

Memo van de gedeputeerde

Stijn Smeulders

gedeputeerde Stedelijke ontwikkeling en Mobiliteit

Onderwerp

Uitkomst zeef 0 Verkenning N279 Veghel-Asten

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over de stand van zaken van de Verkenning N279 Veghel-Asten, die afgelopen mei is gestart met de publicatie van de 'Kennisgeving voornemen en participatie N279'.

Achtergrond

De provincie Noord-Brabant en regionale partners hechten veel belang aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de N279 tussen Veghel en Asten. Daarom zijn we na de vernietiging van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) in december 2021, samen met de partners een proces gestart om tot een geheel nieuw plan te komen. U bent hierover tussentijds geïnformeerd:

- [Statenmededeling over de resultaten](#)
- [Memo gedeputeerde over Plan van Aanpak](#)
- [Memo gedeputeerde over de programmatische aanpak N279](#)
- [Statenmededeling over Stand van zaken en voortgang programmatische aanpak](#)
- [Memo gedeputeerde over Publicatie Kennisgeving voornemen en participatie N279 Veghel-Asten](#)

Verkenning om te komen tot NRD

Met de publicatie van de kennisgeving is de verkenning N279 in mei 2024 formeel gestart. In het proces om te komen tot een projectbesluit (medio 2028) wordt via een verkenning als eerste toegewerkt naar een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD geeft aan van welke kansrijke oplossingen voor de N279 de effecten nader onderzocht worden in een Milieueffectrapportage. Op basis van de kansrijke alternatieven wordt uiteindelijk een Voorkeursalternatief gekozen dat wordt uitgewerkt in een ruimtelijk besluit (projectbesluit). De Milieueffectrapportage is een verplicht onderdeel van het projectbesluit. Het trechteringsproces vormt de rode draad in de verkennende studie N279 (afbeelding 1 en volgende alinea) die momenteel doorlopen wordt.

Datum

17 september 2024

Documentnummer

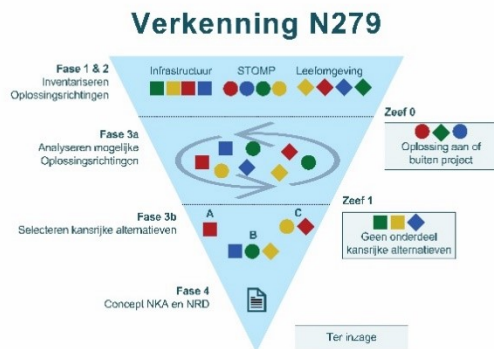
C2342693/5988491

Aan

Provinciale Staten van
Noord-Brabant

Kopie aan

Bijlage(n)



Datum

17 september 2024

Documentnummer

C2324743/5988491

Afbeelding 1. Trechteringsproces om te komen tot NRD

Toelichting insteek via trechteringsproces

Fase 1 & 2 - van alle naar mogelijke oplossingen (zeef 0): in deze stap verzamelen we heel breed alle oplossingsrichtingen op basis van eigen inventarisatie/kennis en die van partners en stakeholders. De 'longlist' met alle oplossingsrichtingen beoordelen we in zeef 0. Oplossingen die bijdragen aan de projectdoelen en niet bij voorbaat onhaalbaar of onrealistisch zijn vanuit kosten, technische of juridische haalbaarheid nemen we als 'mogelijke oplossingsrichting' mee naar de volgende fase (zeef 1). Ook identificeren we welke oplossingen we als project niet meenemen in de basisscope.

Fase 3a - analyse van mogelijke oplossingen: we delen de mogelijke oplossingen in een aantal categorieën in. Hoofdo oplossingen vormen de basis voor een kansrijk alternatief en kunnen op een deel of het gehele tracé worden toegepast. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een 1x2 of 2x2 oplossing. Andere oplossingen zijn locatie specifiek en/of vormen zelfstandig geen hoofdo oplossing, maar dragen wel bij aan bereiken van de projectdoelen. Denk hierbij aan het aanpassen van een kruising/rotonde, een omleiding of maatregelen op gebied van STOMP (fietsverbinding of OV-verbinding). We selecteren een beperkt aantal logische 'pakketten' die we nader uitwerken in ontwerp, kosten, verkeerssimulaties en effecten. We stellen de pakketten zo samen dat deze de gehele bandbreedte van mogelijke oplossingen in beeld brengen. Dit is nodig om de 'hoeken van het speelveld' te verkennen (de minimale/maximale effecten). Een pakket met bijvoorbeeld gerichte, minimale infrastructurele aanpassingen versus een pakket met grootschaliger infrastructurele aanpassingen laat samen met de referentiesituatie zien wat de bandbreedtes van doelbereik, kosten en effecten zijn op schaal van het gehele tracé en specifieke locaties.

