

Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

datum:	12 juni 2025	uw brief:	8807-2025	kenmerk:	8807-2025:863526
verzonden op:		zaaknummer:	8807-2025	bijlage(n):	1
onderwerp:	Zienswijze NRD N279	behandeld door:	T. van Vroonhoven	afschrift:	

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Op 22 april 2025 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) gepubliceerd en ter inzage gelegd. De gemeente Laarbeek heeft meegewerkt aan het tot stand komen van deze notities. Het college en de gemeenteraad van Laarbeek hebben kennis genomen van de NRD en de NKA voor de N279. In deze brief vindt u de zienswijze op de NRD vanuit de gemeenteraad van Laarbeek. Deze is grotendeels gelijk aan het eerder door onze wethouder dhr. R. van den Berkmortel uitgebrachte advies aan gedeputeerde dhr. S. Smeulders.

Kernboodschap

De N279 is een essentiële verkeersader voor de regio Zuidoost-Brabant en in het bijzonder voor de aangrenzende gemeenten. Het is van groot belang dat deze weg zijn functie als robuuste rand volwaardig kan vervullen. In de basis zijn de concept-NRD en concept-NKA goed uitgewerkt. De 2x2-variant is serieus meegenomen als mogelijkheid, en er is kritisch gekeken naar het nut en de noodzaak van diverse plandelen. De documenten bieden inzicht in de voor- en nadelen van verschillende oplossingsrichtingen en geven een globaal financieel perspectief.

Omleiding Dierdonk

We constateren dat het college van Gedeputeerde Staten ervoor heeft gekozen om de omleiding bij Dierdonk alsnog mee te nemen in de NRD als vijfde alternatief, om zo de effecten van zowel de reconstructie van het huidige tracé als een omleiding op deze locatie inzichtelijk te maken. Een omleiding bij Dierdonk is echter reeds als niet-kansrijk beoordeeld vanwege de aanzienlijke impact op de leefomgeving rond de beoogde omleiding, zoals milieugezondheidsrisico's en schade aan natuur, landbouw en cultuurhistorische waarde. We hebben begrip voor de argumenten die namens gemeente Helmond zijn aangedragen, maar in onze ogen zijn deze van politiek-maatschappelijke aard. Dit is bij het vorige inpassingsplan helaas een valkuil gebleken.

Als gezocht wordt naar verdere onderbouwing, dan is er veel informatie beschikbaar vanuit het verleden (zoals de eerdere milieueffectrapportage). Daarbij is aangetoond dat de beoogde omleiding op 24 leefbaarheidsaspecten voor een verslechtering zorgt en het bestaande tracé op 4 aspecten. We hebben vanuit de belangentafel vernomen dat het belangrijkste obstakel van het

bestaande tracé bij Dierdonk de barrièrewerking is. Deze blijft echter ook aanwezig bij de keuze voor een omleiding. Juist de keuze voor het bestaande tracé biedt kansen om hier daadwerkelijk een verbetering in aan te brengen door mitigerende maatregelen te combineren met maatregelen die de barrièrewerking verminderen. Daarnaast vormt het juridische aspect ook een belangrijke factor. Als nut en noodzaak niet worden aangetoond, dan haalt het project de eindstreep mogelijk niet. Gezien de lange voorgeschiedenis is dit hoogst onwenselijk.

Gezien deze argumenten is het alsnog meenemen van de omleiding Dierdonk wat ons betreft niet wenselijk. Deze keuze doet daarnaast geen recht aan het gezamenlijk doorlopen trechteringsproces. Daarbij leidt deze keuze tot (nog) langere onzekerheid voor een grote groep omwonenden en hogere projectkosten. Tot slot kan het wegvallen van de omleiding Dierdonk wat ons betreft geen reden zijn om alleen in dit gebied bovenwettelijke maatregelen te treffen op het gebied van leefbaarheid. We hebben alle begrip voor de leefbaarheidsproblemen die worden ervaren in Dierdonk, echter bestaat vergelijkbare overlast ook in andere wijken en kernen, zoals Rijpelberg en Veghel. Wij zijn van mening dat leefbaarheid voor alle omwonenden het uitgangspunt dient te zijn. Indien wordt gekozen voor bovenwettelijke maatregelen, zal de aandacht daarvoor over het gehele tracé gelijk moeten zijn.

