

Technische vragen raadsvergadering 22 mei 2025

Instemming zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) N279		
Fractie	Vragen	Antwoorden
PvdA- GroenLinks	1. In uw concept-zienswijze geeft u aan dat door de verkeersaantrekkende werking van de alternatieven 2 en 3 een omleiding mogelijk kansrijker is. Het is ons niet duidelijk hoe deze opmerking bedoeld is. 'Kansrijker' in de zin van dat u dit toejuicht of dat u wilt dat dit meegenomen wordt in het MER?	De ruimte in de kern Veghel is beperkt. Zeker op het moment dat er meer verkeer aangetrokken wordt, zoals verwacht in de varianten 2 en 3, kan het zijn dat de beschikbare ruimte te krap is. Daarom is een omleiding dan mogelijk kansrijker. Zo is de opmerking bedoeld, daar zit geen waardeoordeel in welke variant gewenst is. Het betreft enkel de vraag om alles voldoende te onderzoeken in de MER, waaronder een omleiding in combinatie met alternatief 2 en 3.
	2. In hoofdstuk vijf worden de criteria aangegeven. Waarom is hier niet een weging in meegenomen? Recreatieve mogelijkheden zijn toch ondergeschikt aan gezondheid?	Dit is een inhoudelijke vraag over de Provinciale stukken, zij geven daarop het volgende antwoord: In het beoordelingskader wordt in de MER fase (2026/2027) per criterium de effecten van het alternatief kwalitatief en eventueel kwantitatief in beeld gebracht. Per criterium worden de alternatieven met elkaar vergeleken op een 5 puntschaal. Het is niet het doel om een hiërarchie aan te brengen tussen de criteria, maar juist om een objectief overzicht te bieden van de effecten van de alternatieven met het beoordelingskader van elk criterium. Deze objectieve

		informatie biedt vervolgens de basis om te komen tot een voorkeursalternatief (VKA), wat uiteindelijk een bredere afweging is en een keuze aan de politiek (Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord Brabant).
	3. Waarom worden bij 3.6.3 de plannen van de Noordkade niet benoemd. (Chocoladefabriek, appartementen, hotel)?	Dit is een inhoudelijke vraag over de Provinciale stukken, zij geven daarop het volgende antwoord: In het verkeersmodel zijn de ontwikkelingen in het gebied opgenomen, waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van vastgesteld beleid. Dit om een onnodige claim op verkeersintensiteiten in het verkeersmodel te voorkomen (juridische zekerheid). De ontwikkelingen in de regio tot en met 2028 worden ook in de volgende fase weer opnieuw beoordeeld of deze opgenomen worden in het project specifieke verkeersmodel. Voorwaarde is wel dat dit vastgesteld beleid is . Aanvulling Gemeente: In onze zienswijze is hiervoor aandacht gevraagd voor het vervolgtraject. Onder het kopje “ruimtelijke ontwikkelingen in Meierijstad en de regio” is daarover opgenomen om “bij het bepalen van de haalbaarheid en de effecten van oplossingen rekening te houden met ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in Meierijstad en in de regio”. “Er wordt blijvende aandacht gevraagd voor ontwikkelingen in de omgeving en waar nodig periodieke herijking tijdens de looptijd van het N279 project”.
	4. Bij 3.6.2 stijging aantal arbeidsplaatsen in Helmond fors hoger dan in Meierijstad. Wat is daarvan de onderbouwing?	Dit is een inhoudelijke vraag over de Provinciale stukken, zij geven daarop het volgende antwoord:

