

De gemeenteraad van Gemert-Bakel heeft op 1 juni 2017 het volgende besluit genomen:

1. Kennis te hebben genomen van het voorlopig voorkeursalternatief van de Stuurgroep N279 van 20 april 2017.
2. Kennis te hebben genomen van de "concept factsheets Opwaardering N279 Veghel-Asten" (Provincie Noord-Brabant, 20 april 2017)
3. Kennis te hebben genomen van het collegestandpunt zoals besloten in de vergadering op 9 mei ten aanzien van zijn inzet rondom het voorkeursalternatief N279, te weten:
 - a. Geen medewerking te verlenen aan de omleiding bij Dierdonk omdat het geen oplossing is voor de bereikbaarheid van Gemert-Bakel.
 - b. Wij blijven op ons standpunt dat de N279 2x2 moet zijn met inrikker en oplossen knelpunt Beekse brug.
4. Bekrachtigen van het door het college van Burgemeester en Wethouders van Gemert-Bakel ingenomen standpunt met betrekking tot het voorlopig voorkeursalternatief N279.

Daarnaast is in het coalitieakkoord opgenomen dat wij ons inzetten voor een hele aansluiting op de N279 bij Bakel.

Op basis van dit besluit en de ter inzage gelegde stukken van het ontwerp-PIP N279 Veghel-Asten dienen wij, de gemeenteraad van Gemert-Bakel de volgende zienswijzen in:

1. Nut en noodzaak van de lange omleiding bij Dierdonk is niet aangetoond

In het MER N279 Veghel-Asten staat het toekomstbestendig oplossen van de knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid centraal. Daarvoor zijn meerdere alternatieven bekeken. Uit deze alternatieven blijkt dat de keuze voor het bestaande tracé (alternatief 4a) een keuze is welke voldoet aan de doelen. Bovendien is dit ook de goedkoopste oplossing waardoor geld beschikbaar komt voor goede mitigerende maatregelen (bijv. landtunnel of verdiepte ligging bestaand tracé). Doordat een goede oplossing voor het bestaande tracé voorhanden is, is er geen noodzaak om te kiezen voor een nieuwe weg.

toelichting uit het MER:

Voor wat betreft de verkeerseffecten voldoen alle alternatieven aan de doelstelling. Het gaat dan om de doorstroming op wegvakken en aansluitingen van de N279 en de verkeersveiligheid.

Uit de vergelijking op basis van de milieueffecten blijkt in algemene zin dat de effecten op bodem, water, natuur en landschap, cultuurhistorie, archeologie en landbouw groter zijn naarmate het ruimtebeslag van een alternatief groter is. Vanuit deze aspecten en ruimtelijke kwaliteit bezien, scoort alternatief 1 beter dan de andere alternatieven. Alternatief 3 met omleiding Helmond is het meest positief voor geluid. De andere alternatieven leiden voor dit aspect tot zowel positieve als negatieve effecten. Op het gebied van de aspecten luchtkwaliteit, gezondheid en lichthinder zijn er geen grote verschillen tussen de alternatieven.

conclusie: Er is geen noodzaak aangetoond voor de omleiding. Het bestaande tracé voldoet aan de doelstellingen en is een goede oplossing. Gepleit wordt voor aanpassing van het voorkeursalternatief op dit punt.

