

OPMERKINGEN GROEN

- Geen / zo weinig mogelijk nieuwe infrastructuur:
 - Geen extra rijstroken, wel aanpak kruisingen / rotondes
 - Volop inzetten op alternatief vervoer
- Omleiding bij Dierdonk is geen optie
- Bescherm watersystemen, landschap, flora en fauna
- Voorkom verkeerde kwalitatieve keuzes door financiële beperkingen

Geen / zo weinig mogelijk nieuwe infrastructuur.

Op de eerste plaats zou je je moeten afvragen of nieuwe infrastructuur wel nodig is, met het oog op de Ladder van Verdaas.

Wat is de Ladder van Verdaas? Dat is een **systematiek** vanuit een politieke achtergrond die gebruikt kan worden bij het onderzoeken van mogelijke verkeersproblemen. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of **uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk beperkt kan worden**. Mogelijke oplossingen kunnen dan liggen in **ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van openbaar vervoer**. Als laatste optie kan uitbreiding van de infrastructuur overwogen worden. Wij vonden deze zienswijze bijzonder toepasselijk op de problematiek van dit project.

Want: in de Verkeersanalyse N279 Veghel (pagina 25) valt te lezen dat analyses laten zien dat de **kiemen van de vertragingen bij de kruispunten liggen** en niet zozeer te maken hebben met de **capaciteit op de N279 zelf**. Aanpak van de knelpunten zal leiden tot een betere **doorstroming**, waarmee ook **luchtverontreiniging** als gevolg van files zal afnemen.

Wat de **veiligheid** op de doorgaande wegen betreft, zou je vooral op het traject Keldonk-Beek en Donk veel moeten verbeteren, zoals vroegtijdige signalering voor de rotonde door bv waarschuwingsborden boven de weg en lichten. Het is een lange saaie weg en mensen verliezen daardoor hun concentratie. Door de bocht in de weg anticiperen automobilisten en vrachtwagenchauffeurs onvoldoende op opstoppen bij de rotonde.

Voorspelbaarheid is een belangrijk onderdeel van veiligheid. Verder zouden beweegbare vangrails gevaarlijke situaties als gevolg van inhalen op het traject kunnen voorkomen. Beweegbaar, misschien niet langs het hele traject, zodat de weghelft langs het kanaal bereikbaar is voor hulpdiensten.

Verbreding/2x2 heeft alleen maar een **verkeersaantrekkende werking**, met een **negatieve impact op de leefbaarheid**, een van de drie doelstellingen van het project, door extra **stikstofbelasting, geluidsoverlast en luchtverontreiniging**.

Bovendien ligt het gehele traject van de N279 van Veghel tot Asten aan weerszijden **ingeklemd tussen waardevolle natuurgebieden**, waarvan de meeste ook een grote **cultuur-historische waarde** hebben. Om maar een paar te noemen...bij Veghel: de Koevering, 't Lijnt en het Geregte, het stroomgebied van de Aa. Bij Laarbeek: de Blauwe Poort, de Biezen, de Grotelse Heide en verder langs het traject bij Dierdonk: de Bakelsche Beemden, de Brouwhuissche Heide (Vlierdense Bossen) en richting Asten: de Oostappense Heide en Bossen, Dennendijkse Bossen en ga zo maar door. Bovendien liggen er **twee Natrura 2000 gebieden: de Strabrechtse Heide en de vitale Peel**. Hoe meer de infrastructuur zal worden uitgebreid, hoe meer al deze unieke gebieden **verstoord** zullen worden. Ook weer: **ten koste de leefbaarheid**.

Investeren in alternatief vervoer: verbetering van het OV-product, meer hubs, aanleg van meer snelfietsroutes met veilige oversteekplekken.

Vervoer per fiets en met OV heeft tenslotte nog veel meer voordelen, zoals **gezondheid** door meer bewegen, schone lucht en **vermindering van gebruik van (fossiele) grondstoffen**.

Omleiding bij Dierdonk is geen optie. Dit i.v.m. aanslag op **natuur- en waterbergingsgebied** Bakelsche Beemden en KRW Bakelsche Aa. Oplossingen kunnen gevonden worden in **aanpassingen van het huidige traject**.

