



N279 Veghel – Asten

Participatierapport
22 april 2025

Provincie Noord-Brabant

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Doel participatierapport	5
1.2	Project N279 Veghel - Asten	5
1.3	Historie en te doorlopen planproces	7
1.4	Leeswijzer	8
1.5	Referentielijst	8
2	PARTICIPATIEPROCES	10
2.1	Doel en aanpak participatieproces	10
2.2	Participatieaanpak verkenning N279	10
2.3	Participatiemiddelen	11
2.4	Zienswijzen	19
3	PROCESBESCHRIJVING VAN HET OPHALEN EN VERWERKEN VAN REACTIES	20
3.1	Spoor 1 - Verkennende studie	20
3.1.1	Periode 1 - aandachtspunten en ideeën	20
3.1.2	Periode 2 - aandachtspunten nader te onderzoeken oplossingen	21
3.1.3	Feedback (op te stellen) kansrijke alternatieven	21
3.1.4	Advies belangentafels aan stuurgroep	22
4	AANDACHTSPUNTEN EN IDEEËN UIT DE OMGEVING	23
4.1	Doelstellingen project	23
4.2	Deelgebieden	24
4.3	Tracé overstijgende aandachtspunten	26
4.4	Aandachtspunten planproces	27
4.5	Media-aandacht	28
4.6	Evaluatie participatie en communicatie	29
	Laatste pagina	31

	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Routekaart participatie aanpak verkenning N279	1
I	Ring 2 partijen	4

1

INLEIDING

1.1 Doel participatierapport

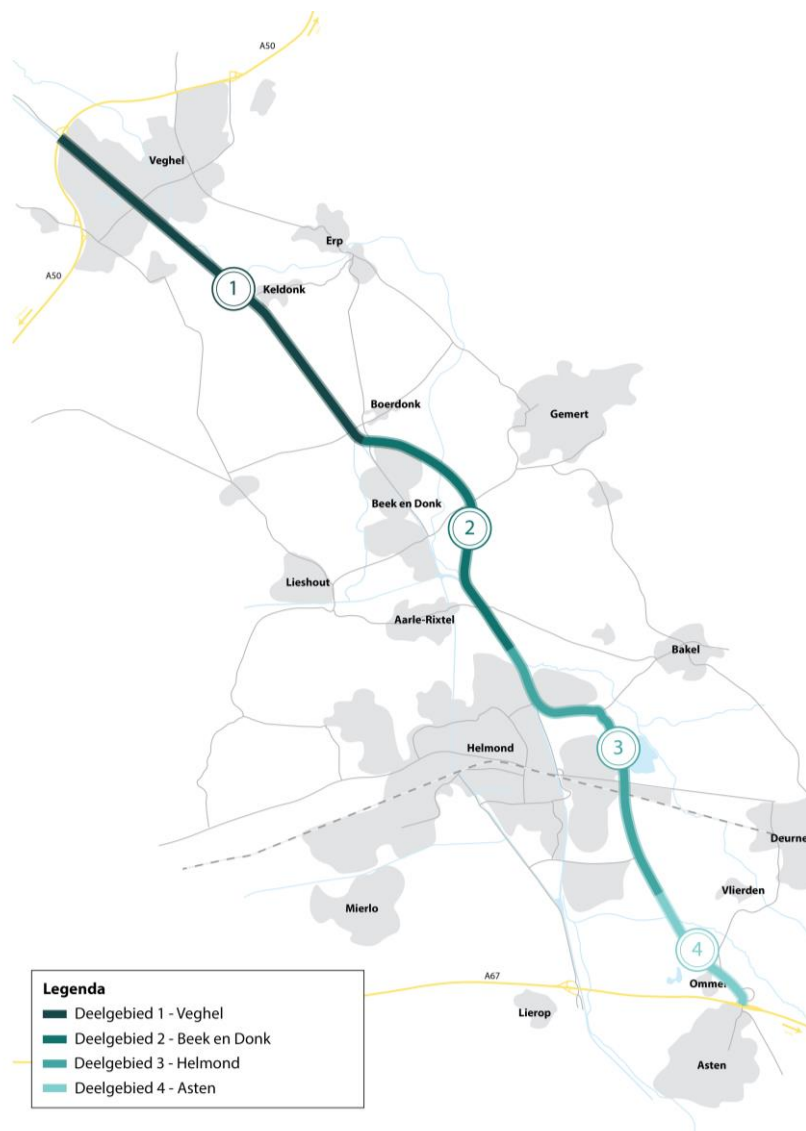
Voor u ligt het participatierapport van de eerste fase (stap 1 en 2, afbeelding 1.2) van de projectprocedure voor de N279 Veghel-Asten. Deze projectprocedure startte in mei 2024 met de publicatie van de Kennisgeving voornemen en participatie. Het doel van deze eerste twee stappen was het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD beschrijft het doel en de aanpak voor het uit te voeren onderzoek (de milieueffectenrapportage; mer) om te komen tot een voorkeursalternatief. Het participatierapport legt uit hoe vanaf de kennisgeving met de omgeving is geparticipeerd over de totstandkoming van de NRD, welke inbreng is opgehaald en hoe dit is meegenomen in de verwerking en besluitvorming. Het rapport bevat geen inhoudelijke resultaten van de verkenning, deze zijn te vinden in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA). U vindt deze rapporten op www.brabant.nl/N279.

Voorafgaand aan de formele start van de projectprocedure met de kennisgeving voornemen en participatie hebben gesprekken met stakeholders plaatsgevonden, zowel 1-op-1 als met belangengroepen. Deze gesprekken dienden om het stakeholdersveld in beeld te brengen, kennis te maken, te informeren over het nieuwe proces en de concept participatieaanpak te bespreken. De provincie benaderde aanvankelijk partijen met een gericht belang of raakvlak. Tijdens het proces konden daar partijen aan toegevoegd worden op initiatief van provincie of de omgeving. De activiteiten die in deze eerdere fase zijn uitgevoerd zijn niet opgenomen in dit participatierapport.

1.2 Project N279 Veghel - Astén

De N279 verbindt woon- en werklocaties tussen Veghel en Astén en is een belangrijke verkeersader in het oosten van Brabant. De snelle groei van verkeer in deze regio vraagt om een duidelijke koers voor deze weg. De provincie (initiatiefnemer) werkt samen met de gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Astén en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat aan een plan om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de N279 tussen Veghel en Astén te verbeteren. Afbeelding 1.1 geeft de ligging van het tracé weer inclusief de deelgebieden die zijn gehanteerd in het proces.

Afbeelding 1.1 Ligging en deelgebieden N279 Veghel - Asten



Doelstellingen N279

Het project N279 Veghel- Asten streeft naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

- een goede **bereikbaarheid** van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, voor nu en in de toekomst;
- een aangepaste N279 die voldoet aan de uitgangspunten van duurzaam veilig, waarmee de **verkeersveiligheid** verbeterd wordt;
- beperken van de hinder en overlast van de aangepaste N279 en het zoveel mogelijk verbeteren van de **leefbaarheid**.

De provincie wil snel tot oplossingen komen. Tegelijkertijd is zorgvuldigheid van groot belang. De oplossing moet ook haalbaar, duurzaam en toekomstbestendig zijn.

Programmatische aanpak

Het project kent een programmatische aanpak met drie samenhangende sporen.

Spoor 1: Verkenning en planstudie voor de reconstructie N279

Voor de aanpassing van de provinciale weg N279 Veghel-Asten wordt een verkenning en planstudie uitgevoerd. Dit omvat een milieueffectrapportage (mer) procedure en participatieproces om tot een voorkeursalternatief en uiteindelijk vastgesteld projectbesluit te komen. Via deze procedure krijgt het milieu- en leefbaarheidsbelang een volwaardige rol in de besluitvorming.

Spoor 2: Middellange termijn maatregelen

Vooruitlopend op de totaaloplossing wordt, parallel aan de verkenning, gekeken waar mogelijk al eerder de verkeersveiligheid op de N279 verbeterd kan worden. Het gaat om maatregelen die de verkeersveiligheid direct verbeteren en waarvan de uitvoering mogelijk is zonder dat dit later nog te maken keuzes in de weg zit. Denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van gevaarlijke oversteken en verwijderen van uitritten waardoor er minder in- en uitvoegend verkeer is en de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Spoor 3: Brede mobiliteit maatregelen

De provincie Noord-Brabant zet in op een mobiliteitstransitie conform het Beleidskader Mobiliteit. Om de N279 toekomstbestendig te maken voor 2040 wordt daarom niet alleen gekeken naar een reconstructie van de weg, maar ook naar brede mobiliteitsmaatregelen. Denk bijvoorbeeld aan snelfietsroutes, (hoogwaardig) openbaar vervoer, locaties voor mobiliteitshubs en (via werkgevers) stimuleren van duurzamer reisgedrag.

Dit participatierapport gaat in op de participatieaanpak die is gevolgd in spoor 1. Voor spoor 2 (Middellange termijn maatregelen) doorloopt provincie een aparte procedure, met eigen participatieaanpak met de omgeving en samenwerkende partners. De voortgang en verantwoording daarover gebeurt vanuit spoor 2 en komt niet terug in deze rapportage. Spoor 3 (brede mobiliteitsmaatregelen) heeft een separaat proces doorlopen waarna de resultaten zijn geïntegreerd in de verkennende studie van de N279 (spoor 1). De participatie die voor spoor 3 is doorlopen is beschreven in de Eindrapportage mobiliteitsmaatregelen (9 oktober 2024), zie bibliotheek op brabant.nl/N279.

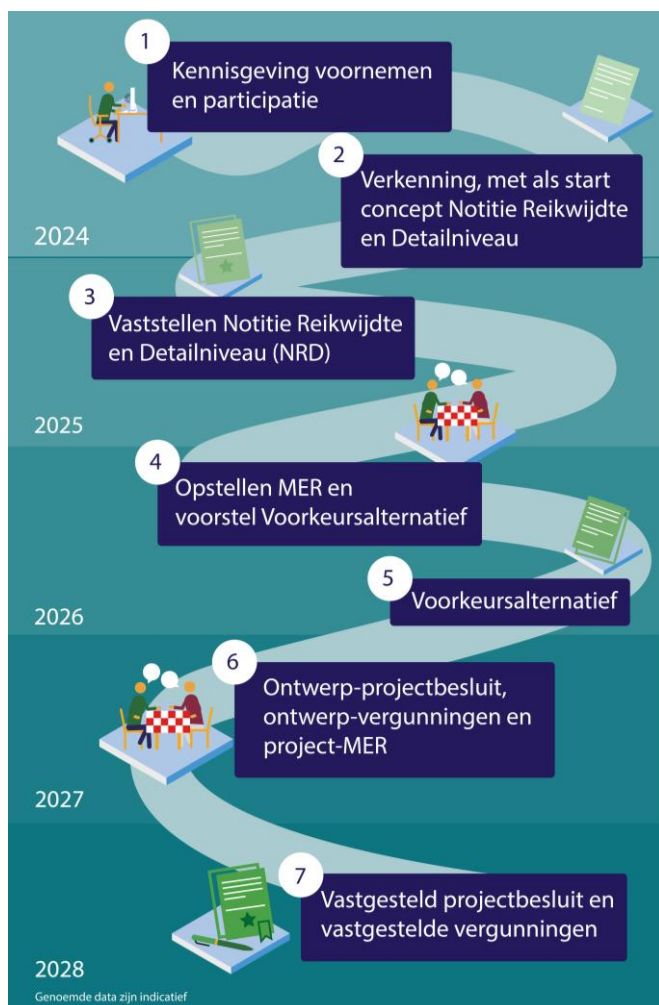
1.3 Historie en te doorlopen planproces

Het project kent een lange voorgeschiedenis die begint in 2000, waarbij diverse onderzoeken zijn uitgevoerd om de bereikbaarheid en leefbaarheid in Oost-Brabant te verbeteren. Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) uit 2018 is in december 2021 door de Raad van State vernietigd vanwege strijdigheid met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en rechtszekerheid, en een onvoldoende betrouwbaar verkeersmodel, tevens was de nut en noodzaak van de omleiding Dierdonk in onvoldoende mate aangetoond.

Na een quickscan naar het toekomstige verkeer is in 2022 geconcludeerd dat het gehele planproces opnieuw moest worden opgestart, conform de Omgevingswet. Door de provincie is, op verzoek van de regionale partners, gestart met een aanpak met een brede belangen benadering (BMC Yacht Group, 2022). In mei 2024 begon, met publicatie van de 'Kennissegeving voornemen en participatie' (Provincie Noord-Brabant, 2024), een nieuwe studie en besluitvormingsproces voor de N279.