2. De lange omleiding bij Dierdonk tast (onnodig) kwetsbaar natuurgebied aan

De keuze die gemaakt is enkele jaren geleden voor het huidige bestaande tracé bij Dierdonk werd met name ingegeven vanwege het (Provinciaal) natuurbeleid m.b.t. de herinrichting van de Bakelse Beemden. Deze herinrichting was gericht op het behoud van het karakter van het landgoed, herstel en ontwikkeling van landschappelijke en natuurlijke waarden en waterberging. De natuurwaarden van het gebied zijn inmiddels sterk toegenomen door de natuurvriendelijke inrichting van de Bakelse Aa en de omvorming (deels door kap) van productiebossen naar meer natuurlijke bossen. Hierdoor komt er geleidelijk meer structuurvariatie en natuurlijker bos, waardoor er nieuwe biotopen worden gecreëerd die de natuurwaarden versterken. Door een eventuele omleiding worden deze ontwikkelingen voor een groot deel teniet gedaan. De omleiding bij Helmond heeft een behoorlijk ruimtebeslag waardoor de milieueffecten van deze keuze, met uitzondering van het aspect geluid, veel negatiever zijn dan die van het bestaande tracé. Dit is ongewenst en bovenal niet nodig. In het PIP worden wel mitigerende maatregelen opgenomen om ruimtelijke kwaliteit en natuur terug te brengen, echter de rechtszekerheid van deze maatregelen is niet hoog. Het compenseren van natuur en het aanbrengen van ruimtelijke kwaliteit is in het gebied van de Bakelse Aa vooral afhankelijk van de medewerking van grondeigenaren. Zeker nu het oostelijk deel van de Bakelse Aa, waar het landschapsplan wel invulling aan geeft, niet is opgenomen in het PIP. Door deze keuze is er geen zekerheid dat de beoogde ruimtelijke kwaliteit in dit gebied teruggebracht wordt.

toelichting uit het MER

Uit de vergelijking op basis van de milieueffecten blijkt in algemene zin dat de effecten op bodem, water, natuur en landschap, cultuurhistorie, archeologie en landbouw groter zijn naarmate het ruimtebeslag van een alternatief groter is.

conclusie: Door de omleiding wordt natuurgebied onnodig aangetast. Daarnaast is er onvoldoende borging in het plan opgenomen om de ruimtelijke kwaliteit en natuur in het gebied gecompenseerd te krijgen.

3. De lange omleiding bij Dierdonk zorgt voor een onevenredige toename van fijnstof in het gebied

Het ontwerp-PIP maakt niet inzichtelijk wat de cumulaties van fijnstof voor gevolgen hebben. Er is geen worst case scenario op het gebied van fijnstof met agrarische bedrijven gemaakt. Er is al een te hoge mate van fijnstof in het gebied Muizenhol, Mathijseind in Gemert-Bakel. De lange omleiding van de N279 zorgt voor een onevenredige toename. Hiervoor dienen passende oplossingen gezocht te worden ter compensatie. Het PIP moet hiervoor de juiste borging regelen.

conclusie: De lange omleiding bij Dierdonk zorgt voor een toename van fijnstof in een gebied waar dit op dit moment al te hoog is. Hiervoor zijn geen passende maatregelen voor opgenomen, noch is dit geborgd in het ontwerp-PIP.

4. Het realiseren van groen is onvoldoende geborgd

De bestemming groen blijkt volgens de matrix 'bestemmingen' niet slechts bedoeld voor groen. Naast een groene invulling is er ook de mogelijkheid om alle andere in het plan benodigde functies te laten plaatsvinden. Daarnaast is er ook nog een wijzigingsbevoegdheid bij de bestemming groen opgenomen. Kortom het nu bestemde groen kan alle functies gaan vervullen of bestemmingsplanmatig worden aangepast. Van enige zekerheid of borging van de groenbestemming is geen sprake. Juist nu dit voor het gebied de Bakelse Aa zo belangrijk is, vanwege aantasting groen/blauwe mantel, zijn wij van mening dat dit voldoende in het plan geborgd moet zijn. Wij vinden het noodzakelijk om de groenbestemming hier te wijzigen in bestemming natuur. Deze bestemming sluit ook beter aan bij de bestemmingen zoals opgenomen in het gemeentelijke bestemmingsplan.

conclusie: de bestemming groen biedt onvoldoende borging voor de realisatie van de gewenste groenwaliteit. Voorgesteld wordt om in ieder geval voor het deelgebied omleiding Dierdonk de bestemming natuur toe te kennen daar waar nu de vlakken als groen zijn bestemd. Dit biedt een betere borging.