Fase 3b - naar kansrijke alternatieven (zeef 1): de informatie uit de analyse van zeef 0 gebruiken we in zeef 1 om een aantal kansrijke alternatieven samen te stellen. Ook geven we aan welke varianten daarbinnen denkbaar zijn en of deze onderscheidende effecten hebben. In zeef 1 kijken we bijvoorbeeld of een pakket maatregelen gericht op mobiliteitstransitie voldoende doelbereik heeft. Zo ja, dan kunnen de effecten van de

mobilitéitstransitie ondersteunend zijn aan de infrastructurele maatregelen (onderdeel van het verkeersmodel). Zo niet, dan is het mobiliteitstransitie pakket geen onderdeel van de verkeersmodellering maar kan dit nog steeds haar waarde hebben op leefbaarheidsaspecten (brede welvaart) en daarmee ondersteunend (flankerend) zijn voor een kansrijk alternatief met infrastructurele maatregelen.

Datum

17 september 2024

Documentnummer

C2324743/5988491

Stand van zaken: fase 3a (zeef 0) nu afgerond

De periode tot de zomer (fase 1 en 2 in afbeelding 1) is gebruikt voor het inventariseren van kennis, aandachtspunten en ideeën voor oplossingen. Naast kennis uit de verschillende beleidsvelden en het verleden van N279 is er breed opgehaald in het gebied. Zowel bij de samenwerkende partners als via bij andere omgevingspartijen. Ieder die dat wilde kon via het digitale meedenkplatform op www.brabant.nl/N279, per mail of per post aandachtspunten, ideeën of kennis inbrengen. Via de kennisgeving in mei daarvoor een brede oproep gedaan. En ook bij de twee informatiebijeenkomsten in juni (in totaal 200 bezoekers) is daar aandacht voor gevraagd. In totaal ontvingen we ca. 350 reacties.

Na de inventarisatie zijn op basis van de volgende criteria alle geïnventariseerde maatregelen geanalyseerd en gebundeld:

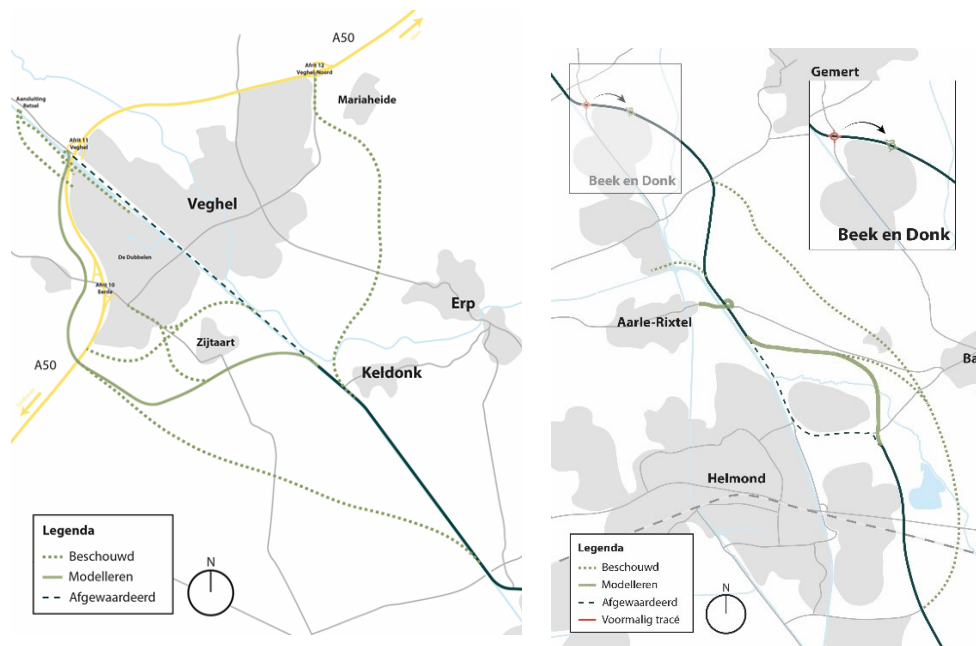
- Is de maatregel relevant voor het project N279;
- Levert de maatregel een bijdrage aan de projectdoelen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- Is de maatregel uitvoerbaar en maakbaar;
- Past de maatregel redelijkerwijs binnen het beschikbare budget van de verkennende studie N279.