Het project N279 wordt uitgevoerd via een projectprocedure ondersteund door een milieueffectenrapportage (mer), wat leidt tot een projectbesluit van Gedeputeerde Staten (zie afbeelding 1.2). Dit besluit bevat het plan voor aanpassingen aan de N279. Stap 1 en 2 uit deze procedure zijn afgerond met als resultaat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) U vindt dit rapport op www.brabant.nl/N279. Dit participatierapport beschrijft hoe het participatieproces in deze 2 stappen is doorlopen.

Afbeelding 1.2 Projectprocedure N279 Veghel - Asten



1.4 Leeswijzer

Na het voorliggende inleidende hoofdstuk, maakt hoofdstuk 2 inzichtelijk welke participatie, met welk doel, wanneer in het proces, met welke partijen en met welke middelen is doorlopen. Hoofdstuk 3 beschrijft het proces van het ophalen en verwerken van reacties uit de omgeving. Hoofdstuk 4 beschrijft de aandachtspunten en ideeën die zijn aangedragen vanuit de omgeving en wat daarmee is gedaan.

1.5 Referentielijst

In het participatierapport zijn diverse verwijzingen opgenomen naar documenten met verdere informatie in relatie tot het project.

Hieronder zijn de documenten die in dit rapport worden benoemd uitgelicht:

- BMC Yacht Group. (2022). *Plan van aanpak N279 Veghel - Asten*. Zie [bibliotheek](#) op www.brabant.nl/N279;
- Goudappel. (2022). *Verkeersonderzoek; N279*. Zie [bibliotheek](#) op www.brabant.nl;
- MuConsult. (2024) Eindrapportage Mobiliteitsmaatregelen N279. Zie [bibliotheek](#) op www.brabant.nl/N279;
- Provincie Noord-Brabant. (2024). *Kennisgeving voornemen en participatie*. Zie [bibliotheek](#) op www.brabant.nl/N279;
- Provincie Noord-Brabant. (2024). *Participatieaanpak*. Zie [bibliotheek](#) op www.brabant.nl/N279;

Raad van State. (2021). *Uitspraak 201900309/1/R2*. Van Raad van State:
<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@127919/201900309-1-r2/>

2

PARTICIPATIEPROCES

2.1 Doel en aanpak participatieproces

De provincie heeft in het voorjaar van 2024 in de 'Kennisgeving Participatie en Voornemen' (Provincie Noord-Brabant, 2024) bekendgemaakt hoe het proces voor het project N279 gaat verlopen. In de kennisgeving en de onderliggende Participatieaanpak mei 2024 (Provincie Noord-Brabant, 2024) staat beschreven wat het project inhoudt, hoe en wanneer belanghebbenden worden betrokken en op welke manier zij hun inbreng kunnen leveren.

Het participatieproces dat is ingezet heeft tot doel het volgende te bereiken:

- duidelijkheid bieden over met wie, wanneer, waarover en hoe participatie plaatsvindt;
- tijdig en begrijpelijk informeren over inhoudelijke zaken;
- ruimte bieden aan initiatieven die een bijdrage leveren aan de doelen van het project;
- bevorderen van de kwaliteit van het besluitvormingsproces, en daarmee de kwaliteit van de inhoud van het projectbesluit en de planproducten. Dit door belanghebbenden in een vroegtijdig stadium te betrekken bij het proces;
- doorgronden van standpunten en belangen en transparant zijn over wat wel en niet kan;
- inzichtelijk maken of en hoe de inbreng vanuit de omgeving is meegewogen in de gemaakte keuzes;
- op gang brengen van een dialoog overstijgend over de belangen. We willen zo komen tot een zo evenwichtig mogelijke verdeling van lusten en lasten.

De participatiestrategie is gericht op de filosofie van de brede belangenbenadering (Mutual Gains Approach), waarin rekening wordt gehouden met de verschillende belangen en perspectieven van alle betrokken partijen. Hiermee wordt een evenwicht gezocht tussen de uiteenlopende behoeften, wensen en zorgen van de stakeholders. Het doel is om tot oplossingen te komen die breed gedragen zijn en die recht doen aan de complexiteit en veelzijdigheid van de situatie.

De concrete aanpak die nodig is om deze doelen te bereiken is continue maatwerk en vraagt bijsturing indien de ontwikkelingen in het project en de omgeving hier om vragen. Bijlage I visualiseert het bij aanvang van het project voorziene participatieproces voor de fase t/m publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Het is in feite een afbeelding van de Participatieaanpak (Provincie Noord-Brabant, 2024). In hoofdlijnen is dit proces doorlopen, op specifieke punten heeft in overleg met partijen aanpassing plaatsgevonden, zoals het toevoegen van een 4^e en 5^e belangentafel en extra betrokkenheid van de regiegroep.

2.2 Participatieaanpak verkenning N279

In haar participatieaanpak zet de provincie in op drie niveaus van participatie: meedoen (samenwerken), meedenken (raadplegen) en informeren (meeweten). Aan deze drie participatieniveaus zijn verschillende stakeholdercategorieën, rol/doel van de participatie en participatiemiddelen verbonden zoals opgenomen in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Participatieniveaus

Participatieniveau	Stakeholdercategorie	Rol/Doel	Participatiemiddel
meedoen (samenwerken)	regionale partners: gemeenten, provincie, waterschap, RWS. Op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau.	meewerken aan het project, vanuit hun mandaat/ professionele rol, belang voor het draagvlak of in te brengen kennis	- (bijeenkomst) Regiegroep; - (bijeenkomst) Stuurgroep; - review producten (rapportage zeef 0, NKA en NRD); - maatwerkgesprekken
meedenken (raadplegen)	- georganiseerde belangengroepen (zie 1.3); - vertegenwoordigers belangentafels; - specialisten partners; - overige stakeholders	raadplegen stakeholders voor een inhoudelijke bijdrage aan of mening over het project. De ideeën, wensen of adviezen worden meegenomen en door het projectteam beoordeeld of, hoe en wanneer deze een plek kunnen krijgen in het project. De uitkomst wordt teruggekoppeld naar de stakeholders	- belangentafels; - maatwerk gesprekken; - werkgroep verkeer; - meedenkplatform www.brabant.nl/N279
meeweten en meedenken (informer)	- individuele belanghebbenden (bewoners, ondernemers, weggebruikers); - overige overheden (niet direct langs/rondom tracé); - nutsbedrijven; - overige georganiseerde belangengroepen	informer stakeholders die in deze fase nog geen actieve rol spelen, maar wel op de hoogte gehouden willen blijven van de vorderingen. Voor stakeholders dient duidelijk te zijn hoe ze input (wensen en zorgen) kunnen inbrengen	- meedenkplatform www.brabant.nl/N279; - nieuwsbrief; - individueel contact (e-mail, telefoon, maatwerk stakeholdersgesprek of bijeenkomst); - enquête tevredenheidsmonitor

2.3 Participatiemiddelen

In het participatieproces zijn diverse participatievormen gebruikt om stakeholders op verschillende manieren te informeren en hun inbreng te verzamelen. De volgende paragrafen lichten toe welke participatievormen zijn toegepast en wanneer deze zijn ingezet.

Website

Centraal in de communicatie en participatie stond de projectwebsite met alle relevante informatie. Daarop staan onder andere doelen, proces en participatiemogelijkheden uitgelegd. De provincie plaatste gedurende de verkenning actuele informatie op de website brabant.nl/N279. Via de nieuwsbrief attendeerde de provincie actief op deze nieuwe berichten, om zo de omgeving tijdig te informeren over het proces of inhoudelijke keuzes. In de [bibliotheek](#), die te raadplegen is via www.brabant.nl/N279, zijn rapporten en verslagen terug te vinden vanaf 2022.

Nieuwsbrief

Zoals genoemd informeerde de provincie geïnteresseerden via een nieuwsbrief actief over actuele informatie. In- en uitschrijven op de nieuwsbrief kan via de website. Er zijn in de periode 2022 t/m november 2024 negen nieuwsbrieven verstuurd aan circa 1.450 abonnees. Een greep uit de behandelde onderwerpen is opgenomen in tabel 2.2.

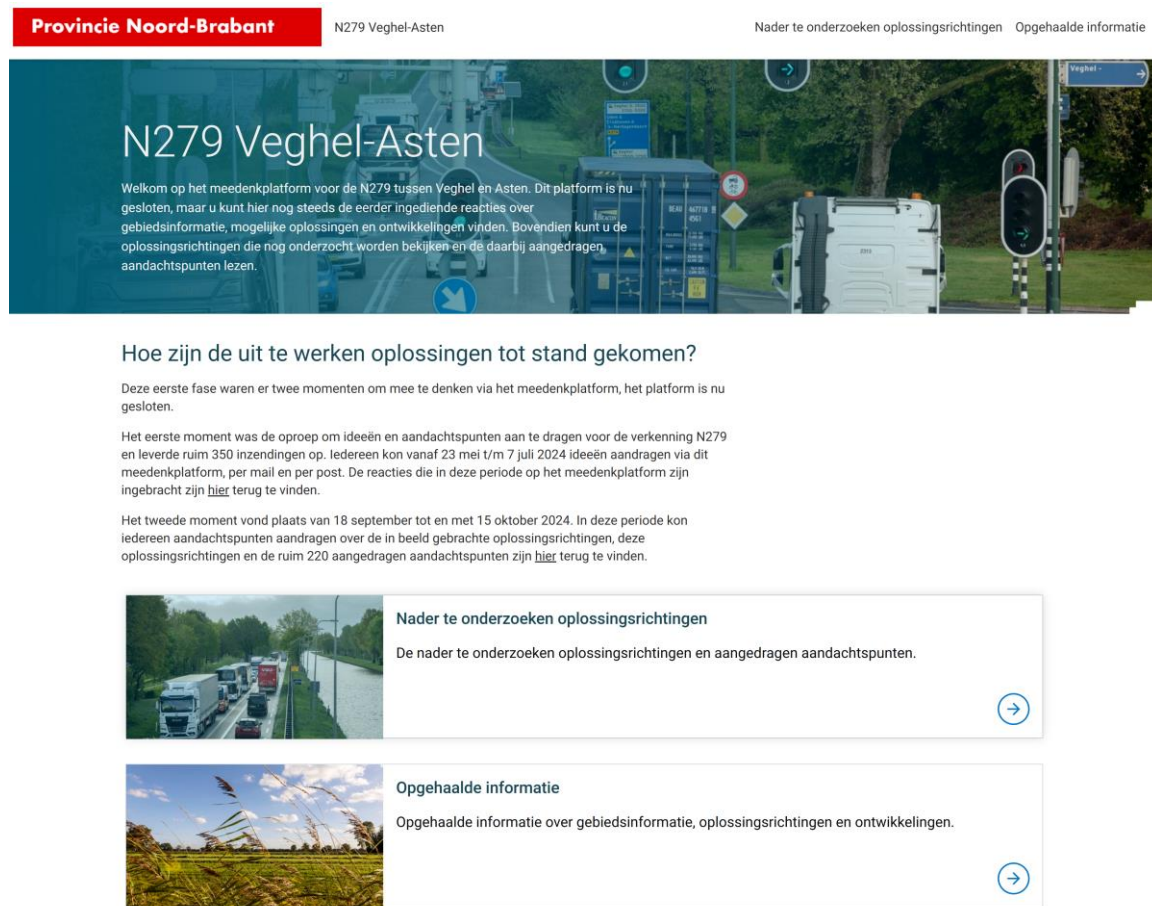
Tabel 2.2 Op de projectwebsite gepubliceerde artikelen

Datum	Titel artikel	Spoor
december 2022	N279: Korte termijn maatregelen uitwerken en nieuw verkeersonderzoek	1
september 2023	aanpak via meerdere sporen	1,2 en 3
september 2023	verkeerstudie N279 Veghel - Asten	1
september 2023	sluiting eetcafé De Sluis	2
december 2023	voornemen permanent verwijderen aansluiting Sluisweg op N279	2
januari 2024	aankondiging formele start	1
januari 2024	uitkomsten verkeersanalyse N279 Veghel - Asten	1
januari 2024	maatregelen verkeersveiligheid	2
mei 2024	informatiebijeenkomsten N279 op 10 en 11 juni 2024	1
mei 2024	kennisgeving voornemen en participatie N279 Veghel - Asten	1
juni 2024	inloopbijeenkomsten oversteken Oostappensedijk en Vlierdense Bosdijk	2
juli 2024	veel informatie aangedragen voor verkenningsfase	1
september 2024	inbreng uit meedenkplatform N279 verwerkt	1 en 3
september 2024	start van het nader onderzoek naar oplossingen	1
oktober 2024	sluiten en weghalen op- en afrit De Sluis langs N279	2
november 2024	veel reacties in tweede meedenkronde	1
november 2024	stand van zaken: stapsgewijs naar kansrijke oplossingen	1

Online Meedenkplatform

Op de projectwebsite van de N279 Veghel-Asten konden stakeholders op twee momenten (juni/juli en september/oktober 2024), hun inbreng leveren via het Meedenkplatform. Deze reacties dienden als inbreng voor de analyse van de provincie. Hieronder worden deze twee momenten toegelicht. Naast het platform konden stakeholders hun inbreng ook rechtstreek aan het projectteam leveren via e-mail (N279@brabant.nl), telefoon (073-6812812) of schriftelijk. De contactgegevens van de provincie zijn beschikbaar via de projectwebsite en opgenomen in de kennisgeving.

