Heroriëntatiefase
Brede belangenbenadering N279 Veghel - Asten

Plan van aanpak - 8 december 2022



Heroriëntatiefase
Brede belangenbenadering N279 Veghel - Asten

Plan van aanpak

Inhoudsopgave

H1 | Inzicht in de nieuwe opgave 5
1.1 N279 Veghel-Asten 5
1.2 Gewijzigde context 6
1.2.1 PIP vernietigd verklaard 6
1.2.2 MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven 2020 6
1.2.3 Mobiliteitssysteem van de toekomst 7
1.2.4 Signalen dat verkeer meer groeit 8
1.2.5 Vrachtwagenheffing op de N279 8
1.3 Nieuwe contouren voor een gedragen plan van aanpak 8
1.4 Budget 9

H2 | De Brede belangenbenadering 10
2.1 Belangen centraal 10
2.2 Gezamenlijke benadering 11

H3 | Dansen tussen de schalen 12
3.1 Inzoomen en uitzoomen 12
3.2 Drie schaalniveaus 13

H4 | Doelen: leefbaarheid/bereikbaarheid/verkeersveiligheid 15
4.1 Ordening en eerste uitwerking doelen 15
4.2 Leefbaarheid 16
4.3 Bereikbaarheid 17
4.4 Verkeersveiligheid 18
4.5 Verschillende belangen 18

H5 | Belangen en opgaven 19

H6| Scope: in, aan of buiten project N279 21
6.1 In, aan of buiten het project N279 21
6.2 Specifieke vraagstukken 22
6.2.1 Passage Veghel en A50 22
6.2.2 Kruising N279 bij Erpsebrug bij Keldonk 23
6.2.3 De oversteek Beekse Brug bij Beek en Donk 23
6.2.4 Aansluitingen bij Gemert en Beek en Donk op de N272 en N615 24
6.2.5 Passage Helmond 24
6.2.6 Overige grote aansluitingen N279 25
6.2.7 Aansluitingen N279 op A50 en A67 25
6.2.8 Ontwikkelingen op het rijkswegennet (A50 en A67) 25

6.3 Ordening in clusters van opgaven 27
6.4 Breed palet aan oplossingsrichtingen 28

H7 | Stappenplan 30
7.1 Stappen in de tijd 30
7.2 Stappen 2023 in procesboom 35

H8 | Werkplan - Participatie 37
8.1 Brede belangenbenadering uitgewerkt 37
8.2 Participatieplan 38

H9 | Onderzoeken 40
9.1 Leefbaarheid 40
9.2 Bereikbaarheid 41
9.3 Verkeersveiligheid 45

H10 | Sturing en organisatie 47
10.1 Sturing 47
10.2 Organisatie 48
10.3 Beslismomenten en betrokkenheid bestuur en politiek 49

Bijlage 1 51

Colofon 54

Dit document (inclusief eventuele bijlagen) is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC.

Voor u ligt het plan van aanpak met onze gezamenlijke strategie, organisatie en agendering voor de N279 Veghel-Asten. Wij – de initiërende partijen: de gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek en Meierijstad, waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant – hebben ons georiënteerd op een nieuwe koers voor proces en inhoud, want als we doen wat er in het verleden is gedaan, komen we waarschijnlijk niet verder. Daarom hanteren we een Brede belangenbenadering, waarbij de belangen van alle partijen centraal staan en niet de oplossingen. We willen ook tempo maken. Strategische keuzes zijn:

- een brede scope waarbij bereikbaarheid via de N279 een van de doelen is, maar daarnaast zijn dat ook leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- een continue afstemming tussen de schaalniveaus door in en uit te zoomen, omdat belangen, acties en ingrepen op een van de schaalniveaus invloed hebben op de andere. We noemen dit dansen tussen de schalen;
- een samenwerking waarbij we werken aan een door alle stuurgroepleden vastgesteld en gecommitteerd plan van aanpak. Deze gezamenlijkheid in aanpak en uitwerking vormt de basis. Uiteraard hebben de democratisch gekozen raden, staten en het algemeen bestuur uiteindelijk het laatste woord.

Deze heroriëntatie is het begin van de Brede belangenbenadering, die in 2022 is gestart. Dit plan van aanpak voor de N279 Veghel-Asten brengt tot uitdrukking dat we het proces gezamenlijk willen voortzetten en we ons hierbij gezamenlijk verantwoordelijk voelen.

De Stuurgroep N279 heeft in het najaar van 2022 gewerkt aan dit plan van aanpak en kiest voor:

1. Een brede belangenbenadering. We moeten bij de planvorming N279 continu balans zoeken tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit vraagt om een zorgvuldige belangenafweging met en tussen partijen. Bovendien verschillen de belangen, inzichten en voorkeuren van gebied tot gebied. Verschillen zijn ook heel verklaarbaar, want bijvoorbeeld het mobiliteitsaanbod hangt sterk samen met de ruimtelijke opbouw. In een stedelijke omgeving zijn de alternatieven voor verplaatsingen met de auto namelijk groter. Juist in dit gebied varieert de stedelijkheid sterk en we zien dat in dit gebied de auto-oriëntatie groot is en (voorlopig) ook zal blijven. Maatwerk is dus vereist.

2. Behoud van de (boven)regionale functie van de N279. We zetten in op een N279 die de functie behoudt van een (boven)regionaal verbindende weg en de bereikbaarheid van de regio garandeert. Hiermee geven we aan dat de N279 niet de functie van een rijksweg krijgt en niet gelijkwaardig is of moet worden aan de A50/A2 en de A67. We kiezen hiervoor, omdat vergroting van de capaciteit op de N279 hoogstwaarschijnlijk zal resulteren in een toename van het autoverkeer op deze weg. Verbetering van de verkeersafwikkeling op de

N279 mag niet leiden tot het aantrekken van verkeer dat bedoeld is te rijden via genoemde rijkswegen.

3. Inspelen op veranderend verplaatsingsgedrag en de mobiliteitstransitie. We zijn ons ervan bewust dat het verplaatsingsgedrag verandert. Provincie Noord-Brabant en de regio zetten primair in op een mobiliteitstransitie. Dit betekent naast het realiseren van stimulerend beleid: de inzet op een robuuste (H)OV-structuur, een (e-)fietsstructuur, en een netwerk van mobiliteitshubs die als schakel- en overstappunten functioneren. We vinden dat naast de maatregelen ten behoeve van de mobiliteitstransitie ook in de regio geïnvesteerd moet worden in het oplossen van knelpunten op onder meer de N279, waarbij de verwachting is dat naarmate de mobiliteitstransitie verder vordert, de bereikbaarheid verbetert.

4. Ons gezamenlijk inzetten voor het hele gebied, want zo bereiken we meer dan de som der delen. We hebben het over één systeem waarbinnen maatwerkoplossingen gezocht moeten worden. Dit doen we zolang en wanneer dit meerwaarde heeft. Dit betekent dat we:
    - een open proces volgen waarbij de variatie aan belangen centraal staat;
    - de scope zullen verbreden als dit ons dichter bij een oplossing brengt. Rekening houden met en afstemmen op betekent ook binnen of buiten de scope van de opgave N279 oplossen, waar mogelijk in parallelle processen en procedures;
    - het gezamenlijk belang van het gebied centraal stellen en zoeken naar ‘wederzijds’ of gezamenlijk voordeel;
    - streven naar het maximaliseren van het totale resultaat, ook als hiervoor op locaties voor een ‘second best’-oplossing gekozen moet worden;
    - ons richten op die issues die de meeste aandacht behoeven vanuit de doelen die we stellen: leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Door deze focus is het mogelijk om tempo te maken.

5. We sluiten op dit moment geen(infrastructurele) oplossingen uit en doen dit pas als uit onderzoek blijkt dat bepaalde mogelijkheden ongewenst zijn. We hanteren daarom in deze fase van heroriëntatie een brede band aan mogelijkheden, namelijk ‘van niets doen tot 2x2’. We gaan dus de volgende fase in met een brede scope van:
    1. geen uitbreiding van configuratie en geen aanvullende maatregelen treffen;
    2. verbetering van het bestaande 1x2 tracé;
    3. grotere infrastructurele maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld het aanleggen van omleidingen of uitbreiding van configuratie door 2x2 over het gehele tracé, al dan niet in combinatie met het oplossen van één of meer specifieke opgaven.

6. We doen dit met aandacht voor een aantal specifieke vraagstukken, waar naast de belangen op het regionale schaalniveau ook lokale belangen heel nadrukkelijk een rol spelen. Op dit moment zijn dit:
   A. Passage Veghel en A50;
   B. Kruising N279 bij Erpsebrug bij Keldonk;
   C. De oversteek Beekse Brug bij Beek en Donk;
   D. Aansluitingen bij Gemert en Beek en Donk op de N272 en N615;
   E. Passage Helmond;
   F. Overige grote aansluitingen N279;
   G. aansluitingen N279 met A50 en A67;
   H. … (in het vervolgtraject kunnen hier opgaven bij komen).

7. We hebben op basis van de specifieke opgaven die nu in beeld zijn een ordening gemaakt in drie clusters van opgaven die tezamen de totale N279 Veghel-Asten beslaan zijn. Dit zijn de deeltrajecten:
   1. Veghel tot en met rotonde Gemert (N272)
   2. Tracé- en inpassingskeuzes N279 vanaf rotonde Gemert tot en met Rochadeweg (in samenhang met herontwerp stedelijk verkeerssysteem Helmond)
   3. Ten zuiden van Rochadeweg tot aansluiting A67 Asten

8. We hanteren een systematiek waarbij we werken aan:
   - Een strategie voor gehele N279 / overall visie
   - Parallelle uitwerking van de drie clusters
   - Korte-termijnmaatregelen in beeld per deeltraject.

   Deze systematiek heeft een meerwaarde wanneer we in staat zijn om de uitwerking van de deeltrajecten zodanig te doen dat zij passen binnen de strategie voor de gehele N279. Dit vergt een continue afstemming tussen de gehele opgave en de clusters qua programmering, aansturing en strategie, planning en tempo, en procedure.

9. We volgen een planvormingsstrategie die loopt van grof naar fijn en die aansluit bij de integrale opgave met een Brede belangenbenadering. We starten in 2023 met een integrale parallelle aanpak van verkeers- en leefbaarheidsonderzoek op hoofdlijnen en doen dit volgens de werkwijze van de Brede belangenbenadering voor de gehele N279 van Veghel tot Asten. De resultaten van deze onderzoeken en de tijdens het proces ingebrachte belangen zijn noodzakelijk voor het vervolgproces. Eind 2023 volgen bestuurlijke richtinggevende keuzes over de uitgangspunten voor het vervolgproces. Daarna kunnen de mogelijk noodzakelijke formele planprocedures (bv Plan MER/-studie), conform de Omgevingswet starten en continueren we ingezette lijn ontwerpend onderzoek in de drie deeltrajecten.
   Gelet op de noodzaak om binnen afzienbare termijn keuzes te maken, is onze inzet om voor eind 2023 de principe-keuzes helder te hebben, de

korte-termijnmaatregelen te hebben uitgewerkt én daarmee dus eind 2023 ook een besluit te kunnen nemen over de korte-termijnmaatregelen.

10. We passen inpassings- en compensatieopgaven toe die samenhangen met de gehele weg om de impact van geluid, veiligheid, water en natuur et cetera te beperken en compenseren.

11. We werken als partijen onderling in co-creatie aan goede oplossingen voor het gebied, gericht op leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. In dit plan van aanpak is de basis gelegd, de komende periode blijven we gezamenlijk werken aan een integrale aanpak van de opgaven rond de N279.

12. We hanteren een stevige participatie en heldere communicatie, omdat we hiervan veel verwachten. We streven er daarom naar om samen met anderen, rekening houdend met of voortbouwend op de belangen goede plannen te maken. We nodigen ondernemers, onderwijsinstellingen en de omgeving (burgers) graag uit om met ons mee te denken en werken.

H1 | Inzicht in de nieuwe opgave

Een betere leefomgeving met een goede bereikbaarheid, en een veilige weg; dat is waar we, de samenwerkende partijen van de N279, ons voor inzetten. De N279 met zijn netwerk speelt een belangrijke rol in de afwikkeling van het regionale en lokale verkeer, nu en in de toekomst. Ook de sterk groeiende economie en verstedelijking zullen gevolgen hebben voor de mobiliteit in de oostelijke helft van Noord-Brabant.

1.1 N279 Veghel-Asten

Aanvankelijk maakte dit tracédeel deel uit van het project De Ruit / Noordoostcorridor. Een motie in de Tweede Kamer leidde tot stopzetting van dit project. De toekomstige congestieproblemen lieten echter niet toe dat berust zou worden in de status quo, zodat het project N279 Veghel – Asten is geformuleerd. Dit project ging aanvankelijk uit van een tracéverbetering N279 Veghel – Asten en paste in de breed geformuleerde ambitie om de bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Brabant te verhogen, met een focus op de A58/A67 en N279.

De N279 is een noord-zuidverbinding door Noord-Brabant en heeft in totaal een lengte van ruim 70 kilometer. Deze provinciale weg verbindt de A2 bij 's-Hertogenbosch via de plaatsen Veghel, Helmond, Beek en Donk, Asten en Meijel, en met de Napoleonsbaan (N273) bij Horn in de provincie Limburg. De weg heeft een grote rol in het bereikbaar en leefbaar houden van de regio Zuidoost-Brabant. Door de toename van het autogebruik in het algemeen, de groei van de Brainportregio en groei van bestaande bedrijven, en nieuwe verstedelijking is er een verkeerstoename. De N279 is een drukke verkeersader, omdat deze de enige noord-zuidverbinding is tussen een aantal belangrijke grote plaatsen aan de oostkant van Brabant. Het noordelijke traject, tussen ’s-Hertogenbosch en Veghel, is in 2016 opgewaardeerd tot een autoweg (80 km/uur) met 2x2 rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen. Het zuidelijke deel tussen Veghel en Asten (A67) is uitgevoerd als 1x2 rijstroken met gelijkvloerse aansluitingen, uitgezonderd de aansluiting met de N270 bij Helmond.



Afbeelding 1: Strategie Auto
Bron: Bidbook, *Bereikbaarheid Zuid-Nederland samen slim robuust, 3 november 2015*

Wanneer we de regionale wegenstructuur bekijken, zien we dat de N279 Veghel-Asten onderdeel is van de driehoek 'robuuste randenstructuur' A50-A67-N279. Verkeer binnen deze driehoek wordt zoveel mogelijk gebundeld. In termen van het Beleidskader Mobiliteit van de provincie is de N279 een 'bovenregionaal verbindende weg'. Smart mobilitymaatregelen maken deel uit van het bereikbaarheidsprogramma voor dit gebied.

Tussen Veghel en Helmond volgt de N279 grotendeels de Zuid-Willemsvaart. De N279 scheidt de wijk Dierdonk van de rest van Helmond. Elders (oostzijde) ligt de N279 direct aan de rand van de stad. Hierna buigt de weg verder naar het oosten richting Asten. Verder verbindt de N279 Erp, Keldonk, Aarle-Rixtel, Gemert, Bakel en Deurne met 's-Hertogenbosch, en Venlo/Limburg. Deze provinciale weg loopt door een landelijk gebied met landschappelijke en natuurwaarden en kent vele doorsnijdingen van water, natuur, onderliggende fiets- en wandelroutes. De wegbeheerders zijn de provincie Noord-Brabant en de gemeente Helmond.

1.2 Gewijzigde context

1.2.1 PIP vernietigd verklaard

De aanleiding om in 2015 het tracédeel van de N279 Veghel-Asten aan te gaan pakken kwam voort uit de huidige verkeerssituatie, de verwachte toename van het verkeer en de problemen die dit oplevert voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid in de omliggende dorpen en kernen. Het plan daartoe (het Provinciaal Inpassingsplan ofwel PIP) is in december 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Dit PIP is destijds door de betrokken partijen gezamenlijk opgesteld en het voorkeursalternatief uit de planMER kon op instemming rekenen van nagenoeg alle partijen. Dat plan maakte een verbreding van de N279 mogelijk bij Veghel. Bij Helmond zou de weg om de wijk Dierdonk heen gelegd worden. Verder zouden de aansluitingen en kruisingen ongelijkvloers worden aangelegd, met uitzondering van de kruispunten in de kern Veghel. Naar het oordeel van de Raad van State is het PIP in strijd met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en de rechtszekerheid: "Zo bevat het plan zeer ruime verkeersbestemmingen die het mogelijk maken om met de weg te "schuiven". Daardoor kan de weg veel dichter bij woningen en bedrijven komen te liggen dan waar in de onderzoeken van uit is gegaan. Ook is in de onderzoeken naar geluid-, licht,- en trillinghinder van de weg niet uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het plan, waardoor deze hinder mogelijk onderschat is. Verder is in het verkeersonderzoek een verkeersmodel gebruikt dat "onvoldoende betrouwbare verkeersprognoses voor 2030" oplevert. De Raad van State heeft het PIP daarom vernietigd verklaard (Raad van State, dec 2021).