5. De keuze 2x1 is onvoldoende robuust en daarmee niet toekomstbestendig.

Afgesproken is dat de N279 een robuuste weg moet worden. In het bidboek Bereikbaarheid Zuid Nederland (<http://onlinepublisher.nl/Brabant/2015/BidB.html>) wordt onder robuust verstaan: betrouwbare reistijd, door de doorstroming en verkeersveiligheid te waarborgen.

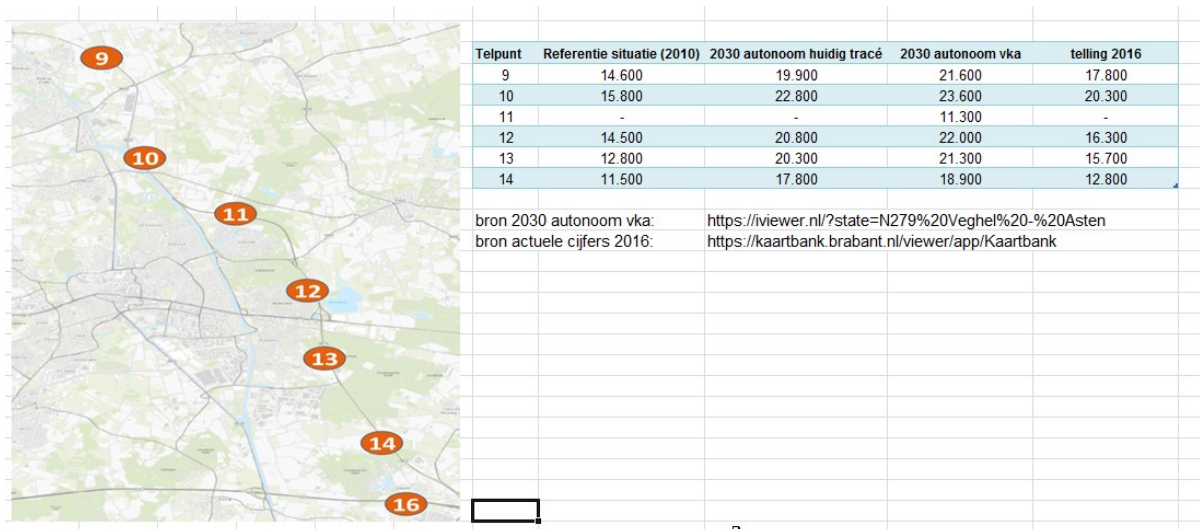
In de intentieovereenkomst heeft de gemeente Gemert-Bakel het volgende laten opnemen: *“De gemeente Gemert-Bakel, als voorstander van 2x2-rijstroken, is van mening dat de uitkomsten van de onderzoeken leidend moeten zijn om tot een robuuste oplossing te kunnen komen.”*

In onze reactie als zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detail hebben we daarop het volgende aangevuld:

“Wij willen u oproepen om het doel dat wij gezamenlijk nastreven altijd voor ogen te houden en u bij de besluitvorming niet te laten leiden door het vooraf ingenomen politieke standpunt. We willen immers gezamenlijk dat de N279 een robuuste en toekomstbestendige provinciale weg wordt, die zorgt voor een verbeterde verkeersveiligheid en leefbaarheid en vermindering van sluipverkeer. Een politiek standpunt is niet de juiste basis om een besluit te nemen over het dwarsprofiel. De onderzoeken die in het kader van de MER uitgevoerd worden, moeten duidelijk maken welk dwarsprofiel noodzakelijk is om ons gezamenlijke doel te kunnen bereiken. Wij willen daarom ook u oproepen om de onderzoeken leidend te laten zijn in uw besluitvorming”.

