

BEZWAARSCHRIFT- tegen het beschikbaar stellen van budget voor de tracéverkenning van de westelijke randweg Nistelrode

Geachte heer/mevrouw,

Namens Buurtschap Donzel maken wij bezwaar tegen het beschikbaar stellen van budget voor de tracéverkenning van de westelijke randweg Nistelrode, en tegen de wijze waarop in het rapport *Verkenning Randweg Nistelrode* van Royal Haskoning DHV tot de richtinggevende voorkeur is gekomen. Wij verzoeken u dit bezwaarschrift volledig te betrekken bij de verdere besluitvorming.

Tijdens het inspreken op dinsdag 9 december dragen wij een verkorte versie van dit bezwaarschrift voor.

1. Twijfel zelfs bij Haskoning zelf

Het rapport laat zien dat zelfs Haskoning twijfel heeft over de effectiviteit van de westelijke randweg. De vraag blijft of de baten opwegen tegen de kosten en ruimtelijke impact, zeker zolang aanvullende verkeersmaatregelen uitblijven en detailhandel in het centrum – waaronder Van Tilburg – een grote verkeersgenerator blijft. Ondanks de randweg zal het gewenst aantal bewegingen niet onder de grens komen. De keuze voor aanleg is daarmee in essentie politiek: draait het om de vraag of de verkeerskundige baten de kosten en ruimtelijke impact rechtvaardigen.

De onderzoeksopzet roept grote vragen op. De studie gaat uit van één vooraf gekozen oplossingsrichting – een rondweg, oostelijk of westelijk – zonder dat is aangetoond dat minder ingrijpende maatregelen tekortschieten. Dit levert een onevenwichtig beeld op, waarin de gekozen oplossing meer volgt uit de onderzoeksopzet dan uit een integrale afweging van alternatieven.

De westelijke randweg heeft disproportionele gevolgen voor landschap en leefkwaliteit. Het tracé staat haaks op het bestemmingsplan van het buitengebied Bernheze en botst met gemeentelijke en provinciale ambitie om de kwaliteit van het buitengebied te behouden en te versterken. Het gebied kent enkelbestemmingen zoals agrarisch met landschappelijke en cultuurhistorische waarden, en dubbelbestemmingen zoals Wijstgronden en archeologie. Het tracé doorbreekt landelijke zichtlijnen, verstoort de samenhang binnen de buurtschap en veroorzaakt significante licht- en geluidshinder, wat de leefkwaliteit van omliggende woonpercelen en natuur ernstig aantast.

De gemeente Bernheze heeft op 3-12-2025 het convenant *Geopark Peelhorst en Maasvallei 2026–2029* ondertekend als stap richting mogelijke erkenning als UNESCO Global Geopark. Het is tegenstrijdig om vervolgens een randweg door dit gebied te plannen. Bovendien zijn de planschade en werkelijke kosten in de ramingen niet meegenomen, waardoor de totale financiële impact veel hoger zal uitvallen.

Volgens de provinciale Omgevingsverordening moet bij nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied eerst de **nut en noodzaak** worden aangetoond, en moet worden aangetoond dat de ontwikkeling leidt tot verbetering van de landschappelijke kwaliteit. Het huidige voorstel voldoet hier niet aan.

2. Onvolledige en eenzijdige uitgangspunten in het rapport

Het rapport gaat uit van de veronderstelling dat Modehuis Van Tilburg op de huidige locatie blijft functioneren zoals nu. Deze keuze wordt niet beargumenteerd, terwijl deze partij verantwoordelijk is voor circa één derde van alle verkeersbewegingen op Weijen–Laar. Door deze aanname niet als variabele mee te nemen in het onderzoek, is een belangrijke bron van het verkeer op voorhand uitgesloten van mogelijke oplossingsrichtingen.

Ook sluipverkeer, goed voor eveneens ongeveer een derde van de verkeersdruk, wordt niet afzonderlijk geanalyseerd. Er is bijvoorbeeld niet meegenomen dat de verkeerstoename op de snelwegen rondom Bernheze (Paalgraven, Uden/Veghel) direct invloed heeft op de verkeersproblematiek in heel Nistelrode. Hierdoor wordt het probleem onvoldoende in de kern benaderd.

3. Beperkte verkeerskundige werking: slechts 22% reductie

Uit het rapport blijkt dat een westelijke randweg slechts circa 22% minder verkeer door de kern oplevert. Dit betekent dat – zelfs na aanleg – de verkeersintensiteit op de route Weijen–Laar nog steeds boven de richtwaarden blijft. Gegeven deze beperkte werking is een investering van circa 14 miljoen euro niet proportioneel te noemen. Zeker wanneer bronmaatregelen niet zijn onderzocht en wanneer wordt uitgegaan van een verkeerssituatie die door autonome groei na 2040 opnieuw zal verslechteren. Daarmee is de westelijke randweg geen duurzame, toekomstbestendige oplossing.