1.2.2 MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven 2020

De N279 ligt in de snelgroeiende 'Brainportregio Eindhoven'[1]. In 2020 is het

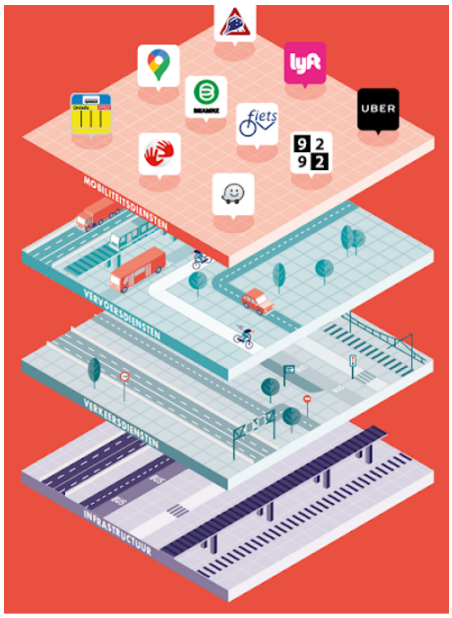
[1] Niet alle gemeenten aan de N279 vallen onder het formele verband van de Brainportregio, maar ze kennen wel de opgaven zoals hier beschreven.

MIRT-onderzoek 'Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport' afgerond. Binnen het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) ligt tot 2040 een woningbouwopgave van circa 62.000 woningen en circa 72.000 potentiële werkplekken. Bepaald is dat het overgrote deel van de opgave voor wonen en werken in Eindhoven en Helmond door middel van verdichting plaatsvindt. Bij deze opgaven hoort, zo is geconcludeerd in het MIRT-onderzoek, een passend, veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem.

De verstedelijkingsopgave uit het MIRT-onderzoek gaat uit van hogere woningaantallen en aantallen arbeidsplaatsen dan de referentie uit het verkeersmodel dat voor het PIP is gebruikt. Met de uitkomsten van dit MIRT-onderzoek wordt daarnaast duidelijk ingezet op een breed maatregelpakket voor de mobiliteits(transitie)opgaven naar meer OV, fiets, slimme mobiliteit, parkeerbeleid, en maatregelen op het wegennet.

1.2.3 Mobiliteitssysteem van de toekomst

De afgelopen jaren is er veel veranderd in het gebied waar de N279 doorheen gaat. Brabant heeft forse economische groei-ambities in de Brainportregio als nationale mainport en in de omgeving van Veghel. Nieuwe verstedelijking gekoppeld aan locatie-kwaliteiten, leefbaarheid en passend bij het gebied zijn hierbij leidend. De focus ligt op de schaalsprong met betrekking tot wonen, werken én mobiliteit (een 'mobiliteitstransitie'). In het verleden is gebleken dat toevoegen van asfalt niet altijd knelpunten oplost, maar vaak meer verkeer aantrekt. Dit betekent dat er anders wordt gekeken naar oplossingen voor bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant, Beleidskader Mobiliteit) en dat het mobiliteitssysteem van de toekomst vraagt om een omslag in denken en handelen. Dat is nodig om de transitie naar een veilig, samenhangend, robuust en betrouwbaar, voor iedereen toegankelijk en schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem te versnellen (Beleidskader Mobiliteit, zie afbeelding 2). We zien dat nu ook terug in het huidige beleid met een stevige inzet op OV-verbindingen en de intentieovereenkomsten tav snelfietspaden (oa Wilhelminakanaal, Gemert-Helmond en Gemert-Eindhoven). In het BO-MIRT van november 2022 zijn er concrete afspraken gemaakt over investeringen. Het succes van de schaalsprong is – naast de economische groei – ook in sterke mate afhankelijk van de leefomgeving: landschap, natuur, recreatieve mogelijkheden, de (on)mogelijkheden vanwege klimaatadaptatie, de energietransitie en



Afbeelding 2: *Mobiliteitssysteem*
Bron: Beleidskader mobiliteit, Provincie Noord-Brabant, d.d. 6 oktober 2020

stikstofproblematiek. Dit project N279 en de mogelijke oplossingsrichtingen moeten wel in het licht van deze veranderde context worden gezien.

1.2.4 Signalen dat verkeer meer groeit

In opdracht van de provincie Noord-Brabant is een quickscan gedaan naar het toekomstige verkeer op de N279 (bureau Goudappel, 2022). Daarbij zijn meer recente gegevens gebruikt dan in de berekeningen voor het PIP, zoals de verstedelijkingsopgave en de vrachtwagenheffing. Daarnaast is tot 2040 gekeken.

De quickscan laat zien dat het verkeer in de regio meer groeit dan volgens eerdere cijfers verwacht, als gevolg van hogere aantallen woningen en arbeidsplaatsen. Ook laat de quickscan zien dat de mobiliteitstransitie een gunstig effect heeft op leefbaarheid, milieu en verkeersafwikkeling in met name de stedelijke gebieden van Eindhoven en Helmond, en weinig effect heeft op het aantal motorvoertuigen op de N279. De grootste filekiemen/knelpunten op de N279 zijn bij de aansluitingen op de A50, A67, bij het kruispunt met de Amert (Veghel) en de rotonde bij Beek en Donk. De mobiliteitstransitie zou een gunstig effect kunnen hebben op de hoeveelheid verkeer op de rijkswegen. Dat zou kunnen leiden tot minder terugslag vanaf de snelwegen op de N279 bij de aansluitingen.

Het doel van de quickscan was om te beoordelen of ‘reparatie’ van het PIP met actuele verkeerscijfers mogelijk is. De conclusie is dat repareren geen optie is en dat er een geheel nieuw planproces opgestart moet worden. De quickscan zal niet de basis vormen voor de te maken keuzes voor het vervolg. Het verkeersonderzoek in de vervolgstappen zal worden gedaan met het BBMA2022-model. Dan moeten ook bovenstaande bevindingen opnieuw worden beschouwd.

1.2.5 Vrachtwagenheffing op de N279

In 2022 is het wetsvoorstel aangenomen dat per 2026 een kilometerheffing (vrachtwagenheffing) wordt ingevoerd voor het rijden met een vrachtwagen op rijkswegen en daarvoor aangewezen provinciale- en gemeentelijke wegen (zoals de N279 tussen A50 en A67). Dit heeft gevolgen voor routes die vrachtwagens zullen nemen.

1.3 Nieuwe contouren voor een gedragen plan van aanpak

De aanleiding voor het starten van dit nieuwe ontwerpproces volgens de Brede belangenbenadering (zie H2) is ingegeven door het besef bij de partijen dat werken op de wijze waarop dat de vorige keer is gebeurd waarschijnlijk tot hetzelfde resultaat leidt. Dat is niet succesvol, dus ongewenst. Met dit plan van aanpak willen we de volgende, nieuwe stap zetten in de strategie voor de N279 Veghel-Asten. We kijken hierbij naar de opgaven binnen een context van verdere verstedelijking, andere soorten van mobiliteit (co-modaliteit en de mobiliteitstransitie) en rekening houdend

met de leefomgeving, natuur en landschappelijke kwaliteit. Verduurzaming en gezondheid stellen ons voor een uitdaging en tegelijkertijd moeten we de bereikbaarheid van de stad, dorpen en het landelijk gebied accommoderen. We hebben een andere manier nodig om naar de verschillende belangen van de partijen te kijken en stellen ons de vraag wat dat betekent voor de inrichting van de vervolgfase. We richten ons op een haalbaar, duurzaam, veilig en toekomstbestendig plan voor het vervolg; een vervolg waarin de regionale partners, het maatschappelijk middenveld en lokale partijen een rol spelen.

In deze heroriëntatie op de N279 stellen we de reikwijdte en aanpak opnieuw vast, gebaseerd op de kennis van nu en onder meer in afwachting van de nieuwe verkeerscijfers. Dit betekent dus dat aanpassing en aanvulling van de hier beschreven informatie nodig is. Oplossingen en voorkeursalternatieven komen in deze fase niet aan de orde. Die volgen in volgende fasen. In deze fase staat draagvlak bij partijen onderling centraal.

1.4 Budget

De N279 Veghel-Asten is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL. Er is een bedrag van € 245 miljoen beschikbaar binnen het programma SmartwayZ.NL dat is gelabeld voor de aanpak van de N279 Veghel-Asten. Hiervan is circa 2,5% van dit budget beschikbaar gesteld voor de toepassing van smart maatregelen. Vanuit dit programma is heel nadrukkelijk het uitgangspunt dat geen extra middelen beschikbaar zijn voor de aanpak van N279 Veghel-Asten.

We zijn ons ervan bewust dat dit vraagt om heldere keuzes, prioriteiten, en creativiteit. Door de inbreng van andere belangen en meekoppelkansen kunnen immers mogelijkheden ontstaan om extra dekkingsmiddelen te verwerven uit andere bronnen (andere programma’s van Rijk, provincie of de regio, lokale middelen).

Uit de nadere uitwerking kan blijken dat een gefaseerde aanpak van de N279 wenselijk is. In dat geval zullen we, naast inhoudelijke overwegingen, ook de vraag moeten beantwoorden hoe de investering in onderdelen van het project zich verhoudt tot de nog beschikbare middelen in relatie tot de opgaven die nog resten.

H2 | De Brede belangenbenadering

Dit plan van aanpak schetst de contouren van de aanpak, gebaseerd op gedeelde belangen. We kiezen hier een andere aanpak dan die van eerdere plannen voor de N279. Het is een aanpak die aansluit bij de genoemde maatschappelijke ontwikkelingen en nieuwe inzichten. Dit plan is dan ook gezamenlijk door de betrokken overheden opgesteld. Rekening houdend met de verschillende belangen van de verschillende samenwerkende partners en de stakeholders, stippelen we de weg uit voor het vervolgproces. De werkwijze volgt de principes van de Brede belangenbenadering.

2.1 Belangen centraal

De samenwerkende partijen van de N279, de gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek en Meierijstad, waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant, hanteren de werkwijze van 'de Brede belangenbenadering'.

De Brede belangenbenadering ('Mutual Gains Approach') is een door Harvard ontwikkelde methode van principieel onderhandelen op basis van wederzijdse belangen. Deze methode staat tegenover de gangbare onderhandeling waarin op basis van posities gekomen wordt tot (veelal suboptimale) compromissen. De Mutual Gains Approach is een aanpak voor onderhandelen die expliciet gericht is op het efficiënt en vriendschappelijk bereiken van verstandige resultaten. De aanpak kan worden samengevat in vier aandachtspunten.

1. Scheid de mensen van het probleem; scheid de relatie van de zaak zelf. Stel het inhoudelijke probleem centraal en maak het niet persoonlijk.
2. Richt je op belangen, niet op posities; voor een verstandige oplossing moet je belangen, niet posities (standpunten), met elkaar verenigen. Het doel van onderhandelen is het dienen van je belangen. De kans dat dit lukt wordt groter als je open bent over wat je belangen zijn.
3. Zoek naar oplossingen die een wederzijds belang dienen.
4. Dring aan op objectieve criteria.

Concreet betekent dit een benadering waarbij we:

1. niet onderhandelen over oplossingen maar over belangen. Dat biedt immers veel meer zicht op win-win-situaties;
2. gezamenlijk uitgaan van de feitelijke informatie en objectieve criteria (Joint-Fact-Finding). Er zullen bijna altijd conflictpunten overblijven. Redelijkheid is hierbij het centrale begrip. We maken dus gebruik van redelijke normen en redelijke procedures;
3. het aantal oplossingsmogelijkheden vergroten als dit ons dichter bij een oplossing brengt. De eerste stap daartoe is om een scherp beeld te krijgen van wat het belang is. Daarna pas komt een waaier van mogelijke oplossingsstrategieën in beeld, waarna we moeten verkennen of deze strategieën in de praktijk zouden kunnen werken, en hoe deze zich verhouden tot de verschillende belangen;

4. obstakels opheffen die het bedenken van verschillende oplossingsmogelijkheden verhinderen, zoals voorbarige oordelen, een zoektocht naar dat ene gewenste antwoord, het veronderstellen van een vooraf vaststaande onderhandelingsruimte en de houding dat ieder zijn eigen probleem moet oplossen. Dit betekent inzet op een open proces, waarbij alle oplossingsmogelijkheden (ook: niets doen) in principe denkbaar zijn;
5. de gezamenlijkheid centraal stellen en daarbij zoeken naar 'wederzijds' of gezamenlijk voordeel. Ga vooraf niet uit van een vaststaande kwantiteit waarover onderhandeld moet worden. Deze veronderstelling is zelden of nooit juist. Hier ligt de basis voor het 'vergroten van de koek'. Door eerst gezamenlijk belangen vast te stellen, kan gezocht worden naar mogelijkheden om belangen te vervlechten. Hierdoor doen we recht aan de belangen van de verschillende partijen. Dit betekent niet dat alle wensen/eisen van alle partijen volledig gehonoreerd worden. Dit betekent wel dat gezamenlijk naar de beste oplossing voor het totaal wordt gezocht, waardoor de keuzes voor alle partijen transparant en zo pijnloos mogelijk zijn;
6. uitgaan van de kracht van maatwerk. Mensen, hun gedrag en mindset, de cultuur en identiteit van organisaties en gebieden bepalen wat passende oplossingen zijn. Waarden als vrijheid en inclusiviteit vergen maatwerkoplossingen en maatwerk-input.

In deze heroriëntatiefase is een begin gemaakt met het inventariseren van de belangen die in de context van de N279 bij de verschillende betrokken partijen spelen. In het vervolgproces wordt dit afgemaakt, uitgewerkt en geanalyseerd. De uitkomsten daarvan vormen de basis voor het samen bouwen aan het projectresultaat.

2.2 Gezamenlijke benadering

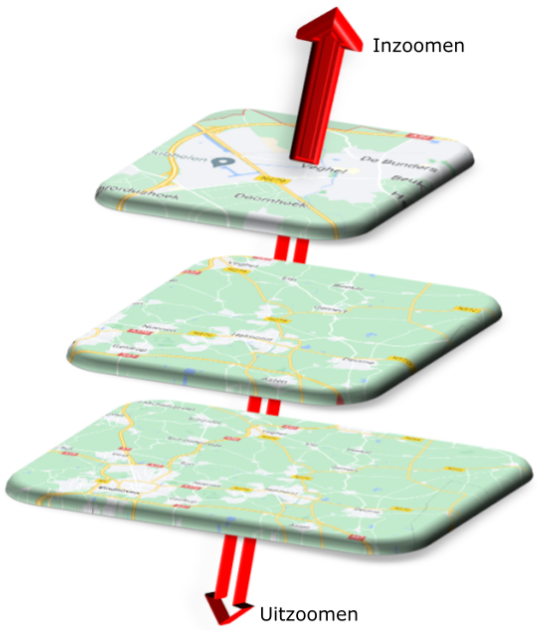
We voelen de noodzaak om besluiten te nemen over de vervolgaanpak en in de fase daarna voortvarend verder te gaan omdat andere projecten zijn mee te koppelen of wachten op een beslissing over de N279 of er op onderdelen al snel realisatie denkbaar is, etc. We willen omwonenden en stakeholders ook zo snel mogelijk duidelijkheid geven. We constateren dat alle partijen van mening zijn dat er tempo gemaakt moet worden. Het verschilt waar men snelheid wil zien; van snel plannen maken, snel besluiten tot snel overgaan tot de uitvoering. Eensluidend is de opvatting dat het tempo niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het proces en onderzoek. Partijen zetten het belang van onderbouwde keuzes voorop, met als voorbeeld dat er onder meer goed en zorgvuldig verkeers- en leefbaarheidsonderzoek gedaan moet worden.
We werkten in deze heroriëntatiefase samen en willen hieraan – waar mogelijk en nuttig – vervolg geven vanuit de principes van de Brede belangenbenadering.

H3 | Dansen tussen de schalen

Dit plan van aanpak betreft een heroriëntatie op de N279, met de focus op leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Niet alleen de weg als element staat centraal, maar we betrekken waar relevant ook de wijdere omgeving en afhankelijkheden met opgaven op nabijgelegen locaties. We doen dit, omdat keuzes op schaalniveau gevolgen kunnen hebben voor de situatie op de andere schaalniveaus. Dit domino-effect vereist een dansen tussen de schalen.

3.1 Inzoomen en uitzoomen

De grotere omgeving, de weg en uitwerkingslocaties hangen onderling nauw samen en belangen zullen ook door de schalen heen bekeken moeten worden. Dit vraagt een continu inzoomen en uitzoomen (zie afbeelding 3). Dit doen we door telkens de vraag te beantwoorden: welke betekenis heeft een belang op welke schaal?



