

Verlag N279 Veghel - Asten

Onderwerp

Belangentafel 3, Boerdonk - Gemert (gebied 2)

Datum

22 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 voorstelronde.

Verlag vorige belangentafel (25 september 2024)

Vraag van ondernemers: In het vorige overleg is genoemd dat een tunnel bij Helmond en Veghel is afgefallen. Is daarover niet te snel beslist? Provincie: Er is serieus gekeken naar de kansrijkheid van de tunnel. In de belangentafel (september) hebben we laten zien dat de tunnel voor ons als provincie niet haalbaar is (vanuit zowel kosten als maakbaarheid). In [rapportage zeef 0](#) is in bijlage II de onderbouwing opgenomen van de kostenraming van de verdiepte ligging en de tunnels. Dat rapport verscheen in november en was bij de vorige belangentafel dus nog niet beschikbaar. In de presentatie vandaag zullen oplossingen bij Helmond gepresenteerd worden, die provincie wel kansrijk acht.

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. Dit kwam ook terug in de brief die een groot deel van de partijen uit deelgebied 2 (namelijk gezamenlijke Dorpsraden Laarbeek, Bedrijven Kontakt Gemert-Bakel, ZLTO Gemert-Bakel en ZLTO Laarbeek) in november stuurden aan programma provinciale wegen van provincie Noord-Brabant. 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.

In hun brief benoemden de deelnemers ook het ontbreken van de gebiedsopgave in project N279, met onder meer de oost-west verbinding. Bewoners namens de afzenders: er heeft n.a.v. van de brief inmiddels een gesprek plaatsgevonden met provincie. We kijken tevreden terug op dat gesprek en de toezegging dat provincie een vervolg zal geven aan de genoemde punten. De omgevingspartijen worden daar dan weer actief bij betrokken. Projectteam N279 geeft aan blij te zijn dat deze

gesprekken nu gevoerd worden. Provincie: Binnen de provincie vindt intern periodiek afstemming plaats tussen de verschillende projecten in het gebied.

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 in eerste instantie vooral ingegaan op de stand van zaken m.b.t. analyses (zeef 1) voor dit deelgebied. Daarna is de beschikbare tijd gebruikt om ook een aantal oplossingsrichtingen in andere deelgebieden te bespreken. Zie ook de sheets van de presentatie.

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. 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. 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.

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 bij het PIP N279. Een deel van doorgaand verkeer zal altijd N279 blijven gebruiken. Bij het ene pakket wordt dat meer dan bij het andere pakket.

Ondernemers: waarom wordt 2x1 überhaupt nog overwogen en kiezen we niet overal voor 2x2?

Provincie: de keuze voor wegvakindeling wordt gemaakt op basis van de (verwachte) intensiteiten en verkeersveiligheidsknelpunten. 2x2 kan bijdragen aan betere bereikbaarheid, maar heeft ook een impact op o.a. ruimtebeslag en leefbaarheid. De integrale afweging wat waar het beste wegprofiel is wordt in de volgende fase nader onderzocht. Door de analyse is nu inzicht verkregen ook in effect van een 2x1 indeling. Bewoners: Van welk verkeersmodel is nu uitgegaan? Provincie: E.e.a. is

berekend via het projectspecifiek verkeersmodel dat vergelijkbaar is met BBMA 2024. Het model kijkt naar de situatie in 2040. In het model zijn de gegevens opgenomen n.a.v. 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 als groei/schaalsprong die spelen maar waarvan nu nog niet concreet genoeg is, is waar e.e.a. zal gaan landen.

Ondernemers: ook een 2x2 tussen Keldonk en Boerdonk is hun ogen logisch, zeker bij de rotonde.

Deelgebied Boerdonk-Gemert

Rotondes/kruisingen

Bij alle rotondes/kruisingen is gekeken naar het effect van gelijkvloers en ongelijkvloers. Als een kruising al gelijkvloers is, wordt gekeken naar de mogelijkheid en het effect van het optimaliseren en aanpassen van de kruising waardoor deze meer capaciteit krijgt. Bijvoorbeeld door andere kruispuntvorm

(turborotonde of kruispunt met verkeerslichten) of extra opstelstroken. Bij zowel de rotonde N615/N272 als de rotonde Boerdonk komt naar voren dat het zinvol is om zowel gelijkvloers als ongelijkvloers verder te onderzoeken in de MER (Milieu effectrapportage) in de volgende fase. Ondernemers: wij hebben voorkeur voor ongelijkvloers boven optimaliseren gelijkvloerse oplossing.