Afbeelding 2.1 Hoofdpagina Meedenkplatform



Periode 1 - aandachtspunten en ideeën

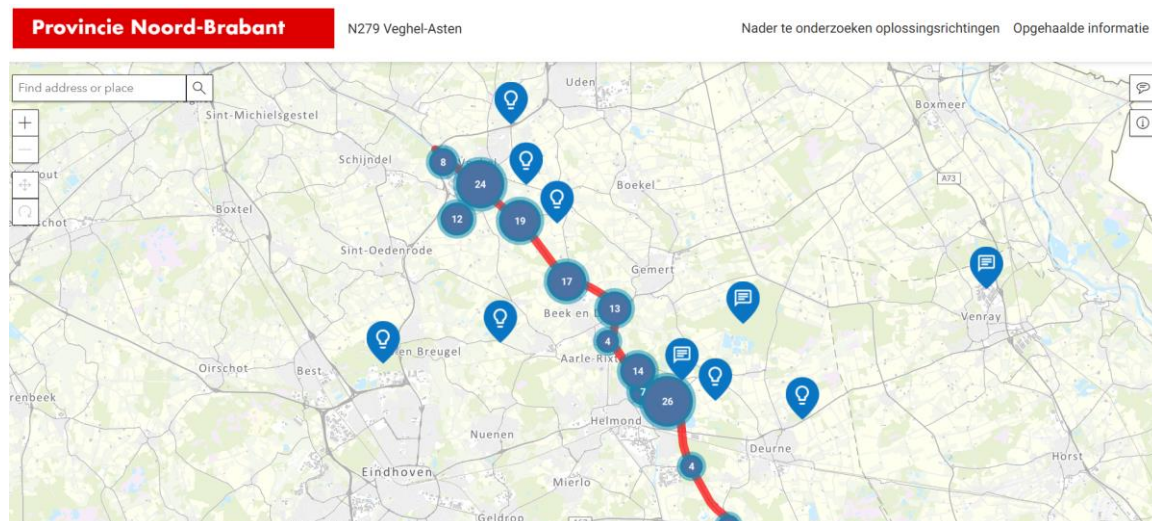
In de eerste periode van 23 mei t/m 7 juli 2024, direct na de publicatie van de kennisgeving, kon de omgeving kennis over het gebied, aandachtspunten en ideeën voor oplossingen aandragen. Reacties konden op het platform worden achtergelaten op drie verschillende kaarten, waarbij elke kaart één specifieke vraag behandelde:

- gebiedsinformatie: wilt u specifieke informatie over bijvoorbeeld grondgebruik, natuur, milieu, infrastructuur, bebouwing, archeologie, cultuurhistorie of andere waarden of belangen in het gebied onder de aandacht brengen?
- oplossingsrichtingen: heeft u, binnen de uitgangspunten, ideeën over mogelijke oplossingsrichtingen die u in deze Verkenning zou willen meegeven?
- ontwikkelingen: zijn er ontwikkelingen, zoals initiatieven in de omgeving, die u voor deze fase al wilt meegeven?

In deze periode (mei - juli) zijn 328 reacties via het Meedenkplatform en 24 e-mails ontvangen. Afbeelding 2.2 geeft een indruk van de pagina 'aangedragen oplossingsrichtingen' op het Meedenkplatform en laat zien hoeveel reacties er per locatie zijn aangedragen. De meeste input betrof suggesties voor oplossingsrichtingen. Daarnaast ontvingen we aandachtspunten, ervaren knelpunten en kansen voor het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied. Ook is kennis ingebracht over belangrijke waarden, belangen en ontwikkelingen in het gebied.

De opgehaalde informatie is als input gebruikt voor de probleemanalyse, foto van de leefomgeving en de lijst met alle denkbare oplossingsrichtingen (zie verder hoofdstuk 3).

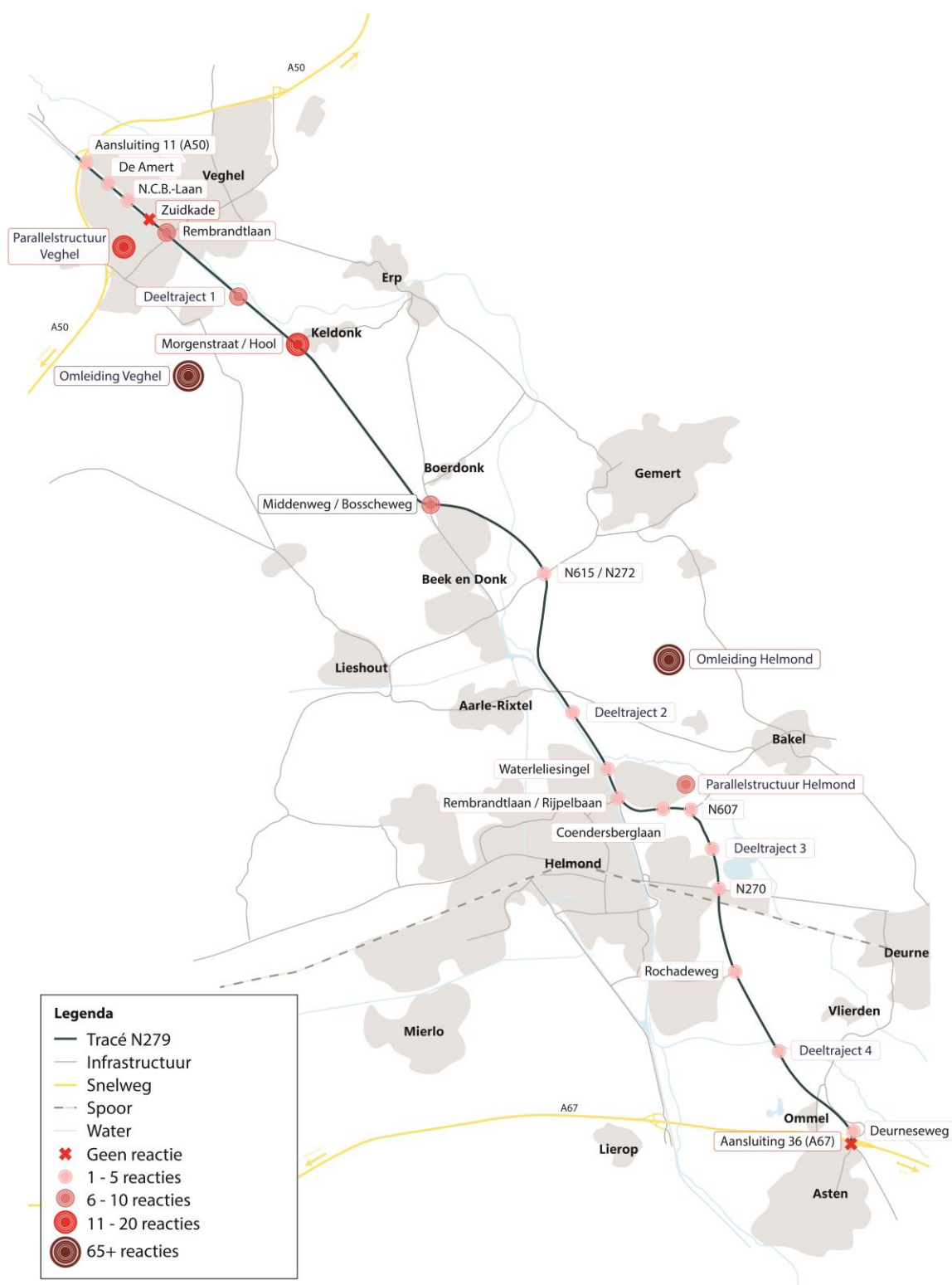
Afbeelding 2.2 Impressie Meedenkplatform in periode 1



Periode 2 - aandachtspunten nader te onderzoeken oplossingen

Van 18 september t/m 15 oktober 2024 was het platform voor de tweede keer opengesteld. In deze periode zijn de oplossingsrichtingen gepresenteerd die na een eerste selectie nader onderzocht werden om de kansrijkheid te bepalen. Een kaart toonde welke oplossingsrichtingen op de verschillende locaties van het tracé werden onderzocht, met per oplossingsrichting een korte toelichting. Stakeholders konden per oplossingsrichting een reactie achterlaten om aandachtspunten en belangen mee te geven aan het projectteam. In deze periode zijn 232 reacties achtergelaten op het platform en 45 e-mails ontvangen. Afbeelding 2.3 toont de verdeling van de reacties op het Meedenkplatform, waarbij er vooral op 'omleiding Veghel' en 'omleiding Helmond' veel reacties zijn ontvangen. Hoofdstuk 3 en 4 beschrijven de ingebrachte informatie en hoe deze in het project is verwerkt.

Afbeelding 2.3 Aantal reacties op het Meedenkplatform in periode 2



Informatiebijeenkomsten

Algemene informatiebijeenkomsten (10 en 11 juni 2024)

De openbare informatiebijeenkomsten in juni 2024 hadden als doel de brede omgeving te informeren over de stand van zaken van het project en een vooruitblik te geven op het te doorlopen proces. Op verschillende tijdstippen werd plenair uitgelegd wat het project inhoudt, hoe het wordt aangepakt en hoe mensen kunnen participeren. Naast de plenaire presentaties was er een informatiemarkt waar bezoekers met medewerkers van de Provincie Noord-Brabant en het adviesbureau Witteveen+Bos in gesprek konden. Er was gelegenheid om suggesties, ideeën en aandachtspunten te delen en te bespreken met het projectteam. Bezoekers werden aangemoedigd om hun input achter te laten op het Meedenkplatform, wat ter plekke kon via computers op de informatiemarkt, met hulp van aanwezige projectmedewerkers.

Tijdens de informatiebijeenkomsten op 10 juni 2024 in Veghel waren er ongeveer 85 aanwezigen. Op 11 juni 2024 in Helmond waren er ongeveer 105 aanwezigen.

Bezoekers kwamen vooral om geïnformeerd te worden over het te doorlopen proces en de duur ervan. Veel aanwezigen waren benieuwd waarom de zoektocht naar een oplossing helemaal opnieuw moet en waarom dit zo lang duurt. Ondanks dat was er ook begrip dat zorgvuldigheid, los van tempo, in het maken van de keuzes belangrijk is.

De bezoekers waardeerden de mogelijkheid om 1-op-1 in gesprek te kunnen met het projectteam. Er werd veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om suggesties in te voeren op het Meedenkplatform. De bezoekers waardeerden de transparantie en de toegankelijkheid van het platform. De constructieve houding en suggesties wijzen op een betrokken gemeenschap die graag wil meedenken en bijdragen aan het project. Er is een impressieverslag gemaakt van beide avonden. Deze is te vinden in de bibliotheek op www.brabant.nl/N279

Vooruitblik m.b.t. algemene informatiebijeenkomsten: Algemene informatiebijeenkomsten 6 en 7 mei 2025

Op 6 en 7 mei 2025 worden vier informatiebijeenkomsten georganiseerd in het kader van de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Tijdens deze bijeenkomsten krijgen belanghebbenden en geïnteresseerden de gelegenheid om zich te laten informeren over de inhoud van de NRD en de in de volgende fase met een MER te onderzoeken alternatieven. Ook wordt het proces voor het indienen van zienswijzen toegelicht.

Informatiebijeenkomsten voor algemeen besturen

Vooruitlopend op de publicatie van de kennisgeving 23 mei 2024 en de brede publieksbijeenkomsten in juni, zijn op 8 en 15 mei 2024 informatiebijeenkomsten georganiseerd voor gemeenteraden en leden van provinciale staten. Daarnaast was er op 13 juni 2024 een informatiebijeenkomst voor een commissie van het algemeen bestuur van het waterschap. Op deze informatiebijeenkomsten is het te doorlopen proces voor de N279 Veghel-Asten toegelicht aan de aanwezigen (totaal 70 deelnemers) en is een dialoog gevoerd. Voorafgaand aan de publicatie van de NRD (april 2025) worden op 15 april wederom twee bijeenkomsten georganiseerd om de algemeen besturen te informeren.

De algemeen besturen zijn daarnaast gedurende het project door hun vertegenwoordiger in de regie- en stuurgroep geïnformeerd over het proces en de gemaakte keuzes.

Belangentafels

De zogeheten 'belangentafels' waren een belangrijk instrument om invulling te geven aan de filosofie van de brede belangenbenadering, welke de basis vormt van de participatiestrategie. Hiermee beoogt de provincie de grote variëteit aan belangen in het projectgebied tijdig en zorgvuldig bijeen te brengen met het oog op een zo evenwicht mogelijke verdeling van lasten en lusten.