Zienswijze

Wij willen daarnaast de volgende punten inbrengen:

- **Borging van robuustheid voor de toekomst:** De toekomstige verkeersgroei in het kader van de schaa sprong dient te worden meegenomen, gezien de geplande bouw van 100.000 nieuwe woningen en de ontwikkeling van honderden hectaren bedrijventerrein. De gehanteerde inwoneraantallen per gemeente stroken momenteel niet met de woningbouwopgave uit de Woondeal en Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant plus Beethoven. Daarnaast is de kaart met gebiedsinformatie een momentopname en ontbreken hier toekomstige ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van Beekse Akkers. Het is van belang dat deze ontwikkelingen in een volgende fase kunnen worden meegenomen bij de keuze van een voorkeursalternatief.
- **Financiering:** Een robuuste oplossing zal waarschijnlijk niet de goedkoopste variant zijn. Hoewel financiële haalbaarheid belangrijk is, zijn de kosten flink gestegen en is de opgave groter geworden, terwijl het budget nagenoeg gelijk is gebleven. Wij adviseren om mogelijkheden te onderzoeken om de beschikbare financiële middelen intern of extern te verhogen, bijvoorbeeld via (co)financiering door de Rijksoverheid of andere partners.
- **Openbaar vervoer:** Openbaar vervoer maakt deel uit van de kansrijke multimodale maatregelen, maar ontbreekt momenteel op deze noord-zuidas. Wij pleiten voor de toevoeging van een (H)OV-verbinding die nabijgelegen kernen zoals Beek en Donk en Aarle-Rixtel aandoet. We hebben daarbij wel onze bedenkingen bij bushaltes direct aan de N279 en een buslijn die volledig over deze weg loopt.
- **Fietsverbindingen:** Naast openbaar vervoer zijn er ook kansen voor hoogwaardige fietsverbindingen. Een hoogwaardige fietsroute tussen Veghel en Asten wordt geadviseerd als een van de nader te onderzoeken maatregelen. Ook vanuit de Mobiliteitsvisie van de gemeente Laarbeek bestaat de wens om een hoogwaardige fietsroute richting zowel Helmond als Veghel te realiseren, grotendeels parallel aan de N279.

- **Doorstroming en kruispunten:** Ongelijkvloerse kruisingen hebben onze sterke voorkeur, omdat kruispunten momenteel de voornaamste verkeersknelpunten op de N279 vormen. Een specifiek aandachtspunt is het kruispunt N279-Hool-Morgenstraat, welke in variant 2 als gelijkvloerse kruising is opgenomen, terwijl het verkeer hier momenteel vaak vastloopt.
- **Overige verkeersuitdagingen:** De verkeerssituatie rond de Beekse Brug in Beek en Donk verdient aandacht. Hoewel dit knelpunt niet binnen de scope van de N279 valt, heeft het wel een directe relatie hiermee. Veel verkeer tussen Helmond en de N279 gaat via Laarbeek, wat leidt tot ongewenste verkeersstromen door de kernen, inclusief de Beekse Brug en diverse 50 km/h wegen. Mogelijk kunnen bestaande inpridders bij Helmond beter worden benut.
- **Inpassing tracé bij Dierdonk:** In de documenten wordt een omleiding bij Dierdonk als 5^e kansrijke alternatief toegevoegd. Zoals eerder in deze zienswijze is vermeld, hebben wij hier onze bedenkingen bij en zien we de omleiding als niet-kansrijk. Desalniettemin vragen we aandacht voor de leefbaarheid rond Dierdonk én andere wijken, kernen en omwonenden bij de inpassing van het tracé.
- **Korte termijn en tijdelijke maatregelen:** Wij adviseren om ook te kijken naar aanvullende no-regret en tijdelijke maatregelen tot het moment van definitieve realisatie. Een voorbeeld is de mogelijke herinrichting van de bestaande dubbelstrooksrotonde bij het kruispunt N279-N272.
- **Voortgang en proces:** Wij geven de voorkeur aan het bespreken van de N279 binnen de stuurgroep en projectgroep om overzicht en integraliteit te behouden. Het is belangrijk te voorkomen dat in diverse kleinere samenstellingen over specifieke plandelen wordt gesproken, waardoor het totaalbeeld verloren kan gaan.

Wij zijn van mening dat de concept-NRD en concept-NKA voldoende basis bieden voor verder onderzoek naar de verschillende varianten en plandelen in de MER-fase. Dit zal bijdragen aan de ontwikkeling van (een combinatie van) kansrijke alternatieven tot een uiteindelijk voorkeursalternatief. Wij adviseren daarom om het ingezette traject voort te zetten en vragen aandacht voor bovengenoemde punten. Uiteraard blijven wij graag betrokken bij dit positieve en constructieve proces om te komen tot een nieuwe, toekomstbestendige N279.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neem dan contact op met de heer T. van Vroonhoven, mail naar thijs.vanvroonhoven@laarbeek.nl onder vermelding van ons kenmerk van deze brief of bel naar ons algemene nummer (0492) 469 700.

Met vriendelijke groet,

de raad van de gemeente Laarbeek,
de griffier,

de voorzitter,

[< > Signer 1.Signature]

[< > Signer 1.Initials] [< > Signer
1.Complete surname]

[< > Signer 2.Signature]

[< > Signer 2.Initials] [< > Signer
2.Complete surname]