

Tilburg, 2 juni 2025

Aan

Provincie Noord-Brabant
T.a.v. Gedeputeerde Staten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Brabantse Milieufederatie

Heuvelring 92
5038 CL Tilburg

bmf@brabantsemilieufederatie.nl
www.brabantsemilieufederatie.nl
013-535 62 25

NL22 TRIO 0212 4972 51
KvK 41095498

Per e-mail: <https://n279veghelelasten.nl/actueel/nieuws/3039750.aspx>

Kenmerk

VV 06.N279-2435-mm

Betreft

Reactie op Notitie Reikwijdte en Detailniveau N279 Veghel-Asten

Geacht College,

Hierbij treft u, mede namens Brabants Landschap, de zienswijze aan van de Brabantse Milieufederatie (BMF) op de NRD van de N279 Traject Veghel-Asten.

Wij hebben u op 14 maart 2025 een brief gestuurd met enkele zorgen en suggesties. Deze brief is als bijlage toegevoegd. U heeft gereageerd op 7 april. Wij zijn blij dat u de focus heeft verbreed van alleen het faciliteren van de doorstroming van verkeer naar het creëren van een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Graag geven wij u onze opmerkingen en suggesties mee voor de verdere uitwerking van de NRD en de MER voor de N279. In algemene zin missen wij in de NRD bij de beschrijving van de alternatieven welke kwantitatieve impact (kansen en risico's) het alternatief heeft op de natuur, de biodiversiteit en het landschap.

1. Welk verkeersprobleem wilt u precies oplossen? Probleem en doelen zijn beperkt gekwantificeerd en daardoor beperkt toetsbaar

In uw brief van 7 april geeft u aan dat er kwantitatieve gegevens gebruikt zijn voor het samenstellen van de alternatieven. Wat wij echter missen, ook in de NRD, is een kwantitatieve beschrijving van a) de (verkeers)problemen waarvoor de alternatieven een oplossing moeten bieden en b) de kwantificering van de doelstellingen; wanneer is een oplossing in voldoende mate bereikt? Want als bijvoorbeeld niet duidelijk is met hoeveel tijd de wachttijd moet afnemen om het doel te bereiken, weet je niet of het lichtste alternatief wellicht al voldoende oplossing biedt. Of dat het afzien van extra asfalt en de inzet op maximaal alternatief (openbaar) vervoer en andere maatregelen om de spits beter te spreiden, al voldoende is.

Alleen een kwalitatieve beoordeling en vergelijking van de alternatieven (beoordelingsschaal in tabel 5.4 bijvoorbeeld 'zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie') heeft het risico in zich dat er een te zwaar alternatief gekozen wordt. Dit lijkt ons juridisch niet houdbaar.

Ook is bijvoorbeeld niet duidelijk op basis van welke criteria iets een verkeersknelpunt is, en wanneer volgens u een knelpunt is opgelost. Wat wordt verstaan onder 'veel' vrachtverkeer? Welke vertraging (in tijd) is (niet) acceptabel (p. 13)? Hoe wordt verkeersdruk gekwantificeerd en wanneer is deze voldoende teruggedrongen? Bij hoeveel verplaatsingen is de 'mobiliteitstransitie' voldoende gerealiseerd? Streeft u een weg zonder files na, of is een beperkte wachttijd acceptabel als dat tot minder aantasting van het landschap leidt?

Daarnaast vragen we ons af met welke bandbreedte in het verkeersonderzoek is gewerkt. Er wordt tenslotte uitgegaan van prognoses, bijvoorbeeld ten aanzien van nieuwe woningen. Hoeveel inwoners (en auto's en verkeersbewegingen) komen er met die nieuwe woningen daadwerkelijk bij? Hoe zijn de ontwikkelingen (groei of krimp) van belangrijke bedrijfstakken in de regio, bijvoorbeeld de agrofood keten ingeschat en meegenomen? Wij vragen dit om te voorkomen dat er onnodig nieuw asfalt wordt gerealiseerd en daarmee onherstelbare schade wordt veroorzaakt aan natuur, landschap en cultuurhistorie in deze regio.

