

N279 Veghel – Asten

Nota van Zienswijzen

Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage

Provincie Noord-Brabant



N279 Veghel - Asten

Nota van Zienswijzen
Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage

Datum
Definitief
september 2025

Inhoud

1. Inleiding.....	2
Verkenning N279 Veghel-Asten	2
Nota van Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau.....	3
Analyse zienswijzen en adviezen.....	3
Verwerking zienswijzen en adviezen.....	7
Leeswijzer	7
2. Wijzigingen, aanbevelingen en aandachtspunten	8
Overzicht van wijzigingen.....	8
Overzicht van aanbevelingen en aandachtspunten	9
3. Adviezen over de inhoud van het op te stellen MER.....	11
3.1 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.....	11
3.2 Advies van BrabantAdvies	15
4. Meest benoemde punten uit de zienswijzen	18
5. Zienswijzen	29
Bijlagen I: Advies Commissie mer	133
Bijlage II: Advies BrabantAdvies	134

1. Inleiding

Verkenning N279 Veghel-Asten

De N279 verbindt woon- en werklocaties tussen Veghel en Asten en is een belangrijke verkeersader in het oosten van Brabant. De snelle groei van verkeer in deze regio vraagt om een robuuste oplossing voor deze weg. De Provincie Noord-Brabant (initiatiefnemer) werkt samen met de gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat aan een plan om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de N279 tussen Veghel en Asten te verbeteren.

Provincie Noord-Brabant heeft het voornemen een projectbesluit vast te stellen en daarvoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure te doorlopen. In het projectbesluit wordt de oplossing voor de opgave, verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en om de N279 tussen Veghel en Asten, vastgelegd.

Doelstellingen N279

Het project N279 Veghel- Asten streeft naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

- een goede bereikbaarheid van dit deel van de regio Oost-Brabant voor nu en in de toekomst, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem;
- een aangepaste N279 die (zoveel mogelijk) voldoet aan de uitgangspunten van duurzaam veilig, waarmee de verkeersveiligheid verbeterd wordt;
- beperken van de hinder en overlast van de aangepaste N279 en het zoveel mogelijk verbeteren van de leefbaarheid.

De Provincie wil snel tot oplossingen komen. Tegelijkertijd is ook zorgvuldigheid van groot belang. Daarnaast moet de oplossing haalbaar, duurzaam en toekomstbestendig zijn.

Proces en besluitvorming

Het project N279 wordt uitgevoerd via een projectprocedure, ondersteund door een milieueffectrapportage (MER). Hierin wordt in een aantal stappen toegewerkt naar een projectbesluit van Gedeputeerde Staten. Dit besluit bevat het plan waarmee de Provincie aanpassingen aan de N279 wil realiseren, onderbouwd met een Milieueffectenrapport (MER) waarin staat hoe het milieubelang is betrokken in de keuzes. De verkenning van de N279 maakt gebruik van onderdelen van de MIRT-methodiek, deze methodiek wordt vaak bij projecten van de Rijksoverheid toegepast. De verkenning van de N279 doorloopt geen formeel MIRT-proces omdat het een provinciaal project is.

Nota van Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Deze nota van zienswijze geeft een overzicht van de ontvangen reacties, opmerkingen en aandachtspunten van betrokkenen en belanghebbenden naar aanleiding van de ter inzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Daarnaast bevat de nota van zienswijze een reactie op de ontvangen adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage en van BrabantAdvies. Het doel van deze nota is om transparant en gestructureerd weer te geven op welke wijze de ingebrachte zienswijzen en adviezen worden meegenomen in het verdere proces en hoe ze bijdragen aan het bepalen van de inhoud en diepgang van het MER. Hiermee wordt geborgd dat relevante argumenten en inzichten uit zowel de omgeving als van de onafhankelijke adviesorganen zorgvuldig worden betrokken bij de verdere planvorming en besluitvorming.

Analyse zienswijzen en adviezen

In totaal zijn er 136 zienswijzen ingediend door een divers aantal belanghebbenden. De zienswijzen zijn afkomstig van zowel individuele inwoners als organisaties, waaronder belangenverenigingen, bedrijven en gemeentelijke instanties. De ingediende zienswijzen geven een goed overzicht van de verschillende perspectieven en standpunten die zijn ingebracht met betrekking tot het project.

Om het zienswijzenummer te vinden kunt u uw registratienummer in onderstaande tabel opzoeken. Deze tabel stelt u in staat om snel de desbetreffende zienswijze op te zoeken en het antwoord op uw ingediende zienswijze te vinden. Sommige zienswijzen hebben meerdere registratienummers. Dit komt doordat elke bijlage bij een zienswijze een apart registratienummer krijgt.

Bij de behandeling van zienswijzen van particulieren zijn de namen om privacy redenen niet weergegeven. Daarentegen zijn de namen van de organisaties die zienswijzen hebben ingediend wel zichtbaar, zodat de relevantie en de context van hun bijdragen duidelijk blijven. Dit waarborgt transparantie in het proces en bevordert een open dialoog met alle betrokken partijen.