Afbeelding 3: Door schalen heen

3.2 Drie schaalniveaus

We onderscheiden drie schaalniveaus, namelijk het plangebied van de weg N279, het hogere schaalniveau van het onderzoeksgebied en het lokale schaalniveau met uitwerkingslocaties of meekoppelkansen (zie afbeelding 4).



Afbeelding 4: Schalen

3.2.1 De weg de N279 - het plangebied

De N279 heeft als (boven)regionale weg een functie voor het lokale en het interne regionale verkeer, maar ook voor het regionale verkeer van/naar bijvoorbeeld Den Bosch en Venlo. De N279 is van grote betekenis voor de bereikbaarheid van de dorpen en steden langs de weg. De verkeersafwikkeling bij met name de aansluitingen op de rijkswegen A50 en A67 en ter plaatse van de 'inprikkers' en andere aansluitingen verdienen aandacht en het zijn met name de knoop-/kruispunten waar de verkeersveiligheid aandacht vraagt. De weg met de inprikkers en aansluitingen is het primaire plangebied.

3.2.2 Grotere omgeving N279 - het onderzoeksgebied

Dit gebied heeft de afgelopen jaren een forse groei van inwoners en arbeidsplaatsen doorgemaakt en ook de komende decennia zal deze groei zich versneld voortzetten. Uitgangspunt is één gezamenlijk en uitgebalanceerd ecosysteem, dat biedt wat nodig is om hier plezierig te kunnen wonen en werken; goed verbonden, passend bij de functies en bij de wensen van de gebruikers. Dit zijn voorwaarden voor de groei van de Brainport. Daarnaast houden we rekening met andere opgaven die een beslag leggen op de ruimte, zoals waterberging of grootschalige opwek van duurzame energie.

In het gebied tussen Eindhoven, Helmond en Veghel vindt de afwikkeling van het auto- en vrachtverkeer bij voorkeur aan de randen plaats over de rijkswegen A67, A2/N2 en A50 en N279. Het concept van de N279 als 'robuuste rand' is ingestoken vanuit het doel om de leefbaarheid in het 'middengebied' te bevorderen. Daarbij is de gedachte dat de N279 regionaal verkeer opvangt en dat er geen of minder sluipverkeer door de kernen gaat. Het Bidboek (Regio MRE, Bereikbaarheid Zuid-Nederland, 2015) zegt hierover: 'Het autonetwerk wordt zodanig opgezet dat verkeer tussen woonomgeving en bestemmingen (werklocaties, winkelcentra, culturele en sociale voorzieningen etc.) snel en efficiënt kan reizen via de wegen van de hoogste orde'. De N279 is ook voor diverse kernen, zoals Gemert, Bakel en Deurne, dé verbinding met de omgeving en borgt tegelijkertijd de (auto)bereikbaarheid van de Brainport.

3.2.3 Samenhangende lokale opgaven - uitwerkingslocaties/meekoppelkansen

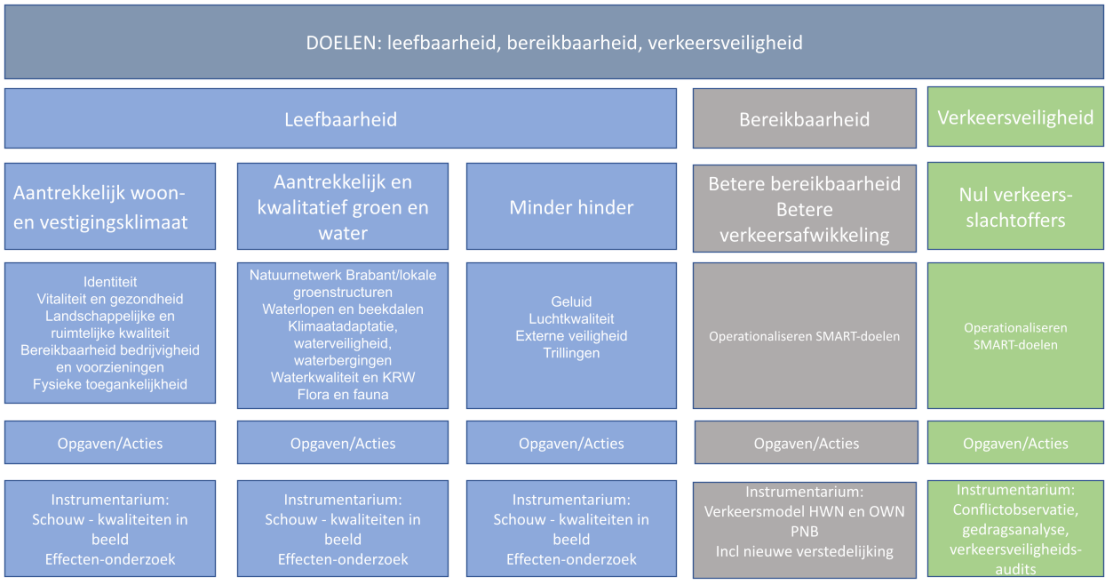
Er zijn diverse lokale opgaven die een relatie hebben met de N279. Dit betekent overigens niet dat zij alle per definitie binnen de scope van de N279 worden meegenomen. Bestuurders kunnen ook besluiten om meekoppelkansen op een andere tafel te leggen in plaats van ze vanuit de N279 op te pakken. Er kan ook een uitwerkingslocatie ontstaan door een ingreep aan de weg, bijvoorbeeld een compensatiemaatregel.

H4 | Doelen: leefbaarheid/bereikbaarheid/verkeersveiligheid

De belangrijkste doelen zijn het verbeteren van leefbaarheid, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Het wegen van deze doelen en daarbij behorende opgaven wordt onderdeel van de Brede belangenbenadering met alle actoren en is uiteindelijk een bestuurlijke afweging. We constateren dat het doel leefbaarheid voor een aantal van ons op de eerste plaats is komen te staan.

4.1 Ordening en eerste uitwerking doelen

Om tot een Brede belangenbenadering te komen is ordening van doelen nodig. We stellen de doelen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid centraal. Hierbij geven we een eerste uitwerking van deze doelen (zie afbeelding 5). In de fase na deze heroriëntatie zal de definitieve uitwerking plaatsvinden.



Afbeelding 5: Inhoudelijke doel-uitwerking

4.2 Leefbaarheid

We werken leefbaarheid uit in een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat, aantrekkelijk en kwalitatief groen en water, en minder hinder. Het eerste subdoel van het woon- en vestigingsklimaat wint aan kwaliteit als er sprake is van identiteit, van vitale en gezonde dorpen, van landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit, maar ook van bereikbare en toegankelijke voorzieningen, faciliteiten en gebouwen. Juist in deze hoogdynamische omgeving is de balans tussen enerzijds de leefbaarheid van de dorpen en steden, de Brabantse identiteit, en de landschapswaarde, en anderzijds de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen bepalend voor het succes van de regio. De N279 verbindt en ontsluit gebieden, maar kan ook een fysieke barrière vormen voor mens en dier. Het bevorderen van de gezondheid is een steeds belangrijker doel bij de inrichting van de fysieke leefomgeving. Dit ziet toe op een inrichting die gezond leven bevordert.

Leefbaarheid wordt ook bepaald door natuur, groen en water, dat een stedenbouwkundige betekenis kan hebben, maar ook van belang is voor waterberging vanwege de klimaatveranderingen.

- *Natuurnetwerk Brabant (NNB).* Er liggen verschillende natuur- en bosgebieden langs het tracé, waaronder beschermde natuurgebieden van het Natuurnetwerk Brabant. Ecologische verbindingszones (EVZ's) maken deel uit van NNB. Het zijn de natte en droge delen die het natuurnetwerk verbindt. Een voorbeeld is het beekdal van de Aa tussen Veghel en Keldonk. Deze ecologische verbindingszones lopen onder meer langs de verschillende kanalen en beken. In 2027 moet het Natuurnetwerk zijn afgerond.
- *Waterkwaliteit en Kaderrichtlijn Water (KRW).* De beken en de Zuid-Willemsvaart zijn zogenoemde KRW-waterlichamen. Voor deze KRW-waterlichamen gelden Europese waterkwaliteitsdoelstellingen, die gerealiseerd dienen te zijn in 2027.
- *Voorkomen van wateroverlast*. Ten noorden van Dierdonk en ten zuiden van Veghel zijn waterbergingen gerealiseerd, te weten Bakelse Beemden en Ham-Havelt. Ten zuidoosten van de Bakelse Brug ligt de waterberging Groene Peelvallei. Deze waterbergingen dienen om de regio te beschermen tegen hoog water.
- *Klimaatadaptatie* (voldoende water en droogte). Natte natuur komt in het gebied langs de N279 voor bij Helmond en Veghel. Ook zijn historische groenwaarden aanwezig, met name bij de aansluiting op de A50 (de Coevering) en ten noorden van Beek en Donk. Het gebied moet voorbereid worden op langere periodes van droogte of extreme regenval en moet daarom in staat zijn water langer vast te houden. De weg zelf moet klimaatadaptief worden ontworpen. Het beekdalenlandschap, de natuurgebieden, de cultuurhistorische structuren zijn de troeven van een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat en van onze Brabantse identiteit.

De hindercomponent is ook een belangrijk onderdeel van leefbaarheid. De impact van de weg met zijn geluidshinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid door transport van gevaarlijke stoffen en de barrièrewerking bepaalt de kwaliteit van wonen, werken en het gebruiksgenot. In het bijzonder geldt dit voor woongebieden die direct aan de N279 liggen. Ook sluipverkeer kan hinder geven, vaak op wegen en door gebieden die daar niet op berekend zijn.

4.3 Bereikbaarheid

We beschouwen bereikbaarheid van de regio als een breed begrip. De ambitie om ook dit deel van de Brainportregio te laten profiteren van de economische ontwikkeling van de hele regio vraagt om optimale bereikbaarheid van de (grotere) steden, hun werklocaties en voorzieningen en voor het verkeer dat voortkomt uit economische activiteit. De ambitie om de leefbaarheid op peil te houden vraagt ook om aandacht voor de bereikbaarheid tussen en binnen de verschillende kernen en het omliggende landelijk gebied.

Zonder maatregelen zal de bereikbaarheid van de regio verder onder druk komen te staan. De vraag is hoe dit zich verhoudt tot andere maatschappelijke opgaven die een claim leggen op fysiek ruimte, capaciteit en middelen. De tijdgeest is gewijzigd. De laatste jaren is de betekenis van co-modaliteit en de rol van de mobiliteitstransitie sterk toegenomen. Dit biedt kansen om bereikbaarheidsopgaven op een andere manier het hoofd te bieden. De oplossing van deze problematiek vraagt om een breed pakket van maatregelen. Autobereikbaarheid is en blijft hierin een belangrijk aspect. We zien mogelijkheden voor het bieden van alternatieven ten behoeve van een mobiliteitstransitie, die ook bijdraagt aan verduurzaming van mobiliteit, het halen van klimaatdoelen en het bevorderen van een gezonde levensstijl. Relevant zijn in dit verband (H)OV, hubs, snelfietsroutes (Gemert - Helmond, Laarbeek), deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. We zien hier verschillen tussen de landelijke kernen en de kernen/steden die aan goede OV-ontsluitingen liggen. Zonder goede OV-alternatieven zijn de inwoners aangewezen op de auto (en daarmee genoodzaakt eventuele drukte te accepteren of buiten de spitsen te reizen) of de fiets.

De mobiliteitstransitie is een manier van denken waar ook een andere type maatregelen dan capaciteitsvergroting uit voortkomen. Ook het accepteren van verkeersdrukte (bijvoorbeeld in de spitsen en op plekken waar dit niet ten koste gaat van de leefbaarheid) kan daaropvolgend een reële mogelijkheid zijn.

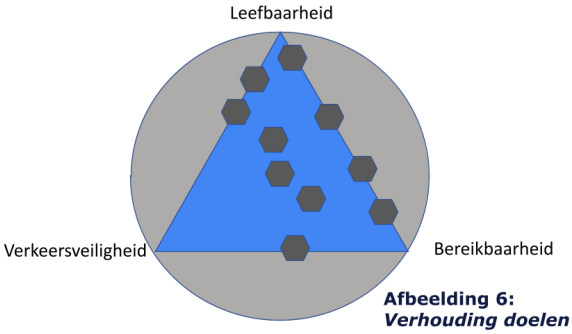
4.4 Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een opgave. Om verkeersveiligheid te verbeteren zijn drie pijlers belangrijk: gedrag, infrastructuur en handhaving. Gedragsaanpak en handhaving moeten worden gezien als een integraal deel van de oplossing voor de N279.

Met het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2020-2024 werken verschillende partijen samen aan de ambitie 'Brabant gaat voor nul verkeersslachtoffers'. Dit doen wegbeheerders, regio's, politie, openbaar ministerie en maatschappelijke partners risico- en datagestuurd. Dat betekent dat niet alleen naar ongevallen (reactief) gekeken wordt maar ook proactief naar risico's voor de verkeersveiligheid door te kijken naar het gebruik, vormgeving en functie van infrastructuur en hoe dat met elkaar in balans is. Uit data is gebleken dat voor Brabant infrastructuur, te hard rijden, fietsers, bestuurders van personenauto's, beroepsvervoerders, afleiding, normvervaging, alcohol en drugs de belangrijke thema's zijn.

4.5 Verschillende belangen

We prioriteren deze doelen op verschillende wijzen. Afbeelding 6 laat zien hoe verschillend we aankijken tegen deze doelen; een waardering die wordt ingegeven door de belangen van de partijen. Het kennen van elkaars belangen en doelen draagt bij aan het begrip voor de oplossingsrichtingen die de partijen nastreven. Dit kan helpen om de ruimte te verkennen die er wel is om tot elkaar te komen, omdat vanuit belangen meer oplossingsrichtingen mogelijk zijn.



Afbeelding 6:
Verhouding doelen

H5 | Belangen en opgaven

Tijdens de heroriëntatie zijn al veel belangen op tafel gekomen die een verband hebben met de N279. De belangen zijn via gesprekken met bestuurders, in ambtelijke werksessies en door ontmoetingen met lokale en regionale stakeholders in beeld gekomen. Deze belangen staan in dit hoofdstuk samengevat .[2] Het hier gepresenteerde is niet limitatief en zal in de vervolgfasen worden geactualiseerd en aangevuld. Deze belangen spelen allemaal een rol bij de Brede belangenbenadering. De belangen zijn in dit hoofdstuk vertaald naar opgaven.

Cruciaal bij de Brede belangenbenadering is dat we ons richten ons op belangen en niet op standpunten en trachten die de belangen met elkaar te verenigingen. Daarbij zoeken we naar opgaven die een wederzijds belang dienen. Gedurende de vervolgstappen moet deze waar nodig worden aangevuld. De belangen zijn ook vertaald in opgaven, die een concrete actie inhouden. Dit dient als hulpmiddel om te bepalen welke maatregelen in de scope van het project horen.

Hieronder vatten we de belangen samen voor de drie doelen uit hoofdstuk 4. In de praktijk is het onderscheid niet altijd zo scherp en zijn er belangen die aan meerdere doelen bijdragen.

Leefbaarheid
Leefbaarheid is vooral van belang voor de bewoners die nabij de N279 wonen. Dit gaat bijvoorbeeld om een gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Van belang is dat er geen extra verkeer wordt aangetrokken vanaf de snelwegen en sluipverkeer ontstaat. Andere belangen hebben een relatie met de fysieke impact van de N279 op de omgeving, zoals doorsnijdingen van landschap, natuur en recreatieve routes, de waterkwaliteit (Kaderrichtlijn water), klimaatopgaven en biodiversiteit. Daarnaast zijn er afgeleide belangen als gevolg van de bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties vanuit de kleine kernen. Deze belangen laten zich vertalen naar deze opgaven:

- Voorkomen, mitigeren of compenseren milieuhinder
- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit langs en duurzame inrichting van tracé N279 (klimaatadaptief, circulair, klimaatneutraal)
- Voorkomen en waar mogelijk verminderen barrièrewerking door N279
- Versterken van blauw/groene structuren
- Verminderen sluipverkeer door kernen en voorkomen nieuw sluipverkeer
- …

Bereikbaarheid
Een goede bereikbaarheid van woongebieden, bedrijven en bedrijventerreinen, en voorziening is voor inwoners en ondernemers een belang. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor specifieke weggebruikers zoals het landbouwverkeer, langzaam verkeer, recreanten/toeristen en hulpdiensten.

[2] In bijlage 1 staat de volledige lijst zoals opgehaald tijdens deze fase.