Verplaatsen rotonde Boerdonk

Deze maatregel komt uit zeef 1 als niet kansrijk naar voren. Reactie provincie op de vraag of provincie andere maatregelen ziet om de Bemmer goed te ontsluiten: vanuit project N279 nemen we geen maatregelen hiervoor. Evt. maatregelen zullen vanuit gemeente (richting Bosscheweg) opgepakt moeten worden als dat nodig is.

Reactie provincie op vraag of net als bij PIP weer inrichting komt met N279 op maaiveld en lokale weg er overheen/ onderdoor: in de volgende fase (MER, vanaf 2026) wordt e.e.a. nader ontworpen en wordt naar de kruispuntvormen en inrichting gekeken.

Reactie provincie op vraag of provincie ook kijkt naar effect van keuzes (zoals een 2x2) voor onderliggend wegennet: In de analyse wordt bekeken wat een bepaalde aanpassing voor effect heeft op de rest van het netwerk/ bredere gebied.

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 wat deze doen (qua verkeerseffect).

Analyses geven niet aan dat 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 de juiste locatie, 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 /mobiliteit visie van Helmond. Het betreffende provinciaal team 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.

Maatregelen langzaam verkeer

Reactie provincie op vraag agrariërs of ook gekeken is naar maatregelen m.b.t. landbouwerkeer en bereikbaarheid landbouwverkeer: 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.

Deelgebied Helmond

Omleiding Helmond

Mede n.a.v. de inbreng vanuit participatie heeft provincie in een breed gebied bekeken naar een route voor omleiding bij Helmond. In de gebieden van de langere omleidingen is veel hoogwaardige natuur en zijn veel cultuurhistorische gebieden. Dat maakt langere omleidingen niet kansrijk.

Ook de kortere route om Dierdonk gaat door hoogwaardige natuur en waterbergingsgebied. Qua verkeer heeft deze omleiding een positief effect; ca. 60% van het verkeer zal via de omleiding gaan rijden, waardoor de bereikbaarheid rond Helmond verbetert. 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. Dit effect kan ook bereikt worden via maatregelen op het huidige tracé.

We zien bij de omleiding om Dierdonk milieugezondheidsrisico's verschuiven. 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.

Ondernemers: klopt het op basis van deze informatie dat de omleiding niet noodzakelijk is én dat het betekent dat de Wolfsputterbaan dan 2x2 moet/gaat worden? Provincie n.a.v. de analyse is het inderdaad de vraag of omleiding nodig is of dat ook met oplossingen op de huidige locatie de knelpunten voldoende kunnen worden opgelost. M.b.t. dit laatste kijkt provincie bij Helmond onder meer naar een parallelstructuur, met twee stroken per richting (1 voor lokaal en 1 voor doorgaand verkeer).

Aanpassen Wolfsputterbaan (huidige tracé)

Gekeken is naar het effect van de volgende maatregelen:

- Aanpassen kruisingen: met alleen aanpassen wordt weinig effect bereikt, de kruisingen stromen ook 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 op de kruising.
- 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 N607 en Coendersberglaan kan wel een positief effect hebben voor N279.
- Parallelstructuur Wolfsputterbaan (scheiden van doorgaand en lokaal verkeer): deze oplossing heeft verkeerskundig in feite hetzelfde effect als de omleiding en wordt als kansrijk gezien.

Reactie provincie op vraag hoeverre ook gekeken is naar de functie van de N277: Dit is ook ingebracht via de brede participatie. De N277 ligt te ver buiten het gebied. De focus ligt op de N279 als weg die de kernen in het gebied bereikbaar moet houden.