Tabel 1.1 Overzicht van zienswijzen

Zienswijzennummer	Registratienummer	Indiener
1	6116363	Particulier
2	6116424	Particulier
3	6116428, 6116429	Particulier
4	6116608	Particulier
5	6116629, 6116630	Particulier
6	6116652, 6116653	Particulier
7	6116665	Particulier
8	6116674	Particulier
9	6116680	Particulier
10	6116710	Particulier
11	6116808	Particulier
12	6117088	Particulier
13	6117404	Particulier
14	6117407	Particulier

Zienswijzennummer	Registratienummer	Indiener
15	6117424	Particulier
16	6117732	Particulier
17	6118209	Particulier
18	6118226	Particulier
19	6118366	Particulier
20	6120900	Particulier
21	6121943, 6121944	Particulier
22	6122067	Particulier
23	6122146	Particulier
24	6123066	Particulier
25	6123094	Particulier
26	6123671	Particulier
27	6127041	Particulier
28	6127043	Particulier
29	6127816	Particulier
30	6127976	Particulier
31	6128005	Particulier
32	6128021	Particulier
33	6128035, 6128037	Particulier
34	6128108	Particulier
35	6128130	Particulier
36	6128132	Particulier
37	6128134	Particulier
38	6128149, 6128151	Particulier
39	6128899, 6128900	Dorpsraad Eerde
40	6129483	Particulier
41	6129997, 6129998	Dorpsraad Keldonk
42	6130001, 6130002	Dorpsraad Eerde
43	6130690, 6130691, 6130692, 6130693, 6130694, 6130695, 6130696, 6130697, 6130698	Particulier
44	6130835	Particulier
45	6131815	Particulier
46	6131890	Particulier
47	6131894	Particulier
48	6131901	Particulier
49	6131933	Particulier
50	6131937	Particulier
51	6131945	Particulier
52	6131947	Particulier
53	6131978	Particulier
54	6131997, 6131998	Particulier

Zienswijzennummer	Registratienummer	Indiener
55	6132004	Particulier
56	6132008	Particulier
57	6132222	Particulier
58	6132639, 6132641, 6133113, 6137313, 6132642	Gemeente Asten
59	6132776, 6132777	Particulier
60	6132783	Particulier
61	6132823, 6132824	VNO NCW
62	6133114, 6143006	Gemeente Laarbeek
63	6133120	Gemeente Helmond
64	6133146	Particulier
65	6133457	Particulier
66	6133462	Particulier
67	6133678	Particulier
68	6133736, 6139493	Gemeente Meierijstad
69	6133848, 6133849	Fietzersbond
70	6133852, 6133853	IVN Asten-Someren
71	6133867, 6133868	Stichting middengebied
72	6133911	Particulier
73	6133958	Particulier
74	6134423, 6134424	Particulier
75	6134434	Particulier
76	6134437	Particulier
77	6134468, 6134469	IVN Asten-Someren
78	6134652, 6134653	Dorpsraad Boerdonk
79	6134829	Particulier
80	6134867, 6134869	Stichting Gezond Leefmilieu Helmond
81	6134903	Dorpsraad Ommel
82	6134985	Particulier
83	6134991, 6134992	Particulier
84	6135000	Particulier
85	6135013, 6135014	Particulier
86	6135024, 6135025	Particulier
87	6135141, 6135142	Particulier
88	6135158	Particulier
89	6135218	Particulier
90	6135221	Particulier
91	6135223	Dorpsraad Wijbosch en Stichting Handen af van Wijboschbroek
92	6135225	Dorpsraad Wijbosch en Stichting Handen af van Wijboschbroek

Zienswijzennummer	Registratienummer	Indiener
93	6135227	Particulier
94	6135261	Particulier
95	6135264	Particulier
96	6135277	Particulier
97	6135280, 6135281	ZLTO Gemert-Bakel
98	6135294	Particulier
99	6135296	Particulier
100	6135298	Particulier
101	6135300, 6135301	Wijkraad Dierdonk
102	6135303	Particulier
103	6135314, 6135315	Particulier
104	6135317	Particulier
105	6135319	Particulier
106	6135321	Particulier
107	6135323	Particulier
108	6135325	Particulier
109	6135329, 6135330	Platform Ondernemend Meierijstad
110	6135332	Particulier
111	6135334	Particulier
112	6135340	Werkgroep Geen omleiding Dierdonk
113	6135342	Particulier
114	6135348	Particulier
115	6135350	Particulier
116	6135352	Particulier
117	6135357, 6135358	Wijkraad Zuidelijk Veghel en Wijkraad Veghel West
118	6135360, 6135361	IVN Laarbeek
119	6135363	Particulier
120	6135371, 6135372, 6135373	Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis
121	6135434, 6135435, 6133112, 6135436	Gemeente Gemert-Bakel
122	6135449, 6135450	Gemeente Deurne
123	6135489, 6135490	Particulier
124	6135644	Particulier
125	6135819	Particulier
126	6135837, 6135838	Particulier
127	6135938	Particulier
128	6136048	Particulier
129	6136109, 6136110, 6136114	Brabantse Milieufederatie