Via de belangentafels is de provincie in gesprek gegaan met vertegenwoordigers van de verschillende belangen in het gebied: ondernemers, agrarische sector, inwoners en natuur- en cultuurhistorische partijen.

Zoals weergegeven in afbeelding 1.1, is het onderzoeksgebied in vier deelgebieden verdeeld. In overleg met de samenwerkende partners is vooraf besloten om deelgebied 3 en 4 samen te voegen tot één belangentafel. Hierdoor zijn er in totaal drie belangentafels, die betrekking hebben op drie deelgebieden.

- deelgebied 1: Veghel - Keldonk;
- deelgebied 2: Boerdonk - Beek en Donk - Gemert;
- deelgebied 3: Aarle-Rixtel - Helmond - Deurne - Asten.

Er is bewust gekozen voor kleine groepen, ingedeeld per deelgebied. Dit maakt het mogelijk om met elkaar te bespreken wat er speelt vanuit het overkoepelende belang en een dialoog te voeren over de verschillende belangen. De belangentafels zijn bedoeld om te informeren, te reflecteren en aandachtspunten op te halen, waarbij de verschillende inzichten met elkaar zijn uitgewisseld. Er zijn geen besluiten genomen.

Om tot een evenwichtige verdeling te komen, zat een afvaardiging per belangencategorie aan tafel. Deze afvaardiging en de samenstelling van de belangentafel is voorafgaand aan de formele start van de verkenning bepaald in overleg met de vertegenwoordigende partijen in het gebied (zie 1.3). Dat is gebeurd tijdens 7 bijeenkomsten met zogenoemde 'ring 2 partijen' waarvoor 80 georganiseerde partijen in het gebied waren uitgenodigd die los van hoe het project zal gaan lopen raakvlakken hebben met de N279 (zie Bijlage II).

Tussen de kennisgeving participatie en de publicatie NRD zijn in totaal 5 rondes georganiseerd voor de belangentafels. De laatste 2 bijeenkomsten waren gezamenlijk voor de 3 deelgebieden. Van elke bijeenkomst zijn verslagen gemaakt die gedeeld konden worden met de achterban. Deze verslagen zijn terug te vinden in de bibliotheek op de website. Naast de belangentafels zijn er maatwerkgesprekken gevoerd met partijen die specifieke punten wilde bespreken vanuit hun eigen organisatie, zie volgende paragraaf.

Tijdens de 5 bijeenkomsten zijn de volgende onderwerpen behandeld:

- ronde 1: toelichting proces en bespreken belangen, waarden en wensen vanuit iedere belangencategorie en daar met elkaar op reflecteren (19, 27 juni en 1 juli 2024, bijeenkomst per deelgebied (3x));
- ronde 2: terugkoppeling opgehaald oplossingsrichtingen, reflectie op advies eerste trechtering en ophalen aandachtspunten vanuit de verschillende belangen voor de nader te onderzoeken oplossingsrichtingen (23, 25 en 26 september 2024, bijeenkomst per deelgebied (3x));
- ronde 3: terugkoppeling analyse nader te onderzoeken oplossingsrichting en advies beoordeling kansrijkheid, reflectie op de analyse en ambtelijke adviezen en ophalen en met elkaar bespreken van de aandachtspunten voor het samenstellen van de kansrijke alternatieven (22, 27, 29 januari 2025, bijeenkomst per deelgebied (3x));
- ronde 4: evaluatie participatieproces en specifiek het instrument belangentafel, en voorbereiding advies van de belangentafels aan de stuurgroep 24 maart 2025 (ronde 4 was 13 februari 2025, bijeenkomst met de 3 deelgebieden samen);
- ronde 5: presentatie over de eindproducten van de verkenning, namelijk de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Notitie Kansrijke Alternatieven (16 april 2025, bijeenkomst met de 3 deelgebieden samen).

Advies belangentafels

Door de deelnemers aan de belangentafels is gevraagd om aan het einde van deze fase (de vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau) een advies te geven aan de stuurgroep. Dit advies gaat in op de ervaringen van de deelnemers met het participatieproces en het gebruikte instrument belangentafels, evenals adviezen/wensen voor het vervolg. Daarnaast hebben de belangentafels in hun advies aandachtspunten meegegeven aan de stuurgroep voor het vaststellen van de NRD en de kansrijke alternatieven. Paragraaf 3.1.4 gaat nader in op het advies dat te vinden is in de bibliotheek op www.brabant.nl/N279.

Maatwerkgesprekken

Aan ieder die dat wilde is de mogelijkheid geboden om met het projectteam in gesprek te gaan. Deze gesprekken vonden één op één plaats of met meerdere belanghebbenden gezamenlijk. In totaal zijn er

31 maatwerkgesprekken gevoerd, waarin diverse thema's zijn besproken, zoals verkeersmodellering, ontwikkelingen in de nabije omgeving, bereikbaarheid van de agrarische sector en ideeën voor en impact van specifieke oplossingen bepaalde delen van het tracé.

Werkgroep verkeer

Het vorige projectbesluit is onder andere vernietigd vanwege het gebruik van verouderde verkeersgegevens waarop de milieueffectrapportage en het inpassingsplan waren gebaseerd. De werkgroep verkeer is opgezet om samen met de partners het verkeersmodel te verifiëren. De werkgroep verkeer is samengesteld uit leden van het projectteam (Provincie Noord-Brabant, Witteveen+Bos en 4Cast) en vertegenwoordigers op ambtelijk niveau van de gemeente Meierijstad, Laarbeek, Helmond, Gemert-Bakel, Deurne en Asten, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Brabant. Daarnaast zijn er ook maatwerkgesprekken over verkeer gevoerd met stakeholders die hier behoefte aan hadden (zie ook paragraaf 4.4).

De werkgroep verkeer is op drie momenten samengekomen:

- 4 juni 2024 - met de aanwezigen is besproken welke input geleverd kan worden om het verkeersmodel BBMA2022 uiteindelijk projectspecifiek te modelleren voor het project NRD N279 Veghel-Asten;
- 16 oktober 2024 - een toelichting is gegeven op de multimodale maatregelen, het plausibel verklaren van het projectspecifieke verkeersmodel voor de N279 en de resultaten van de rekenpakketten;
- 4 november 2024 - de modelresultaten zijn besproken en geanalyseerd. De inzichten van de aanwezigen zijn meegenomen in de verdere interpretatie van de modelresultaten.

Regie- en stuurgroep overleggen

De regie- en stuurgroep zijn opgericht om op ambtelijk en bestuurlijk niveau met de samenwerkende partners in het gebied af te stemmen, waarbij zij zo veel als mogelijk werken vanuit een brede belangenbenadering. De stuurgroep heeft een adviserende rol richting de provincie en bestaat uit vertegenwoordigers op bestuurlijk niveau van de partners: gemeente Meierijstad, Laarbeek, Helmond, Gemert-Bakel, Deurne en Asten, Waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Brabant. In de regiegroep zitten de ambtelijke vertegenwoordigers van dezelfde organisaties. De regiegroep voorziet de stuurgroep van advies over de voorstellen van het projectteam en de te nemen keuzes. De leden van de regie- en stuurgroep zijn verantwoordelijk voor het op de hoogte houden van hun bestuurders.

De stuur- en regiegroep zijn intensief betrokken geweest bij het proces dat volgde na vernietiging van het PIP (2021) tot aan de start van het nieuwe project (mei 2024) en het opstellen van de participatiestrategie daarvan. Tussen de start van het project (mei 2024) en publicatie van de NRD zijn er 10 overleggen geweest met de regiegroepen en 4 met de stuurgroep. In tabel 2.2 zijn de overleggen en bijbehorende onderwerpen opgenomen voor de fase vanaf kennisgeving.

Tabel 2.3 Regie- en stuurgroep overleggen

Wie (groep)	Datum	Onderwerp
regiegroep	29 mei 2024	start-up, kennismaking ingenieursbureau en aanpak verkennende studie
stuurgroep	12 juni 2024	start-up, kennismaking ingenieursbureau en aanpak verkennende studie, stand van zaken spoor 2 en 3
regiegroep	4 juli 2024	werksessie ophalen belangen en suggesties voor oplossingsrichtingen
regiegroep	5 september 2024	resultaten zeef 0, nader uit te werken oplossingsrichtingen zeef 1 en voorbereiding stuurgroep
stuurgroep	12 september 2024	resultaten zeef 0, nader uit te werken oplossingsrichtingen zeef 1 en resultaten spoor 3
regiegroep	15 oktober 2024	werksessie aandachtspunten nader uit te werken oplossingsrichtingen zeef 1
regiegroep	5 november 2024	bespreken review rapportage zeef 0
regiegroep	21 november 2024	toelichten resultaten zeef 1
regiegroep	12 december 2024	ambtelijk advies kansrijke alternatieven

Wie (groep)	Datum	Onderwerp
regiegroep	7 januari 2025	voorbereiding stuurgroep en reflectie advies kansrijke alternatieven
stuurgroep	16 januari 2025	ambtelijk advies kansrijke alternatieven
regiegroep	20 februari 2025	bespreken review NRD en NKA
regiegroep	11 maart 2025	voorbereiding stuurgroep en advies besluitvorming - NRD en kansrijke alternatieven
stuurgroep	24 maart 2025	advies besluitvorming - NRD en kansrijke alternatieven

2.4 Zienswijzen

Naast het hierboven beschreven participatietraject is er ook een formele inspraakmogelijkheid. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt van 22 april tot en met 2 juni 2025, 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode is er de gelegenheid voor iedereen om een zienswijze in te dienen. U leest op de website <http://www.brabant.nl/N279> hoe u dit kunt doen en vindt daar een directe link naar het formulier om online een zienswijze in te dienen.

Bij start van deze terinzagelegging informeert de provincie de omgeving hierover via de projectwebsite en de nieuwsbrief. Ook organiseert de provincie vier informatiebijeenkomsten op 6 en 7 mei 2025, om de NRD toe te lichten en uit te leggen hoe men kan reageren. Deze worden aangekondigd via de nieuwsbrief en in huis-aan-huisbladen.

Bij vragen over het indienen van zienswijzen kan contact opgenomen worden met provincie via N279@brabant.nl. Na het sluiten van de periode van de terinzagelegging wordt een Nota van Zienswijzen opgesteld, waarin antwoord wordt gegeven op de ingebrachte zienswijzen. Deze wordt, zodra gereed, op de website van de provincie gepubliceerd en actief gedeeld met mensen die een zienswijze hebben ingediend. De vaststelling van de NRD en Nota van zienswijze wordt via de nieuwsbrief gecommuniceerd.

3

PROCESBESCHRIJVING VAN HET OPHALEN EN VERWERKEN VAN REACTIES

Zoals in de voorgaande paragrafen en hoofdstukken is terug te lezen, is er veel informatie aangedragen. Via verschillende participatiemiddelen (e-mail, Meedenkplatform en maatwerkgesprekken) zijn er ruim 600 individuele reacties binnengekomen. De ingebrachte ideeën voor oplossingsrichtingen en aandachtspunten zijn verwerkt in het proces om te komen tot de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA). De volgende paragrafen beschrijven welk type reacties zijn opgehaald en hoe deze informatie is geïntegreerd. Alle individuele reacties (Meedenkplatform en e-mail) zijn opgenomen in het omgevingsregister, zodat dit traceerbaar is en blijft voor het projectteam. Rapportage mogelijke oplossingen N279 (november 2024) gaf hier al inzicht in. Het omgevingsregister is op te vragen bij het projectteam N279.

De informatie die is verzameld tijdens de verschillende participatierondes is op diverse manieren verwerkt in de resultaten van het project, mits deze informatie passend is bij het huidige detailniveau van het project. Sommige informatie, zoals gedetailleerde tekeningen of locaties voor geluidschermen, is momenteel nog te gedetailleerd voor verwerking in de NRD. Deze input is wel vastgelegd in het omgevingsregister en wordt in een later fase verder beschouwd en verwerkt, indien passend.

3.1 Spoor 1 - Verkennende studie

3.1.1 Periode 1 - aandachtspunten en ideeën

In de eerste periode, welke gestart is direct na de kennisgeving, is zoals beschreven in 2.3 vanuit de omgeving veel informatie aangedragen. Ook zijn in de eerste belangentafel de belangen en aandachtspunten in het gebied besproken.

Er zijn ontwikkelingen in het gebied aangedragen, zoals de ontwikkeling van windturbines langs de A50 en geplande woningbouwlocaties. Daarnaast is gebiedsinformatie aangedragen over bijvoorbeeld waardevolle natuurgebieden langs het tracé of ervaren knelpunten van geluidsoverlast of sluipverkeer. Deze informatie is meegenomen in de probleemanalyse en foto van de leefomgeving, welke onderdeel uit maken van NRD.