4. Ontoereikende vergelijking van alternatieven

Het rapport bespreekt slechts twee varianten, maar werkt daarbinnen in feite uitsluitend de westelijke rondweg concreet uit. Verschillende relevante alternatieven zijn niet onderzocht, waaronder:

- regulering of ontmoediging van sluipverkeer;
- maatregelen gericht op het reguleren of verplaatsen van bezoekersstromen van Van Tilburg;
- aanpassingen aan de logistieke aan- en afvoer;
- een oostelijke randweg als logische ontsluiting van toekomstige woonwijken o.a. Hoge Akkers en Zwarte Molenweg;

- verbeteringen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer als integraal onderdeel van de oplossing.

Het ontbreken van deze alternatieven maakt dat de onderbouwing van de voorkeursrichting niet volledig kan zijn.

5. Grote ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische schade

De westelijke randweg doorkruist het karakteristieke lintstructuur van Buurtschap Donzel en tast de ruimtelijke kwaliteit en het cultuurhistorisch karakter van het buitengebied aan.

Het tracé:

- doorbreekt historisch gegroeide zichtlijnen;
- verstoort de structuur en samenhang van het buurtschap;
- raakt de Wijstgronden en de Peelrandbreuk;
- heeft negatieve gevolgen voor waardevolle natuur, waaronder het beschermde dassengebied en de beschermde flora en fauna.
- veroorzaakt significante licht- en geluidshinder voor omliggende woonpercelen.

Deze effecten staan haaks op zowel het bestemmingsplan Buitengebied Bernheze als de provinciale Omgevingsverordening, die eisen dat ruimtelijke ingrepen moeten leiden tot verbetering van landschappelijke kwaliteit – niet tot aantasting.

6. Hydrologische gevoeligheid westelijk gebied onvoldoende onderzocht

Het westelijk gebied is hydrologisch kwetsbaar, met complexe grondwaterstanden en A-watgangen. Ondanks deze bekende risico's is in het rapport opgenomen dat hydrologische effecten pas in een later stadium worden onderzocht, terwijl de voorkeur voor het westelijk tracé al sterk wordt gesuggereerd. Een zorgvuldige besluitvorming vereist dat deze risico's worden meegenomen vóóordat richtinggevende keuzes worden gemaakt.

7. Inconsistenties met bestaande infrastructuur en beleidskeuzes

De westelijke randweg kruist de recent aangelegde fietssnelweg Uden–Oss. Het rapport presenteert hiervoor als oplossing een fietstunnel op korte afstand van al een bestaande tunnel. De bestaande fietstunnel kosten enkele jaren geleden circa 4 miljoen euro.

Deze optie is ruimtelijk ingrijpend, kostbaar en ondermijnt recente investeringen in duurzame mobiliteit.

8. Onvoldoende verwerking van toekomstige woningbouwontwikkelingen

Het is onduidelijk of de woningbouwprojecten Hoge Akkers en Zwarte Molen, samen 400 woningen, zijn meegenomen in de verkeersmodellen. Indien deze pas na 2040 worden meegenomen, ontstaat een verkeerstoename die de westelijke route niet opvangt. En zullen de verkeersbewegingen in het centrum alleen maar verder toenemen.

Daarmee voldoet de westelijke variant niet aan de noodzakelijke eisen voor een toekomstbestendige verkeersstructuur.

9. Verzoek om objectieve, transparante en variantbrede tracéverkenning

Wij verzoeken nadrukkelijk te waarborgen dat:

1. De tracéverkenning objectief, transparant en variantbreed wordt uitgevoerd;
 2. Er een weg wordt gerealiseerd die het volledige traject omvat, aangezien de huidige randweg eindigt zonder duidelijk vervolgplan voor de verkeersafwikkeling;
 3. Alle realistische alternatieven worden meegenomen, inclusief bronmaatregelen, een mogelijk verbod op doorgaand verkeer door het centrum en oostelijke tracés;
 4. De aanzuigende werking op omliggende kernen wordt meegenomen;
 5. Het feitelijke gedrag van verkeersgebruikers wordt onderzocht en in de beoordeling wordt betrokken;
 6. Buurtschap Donzel en andere belanghebbenden vooraf én tussentijds worden geïnformeerd over de voortgang;
 7. **Er geen richtinggevende voorkeur wordt uitgesproken voordat álle alternatieven zorgvuldig en evenwichtig zijn onderzocht.**
-

Conclusie

Op basis van bovenstaande constateren wij dat het rapport onvoldoende basis biedt voor een richtinggevende voorkeur voor de westelijke randweg. De analyse is onvolledig, alternatieven zijn niet onderzocht, en de ruimtelijke en landschappelijke schade is groot. De verkeerskundige winst is bovendien beperkt en niet toekomstbestendig.

Wij verzoeken u deze bezwaren zwaarwegend te betrekken bij de besluitvorming, en te waarborgen dat een échte brede en objectieve verkenning wordt uitgevoerd voordat verdere stappen worden gezet. De betrokken buurtschappen nodigen zichzelf uit voor verder gezamenlijk overleg.

Met vriendelijke groet,
Buurtschap Donzel Nistelrode