

Geachte Raadsleden,

Het onderwerp vanavond is Mobiliteit in Meierijstad en daarin speelt de N279 een grote rol. Hoe moet het verder met deze hoofdader van Veghel richting Asten?

Het vorige plan is door de Raad van State vernietigd en dat was niet vanwege het gebrek aan maatschappelijke participatie, maar omdat de provincie onvoldoende onderbouwing voor het plan geleverd had. En dat bleek een terecht besluit toen uit nader onderzoek bleek, dat het vrachtverkeer richting 2040 zal verdubbelen. Dat is nogal een schrikbeeld, want het betekent dat tegen die tijd zo'n 10 tot 20 vrachtwagens per minuut Veghel binnenrijden. Of stilstaan voor Veghel. De N279 is dan zo'n beetje de hoofdroute tussen het Ruhrgebied en Rotterdam geworden. Laten we dus vooral nadenken over hoe dit scenario voorkomen kan worden.

Als meest betrokken wijkraden van Veghel (West en Zuid) hebben wij een duidelijke mening over "hoe verder in Veghel". Met name over waar de N279 straks moet lopen, meer nog waar hij niet moet lopen. Dit wordt in feite bepaald door de onmogelijkheid van het huidige tracé. Zoals gedeputeerde Smeulders onlangs in het BD terecht stelt, gaat het om het bevorderen van doorstroming en veiligheid. Daarmee zorg je ook voor een betere afwikkeling van het interne verkeer uit de nieuwe wijken en voorkom je sluipverkeer. Een betere doorstroming wordt bereikt door stoplichten te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Zie de mooie weg richting Den Bosch.

En daar zit nou voor Veghel het probleem. Dit soort kruisingen zijn hier niet mogelijk door ruimtegebrek tussen de Zuid-Willemsvaart en de naastgelegen grote bedrijven.

De 5 stoplichten in Veghel blijven dus, met alle gevolgen vandien: meer en langere files en meer ongevallen. Onmogelijk dus als doorstroming en veiligheid de doelen zijn. Tel daarbij op de veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidsoverlast in een dichtbevolkt woonwerkgebied en het is het duidelijk dat het huidige tracé geen enkel perspectief biedt voor de toekomst.

Wat dan wel? De haalbaarheid van een volledige ondertunneling wordt niet hoog ingeschat: de kosten zullen een veelvoud van het huidige budget bedragen, het project zal veel langer duren en het is nog maar de vraag of we ook hier niet te maken krijgen met ruimtelijke problemen. Ook voor dit scenario zien wij dus weinig tot geen perspectief.

Met deze constatering ontkomen we er volgens ons niet aan om te kiezen voor een omleidingsroute, de beste die we met de momenteel beschikbare kennis kunnen bedenken. Ook zeker niet eenvoudig en met de nodige uitdagingen. Maar alles afwegend kun je niet tot een andere conclusie komen. Per slot van rekening hebben we deze keuze destijds, gelukkig, ook voor de A50 gemaakt. Je moet er toch niet aan denken dat de keuze toen was gevallen op het bestaande tracé, ook dwars door Veghel.

Tenslotte. We praten allemaal graag over een robuuste en toekomstbestendige oplossing. Tot mijn teleurstelling kiest de gedeputeerde in het BD op voorhand voor "de variant waartegen de minste bezwaren te verwachten zijn". "De minste bezwaren" heeft echter weinig te maken met de beste oplossing die wij zoeken. Daarbij zullen bestuurders ook

gewoon hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen, want er zullen nog wel enkele knopen doorgehakt moeten worden.