Zienswijzennummer	Registratienummer	Indiener
130	6136203, 6136204	Particulier
131	6136213	Particulier
132	6136238, 6136239, 6136240	ANWB
133	6136242	Particulier
134	6136245	Particulier
135	6136247, 6136248	Particulier
136	6136291	Particulier

Verwerking zienswijzen en adviezen

Bij het omgaan met zienswijzen en adviezen hanteren we een gestructureerde aanpak die bestaat uit drie belangrijke onderdelen: samenvatting, antwoord en conclusie. In de samenvatting worden de verschillende zienswijzen kort en overzichtelijk opgesomd per ingediend formulier en bijbehorende bijlage(n), zodat de belangrijkste punten en zorgen van de indieners duidelijk zijn. Vervolgens biedt het antwoord een gerichte reactie op deze zienswijzen. In de conclusie wordt vastgesteld of de zienswijze leidt tot aanpassingen in de reikwijdte en het detailniveau van het MER en of er aanbevelingen of nieuwe aandachtspunten naar voren komen voor de verdere voortgang van het project.

Leeswijzer

Deze leeswijzer biedt een overzicht van de opbouw van deze Nota van Zienswijzen. Het onderliggende rapport is samengesteld om inzicht te geven in de ontvangen zienswijzen, de ontvangen adviezen, de eventuele wijzigingen en aandachtspunten voor de vervolgpcedure en de reacties. Hieronder volgt een tabel met de hoofdstukken 1 tot en met 5 en een korte beschrijving van hun inhoud.

Tabel 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk	Beschrijving
1. Inleiding	Dit hoofdstuk biedt een overzicht van het project, de analyse van de zienswijzen en is te vinden welk registratienummer aan welk zienswijzen nummer is gekoppeld.
2. Wijzigingen, aanbevelingen en aandachtspunten	Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de voorgestelde wijzigingen, aanbevelingen en belangrijke aandachtspunten.
3. Adviezen over de inhoud van het op te stellen MER	Dit hoofdstuk bevat specifieke adviezen vanuit de Commissie voor de milieueffectrapportage en Brabant Advies over de inhoud die in het milieueffectrapport opgenomen moet worden.
4. Meest benoemde punten uit de zienswijzen	Een samenvatting en antwoord voor de 13 meest voorkomende ingediende zienswijzen.
5. Zienswijzen	Dit hoofdstuk biedt een overzicht van alle ingediende zienswijzen, waar een samenvatting, antwoord en conclusie per zienswijze is opgenomen.

2. Wijzigingen, aanbevelingen en aandachtspunten

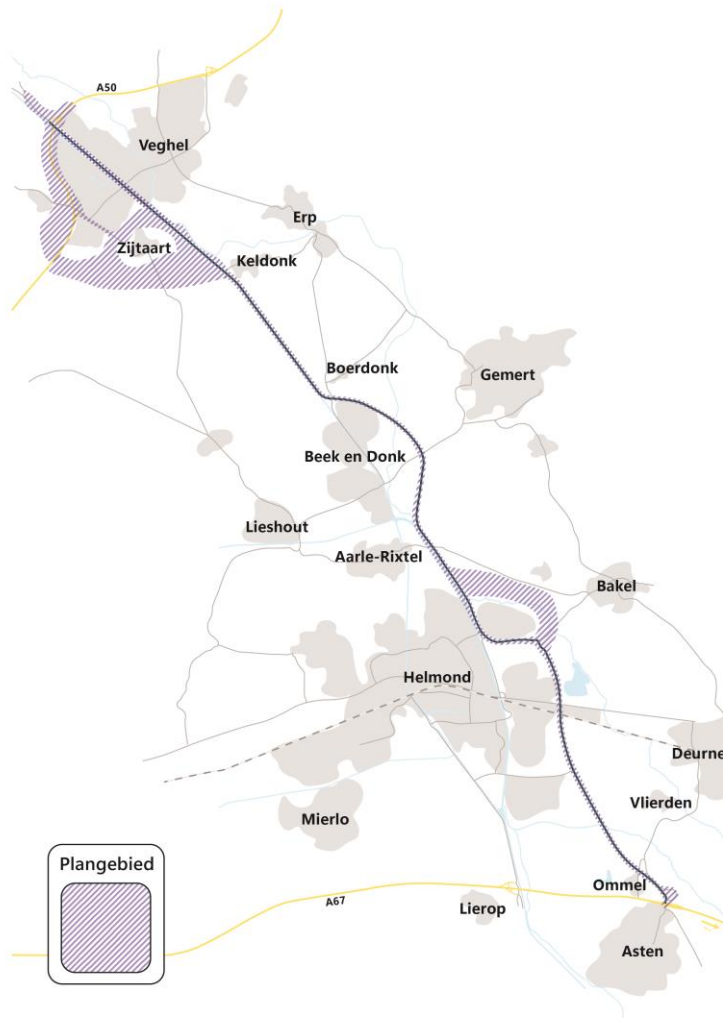
Naar aanleiding van de ontvangen zienswijze en adviezen zijn op een aantal onderdelen aanpassingen doorgevoerd in de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Daarnaast zijn een aantal aanbevelingen en aandachtspunten meegenomen voor de verdere uitwerking van het project. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de belangrijkste wijzigingen, aanbevelingen en aandachtspunten, toegelicht per onderdeel.