Deze belangen laten zich vertalen naar deze opgaven:

- Verbeteren van de bereikbaarheid
- Mobiliteitstransitie inzetten
- Verbeteren multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen en (woon)kernen
- Verbeteren fietsnetwerk en openbaar vervoer
- Verbeteren van de verkeersafwikkeling bij specifieke knelpunten langs de N279, zoals bij aansluitingen op andere N-wegen.
- …

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is in ieders belang en is, zeker in de kernen, ook een onderdeel van leefbaarheid. Specifieke doelgroepen, zoals voetgangers en fietsers, zijn extra kwetsbaar en hebben bijvoorbeeld belang bij veilige plekken om over te steken.
Deze belangen laten zich vertalen naar deze opgaven:

- Het vergroten van verkeersveiligheid op, langs en kruisingen met de N279
- Naar nul verkeersslachtoffers
- …

Overige belangen

Naast de inhoudelijke belangen, die hierboven zijn genoemd, zijn er procesmatige belangen zoals voortgang in het project, optimaal draagvlak, voldoen aan wettelijke eisen en verantwoord omgaan met financiële middelen. Deze belangen laten zich vertalen naar deze opgaven:

- Kosten en baten in beeld brengen
- Processen parallel laten lopen
- Bevorderen draagvlak bij bewoners en dorpsraden
- Zorgvuldige procedures en onderzoeken inrichten
- Proces afstemmen met opgaven en gebiedsontwikkelingen in de omgeving
- …

H6| Scope: in, aan of buiten project N279

In dit hoofdstuk stellen we de scope scherp: wat past in het project N279 en wat (nog) niet? In de loop van het proces kan de scope wijzigen door nieuwe belangen en opgaven. Dit moet in de volgende fase verder worden uitgewerkt en verkend. Hierdoor ontstaat een beeld van de aard en de omvang van de knelpunten en het oplossend vermogen van maatregelen op systeem- en locatieniveau. In essentie is de aanpak een iteratief proces waarbij we ('op en neer dansend tussen de schalen') telkens heen en weer laveren tussen het lokale en het gebiedsniveau, en tussen oplossingsrichtingen en belangen.

6.1 In, aan of buiten het project N279

Het afstemmen van belangen tussen de schalen betekent dat de scope van het project gedurende het project groter of kleiner kan worden. Het toevoegen van lokale of grotere schaalopgaven of het apart nemen van projecten en het uitvoeren in een parallel proces zal zeker in een Brede belangenbenadering met enige regelmaat voorkomen. Dit is ook de kracht van de brede betrokkenheid en de focus op de vele belangen (zie afbeelding 7). In het groene vlak staan de opgaven die 'in het project' N279 vallen. Hier vindt gezamenlijke aansturing plaats en wordt projectbudget aan besteed. Daarbij zou uitkomst van de Brede belangenbenadering kunnen zijn dat lokale of bovenregionale opgaven deels binnen het project vallen (groene vlak). De opgaven 'aan het project' staan in het blauwe vlak. Vanuit de gezamenlijke aansturing wordt de samenhang bewaakt (rode pijl). Tenslotte zijn er opgaven die buiten het project vallen (witte vlak).



Afbeelding 7: Opgaven in, aan of buiten het project

In het project zitten primair opgaven die direct raken aan de doelen voor de weg N279 en die ook met maatregelen aan of nabij de N279 zijn op te lossen (of waarmee een bijdrage wordt geleverd). Ook horen maatregelen in het project die een maatregel in het project moeten mitigeren of compenseren. Zeker waar dit wettelijk verplicht is en verder waar partijen dit redelijk achten (bijvoorbeeld gelet op een betrokken belang). Dergelijke maatregelen worden betaald vanuit het projectbudget en de aansturing vindt plaats door de projectorganisatie.

Aan het project zijn opgaven gekoppeld die niet direct raken aan doelen voor de weg N279, maar waarbij het bijvoorbeeld vanuit de belangen of inhoudelijke samenhang wenselijk is dat er afstemming is of procesmatige volgordelijkheid.
Daarbij past dat de bestuurlijke opdrachtgevers voor het project (de stuurgroep N279) oog houden hoe de voortgang is op deze opgaven. Opgaven aan het project vallen buiten het projectbudget en projectorganisatie.

Buiten het project vallen opgaven die duidelijk op een andere tafel liggen of in een ander project worden opgepakt. Het is hierbij niet noodzakelijk om een koppeling aan te brengen zoals bij opgaven 'aan het project' wel het geval is. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen rekening mee wordt gehouden.

6.2 Specifieke vraagstukken

Tijdens deze heroriëntatiefase kwamen ook een aantal vraagstukken nabij de N279 naar voren die specifieke aandacht vragen in de vervolgfasen. Dat is bijvoorbeeld zo vanwege een bijzondere afhankelijkheid, of omdat kan worden verwacht dat er een weging van belangen gemaakt moet worden. Dit kan ook betekenis hebben voor de scope. In deze paragraaf lichten we deze toe.

6.2.1 Passage Veghel en A50

In Veghel ligt een brede afweging van belangen voor. Veghel kent een groot economisch belang met zijn vele grote bedrijven voor wie bereikbaarheid naar de regio en de rest van het land van belang zijn. De N279 vervult hierin een belangrijke rol, omdat deze aansluit op de A50 en verkeer uit het zuiden via de N279 zijn weg naar de bedrijventerreinen vindt. Daarnaast vervult de N279 ook een rol in de interne ontsluiting binnen de kern Veghel.

De N279 doorsnijdt Veghel waardoor de leefbaarheid onder druk staat. Verder is sprake van een aantal gebiedsontwikkelingen, met name bij de Rembrandtlaan, waarbij gekeken dient te worden naar de effecten van maatregelen op de N279. Er staan woningen die al een forse geluidsbelasting kennen.
In de huidige situatie 'stroopt' bij Veghel het verkeer op drukke momenten op, met name bij de kruispunten, de verkeersafwikkeling op de zijwegen en de aansluitingen op de A50. Voor Veghel is het daarom in het bijzonder van belang dat de (nieuwe) N279 niet zodanig gaat functioneren dat deze een groot negatief effect heeft op de leefbaarheid en bereikbaar voor Veghel.

Het huidige tracé van de N279 kan een bepaalde groei slechts ten dele opvangen. Bij een grotere groei komt de vraag op of alternatieve ontsluitingsstructuren van met name de werkgebieden niet aan de orde moeten komen. Een onderzoek naar toekomstige verkeersstromen, naar de rol die de N279 hierin vervult, en alternatieven, dient inzicht te geven in de opties die er zijn.

De situatie in Veghel is ook afhankelijk van de A50; stroomt de A50 beter door, dan is er minder terugslag op de N279. De A50 is een rijksweg en aanpassingen aan een rijksweg lopen via het MIRT-programma. Opname in het MIRT-programma kent een lang proces. Dat is een reden om de A50 te zien als een opgave 'buiten het project'.

6.2.2 Kruising N279 bij Erpsebrug bij Keldonk

De kruising van de N279 met de Morgenstraat en de Erpsebrug is filegevoelig en bovendien is de veiligheid van de drukke gelijkvloerse kruising een risico. Rijkswaterstaat heeft belang bij veilige doorstroming van het vaarverkeer op de Zuid-Willemsvaart. Een mogelijke andere inrichting van het wegprofiel en de kruising heeft effect op de ruimte, en dit raakt aan het belang van de landschappelijke kwaliteit en mogelijk van individuele grondeigenaren.

De Erpsebrug is eigendom van Rijkswaterstaat. Op korte termijn is de brug toe aan groot onderhoud of vervanging. Dit is uitgesteld, omdat in het vorige plan werd ingezet op een vaste oeververbinding. Hier is relevant welke keuze voor de N279 wordt gemaakt en vice versa. Ook de termijn waarin de N279 wordt aangepakt is daarbij relevant.

Het is denkbaar dat de Erpsebrug 'in het project' wordt gebracht als er een goede, integrale oplossing mogelijk is. Het projectbudget zou dan vergroot kunnen worden door een bijdrage van Rijkswaterstaat.

In het beekdal van de Aa bereidt het waterschap maatregelen voor om aan de KRW-opgave te kunnen voldoen. Deze kunnen raken aan de weg. Als de werkzaamheden bij Aa-dal en Goorloop in de tijd eerder worden uitgevoerd dan een aanpassing van de weg, zijn die een randvoorwaarde voor inpassing geworden. Zeker bij deze kruising is er interactie met het verkeer in Veghel.
Dit zijn voorbeelden van maatregelen die nu 'buiten het project' vallen, maar waar kan blijken dat deze 'aan' of zelfs 'in' het project geregeld moeten worden.

6.2.3 De oversteek Beekse Brug bij Beek en Donk

De N615 is als 'bundelroute' relevant voor de N279. De Beekse Brug ligt op de N615 en is in de huidige situatie een knelpunt in de doorstroming, inclusief effecten op de leefbaarheid in Beek en Donk. Er loopt al een apart proces voor de bundelroutes Zuidoost-Brabant om dit aan te pakken. De bundelroutes vallen daarom 'buiten het project'.

Voor de gemeente Laarbeek, en gebruikers van de N615, is het aanpakken van de Beekse Brug belangrijk. Het is daarom van belang dat de plannen op elkaar worden afgestemd en dat zowel op het dossier Beekse Brug als op het project N279 voortgang is. De bedoeling is dat beide projecten elkaar versterken en niet tegenwerken. De intentie is dat besluitvorming van de beide (afzonderlijke) projecten op elkaar wordt

afgestemd; mocht de situatie zich voordoen dat de voortgang van een van beide projecten zodanig is dat besluitvorming mogelijk is terwijl in het andere project die besluitvorming nog niet kan plaatsvinden dan hoeft dit de besluitvorming niet in de weg te staan.

6.2.4 Aansluitingen bij Gemert en Beek en Donk op de N272 en N615

Bij Beek en Donk sluiten de N272 en de N615 in de huidige situatie met een rotonde aan op de N279. Dit is een knelpunt in de verkeersafwikkeling met name tijdens de spitsen, en raakt dus aan het belang van bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Dit valt dus in het project.

6.2.5 Passage Helmond

De N279 passeert Helmond grotendeels aan de oostzijde en vormt in die zin een ruimtelijke grens voor Helmond. De wijk Dierdonk ligt aan de 'andere kant' van de N279 en het kanaal. De leefbaarheid voor de aanliggende wijken is voor Helmond een belangrijk aspect. Een zorgvuldige afweging over het tracé van de N279 ter hoogte van Dierdonk is noodzakelijk.

De N607 sluit in Helmond aan op de N279. Dit is tevens de aansluiting voor het dorp Bakel. Deze aansluiting wordt in het project meegenomen met als specifieke aandachtspunten de afwikkeling van het verkeer op de rotonde tijdens de spitsen en de verkeersveiligheid.

In het kader van de verstedelijkingsstrategie van de Brainportregio zet Helmond in op een impuls voor de ontwikkeling van het gebied rondom het station en het centrum. Hier wordt ingezet op een hoogstedelijk woonmilieu met ca. 10.000 nieuwe woningen en een stedelijk werkmilieu in combinatie met maatregelen gericht op een mobiliteitstransitie waarbij mensen worden verleid meer gebruik van fiets en OV te maken. Momenteel doorkruist de N270 het centrum van Helmond; dit heeft negatieve gevolgen voor leefbaarheid, doorstroming en veiligheid. In het licht van de verstedelijkingsopgave en een impuls van de leefbaarheid denkt Helmond na over een andere functie van de N270. Eén van de mogelijkheden is dat doorgaand verkeer niet meer door Helmond wordt geleid. Dit zou betekenen dat de N279 een andere rol zou gaan vervullen; deze fungeert dan nog meer als 'rondweg'. Dat betekent ook dat heel nadrukkelijk gekeken moet worden naar de effecten en mogelijke maatregelen voor de passage Dierdonk (vanuit de belangen van leefbaarheid, landschappelijke inpassing, waterberging), de belangen van omliggende kernen, de aansluiting van de N279 en de N270 (inclusief de effecten verder op de N270) en een mogelijk alternatieve verbinding vanaf de kruising Rochadeweg richting A67 (al dan niet via een zuidelijke ontsluitingsweg richting N612).

Bovengenoemde opgave is dermate complex dat er een goed onderscheid nodig is wat 'in' of 'aan' of 'buiten' het project wordt geregeld. Daarbij staat voorop dat de passage van de N279 in Helmond eerst in het licht van de regionale functie bezien wordt. Er zal

onderzocht moeten worden welke invloed de opgaven in Helmond hebben op de N279. Dan moet worden bepaald of maatregelen aan de N279 in het project kunnen of dat er zodanig interactie met andere opgaven is dat er een separaat traject gestart moet worden.

6.2.6 Overige grote aansluitingen N279

Behalve de al genoemde locaties, zijn er langs de N279 plekken waar N-wegen of belangrijke lokale wegen aantakken op de N279 (zoals de rotonde Boerdonk). Ook hier moet een afweging tussen verschillende belangen gemaakt worden.

6.2.7 Aansluitingen N279 op A50 en A67

De kruispunten en de aansluitingen op de A50 en de A67 zijn filekiemen. Specifiek in Veghel en Asten/Ommel is het in het bijzonder van belang dat verkeer op deze aansluitingen goed wordt afgewikkeld. De rijkswegen vallen onder het domein van Rijkswaterstaat. Voor de rijkswegen is van belang dat aansluitingen niet leiden tot file op de rijksweg (bijvoorbeeld door stilstaand verkeer richting de afslag).

De verkeersafwikkeling op de aansluitingen hangt mede af van de doorstroming op de rijkswegen. File op de rijkswegen kan zo terugslaan op de N279. Het is daarom van belang inzicht te krijgen in het verkeer op de rijksweg. Vooralsnog is er bij het Rijk geen concreet voornemen om deze delen van de A50 en A67 aan te pakken.

De rijkswegen vallen onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat (als wegbeheerder en eigenaar). Als er maatregelen nodig zijn die de inrichting van de rijksweg veranderen, is dat een extra complexiteit. Dat zou aanleiding kunnen zijn dit ‘aan’ of ‘buiten’ het project te regelen of andere maatregelen te treffen.

6.2.8 Ontwikkelingen op het rijkswegennet (A50 en A67)

Op het bovenregionale schaalniveau maakt de N279 deel uit van een netwerk met de A50 en de A67. Maatregelen (of het ontbreken daarvan) op deze rijkswegen hebben impact op de intensiteiten en op de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze gemeenten. De sleutel voor een oplossing ligt buiten de N279 en daar zit een belemmering. De planvoorbereiding van de aanpak van de A67 tussen Leenderheide en Geldrop is stilgelegd, omdat er bij het ministerie onvoldoende capaciteit is om de benodigde berekeningen te doen naar de stikstofdepositie. Voor de A50 en de A67 bij Asten staat nog geen concreet project op de planning. Het BBMA moet voor de N279 uitwijzen wat het (gemodelleerde) effect is van het al dan niet nemen van maatregelen (ook op lange termijn) op de A67 en A50, bijvoorbeeld capaciteitsvergroting.

Bovendien vragen de aansluitingen van de N279 op de A67 (bij Ommel-Asten) en de A50 (bij Veghel) aandacht. De afslagen van de rijksweg zelf vallen in beginsel niet in de scope van dit project, omdat het inrichting van een rijksweg betreft. Het is dan wellicht wel nodig om hier afspraken over te maken of alsnog te besluiten om dit onderdeel te

maken van het project (bijvoorbeeld in een gezamenlijk projectonderdeel met Rijkswaterstaat).

6.2.9 Het succes van beleidsmaatregelen en de mobiliteitstransitie

Ook zal rekening worden gehouden met beleidsmatige keuzes, rekening rijden, het succes van de mobiliteitstransitie, en van de verstedelijkingsgroei in Zuidoost-Brabant/de Brainportregio). De mobiliteitstransitie heeft invloed op het verkeer in de regio, maar niet in ieder gebied in dezelfde mate. Op deze maatregelen kan geen invloed worden uitgeoefend vanuit dit project. In het project kunnen wel aanvullende maatregelen worden afgesproken als dit een bijdrage levert aan de doelen.

6.2.10 Overige opgaven

Tenslotte zijn er diverse, meer algemene opgaven hieronder weergegeven. Hier geldt dat deze indeling gedurende het project kunnen wijzigen.