Er zijn een groot aantal ideeën aangedragen voor mogelijke oplossingsrichtingen. Deze ideeën zijn samen met de input uit de werksessie met de regiegroep en analyses door het projectteam, opgenomen in de 'basislijst' met alle oplossingen. Om te komen tot een lijst met nader te onderzoeken oplossingen, zijn deze oplossingen beoordeeld in een zogenoemde zeef 0. In deze zeef zijn de niet-realistische oplossingen of oplossingen die buiten de scope van het project vielen afgevalen en daarmee niet verder onderzocht. Deze selectie, inclusief basislijst, is gerapporteerd in de Rapportage mogelijke oplossingen N279 (Witteveen+Bos, november 2024, zie bibliotheek op brabant.nl/N279). Met de rapportage, basislijst en het omgevingsregister is de traceerbaarheid en herleidbaarheid van alle ingebrachte ideeën geborgd.

Kenmerkend voor deze eerste selectie (zeef 0) is dat gekeken is of de ingebrachte oplossingen passen binnen de kaders en de scope van het project N279 Veghel-Asten. Binnen het projectgebied spelen ook andere opgaven, waarvan het initiatief niet direct bij het projectteam van de N279 ligt.

Zo zijn suggesties en aandachtspunten aangedragen voor onder andere de N272, ideeën voor optimalisatie van het bredere wegennetwerk in de regio, de afwaardering van de Kasteel-Traversal in Helmond, de KRW-opgave van de Aa en de problematiek rondom de Beekse brug. Deze reacties zijn wel opgenomen in het omgevingsregister en basislijst, maar niet verder uitgewerkt omdat deze buiten de scope van het project N279 vallen. De projectorganisatie N279 houdt wel oog voor de raakvlakken en hoe deze eventueel kunnen aansluiten op het project N279. De opgehaalde reacties zijn gedeeld met de samenwerkende partners, zodat zij deze, waar relevant, kunnen meenemen in hun projecten.

Het voorstel voor de selectie van mogelijke oplossingen (zeef 0) is gepresenteerd tijdens een regiegroep. De concept rapportage mogelijke oplossingen N279 is beoordeeld door de regionale partners. De review is meegenomen bij het afronden van de rapportage. De verwerking van de ingebrachte reacties en selectie van de te onderzoeken oplossingen (zeef 0) is teruggekoppeld via de nieuwsbrief en de nieuwsartikelen: 'Veel informatie aangedragen voor verkenningsfase' (juli 2024), 'Inbreng uit meedenkplatform N279 verwerkt' (september 2024), 'Start van het nader onderzoek naar oplossingen' (september 2024) en 'Stand van zaken: stapsgewijs naar kansrijke oplossingen' (november 2024). Ook is het besproken in de belangentafel en in maatwerkgesprekken met individuen en vertegenwoordigende partijen die er vragen over hadden.

3.1.2 Periode 2 - aandachtspunten nader te onderzoek oplossingen

In de tweede periode (september, oktober 2024) is op het platform gepresenteerd welke oplossingsrichtingen nader onderzocht worden om te beoordelen of deze kansrijk zijn om in de volgende fase (opstellen milieueffectenrapport om te komen tot een voorkeursalternatief) verder te onderzoeken. Deze stap die we hebben doorlopen wordt ook wel zeef 1 genoemd. Daarnaast is in de belangentafel gereflecteerd op de oplossingsrichtingen die in deze stap, zeef 1, nader zouden worden onderzocht en zijn aandachtspunten besproken. Deze input van het platform en de belangentafels is meegenomen bij de beoordeling en toelichting van de kansrijkheid van de onderzochte oplossingsrichtingen.

Het aantal reacties per oplossingsrichting varieerde sterk; er was met name veel aandacht voor de twee onderzochte omleidingsroutes bij Veghel en Helmond. Ook de aard van de reacties verschilde, van meningen over de beste oplossing tot zorgen over de impact van een oplossing en ideeën over hoe invulling te geven aan de oplossingsrichtingen.

In de uitwerking en beoordeling van de kansrijkheid van de oplossingsrichtingen zijn de aangedragen zorgen, aandachtspunten en suggesties verwerkt. De feedback is samengevat en opgenomen in de factsheets als bijlage van de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) (Witteveen+Bos, maart 2025, zie de bibliotheek op brabant.nl/N279). In de nieuwsbrief van november 2024 is teruggekoppeld hoe de informatie opgehaald in de tweede participatieronde zou worden meegenomen. Dit was terug te lezen in de twee nieuwsartikelen: 'Stand van zaken: stapsgewijs naar kansrijke oplossingen' en 'Veel reacties in tweede meedenkronde'.

3.1.3 Feedback (op te stellen) kansrijke alternatieven

Aan de regiegroep en in de 3^{de} ronde van de belangentafels zijn de resultaten van het onderzoek naar de nader onderzochte oplossingsrichtingen (zeef 1) gepresenteerd. Er is aangegeven welke oplossingen op basis van het onderzoek als kansrijk zijn beoordeeld, omdat deze bijdragen aan het doelbereik, haalbaar zijn en geen 'no-go's' bevatten op basis van de leefomgevingseffecten. Met de regiegroep en de belangentafels is gereflecteerd op de resultaten uit de analyses van het projectteam, de beoordelingen voor de kansrijkheid van de oplossingen en de mogelijke samenstelling van de kansrijke alternatieven voor het gehele tracé. Deze input heeft het projectteam meegenomen bij het samenstellen van de kansrijke alternatieven.

Het voorstel voor de kansrijke alternatieven is gepresenteerd aan regie- en stuurgroep en daarna verwerkt in de NRD. De concept NKA en NRD zijn door de regionale partners gereviewd. Het reviewcommentaar is meegenomen in de afronding van de rapportages.

Op 24 maart 2025 heeft een stuurgroep overleg plaatsgevonden waarin de bestuurlijke partners een advies hebben kunnen uitbrengen aan de gedeputeerde van de Provincie Noord-Brabant met betrekking tot het in procedure brengen van de NRD. De gedeputeerde heeft deze adviezen ontvangen en meegewogen in de besluitvorming door gedeputeerde staten op 8 april 2025.

In aanloop naar de publicatie van de NRD en in de processtappen daarvoor zijn door een aantal stakeholder groeperingen brieven gestuurd om hun visie op het project te delen. Aandachtspunten in deze brieven gingen over de integrale aanpak van het project, kansen voor leefbaarheidsmaatregelen, wensen voor een robuuste oplossing voor de groei in de regio en zorgen over het tijdig betrekken en meenemen van de input van stakeholders. Ook bij de gemeenteraden van onder andere de gemeenten Meierijstad en Gemert-Bakel is aandacht voor de N279. Hier werd aandacht gevraagd voor een robuuste oplossing en voor de impact van een mogelijke omleiding op natuur en de gemeenschappen in het zoekgebied van die omleiding. Deze aspecten zijn onderdeel van de criteria waarop die zowel in zeef 1 als straks in de milieueffectenrapportage zijn/worden beoordeeld om de kansrijkheid en vergelijking van de alternatieven af te wegen. De input uit de omgeving heeft het projectteam inzicht gegeven in de grootste zorgen van de omgeving.

3.1.4 Advies belangentafels aan stuurgroep

Door de belangentafels is aan de hand van de evaluatie tijdens de 4^{de} belangentafel een gezamenlijk advies opgesteld aan de stuurgroep. Dit advies is door 4 afgevaardigden en de onafhankelijk voorzitter van de belangentafels op 24 maart 2025 gepresenteerd aan de stuurgroep. In het advies is de evaluatie van het participatieproces met de belangentafels toegelicht, waarbij is aangegeven dat in algemene zin het instrument van de belangentafels en de toelichting daarin door het projectteam, als positief zijn ervaren. Wel waren er vraagtekens bij de communicatie over het doorlopen selectieproces, de definities van de doelstellingen en de afbakening van het project. Voor de volgende fase is als boodschap meegegeven draagvlak te behouden door te luisteren en te reageren en de inbreng van de vele participanten serieus te nemen.

Ook heeft elke belangengroepering: bewoners, ondernemers, agrariërs en groen partijen een advies uitgebracht vanuit zijn belang. De bewoners benadrukken de noodzaak voor goede communicatie via tijdig te delen rapportages (waren nu laat) en goede visualisaties (zoals het filmpje van Veghel opgesteld door een bewoner). Ze maken zich zorgen over de status van ingebrachte ideeën, de verkeersaantrekkende werking, onvoldoende budget en de impact op de leefbaarheid en toekomstige verkeerscapaciteit.

De groene partijen benadrukken de noodzaak van natuurbehoud, zorgen over de impact op leefgebieden en de voorkeur voor duurzame oplossingen met geen/zo min mogelijk nieuwe infrastructuur. Voor de volgende fase zien zij diverse kansen voor het verbeteren van de leefbaarheid en verduurzaming.

De agrarische partijen pleiten voor tracékeuzes die lokale infrastructuur en landbouwpercelen respecteren, zorgvuldig grondgebruik hanteren, zo min mogelijk doorsnijding van huiskavels, landbouwpercelen, en waterbergingsgebieden, en benadrukken het belang van een oplossing voor oversteekpunten.

De ondernemers hebben hun wens uitgesproken voor een 2x2 profiel. Zij stellen hun vraagtekens bij de haalbaarheid van een gedegen oplossing binnen het huidige beschikbare budget, benadrukken de (ontbrekende) relatie met aangrenzende infrastructuur en de noodzaak van een efficiënt proces. Ze benadrukken dat zij de dialoog willen voeren voordat besluiten worden behandeld, zodat de uitkomsten van deze dialoog in de belangentafel ook invloed kan hebben op het proces.

De stuurgroep heeft het advies ontvangen en tijdens het overleg enkele verdiepende vragen gesteld, vooral met betrekking tot de uiteenlopende belangen rondom de omleiding Dierdonk.

Paragraaf 4.6 gaat nader in op wat provincie doet met de ontvangen evaluatiepunten.

4

AANDACHTSPUNTEN EN IDEEËN UIT DE OMGEVING

Dit hoofdstuk beschrijft in hoofdlijnen de aandachtspunten en ideeën die vanuit de omgeving zijn aangedragen. We gaan eerst in op de aandachtspunten ten aanzien van de projectdoelstellingen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (paragraaf 4.1). Daarna lichten we toe welke specifieke aandachtspunten en oplossingsrichtingen zijn aangedragen per deelgebied (paragraaf 4.2). Vervolgens behandelen we de tracé overstijgende aandachtspunten (paragraaf 4.3). Daarna richten we ons op het planproces (paragraaf 4.4). Tot slot besteden we aandacht aan de media-aandacht die het project heeft gekregen (paragraaf 4.5).

4.1 Doelstellingen project

Zoals beschreven in de inleiding van dit rapport streeft het project N279 Veghel- Asten naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

- een goede **bereikbaarheid** van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, voor nu en in de toekomst;
- een aangepaste N279 die voldoet aan de uitgangspunten van duurzaam veilig, waarmee de **verkeersveiligheid** verbeterd wordt;
- beperken van de hinder en overlast van de aangepaste N279 en het zoveel mogelijk verbeteren van de **leefbaarheid**.

Onderstaand is beschreven wat de omgeving (op basis van de inbreng in het participatieproces) in de huidige situatie ervaart met betrekking tot deze drie doelstellingen.

Bereikbaarheid

Op het gebied van bereikbaarheid ervaren weggebruikers problemen met files en verkeersdruk op het tracé. Zij wijzen op de beperkte capaciteit van de huidige weg en de frequente opstoppingen bij kruispunten en rotondes. Met name de aanpak van de kruisingen en rotondes wordt gezien als een oplossing. Anderzijds wordt een oplossing met 2x2-rijstroken met goede aansluitingen bij Veghel (A50) en Asten (A67) door een deel van de stakeholders gezien als noodzakelijk om files te voorkomen.

Er zijn zorgen over de verkeersaantrekkende werking als gevolg van het verbeteren van de doorstroming. Het hoge aandeel vrachtverkeer wordt als nadelig ervaren voor de doorstroming en verkeersveiligheid, en wordt gelijktijdig gezien als grote veroorzaker van de impact op de leefbaarheid. De files op de N279 maken dat verkeer een andere route door het gebied zoekt, met sluipverkeer tot gevolg.