- **Bescherm watersystemen, landschap, flora en fauna. Dassenburchten in directe omgeving van N279 / N270**

Om te beginnen met de **watersystemen**, waarmee bedoeld worden de **drinkwatervoorziening, waterberging en KRW-maatregelen**.

De bewijzen stapelen zich op de we in de toekomst **drinkwatertekorten** gaan krijgen. De waterwingebieden in Veghel, Laarbeek, Vlierden en Helmond zullen dus mogelijk ontoereikend zijn als de **bevolkingsgroei** in grote aantallen gaat toenemen.

En als we kijken naar de toekomst over pakweg 40-60 jaar dan zal de **kustregio** problemen krijgen met **verzilting en zeespiegelstijging**, waardoor ook **woonprojecten** niet meer doorgaan door deze **klimaatveranderingen**. Gevolg; de bevolking zoekt **uitwijkmogelijkheden** naar Hoog Nederland, ook onze regio ontkomt er niet aan. Ben deze verandering voor en **bestempel het gebied als belangrijk brongebied voor drinkwater, dus laat dit ongerept**.

Daarnaast zal **extreme wateroverlast** in de toekomst als gevolg van de klimaatverandering de vraag naar **waterbergingsgebieden** doen toenemen. Ook in de directe omgeving liggen diverse waterbergingsgebieden, zoals De Blauwe Poort, De Peel en Strabrechtse Heide. Ben daarom **zuinig** op deze gebieden.

Ik noemde ook de **KRW (Kaderrichtlijn Water)** wat betreft oppervlaktewater en **grondwater, waaraan concrete doelen zijn gesteld**. De N279 strekt zich uit langs en nabij het **stroomgebied van de Aa**. Hier liggen al **diverse KRW-opgaven**. Dit maakt uitbreiding van de infrastructuur van de N279 lastig, niet wenselijk en op bepaalde plekken onmogelijk. Maar, **door een andere bril bekeken**, bieden deze opgaven mogelijkheden tot **opwaardering van het gebied**.

Daar kom ik in dia 2 nog op terug.

Bescherm landschap: behoud bestaande bomen. **Verplanten is kostbaar** en **heraanplant** doet er tientallen jaren over om op niveau van huidige landschappelijke en biodiversiteitswaarde te komen. De bestaande volwassen bomen werken bovendien **geluidsdempend** en **vangen stikstof af**.

Langs het traject Boerdonk – Veghel staan op een aantal plaatsen langs het kanaal **rijen eiken** die, gezien hun formaat, tenminste uit **de periode rond 1925** of nog tot de **oorspronkelijke boomaanplant** behoren. De Bomenstichting heeft deze bomenrij geïnterpreteerd en op de groene kaart gezet als zijnde beschermwaardige bomen.

Bescherm aanwezige flora en fauna. In de nabijheid van de N279 liggen meerdere **dassenburchten**, die niet aangetast mogen worden.

Voorkom verkeerde kwalitatieve keuzes door financiële beperkingen. Een voor ons gevoelig punt: we zijn tijdens de belangentafels regelmatig onaangenaam verrast geweest doordat suggesties op voorhand niet mogelijk waren door financiële beperkingen. Gezien deze ervaring spreken wij onze zorg uit dat groene suggesties sneuvelen op oneigenlijke argumenten.

OPMERKINGEN GROEN

- Kansen leefbaarheid en verduurzaming:
 - Faunavoorzieningen
 - Aanleg van biodiverse bermen / beplantingsstroken
 - Aanleg van duurzame energieoplossingen langs de weg
 - Gebruik van nachtdiervriendelijke verlichting
 - Duurzaam afvoeren grondwater / afwatering wegdek
 - Toepassen natuurcompensatie

- **Kansen leefbaarheid en verduurzaming:**

Wij zien ook kansen op het gebied van leefbaarheid en verduurzaming, mogelijkheden tot opwaarderen van het gebied. Maak werk met werk!

Zoals al genoemd: in de omgeving van de N279 liggen **diverse opgaven qua natuur, water, biodiversiteit en de energietransitie. Zet maximaal in op een water-, landschaps- en natuurinclusieve realisatie van dit project** en laat het zwaar meewegen bij het maken van keuzes. **Verzilver** met deze weg de kansen om de **omgeving op te waarderen**; maak werk met werk!