Overzicht van wijzigingen

Op basis van de zienswijzen en adviezen zijn de volgende aanpassingen gedaan aan de reikwijdte en het detailniveau van het MER:

1. Verduidelijking van de afbakening van het plangebied: in de NRD is geen afbeelding of beschrijving opgenomen van het gehele plangebied N279 dat onderzocht wordt in het MER. Afbeelding 2.1 toont het plangebied. Hierin is het totaal van zoekgebieden van de verschillende alternatieven opgenomen. In veel gevallen is dat een strook van enkele tientallen meters aan weerszijde van de bestaande N279 met ter hoogte van de omleidingen een breder zoekgebied van circa 1 kilometer breedte. Dit plangebied is indicatief.
2. Verduidelijking van het studiegebied voor het MER: in de NRD is geen afbeelding of beschrijving van het studiegebied voor het MER opgenomen. Het studiegebied is het gebied waarin effecten onderzocht worden. Het studiegebied is tenminste zo groot als het plangebied op afbeelding 2.1. Dat geldt voor milieuthema's zoals bodem, archeologie en gebruiksfuncties waarbij effecten optreden door ruimtebeslag of werkzaamheden in de ondergrond. Bij andere thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, landschap, water en natuur kunnen effecten groter zijn dan het alleen het plangebied. De exacte grootte hangt af van de reikwijdte van het (mogelijke) effect. Het effect van geluid op mens en natuur is in veel gevallen enkele honderden meters groter dan het gebied waar relevant veranderingen in verkeersstromen optreden. Effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kunnen op kilometers afstand relevant zijn, waardoor het studiegebied voor dat thema fors groter is. In het MER wordt per milieuthema nader beschreven wat het studiegebied is.
3. Bij het onderzoek naar effecten op verkeersveiligheid wordt naast de objectieve verkeersveiligheid ook aandacht besteed aan subjectieve verkeersveiligheid. Dit staat in de NRD niet expliciet vermeld en is op advies van de Commissie m.e.r. toegevoegd aan het beoordelingskader.

Afbeelding 2.1 Plangebied N279 Veghel - Asten



Overzicht van aanbevelingen en aandachtspunten

Onderstaand is een opsomming/toelichting opgenomen van de aanbevelingen n.a.v. de zienswijzen. Deze leiden niet tot wijziging van de NRD, maar worden wel als aandachtspunt meegenomen.

In de zienswijzen en adviezen zijn vragen, aanbevelingen, standpunten en perspectieven aangereikt. Een belangrijk deel van de ingebracht punten onderstrepen het belang van een zorgvuldig en transparant proces waarin een toekomstbestendige en duurzame oplossing voor de N279 wordt uitgewerkt, met daarnaast oog voor de verschillende belangen van stakeholders in de regio. Stakeholders roepen ook op betrokken te worden bij de totstandkoming van de plannen. Veel van de benoemde zorgen, adviezen en aandachtspunten zijn in de voorbereiding van de NRD meegenomen en/of maken onderdeel uit van de aanpak en het proces voor de komende fase.

Zo geven veel indieners aan zorgen te hebben over de gevolgen van specifieke alternatieven voor leefbaarheid, natuur, gezondheid en verkeersveiligheid. Er is veel aandacht voor de impact van omleidingen op lokale gemeenschappen. Er zijn zorgen over hoe het inwoneraantal en/of het aantal gehinderde meeweegt in de afwegingen. Ook zijn er een aantal verzoeken ingediend om alternatieven, die in de analyse van de NRD zijn afgevallen of buiten de scope liggen alsnog in overweging te nemen. Daarnaast vragen indieners om goede afstemming met andere regionale projecten, integratie van multimodale en duurzame mobiliteitsoplossingen, en een transparant en actief participatieproces met de omgeving. Tot slot zijn er zorgen over de financiële haalbaarheid van de plannen en het effect van toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio. Deze ingebrachte aandachtspunten krijgen in het verdere proces een plek in de uitwerking van de plannen en worden zorgvuldig meegewogen. Hoofdstuk 4 'meest benoemde punten' licht toe hoe met deze punten rekening is gehouden bij de totstandkoming van de NRD en hoe hier verder mee om wordt gegaan in de volgende fase.

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen wordt het volgende verduidelijkt met betrekking tot de scope van het project: de aansluiting van de Professor Dondersweg op de N272 maakt onderdeel uit van het project N279 en wordt meegenomen in het onderzoek en de uitwerking van de kruising N279/N272/N615.

3. Adviezen over de inhoud van het op te stellen MER

Voor de verdere uitwerking van het milieueffectrapport (MER) is advies gevraagd aan onafhankelijke adviesorganen. In dit hoofdstuk worden de ontvangen adviezen naar aanleiding van de gepubliceerde NRD van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en Brabant Advies samengevat en wordt toegelicht op welke wijze met deze adviezen wordt omgegaan.