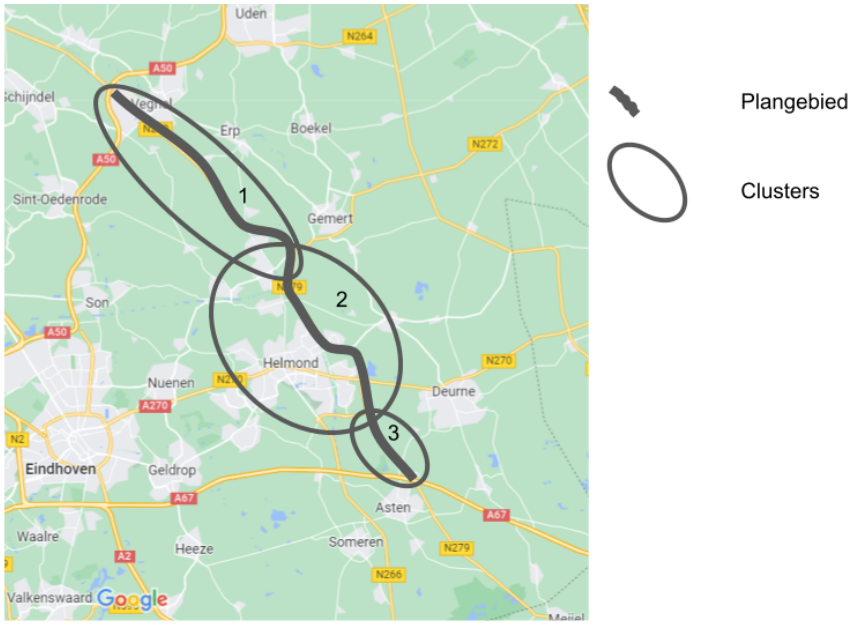
Belangen allen	**Opgaven:** zwart: in project N279 bruin: aan project N279 blauw: buiten project N279
Leefbaarheid	
Leefbaarheid bewoners (zeer diverse effecten afhankelijk van de oplossingen), m.n. wat betreft geluid, lucht en oversteekbaarheid/doorsnijding grondgebied Leefbaarheid, veiligheid, geluid en lucht van de N279 zelf Ruimtelijke kwaliteit langs N279 Klimaat en duurzaamheid Ontsnippering natuur	Voorkomen, mitigeren of compenseren milieuhinder Verbeteren ruimtelijke kwaliteit langs en en duurzame inrichting van tracé N279 (klimaatadaptief, circulair, klimaatneutraal) Voorkomen extra barrierewerking door N279 Voorkomen nieuwe doorsnijdingen van recreatieve routes door N279 Versterken van blauw/groene structuren Versterken biodiversiteit als meekoppelkans met N279 Proces afstemmen op KRW en gebiedsontwikkelingen Verbeteren verkeersafwikkeling A67 Verminderen sluipverkeer door kernen en voorkomen nieuw sluipverkeer
Bereikbaarheid	
Geen ongewenst verkeer/verkeersaantrekkende werking van de N279 en aansluitende of parallelle wegen Bereikbaarheid van bedrijven/bedrijventerreinen Bereikbaarheid voor landbouwverkeer Bereikbaarheid voor langzaam verkeer Betrouwbare aanrijtijden hulpdiensten	Verbeteren van de bereikbaarheid Verbeteren multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen en (woon)kernen Herstellen/behouden van goede oeververbinding Erpsebrug Verbeteren fietsnetwerk en openbaar vervoer

Bereikbaarheid voor toerisme	
Veiligheid	
Geen verkeersslachtoffers	Naar nul verkeersslachtoffers Het vergroten van verkeersveiligheid op, langs en kruisingen met de N279
Overig	
Financieel belang (kosten/baten) Voortgang behouden Draagvlak	Kosten en baten in beeld brengen Processen parallel laten lopen Bevorderen draagvlak bij bewoners en dorpsraden Zorgvuldige procedures en onderzoeken inrichten Proces afstemmen met opgaven en gebiedsontwikkelingen in de omgeving

6.3 Ordening in clusters van opgaven

De voorgaande paragraaf laat duidelijke verschillen in complexiteit zien. Ook tekent zich daarin een ruimtelijk onderscheid af tussen gebieden. We hebben hiertoe een ordening gemaakt in drie clusters van opgaven die tezamen de totale N279 Veghel-Asten beslaan zijn. Dit zijn:

1. Veghel tot en met grote rotonde Gemert (N272)
2. Tracé- en inpassingskeuzes N279 vanaf rotonde Gemert tot en met Rochadeweg (in samenhang met het herontwerp stedelijk verkeerssysteem Helmond)
3. Ten zuiden van Rochadeweg tot aansluiting A67 Asten (zie afbeelding 8).



Afbeelding 8: illustratie drie deeltrajecten(indicatief)

Deze clustering werkt door in de werksystematiek, en die is als volgt:

- Start met een strategie voor gehele N279 / overall visie
- Vervolgens parallelle uitwerking van de drie deeltrajecten met tussentijdse integratie cq afstemming
- Korte-termijnmaatregelen in beeld per deeltraject.

6.4 Breed palet aan oplossingsrichtingen

Gelet op de belangen op de verschillende schaalniveaus kan op dit moment nog geen maatregel worden uitgesloten. We gaan daarom voor de vervolgfasen uit van een breed palet aan mogelijkheden, variërend tussen:

1. geen uitbreiding van configuratie en geen aanvullende maatregelen treffen;
2. verbetering van het bestaande 1x2 tracé;
3. grotere infrastructurele maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld het aanleggen van omleidingen of uitbreiding van configuratie door 2x2 over het gehele tracé, al dan niet in combinatie met het oplossen van één of meer specifieke opgaven.

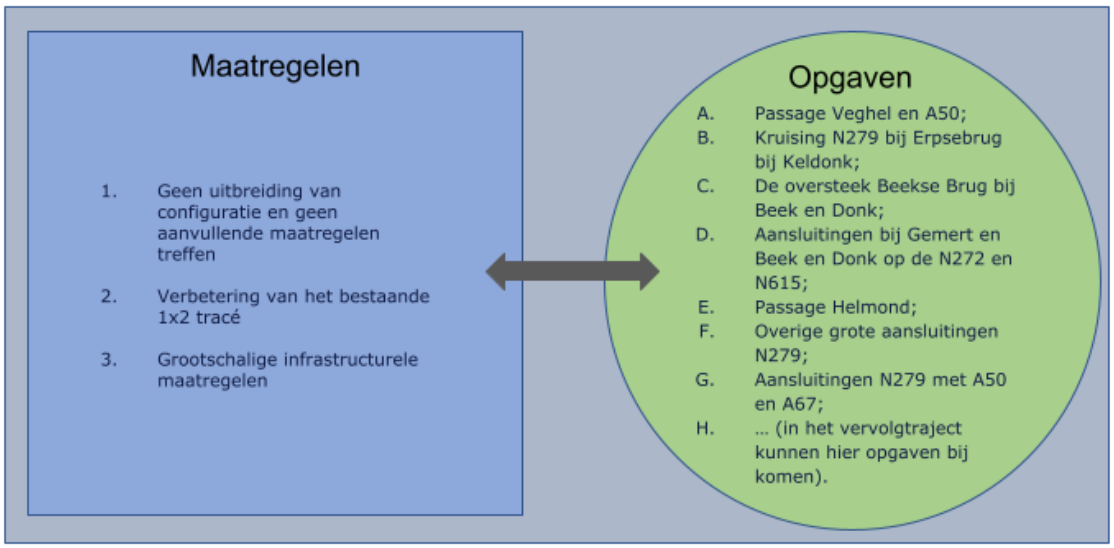
Ad. 1 Dit houdt in dat er geen wijzigingen plaatsvinden aan de configuratie van de weg. Dat kan bijvoorbeeld (in theorie) zijn, omdat uit onderzoek blijkt dat knelpunten zich oplossen door ontwikkelingen buiten het project. In deze optie zitten qua maatregel hooguit zaken als verkeersmanagement, fiets, OV, werkgeversbenadering, hubs.

Ad. 2 Hierbij is sprake van verbetering van het bestaande tracé. Momenteel is sprake van een 1 x 2 trace (dwz een rijbaan met 2 rijstroken met dubbele asmarkering). Oplossingsrichtingen worden gezocht ter plaatse van het huidige tracé, bijvoorbeeld

met een 2x1 inrichting (d.w.z. rijbanen met elk één rijstrook en middenberm). Bij deze mogelijkheid zou je ook kunnen denken aan ongelijkvloerse aansluitingen voor voetganger, fiets of auto.

Ad. 3 Hierbij worden oplossingsrichtingen beschouwd in de vorm van omleidingen (zoals de omleiding Dierdonk in de 'oude' plannen), maar ook de opwaardering van het gehele tracé (of grote delen hiervan) naar een 2x2 oplossing zijn mogelijk.
Uit de studie kan overigens blijken dat op basis van een afweging van alle belangen een combinatie van maatregelen uit verschillende opties het meest passend is.

Het is goed denkbaar dat een maatregel een oplossing biedt voor een belang op het ene schaalniveau, maar nadelig is voor een belang op het andere. Hier moet oog voor blijven. Daarbij kan een uitkomst bijvoorbeeld zijn dat een individueel lokaal belang in de afweging minder groot wordt geacht dan een algemeen regionaal belang, bijvoorbeeld als een goede oplossing voor verkeersafwikkeling raakt aan een individueel belang van een grondeigenaar. In het kader van de Brede belangenbenadering is het dan gewenst dat wel wordt gekeken naar hoe wel aan dit lokale belang tegemoet kan worden gekomen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen zijn door een maatregel 'in het project' op te nemen of toch andere maatregelen te treffen. In dit voorbeeld zou dat kunnen gaan om een ruil van grond of verhuizing.



Afbeelding 9: Relatie tussen maatregelen en belangen

H7 | Stappenplan

Met het stappenplan navigeren we door het project N279. We hebben de stappen in de tijd gezet. Voor dit plan van aanpak is niet zozeer van belang hoe werkzaamheden exact worden ingedeeld per fase, maar vooral wat de stappen zijn die gezet worden om tot het resultaat te komen. Er zijn een aantal stappen die een go/no-go-beslissing vragen. In dit hoofdstuk en in hoofdstuk 8 zijn de eerstvolgende stappen uitgewerkt die in Q1 2023 zullen lopen.

7.1 Stappen in de tijd

We onderscheiden hieronder de stappen die grofweg gezet moeten worden om uiteindelijk tot realisatie van maatregelen te komen (zie afbeelding 9). Daarbij is niet exact aangesloten bij gedefinieerde fasen uit bijvoorbeeld de procedure voor een PIP (na de Omgevingswet: projectbesluit).

	Stap	**Wat**	**Hoe**	**Product(en)**
heden	1. Heroriëntatie	Belangen in beeld Eerste afbakening Aanpak opstellen	Delen kennis, eerste inzicht belangen (BBB)	Plan van aanpak
Q1 2023	2. Werkplan voor de totale N279 Veghel-Asten	Uitwerken samenwerking en participatie (BBB)	Werkzaamheden beschrijven Participatie uitwerken	Participatie- en communicatieplan Aanbesteding onderzoeken
Q1-Q4 2023	3. Onderzoeken voor de totale N279 Veghel-Asten en voor de clusters en korte-termijnmaatregelen	Inzicht in opgave Inzicht in oplossingen Scope nader invullen	Onderzoek doen Participatie met stakeholders, belangen volledig krijgen (BBB)	Rapport(en) Planstudie(s)
Q4 2023	4. Belangen wegen	Clustering Keuze (richtingen) voor oplossingen N279 Uitgewerkte opties korte-termijnmaatregelen	Belangen wegen, participatie (BBB)	Voorkeursoptie(s)
Q4 2023	5. Afspraken over de totale N279 Veghel-Asten inclusief clusters en korte-termijnmaatregelen	Scope Wijze van samenwerking Opdrachtgever-schap Kostenverdeling	Afspraken maken	Gebiedsakkoord of overeenkomst

?	6. Plan uitwerken voor de totale N279 Veghel-Asten en voor de clusters en/of korte-termijnmaatregelen	Uitwerken voorkeurs-optie(s)	Ontwerp uitwerken, meekoppelkansen in beeld	Plan(nen)
?	7. Planologische procedure(s) voor N279 Veghel-Asten en/of voor de clusters en/of korte-termijnmaatregelen	Planologische toestemming verkrijgen	Procedure met wettelijke inspraak en beroepsmogelijk-heden	Planologisch besluit(en)
?	8. Uitvoering	Realisatie van maatregelen	Uitvoerings-strategie uitwerken, aanbesteding, uitvoering,	PvE Nieuwe N279
	9. Nazorg	Bewaken en evalueren resultaat	Beheer en onderhoud Monitoring	

Afbeelding 9: Stappen in het project

We lichten hieronder de verschillende stappen toe.

1. Heroriëntatie
Deze stap is het begin van de Brede belangenbenadering, die in 2022 is gestart. Dit plan van aanpak is het product van deze stap. Partijen moeten beslissen of ze hiermee verdergaan (dit is een go/no-go-moment). Deze stap eindigt met de *vaststelling* van het plan van aanpak door Gedeputeerde Staten, de colleges van burgemeester en wethouders en het dagelijks bestuur van het waterschap,
omdat we daarmee tot uitdrukking brengen dat partijen *het proces* gezamenlijk willen voortzetten en we ons *voor dit proces* ook gezamenlijk verantwoordelijk voelen. Dit besluit houdt niet in dat (alle) partijen ook financieel, juridisch of als opdrachtgever verantwoordelijk worden voor de N279. Dergelijke afspraken volgen pas later.

2. Werkplan
Deze stap ziet op het uitwerken van het plan van aanpak in een concreet werkplan met een beschrijving van de werkzaamheden. Denk daarbij aan:

- het voorbereiden van de aanbesteding van de onderzoeken, door onder meer het opstellen van een uitvraag (en dus het formuleren van de exacte onderzoeksvragen). Het verzamelen van alle relevante informatie hoort hier ook bij;
- planning;
- participatie- en communicatieplan.

Aanbesteding kan maar door één partij per opdracht worden gedaan. Bepaal onderling welke partij dit (per opdracht) op zich neemt.

3. Onderzoeken, 4. Belangen wegen en 5. Afspraken maken
Het streven is om in 2023 deze stappen af te ronden.

In deze stappen is er veel ruimte voor participatie, in het kader van het gezamenlijk zoeken naar feiten en oplossingsrichtingen. Het is daarom van belang om zo snel mogelijk alle belangen in beeld te krijgen, voor zover dit nog niet het geval was. Deze stap is daarom een belangrijk onderdeel van de Brede belangenbenadering. Resultaat daarvan moet zijn dat alle betrokken belangen in beeld zijn en dat onderling inzicht is in de beweegredenen achter die belangen.

De onderzoeken in 2023 lopen in een aantal sporen, waarbij op diverse punten onderlinge interactie is. De clustering van de opgaven (zie 6.3) werkt door in de opzet van de onderzoeken: 1) op het niveau van de N279, bijvoorbeeld naar de verkeersontwikkeling en landelijke kwaliteiten 2) korte-termijnmaatregelen en 3) specifieke clusters zoals Veghel en Helmond.

Diverse onderzoeken kunnen direct starten. In het verkeersonderzoek wordt eerst de autonome situatie in 2030 en 2040 in beeld gebracht. Dat begint altijd met inzicht op het niveau van de N279: dit geeft aan waar knelpunten liggen. Daarop worden gevoeligheidsanalyses gedaan hoe deze autonome situatie eruit ziet met extra verstedelijkingsambities en bij extra inzet op de mobiliteitstransitie. Dit geeft al een eerste beeld van de omvang van de problematiek. Deze eerste stap is snel te zetten. Vervolgens wordt het oplossend vermogen van aanpassing van de weg op niveau van het plangebied gemodelleerd. Denk daarbij aan een volledige of gedeeltelijke 2x2 of 2x1.

Daarna wordt apart ingezoomd op de situaties in de drie deeltrajecten. Daarbij is tenminste het doel om de onderzoeksvragen voor een vervolgstudie te formuleren. De verwachting is namelijk dat sommige deeltrajecten dermate complex zijn dat het niet in een half jaar lukt om tot een volledig gedragen en te financieren pakket te komen. Mocht de oplossingsrichting wel evident blijken te zijn, kan dit uiteraard anders worden.

Parallel deze eerste stap in het verkeersonderzoek zal ook in beeld worden gebracht hoe het zit met de verkeersveiligheid,sluipverkeer en de globale impact op de leefbaarheid op regionaal en lokale schaalniveau. Zo wordt direct gestart met onderzoeken die niet afhankelijk zijn van andere uitkomsten. Zoals naar de landschappelijke kwaliteit, de kansen voor natuurontwikkeling en klimaatadaptatie en meekoppelkansen.

Er wordt ook direct gestart met onderzoek naar ‘korte-termijn’ maatregelen. We noemen een maatregel ‘korte-termijn’ als deze 1) past binnen iedere toekomstige dimensionering van de weg, 2) geen significante negatieve effecten heeft op de rest van de N279 en 3) qua kosten aanvaardbaar zijn, afgezet tegen de impact en het

projectbudget, en 4) gescheiden van de totaalaanpak van de N279 relatief snel uitvoerbaar zijn.

Er is een aantal plekken langs de N279 in beeld als potentiële korte-termijnmaatregel:

- In- en uitrit Van der Broek in Veghel niet meer op N279 ontsluiten
- Eetcafé De Sluis (in- en uitrit verwijderen, mogelijk ook aansluiting Sluisweg)
- Aansluiting N279/Boerdonk verbeteren
- Aansluiting N279/Gemertseweg verbeteren
- Koude oversteek Vlierdense Bosdijk/Rijntjesdijk aanpakken
- Koude oversteek Oostappensedijk aanpakken
- Aansluiting N279 op A67 (OWN)

In het onderzoek naar de korte-termijnmaatregelen wordt nog uitgegaan van verschillende opties voor de configuratie. Dit levert extra onderzoekskosten op, maar dit is aanvaardbaar in het licht van de wens om tempo te maken. Per korte-termijnmaatregel resulteert dit onderzoek in één of meer opties.