Tenslotte zien we graag beter gekwantificeerd hoeveel extra ruimtebeslag en hoeveel extra asfalt ieder alternatief omvat.

Concreet: de tabellen 4.1, 5.1, 5.3 en 5.4 geven wat ons betreft onvoldoende houvast voor een objectieve kwantitatieve afweging van de alternatieven. Dit heeft het risico in zich dat er gekozen gaat worden voor een te zwaar voorkeursalternatief en dat is juridisch gezien niet houdbaar.

Beperkte kwantificering van doelen en ambities ten aanzien van leefbaarheid waardoor effect en doelbereik van de alternatieven moeilijk te bepalen is

In de NRD wordt aangegeven (p. 24) dat biodiversiteit volwaardig wordt betrokken in de onderzoeken. Echter wordt niet duidelijk hoe dat wordt gedaan en getoetst. Het oplossen van nadelige gevolgen voor de biodiversiteit wordt overigens niet alleen bereikt door vermindering van de ecologische barrièrewerking door de weg zoals de NRD lijkt te veronderstellen. De impact van deze wegaanpassing is veel groter. Het gaat dan namelijk ook om behoud van bestaande bomen en ander groen, schone lucht, voorkomen van lichthinder, behoud van dassenburchten, voldoende hoge (grond)waterstanden en terugdringen van stikstofuitstoot door minder verkeer. Als niet voldoende gekwantificeerd wordt voor al deze onderwerpen wat het effect van de weg is per alternatief, is het maken van een juiste keuze lastig en kan niet worden gesteld dat biodiversiteit daadwerkelijk wordt betrokken.

De milieugezondheidsrisico's (luchtkwaliteit, geluidshinder) die in alinea 3.5 worden benoemd, gelden dus niet alleen voor de omwonenden, maar bepalen ook de kwaliteit van de lokale biodiversiteit en natuur. Het effect van het verminderen van milieugezondheidsrisico's is dus veel groter dan voor alleen de tientallen woningen zoals wordt aangegeven.

Afbeelding 0.5 geeft een schematisch overzicht van de maatregelen in ieder alternatief. Wij verzoeken u om hieraan toe te voegen waar in het traject de te beschermen biodiversiteit en natuur (waaronder Wijboschbroek, het Leembos, de EVZ's, de Snelle Loop, beekherstel (KRW opgave) en dassenburchten) en te beschermen landschappen en landschapselementen (onder andere bestaande boomstructuren) liggen waarop deze wegaanpak effect heeft. Dan worden de knelpunten zichtbaar die vanwege de wegaanpassing ontstaan op natuur en landschap. Per alternatief kan dan ook worden aangegeven hoe deze knelpunten binnen het alternatief gaan worden opgelost (zoals verbinden van het Geregte en 't Hurkske).

In afbeelding 3.10 (ruimtelijke ontwikkelingen) ontbreken de autonome ontwikkelingen voor water (zoals waterberging, beekdalherstel, EVZ's). Autonome ontwikkelingen voor natuur zijn het afronden van het NNN (met name Aa-dal en het Hurkske) en de landschappelijke versterking van het gebied tussen de Mariahoutse Bossen, het Geregte en het Hurkske.

2. Multimodale oplossingen (duurzame mobiliteit) kwantificeren en opnemen in het voorkeursalternatief

U geeft in uw reactie op onze brief aan dat multimodale oplossingen als flankerende maatregel worden ingezet bij alle kansrijke alternatieven. In de NRD wordt inderdaad aangegeven dat het STOMP principe (*Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privéauto*) uitgewerkt is door de provincie en de gemeenten in deze regio. De effecten van deze plannen zien wij echter niet gekwantificeerd terug in de NRD. Zo ontbreekt een kaartje met volledig overzicht van alle reeds bestaande overige mobiliteitsverbindingen (openbaar vervoer en fiets) en de ontwikkelingen vanuit de diverse plannen (zie hieronder).