		De onderbouwing van deze cijfers is gebaseerd op het overzicht opgenomen in paragraaf 3.6 van de NRD. De basis is gevormd op basis van de arbeidsplaatsen en bedrijvenprogrammering die Provinciaal is vastgesteld aangevuld met input van de partners, in juli 2024, met betrekking tot vastgesteld beleid (zie vraag 3).
	5. In hoeverre gaat de stijging van aantal arbeidsplaatsen bij Helmond een aanzuigende werking hebben, mede gezien de vaak problematische verkeerssituatie bij Eindhoven?	Dit is een inhoudelijke vraag over de Provinciale stukken, zij geven daarop het volgende antwoord: Voor deze studie is gewerkt met een project specifiek model voor de N279. De basis was BBMA 2022 aangevuld met de concept input van partners voor BBMA 2024. Hierin zitten dus een aantal ontwikkelingen met betrekking tot woningen en arbeidsplaatsen in de regio. Het project specifieke model is vervolgens, na de release van het geactualiseerde verkeersmodel BBMA 2024 (oktober 2024) vergeleken en plausibel verklaart. Het gebruikte project specifieke model komt dus overeen met BBMA 2024. Voor deze studie zijn verkeersmodelleringen uitgevoerd om te beoordelen wat de verkeersaantrekkende werking is van de volgende maatregelen: 1 Een Nulplusvariant (alternatief 1 & 2) 2 Een omleidingen pakket (alternatief 4 en 5) 3 Een 2x2 profiel (alternatief 3) In de volgende fase worden de alternatieven opnieuw doorgerekend om het effect op de verkeersstromen in beeld te brengen. Daarbij wordt het model geactualiseerd met nieuw vastgesteld beleid.

		Ontwikkelingen binnen de Schaalsprong, Beethoven deal, concept Peelakkoord, etc., worden indien nodig toegevoegd en gemodelleerd. Daarmee wordt ook inzichtelijk wat de effecten hiervan zijn op de verkeersaantrekkende werking van de N279 bij de verschillende alternatieven.
	6. Waarom is in uw zienswijze t.a.v. alternatief 4 (omleidingen) niet gewezen op andere mogelijkheden, zoals een omleiding vanaf Boerdonk, die eerder wel bij de alternatieven zat? Dit geeft mogelijk meer mogelijkheden om de doorstroom te bevorderen en minder gevolgen voor de leefbaarheid van o.a. de kern Keldonk en Zijtaart.	Omdat we ons kunnen vinden in de trechtering zoals die door de Provincie is gedaan op dit vlak. Hoe langer de omleiding hoe meer doorsnijding van bestaande structuren, en nieuwe gehinderden. Daar komt bij dat hoe eerder de omleiding begint, hoe lastiger het is om het huidig tracé wat dan voor een groot deel ook buiten de kom ligt af te waarderen. Een omleiding dient ook niet te laat te starten, omdat de omleiding dan veel langer is dan de oorspronkelijke route. Daar dient een middenweg in gevonden te worden, waarbij de langste route in de eerste trechtering reeds is afgevallen. Dit punt heeft de aandacht in het vervolg; dat de omleiding zo wordt vormgegeven dat deze voldoende doelbereik heeft.
Hart	1. Is het mogelijk om de zienswijzen behalve in tekst ook in de vorm van (schetsmatige) kaarten te presenteren in het document?	Omdat er weinig over specifieke alternatieven of locaties gesproken wordt, heeft dat geen toegevoegde waarde. Mochten er onduidelijkheden zijn t.a.v. de ingediende zienswijze, kunnen we in het reguliere overleg met de Provincie altijd nog nadere toelichting geven.
D66	1. Stel dat de uiteindelijke keuze voor de weg inderdaad leidt tot een omleiding die (deels) door het Wijboschbroek of een ander natuurgebied loopt. Hoe wordt de aantasting van natuur dan gecompenseerd? Zijn hier algemene wetten of regels voor? En in hoeverre kan de provincie daarvan	De Provincie heeft zich te houden aan wetgeving en compensatieverplichtingen op dit vlak. Daarin is een minimum eis vastgelegd, meer compenseren dan strikt noodzakelijk kan natuurlijk altijd. De locatie en wijze

