-Helmond.  
Provincie: ja in de verkeersrapportages onderliggend aan de NRD komen van alle pakketten die zijn doorgerekend in zeef 1 en van de referentiesituatie tabellen terug met de intensiteiten per wegvak.

Bewoners: is er geen risico met wisselen van structuur 2x2 naar 2x1 en weer terug? Provincie: Hier is naar gekeken. Doordat de verkeersintensiteiten op de wegvakken sterk verschillen en de wisseling van bijv. 2x1 naar 2x2 gebeurt op kruisingen is dit prima mogelijk zonder risico's m.b.t. verkeersveiligheid of opstoppingen.

### Deelgebied Helmond

#### *Omleiding Helmond*

Mede n.a.v. de inbreng vanuit participatie heeft provincie een breed gebied bekeken voor een route voor een omleiding bij Helmond. Conclusie is dat in het brede zoekgebied van de omleidingen veel hoogwaardige natuur en cultuurhistorische waarden zijn. Dat samen met de lange lengte, die verkeerskundig minder effect heeft, en een korter alternatief dat minder waarden raakt, maakt in ieder geval de langere omleidingen niet kansrijk.

Maar ook de kortere omleiding direct om Dierdonk raakt veel hoogwaardige natuur, cultuurwaarden en gaat door waterbergingsgebied. Provincie ziet voor- en nadelen voor de korte omleiding. Qua verkeer heeft deze een positief effect; ca. 60% van het verkeer zal via de omleiding gaan rijden. Dit is al het doorgaande verkeer, omdat de kortere omleiding in lengte gelijk is aan de huidige lengte van het tracé ten zuiden van Dierdonk. Door de omleiding gaat de N279 beter doorstromen, doordat doorgaand verkeer (dat via de omleiding rijdt) geen last meer heeft van de kruisingen voor lokaal verkeer op de Wolfsputterbaan. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit effect kan ook bereikt worden met maatregelen op het huidige tracé (waaronder de parallelstructuur). Bij de omleiding om Dierdonk verschuiven milieugezondheidsrisico's. De leefbaarheid verbetert aan de ene zijde Dierdonk, doordat verkeer vermindert op de Wolfsputterbaan, maar verslechtert aan andere zijde Dierdonk en in de andere woongebieden daar. Doordat de huidige weg blijft liggen, blijft de ervaren barrièrewerking tussen wijk en stad bestaan. Aan de noordzijde wordt een extra barrière gecreëerd door de aanleg van de omleiding.

Bewoners m.b.t. informatie over gezondheid: Rapportage zeef 0 beschrijft de invloed van de N279 op de gezondheid van mensen. Daarbij wordt in Helmond een beperkt aantal straten in bepaalde wijken genoemd. Ik krijg graag meer inzicht en onderbouwing hoe provincie tot deze informatie komt. Hoe wordt bepaald wat de invloed van N279 is in een straat? Provincie: Hier is naar gekeken door specialisten, die voor hun uitspraken kennis en specifieke landelijk geldende normen en modellen hanteren (op basis RIVM uitgangspunten). Met die analyse kan je uitspraken doen over wat doet de ene bron in het gebied en wat de andere. De bijbehorende kaartjes geven via kleurtjes aan waar op basis van landelijk vastgestelde normen kritieke punten zitten. De genoemde info komt beschikbaar eind april met publicatie van de NRD. In deze fase kijkt provincie nog op hoog niveau. In de volgende fase (MER) verdiepen we en bekijken we de effecten van maatregelen met locatie-specifieke modellen. Om te zien welke effecten maatregelen geven en of/hoe je die kan mitigeren.

Bewoners: ik hoor tot nu toe niets over de plannen van Ommel voor uitbreiding van woningbouw, die redelijk dichtbij de N279 is beoogd. Provincie: provincie heeft eerder al met gemeente Asten gesproken over de woningbouwplannen. Daarbij heeft provincie direct aangegeven dat de woningen erg dicht bij de weg liggen en de vraag gesteld of gerekend was met de nieuwste regels van omgevingswet. De gemeente zou het plan daarop nader beoordelen.