Wij verzoeken u om de ambities en maatregelen uit de 13 genoemde kaders (zie bijlage) te concretiseren en te kwantificeren voor de drie projectdoelstellingen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid) en dit onderdeel te laten zijn van het voorkeursalternatief. Knelpunten die met duurzame mobiliteit opgelost kunnen worden, zorgen tenslotte voor veel maatschappelijke meerwaarde (denk aan schone lucht, volksgezondheid en een mooier landschap) en voorkomen de noodzaak tot het aanleggen van extra asfalt.

3. Er zijn meer duurzame oplossingen om mee te nemen in de alternatieven afweging

Naast de genoemde multimodale oplossingen is het ook goed om (met betrokken en bevoegde partners zoals gemeenten en het rijk) breed te kijken naar duurzame oplossingen die het gebruik van elektrisch vervoer stimuleren en bijdragen aan de leefbaarheid en de gezondheid van Brabanders en de natuur.

Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- (extra) spitsstrook voor elektrische voertuigen.
- Spitszonering / tijdssloten per verkeersgroep (onderscheid vracht- en personenvervoer). Te vergelijken met het verbod op vrachtverkeer op Duitse snelwegen op zondag.
- Automatische verkeersgeleiding bij drukte om onveilige situaties elders te voorkomen.
- Rekening rijden voor niet elektrisch zakelijk verkeer.

Graag horen wij of deze oplossingen nader onderzocht zijn of gaan worden, of waarom niet.

Daarnaast zijn wij benieuwd of, waar en hoe u kansen ziet om met de wegaanpassing bij te dragen aan de energietransitie, door bijvoorbeeld natuurinclusieve inpassing van zonnepanelen in de wegbermen.

4. Bevindingen verkeersmodel in relatie tot de autonome ruimtelijke ontwikkelingen onduidelijk

Het valt op dat de optelsom van de beschreven ruimtelijke ontwikkelingen (het aantal nieuwe woningen in de zes gemeenten samen) in alinea's 3.6.3 en 3.6.4 een aanzienlijk lager aantal nieuwe bewoners oplevert dan het aantal dat wordt gebruikt in de verkeersprognose (tabel 3.2). Uit de twee alinea's blijkt dat er 5.408 inwoners (het minimum aantal woningen à 2 personen per huishouden) tot 11.496 (het maximum aantal woningen à 4 personen per huishouden) inwoners in de gemeenten bijkomen. In tabel 3.2 wordt uitgegaan van 34.878 nieuwe inwoners. Zie ook de tabel hieronder en de bijlage. Kunt u dit verschil verklaren? En is er mogelijk ook sprake van een overschatting van de groei van het vrachtverkeer?

	Omschrijving	Aantal nieuwe inwoners
1	Aantal nieuwe inwoners in de zes gemeenten o.b.v. autonome ruimtelijke ontwikkelingen in 2040 (tabel 3.2 uit NRD)	34.878
2	Autonome ruimtelijke ontwikkelingen in de zes gemeenten (alinea 3.6.3 uit NRD) vertaald naar aantal nieuwe inwoners	3.958 (2 persoons huishoudens) 7.916 (4 persoons huishoudens)
3	Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de zes gemeenten (alinea 3.6.4 uit NRD) vertaald naar aantal nieuwe inwoners	1.450 tot 1.790 (2 persoons huishoudens) 2.900 tot 3.580 (4 persoons huishoudens)
4	Totaal alinea 3.6.3. en 3.6.4.	5.408 tot 5.748 (2 persoons huishoudens) 10.816 tot 11.496 (4 persoons huishoudens)

5. Opmerkingen bij de kansrijke alternatieven

Wij sluiten ten aanzien van hoofdstuk 4.2 aan bij de zienswijze die is ingebracht door de gezamenlijke lokale groene partijen (waaronder de IVN-afdelingen Veghel en Laarbeek).