Uitkomst zeef 0 op hoofdlijnen

Onderstaande geeft op hoofdlijnen aan welke maatregelen via zeef 0 beoordeeld zijn als mogelijke oplossing en dus verder onderzocht worden in zeef 1 en welke niet.

Omleidingen

Er zijn over het gehele tracé verschillende omleidingen ingebracht. Ook op locaties die niet direct voortkomen uit de probleemanalyse. Enkele van de genoemde omleidingen worden nader onderzocht in zeef 1 (deze staan opgenomen in afbeelding 2). Voor enkele andere omleidingen zijn geen redenen voor nader onderzoek. Bijvoorbeeld omdat ze niet haalbaar zijn vanuit kosten of ruimtelijke inpassingen en/of geen oplossing bieden voor het probleem en de doelstellingen van de N279. Een voorbeeld van een omleiding die we niet verder onderzoeken is de omleiding vanaf A50 langs Mariaheide naar de N279.



Datum
17 september 2024
Documentnummer
C2324743/5988491

Afbeelding 2. In zeef 1 te onderzoeken omleidingen

Tunnels/ verdiepte liggingen

Ook andere opgehaalde oplossingsrichtingen, zoals tunnels en verdiepte liggingen worden in zeef 1 niet nader onderzocht. Deze zijn afgefallen, omdat deze ruimtelijk niet inpasbaar zijn en zeer hoge kosten met zich meebrengen. Het is dan ook effectiever om andere maatregelen (bijvoorbeeld omleidingen) nader uit te werken dan een tunnel of verdiepte ligging.

Flankerende maatregelen

Naast de tracé overstijgende en locatie-specifieke maatregelen die bijdragen aan de projectdoelstellingen zijn vanuit omgeving ook oplossingsrichtingen aangedragen die de negatieve effecten van de hoofdmaatregelen wegnemen of faciliterend bijdragen aan de projectdoelstellingen. Denk aan maatregelen als: geluidmaatregelen, maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, of natuurversterkende of compenserende maatregelen. Deze maatregelen zijn in deze fase van het project niet onderscheidend en kunnen aan alle kansrijke alternatieven worden toegevoegd. De daadwerkelijke invulling is afhankelijk van de impact van de gekozen oplossing. Deze maatregelen worden in de uitwerking van het voorkeursalternatief meegenomen als nadere optimalisatie of mitigerende maatregelen.

Nadere uitwerking en selectie in zeef 1

In zeef 1 zal het projectteam onder meer de vormgeving van de weg (1x2, 2x1, 2x2, parallelstructuur), de kruispunten /rotondes en mogelijke omleidingen in relatie tot de projectdoelen van de N279 nader onderzoeken. In zeef 1 bekijken we ook de mogelijkheden van bredere mobiliteitsmaatregelen in het gebied in relatie tot N279.

Communicatie en participatie

De provincie start vanaf 18 september a.s. met een nieuwe participatieronde. Dit door middel van een nieuwsbrief N279 over de uitkomsten van zeef 0 en het verdere onderzoek in zeef 1. Iedereen kan vervolgens via het digitale meedenkplatform op www.brabant.nl/N279 of per mail, gedurende 4 weken, reactie geven op de nader te onderzoeken oplossingsrichtingen zoals die uit zeef 0 zijn gekomen. Namelijk van 18 september t/m 16 oktober 2024. De ontvangen inbreng wordt beoordeeld en indien kansrijk meegenomen in de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

Datum

17 september 2024

Documentnummer

C2324743/5988491

De provincie vindt het van belang dat voor iedereen duidelijk is, welke ingebrachte ideeën wel/niet verder worden meegenomen en waarom. De in zeef 0 ingebrachte zaken gekoppeld aan de maatregelen worden opgenomen in de 'rapportage zeef 0'. Deze rapportage wordt momenteel afgerond. Zodra deze gereed is, wordt die via een Statenmededeling met uw Staten gedeeld. Daarnaast delen we de rapportage dan via de website voor andere geïnteresseerden.

Ik hoop dat u op basis van deze memo weer een actueel beeld hebt van vorderingen die gemaakt worden om te komen tot een robuuste oplossing voor een toekomstbestendige N279.

Mocht u meer willen lezen, bekijk dan het online meedenkplatform op www.brabant.nl/N279. Daarop kunt u terugzien wat in de inventarisatiefase door omgevingspartijen is ingebracht en hoe zij vanaf 18 september reageren op de nader te onderzoeken oplossingsrichtingen.

Met vriendelijke groet,

Stijn Smeulders