Faunavoorzieningen: aanpak van **versnippering**. Zorg voor **robuuste verbindingen** tussen de ecologische zones in de vorm van **faunaducten, dassentunnels, otterpassages en ambfibieënpassages**. Denk aan de **oversteek** bij de vele **waterlopen** die de N279 kruisen.

Haelense Beek, Tungelroyse Beek, Belandse Beek, Roggelse Beek (2x), Voordeldonsche Broekloop, Astense Aa, Bakelse Aa en natuurlijk de Aa bij Beek en Donk.

Verder zijn er dassentunnels noodzakelijk. Afgelopen jaren zijn daar meerdere dassen doodgereden. Drama. Als er jongen zijn geboren gaan de ouders op zoek naar eten en steken ook de weg over. Als de dassenouders worden aangereden, verhongeren de dassenbaby's. Niet alleen gevaarlijk voor de dassen, maar ook voor automobilisten. Wel eens een das in het echt gezien? Een volwassen das is 60-80 cm en bovendien zwaargebouwd.

Dus graag bij reconstructie van de N279 over gehele traject **dassenvoorzieningen** maken, **tunnels en rasters**. Ook met het oog op de **veerkracht**.

Aanleg van biodiverse bermen / beplantingsstroken. Te denken valt aan 'voedselbossen voor dieren' met sporkehout, meidoorn, sleedoorn enz. Om te voorkomen dat de dieren die hierdoor aangetrokken worden op de weg terechtkomen, dienen **rasters of hekken** te worden geplaatst.

Aanleg van duurzame energieoplossingen langs de weg: bijvoorbeeld **geluidswanden met zonnepanelen**.

Gebruik van nachtdiervriendelijke verlichting. Vleermuizen en andere nachtdieren zijn gevoelig voor **lichtverstorend** en raken vooral verblind en ontregeld door straatverlichting. De Batlamp heeft amberkleurige ledlichtjes; vleermuizen én mensen hebben daar geen last van. Zo wordt voorkomen dat de vleermuis verstoord wordt en de Wet Natuurbescherming overtreden. **Rijkswaterstaat** gebruikt de Batlamp al bij diverse projecten. Bovendien is de lamp **energiezuiniger, gaat lang mee en heeft weinig onderhoud nodig**.

Duurzaam afvoeren grondwater / afwatering wegdek. Voorkom dat grondwater via de **riolering afgevoerd** moet worden voor drooglegging van delen van de weg bij de aanleg. En zorg voor maximale **waterinfiltratie zonder verontreinigingen**.

Natuurcompensatie. Het is ons niet duidelijk wat de mogelijke omvang van Natuurcompensatie is en waarop deze gebaseerd wordt. Wij verwachten dat dit nader wordt onderzocht.

Natuurcompensatie zal zoveel mogelijk nabij de N279 moeten worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld het dal van de Aa Noord leent zich daartoe uitstekend. Combineer dit met **brede Ecologische Verbindingen**. Door diverse ontwikkelingen in de regio nu en in de toekomst is **bevolkingsgroei** te verwachten. Nieuwe bewoners hebben behoefte aan **recreatie in de natuur**. Natuurcompensatie biedt mogelijkheden op dit gebied.

Zorgvuldige participatie.

Het participatieproces moet ingestoken worden op niveau drie (betrokkenheid, tweerichtingsverkeer).

Wij verwachten dat alle groene opmerkingen en suggesties in deze fase worden meegenomen in verdere uitwerkingen. De genoemde punten moeten getoetst en gewogen worden tegen de drie doelstellingen van dit project (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid). Dit moet transparant zijn.

In de volgende fase kunnen wij opmerkingen en aanbevelingen doen op het voorgestelde ontwerp. Het nieuwe ontwerpvoorstel kan alleen goed beoordeeld worden als duidelijk is welke argumenten ten grondslag liggen aan de gemaakte keuzes. Daardoor krijgen we ook meer begrip voor sommige keuzes en kunnen we deze beter uitleggen aan onze achterban.