	afwijken, zowel in positieve als negatieve zin? Welke zeggenschap heeft de gemeente in dit soort keuzes?	waarop deze compensatie plaats zal vinden gaat in overleg met lokale overheden.
	In een recent artikel in het Brabants Dagblad over de N279 werd geschreven dat de stikstofproblematiek op dit moment een belemmering vormt voor het verlenen van vergunningen voor de aanpassing van de weg, omdat het tracé langs 9 tot 17 Natura 2000-gebieden loopt https://www.bd.nl/meerijstad/toch-een-vierbaansweg-bij-veghel-provincie-ziet-mogelijkheden~a59a1a24/ 2. Geldt dit ook voor het deel van het tracé binnen Meierijstad, en zo ja, op welke locaties precies? En als dat niet zo is, en de weg alsnog vertraging oploopt door stikstofbelemmeringen elders, bent u dan bereid om bij de provincie te pleiten om in Meierijstad alvast te starten met de delen waarvoor wel een vergunning mogelijk is?	De afstanden tot Natura 2000 gebieden in Meierijstad zijn over het algemeen groter. Van een fasering is nu nog geen sprake. De N279 tussen Veghel en Asten dient als 1 systeem beschouwd te worden. In deze fase knippen van het project levert sterke juridische risico's op. Indien het projectbesluit onherroepelijk is kan indien nodig wel een bouwfasering worden aangebracht. Indien fasering noodzakelijk blijkt, dan kan daar altijd naar gekeken worden. In de zienswijze wordt aangegeven dat we met name risico's zien als het gedeelte in Meierijstad later in de fasering uitkomt. Als er fasering mogelijk is die geen tot weinig ongewenste effecten tot gevolg heeft (en dan met name binnen onze gemeente) dan kan daar uiteraard naar gekeken worden en gaan we daarover met de Provincie in gesprek.
	3. Op 20 februari 2025 heeft de raad uitgesproken dat het nieuwe tracé moet worden bekeken in samenhang met de bredere verkeersproblematiek in Meierijstad, en dan met name in Veghel. Op welke manier is die samenhang terug te zien in de zienswijze?	Dit staat met name benoemd in het kopje "functie N279 Veghel-Asten". Waar we aandacht vragen om de verkeerseffecten in het grotere geheel goed in beeld te brengen. Op basis daarvan kan dan gekeken worden naar gezamenlijke kansen, wat door de N279 'opgelost' wordt en wat de resterende opgaven voor de gemeente zijn.
	4. Wat gebeurt er precies met de zienswijze nadat die is ingediend? Reageert de provincie daar inhoudelijk op, en kan zo'n reactie eventueel leiden tot aanpassing van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)?	Ja, de Provincie verzamelt alle ingediende zienswijzen en reageert daar op in de vorm van een zienswijze nota die samen met de NRD medio september/oktober door Gedeputeerde Staten zal worden vastgesteld. Partners

		worden hierbij ook betrokken via regiegroep en stuurgroep medio augustus en september 2025. In deze nota van zienswijze zal de Provincie onderbouwd per zienswijze aangeven wat hiermee wel of niet wordt gedaan in de MER fase (2026/2027)
	5. In het uitlegfilmpje van de Provinciale Staten over de N279 wordt gezegd dat alternatief 4 (de mogelijke omleiding bij Veghel) alleen wordt onderzocht in combinatie met alternatief 1, vanwege de kosten. Gaat het hier om de kosten van het onderzoek zelf, of om de totale projectkosten en mogelijke realisatie van dit alternatief? N279 Veghel - Asten: kansrijke alternatieven (Bij 7:09 in het filmpje 'N279 Veghel - Asten: kansrijke alternatieven' wordt dit benoemd)	Dit betreft de realisatiekosten van een dergelijk alternatief. Dat dit de onderbouwing is dat daar niet verder naar gekeken wordt is de reden om daar in onze zienswijze aandacht voor te vragen. Dit staat onder het kopje "Pakket 4 (omleiding) in combinatie met andere pakketten": "Wij vragen u daarom om de omleiding niet enkel in combinatie met pakket 1 te onderzoeken, maar breder te onderzoeken zodat later een weloverwogen besluit genomen kan worden voor een voorkeursalternatief op basis van een volwaardige afweging van alle (met name leefbaarheids-) effecten en dat de inpasbaarheid getoetst is."