Reactie deelnemers op uitkomsten zeef 1 deelgebied Boerdonk-Gemert en omleiding Helmond

Aanvullend op de opmerkingen die tussendoor al zijn gemaakt wordt nog genoemd:

Ondernemers: Het met deze motivatie kiezen voor opwaarderen bestaand tracé lijkt ons een goed idee. We zijn blij dat deze de omleiding bij Helmond/Dierdonk als minder potentieel wordt gezien. Mede omdat het veel bezwaren kan schelen in de procedure en daarmee een sneller proces. Daarnaast vinden we het heel positief dat provincie een aansluiting richting Aarle-Rixtel onderzoekt.

Bewoners: We vinden het positief dat uit analyse komt dat er mogelijk een alternatief is voor de omleiding, waarmee we niet natuurgebied (incl. waterberging) hoeven te doorkruisen. Ook zijn we

positief dat een aansluiting bij Aarle-Rixtel nader bekeken wordt, aangezien daarmee het knelpunt bij Beekse brug en op N615 opgelost zou kunnen worden waarmee bewoners Aarle-Rixtel en Beek en Donk ontlast worden. E.e.a. kan mogelijk ook positief uitpakken voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven die aangelegd wordt. De dorpsraden geven aan ideeën te hebben over een tracé langs Wilhelminakanaal (eerder ingebracht bij provincie), maar begrijpen dat dat niet valt in project N279. Reactie provincie: E.e.a. vraagt om gedegen nader onderzoek naar effecten van mogelijke routes. Uit eerdere studies bleek bijvoorbeeld een (destijds ongewenst) negatief effect van een noordelijke ontsluiting Helmond op de Julianalaan. Ook liggen er wateren en natuurgebieden, zoals het Guldenland dat we nu wordt ingericht. Ook ontwikkelingen zoals de plannen van Helmond m.b.t. afwaardering Kasteeltraverse dienen daarin beschouwd te worden.

Reactie Meierijstad op vraag hoe de belangen hierover liggen in Veghel: De belangen in het gebied in/rondom Veghel zijn heel tegengesteld. De gemeente Meierijstad wil dus graag beide alternatieven goed uitgewerkt zien, met voldoende informatie /onderbouwing voor een keuze. Die is er voor dit gebied nu nog niet op basis van zeef 1.

Deelgebied Veghel-Keldonk

Op verzoek van de deelnemers wordt ook deelgebied Veghel-Keldonk toegelicht.

Oversteek Keldonk

De vervanging van de Erpse brug maakt geen onderdeel uit van project N279. Het kan wel zijn dat in combinatie met de oplossingen N279 (bijvoorbeeld bij de keuze van ongelijkvloerse kruising die over het kanaal gaat) deze wel meegenomen wordt met project N279.

In het PIP zat de vervanging van de brug (in combinatie met de ongelijkvloerse oversteek). De brug is eigendom van RWS en is aan vervanging/renovatie toe. De brug is 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 (omleiding, zie volgende punt). Daarmee zie je goed hoe alles met alles samenhangt op het tracé N279 en niet zaken apart/eerder aangepakt kunnen worden.

Maatregelen Veghel: opwaarderen huidige tracé

Ca. 60% van het verkeer bij Veghel over de N279 is doorgaand verkeer naar Den Bosch. Een ander, kleiner deel gaat de A50 op, met name naar het noorden. Een deel gaat via de verschillende kruisingen Veghel in. In zeef 1 is gekeken naar de volgende oplossingen voor het bestaande tracé:

- optimaliseren van gelijkvloerse oplossingen
- aantal kruisingen (Amert en Taylorbrug) ongelijkvloers maken
- maken van parallelstructuur
- verminderen aantal kruisingen
- alle kruisingen ongelijkvloers maken.

De conclusie m.b.t. de laatste twee is dat deze niet kansrijk zijn. M.b.t. verminderen aantal kruisingen treft hetzelfde issue op als bij verminderen kruisingen bij Dierdonk; nl. dat het veel (ongewenst) effect heeft op andere, lokale verkeersstromen. Het ongelijkvloers maken van alle kruisingen is niet kansrijk vanwege de beschikbare ruimte en lengte die je nodig hebt voor de op- en afritten tussen de kruisingen.

De andere oplossingen worden als kansrijk gezien, maar vragen in de volgende fase om nader onderzoek. Dit, omdat de inpasbaarheid om maatwerk vraagt en er lokaal mogelijk nog knelpunten zitten die lastig op te lossen zijn, mede gezien de krappe ruimte tot dicht op de weg gelegen woningen en bedrijven en de stabiliteit van de kade/damwand.