Groene partijen: Kijkt provincie bij beoordeling van milieueffecten ook naar hoogteligging? Want bij een omleiding zal de weg hoger moeten worden gelegd. Provincie: Als de omleiding als kansrijk alternatief meegaat naar de volgende fase (MER) zal in die fase naar dit soort zaken nader worden gekeken, zowel naar hoe in te passen als naar de effecten hiervan en welke varianten hiervoor zijn. Nu is nog op expert judgement bekeken of er no-go's zijn.

Groene partijen: Gaat provincie ook voor de omleiding uit van 2x2 rijstroken? Provincie: Als er een omleiding komt dan gaan we nu nog uit van 2x1. Want in principe is er dan een baan voor lokaal verkeer op het huidige tracé (40%) en een baan voor doorgaand verkeer (60%) via de omleiding, waarmee al extra capaciteit wordt toegevoegd.

Agrariërs: Ik mis bij de nadelen van een omleiding de nadelen voor de landbouw, namelijk de doorsnijding van hele huiskavels en het niet meer bereikbaar zijn van percelen. Daarnaast m.b.t. waterberging die geraakt wordt door een eventuele omleiding; waterberging is al een knelpunt in het gebied, daarover is al langer bekend dat de groene peelvallei daarvoor niet toereikend is. Ook bij de Bakelse Aa is al schade te zien doordat water niet goed afgevoerd wordt. Tenslotte, voor Bakel en De Mortel is van belang dat bereikbaarheid goed blijft (dus niet zoals in pip een enkelzijdige aansluiting). Provincie: De genoemde knelpunten/ aandachtspunten m.b.t. agrariërs, waterberging en doorsnijding cultuurhistorie (gehuchten) zijn bekend. Daar zal in de volgende fase nog meer aandacht voor zijn. M.b.t. de opmerking over bereikbaarheid: Wij zijn nu uitgegaan van een volledige aansluiting.

Natuur: Kan ik concluderen dat op basis van de analyse het voor de kortere omleiding nog geen zekerheid is of omleiding kansrijk is? Provincie: Daar wordt nu naar gekeken door provincie en partners. Bewoners: zoals ik bij agendapunt 2 al noemde, precies op dit punt/dilemma hebben we een visie, om dit probleem serieus op te pakken. Met ook kansen voor de omgeving.

#### *Aanpassen Wolfsputterbaan (huidige tracé)*

Provincie ziet ook kansen om op de huidige N279 aanpassingen te doen i.p.v. een omleiding. Daarbij moet in de volgende fase goed bekeken worden welke maatregelen hier (aanvullend) genomen kunnen worden m.b.t. de effecten op de omgeving (milieugezondheid en barrièrewerking). Voor aanpassing aan het huidig tracé is gekeken naar de volgende oplossingsrichtingen:

- Aanpassen kruisingen: met alleen aanpassen wordt weinig effect bereikt, de kruisingen stromen al voldoende door waardoor lokale aanpassingen aan de kruisingen de situatie niet verbeteren. Aanpassen van rotonde N607/Weg naar Bakel naar gelijkvloers of ongelijkvloers levert wel een positief effect op de afwikkeling van het verkeer.
- Verminderen aantal kruisingen door samenvoegen: Het weghalen van een of meerdere van de vier aansluitingen en aantakende wegen heeft veel effect op de verkeersstromen in Dierdonk en is daarom onwenselijk. Het samenvoegen van de kruisingen N607 en Coendersberglaan kan wel een positief effect hebben voor N279. Het levert 1 knelpunt (kruising) minder op dit deel van het tracé.
- Parallelstructuur Wolfsputterbaan (scheiden van doorgaand en lokaal verkeer): deze oplossing heeft verkeerskundig in feite hetzelfde effect als de omleiding en wordt als kansrijk gezien.

Bewoners: Heeft de parallelweg ook een middenberm? Provincie: een middenberm is vooral van belang op locaties waar risico's ontstaan (zoals lange rechtstand). Dat is hier niet het geval. Maar in volgende fase zal in de nadere uitwerking nog beter gekeken worden wat hier logisch is in het totale wegbeeld. Tussen de parallelweg en de weg voor doorgaand verkeer zit wel een fysieke scheiding.