In de “MER N279 Veghel – Asten, Deel B.1 Verkeer” zijn effecten van verschillende varianten beschreven voor de opwaardering van N279 tussen Veghel en Asten. In deze rapportage ontbreekt het aan een duidelijke afweging tussen een weg met 2x1 of 2x2 rijstroken. De enige beoordeling in dit kader is een toets aan de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig (pg 8). Op basis van de berekende intensiteiten is de N279 ingedeeld als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, type 2. Bij de modelberekeningen is echter onvoldoende rekening gehouden met de volgende aspecten:

- Het basisjaar van het verkeersmodel is 2010. Vanuit het basisjaar is een doorrekening gemaakt naar 2030. De intensiteiten in het basisjaar zijn afkomstig uit de economische crisis. Een doorrekening met geactualiseerde cijfers waarbij rekening is gehouden met de mobiliteitseffecten van het economische herstel van de afgelopen jaren geeft waarschijnlijk een ander beeld, met hogere intensiteiten. Dit wordt bevestigd door de cijfers van 2016.



Op basis van de kenmerken duurzaam veilig mag het op de N279 2x1 niet drukker worden dan 20.000 mvt/etm (motorvoertuigen per dag). Uit het rapport blijkt dat dit aantal in de autonome situatie in 2030 op een aantal plaatsen al overschreden wordt: Bij de Bemmer is de belasting dan 19.900 en tussen Gemert en Helmond 22.800 motorvoertuigen per dag. Kijken we naar het vka, dan zijn de aantallen autonoom in 2030 nog hoger: respectievelijk 21.600 en 23.600.

Hierbij worden de cijfers voor de voorkeurskenmerken duurzaam veilig overschreden, wat zou pleiten voor een 2x2 inrichting. Er bestaan echter geen cijfers voor een 2x1 weg met (grotendeels) ongelijkvloerse aansluitingen vanuit de voorkeurskenmerken duurzaam veilig. Dit geeft het rapport zelf ook aan. Waar de keuze voor een duidelijke afweging tussen 2x1 of 2x2 dan wel op gebaseerd is wordt niet duidelijk gemaakt in het verkeersrapport. We willen opmerken dat in het rapport en ook in de toelichting van het plan gesproken wordt over de N279 huidige als een 2x1 gebiedsontsluitingsweg. Dit is echter niet juist. Het bestaande tracé is een 1x2 gebiedsontsluitingsweg. Wat dit betekent voor de inhoud van het verkeersrapport is ons niet duidelijk.

- In het bereikbaarheidsakkoord is sterk ingezet op de Robuuste Randen. Voor een goed bereikbare regio met een robuust vervoersysteem wordt ingezet op het bundelen en begeleiden van autoverkeer en afwikkelen op de robuuste randen. De N279 is onderdeel van de robuuste randen. Dit beleidsvoornemen is niet verwerkt in de berekeningen. De robuuste randen zijn een belangrijke basis van de maatregelen uit het bereikbaarheidsakkoord. Dit betekent dat de weg een grotere aantrekkende werking op het verkeer gaat krijgen dan nu is verwerkt.
- Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw, beter passend verkeersmodel. De BrabantBredeModelAanpak (BBMA). In de verkeersstudie N279 is gewerkt met het SRE 3.0 model. Dit model sluit niet aan op andere regionale modellen (input en techniek) waardoor allerlei risico's ontstaan voor planvorming.

Het is aannemelijk dat intensiteiten in de toekomst hoger uitvallen dan in de gebruikte modelberekeningen. Deze hogere intensiteiten veroorzaken verminderde doorstroming en hogere kans op ongelukken, zeker gezien het hoge percentage vrachtwagens dat op de N279 rijdt. Wij zijn dan ook van mening dat het verstandig en nodig is om hier nu op te anticiperen en de weg meteen met 2x2 rijstroken aan te leggen. In de wetenschap dat de weg vanaf 2020 pas aangelegd gaat worden willen we voorkomen dat deze als 2x1 wordt aangelegd en kort daarna de conclusie getrokken moet worden dat door de groei 2x2 nodig is. Voordat dat gerealiseerd kan worden betekent dat weer jaren van beperkte doorstroming

en hogere kans op ongelukken. Het inpassingsplan voldoet daarmee niet aan haar doelstellingen, het vlotter, veiliger, slimmer en toekomstbestendig maken van de N279.

