

Geachte leden van Provinciale Staten,

Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst over het zuidelijk deel van de N279, willen we u graag attenderen op onderstaande punten.

Nut omleiding Helmond

De aanpak (van de N279) is primair gericht op een verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. We richten ons op maatregelen voor huidige knelpunten en anticiperen met deze aanpak meteen op toekomstige ontwikkelingen. (Statenvoorstel 70/18A, blz. 4).

In dit kader stelt de provincie de omleiding bij Helmond voor *“om de toenemende verkeersdruk in druk bewoond gebied te verminderen, nu en in de toekomst” (Statenvoorstel 70/18A, blz. 3).*

Wij denken dat de omleiding dit doel voorbij schiet. En wel omdat:

- Optisch gezien wordt het verkeer inderdaad naar de rand van Helmond verplaatst ter hoogte van Dierdonk. In het voorstel loopt de N279 niet meer aan de oostzijde door de wijk Dierdonk. In plaats daarvan loopt de omleiding westelijk van de wijk Dierdonk. In het voorstel blijft de bestaande weg, in afgewaardeerde vorm, liggen. Lokaal verkeer en verkeer uit Bakel móet van deze weg gebruik blijven maken. Gevolg gaat zijn dat de wijk Dierdonk letterlijk ingeklemd wordt tussen twee wegen. En dus van twee kanten last heeft van het verkeer (lawaaï, fijnstof en uitlaatgassen).
- Omdat het bestaande tracé gebruikt moet blijven worden (eenzijdige aansluiting voor Bakel) en de omleiding vlak voor Helmond Noord begint, profiteert Helmond Noord niet of nauwelijks van de omleiding. Verkeer van Helmond Noord, uit de binnenstad en verkeer uit Bakel moet nog steeds van het oude tracé gebruik maken;
- De Helmondse wijken Rijpelberg en Brouwhuis grenzen letterlijk grote stukken aan de N279 vanaf de rotonde van Helmond (N279/N607) richting Asten. De omleiding om Dierdonk verandert daar niets aan.

Dus toenemende verkeersdruk wordt nauwelijks verminderd in het druk bewoonde gebied van Helmond. Op dat punt levert de omleiding niet echt een bijdrage aan de geformuleerde doelstelling.

Uit de MER blijkt bovendien dat optimalisatie van het hele tracé, zonder omleiding,

- de verkeersproblemen even goed terugdringt;
- veel milieuvriendelijker is, het laatste stukje natuur tussen Helmond en Bakel blijft gespaard;
- wat betreft leefbaarheid beter scoort dan de omleiding.

In dit kader is nog van belang om op te merken dat de MER maar op een beperkt gebied betrekking heeft, namelijk het directe omleidingsgebied. Overlast en verminderde leefbaarheid in het gebied tussen Helmond en Bakel, is niet onderzocht. Overlast die er wel gaat ontstaan omdat de omleiding in het beekdal van de Aa én verhoogd wordt aangelegd (vanwege de waterberging) en een groot deel evenwijdig aan Bakel. Een verhoogde weg betekent dat geluid, uitlaatgassen en fijnstof over een groter gebied verspreid gaan worden, temeer de wind dikwijls richting Bakel staat. En daar waar het huidige tracé min of meer haaks op het gebied tussen Helmond en Bakel staat, zal een groot stuk omleiding evenwijdig voor een nog bredere verspreiding over dit gebied zorgen. Een gebied waar al de nodige zorg om is vanwege de

vergunde (intensieve) veehouderij en daarmee de uitstoot van fijnstof. Reden voor de gemeente Gemert Bakel om dit gebied op slot te zetten.

De MER commissie geeft dan ook het volgende advies aan de provincie:

Hoe het grote aantal positievere scores voor alternatief 1 en het kleinere aantal voor de omleiding bij Dierdonk ten opzichte van elkaar zijn gewogen, blijkt niet uit het MER en ook niet uit de toelichting op het inpassingsplan. Omdat de omleiding bij Dierdonk de meest ingrijpende keuze is die met dit plan wordt gemaakt, is het belangrijk dat de keuze hiervoor en de weging ten opzichte van de afgevalen alternatieven helder worden onderbouwd.

(Commissie voor de milieueffectrapportage, N279 Veghel – Asten Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, hoofdstuk 2). Zie ook bijlage 1.

