

ADVIES ONTWERP PIP N279 VEGHEL ASTEN

24 september 2018

Uitgebracht aan: het College van Gedeputeerde Staten Noord-Brabant

Mevrouw N. Wester, programmamanager milieu en gezondheid
van Provincie Noord-Brabant

In afschrift aan: Provinciale Staten Noord-Brabant

BrabantAdvies
Brabantlaan 3
5216 TV 's-Hertogenbosch
info@brabantadvies.com
www.brabantadvies.com
t. 073 303 02 86

Geacht College,

De Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL) heeft een toegewezen taak in het adviseren over MER-projecten in de provincie Noord-Brabant. In dat kader komen wij graag tegemoet aan uw verzoek van 18 juni 2018 om te adviseren over het ontwerp PIP voor N279 Veghel-Asten.

De PRL adviseert:

- over dit project omdat het in de regio consequenties heeft voor de leefomgeving o.a. ruimtelijk, milieukundig en sociaal;
- als vervolg op het advies dat wij op 20 december 2016 hebben uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- met een integrale kijk en afweging door kennis en netwerken van de verschillende domeinen van BrabantAdvies te betrekken via de adviesraden, de Provinciale Raad Gezondheid, SER Brabant en Young Professionals Brabant;
- op hoofdlijnen vanuit een Brabantse scope. Zij kijkt hierbij breder dan alleen naar milieueffecten.

Allereerst brengen wij u het volgende strategische punt onder de aandacht:

1. Expliciete koers voor toekomstbestendige mobiliteit

We realiseren ons dat verbetering van de N279 Veghel-Asten een complex project is en al een lange historie kent. Het is relevant dat er nu knopen worden doorgehakt en keuzes worden gemaakt waarbij we constateren dat de Commissie voor de Milieueffectrapportage opmerkingen maakt bij het MER daar waar het gaat om motivatie voor de omleiding bij Dierdonk¹.

Bij dit project zien we het spanningsveld tussen korte termijn oplossingen voor knelpunten versus de lange termijn transitie van het verkeerssysteem in Noord-Brabant en elders.

In het ontwerp PIP is een keuze gemaakt voor 2x1 inclusief de optie om eventueel op termijn over te schakelen naar 2x2. De keuze voor 2x1 is onderbouwd met onder meer uitkomsten van rekenmodellen van de provincie die aangeven dat deze capaciteit van de weg tot 2030 toereikend is.

¹ <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3155/a3155ts.pdf>

Bij de keuze voor 2x1 hebben wij de volgende aandachtspunten:

a. **Draag een expliciete koers uit**². Dit kan het plan sterker legitimeren dan nu het geval is. Een koers die aangeeft dat er nu geïnvesteerd wordt in slimmere en andere vormen van mobiliteit van personen en goederen en in gedragsverandering. Uiteindelijk zal blijken of de keuze voor 2x1 toereikend is, zie ook onze opmerkingen over monitoring onder punt e.

b. **Inzetten op 2x1 betekent dat het druk zet op innovatie, om nieuwe methoden van mobiliteit** te ontwikkelen en in te zetten. Technologisch zal er steeds meer mogelijk zijn. De vernieuwing in mobiliteit kan zorgen voor minder verplaatsingen in het woon, werk- en transportverkeer via concepten als Mobility as a service. We zien verschillende pilots van start gaan zoals de campagne 'Slimme Reis!' die forenzen verleidt om vaker de auto te laten staan en het initiatief van bedrijven om gezamenlijk de omvang van het vrachtverkeer terug te dringen door hun logistiek beter in te richten³.

c. **Verbind het vraagstuk van mobiliteit voor zover relevant met andere domeinen**. Speel in op de effecten van verwachte uitbreiding van werkgelegenheid op bedrijventerreinen aan de N279 voor de verkeersstromen. Dit kan door in beeld te krijgen welke soort nieuwe medewerkers er nodig zijn en waar deze geworven worden. Want hoe dichterbij, hoe korter de reisafstand, hoe kansrijker het ontmoedigen van autoverkeer en het gebruik van alternatieven als de fiets. Organiseer bij deze nieuwe bedrijvigheid een nauw samenspel met werkgevers. Zij kunnen invloed hebben op het reisgedrag van hun medewerkers.

d. **Zet (nog) meer in op verkeersveiligheid**. Het is positief dat met de plannen onder meer de veiligheid voor fietsers verbetert door het creëren van ongelijkvloerse kruisingen en gescheiden en waar mogelijk vrij liggende fietsbanen. Daarnaast zijn er signalen dat het intensievere vrachtverkeer, onder meer veroorzaakt door de uitbreiding van de container terminal bij Veghel, regelmatig tot onveilige situaties leidt. Bij een keuze voor 2x1 (en ook bij 2x2) betekent dat verkeersveiligheidsmaatregelen nodig zijn zoals extra inzet op handhaving om bijvoorbeeld hardrijders tegen te gaan.

e. **Zorg voor een integrale benadering van de monitoring**. Hierin worden de effecten van het ingezette beleid voor 2x1 op verschillende aspecten regelmatig en nauwgezet gevolgd. Het gaat hier om doorstroming en veiligheid van het verkeer en de leefbaarheid inclusief het onderdeel gezondheid⁴.