Het uitvoeren van de weg in 2x2 rijstroken heeft verder de volgende voordelen;

- De N279 heeft een relatief hoog aandeel vrachtverkeer. Bij 2x2 rijstroken is dan inhalen mogelijk (betere doorstroming, reistijd) en voorkomt gevaarlijke inhaalmanoeuvres)
- De regio heeft een kwetsbare verkeersstructuur. De afgelopen jaren zijn vele incidenten geweest waarbij een enkel ongeval voor een volledig verkeersinfarct zorgde. Het uitvoeren van de weg in 2x2 rijstroken kan bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio bij incidenten en verstoringen.
- het uitvoeren van de N279 in 2x2 verbetert de bereikbaarheid van Gemert-Bakel en draagt in die zin bij aan een goed vestigingsklimaat voor de gemeente Gemert-Bakel. Dit laatste is uitermate belangrijk voor de bedrijven binnen de gemeente Gemert-Bakel. Ook om de maatregelen uit de bereikbaarheidsagenda, waaronder het bereikbaarheidsakkoord, effectief te laten werken is het functioneren van de N279 als robuuste rand essentieel. De regio groeit economisch veel sterker dan eerder verwacht en een goed vestigingsklimaat is daarbij van het grootste belang.

conclusie: De onderzoeken die in het kader van de MER uitgevoerd zijn, geven onvoldoende duidelijk aan dat het gekozen wegprofiel de juiste keuze is om ons gezamenlijke doel te kunnen bereiken. Gezien de huidige economische groei, de verkeerscijfers uit 2016 en de bereikbaarheidsagenda zijn we van mening dat de N279 uitgevoerd moet worden in 2x2 rijbanen om de functie als robuuste rand goed uit te kunnen voeren.

6. Een halve aansluiting op de N279 bij Bakel is onvoldoende als verbetering voor de bereikbaarheid van Bakel.

In het vka is slechts een halve aansluiting gemaakt op de N279 ter plaatse van de Weg naar Bakel. Dit betekent voor reizigers vanuit de richting Bakel naar 's Hertogenbosch dat zij via het bestaande tracé moeten rijden voordat er weer een aansluiting is op de N279. Daarbij is het onzeker dat dit bestaand tracé de snelheid van 80 km/u behoudt. Voor onze inwoners betekent dat onzekerheid over de reistijd en het gevoel dat er wel een nieuwe weg komt, met alle lasten van dien, maar dat zij daar geen gebruik van kunnen maken. Met een hele aansluiting wordt dit opgelost.

conclusie: een halve aansluiting op de N279 bij Bakel is onvoldoende voor de verbetering van de bereikbaarheid van Bakel. Gepleit wordt voor een hele aansluiting zoals oorspronkelijk opgenomen in de MER-rapportage.

7. De natuurcompensatie is onvoldoende geborgd

Voor de natuurcompensatie is gekozen voor het "ruime jas principe". Op zichzelf begrijpen wij deze keuze, vanwege de grondposities. Daarentegen vinden wij het belangrijk dat er een voorwaardelijke verplichting gekoppeld wordt aan de natuurcompensatie. Dit geeft zekerheid over de compensatie. Daarnaast vinden we het belangrijk dat deze natuurcompensatie binnen de regio, zo dicht mogelijk bij de N279, wordt gerealiseerd.

conclusie: de borging van de natuurcompensatie is onvoldoende opgenomen in de regels. Voorgesteld wordt om dit door middel van een voorwaardelijke verplichting op te nemen en daarbij aan te geven dat compensatie zo dicht mogelijk bij het plangebied, waar de aantasting plaatsvindt, te realiseren.