Dus het nut van de omleiding bij Dierdonk is ons inziens meer dan twijfelachtig: deze levert geen verkeerstechnische voordelen op, scoort in de MER zeker niet beter op leefbaarheid, richt forse milieuschade aan en leidt niet tot substantieel minder verkeer(shinder) in het druk bewoonde Helmond.

Noodzaak omleiding

Naar aanleiding van het hierboven beschreven advies van de MER commissie stelt de provincie dat de omleiding het mogelijk maakt om *“het tracé in de toekomst (na 2030) zonder veel meerkosten alsnog uit te breiden naar 2x2 rijstroken als de verkeersdruk daar aanleiding toe geeft.”*

De gedeputeerde, Christophe van der Maat, gaf in de toelichting op de informatiebijeenkomst aan dat – vanwege het onderliggende wegennet rond het bestaande tracé in Helmond – de kosten van een eventuele verbreding naar 2 x 2 baans na 2030 ongeveer 1,5 keer zo duur zou zijn dan het aanleggen van de omleiding. Een gedegen berekening van deze meerkosten bestaand tracé en omleiding hebben wij overigens niet kunnen vinden. Ook is onduidelijk welke meerkosten het gevolg zijn van (het verbreden van) de N279 en welke van het oplossen van Helmondse knelpunten. De heer Van der Maat zei op 23 november j.l. dan ook letterlijk dat deze meerkosten wel “uit de dikke duim” kwamen.

Hieruit leiden we af dat de noodzaak voor de omleiding vooral in de meerkosten van een eventuele verbreding van de N279 na 2030 moeten worden gezocht. Het nut van de omleiding is immers zeer twijfelachtig.

In het PIP wordt nadrukkelijk gekozen voor 2 x 1 baans. Uit de MER blijkt dat er tot 2030 geen aanleiding tot verbreding is voor wat betreft hoeveelheid verkeer. In de toelichting op 23 november j.l. werd door de Gedeputeerde aangegeven dat er én geen verkeerskundige noodzaak tot verbreding is én het bovendien op dit moment een onhaalbare variant zou zijn bij beoordeling door de Raad van State. Wel wordt er in het voorstel nadrukkelijk voor gekozen om de N279 Zuid zo aan te leggen dat verbreden niet leidt tot “desinvesteren”.

Hier dringt zich toch de vraag op of dit een te verantwoorden keuze is in het geval van de omleiding Dierdonk. Hier gaat het immers niet om een “kunstwerk” wat een aantal meters breder wordt aangelegd.

- De omleiding heeft verstreckende gevolgen voor de inwoners en bedrijven van het omleidingsgebied (enorme beperkingen in bedrijfsvoering, onteigening/gedwongen verhuizing, aantasting van het leefklimaat en het woongenot, waardedaling huizen enzovoorts).

- De omleiding doorkruist de ecologische hoofdstructuur (EHS). Een dassentunnel en een ecoduct doen daar niets aan af, de rust in het gebied is voor eeuwig zoek.
- Met een mooie aankleding kan er straks in het gebied nog steeds gewandeld en gerecreëerd worden, maar het blijft de facto in de berm van een autoweg.
- Een omleiding leidt tot verdere verstening van het buitengebied. Niet in de vorm van gebouwen, maar wel in de vorm van asfalt.
- Een gebied (beekdal de Aa en Bakelse Beemden) waar de laatste jaren veel geld in is gestoken in het kader van natuur en waterberging, gaat grondig op de schop. Ook dat is desinvestering van overheidsgelden.
- De omleiding kost vele miljoenen meer. Of de besparing op termijn bij een verbreding van de N279 bewaarheid wordt, is nog maar de vraag.
- De gemeente Helmond heeft bij de aanleg van de wijk Dierdonk er nog niet eens zo lang geleden nadrukkelijk voor gekozen om de wijk aan de andere kant van de N279 te bouwen. Aan de lay out van de weg bij Dierdonk is te zien dat men toen al rekening heeft gehouden met een eventuele verbreding van de weg. Maar blijkbaar niet voldoende met knelpunten in de wijk zelf. Dit omdat de meerkosten bij een verbreding blijkbaar vooral veroorzaakt worden door aanpassingen in het onderliggende wegennetwerk in Dierdonk, aldus de Gedeputeerde op 23 november j.l.. Ons inziens kan dat echter geen rechtvaardiging zijn om dezelfde wijk vervolgens tussen twee wegen in te klemmen en op voorhand de provincie miljoenen extra te laten investeren waarbij de besparing op termijn nog maar afwachten is.