3.1 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Samenvatting van het advies

Op 3 juli 2025 heeft de Commissie m.e.r. een advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport (MER) voor de geplande aanpassingen aan de N279 tussen Veghel en Asten. Het advies is opgenomen in bijlage I.

De Commissie m.e.r. adviseert de volgende punten in het MER op te nemen, zodat het milieubelang volwaardig meegewogen kan worden bij besluitvorming over het projectbesluit:

1. **Concrete doelstellingen:** Maak de doelen van de programmatische aanpak voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid specifiek en meetbaar, zodat de alternatieven hieraan getoetst kunnen worden. Betrek hierbij de ambities van de Provincie en andere partners voor mobiliteitstransitie. De doelstellingen van de verschillende sporen komen niet per definitie overeen. Geef aan hoe hiermee wordt omgegaan.
2. **Programmatische aanpak en gebiedsontwikkeling:** Geef inzicht in de samenhang tussen de verschillende sporen van de programmatische aanpak waar het project deel van uitmaakt. Geef daarnaast inzicht in de kansen die de gezamenlijke integrale aanpak (gebiedsontwikkeling) biedt om bij te dragen aan (andere) ambities in de regio.
3. **Alternatieven:** Onderbouw de te onderzoeken alternatieven vanuit de doelstellingen. Verwerk zoveel mogelijk onderdelen van de programmatische aanpak in de alternatieven, om daarmee te voorkomen dat de verschillende sporen met elkaar conflicteren.
4. **Doelbereik en effecten:** Toets de alternatieven aan de geconcretiseerde doelstellingen en beoordeel in hoeverre deze met elkaar conflicteren. Beschrijf en beoordeel de 30 milieueffecten van de alternatieven en beschrijf maatregelen om negatieve effecten te mitigeren of te compenseren. Doe dit zowel voor het plangebied als geheel als voor specifieke locaties langs het tracé waar zich knelpunten voordoen.

Deze hoofdpunten zijn in het advies uitgewerkt en bevatten diverse specifieke onderliggende punten. Bij de beantwoording wordt op zowel de hoofdpunten als op de specifieke punten ingegaan.

Reactie op het advies

Het advies van de Commissie m.e.r. wordt overgenomen in het op te stellen MER. Op enkele punten zijn er bijzonderheden aangekaart. Deze zijn hieronder nader toegelicht:

1. Concrete doelstellingen

De doelstellingen zijn in tabel 5.1 van de NRD uitgewerkt tot concrete criteria en indicatoren waarmee in de MER-fase vastgesteld kan worden wat de bijdrage van elk van de alternatieven is ten opzichte van de huidige situatie en de referentiesituatie.

In de volgende fase worden de doelstellingen verder uitgewerkt tot meetbare doelstellingen. Bij de uitwerking in het MER wordt de positieve of negatieve bijdrage aan de doelen zo objectief mogelijk weergegeven.

Het klopt dat doelen onderling kunnen conflicteren zoals de Commissie m.e.r. ook aangeeft met enkele voorbeelden. In de ontwikkeling van de alternatieven is hiermee rekening gehouden door meer of minder nadruk op verschillende doelen te leggen. De positieve en negatieve bijdragen van alternatieven aan verschillende doelen worden in het MER overzichtelijk weergegeven, zodat Gedeputeerde Staten dit samen met de milieueffecten, kosten en de adviezen van stakeholders zorgvuldig kunnen afwegen bij de keuze voor een voorkeursalternatief (VKA) voor de N279.

2. Programmatische aanpak en gebiedsontwikkeling

Toelichting op de programmatische aanpak

Gelet op het langdurige voortraject is gekozen voor een programmatische aanpak op drie werksporen. Deze staan toegelicht in hoofdstuk 1.1 van de NRD. De programmatische aanpak kent los van de verkenning en planstudie N279 (werkspoor 1) nog twee werksporen. Werkspoor 2 met middellange termijnmaatregelen behoort tot de autonome ontwikkeling voor het projectbesluit. Werkspoor 3 met multimodale maatregelen wordt vanaf de vaststelling van de NRD geïntegreerd in werkspoor 1.

Werkspoor 2 bestaat uit (autonome) maatregelen waarbij de verkeersveiligheid ter plaatse van de N279 wordt verbeterd. Dit zijn middellange termijnmaatregelen die geen invloed hebben op de uiteindelijke keuze van het voorkeursalternatief voor de N279. De aanpak van dit werkspoor heeft tot doel om de meest onveilige situaties al voor uitvoering van werkspoor 1 aan te pakken. En zo, vooruitlopend op het projectbesluit alvast de noodzakelijke verbeteringen uit te voeren.

Werkspoor 2 behoort dus niet tot de verkenning en planstudie N279, maar geldt als autonome ontwikkeling op het moment dat het projectbesluit wordt vastgesteld. Het gaat om de volgende vier autonome maatregelen:

1. Opheffen koude oversteek Rijtjesdijk/Vlierdense Bosdijk;
2. Opheffen koude oversteek Ooststappensedijk;
3. Opheffen diverse kleine in- en uitritten die rechtstreeks op de N279 zijn aangesloten;
4. Aankopen eetcafé De Sluis en verwijderen aansluiting Sluisweg op N279.