8. Ligging en begrenzing plangebied in relatie tot realisatie verplichting / juridische zekerheid tot realisatie is niet toereikend

De begrenzing van het plangebied is niet toereikend. De noodzakelijke compensatie, kwaliteitsverbetering en landelijke inpassing komt in sommige gevallen buiten het plangebied te liggen. Daarmee zijn deze zaken buiten het plangebied in planologisch juridische zin niet afdwingbaar. Het biedt ook geen grondslag voor onteigening of realisatieplicht. Dit is wel noodzakelijk gezien de ruimtelijke onderbouwing deze noodzaak wel aantoonst en onderzoeken deze noodzakelijkheid onderschrijven. Het plan voldoet daarmee niet aan de uitvoerbaarheid uit het Besluit ruimtelijke ordening. Het plan is daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Met name de compensatie, kwaliteitsverbetering en landelijke inpassing moet als voorwaardelijke bepaling worden opgenomen in het plan. Ditzelfde geldt voor de aansluitingen / wandel / fietsverbindingen die verder gaan dan het traject binnen het ontwerp-PIP. Het plangebied moet dan ook verder worden uitgebreid om deze noodzakelijke verbindingen aan te leggen en juridisch te borgen. Te denken is aan de fietsverbindingen die noodzakelijk zijn om het gebied goed bereikbaar te houden en de bereikbaarheid te verbeteren. Dit is van belang omdat het gebied van Gemert-Bakel nu door de N279 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De bewoners zijn dan meer aangewezen op de fietsverbindingen. De compensatie van het verlies van bereikbaarheid nabij Grotelseheide/Scheepstal dient dan ook gecompenseerd te worden met extra c.q. verbeteringen op het fietspaden netwerk. Dit zou tevens kunnen betekenen dat in sommige gevallen het nodig is om nieuwe fietspaden aan te leggen om logische verbindingen te maken. Nu dat buiten het plangebied is gelaten is dat in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het gebied moet immers in voldoende mate ontsloten worden. Te meer dat het een van de voorwaarden is welke is beschreven in de ruimtelijke onderbouwing van de N279. Het PIP is op dit punt dan ook niet uitvoerbaar en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het moet voorwaardelijk worden bepaald dat deze fietsverbindingen aansluiten op de bestaande routes/paden, zodat de realisatie ook daadwerkelijk gelijktijdig met de komst van de weg gerealiseerd zijn. De realisatie is dan juridisch planologisch geborgd en afdwingbaar voor een ieder. Toelatingsplanologie is voor de bereikbaarheidsaspecten, de kwaliteitsverbetering, compensatie alsmede de landelijke inpassing niet de juiste methodiek.

Zonder vergroting van het plangebied is het zeer twijfelachtig of de bereikbaarheid en aansluitingen op de bestaande fietspaden en wandelpaden wel gerealiseerd kunnen worden. Ditzelfde geldt voor de landelijke inpassing, kwaliteitsverbetering en compensatie.

conclusie: De noodzakelijke compensatie, kwaliteitsverbetering en landelijke inpassing komt in sommige gevallen buiten het plangebied te liggen. Daarmee zijn deze zaken buiten het plangebied in planologisch juridische zin niet afdwingbaar. Het plan voldoet daarmee niet aan de uitvoerbaarheid uit het Besluit ruimtelijke ordening. Het plan is daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

9. De opgenomen voorwaardelijke verplichting voor de natuurcompensatie is onvoldoende rechtszeker

Met artikel 29.1 is het plan voorzien van een voorwaardelijke verplichting. De bijlagen 1 en 2 zijn helaas niet in te zien op de website www.ruimtelijkeplannen.nl en maken daarmee nu geen onderdeel uit van het ontwerp pip. De voorwaardelijke bepaling die is opgenomen luidt als volgt:

Het is niet toegestaan het doeleind 'wegen' als bedoeld in de leden 5.1 en 6.1 in gebruik te hebben indien niet binnen een periode van 10 jaren, te rekenen vanaf de verwezenlijking van de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2', is voorzien in de compenserende maatregelen ten behoeve van het natuurnetwerk Brabant (NNB), zoals weergegeven in Bijlage 1 en Bijlage 2 bij deze regels.