Agrariërs: voor ons is van belang dat een goede oplossing komt voor onze bereikbaarheid die nu niet optimaal is voor zowel agrariërs als inwoners (route via Sluisstraat). Een parallelstructuur zou een oplossing kunnen bieden, als landbouwverkeer daar dan overheen mag. Provincie: Dat zijn zaken waar in volgende fase naar gekeken moet worden. Dat aandachtspunt zit in het vizier. Daarnaast kijken we ook naar de wens van agrariërs m.b.t de aanleg/het gebruik van parallelwegen. Dit om combinatie met de analyse van potentie van een fietspad Veghel - Beek en Donk - Gemert op de locatie van de huidige parallelweg. In meest ideale situatie heb je daarnaast ook nog een parallelweg. E.e.a. vraagt ruimte en moet nader onderzocht worden. N.a.v. de opmerking of ook gekeken wordt naar fietspad aan andere zijde kanaal geeft provincie aan deze optie te bekijken.

Maatregelen Veghel: omleiding

Ook voor dit gebied zijn lange omleidingen ingebracht. 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 deze gebruikt) 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 vice 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 op de diverse milieuthema's van deze varianten. Dat 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. Bij omleiding zou je het huidig tracé afwaarderen, landbouwverkeer zou daar dan overheen kunnen. Naar dat soort zaken kijk je in volgende fase.

Reactie deelnemers: succes met dit lastig proces in Meierijstad met veel dilemma's waarbij het lijkt te gaan om kiezen uit de 'minst slechte'. Wanneer wordt wel concreet gekozen voor een oplossing? Provincie: De oplossing vraagt om veel nadere uitwerking. In de vervolgfase (MER) kijkt provincie of/hoe we de nadelen van een bepaalde oplossing kunnen ondervangen en tegen welke kosten. Daarmee kunnen we kan varianten vergelijken en de beste kiezen. Zo wordt gekomen tot een voorkeursalternatief (eind 2026).

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.

- Bewoners: Sluipverkeer is een issues. Kijk in vervolgonderzoek s.v.p. naar het effect van maatregelen op sluipverkeer zodat dat vermindert. Daarmee is ook beter uit te leggen dat op N279/elders zaken mogelijk vanuit bepaalde belangen slechter worden, maar dat het in de dorpen beter wordt. Deze boodschap kan bijdragen aan draagvlak voor de gekozen oplossing.
- Agrariërs: Zorg dat de route die beoogd is voor agrariërs uitnodigend is zodat ze die ook gebruiken en dat die effectief en veilig is.

- Natuur, water, bodem, cultuurhistorie: Het is goed om te zien dat in de analyses al veel in kaart is gebracht m.b.t. natuur, water, bodem en cultuurhistorie en dat er aandacht is om dat in de nadere analyse voort te zetten.

5. PROCES NU VERDER TOT NKA EN NRD

Op 24 maart is een finale stuurgroep gericht op vaststellen van Notitie reikwijdte en detailniveau. Die 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 belangentafels(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 vijfde belangentafel te organiseren. Naast deze avond(en) voor belangentafels zal provincie begin mei nog twee brede 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 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

De volgende opmerkingen worden gemaakt bij de rondvraag:

- Bewoners: Het grootste probleem dat we vertegenwoordigen is sluisverkeer door kernen. Over vanavond: het gepresenteerde, samen met de steun van Gemert, maakt dat ons een beetje positiever. Ons energieniveau is hoger. We zien nog wel tegenstrijdige belangen, zoals 2x2.
- Ondernemers: de belangentafel 2 (elkaar opzoeken om gedeelde problemen samen op te pakken) heeft ertoe geleid dat er beter samengewerkt wordt tussen partijen uit de verschillende kernen. We zijn blij dat er aandacht is voor de oost-west verbindingen en dat de omleiding kritisch bekeken wordt.
- Agrariërs: Van belang is dat we als landbouw serieus genomen worden, dat er zo min mogelijk landbouwgrond afgenomen wordt voor de weg.

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.