Belangen wegen
De onderzoeken moeten inzicht opleveren in de opgaven en een palet aan mogelijke oplossingsrichtingen. Deze worden in het licht van de betrokken belangen gewogen. Zeker bij deze stap is het belangrijk om niet te spreken vanuit een standpunt (ik wil oplossing X), maar vanuit het belang (ik wil graag bereiken dat ...).

Afspraken maken
Er wordt toegewerkt naar een gezamenlijk toekomstbeeld voor de N279. Dit toekomstbeeld ziet op de functionaliteit op de korte, middellange en lange termijn. Deze afweging vindt plaats op basis van de inzichten van onderzoeken, de betrokken belangen en politieke weging. Kernvraag daarbij is welke balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt gekozen en welke configuratie daar op hoofdlijnen bij hoort (variërend tussen 1x2 en 2x2). Vervolgens valt een beslissing of en hoe het project wordt opgeknipt in verschillende onderdelen. We bepalen wat we in en wat we aan het project regelen.

Deze beslissingen moeten bestendigd worden in een solide afspraak tussen de betrokken partijen. De naam van deze afspraak (gebiedsakkoord, convenant, bestuursovereenkomst, enz.) is niet zozeer van belang. Het gaat erom dat de afspraak de basis vormt voor de samenwerking na deze stap. De afspraak bevat niet alleen het pakket aan maatregelen, maar ook de keuze voor het opdrachtgeverschap, de financiële bijdragen van de partijen en spelregels voor de vervolgstappen (denk daarbij aan de planologische procedure of het omgaan met risico’s en afhankelijkheden).

Er moet dus ook een afspraak komen over de governance van de realisatie- en nazorgfase van het project. Afhankelijk van de maatregelen is het denkbaar dat de

realisatie van de N279 aan te pakken is als één project. Dit lijkt dan op de aanpak zoals eerder bij het PIP.

Als deze maatregelen qua tijd, ligging, planologische mogelijkheden of opdrachtgever ver uit elkaar liggen, kan een programmatische aanpak meer voor de hand liggen. Dit zou het geval kunnen zijn als er korte-termijnmaatregelen' naar voren komen. Er moeten dan al eerder afspraken gemaakt om bijvoorbeeld te waarborgen dat alle projecten uitgevoerd worden en afspraken over hoe het budget over de projecten moet worden verdeeld.

6. Plan uitwerken
In deze stap wordt het pakket aan maatregelen uitgewerkt tot een of meer plannen die dat voldoende inhoud hebben om de wettelijke planologische procedure in te gaan. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het uitwerken van een ontwerp of het doen van nader onderzoek.

De manier van uitwerken is sterk afhankelijk van de vorige stap. Als wordt gekozen voor een integrale aanpak zonder aparte korte-termijnmaatregelen, dan volgt één planproces waarin alle onderdelen tegelijk en op hetzelfde niveau worden uitgewerkt. Als voor een duidelijke fasering wordt gekozen, dan volgen mogelijk meerdere parallel lopende sporen. Daarbij kunnen korte-termijnmaatregelen wellicht direct naar de stap van planologische procedures, terwijl voor complexe clusters nog een planstudie gaat lopen.

7. Planologische procedures
Deze stap is gericht op het verkrijgen van de benodigde planologische en juridische toestemmingen om met voldoende zekerheid de fase van realisatie in te gaan. bijvoorbeeld dat het maatregelenpakket past binnen het bestemmingsplan/omgevingsplan (al dan niet door dit te wijzigen of daarvan af te wijken).

Maatregelen aan de infrastructuur moeten passen binnen het bestemmingsplan (straks omgevingsplan). Als hiervan moet worden afgeweken, kan dit door een beslissing van de gemeente of de provincie. Als de provincie een dergelijk besluit neemt (zoals eerder het PIP), moet er een provinciaal belang zijn.

Zoals eerder vermeld, heeft de N279 zowel een regionale als bovenregionale betekenis. Als wordt gekozen voor een pakket met maatregelen op het grondgebied van meerdere gemeenten en als er een significante afwijking van bestemmingsplannen (of omgevingsplannen) nodig is, ligt inzet van het planologisch instrumentarium van de provincie het meest voor de hand. Er is hier duidelijk sprake van een provinciaal belang omdat het overwegend een provinciale weg met een bovengemeentelijk belang betreft. Inzet van het provinciaal instrumentarium borgt ook dat alle maatregelen tegelijk juridisch mogelijk worden. Richting de samenleving toont dit de samenhang binnen het pakket.

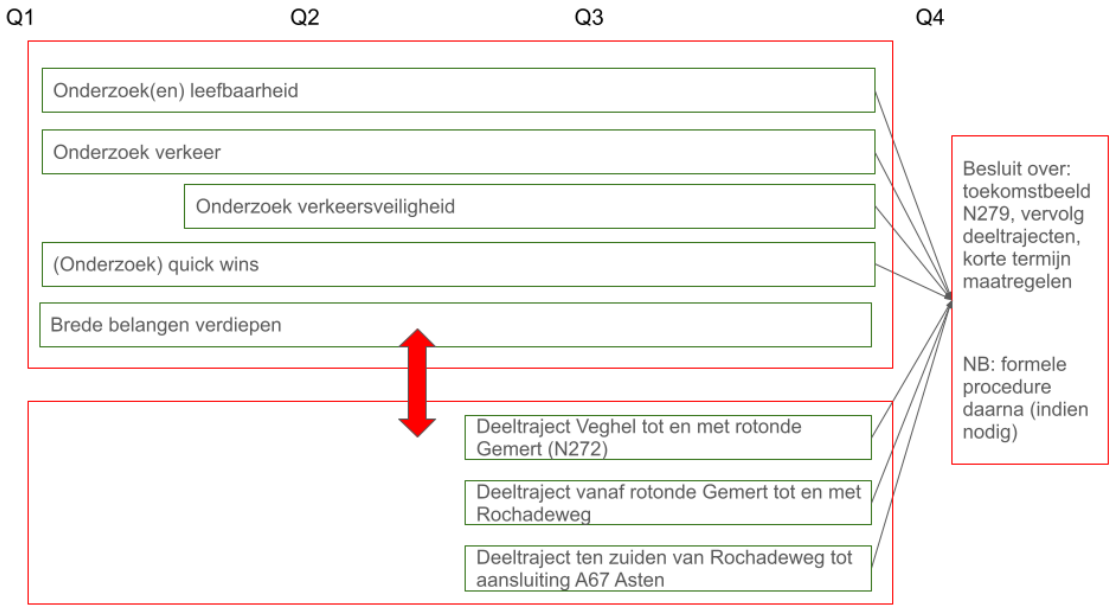
Redenen om te kiezen voor een gemeentelijk instrument kunnen liggen in de mogelijkheid dat maatregelen eenvoudig zijn te vergunnen door middel van een reguliere procedure (dat moet dan wel voor alle maatregelen gelden), of wanneer maatregelen in de fasering heel ver uit elkaar liggen en weinig invloed op de rest van het plangebied hebben. Dan nog geldt dat de provincie de aanvrager van de vergunning kan zijn (zie hoofdstuk 8).

8. Realisatie
Deze stap eindigt met de feitelijke realisatie van de maatregelen. De directe voorbereiding daarvan valt hier ook onder deze stap, maar kan in de praktijk ook los worden gezien. Dit betreft bijvoorbeeld een programma van eisen, voorafgaand aan de aanbesteding aan de partij die het werk zal uitvoeren, maar het kan ook gaan om nadere uitvoeringsovereenkomsten, bijvoorbeeld tussen de opdrachtgever en een bevoegd gezag.

9. Nazorg
Na realisatie van de maatregelen moeten deze beheerd en onderhouden worden. Daarnaast is het denkbaar dat er monitoring plaatsvindt of de beoogde doelen ook worden gerealiseerd.

7.2 Stappen 2023 in procesboom

De stappen voor 2023 zijn in onderstaande procesboom vertaald met daarbinnen de project-acties en keuzes.



H8 | Werkplan - Participatie

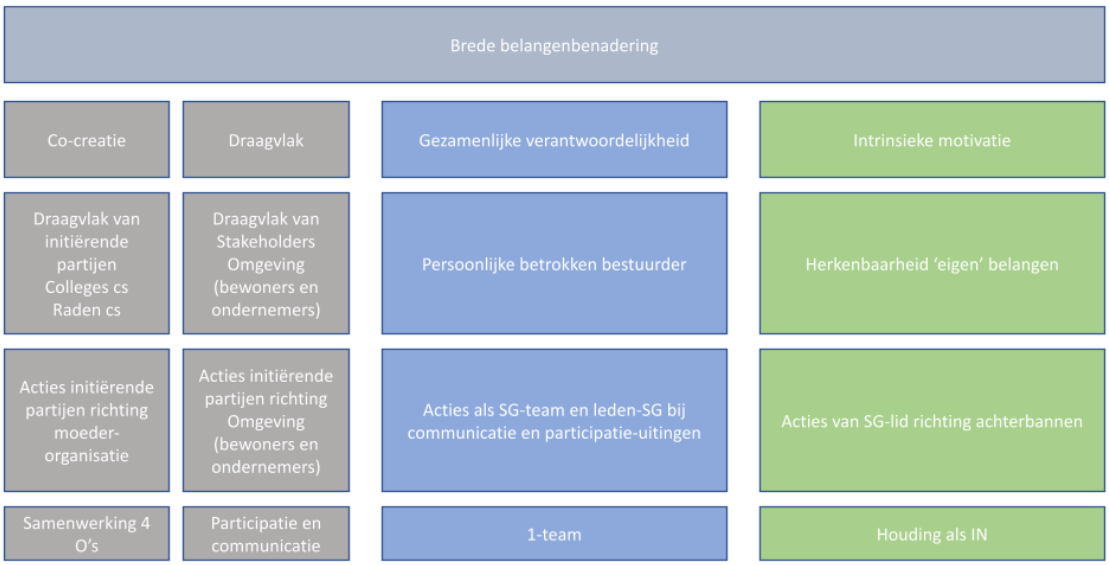
Leidende principes in de aanpak zijn tempo maken, zorgvuldigheid (uitlegbaar) en lokale en regionale betrokkenheid. In het participatieplan zullen zij de rode draad vormen. 'Er komen maatregelen aan de N279 Veghel-Asten'; de bewoners van dit Brabantse gebied horen het al zo lang. Velen zullen geen goede herinneringen hebben aan de processen en onzekerheid van de afgelopen jaren. We kiezen voor een andere aanpak, met andere doelen en een geactualiseerde navigatie.

8.1 Brede belangenbenadering uitgewerkt

Schurende momenten zijn moeilijk te voorkomen. Wel zien we een aantal randvoorwaarden die een goed proces ondersteunen. In situaties waarin burgers onderling verdeeld zijn over initiatieven in hun leefomgeving zijn deze randvoorwaarden des te meer van belang. De randvoorwaarden zijn:

1. goede communicatie. Belangrijk hierbij is dat de stuurgroep, maar ook de colleges en raden een gelijkgerichte ambitie en doel moeten uitstralen. Datzelfde geldt voor een duidelijke kaderstelling: zolang mensen en organisaties niet goed weten waarover ze kunnen meedenken en welke doelen en uitgangspunten niet ter discussie staan, is participatie bijzonder ingewikkeld;
2. goede antennes voor de wensen van betrokkenen. Dit is met name van belang als er tegengestelde wensen en belangen zijn. We stellen voor om afhankelijk van het moment en de inhoud een keuze te maken in belangengroeperingen;
3. mensen niet overvragen. Er zit een grens aan de belastbaarheid van burgers en die grens is snel bereikt als de stress van onderlinge conflicten groeit. Ook zien we dat de ideeën van een participatiesamenleving niet voor iedereen haalbaar zijn, wat betekent dat er op verschillende manieren moet worden gecommuniceerd.

Bij de Brede belangenbenadering staan co-creatie, breed draagvlak, begrip voor elkaars belangen, en het nemen van gezamenlijke verantwoordelijkheid centraal. Hiervoor is een helder participatieplan essentieel.



Afbeelding 10: Procesmatige doel-uitwerking

8.2 Participatieplan

Een goed initiatief vraagt om samenwerking en afstemming met inwoners, ondernemers, overheid en andere organisaties. Door kennis, ervaringen, perspectieven, belangen en creativiteit van inwoners of andere betrokkenen bij elkaar te brengen krijgen we inzicht in de belangen en ontstaan nieuwe inzichten. Dit vormt de kern van de Brede belangenbenadering. Participatie betekent dat belanghebbenden volwaardig deelnemen, omdat dat een meerwaarde heeft. Dit betekent overigens niet dat alle partijen het met elkaar eens moeten worden of dat de meeste belangen automatisch leiden tot een gewenste oplossingsrichting. Het gaat om de weging van belangen en het met elkaar in verband brengen van die belangen, opdat weloverwogen besluitvorming kan plaatsvinden.

To do:

- Wees helder over spelregels in bijeenkomsten en geef duidelijkheid over het proces, rollen en communicatie. Biedt participatiedeelnemers de gelegenheid om hun belangen en kennis te delen.
- Focus op het doel en stel gezamenlijk vast wat het doel is en wat leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid (kunnen) betekenen voor de aangrenzende gebieden (plangebied) en voor een breder gebied (onderzoeksgebied).
- Verbind en verbeter uitgangspunten en inzichten op basis van meningen van belanghebbenden.
- Hanteer de spelregel: ieders bijdrage doet ertoe en verdient het om naar geluisterd te worden.

- Stel gezamenlijk een participatieplan op (tijdens de stap werkplan) en stel dit bestuurlijk vast.

Participatieladder
Participatie kan op verschillende manieren: van informeren, raadplegen, adviseren tot co-produceren. De gekozen manier van participatie moet passen bij de fase, bij de N279 en bij de participanten. Het is belangrijk dat ieder die betrokken is bij een initiatief of project scherp heeft wat de verwachtingen zijn, welk niveau van participatie van toepassing is, én wat dat betekent. Helderheid en duidelijkheid vanaf de start voorkomen teleurstelling aan het eind en voorkomen discussie over het proces. Het is niet evident dat er voor het hele traject eenzelfde niveau van participatie van toepassing is. Het ophalen van de belangen (Brede belangenbenadering) is van een andere orde dan het verkennen van oplossingsrichtingen, waarna uitwerking van specifieke maatregelen aan bod komt.

Doelgroepen
Tijdens de heroriëntatie – waar dit plan van aanpak het resultaat van is – heeft eveneens participatie plaatsgevonden. Via een prelude is op lokaal niveau de samenleving geraadpleegd. Vanuit het collectief is een selecte groep regionale maatschappelijke organisaties geconsulteerd over zaken die van invloed zijn op het uitwerken van het plan van aanpak en daarmee op het proces van de Brede belangenbenadering.

In het vervolgproces wordt ook een derde schil betrokken, namelijk die van de omgeving met bewoners en belangstellenden. Dit maakt het participatieproces complex. Een Brede belangenbenadering zoekt immers de breedte op. Juist door de opgave van de N279 ook te verbreden van bereikbaarheidsvraagstuk naar een mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk wordt de uitdaging groter. De diversiteit aan doelgroepen zal verbreden. Dit biedt enerzijds kansen voor creatieve inzichten. Anderzijds zou dit kunnen leiden tot het vergroten van de tegenstellingen.

De samenhang tussen de verschillende fasen van het proces, de verschillende doelgroepen die daarbij participeren en het niveau van participatie in combinatie met een concrete kernvraag moet worden uitgedacht en uitgewerkt in het participatieplan. Uitgangspunt is dat (tenminste een aantal) deelnemende partijen van plan zijn om eigen participatietrajecten te organiseren om zo tot een lokale Brede Belangen Benadering te komen. Het voordeel van een gesprekstafel op lokaal niveau is dat er zo een breder geluid uit de deelgebieden ontstaat. Deze lokale participatietrajecten kunnen helpen om belangen te stroomlijnen maar treden nooit in de plaats van het betrekken / laten meedraaien van lokale stakeholdersgroepen in het totaalproject.

H9 | Onderzoeken

Een belangrijk onderdeel van de Brede belangenbenadering is het gezamenlijk doen van onderzoek, zodat partijen op basis van gedeelde feiten tot een oplossing kunnen komen. Dit onderzoek is ook onderdeel van de participatie. Hierbij is het belangrijk om bij onderzoek uit te gaan van objectieve criteria. De eerste stap is altijd om een scherp beeld te krijgen van wat het probleem nu in feite is.