Deze regeling is niet uitvoerbaar, omdat indien de weg er eenmaal ligt, je niet na 10 jaar gaat zeggen we sluiten de weg weer af, omdat er niet is voldaan aan de compenserende maatregelen. Kortom deze regeling is niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en allerm minst rechtszeker. Het is nog maar zeer de vraag of deze regeling wel uitvoerbaar is. Te meer nu de compensatie buiten het plangebied ligt. Daarnaast is de regeling te algemeen. Het is nu niet te beoordelen wat er in bijlage 1 en 2 staat beschreven. In ieder geval merken we op dat bijlage 25 en 28 niet als voorwaardelijke bepaling zijn opgenomen. De termijn van 10 jaar in de voorwaardelijke bepaling is te lang. Te meer daar het gaat om noodzakelijke aanpassingen, om te compenseren en alles landelijk in te passen. Het mag niet zo zijn dat er pas na 10 jaar gecompenseerd wordt. De termijn is onredelijk lang, waarmee er voor een periode van 10 jaar een strijd ontstaat met een goede ruimtelijke ordening. Zoals blijkt uit de onderzoeken qua Flora en Fauna, natuur, milieu en de inbreuk op de leefomgeving is de inbreuk op het gebied te groot daarvoor om dit ver naar achteren te schuiven. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de lange omleiding komt daarmee nog verder in het gedrang. Er kan niet langer volgehouden worden dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Indien een periode van 10 jaar wordt gehanteerd wordt hiermee een vrijbrief gegeven van een gedoogsituatie waarmee onherstelbare schade wordt toegebracht aan het gebied. Dit werkt door op alle aspecten van het milieu, maar brengt ook onrechtvaardige schade aan op de bewoners en gebruikers van het gebied.

Het Compensatieplan geeft inzicht in de omvang en aard van de compensatieopgave die voortkomt uit de aanleg van de N279, zie bijlage 28 van het MER. De totale netto compensatieopgave die voortkomt uit het ruimtebeslag en de toename van verstoring in het NNB bedraagt een areaal van 45,3 ha. Het Compensatieplan bevat de ruimtelijke kaders voor de natuurcompensatie. Deze noodzakelijke compensatie is niet gekoppeld als voorwaardelijke bepaling, en het plangebied van het ontwerp-PIP is te klein om het af te dwingen. Veel gronden zouden in het verleden al gecompenseerd zijn ten gevolge van bv kassencomplex in Beek en Donk en worden nu wederom ingezet als compensatie gronden terwijl ze nog niet zijn aangeplant. Het gaat met name om de gronden van Staatsbosbeheer aan de Asdonkseweg en nabij de Grotelseheide.

Conclusie: De opgenomen voorwaardelijke verplichting voor de natuurcompensatie is onvoldoende rechtszeker. Bijlage 1 en 2 van de regels hierover ontbreken bij de stukken. Daardoor is het nu niet inzichtelijk waar de natuurcompensatie plaats gaat vinden. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het compensatieplan is niet gekoppeld als voorwaardelijke bepaling en het plangebied van het ontwerp-PIP is te klein om de compensatie af te dwingen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met gronden die al als compensatie ingezet zijn.

10. Er is geen voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het ecoduct en viaducten ten behoeve van bereikbaarheid

Met betrekking tot het ecoduct geldt dat de realisatie van het ecoduct voorwaardelijk moet worden bepaald. Het ecoduct moet voorafgaande aan de werkzaamheden van de weg zijn gerealiseerd, zodat er geen schade kan plaatsvinden tijdens het aanleggen van de weg. Het is immers voor de natuur noodzakelijk. Voldoende mitigerende maatregelen aanbrengen, daarom direct nieuwe natuur aanleggen en niet pas in de 10 jaar planperiode. Ook mag de bereikbaarheid van het gebied voor de bewoners en overige gebruikers van het gebied geen bereikbaarheidsproblemen opleveren. Met betrekking tot de bereikbaarheid dient tevens opgemerkt te worden dat de viaducten etc voorafgaande aan de realisatie van de weg te gebruiken moeten zijn. Anders wordt het gebied bij Bakel tijdens de realisatie van de weg totaal afgesloten van de Brainportregio. Dat is zeer ongewenst.

conclusie: Voor het ecoduct en de viaducten ten behoeve van de bereikbaarheid Bakel is geen voorwaardelijke verplichting opgenomen. Daarmee is het onvoldoende geborgd dat gezorgd wordt voor bescherming van de natuur bij de omleiding en de bereikbaarheid in dit gebied.