Groene partijen: Worden alle kruisingen (want: verschillend in gelijk/ongelijkvloers) hetzelfde behandeld? Provincie: Bij de inpassing van de parallelstructuur is nu voor de haalbaarheid naar een mogelijke variant gekeken. Daarbij maakt het verkeer op de kruising met de N607 (nu rotonde) de keuze tussen de parallel en hoofdrijbaan. De kruising met de Coendersberglaan blijft gelijkvloers (zoals hij nu is) voor het lokale verkeer, de Rembrandtlaan gaat ongelijkvloers over N279, lokaal verkeer gaat omhoog (via de afrit) en kan hier bovenaan de Rembrandtlaan op of rechtdoor (via de toerit) verder over de N279. Doorgaand verkeer rijdt op deze locatie ongelijkvloers onder het kunstwerk van de Rembrandtlaan door. Bij/na de kruising met de Waterleliesingel komt het verkeer van de parallelrijbaan en hoofdrijbaan weer samen (en visa versa voor de andere richting). Door deze inpassing zijn er minder aanpassingen aan de weg nodig. Aan de zuidzijde van N279 zal een nieuw stuk weg aangelegd moeten worden voor het doorgaande verkeer.

Bewoners: Hoe zijn de fietsvoorzieningen hier bedacht i.r.t. de verschillende kansrijke oplossingen? Met als pleidooi om de bestaande fietsstructuur aantrekkelijk te houden en zeker niet te verslechteren, bijvoorbeeld doordat je een parallelstructuur maakt die ruimte nodig heeft. Provincie: Uitgangspunt is dat de bestaande fietsstructuur behouden blijft. Insteek is de weg waar nodig uit te breiden richting het kanaal of ten zuiden en niet dichter naar Dierdonk te leggen. Gemeente Helmond vult aan dat provincie en gemeenten werken aan een snelfietsroute tussen Gemert en Helmond.

Bewoners m.b.t. Rijpelbaan: In diverse onderzoeken (niet het huidige onderzoek N279) wordt genoemd dat de Rijpelbaan veel gebruikt wordt door vrachtverkeer (sluipverkeer) dat naar BZOB gaat. Dat wordt in de praktijk niet zo ervaren. Provincie: we zien in de verkeersmodellering voor de N279 dat veel verkeer bij de Rembrandtlaan de stad ingaat. Bij omleiding geeft het model aan dat iets meer verkeer de Rijpelbaan neemt. Het is de vraag of dat in werkelijkheid ook zo is, want in de huidige situatie ziet de omgeving dat dat niet zo.

#### *Aansluiting N270-N279*

Vanuit de doelen van de N279 en op basis van het vigerende verkeersmodel kijkend naar toekomstige intensiteiten ziet provincie geen reden om deze aansluiting nu aan te pakken. Maar we weten ook dat in Helmond plannen zijn (afwaardering Kasteeltraverse /zuidelijke ontsluiting Helmond) die mogelijk wel effect hebben op deze kruising. Omdat nu nog geen concreet inzicht is in de toekomstige situatie doet provincie nu niets met deze knoop. We nemen deze wel mee als 'aan' het project, waarbij we blijven volgen wat de ontwikkelingen zijn om waar nodig op later moment eventueel in het project in te passen.

Bewoners: betekent dit dat de voor de zuidelijke ontsluiting beoogde boog vanaf N270 naar N279 en vervolgens N612 niet meer in beeld is? Gemeente Helmond: de zuidelijke ontsluiting wordt uitgewerkt en daar zitten die genoemde zaken in.

#### *Rotonde bij Rochadeweg*

Provincie ziet daar geen reden voor aanpassing.

Bewoners: zijn het daar niet mee eens. Het probleem zit volgens hen niet op de N279 maar op de Rochadeweg die in spits volloopt (als verkeer van/naar bedrijventerreinen gaat). Vrachtverkeer dat van de Rochadeweg naar het noorden wil moet stapvoets over de rotonde. Daardoor is verkeer geneigd er snel tussendoor op te glippen. Dit zorgt voor onveilige situaties. We hebben gegevens en e.e.a. op film. In het PIP was gekozen voor een ongelijkvloerse kruising met een haakse bocht, erg ongelukkig. Provincie: E.e.a. is nu weer gemodelleerd op hoofdlijnen (weerstand in het wegennetwerk) hierin worden momenteel geen problemen gezien naar de toekomst toe (2040). Op basis van de capaciteit in dat model zou de rotonde functioneren. Maar het is goed om de beelden van bewoners met die van provincie te matchen, om die nader te beschouwen. Provincie ontvangt die info /analyse van de bewoners graag.