6. Natuurcompensatie

Een groot deel van het wegtraject loopt vrijwel parallel aan de beek De Aa. Dit zou reden moeten zijn om in het tussenliggende gebied de vereiste natuurcompensatie een plek te geven.

Uiteraard zijn wij bereid om een nadere toelichting op deze zienswijze te geven. En we blijven graag met u in gesprek over de verdere uitwerking van dit project.

Met duurzame groet, mede namens Brabants Landschap,

Femke Dingemans

directeur-bestuurder Brabantse Milieufederatie

Bijlage 1: Vergelijking verkeermodel met de autonome en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Bijlage 2: Overzicht van de 13 plannen voor duurzame mobiliteit van provincie en gemeenten uit de NRD

Bijlage 3: Onze brief d.d. 14 maart 2025 met kenmerk VV 06.N279-2440-mm N279 20250314

NRD hoofdstuk 3.6.2. autonome groei van het verkeer

<i>tabel 3.2. aantal inwoners per gemeente cf verkeersmodel</i>	2019	2040	groei
Asten	16.721	18.680	1.959
Deurne	32.471	34.135	1.664
Gemert-Bakel	30.723	33.995	3.272
Helmond	92.425	107.202	14.777
Laarbeek	22.523	24.185	1.662
Meerijstad	81.110	92.654	11.544
totaal inwoners	275.973	310.851	34.878

NRD hoofdstuk 3.6.3. autonome ruimtelijke ontwikkelingen

	Meerijstad	Laarbeek	Gemert-Bakel	Helmond	Asten	Deurne	totaal
	1.250	65	42	41	205	0	
	18		95				
	12		67 (onzeker)				
	50						
	35						
	80						
	19						
totaal aantal woningen	1.464	65	204	41	205		1.979
Nieuwe bewoners (2 per woning)							3.958
Nieuwe bewoners (4 per woning)							7.916

NRD hoofdstuk 3.6.4. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

totaal minimum	totaal maximum	
65	65 (onzeker/tijdelijk)	
60	80	
100	150	
200	200	
300	400	
725	895	Totaal aantal woningen
1.450	1.790	aantal bewoners (2 per woning)
2.900	3.580	aantal bewoners (4 per woning)

Bijlage 2. Overzicht van de 13 plannen voor duurzame mobiliteit van provincie en gemeenten uit de NRD:

- Beleidskader Mobiliteit (2020) (provincie)
- Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant (2016)
- Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant (2024)
- Multimodaal mobiliteitspakket stedelijke regio's Den Bosch (2024)
- Regionale mobiliteitsvisie MRE (2024)
- Duurzame mobiliteitsvisie (Meijerijstad) (2021)
- Mobiliteitsvisie Helmond (2024)
- Gemert-Bakel en Asten zetten in op maatregelen om reizigers te stimuleren de fiets te kiezen en betere OV-verbindingen te realiseren.
- Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant (2016)
- Rapportage bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant (2024)

Ook het rijk zet in op duurzame mobiliteit in deze regio:

- NOVI (2020)
- Regionale mobiliteitsvisie MRE (2024)
- Landelijke mobiliteitsvisie en het coalitieakkoord (2024). Waarin wordt gepleit voor 'verbetering van de bereikbaarheid van landelijke gebieden. Door goed aanbod van openbaar vervoer, specifiek door versterken van busvervoer tussen kernen. Rijksoverheid pleit voor een goede mix tussen verschillende modaliteiten, zoals lopen, fiets, OV, deelmobiliteit en auto'.

Bijlage 3. Brief d.d. 14 maart 2025 met kenmerk VV 06.N279-2440-mm N279 20250314
Zie separaat bijgevoegd bestand.