11. Het ontbreekt aan juridische borging voor het realiseren van het ruimtelijk kwaliteitsplan

Uit de beschrijving van de “Landschapskarakteristiek” blijkt dat de noodzaak tot het juridisch planologisch borgen noodzakelijk is. De 10 jaarstermijn is daarbij als onredelijk lang te beschouwen. Bij Helmond wordt de omleiding Helmond gelegd in het dal van de Bakelse Aa, en deels op de aangrenzende dekzandrug (Wolfspuiten, Scheepstal). Dit betekent een aanzienlijke doorsnijding en ruimtebeslag in het dal van de Bakelse Aa en aangrenzende oeverstructuren. Bij Scheepstal en Wolfspuiten ligt de omleiding weliswaar in lijn met de huidige structuren, maar verschilt in maat en schaal zodanig van het huidige landschap, dat ook hier van behoorlijke aantasting en doorsnijding sprake is. Dit is in zijn geheel te beoordelen als negatief tot zeer negatief (zie MER), vooral vanwege de aantasting van het kleinschalige gebied bij Wolfspuiten/Scheepstal, en vanwege de aantasting van het beekdal aan de zuidkant. Lokaal, bij het beekdal, zijn deze invloeden zeer negatief, maar in samenhang met de rest van het tracé is dit beoordeeld als negatief.

Ook uit de memo toelichting status RKP/BKP/LP N279 Veghel-Asten blijkt te meer de noodzaak van het juridisch borgen met een voorwaardelijke bepaling. Met name in “deel A. Ruimtelijk Kwaliteitsplan” wordt beschreven dat essentiële ruimtelijk planologisch relevante elementen van het ruimtelijk kwaliteitsplan worden geborgd. De borging laat zoals eerder beschreven te wensen over. Hetzelfde geldt voor deel C. Globaal Landschapsplan. In het globale Landschapsplan worden de ruimtelijke uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing verder uitgewerkt in globale landschappelijke inrichtingsvoorstellen. Elementen hieruit worden als eisen meegenomen in het realisatiecontract. Het Landschapsplan vormt daarnaast een toetsingskader voor civiel- en groen technische uitwerking. Het betreft een schetsplan, dat in een latere projectfase door een nog te selecteren aannemer wordt uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp en daarna tot Definitief Ontwerp. In bijlage 30 Ruimtelijke kwaliteitsverbeteringskaart is tevens aangegeven welke gebieden aanvullend ingericht worden ten behoeve van de verbetering van de landschappelijke inpassing. Ook hierbij kan sprake zijn van gebieden buiten de PIP-grens, waarbij geen grondslag bestaat voor onteigening. Daarnaast ontbreekt de juridische realisatieplicht. De 10 jaarstermijn is als onredelijk lang te beschouwen nu het er om gaat om essentiële ruimtelijk planologische elementen te compenseren.

We zien ons standpunt daarbij versterkt door de conclusies die voortkomen uit de MER en de passende beoordeling. Het is noodzakelijk om het groen in het gebied tijdig te compenseren. Dit dient als voorwaardelijke verplichting te worden opgenomen in het plan, waarbij de compensatie bijvoorbeeld binnen 1 jaar na het onherroepelijk worden van het PIP moeten worden aangeplant c.q. gecompenseerd en dat de weg niet eerder dan dat de noodzakelijke compensatie is uitgevoerd in gebruik mag worden genomen. Anders zijn er onvoldoende mitigerende maatregelen getroffen en wordt er onrechtmatige schade aangebracht aan de waarden van het gebied.

conclusie: Het ontbreekt aan juridische borging voor het realiseren van het ruimtelijk kwaliteitsplan waardoor onrechtmatige schade aangebracht wordt aan de waarden van het gebied Bakelse Aa.