Werkspoor 3 bestond uit de opgave om te bezien welke maatregelen genomen kunnen worden om anders reizen (anders dan auto) te bevorderen in het gebied rondom de N279. Om dit in beeld te brengen is een onderzoek gedaan naar de kans rijkheid van multimodale maatregelen in het gebied. De uitkomst van dit onderzoek is dat de maatregelen op zichzelf onvoldoende (meetbaar) bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen. Met name bereikbaarheid, om minder of geen infrastructurele maatregelen op de N279 te hoeven treffen is niet aangetoond. M.a.w. om de bereikbaarheid te garanderen zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk. We zien dat de multimodale maatregelen, in deze autodominante regio, een positief effect hebben op brede welvaart en kansen biedt om een breder mobiliteitsaanbod aan te bieden. De kansrijke multimodale maatregelen worden daarom in de volgende fase voor alle alternatieven als een pakket van flankerende maatregelen onderzocht en afgestemd met autonome multimodale

maatregelen in het gebied. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald welke maatregelen worden opgenomen in het voorkeursalternatief. Vervolgens wordt bepaald welke procedure nodig is om deze te realiseren. Werkspoor 3 wordt daarmee geïntegreerd in werkspoor 1. Meer informatie over het onderzoek naar de mobiliteitsmaatregelen dat in het kader van werkspoor 3 is uitgevoerd is terug te vinden in de Eindrapportage Mobiliteitsmaatregelen N279 die terug te vinden is in de bibliotheek op www.brabant.nl/N279.

Toelichting op omgang met andere projecten en ontwikkelingen in de omgeving

In het project N279 wordt onderscheid gemaakt tussen autonome ontwikkelingen en andere toekomstige ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die ook plaatsvinden als het project niet zou doorgaan. Bijvoorbeeld de groei van verkeer, trendmatige verbetering van luchtkwaliteit en woningbouwprojecten die gepland zijn en voldoende zeker zijn. Deze autonome ontwikkelingen staan beschreven in paragraaf 3.6 van de NRD.

Daarnaast zijn er diverse toekomstige ontwikkelingen of projecten die nog onvoldoende zeker of concreet zijn, maar die op verschillende manieren een raakvlak (kunnen) hebben met project N279. Denk hierbij aan de aanpassingen aan de Beekse brug/N615, vervanging of reconstructie van de Erpse brug, aanpassingen aan de N270, de afwaardering van de Kasteeltraverse en zuidelijke ontsluiting in Helmond. Voor deze en andere ontwikkelingen is via (gevoeligheids)analyses vastgesteld dat het oplossingen zijn die op dit moment niet direct bijdragen aan de projectdoelen voor de N279, of een grote mate van onzekerheid in de besluitvorming en scope kennen. Daarom worden ze vooralsnog ook niet uitgewerkt binnen de planstudie N279. Als er besluiten vallen over deze projecten dan worden ze als autonome ontwikkeling meegenomen in het MER.

Met deze raakvlakprojecten, die gekenmerkt zijn als 'aan het project', N279 vindt ook komende fase afstemming plaats en worden waar nodig aanvullende scenario's of gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Indien op een later moment blijkt dat de plannen meer concreetheid krijgen, kan besloten worden de aanpassingen (gedeeltelijk) te integreren. Indien op een later moment blijkt dat het project tot de autonome ontwikkeling behoort, wordt het als onderdeel van de referentiesituatie in beschouwing genomen. Het verkeersmodel wordt hier periodiek op geactualiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met kansen voor integrale gebiedsontwikkelingen zoals beekherstel, waterberging en natuurontwikkeling.

3. Alternatieven

In hoofdstuk 4.2 van de NRD is toegelicht hoe bij het bepalen van de alternatieven rekening is gehouden met verschillende doelen, zodat de 'reële' alternatieven vanuit m.e.r.-optiek beschouwd worden. Deze verschillende alternatieven helpen zo bij de besluitvorming en maken een zorgvuldige afweging tussen doelen, kosten, effecten en belangen mogelijk. In de alternatieven worden spoor 1 (de verkenning N279) en spoor 3 (multimodale maatregelen) geïntegreerd, zoals toegelicht onder punt 1.

In het MER wordt uitgebreider ingegaan op de verschillende alternatieven en oplossingen die in het voortraject zijn afgevalen. Een aantal ervan is ook in de zienswijzen (opnieuw) aangehaald.

Ook wordt in het MER aangegeven hoe de alternatieven die nu onderzocht zijn zich verhouden tot de alternatieven die in de vorige m.e.r.-procedure bij het provinciale inpassingsplan zijn onderzocht.