Indachtig de Brede belangenbenadering worden daarbij de volgende spelregels gehanteerd:

- We doen zorgvuldig onderzoek.
- We staan open voor alle oplossingsrichtingen, mits deze samen een bepaalde mate van realiteitszin hebben.
- Er ligt al veel onderzoek, we kijken eerst naar wat daarvan bruikbaar is.
- We doen geen 'onderzoek om het onderzoek', maar nemen beslissingen als er voldoende informatie is om dit zorgvuldig te doen.
- We maken een milieueffectrapportage (MER) als dit juridisch nodig is. Dat geldt ook voor ander onderzoek dat volgt uit een wettelijke verplichting (zoals natuur- of watercompensatie). Dat betekent niet dat we geen breed onderzoek doen, maar we focussen ons op de betrokken belangen.
- Iets onderzoeken houdt niet per definitie in dat de uitkomsten ook in het pakket met uitvoeringsmaatregelen komen. Dat vraagt een weging van belangen en er zijn ook budgettaire grenzen.

Er zal interactie moeten zijn tussen de verschillende onderzoeken. Zo kan bijvoorbeeld uit de cijfers voor verkeer weer informatie komen over leefbaarheidsaspecten, of kan inzicht in de landschappelijke kwaliteit weer een rol spelen bij inpassing van een verkeerskundige oplossing. Bij het definiëren en uitzetten van de verschillende onderzoeksvragen houden we hier rekening mee, zodat we precies de balans bewaken tussen een te enge of te brede onderzoeksvraag.

9.1 Leefbaarheid

We doen onderzoek naar de bredere aspecten van leefbaarheid en gezondheid, zoals in hoofdstuk 4 staat genoemd. Daarbij kan worden gedacht aan:

- kwaliteiten van landschap en natuur in beeld brengen (hier liggen al veel stukken voor, zoals 'het Verhaal van de Aa' en landschapsplan N279 van Pouderoyen);
- kansen voor klimaatadaptatie;
- kansen voor het verminderen van de barrièrewerking N279 voor mens en dier;
- kansen voor betere ontsluiting van recreatieve gebieden (zoals de ontsluiting van Landschapspark Kloostereind en de Berken) in het licht van een leefomgeving die gezondheid bevordert.

Ten aanzien van de 'traditionele' onderzoeken over leefbaarheid, die zien op milieufactoren als geluid, luchtkwaliteit, bodem, enz. is al veel onderzoek gedaan voor het PIP. Deze worden waar nodig geactualiseerd of opnieuw uitgevoerd. Hiervoor geldt als norm wat juridisch vereist is en vanuit een goede ruimtelijke ordening.

9.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is geen doel op zich, maar faciliteert andere doelen. Het is daarom ook een onderdeel van leefbaarheid. In het onderzoek naar de bereikbaarheid wordt ook aandacht besteed aan het sluipverkeer door kernen en de bereikbaarheid van kernen die zeer afhankelijk zijn van de N279.

Naar aanleiding van eerdere onderzoeken is de verwachting dat het verkeer op de N279 zal toenemen. Voor alle doelen is het nodig om inzicht te krijgen in deze toekomstige ontwikkeling van het verkeer en te bekijken welke oplossingen mogelijk zijn bij knelpunten. Dit geeft informatie over de bereikbaarheid, maar ook over de leefbaarheid (zoals hinder van verkeer) en verkeersveiligheid (zoals aantal verkeersbewegingen bij een kruising). Ook is het relevant te weten welke onderlinge relaties er qua verkeersstromen zijn tussen verschillende kernen. Verkeersonderzoek is daarmee een belangrijk onderdeel van de vervolgaanpak. De verkeerscijfers zijn ook de basis voor de onderzoeken i.r.t. leefbaarheid en verkeersveiligheid (geluid, lucht, licht, trillingen, sluipverkeer, oversteekbaarheid, enz).

Spelregels voor het verkeersonderzoek zijn:

- We hanteren als basis het geactualiseerde BBMA2022-model en verifiëren de uitkomsten met andere beschikbare gegevens. Waar dit niet mogelijk is, wordt een onafhankelijk expert judgement gebruikt.
- Gegevens, uitgangspunten en aannames in het onderzoek zijn transparant, onderbouwd en samen vastgesteld.
- We accepteren dat een verkeersmodel de (toekomstige) werkelijkheid zo goed mogelijk benadert, maar nooit exact kan zijn.
- Het onderzoeksgebied volgt uit de drie gedefinieerde schaalniveaus. Op het hoogste schaalniveau zijn met name de rijkswegen A50 en A67 relevant.

Een belangrijk aspect van het verkeersonderzoek is het voorspellen van toekomstige verkeersknelpunten en het bekijken welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn. Dat gebeurt onder meer door toepassing van een verkeersmodel. Voor het PIP is een specifiek projectmodel gebruikt op basis van het provinciale BBMA-model van 2014, dat 2010 als basisjaar had.

Recent is het provinciale BBMA-verkeersmodel geactualiseerd (versie model BBMA2022). Het BBMA2022 -model heeft 2019 als basisjaar en is daarom veel actueler dan het vorige BBMA2018. Vanwege de coronapandemie is een recenter basisjaar vooralsnog niet mogelijk om te modelleren, omdat er geen stabiel

verkeersbeeld beschikbaar is. De N279 zit ook in het model van het Rijk (LMS en NRM[3]), maar dat model kent een hoger schaalniveau en is vooral bedoeld voor rijkswegen zelf en kent geen multimodale toedeling en geen kruispuntweerstanden.

De volgende stappen moeten in het verkeersonderzoek worden gezet:

Start met een plausibiliteitstoets
In het model zitten standaard een aantal gegevens (zie kader hieronder). Bij de start van een verkeersonderzoek moet worden getoetst of deze gegevens voor dit onderzoek nog actueel zijn. Dat kan als volgt:

- Leg gegevens uit het model naast recente verkeerstellingen aan de N279. Controleer of de gegevens in het basisjaar aansluiten bij deze verkeerstellingen en of de meest recente verkeerscijfers nog in lijn liggen met de modelresultaten tussen het basisjaar en de prognosejaren. Geef een verklaring voor eventuele verschillen.
- Vergelijk het basisjaar uit het verkeersmodel met andere beschikbare data, zoals de floating-car-data, voor een aantal representatieve herkomsten en bestemmingen en aantal plekken (in technische termen: selected links).
- Ga na of de uitgangspunten voor de prognosejaren in het model nog actueel zijn. Denk bijvoorbeeld aan nieuwe harde woningbouwplannen. Deze geactualiseerde inzichten kunnen als ambitiescenario worden gemodelleerd. Geef daarbij duidelijk aan welke plannen er gewijzigd zijn ten opzichte van de basisprognoses. Daarnaast is het mogelijk om gevoeligheidsanalyses uit te voeren met bijvoorbeeld andere beleidsuitgangspunten, waaronder een strenger parkeerbeleid of het eerder invoeren van ‘betalen naar gebruik’. Pas hier wel mee op, want deze beleidsuitgangspunten moeten dan ook waargemaakt worden in de praktijk met concrete maatregelen. Het model doet niet aan kansberekening of beleid realistisch is. Eenmaal ingevoerd is dat voor het model een feit en wordt de impact daarvan gepresenteerd als resultaat.

Bereken de referentiesituatie en bepaal de varianten
Als de plausibiliteitstoets is uitgevoerd, kan een berekening worden gedaan naar de ‘autonome’ situatie voor 2030 en 2040. Dit toont dus de situatie aan als niets anders gebeurt dan de ontwikkelingen die in het model zitten. Dit is dan de referentie op basis waarvan wordt gekeken naar het effect van maatregelen. In het BBMA2022 is in de basisprognose voor 2030 en 2040 verondersteld dat de infrastructuur van de N279 tussen Veghel en Asten conform het basisjaar 2019 is. Daarmee is de referentiesituatie al beschikbaar voor dit project.

Het BBMA-model is in staat om de gevolgen van infrastructurele maatregelen aan de N279 te tonen, bijvoorbeeld het effect van het toevoegen van capaciteit (meer rijstroken) en de verkeersaantrekkende werking daarvan. Daarnaast kan het model ook de invloed van ingrepen rond de N279 laten zien, bijvoorbeeld aanpassingen van een rijksweg of ‘bundelroute’ naar de N279. Het is mogelijk om effecten van de

[3] Hier staat meer over het LMS en NRM.

mobiliteitstransitie door te rekenen. Dat kan bijvoorbeeld door generiek een verlaging van de hoeveelheid autoverkeer door te voeren of, liefst, door een specifieke ingreep door te rekenen (bijvoorbeeld een nieuwe OV-verbinding).

Spreek met elkaar af welke varianten onderzocht moeten worden. Daarbij is het van belang dat de uitkomsten herleidbaar moeten zijn. Als in een variant diverse ingrepen tegelijk worden gedaan, moet nog wel duidelijk te maken zijn welke ingreep welk effect heeft. Men spreekt van een variant bij een variatie van het netwerk. Van een scenario is sprake als de ruimtelijke vulling (de SEG's zowel woningbouw en arbeidslocaties) worden gewijzigd ten opzichte van de basisprognose.

Ook bij een doorrekening van varianten geldt dat moet worden gekeken naar de plausibiliteit van de uitkomst. Dat kunnen experts beoordelen. Daarnaast is een optie om een berekening te maken met het NRMzuid-model of een beschikbaar gemeentelijk verkeersmodel. Hoewel schaalniveaus en uitgangspunten in deze modellen kunnen verschillen, kan dit wel laten zien of effecten in de basis aannemelijk zijn.

Lever zo specifiek mogelijke input aan
Voor het benutten van het model moet aangeleverde informatie zo specifiek mogelijk zijn, dus niet: capaciteitsuitbreiding tussen kern A en B, maar precies de afstand en beginpunten. Bij mobiliteitstransitie is dat bijvoorbeeld: geef specifiek de maatregel aan en van welk verkeer (dus van welke herkomst naar welke bestemming) dit dan afgeroomd moet worden en op welke wijze deze verplaatsingen dan wel worden gemaakt (bijvoorbeeld met de fiets), enz.

Modelberekeningen kosten tijd; ga uit van enkele dagen per variant en ga er ook van uit dat de modelresultaten getoetst moeten worden op plausibiliteit voordat ze echt verder toegepast kunnen worden in een project. Het parallel draaien van varianten kan, maar heeft ook als risico dat er te optimistisch gepland wordt. Ga grofweg uit van één week per variant. Hou hier rekening mee in de planning.

Het BBMA-verkeersmodel

Verkeersmodellen
Een verkeersmodel geeft de huidige en toekomstige verkeers- en vervoersstromen weer. Een model maakt berekeningen op basis van gegevens over mobiliteitspatronen, een netwerk van infrastructuur en verkeerstellingen. Meestal zitten in modellen ook gegevens over woningbouwplannen, de verwachting van de economische groei en het netwerk. Met een model kunnen voorspellingen worden gedaan over waar files ontstaan, hoe verkeer reageert op veranderingen in een netwerk (zoals een wegverbreding) en wat groei van inwoners of economie betekent voor het verkeer.

Daarbij moet worden gerealiseerd dat een verkeersmodel altijd een benadering is van de werkelijkheid. Het kan voorkomen dat een model een voorspelling doet die op momenten niet overeenkomt met de situatie die buiten wordt waargenomen. Dat betekent niet dat het model niet valide is. Met het model, en de interpretatie daarvan door experts, moet voldoende informatie beschikbaar komen om de effecten van maatregelen in te kunnen schatten en een beoordeling door bestuurders mogelijk te

maken.

Er zijn verschillende typen verkeersmodellen. Diverse overheden hebben een eigen model. Zo heeft de rijksoverheid het NRM-model. Diverse provincies en gemeenten hebben ook modellen.

Beschrijving van het BBMA-model
Het BBMA-model is een verkeersmodel voor de provincie Noord-Brabant. Het model is een zogenaamd statisch verkeersmodel, wat inhoudt dat het resultaten geeft voor een tijdsvaste periode zoals de gemiddelde ochtendspits of avondspits. Het modelleert dus niet de dynamiek van de 'werkelijke' op- en afbouw van files. In het BBMA-model wordt de drukte van het verkeer op een wegvak uitgedrukt in de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit (de IC-waarde). Deze verhouding kan in het BBMA-model nooit boven de 1.0 uitkomen. Bij een vol belast wegvak zal verkeer genoodzaakt zijn andere bestemmingen of een andere vervoerswijze te kiezen, dan wel over een andere route de bestemming te bereiken. Het model is multimodaal, het kan dus meerdere typen vervoer in samenhang bekijken.

Het vigerende verkeersmodel kent basisjaar 2015 (BBMA2018). Het basisjaar houdt in dat vanaf dit jaar wordt gerekend. Op het moment van schrijven wordt de laatste hand gelegd aan een actualisatieslag naar BBMA2022 (met basisjaar 2019). Dat betekent dat de werkelijkheid van 2019 de basis is waaruit wordt gerekend. Daarnaast geeft het model voorspellingen voor de planjaren 2030 en 2040, waarbij één werkelijkheid wordt gepresenteerd (en niet zoals bij de landelijke modellen waar met scenario's wordt gewerkt, te weten een laag en hoog groeiscenario). Het BBMA2022 zal op 3 november 2022 gereed zijn voor toepassingen binnen projecten.

Het BBMA-model kent een regio-indeling. Als een projectgebied meerdere regio's beslaat, kan een specifiek projectmodel op basis van het BBMA-model worden gemaakt.

Totstandkoming van het model
In een model moet worden gekozen voor een basisjaar. Dat is hier 2019, het laatste jaar voor de coronapandemie. Kalibratie is gedaan met verkeerstellingen uit de periode 2017 t/m 2019. In het BBMA2022 wordt dan ook gerekend met het reizigersgedrag van voor de coronapandemie, voor zowel het basisjaar als de beide prognosejaren. Voor de planjaren 2030 en 2040 zijn in het voorjaar van 2022 alle ruimtelijke en infrastructurele plannen vastgelegd met een juridische status. Deze lijst met ontwikkelingen is geïnventariseerd bij alle gemeenten en daarna vastgelegd in uitgangspuntenlijsten.

In mei 2022 is een controleronde uitgevoerd door alle gemeenten binnen de provincie Noord-Brabant (ruim 1.200 opmerkingen zijn daarbij geplaatst). Medio september 2022 is een aangepaste versie (na verwerking van de opmerkingen) voorgelegd aan alle gemeenten voor een extra controle. Het is de verantwoordelijkheid van elke gemeenten om zelf naar haar eigen beheersgebied te kijken en eventuele opmerkingen te plaatsen. In deze controleronde zijn ruim 350 opmerkingen geplaatst, maar hier zaten geen showstoppers bij. Het kernteam van het BBMA2022 (de grote gemeenten, Rijkswaterstaat, Goudappel en de provincie Noord-Brabant) hebben dan ook op 11 oktober een go gegeven op gepresenteerde modelresultaten van het BBMA2022. Technisch gezien dienen de modelruns opnieuw gedraaid te worden ter synchronisatie van alle invoer, waarbij op 3 november het BBMA2022 inzetbaar wordt.

Gegevens in het model
De toekomstige verkeersstromen zijn afhankelijk van diverse factoren, zoals hoeveel mensen er in een gebied wonen en werken, hoe groot de economische groei is, hoe de infrastructuurnetwerken eruitzien et cetera. Conform de vastgestelde uitgangspunten worden deze gegevens ingevoerd:

- Netwerkwijzigingen: te verwachten wijzigingen in het netwerk (bijvoorbeeld wegverbredingen), bijvoorbeeld waar MIRT-afspraken over zijn gemaakt en dus ook waar een vastgesteld

voorkeursontwerp ligt en financiën geregeld zijn.
- Harde plannen voor woningbouw of werklocaties: plannen die zijn opgenomen in een bestemmingsplan.
- Economische groei: voor het BBMA-model is een prognose gemaakt op het niveau van Noord-Brabant. Het model kent dus niet, zoals wel bij het Rijk het geval is, twee scenario's van lage of hoge groei (bij het Rijk de WLO-scenario's). De bovengemiddelde groei van de Brainport Eindhoven valt binnen deze prognose.
- Beleidsinstellingen: beleid kan invloed hebben op de verkeersstromen, bijvoorbeeld als in een gebied hoge parkeertarieven gelden. Het BBMA-model hanteert dezelfde instellingen als het landelijke model van Rijkswaterstaat. Hier staat bijvoorbeeld pas vanaf 2040 'betalen naar gebruik' in, maar wel al vrachtwagenheffing in 2030 en de al ingevoerde snelheidsverlaging naar 100 km/uur. Ook zaken als de stijging dan wel daling van de brandstofkosten en/of OV-tarieven is erin opgenomen.

De gegevens in het BBMA-model zijn openbaar en op te vragen bij de provincie. Er wordt ook een handleiding bij het model gepubliceerd.