Ondernemers benadrukken dat een structurele, verkeersveilige en robuuste oplossing voor de N279 cruciaal is voor de regio Oost-Brabant. Zij pleiten hierbij voor een 2x2 profiel. De N279 is essentieel voor de regionale economie en de verwachte groei in inwoners en banen (Beethovendeal). Aangegeven is dat een integrale oplossing voor het gehele tracé belangrijk is voor de verkeersveiligheid, doorstroom, bereikbaarheid en leefbaarheid en het verdienvermogen en vestigingsklimaat van de regio wordt versterkt.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is door de stakeholders ook als belangrijk aandachtspunt aangekaart. Zo blijkt uit diverse onderzoeken dat de N279 in haar huidige vorm een gevaarlijke weg is. Op het Meedenkplatform hebben twee personen specifiek verwezen naar zeer ernstige ongelukken op het tracé, waarbij ook dodelijke slachtoffers zijn gevallen. En ook in de media is terug te lezen dat er zorgen zijn over de verkeersveiligheid op het tracé. Ongevallen op de N279 zorgen daarnaast voor langdurige opstoppen of afsluitingen van de weg. Meerdere belanghebbenden hebben gewezen op het gebrek aan veilige oversteekplaatsen voor fietsers, zoals bij Ommel, waar onder andere een fietstunnel wordt voorgesteld, en bij Keldonk.

Leefbaarheid

Op het gebied van leefbaarheid in de huidige situatie zie je bij de stakeholders met name zorgen over geluidsoverlast, luchtkwaliteit en sluipverkeer. Bewoners melden dat de hoge verkeersintensiteiten leiden tot aanzienlijke geluidshinder en een slechte luchtkwaliteit. Je ziet met name reacties over dit thema vanuit de wijken de Leest en Bloemenwijk in Veghel, waar de weg als een grote impact wordt gezien op de leefbaarheid en een toename van de intensiteiten en daarmee overlast als onacceptabel wordt benoemd. Ook rondom de wijken Rijpelberg, Dierdonk en Brouwhuis in Helmond en ter hoogte van Aarle-Rixtel, Boerdonk en Ommel zijn zorgen geuit over de impact van geluid en lucht.

Daarnaast wordt gesproken over de barrièrewerking van de weg, met name bij Dierdonk en Keldonk, waar meerdere belanghebbenden aangeven dat het huidige tracé als een scheiding wordt ervaren. Bij Keldonk is daarnaast aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid voor fietsers en landbouwverkeer.

Sluipverkeer is een thema waarover met name zorgen zijn geuit in Zijtaart en Keldonk. Bij Beek en Donk hangen de zorgen over sluipverkeer samen met de knelpunten rondom de Beekse brug. Een andere zorg is de impact van versnipperde landbouwgronden van agrarische bedrijven als gevolg van inpassen van omleidingen en de bereikbaarheid van percelen en aansluitingen op/ over de N279.

4.2 Deelgebieden

Deelgebied 1 (Veghel)

In deelgebied 1 zien we tegenstrijdige belangen, waarbij de leefbaarheid in het gebied centraal staat vanwege de beperkte afstand tussen de N279 en bebouwing. Gelijktijdig is er in het participatieproces veel aandacht voor de verkeerskundige knelpunten in dit deelgebied en met name de samenhang met de A50. Een aantal stakeholders heeft aangegeven dat er geen capaciteit vergrotende maatregelen op de rest van het tracé kunnen worden genomen zonder ook het knelpunt bij Veghel op te lossen, omdat daarmee het knelpunt in Veghel alleen maar groter wordt. Zowel de positieve als negatieve impact van oplossingen wordt herkend.

Specifiek de 'omleiding Veghel' heeft tot veel reacties uit het gebied geleid. Er worden zorgen geuit over de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, natuur en de impact op de gemeenschappen van Zijtaart, Eerde en Wijbosch(broek). Daarentegen wordt een omleiding door een deel van de stakeholders, met name vanuit de wijken langs het huidige tracé, gezien als enige geschikte en robuuste oplossing voor de lange termijn.

De mogelijkheid voor een 'tunnel' bij Veghel is een veelbesproken onderwerp. Het volledig ondertunnelen van de N279 bij Veghel is als onrealistisch beschouwd omdat een tunnel niet kan worden gerealiseerd binnen de beschikbare ruimte en zonder langdurige afsluiting van de N279. Bovendien liggen de kosten voor enkel een tunnel aanzienlijk hoger dan het beschikbare projectbudget. Mede omdat een tunnel wel een positief effect zou hebben op de leefbaarheid in de omgeving, heeft de afwijzing van deze oplossing tijdens zeef 0 veel aandacht en onrust veroorzaakt.

In de reacties is specifieke input geleverd over knelpunten en mogelijke oplossingen op kruispuntniveau. Zo zijn er suggesties om een viaduct te bouwen ter hoogte van Keldonk, zijn er gedetailleerde ideeën over het aanpassen van de Maxwell Taylorbrug en voor een fietsbrug ter hoogte van Zijtaart.

Ook het scheiden van lokaal en doorgaand verkeer, zowel naast elkaar als boven elkaar, is meermaals ingebracht als oplossing om de verkeersafwikkeling op het tracé te bevorderen. Zo is ook een ver uitgewerkte visualisatie van een parallelstructuur met 'Luikse oplossing' aangedragen. Deze suggesties zijn meegenomen in de onderzochte oplossingsrichtingen (zieef 1), concreet het verminderen van het aantal kruispunten, aanpassen van de kruisingen en het toepassen van een parallelstructuur ter hoogte van Veghel.

Deelgebied 2 (Beek en Donk)

In deelgebied 2 zijn er ten opzichte van deelgebied 1 en 3 minder aandachtspunten aangedragen vanuit de omgeving. Veel reacties pleiten voor het uitbreiden van de N279 naar een 2x2 rijstrookindeling, om zo de capaciteit te vergroten. Voor zowel de kruising Middenweg/Boscheweg als de rotonde N615/N272 wordt door het merendeel de ongelijkvloerse oplossing als meest geschikte oplossing gezien. Door sommige stakeholders zijn hier concrete voorstellen voor een inrichting (zowel gelijk, als ongelijkvloers) aangeleverd. In deze fase van het project zijn door de provincie nog geen ontwerpen voor de kruispunt inrichting gemaakt. De hiervoor ingebrachte ideeën worden meegenomen naar de volgende fase.

Voor dit deelgebied zijn veel reacties aangedragen die buiten de scope van het project N279 liggen. Er wordt meermaals gepleit voor een nieuwe of verbeterde oost-west verbinding tussen Gemert, de N279 en de A50 bij Eindhoven. Ook door de deelnemers van de belangentafel in dit deelgebied is aangegeven dat ze het onderzoeksgebied als te beperkt ervaren. Met name het raakvlak met de problematiek rondom de Beekse Brug is als belangrijk aandachtspunt meegegeven. De provincie is in navolging op een door de stakeholders gestuurde brief in gesprek gegaan en heeft aangegeven welke (deels aanvullende) acties zijn genomen om de raakvlakken tussen de verschillende opgaven in het gebied te borgen, zoals de start van de pré-verkenning voor de Beekse Brug en periodiek overleg tussen de projectteams van de raakvlakprojecten.

Deelgebied 3 (Helmond)

Het merendeel van de reacties in deelgebied 3 focust zich op de 'omleiding Helmond'. Er zijn voornamelijk zorgen geuit over de negatieve impact op natuur, landbouw en de lokale gemeenschappen Dierdonk en Bakel. Binnen het deelgebied pleit een deel van de stakeholders voor het behoud en verbetering van het bestaande tracé, terwijl andere stakeholders aangeven dat het aanleggen van een omleidingsroute rondom Dierdonk wenselijk is. Als argument tegen de omleiding wordt meermaals verwezen naar het verplaatsen van het probleem door de realisatie van een omleiding, terwijl ook op de huidige locatie een oplossing wordt gezien. Als argument voor een omleiding wordt verwezen naar de leefbaarheid van Dierdonk (geluid en lucht) en de barrière van de weg. De reacties die pleiten voor een omleidingsroute, pleiten voor een omleiding (ruim) om Dierdonk heen. Hierbij zijn diverse tracémogelijkheden ingebracht, van een route vanaf de rotonde Rochadeweg tot aan de rotonde N272/N615, tot kortere varianten vanaf rotonde N607 tot net ten noorden van de Waterleliesingel. De variëteit aan ingebrachte tracévarianten heeft geleid tot een breed zoekgebied voor een mogelijke omleiding. De geuite zorgen en aandachtspunten voor het brede zoekgebied, heeft samen met de zorgen en aandachtspunten van het projectteam gezorgd voor een verfijning van het zoekgebied voor een eventueel tracé van de omleiding.

Bij de oplossingsrichtingen voor het bestaande tracé is als suggestie aangedragen om een deel van het tracé verdiept aan te leggen en al dan niet te ondertunnelen of te overkappen. Er wordt aangegeven dat deze maatregel, eventueel gecombineerd met geluidswallen, de leefbaarheid in de omliggende wijken kan verbeteren door de afname van fijnstof en geluidsoverlast. Ook over financieringsmogelijkheden hiervan is met een aantal stakeholders verder doorgesproken. Deze maatregelen voor het verder beperken van de impact van de N279 zijn in deze fase nog niet verder onderzocht, maar worden meegenomen naar de volgende fase.

Deelgebied 4 (Asten)

Voor het meest zuidelijke deel van het tracé is minder input vanuit de omgeving aangedragen. Vanuit enkele stakeholders, als ook vanuit de regionale partners in het zuiden van het tracé is een voorkeur voor een 2x2 wegvakinrichting aangedragen. Deze oplossing is samen met de verkeerscijfers bekeken, waaruit blijkt dat er ook bij een 2x2-indeling op de rest van het tracé voldoende capaciteit op het wegvak beschikbaar is om een toename van het verkeer met een 2x1-indeling te kunnen verwerken.

In het participatieproces is de wens uitgesproken om in de volgende fase nader te onderzoeken of nieuwe ontwikkelingen rondom de schaa sprong toch tot andere inzichten leiden en alsnog een 2x2-indeling op dit deel van de N279 rechtvaardigen.

De voorgestelde oplossingen in deelgebied 4 richten zich voornamelijk op het verbeteren van de leefbaarheid en multimodale bereikbaarheid. Zo wordt er een fietstunnel onder de N279 gesuggereerd en worden geluidsschermen en voorzieningen voor fauna voorgesteld. Ook is er een reactie die de meerwaarde voor natuur benoemt bij verplaatsen van de Deurneseweg, waardoor de vrijgekomen ruimte van de brede boog 'teruggeven' kan worden aan de natuur. Dit is in de beoordeling meegenomen.

Voor dit deelgebied zijn ook wensen en ideeën geuit voor de oversteken bij de Vlierdensebosdijk/Rijntjesdijk en Oostappensedijk. Deze worden in spoor 2 verder opgepakt en maken daarom geen onderdeel uit van de scope van de verkenning.

4.3 Tracé overstijgende aandachtspunten

Naast de locatiespecifieke aandachtspunten in de deelgebieden zijn aandachtspunten meegegeven die op het gehele gebied van toepassing zijn. Zo zijn er veel reacties die wijzen naar de slechte OV-verbindingen en fietsinfrastructuur in het gebied en de kansen die verbetering bieden. De wensen voor de verbetering van de multimodale bereikbaarheid zijn input geweest voor het proces om te komen tot een pakket aan maatregelen om mobiliteitstransitie te stimuleren. Er is door verschillende partijen opgeroepen om te blijven inzetten op alternatief vervoer en het stimuleren van fiets en OV. Anderzijds zijn er ook zorgen geuit over het gebruik van de beperkte financiële middelen voor mobiliteitsmaatregelen die maar een beperkt effect hebben op het oplossen van de verkeersknelpunten op de N279.

Er wordt gepleit voor een robuuste oplossing, waarbij een wegprofiel met 2 rijstroken per rijrichting en ongelijkvloerse kruisingen veelal als oplossing wordt gezien. Anderzijds zijn er ook zorgen over de verkeersaantrekkende werking die de vergroting van de capaciteit met zich meebrengt, die op zijn beurt weer impact heeft op de leefbaarheid. Ook vanuit natuurorganisaties, via een brief door BMF, zijn zorgen geuit dat de verkeersaantrekkende werking zorgt voor extra stikstofbelasting, naast de geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Er zijn wensen ingebracht om met het project N279 maximaal in te zetten op een water-, landschap- en natuurinclusieve realisatie.

Vrachtverkeer

De hoeveelheid vrachtverkeer op het tracé wordt als een groot knelpunt voor de leefbaarheid en doorstroming voor autoverkeer benoemd. Bij dit laatste wordt door stakeholders geopperd om een verbod in te stellen voor (doorgaande) vrachtwagens al dan niet met werende maatregelen. Gezien de functie van de weg en transport gerichte economie in dit gebied, is het weren van vrachtverkeer niet passend en daarom niet verder onderzocht. Maatregelen voor het weren van verkeer zijn lastig te implementeren omdat verkeer zijn eigen route kiest, en vanwege handhaving, geldende wetgeving en administratieve taken die buiten de bevoegdheden van de provincie liggen. Wel is ook op de N279 vrachtwagenheffing voorzien, waarmee de toename al wordt beperkt. Op basis van de inbreng uit de omgeving is het advies om in de volgende fase bij het uitwerken en beoordelen van de kansrijke alternatieven, ook te kijken naar de impact op de aantrekkende werking van doorgaand vrachtverkeer en dit waar mogelijk te voorkomen.