In het MER worden (bovenwettelijke) maatregelen voor bijdrage aan leefbaarheid niet op voorhand onderzocht in een apart alternatief. In plaats daarvan wordt op basis van effecten voor elk alternatief verkend wat de mogelijkheden zijn voor wettelijke en bovenwettelijke maatregelen, zodat daarmee inzichtelijk is welke (potentiële) bijdrage aan doelbereik mogelijk is binnen het betreffende alternatief. Deze inzichten worden betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Het uiteindelijke MER bij het projectbesluit bevat de effecten van mitigerende maatregelen.

4. Doelbereik en effecten

In het MER worden de verschillende aanbevelingen van de Commissie m.e.r. uit paragraaf 4.2 van het advies verwerkt.

Enkele bijzonderheden zijn:

- Het advies om aandacht te besteden aan subjectieve verkeersveiligheid wordt overgenomen in het MER (paragraaf 4.2.1 van het advies).
- Op advies van de Commissie m.e.r. voeren we in de volgende fase een landschapsecologische systeemanalyse (LESA) van het studiegebied uit. Daarmee brengen we zowel de wettelijk beschermde als algemene natuurwaarden, de verschillende landschapstypen en de kenmerkende deelgebieden helder in beeld. De LESA levert input voor het MER om per alternatief de huidige situatie en effecten en knelpunten overzichtelijk en kwantitatief te beschrijven.
- De beoordeling van mogelijke effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is onderdeel van de analyse in het MER. De effecten voor alle alternatieven worden daarin kwantitatief doorgerekend. Op basis van deze uitkomsten bepalen we of een Passende beoordeling nodig is. Daarbij wordt rekening gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen en actuele situatie van de betrokken Natura 2000-gebieden.
- In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. worden in de volgende fase visualisaties opgesteld om de effecten op het landschap in beeld te brengen.
- Naar aanleiding van paragraaf 4.6 van het advies van de Commissie m.e.r. wordt verduidelijkt hoe we in het MER omgaan met de saneringsopgaven uit het Actieplan Geluid 2024-2029 van Provincie Noord-Brabant. Woningen waarvoor sanering gepland is vormen een autonome ontwikkeling in het MER en zijn daarmee onderdeel van de referentiesituatie voor het project N279. Naast de autonome saneringsopgave worden ook wettelijke en bovenwettelijke (aanvullende) maatregelen beschouwd om de effecten van de aanpassingen aan de N279 te voorkomen of beperken.

Overige punten uit het advies

Daarnaast zijn er diverse aandachtspunten in het advies van de Commissie m.e.r. die zonder bijzonderheden worden overgenomen. Het gaat daarbij om zaken die deels al in de NRD zijn beschreven en die in het MER worden meegenomen of verder uitgewerkt. Dit betreft onder andere de volgende punten:

- Beschrijf helder de aanleiding en voorgeschiedenis van het project N279 (paragraaf 2.1).
- Beschrijf de geconstateerde problemen voor het gehele plangebied en op specifieke locaties langs het tracé (paragraaf 2.2).
- Beschrijving van beleidskaders, besluiten en besluitvormingsprocessen (paragraaf 2.4).
- Beschrijving van de referentiesituatie (paragraaf 3.1).
- Aanzet tot een monitoring- en evaluatieprogramma, indien relevant (paragraaf 5.1).
- Toepassen van de juiste vorm en presentatie (paragraaf 5.2).
- Opnemen van een samenvatting (paragraaf 5.3).

Conclusie

Op basis van het advies worden diverse zaken en begrippen verduidelijkt en nader onderbouwd in het MER. Ook worden enkele criteria toegevoegd of verduidelijkt in het beoordelingskader van het MER.

3.2 Advies van BrabantAdvies

Samenvatting van het advies

Op 30 juni 2025 heeft BrabantAdvies een advies uitgebracht over de reikwijdte en diepgang van het milieueffectrapport (MER) voor de geplande aanpassingen aan de N279 tussen Veghel en Asten. Het advies is opgenomen in bijlage II.

BrabantAdvies heeft op basis van de NRD de volgende adviezen geformuleerd:

1. **Voeg een 2x2-baans over het hele tracé toe als zesde alternatief:** gezien de strategische ligging van de N279 ligt het voor de hand om in het MER ook een alternatief op te nemen met 2x2-rijstroken over het volledige traject Veghel-Asten, waarbij de doorstroomfunctie expliciet wordt meegenomen. Dit om de effecten inzichtelijk te maken van een volledig 2x2-variant.
2. **Breng per alternatief expliciet de effecten op economie, gezondheid en leefomgeving in beeld:** de belangen rond de N279 zijn groot en divers. Door per alternatief expliciet in beeld te brengen wat de effecten zijn op economie, gezondheid en leefomgeving, wordt zichtbaar hoe deze belangen in de afweging meewegen tot een voorkeursalternatief.
3. **Toets in alle varianten de impact van openbaar vervoer, snelfietsroutes en deelmobiliteit:** snelle en betrouwbare alternatieven ontbreken. Breng per alternatief in beeld welke bereikbaarheidswinst mogelijk is wanneer OV, snelfietsroutes en deelmobiliteit worden versterkt.
4. **Bekijk milieueffecten niet te beperkt in ruimte en tijd:** in de NRD is geen duidelijk studiegebied geformuleerd, waardoor onduidelijk is in welk gebied de milieueffecten worden onderzocht.
5. **Kies voor een duurzaam en robuust voorkeursalternatief:** beoordeel de varianten eerst op inhoudelijke waarde en bekijk daarna hoe het voorkeursalternatief financieel kan worden gerealiseerd.