Bewoners mb.t. verkeersmodel: Er zijn in de regio plannen voor ontwikkeling extra woningen, in hoeverre maakt dat onderdeel uit van het model? Provincie: E.e.a. is berekend via het project-specifieke verkeersmodel dat vergelijkbaar is met BBMA 2024. Het model kijkt naar de situatie in 2040. In het model zijn de gegevens opgenomen vanuit vastgesteld beleid (wat plannen, waar betekenen voor aantal inwoners, werknemers, etc.). Op basis van die gegevens bekijken we het effect van maatregelen en welke restcapaciteit dan nog op de weg zit. Ook in het kader van ontwikkelingen die spelen -als Beethovendeal en de daarmee mogelijke groei/schaalsprong- waarvan nu nog niet concreet genoeg is waar e.e.a. zal gaan landen (inzicht in herkomst-bestemming).

Gemeente Helmond: Er is tussen de samenwerkende partners aandacht voor hoe om te gaan met zaken als Beethovendeal en andere grote ontwikkelingen die nog niet vastliggen. Die afstemming is nodig om raakvlakprojecten goed op elkaar af te blijven stemmen. Provincie: Helmond hanteert in de fase waarin de zuidelijke ontsluiting zich bevindt een groeimodel (schaalsprong), om te zien wat op ze af komt. Provincie zit met N279 al midden in een studie, waarbij (ook juridisch) uit moet worden gegaan van werkelijk vastgesteld beleid. Naast Beethovendeal zijn er meer issues die we als toekomstige ontwikkeling in ogenschouw moeten houden (stikstof, betaalbaarheid etc). We zijn nog niet bij vaststelling van het projectplan, tot die tijd houden we rekening met ontwikkelingen waar het plan op getoetst wordt en waar van toepassing aangepast/aangevuld.

#### *Deelgebied Asten, specifiek Deurneseweg en aansluiting met A67*

Het verplaatsen van de aansluiting Deurneseweg geeft een sterk positief effect op verkeersveiligheid voor verkeer van en naar A67. Het biedt kansen om de ruime boog die er ligt te versmallen en minder infrastructuur daar te hebben. Wáár deze precies moet komen is nog onderwerp van studie, voor de volgende fase. Gemeente Deurne heeft aangegeven dat het van belang is dat het verkeer over de route via de Deurneseweg naar Binderendreef als gevolg van de maatregel niet gaat toenemen. In samenspraak met gemeente Asten kijken we of het juist wel of niet wenselijk is om een aansluiting bij Ommel te maken. E.e.a. ook in relatie met de eerder genoemde woningbouwplannen daar. Reactie provincie n.a.v. vraag van bewoners over betrokkenheid bewoners en impact op ruimte: de (inrichting van) deze aansluiting zal in de volgende fase nader uitgewerkt worden. Op dat moment zal met de omgeving gekeken worden naar de impact ervan. Zo kan het verplaatsen van de kruising bijvoorbeeld effect hebben op landbouwgronden. Het eerste moment dat provincie deze mogelijke plannen breed deelt is tijdens de informatiebijeenkomst voor de NRD. In oktober is dit ook als mogelijk oplossing gedeeld via het meedenkplatform, hierop zijn weinig reacties ontvangen.

Naast de kruising Deurneseweg wordt bij de A67 gekeken naar de aanpassing van de opstelstroken A67 om de capaciteit (en daarmee verkeersveiligheid en doorstroming op de kruising) te vergroten.

Provincie heeft ook gekeken naar het herstellen van het Ei van Ommel. Uit die analyse blijkt dat de diverse mogelijke aanpassingen het niet verkeersveiliger maken. Herstel van het Ei is dus niet kansrijk.