Kortom: wij zijn van mening dat een omleiding die niet voldoet aan de eigen doelstellingen om eventueel en wellicht te besparen op termijn (na 2030) een volstrekt onverantwoorde keuze zou zijn.

Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak

De provincie en de Gedeputeerde in het bijzonder, hebben benadrukt dat het proces om bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak te verwerven voor de PIP N279 Zuid absoluut de schoonheidsprijs verdient.

Wij willen hier nadrukkelijk twee kritische kanttekeningen bij plaatsen.

In de toelichting op 23 november j.l. stelde de Gedeputeerde dat de Brabantse Milieufederatie het PIP c.q. het voorstel steunde. Dat staat niet in hun zienswijze. Daar staat letterlijk: *“In grote lijnen kan de BMF instemmen met het ontwerp. De omleiding van de N279 bij Dierdonk heeft niet onze voorkeur, maar gezien de vele aspecten die zowel bij het bestaande als het nieuwe tracé een rol spelen, kunnen we de gemaakte keuze volgen.”* Dus wat betreft de omleiding kan men de keuze “volgen”.

Belangrijker: bestuurlijk draagvlak betekent niet automatisch maatschappelijk draagvlak.

Er zijn inderdaad keurige nieuwsbrieven gepubliceerd, vele werkateliers gehouden en keukentafelgesprekken gevoerd met direct getroffen en. Dit alles had echter nadrukkelijk als uitgangspunt het voorstel zoals het er nu ligt (en de voorfasen daarvan). Het tracé stond absoluut niet ter discussie en ook niet op de agenda. Dat betekende dat voor betrokken deelnemers uit het gebied het een “rug tegen de muur” exercitie was en is. Ook wij hebben meegedaan onder het motto: als we niet nu meepraten over aankleding van de berm, zitten we straks kaal tegen de omleiding aan te kijken. Voor direct getroffen ligt dat nog scherper. Dus het feit dat er deelgenomen is en wordt aan werkateliers, is helemaal geen indicatie van maatschappelijk draagvlak.

Maatschappelijk draagvlak veronderstelt dat betrokkenen op zijn minst het gevoel hebben (enige) invloed te hebben kunnen uitoefenen op het tracé c.q. de besluitvorming.

Bewoners uit de wijk Dierdonk hebben dat gevoel in ieder geval niet, velen geven aan dat blijkbaar de wijkraad heeft ingestemd, maar de bewoners zelf niets is gevraagd... Getuige het toenemende aantal kritische geluiden uit de wijk Dierdonk en het aantal handtekeningen tégen de omleiding (zeker ook uit Helmond), is het maatschappelijk draagvlak ver te zoeken voor deze omleiding. En met reden!

Uiteraard zijn we altijd bereid tot een nadere toelichting.

Hoogachtend,
namens de werkgroep Lange omleiding: nee!

Aranka Ouwehand

Bijlage 1:

Het is overigens niet zo dat, zoals gesteld in Ontwerpbesluit 70/18 B 1^e bladzijde, de MER commissie positief heeft geoordeeld op de milieueffecten van het alternatief van de omleiding (*"Middels een m.e.r.-procedure zorgvuldig is gekeken naar de milieueffecten van alternatieven oplossingen en de Commissie m.e.r. hier positief op heeft geoordeeld"*).

De MER commissie geeft in haar advies aan:

- *De Commissie constateert dat optimalisatie van het volledige tracé ('alternatief 1' in het MER) de verkeersknelpunten even goed oplost als het alternatief met een omleiding bij Dierdonk.*
- *De Commissie stelt vast dat het alternatief zonder omleiding bij Dierdonk op 23 van de 'leefbaarheidscriteria', beter scoort dan dat met omleiding.*
- *Ook zijn er minder effecten op de natuur en de recreatie, is het ruimtebeslag kleiner en moeten minder mensen gedwongen verhuizen. Het te compenseren oppervlak natuur is ook ongeveer 9 ha of 20% kleiner.*
- *Reductie van de geluidbelasting is een belangrijk projectdoel en het totale aantal ernstig geluidgehinderden is daarmee een belangrijk criterium. Dit scoort voor alle alternatieven '0' en is dus niet onderscheidend. Bij opwaarderen van het bestaande tracé neemt het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de huidige situatie in de omgeving Helmond en Dierdonk met ongeveer 5% (25 personen) tot 496, terwijl het bij aanleggen van een omleiding met 3% (16 personen) afneemt tot 455.*