Bereikbaarheid agrarische sector

De bereikbaarheid voor het agrarische verkeer staat in het gebied onder druk. Zowel vanuit de belangentafels als het Meedenkplatform blijkt dat er zorgen zijn over de oversteekbaarheid van de N279 en lange en onveilige routes voor landbouwverkeer. Naar aanleiding van de ontvangen zorgen heeft een overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de agrarische sector om bestaande routes, knelpunten en aandachtspunten voor verbetering op te halen. De agrariërs vragen om bij de tracékeuze rekening te houden met de ontsluiting van langs gelegen landbouwpercelen.

Daarnaast wordt verzocht voldoende brede wegen en tunnels aan te leggen en zoveel als mogelijk een fysieke scheiding aan te brengen tussen landbouwverkeer en fietsers, via bij voorkeur parallelwegen langs de N279. De parallelweg, Kanaaldijk-Noord, vanaf Veghel wordt daarbij als voorbeeld genoemd.

4.4 Aandachtspunten planproces

Deze paragraaf beschrijft de aandachtspunten die zijn aangedragen voor het planproces. Deze zijn onderverdeeld in de volgende categorieën: gebiedsinformatie, integrale opgave, verkeersmodellering en planning.

Gebiedsinformatie

Gebiedsinformatie gaat over de kenmerken van het projectgebied en de impact die de oplossingen binnen het project kunnen hebben op deze kenmerken. Daarmee geeft het input voor de beoordeling van de milieueffecten van de oplossingen. Tijdens het participatieproces is informatie aangedragen over de ervaren leefomgevingsknelpunten langs het tracé, zijn locaties aangemerkt met hoge waarden en zijn lokale ontwikkelingsplannen benoemd. De knelpunten in de leefomgeving gaan vooral over de overlast die ervaren wordt door het verkeer en dan onder andere door het hoge percentage vrachtverkeer. Er is informatie aangedragen over met name de waarde van flora en fauna, cultuurhistorie, waterwin- en waterbergingsgebieden nabij het tracé. De meeste reacties hierover hebben betrekking op het gebied ten noordoosten van Helmond (in relatie tot de omleiding Helmond) en het natuurgebied Wijboschbroek. Daarnaast zijn er lokale ontwikkelplannen aangedragen, welke verwerkt zijn in de autonome en toekomstige ontwikkelingen in de Notitie Reikwijdte Detailniveau. Aangedragen plannen zijn onder andere de windturbines langs de A50 in Veghel en de ontwikkeling van woningbouw in Gemert en Ommel.

Integrale opgave

De samenwerkende partners hebben met elkaar afgesproken in co-creatie te werken aan oplossingen voor het gebied, waarbij ze streven naar een balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ze zetten zich in voor het hele gebied, met één systeem waarbinnen maatwerkoplossingen gezocht moeten worden (BMC Yacht Group, 2022). Deze visie op de opgave heeft een lange voorgeschiedenis waarin al ruim 20 jaar gezocht wordt naar een verbetering van de verkeerssituatie in het gebied. Na het beëindigen van de studie naar De Ruit om Eindhoven en het sneuvelen van het Provinciaal Inpassingplan (PIP) voor de N279, is er sterke behoefte aan een oplossing waarin het bredere belang centraal staat. De omgeving heeft opgeroepen te komen tot maatregelen die de problematiek in het middengebied oplossen (oost-west verkeer van en naar richting Eindhoven) en het verbeteren van de A50 en A67 als noodzaak om de N279 goed te laten functioneren.

In het participatieproces zijn ideeën aangedragen die buiten de scope van het project vallen, maar die wel een sterk raakvlak hebben met de weg. Daarnaast is zowel vanuit de belangentafels als vanuit de samenwerkende partners gevraagd naar een integrale aanpak. Waarbij niet alleen naar de verkeerskundige opgave maar ook de gebiedsopgave wordt gekeken, en samenhang wordt gezocht met andere ontwikkelingen in het gebied.

De gemeente Helmond heeft specifiek verzocht om koppeling met hun mobiliteitsvisie, en daarin met name de afwaardering van de Kasteeltraverse en zuidelijke ontsluiting. Dit raakvlak met de opgave van de N279 is herkend. Omdat de uitwerking van die plannen nog onzeker is, is het nu nog niet mogelijk gebleken de impact te integreren in de oplossingen voor de N279. Dit raakvlak wordt gemonitord in afstemming met de gemeente Helmond om de impact op het project N279 te bepalen en te zoeken naar synergiën.

Vanuit vertegenwoordigers van de belangentafel in deelgebied 2 (middengebied) is gevraagd het project als een gebiedsopgave te beschouwen, omdat met enkel het oplossen van de verkeerskundige knelpunten op de N279 de problematiek in het gebied onvoldoende worden opgelost. De verkeersoverlast, en daarmee effect op leefbaarheid en verkeersveiligheid, bij de Beekse Brug is een grote zorg voor de stakeholders in dit deelgebied. Vanuit de stakeholders is het niet wenselijk deze buiten de scope van de N279 te trekken.

Naar aanleiding van het signaal over de Beekse brug hebben de provincie en de betrokken stakeholders overleg gehad om de ingebrachte zorgen over een gebiedsopgave te bespreken. Hoewel de focus van het project N279 blijft liggen op het oplossen van de knelpunten voor de N279, wordt er intensief afgestemd met de opgaven in het gebied en de raakvlak projecten. Daarnaast is er een pré-verkenning gestart voor de Beekse brug.

Vanuit het perspectief van de stakeholders dient er uitgezoomd te worden en is hier een unieke combinatie met de N279 mogelijk om de knelpunten op te lossen.

Daarnaast wordt verwezen naar andere belangrijke opgaven in het gebied, waaronder:

- wateroverlast Groene Peelvallei;
- onbereikbaarheid landbouwpercelen;
- ruimtereservering ondergrondse pijpleidingen;
- toename recreatie Grotel;
- ontwikkeling snelfietsroute Gemert-Eindhoven en Gemert-Helmond.

Aan het project

Onderstaande concrete oplossingen en opgaven die in deze eerste fase van het project zijn onderzocht zijn geïdentificeerd als oplossingen 'aan het project'. Dit betekent dat deze geen onderdeel uitmaken van de scope van de N279 en vooralsnog geen verdere onderzoeksinspanning vereisen voor het project. Periodiek vindt wel afstemming met over deze issues plaats met de betrokken overheden, om de impact, kansen of synergiën te bespreken.

- extra aansluiting en oost-west verbinding ter hoogte van Aarle-Rixtel;
- aanpassingen aan de knoop N270/N279 als gevolg van afwaardering van de Kasteeltraverse;
- zuidelijke ontsluiting Helmond;
- N615 en Beekse brug;
- Erpse brug;
- weefvak A50 tussen aansluiting 10 en 11.

Verkeersmodellering

Vanuit de stakeholders is er interesse in de resultaten van de verkeersmodellering. Er zijn onder andere vragen gesteld over hoe ontwikkelingen in het gebied, met name de schaalsprong, zijn meegenomen in de modellering. Omdat de modelresultaten een van de redenen waren voor de vernietiging van het PIP in 2021, is er extra aandacht voor nauwkeurige verkeerscijfers, zowel vanuit de provincie als de stakeholders. Alle autonome ontwikkelingen zijn nu opgenomen in een project-specifiek verkeersmodel, gebaseerd op het provinciale model BBMA 2022 en verifieerd met het BBMA2024. Autonome ontwikkelingen zijn veranderingen of ontwikkelingen die impact kunnen hebben op het project en gebaseerd zijn op vastgestelde besluiten of beleidsplannen. Tot aan het projectbesluit wordt het verkeersmodel periodiek geactualiseerd en worden nieuwe autonome ontwikkelingen geïntegreerd. Met stakeholders die daar behoefte aan hadden zijn maatwerkgesprekken geweest over dit onderwerp.

Planning

Er zijn tijdens bijeenkomsten, in maatwerkgesprekken en per e-mail veel vragen gesteld over de doorlooptijd van het project en de reden waarom het project opnieuw wordt uitgevoerd. Deze vragen kwamen vooral naar voren bij de start van het project. Uitgelegd is welke projectprocedure doorlopen wordt, waarom het eerdere plan is vernietigd en waarom er een nieuwe start is gemaakt. De meeste stakeholders erkennen de balans tussen zorgvuldigheid en snelheid in het proces.

4.5 Media-aandacht

In de media is de afgelopen periode meermaals aandacht besteed aan het project N279 Veghel-Asten. In het najaar van 2024 zijn enkele artikelen verschenen over de mogelijke oplossingsrichtingen die zijn gecommuniceerd. Deze artikelen bespreken zorgen vanuit de omgeving, zoals een omleiding langs Zijtaart

en het Wijboschbroek, het niet verder onderzoeken van een tunnel bij Veghel en een omleiding ten oosten van Helmond.

Provincie heeft vanuit haar participatieaanpak bewust gekozen voor een transparant proces, waarin ze tussentijds resultaten presenteerde via onder meer nieuwsbrieven en/of de media. Deze aanpak leidde op sommige locaties tot onrust in de omgeving. Bijvoorbeeld omdat inwoners en/of partijen in het gebied dachten dat definitieve besluiten al genomen waren of dat indicatieve lijnen op de kaart al definitieve uitwerkingen aangaven.

4.6 Evaluatie participatie en communicatie

De provincie vindt het belangrijk om de participatie en communicatie in het project te evalueren om het proces indien nodig bij te sturen. Door stakeholders zijn op verschillende momenten zorgen geuit over het participatieproces en zijn verbetervoorstellen voorgesteld. Dat gebeurde tijdens de contactmomenten van provincie met haar stakeholders. Zo is op basis van tussentijdse reacties van samenwerkende partners het proces met hen geïntensiveerd. Provincie kreeg ook complimenten terug over de proactieve aanpak, de bereidheid om in gesprek te gaan over het project en heldere informatie-uitwisseling. Zorgen waren er over de mate van impact door de stakeholders, omdat deze de informatie pas konden ontvangen nadat de stuurgroep er kennis van had genomen. En het gedurende het proces niet altijd duidelijk is geweest wat de inbreng uit het platform of de belangentafels heeft bijgedragen aan het uiteindelijke resultaat. De boodschap is geuit om te blijven luister en reageren naar de stakeholders en hun inbreng serieus te nemen.

Naast deze informele reacties heeft het projectteam op twee momenten bij de omgeving expliciet aandacht gevraagd voor het evalueren van het participatieproces: er is een tevredenheidsmonitor ingezet en er vond een evaluatie plaats tijdens ronde 4 van de belangentafels. Deze paragraaf beschrijft de resultaten van de evaluaties en de verbeter suggesties voor het participatieproces.

Tevredenheidsmonitor

Om de tevredenheid van de belanghebbenden over het participatieproces te meten, heeft de provincie een onafhankelijk bureau een enquête laten uitzetten, die via de nieuwsbrief is verspreid. In deze enquête werden de belanghebbenden bevraagd op diverse thema's over het proces. De enquête kon ingevuld worden van 28 november t/m 18 december 2024. Deze enquête ingevuld door 63 respondenten. Hoewel deze beperkte respons de representativiteit van de resultaten kan beïnvloeden, bieden de antwoorden toch een indicatie van de ervaringen van de belanghebbenden met mogelijke verbeterpunten.

Het sentiment rondom het participatieproces N279 Veghel-Asten is gemengd. De beoordelingen variëren sterk met een gemiddelde voor de zeven gestelde vragen van het cijfer 5.6 tot 6.9 met een bandbreedte tussen de 2 en 10. Minder tevreden respondenten geven aan dat informatie vaak niet tijdig of volledig wordt gedeeld en dat er onduidelijkheid heerst over het proces en de problemen die opgelost moeten worden. Ze vinden de gebruikte taal soms moeilijk te begrijpen en ervaren de communicatie als onvoldoende transparant. Daarnaast voelen ze dat hun zorgen en input niet effectief worden meegenomen, en dat er weinig terugkoppeling is over wat er met hun bijdragen gebeurt. Meer tevreden respondenten waarderen de samenwerking met het projectteam en vinden ze de wijze van informeren over het algemeen goed. Ze zien de informatieavonden en het Meedenkplatform als waardevolle initiatieven, hoewel er ook hier verbeterpunten zijn zoals meer duidelijkheid over de impact van hun input en een betere terugkoppeling. Over het algemeen is er een gevoel van betrokkenheid, maar is er behoefte aan verbeterde communicatie en meer transparantie over het proces en de resultaten van hun bijdragen.