Onderzoek kansen voor het stimuleren van de mobiliteitstransitie
In het onderzoek kijken we eerst naar het oplossend vermogen van de mobiliteitstransitie, zoals de mogelijkheid van het accepteren van verkeersdrukte en mogelijkheden voor alternatieven zoals (H)OV, hubs, snelfietsroutes (Gemert - Helmond, Laarbeek), deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Het landelijk beleid zit in het verkeersmodel, zodat de effecten ervan zichtbaar worden. Regionale en lokale opties kunnen desgewenst worden opgenomen in het model.

Onderzoek naar ruimtebeslag en inpassing van infrastructuur
Op dit moment is nog niet te voorspellen naar welke oplossingsrichtingen de voorkeur uitgaat. Naar de uiteindelijk gekozen maatregelen moet onderzoek uitwijzen welke ruimtelijke effecten zij hebben op de leefbaarheid, landschappelijke kwaliteit en diverse milieu en natuurwaarden. Mogelijk kan hierbij gebruik worden gemaakt van eerder onderzoek (bijvoorbeeld uit het PlanMER).

Als een keuze gemaakt is, moet worden gezocht naar de beste inpassing binnen de mogelijkheden van de locatie en het budget.

Checken van bevindingen in latere fasen
Er kan geruime tijd zitten tussen het eerste verkeersonderzoek en de afgifte van de vergunning voor realisatie, waardoor het nodig is om tussentijds te verifiëren of de problematiek en het oplossend vermogen van maatregelen nog actueel zijn.

9.3 Verkeersveiligheid

Het onderzoek richt zich op het doel 'nul verkeerslachtoffers'. Onderdeel hiervan is in ieder geval te bekijken waar ongevallen hebben plaatsgevonden. Daarnaast worden

risico’s op en langs de infrastructuur bekeken. Bekend is bijvoorbeeld dat de positie op de weg van auto’s een belangrijk probleem is op dit deel van de N279, gezien de dodelijke, frontale ongevallen eerder. Ook zijn er veel kop-/staartbotsingen bij de diverse aansluitingen. Daarnaast is inzicht in kruisend (o.a. langzaam) verkeer ook belangrijk. Vervolgens moet onderzocht worden welke maatregelen denkbaar zijn om dit te verbeteren. Zoals het ongelijkvloers maken van kruisingen. Ook kan worden gekeken naar specifieke maatregelen die het gedrag beïnvloeden of naar handhaving.

H10 | Sturing en organisatie

Het gaat bij de Brede belangenbenadering om het geheel en de gezamenlijkheid. Tegelijkertijd zal er bij potentiële oplossingsrichtingen en de uitwerking daarvan óók gekeken moeten worden naar de organisatie en uitvoering van beoogde maatregelen. Daarbij moet de uitvoerings- en realisatiestrategie inzicht bieden in hoe oplossingsrichtingen tot realisatie gebracht worden. In dit hoofdstuk laten we zien hoe het project N279 aangestuurd en georganiseerd wordt.

10.1 Sturing

De N279 Veghel-Asten is één van de deelopgaven van SmartwayZ.NL; een programma dat verbindt op inhoud en gericht bouwt aan de mobiliteitsoplossingen van de toekomst. Dit zijn strategische opgaven en/of majeure opgaven, met betekenis op Brabantse, landsdelige of nationale schaal, die gepaard gaan met (of resulteren in) grote investeringen, en die de bestuursperiode overstijgen.

De Programmaraad SmartwayZ.NL is kaderstellend opdrachtgever voor het vraagstuk N279. Voor de uitvoering wordt gewerkt met een dedicated Stuurgroep N279 die een projectgroep aanstuurt. De stuurgroep meldt de voortgang, (tussentijdse) conclusies en bevindingen aan haar opdrachtgever, de programmaraad. Het regionale PoHo Mobiliteit van de Metropoolregio Eindhoven en de portefeuillehouder van Meierijstad worden geïnformeerd over de (tussentijdse) resultaten. Dit verloopt formeel via de lijn van de voorzitter van het PoHo Mobiliteit die deelneemt aan de programmaraad en door de voorzitter van de stuurgroep wordt geïnformeerd.

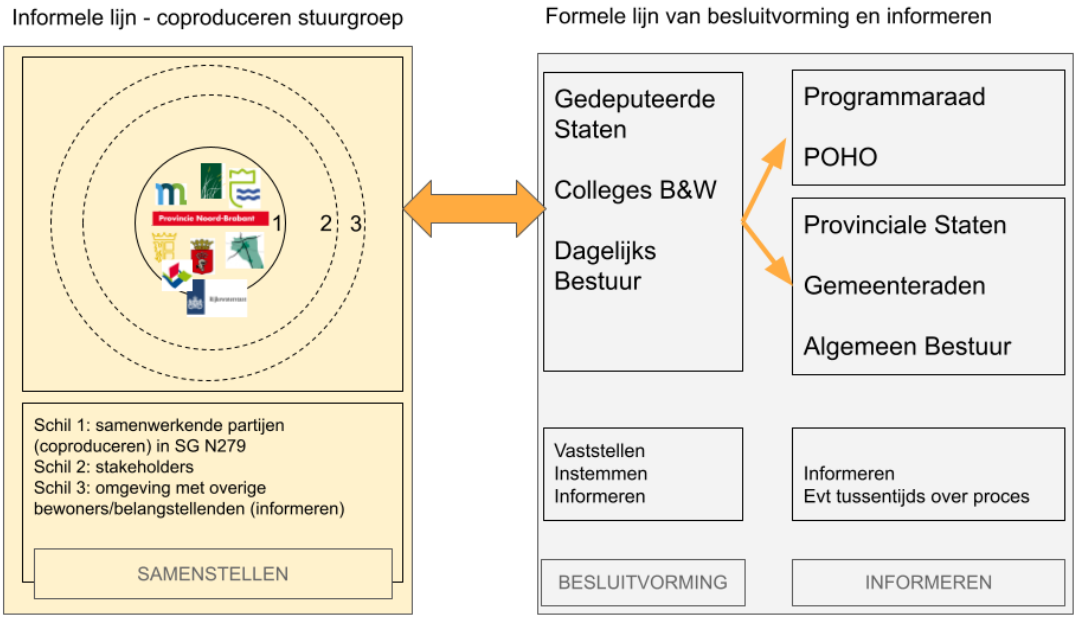
De rollen van opdrachtgever en bevoegd gezag hoeven niet gekoppeld te zijn. Het is mogelijk om zowel als opdrachtgever van een project een vergunning aan te vragen als tegelijk bevoegd gezag te zijn. Het is echter ook mogelijk dat de provincie (Gedeputeerde Staten) een omgevingsvergunning bij het lokale bevoegd gezag aanvraagt (B&W of DB).

We maken bij de volgende fase onderscheid tussen twee typen sturingsmechanismen (zie afbeelding 11). De eerste is een formele sturingslijn op basis van planologische en juridische procedures (volgens de Thorbecke lijn). De formele lijn volgt een rationele en veelal top-down-georganiseerde sturing en planning. Deze formele procedures zullen uiteraard ook in dit proces worden gevolgd als uitkomsten vastgelegd moeten worden in vergunningen, bestemmingsplannen of omgevingsplannen.

De Brede belangenbenadering gaat uit van gezamenlijkheid, maar dat betekent niet dat de uitvoering van een maatregel om daarmee één knelpunt op te lossen vervolgens ook volledig in gezamenlijkheid opgepakt moet worden. Hierbij blijft de democratische legitimiteit en autonome vrijheid van partijen overeind. Hierbij zal een opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie ontstaan tussen Stuurgroep N279 en gemeente X, waar maatregel Y wordt doorgevoerd.

De tweede is een informele sturingslijn, gebaseerd op samenwerking, co-creatie, kennisontwikkeling en draagvlak. De informele lijn hangt samen met een gezamenlijke verantwoordelijkheid en met inzet plegen om de veelal complexe opgaven op te lossen. Informele betrokkenheid is niet gelijk aan vrijblijvendheid en kan parallel lopen aan de formele lijn en is dan de fase waarin de plannen worden voorbereid. Voor de informele lijn zijn een samenwerkingscultuur, onderling vertrouwen, korte lijntjes (bijv. tussen ambtenaren en tussen bestuurders en tussen ambtenaren en bestuurders) en ruimte voor eigen initiatief en belang relevant. Het is een werkwijze waarbij we gezamenlijk zoeken naar een oplossing of afspraken die allemaal passen. Van belang is om het gesprek tussen partijen van verschillende schillen te organiseren, bijvoorbeeld door een grote stuurgroepvergadering te beleggen met partijen van het maatschappelijk middenveld aan tafel, zoals VNO-NCW, Staatsbosbeheer en BMR.

Vaak is de informele sturingslijn nodig om gezamenlijke oplossingsrichtingen te verkennen en uit te werken. De formele sturingslijn volgt vervolgens om maatregelen daadwerkelijk met name procedureel georganiseerd te krijgen.



Afbeelding 11: Sturingsmechanismen

10.2 Organisatie

Naast de Stuurgroep N279 die binnen de kaders van de programmaraad SmartwayZ.NL aanstuurt (zie 10.1), is een stevige organisatie nodig die het werk verzet, afwegingen en keuzes adresseert en toewerkt naar resultaat. De opgave is

complex en fors. Het zoeken naar de breedte (Brede belangenbenadering) in het begin, om daarmee het speelveld te geven, vraagt een brede betrokkenheid. Tegelijkertijd is het onwerkbaar om met z'n allen aan het roer te staan. Voor een dedicated uitvoering zetten we in op twee gremia.

Kerngroep
Zet de grote lijnen uit, verzamelt bouwstenen, beschouwt invalshoeken en hakt knopen door. Het is ook aan de kerngroep om informatie te aggregeren naar de stuurgroep en besluitvorming voor te bereiden. Over het algemeen zullen de leden van de kerngroep ook deelnemen aan de projectgroep.

Projectgroep
De projectgroep verzamelt, verbreedt, draagt aan en zorgt ervoor dat alle mogelijke bouwstenen in beeld en van een gelijkwaardig niveau zijn. Leden van de projectgroep zijn de adviseur van hun bestuurder in de stuurgroep en communiceren over deze opgave met de eigen organisatie en de eigen omgeving.

10.3 Beslismomenten en betrokkenheid bestuur en politiek

Tijdens het vervolgtraject zal de stuurgroep op diverse momenten beslissingen nemen die horen bij de rol als opdrachtgever. Denk aan inkadering van onderzoeken, toekenning van projectbudget en sturing op de aanpak. De leden van de stuurgroep zorgen dat hun eigen bestuur op de hoogte blijft en stemt waar nodig voorafgaand aan overleggen in de stuurgroep af binnen het eigen bestuur.

In iedere fase van het project betrekken we de (gezamenlijk en/of individueel) raden, Provinciale Staten en Algemeen Bestuur en uiteindelijk zijn het de raden en/of Staten die instemmen met eventuele planologische aanpassingen. Onafhankelijk van hun formele rol is het belangrijk dat Provinciale Staten, gemeenteraden en Algemeen Bestuur goed op de hoogte zijn en in de positie worden gebracht om tijdig en op relevante momenten hun mening naar voren te brengen.

Het proces en de beslismomenten zien er op korte termijn als volgt uit:

- De Stuurgroep stelt het plan van aanpak vast en stuurt dit ter instemming aan B&W, GS en DB
- B&W, GS en DB stemmen in met het plan van aanpak en informeren raden, Provinciale Staten en Algemeen Bestuur
- De Stuurgroep zendt het Plan van Aanpak ter kennisname naar de programmaraad SmartwayZ.NL (het PvA is binnen de kaders van de programmaraad dus vraagt geen besluit)
- Stuurgroep zet vervolg uit en stuurt de totale opgave aan en integreert de deeluitwerkingen in de totale opgave.

Nieuw instrumentarium: Omgevingswet

Op het moment van schrijven van dit plan van aanpak zal de Omgevingswet per 1 juli 2023 in werking treden. Het is aan te nemen dat maatregelen aan de N279 pas later concreet worden en dat dus de Omgevingswet zal gelden.

Het bevoegd gezag voor bijvoorbeeld een omgevingsvergunning kan zowel een minister namens het Rijk, de Gedeputeerde Staten namens een provincie, het dagelijks bestuur van een waterschap (DB) als het college van burgemeester en wethouders (B&W) van een gemeente zijn. Uitgangspunt van de Omgevingswet is het zo decentraal mogelijk neerleggen van bevoegdheden. Dat houdt concreet in dat B&W van de plaats waar de activiteit plaatsvindt doorgaans bevoegd gezag zijn voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Voor wateractiviteiten zal doorgaans het DB van het waterschap bevoegd zijn. Afhankelijk van het gekozen instrument kan ook de gemeenteraad bevoegd gezag zijn (bijvoorbeeld bij een omgevingsplan).

De Omgevingswet verkort op diverse plekken de beslistermijnen. Dat is mogelijk iets om rekening mee te houden.

Het instrument van het PIP vervalt met de Omgevingswet. Er komt met het projectbesluit wel een vergelijkbaar instrument voor terug. Als er een provinciaal belang aan de orde is, en dat zal bij de N279 vaak het geval zijn, kan de provincie hier gebruik van maken.

Bijlage 1

Hieronder staat een longlist van belangen zoals opgehaald in de heroriëntatiefase. In hoofdstuk 5 is hiervan een samenvatting gegeven. Deze lijst is niet limitatief en kan in volgende fases waar nodig worden aangevuld en uitgewerkt.

Belangen:

- doorstroming N279
- tempo en duidelijkheid
- duurzame infrastructuur
- veiligheid op de N279
- leefbaarheid Veghel
- leefbaarheid langs bestaande route Helmond
- minder doorgaand verkeer Deurne
- minder doorgaand verkeer Bakel
- aansluiting Bakel
- leefbaarheid kleine kernen
- geen doorsnijding van het buitengebied
- voorkomen doorsnijding recreatieve routes
- bereikbaarheid tussen bewoners onderling
- leefbaarheid Ommel/Asten door betere doorstroming op A67
- geluidshinder omwonenden
- ruimtelijke kwaliteit
- ontsnippering natuur
- strook N279 en Goorloop
- ruimte voor waterberging
- fietsers
- Voetgangers
- Verkeersveiligheid
- Draagvlak bewoners en dorpsraden
- woon- en vestigingsklimaat Zuidoost-Brabant
- verstedelijkingsopgave Brainportregio
- geen hinder sluipverkeer (afwikkelen op robuuste rand)
- bereikbaarheid economische toplocaties
- doorstroming A50 en A67
- mobiliteitsstransitie
- Verduurzaming (minder uitstoot broeikasgassen door verkeer)
- (H)OV Helmond - Gemert - Veghel - Den Bosch directer dan nu (via Uden)
- snelfietsroute Uden - Veghel
- ruimtelijke kwaliteit Astense Aa
- Kaderrichtlijn Water
- klimaatadaptatieve inrichting vitale infrastructuur
- knelpunt Beekse Brug (als onderdeel bundelroute)
- Volksgezondheid

- Gezondheidszorg (aanrijtijden)
- Toerisme
- duurzaamheid
- verkeersveiligheid
- landschappelijke kwaliteit
- recreatieve kwaliteit
- agrarisch gebruik en bedrijfsvoering
- gebiedsontwikkelingen Veghel (zoals Rembrandtlaan)
- bedrijven op terreinen in Veghel
- oversteek/brug bij Keldonk (Vervanging RWS Erpsebrug)
- landschap- en natuurwaarden
- eigenaren langs de N279
- autoluw(er) centrum Helmond
- ruimtelijke aanheling Dierdonk aan rest Helmond
- veiligheid langzaam verkeer
- geen sluipverkeer
- strook tussen N279 en Goorloop (bomenstrategie ter hoogte Zijtaart)
- natuurgebied De Berken nabij Ommel
- langzaam verkeer passage Ommel - natuurgebied De Berken
- Landschapspark Kloostereind (Brouwhuis)
- fietsnetwerk in en rondom landschapspark Kloostereind
- Beekse Brug
- geen barrierewerking
- inpassing weg
- cultuurhistorische locatie bij kasteel Eijckenlust
- evenemententerrein Helmond
- gebiedsontwikkeling rondom kern Ommel
- aansluitingen A50 en A67/N279
- passage N279 Veghel
- aansluitingen bij Gemert en Beek en Donk op de N272 en N615
- passage Helmond met kruising N279 - N270 en tracé bij Dierdonk
- aansluiting rotonde N279 - Rochadeweg
- hub Gemert
- zonnepark Laarbeek
- mogelijke immigrantenhuisvesting Rijntjesdijk
- Berkendonk evenemententerrein
- Onveilige oversteek bij Oostappensedijk
- Bedrijventerrein Bemmer
- Natuurnetwerk Brabant
- Ecologische verbindingszones
- Meer bossen (bossenstrategie)
- Ontsnippering natuur



BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

Colofon

8 december 2022

Classificatie	:	Versie na stuurgroep 8 december
Namen adviseurs	:	• Anton Bos • Charlotte Nauta • Christiaan van Zanten
Projectnummer	:	PO029752

Kijk voor meer info op onze website: bmc.nl