Geef ook de inzet en uitkomsten van het totale programma van SmartwayZ.nl in relatie tot dit tracé weer zoals de uitkomsten van diverse pilots.

² We refereren in dit verband aan het advies van de Raad Infrastructuur en Leefomgeving 'Van B naar Anders' van mei 2018 dat spreekt van een noodzakelijke cultuuromslag op het terrein van mobiliteit. Onder andere wordt aanbevolen dat het Rijk duidelijk richting geeft aan de mobiliteitstransitie en om bestaande infrastructuur beter en anders te gebruiken. Dit zou vergelijkbaar voor de provincie kunnen gelden. Zie RLI advies <https://www.rli.nl/publicaties/2018/advies/van-b-naar-anders>

³ Zie <https://www.smartwayz.nl/nl/actueel/>

⁴ Bij monitoring van gezondheidsaspecten is te overwegen ook aandacht te hebben voor aspecten van gezondheidsbeleving. Hierbij kan gedacht worden aan bezorgdheid, geluidgevoeligheid, vertrouwen in de overheid en erkenning van impact; en aan het maken van onderscheid in directe en indirecte effecten op verschillende groepen zoals omwonenden, werkenden en recreanten.

Maak een stappenplan waarin adequaat en tijdig met behulp van verzamelde data en ervaringen aangegeven wordt wanneer en hoe discussie en besluitvorming over op te lossen knelpunten en optie 2x2 aan de orde is. Geef daarbij aan wat bepalende indicatoren zijn. Richt de monitoring ook zo in om succesvolle pilots op te schalen.

Daarnaast is het ons inziens van belang veranderingen en ontwikkelingen ook op andere relevante domeinen regelmatig in beeld te brengen zoals de mate van participatie van het lokale en regionale bedrijfsleven, het herstel van natuur en landschap. Betrek bewoners en bedrijven bij het opstellen van het plan van monitoring en mogelijk ook bij de uitvoering hiervan.

Daarnaast hebben wij bij de uitvoering de volgende aandachtspunten:

2. Zekerheid voor herstel en compensatie van natuur en landschap

Het voorgestelde tracé houdt onder andere een omleiding bij Helmond-Noord (Dierdonk) in. Dit betekent een forse ingreep in het landschap en daar aanwezige natuur. We realiseren ons ook dat er daarnaast gevolgen zijn voor de agrarische bedrijfsvoering zoals de bereikbaarheid en de verkaveling van de percelen.

Wij roepen u op – waarbij we ons realiseren dat het om een omvangrijke opgave gaat – dat u zich maximaal inspant om herstel en compensatie van natuur en landschap voortvarend ruimtelijk en financieel op te pakken en zeker te stellen. Wij refereren hierbij ook aan de betrokkenheid en zorgen van burgers.

Ook bepleiten wij dat bij de verbetering van de N279, met name in het beekdal van de Aa, ingespeeld wordt op de effecten van klimaatverandering en dat de inrichting voldoende klimaat- en water robuust is. Wij geven u ter overweging om hierbij het concept van de zgn. klimaatbuffers te betrekken.⁵

3. Brede toepassing van duurzaamheid

Het is positief dat bij de aanbesteding in de volle breedte wensen en eisen ten aanzien van duurzaamheid zijn opgenomen. Hierbij kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld een deelauto-parkeerplaats voor (elektrische) voertuigen. Wij roepen u op deze brede duurzaamheidsbenadering bij de uitvoering, gebruik en onderhoud ook te borgen.

4. Circulaire viaducten

In de uitvoering van het project zijn onder meer viaducten bij de ongelijkvloerse kruisingen voorzien. Vaak worden deze ontworpen met een traditionele technische levensduur van 50 jaar of zelfs meer.

⁵ Klimaatbuffers zijn gebieden waar natuurlijke processen de ruimte krijgen om effecten van klimaatverandering op te vangen. Zij kunnen een rol spelen onder andere bij het vasthouden en opvangen van water en het voorkomen van watertekorten. Zie <https://www.klimaatbuffers.nl/>

Speel bij het ontwerp voor zover mogelijk in op de mogelijkheden van toepassing van nieuwe technologie. Wij refereren hierbij aan verkenningen naar het modulair ontwerpen van een viaduct⁶.

5. Betrokkenheid omgeving

We waarderen het dat burgers betrokken zijn en dat zij hun wensen over de inrichting via werkateliers kenbaar hebben kunnen maken. Ook vinden we het van belang dat er integraal – bijvoorbeeld ook aandacht voor water- en cultuurhistorische aspecten – bij deze gebiedsontwikkeling wordt gekeken en gehandeld. Wij roepen u op dit proces krachtig voort te zetten. Dit biedt de mogelijkheid voor meer eigenaarschap en verantwoordelijkheid en samen optrekken.

Wij wensen u succes met de uitwerking van het plan en hopen u hiermee naar voldoening te hebben geadviseerd.

Met vriendelijke groet,



Pieter van Geel

BrabantAdvies,
voorzitter Provinciale Raad voor de Leefomgeving

⁶ Rijkswaterstaat heeft in het kader van de vervangings- en renovatieopgaven van bruggen en sluizen, samen met ketenpartners een circulair viaduct ontworpen voor de nieuwe N18. Zo'n modulair opgebouwd viaduct bestaat als het ware uit legoblokken die hergebruikt kunnen worden.