Evaluatie belangentafel

Gedurende het proces van de belangentafels hebben de deelnemers hun zorgen geuit over de invulling van de belangentafels en de invloed die ze kunnen uitoefenen op het proces. Zowel in de belangentafels als via brieven vanuit de vertegenwoordigers is hier aandacht voor gevraagd. Naar aanleiding van de signalen vanuit de deelnemers is er vanuit het projectteam aandacht geweest voor de invulling van de belangentafels met meer ruimte voor reflectie en het gesprek over de belangen heen.

Daarnaast stond ronde 4 van de belangentafels in het teken van een evaluatie. Middels een open space setting is input opgehaald over de ervaringen met het participatieproces en specifiek de invulling van de belangentafels. Het verslag hiervan is, net als de andere verslagen van de belangentafels, te vinden onder bibliotheek op brabant.nl/N279.

De deelnemers van de belangentafels zijn over het algemeen positief over het proces en de toelichting door het projectteam. De bereidheid om te luisteren wordt gewaardeerd en het uitwisselen van informatie creëert begrip. Zowel het horen van gelijke als tegenstrijdige belangen helpt bij de begripsvorming en zorgt voor een gevoel van een gezamenlijk doel. Het opknippen van de belangentafels in drie deelgebieden leidt tot het missen van het totale overzicht van discussies en voortgang in andere de deelgebieden. Als verbeterpunt is aangedragen om de verslagen van andere deelgebieden te delen.

Uit de evaluatie zijn de volgende positieve punten naar voren gekomen:

- de belangentafels zorgen voor verbeterde informatie-uitwisseling en begrip;
- vertegenwoordigers hebben het gevoel dat ze hun belangen vrij konden aangeven en dat er goed naar hen is geluisterd;
- het proces biedt ruimte om naar belangen te luisteren en meningen uit te spreken.

Daarnaast zijn de volgende verbeterpunten geuit:

- het doorlopen proces van 'zeven', waarom iets wel of niet afvalt, wie dat bepaalt en wanneer dat gebeurt is niet duidelijk;
- de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid worden soms als te abstract ervaren. Er is behoefte aan scherpere en meetbare definities die goed te herleiden zijn naar voorgestelde maatregelen;
- de communicatie rondom de 'grote omleiding' bij Dierdonk via de media gaf aanleiding tot achterdocht;
- de deelnemers ervaren dat zij pas geïnformeerd worden nadat besluiten door de stuurgroep zijn genomen, wat het gevoel geeft dat hun inbreng te laat komt;
- de balans tussen het verstrekken van informatie door de projectorganisatie en het bieden van ruimte voor onderlinge discussies werd als niet optimaal ervaren;
- het is niet altijd duidelijk wat er met de ingebrachte suggesties en ideeën wordt gedaan en of de planontwikkeling hierdoor beïnvloed is;
- het projectbudget wordt als te beperkt ervaren, wat de indruk geeft dat goede en duurzame oplossingen niet mogelijk zijn;
- er is behoefte aan een bredere scope die de integrale opgaven in het gehele gebied adresseert, aangezien veel knelpunten juist ook impact hebben rondom de N279 en optreden op de aangrenzende infrastructuur;
- het (participatie)proces wordt als te langdurig ervaren, vooral in het licht van de voorgeschiedenis en de urgentie van de huidige verkeersproblematiek.

Concluderend is de wens van de deelnemers om het draagvlak te behouden door te luisteren en te reageren op de inbreng van belanghebbenden. Het gevoel dat hun inbreng serieus genomen wordt en een toelichting op wat er met hun inbreng wordt gedaan is daarbij belangrijk.

Vooruitblik

Met de publicatie van de Notitie reikwijdte en detailniveau kijken we ook weer naar de vervolgfase en wat dit betekent voor de participatie. Op basis van de reacties die we ontvingen over de participatie van de afgelopen fase, welke ook in deze participatierapportage zijn beschreven, en onze eigen ervaringen als provincie, zullen we een participatieplan opstellen voor de volgende fase. Dat plan zal weer een invulling zijn van de overkoepelende participatieaanpak N279 zoals gecommuniceerd bij de kennisgeving voornemen en participatie.

In de volgende fase gaan we de alternatieven, met oplossingen over het gehele tracé, verder uitwerken, onderzoeken en vergelijken. Hierbij kijken we onder andere naar de effecten en hoe eventuele negatieve gevolgen kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd. Bij dit proces, dat start vanaf 2026, wil de provincie ook graag weer partijen uit de omgeving betrekken. Met als doel samen te kijken naar de mogelijkheden van een bepaald alternatief of locatie specifieke inpassing van een oplossing en de impact op de omgeving.

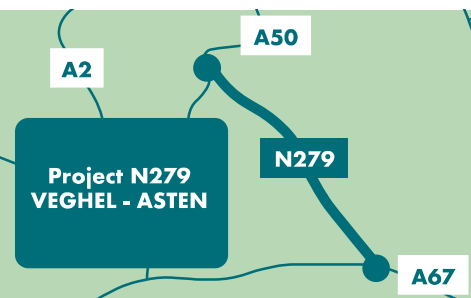
Op basis van deze analyses kiest de provincie in de vervolgfase een eindoplossing; het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt in 2027 verder uitgewerkt tot een projectbesluit. In die fase wordt het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt. De provincie wil dan nog intensiever samenwerken met de direct omwonenden om te praten over de inrichting van de weg en overige maatregelen op specifieke locaties.

De provincie bespreekt bij aanvang van de volgende fase het participatieplan met de betrokken vertegenwoordigende partijen en zal dat plan delen via de projectwebsite.

Bijlagen



BIJLAGE: ROUTEKAART PARTICIPATIE AANPAK VERKENNING N279



**Informatie-
bijeenkomsten**
met mogelijkheid
tot indienen
zienswijzen

Nieuwsbrief



BIJLAGE: RING 2 PARTIJEN

Overzicht deelnemers en participatiemomenten

1. Deelnemers voorbereidende bijeenkomsten, voorafgaand aan de formele start

Ter voorbereiding op de formele start van de (participatie voor de) procedure N279 heeft de provincie februari/maart 2024 het overleg weer opgestart met georganiseerde groepen uit het gebied ('ring 2'). Zodat provincie en partijen, elkaar kennen of de contacten weer opnieuw aanhalen, inzicht hebben in het speelveld en de belangen die er leven en partijen op de hoogte zijn van het proces en hoe ze daarin betrokken worden. In totaal zijn er zes bijeenkomsten georganiseerd met vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers, agrariërs en het groene belang (water, natuur, cultuurhistorie, landschap). Insteek is dat vertegenwoordigers van de belangen op een aantal momenten in het proces met elkaar in gesprek gaan en de plannen toetsen. Dit gebeurt via belangentafels verspreid over 3 gebieden: 1. Veghel-Keldonk, 2 Boerdonk/Beek en Donk-Gemert, 3. Aarle-Rixtel/Helmond-Deurne-Asten/A67).

Overkoepelende partijen
VNO-NCW Brabant-Zeeland
Stichting Parkmanagement Peelland
Transport en Logistiek Nederland (TLN)
Cumela
ZLTO (provinciaal niveau)
Stichting Archeologische Samenwerking
Archeologische Vereniging Kempen- en Peelland
Brabants Erfgoed
Staatsbosbeheer
Brabants landschap
Stichting Middengebied
Brabantse Milieufederatie (BMF)
<i>NB. Natuurmonumenten is ingedeeld bij deelgebied (nl. Boerdonk-Gemert) omdat het slechts 1 natuurgebied betreft: de Stippelberg.</i>

Deelgebied Veghel-Keldonk
Wijkraad Zuidelijk Veghel (incl. De Leest en de Scheifelaar, Veghels Buiten en Veghel-Zuid)
Wijkraad Veghel-West (incl. Bloemenbuurt en Rembrandtlaan)
Dorpsraad Zijtaart
Dorpsraad Keldonk
Dorpsraad Erp
Dorpsraad Eerde
ZLTO de Meierij
Platform Ondernemend Meijerijstad (POM)
Centrummanager Veghel
IVN Veghel
Heemkundekring Erthepe (Erp-Keldonk-Boerdonk)
Heemkundekring Vehchele (Veghel)

Deelgebied Boerdonk/Beek en Donk-Gemert
Dorpsraad Beek en Donk
Vertegenwoordigers inwoners Gemert (geen Dorpsraad)
Dorpsraad Boerdonk
Dorpsplatform Aarle-Rixtel; werkgroep Verkeer
Zorg om het Dorp Mariahout (dorpsraad Mariahout, gemeente Laarbeek)
Dorpsraad Lieshout
Dorpsraad De Stem van Bakel
Ondernemersclub Vier Laarbeek
Parkmanagement Laarbeek
Ondernemersvereniging Bakel
Bedrijven Contact Gemert (BKG)
IVN Laarbeek
IVN Gemert-Bakel
Heemkundekring De Lange Vonder (Beek en Donk)
Heemkundekring Barthold van Heessel (Aarle-Rixtel)
Heemkundekring De Kommanderij (Gemert)
Laarbeeks Landschap
Natuurmonumenten (Stippelberg)
ZLTO Gemert-Bakel
ZLTO Laarbeek

Deelgebied Aarle-Rixtel/Helmond-Deurne-Asten/A67
Wijkraad Dierdonk
Wijkraad Rijpelberg
Wijkraad Helmond Noord
Wijkraad Brouwhuis
Stichting Landschapspark Kloostereind
Dorpsraad Ommel
Dorpsraad Vlierden (Samen Vlierden)
Wijkraad Koolhof
Wijkraad Deurne West
Wijkraad d'n Heiakker
Dorpsraad Walsberg
Dorpsraad Zeilberg
Ondernemersvereniging Asten
Ondernemend Deurne (voorheen: Deurnes Industrieel Contact)
Wijkmanagement Helmond (ondernemers)
Stichting Bedrijventerrein Helmond
Vereniging Industrieel contact Asten-Someren
Vereniging Industrieel Contact Helmond (VICH)
VNO-NCW Helmond de Peel
Heemkundekring Helmont (Helmond)

Heemkundekring HN Ouwerling (Deurne)
Heemkundekring De Vonder (Asten-Someren)
ZLTO De Peel (voorheen: Asten, Deurne, Helmond-Mierlo, Someren)
IVN Asten-Someren
IVN Helmond
Centrummanagement (Deurne)

2. Afvaardiging in de belangentafels

Deelnemers namen deel aan de (dialogoog in de) belangentafel namens het belang dat ze vertegenwoordigen: bewoners, ondernemers, agrariërs, groene partijen (Natuur/ water/ landschap/ cultuurhistorie). Ze namen niet deel om het belang van hun eigen partij (zoals een bepaalde dorpsraad, ondernemersvereniging, etc.) te vertegenwoordigen. Daar waren andere kanalen voor zoals maatwerkgesprekken.

Belang/ deelnemers	Gebied 1 Veghel-Keldonk	Gebied 2 Boerdonk-Gemert	Gebied 3 Aarle-Rixtel/Helmond-Deurne-Asten/A67 (deelgebied 3 en 4, uit afbeelding 1.1 - participatierapport)
Bewoners	Wijkraad Zuidelijk Veghel Wijkraad Veghel West Dorpsraad Keldonk Dorpsraad Zijtaart	Dorpsraad Lieshout Dorpsplatform Aarle-Rixtel Dorpsraad Beek en Donk	Wijkraad Brouwhuis Wijkraad Dierdonk Wijkraad Rijpelberg
Ondernemers	Erpse bedrijvenkring Platform Ondernemend Meerijstad	Bedrijven Contact Gemert Bedrijventerrein Laarbeek	Bedrijventerrein Helmond VNO-NCW Helmond-De Peel Wijkmanagement Helmond
Agrariërs Loonwerkbedrijven	ZLTO de Meerij Cumula	ZLTO Gmert-Bakel Cumula	ZLTO de de Peel Cumula
Groene partijen <i>-Natuur/ water/ landschap</i> <i>Cultuurhistorie</i>	IVN Meerijstad Heemkundekringen; Beek en Donk (De Lange Vonder), Veghel (Vehchele), Erp (Erthepe)	IVN Laarbeek Stichting Middengebied Heemkundekring Barthold van Heessel (Aarle-Rixtel) Heemkunde De Lange Vonder	IVN Asten-Someren Stichting Middengebied

3. Deelnemers samenwerkende partners

In de ambtelijke regiegroep en bestuurlijke stuurgroep hebben deelgenomen:

- Gemeente Meerijstad
- Gemeente Laarbeek
- Gemeente Gemert-Bakel
- Gemeente Helmond
- Gemeente Deurne
- Gemeente Asten
- Waterschap Aa en Maas
- Rijkswaterstaat

4. Eén op één gesprekken

Daarnaast zijn met diverse partijen en personen 1:1 maatwerkgesprekken gevoerd en bijeenkomsten geweest.

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
www.brabant.nl