#### *Extra aansluiting ter hoogte Aarle-Rixtel*

Een extra aansluiting bij Aarle-Rixtel kan verlichting geven voor de Beekse brug en N615. Dit doordat verkeer langer op de N279 kan blijven, en van daaruit naar Helmond gaat i.p.v. over de N615. Provincie heeft verschillende locaties van zo'n aansluiting bekeken en het verkeerseffect. Analyses geven niet aan dat de aansluiting leidt tot extra verkeer door Aarle-Rixtel. De huidige gekozen locatie (o.a. met verkeer door de Albers Pistoriusstraat en Bakelseweg /over brug) is niet wenselijk en kansrijk, maar zo'n aansluiting geeft wel positieve effecten voor het hele gebied. Project N279 neemt de aansluiting niet in het project mee, maar als 'aan' het project. Vanuit die insteek heeft /houdt team N279 er gesprekken over binnen de provincie om te zien of/hoe de aansluiting voor het grotere gebied meegenomen zou kunnen worden. Dit ook vanuit de relatie tot de problematiek N615/Beekse brug en de noordelijke ontsluiting van Helmond /mobiliteitsvisie van Helmond. Het provinciaal team Beekse brug is dus het aanspreekpunt voor eventuele vragen. Gedurende het proces N279 zullen dat team en het projectteam N279 samen kijken of de aansluiting onderdeel blijft van N615 of dat toch N279 deze meeneemt. In de rapportage die in april gepubliceerd wordt is de onderbouwing van deze inrikker opgenomen.

Groene partijen: Deze inrikker is 50 jaar terug ook onderzocht, ik was daar als raadslid bij betrokken. Toen bleek dat deze desastreus zou worden voor verkeerscirculatie voor Helmond en Aarle-Rixtel. Provincie: Uit onze studies blijkt dat niet. Gemeente: ook ander onderzoek door gemeente (2017) gaf dezelfde conclusie als het onderzoek van provincie.

Bewoners: De inrikker zou fijn zijn voor Aarle-Rixtel en Beek en Donk omdat er veel verkeer daar weg gaat. Maar ook het westen van Helmond wordt veel beter bereikbaar en het sluipverkeer door het middengebied zal verminderen. Kortom het zou het regionaal verkeer beter ontsluiten.

Bewoners: Het idee ziet er goed uit, maar het is de vraag welk verkeer geraakt wordt.

Provincie: daar is inderdaad nader onderzoek naar nodig. En daarvan wordt nu naar de mogelijkheden bekeken hoe dat volledig te onderzoeken.

Groene partijen: Eerder heb ik het idee ingebracht van een aquaduct i.p.v. de Beekse brug. Die bleek te duur te zijn kreeg ik terug, te duur is een relatief begrip. Provincie: We hebben het idee beoordeeld en onze conclusie was dat dit idd te duur en moeilijk inpasbaar was. De provincie zal in ieder geval deze maatregel niet kunnen financieren. Als er ideeën zijn wie wel dan horen we dit graag.

#### **4. DOORKIJK TOTSTANDKOMING KANSRIJKE ALTERNATIEVEN**

Vraag aan aanwezigen of er (n.a.v. de toelichting bij punt 3) zaken zijn die ze mee willen geven voor de uitwerking naar kansrijke alternatieven.

Groene partijen: Zoek de oplossing zo veel als mogelijk bij bestaande infrastructuur. Dit vanuit Ladder van Verdaas (de 'afpalladder' die je moet doorlopen om infrastructurele aanpassingen te mogen doen en dus ook om omleiding te mogen aanleggen) en omgaan met budgetten.

Agrariërs: Kijk goed naar koude oversteken en dat de bereikbaarheid voor agrarisch verkeer in stand blijft of verbetert. Provincie: Met een afvaardiging van agrariërs is 11 november gesproken over de huidige situatie en ideeën voor de bereikbaarheid van agrarisch verkeer. In de volgende fase (MER, vanaf 2026) zal daar verder naar gekeken worden. Provincie zal in de Notitie kansrijke alternatieven (vanaf april beschikbaar) expliciet het aandachtspunt opnemen om in de volgende fase (met

agrariërs) te bekijken wat de maatregelen op N279 vragen aan flankerende maatregelen voor langzaam verkeer zoals agrariërs.

Groene partijen: n.a.v. de toelichting ben ik benieuwd of voor de omleiding gekozen wordt.

Provincie: N.a.v. zeef 1 is conclusie dat de grote omleidingroutes bij Helmond niet nader onderzocht zullen worden. Want, hoe groter de omleiding hoe minder effectief deze wordt en hoe meer effect hij heeft op de omgeving. Daarnaast raakt de omleiding heel veel waarden in het gebied. Of de korte omleiding wel nader onderzocht wordt dient nog bestuurlijk bepaald te worden.

Groene partijen: In het PIP pleitte ik om bestaande tracé robuuster te maken i.p.v. het aanleggen van omleiding. Als men kiest voor omleiding dan zou dit enigszins bespreekbaar kunnen zijn, maar wel onder zware voorwaarden. Die noem ik nu niet, ik ga ervan uit dat we bij het huidige tracé blijven.

Bewoners: Wat betekenen de plannen voor woningen rondom Veghel. Een bewoner van Veghel heeft filmpje gemaakt die beeld schetst van ruimtelijke impact van oplossing door Veghel. Provincie: die film is bij het projectteam ingebracht. E.e.a. was uiteraard op hoofdlijnen gemaakt, met niet altijd de juiste uitgangspunten (richtlijnen). Maar het is ook voor ons een inspirerend filmpje dat de samenhang visualiseert van een parallelle oplossing N279 en wat gemeente ermee zou kunnen. Ook bij Veghel kijken we naar een parallelstructuur. Naast de route door Veghel kijken we naar andere oplossingen, zoals een omleiding. Want bij het maken van een keuze voor een oplossing zul je moeten kunnen motiveren waarom een bepaalde ingreep nodig is, welke andere oplossingen bekeken zijn.

## **5. PROCES NU VERDER TOT NKA EN NRD**

Op 24 maart is een stuurgroep gericht op een definitief advies voor de gedeputeerde met betrekking tot het vaststellen van Notitie reikwijdte en detailniveau. Die NRD zal vervolgens medio april gepubliceerd worden. De aanwezigen geven aan het op prijs te stellen als tussen Stuurgroep en publicatie nog een toelichtende bijeenkomst kan worden georganiseerd voor de belangentafel(s). Waarin provincie kan 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. N.a.v. de reacties van aanwezigen geeft provincie aan zo'n 5e belangentafel te kunnen organiseren. Naast deze avond(en) voor belangentafels zal de provincie begin mei nog twee brede informatiebijeenkomsten voor algemeen publiek organiseren waarin ze de NRD zal toelichten en hoe informeren men daarop kan reageren.

### *Inbreng van participatie en wat provincie daarmee heeft gedaan*

Groene partijen: Er zijn vanuit belangentafels zaken ingebracht. Hoe komt terug wat ingebracht is?

Provincie: Naast de belangentafels heeft provincie via diverse andere kanalen informatie ontvangen. Zoals via mails, gesprekken en zeker ook het online meedenkplatform dat op twee momenten geopend is geweest om input op te halen. Alle inbreng is gebruikt voor de analyse. De inbreng van ronde 1 voor de zomer is gebruikt bij de uitwerking van zeef 0 (beschreven in rapportage zeef 0). In de Notitie kansrijke alternatieven komen we terug op de aandachtspunten die in september/oktober in ronde 2 ingebracht zijn. Daarnaast stelt provincie een participatierapport op waarin is terug te lezen welke informatie is opgehaald, wat de aandachtspunten zijn vanuit de participatie en wat daarmee gedaan is in de totstandkoming van de NRD en kansrijke alternatieven. Het zijn in deze fase geen doorslaggevende punten, in de zin van hierdoor kan het nu niet. Soms zien we ook tegenstrijdigheden in de belangen. De reacties zijn online nog steeds te lezen [www.brabant.nl/N279](http://www.brabant.nl/N279).

Bewoners: het viel me op dat er veel reacties tegen een omleiding zijn (i.p.v. voorstanders). Provincie: dat viel ons ook op. Maar daar mag geen conclusie uit worden getrokken dat dus iedereen tegen een omleiding is. Daarvoor is het geen objectief middel.

## **6. BELANGENTAFEL 4 EN ADVIES STUURGROEP**

Op 13 februari vindt een 4<sup>e</sup> 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 het proces tot nu toe, wat vind je van het middel belangentafel, hoe vind je dat we daarmee verder moeten gaan. Het advies van de 4<sup>e</sup> bijeenkomst kan door een afvaardiging gepresenteerd worden in de stuurgroep van 24 maart. 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**

Er zijn geen vragen.

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.