Reactie op het advies

1. Een zesde alternatief met een 2x2-wegprofiel over het gehele traject Veghel - Asten wordt niet nader onderzocht, omdat hiervoor geen nut en noodzaak is aangetoond en de achterliggende doelen niet passen binnen het provinciaal beleid en de projectdoelstellingen voor de N279. Uit onderzoek blijkt dat op het weggedeelte tussen de Rochadeweg en A67 zelfs bij een volledige 2x2-variant onvoldoende verkeer aanwezig is om een extra rijstrook te rechtvaardigen. Ook toekomstige scenario's, zoals de Beethovendeal en de schaa sprong Brainport, tonen dat - met onder andere alternatief 3 (waarbij alleen de Rochadeweg - A67 geen 2x2-wegprofiel krijgt) - voldoende restcapaciteit beschikbaar blijft om de verkeersgroei op te vangen. Er is daarom geen aanleiding om extra capaciteit toe te voegen op het genoemde weggedeelte en deze ook anders gaat functioneren in het gehele wegsysteem.
Bovendien is het inzetten van de N279 Veghel-Asten als doorgaande verbinding voor landelijk verkeer in strijd met het provinciale beleid, dat juist inzet op de ontwikkeling van de N279 als robuuste rand voor de regio. Het beleid is erop gericht doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de regio te waarborgen.
2. Met het MER en vervolgonderzoek in de volgende projectfase geven we invulling aan de oproep om effecten op economische ontwikkeling, gezondheid en leefomgeving in beeld te brengen. Zo wordt via verkeersmodellering nauwkeurig in beeld gebracht wat de effecten van de verschillende alternatieven zijn op bereikbaarheid van diverse woon- en werklocaties en reistijd van personen- en vrachtverkeer binnen en buiten de spits. Aan de andere kant wordt ook het effect op sluipverkeer, geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking en andere leefbaarheids- en gezondheidseffecten onderzocht. De verschillende voor- en nadelen van elk van de alternatieven kunnen zo zorgvuldig worden afgewogen.
3. In alle alternatieven wordt aandacht besteed aan multimodale maatregelen. Niet voor niets vormde 'anders reizen' een werkspoor binnen het programma N279. Uit eerdere analyses blijkt dat het effect van multimodale maatregelen moeilijk te kwantificeren is via een verkeersmodel. Het vormt daarmee geen (basis voor een) zelfstandig alternatief voor de N279 waarmee de projectdoelen bereikt kunnen worden. Daarom is bij de alternatieven een flankerend pakket van kansrijke multimodale maatregelen opgenomen dat de infrastructurele maatregelen aan de N279 aanvult. Dit pakket wordt samen met de alternatieven volwaardig onderzocht in de vervolgfase. Op basis van de resultaten wordt het pakket van multimodale maatregelen verder uitgewerkt.
4. In het MER worden milieueffecten bekeken aan de hand van een breed beoordelingskader waarin oog is voor brede welvaart en het ambitieweb van Provincie Noord-Brabant. Dit blijkt bijvoorbeeld door de brede benadering van gezondheid, sociale aspecten en de aandacht voor circulariteit. Effecten worden voor een toekomstjaar in 2040 onderzocht, waarbij autonome groei en eventuele onzekere toekomstige ontwikkelingen via scenario's en gevoeligheidsanalyse in beeld worden gebracht. Ook wordt gekeken naar effecten op een breder gebied dan alleen de weg zelf. De aangehaalde reductie van sluipverkeer en bijbehorende leefbaarheidswinst in de regio is juist onderdeel van de projectdoelstellingen en de gedacht achter de N279 als robuuste rand. Ook andere milieueffecten die verder reiken dan het directe plangebied worden onderzocht. Denk hierbij aan stikstofdepositie die door verandering van verkeersstromen ook in Natura 2000-gebieden op tientallen kilometers effect kan hebben.

5. In lijn met het advies is het budget niet gehanteerd als een (te) strak budgetplafond en wordt ook onderzoek gedaan naar robuuste en duurzame alternatieven. Gezien de grootschalige economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, de onzekerheden in de huidige ramingen met een 50 % bandbreedte en de historische context van het projectbudget in samenhang met recente prijsstijgingen, worden in het MER ook alternatieven onderzocht die net buiten de huidige financiële kaders vallen. En wordt parallel aan de uitwerking van het MER gekeken welke aanvullende middelen beschikbaar kunnen worden gemaakt.

Conclusie

Het advies leidt niet tot wijzigingen van reikwijdte en detailniveau. Wel onderstreept het advies het belang van een brede afweging van belangen en een breed onderzoek naar alternatieven, met oog voor de lange termijn.

4. Meest benoemde punten uit de zienswijzen

Vanwege het grote aantal zienswijzen is een overzicht van een aantal meest gestelde vragen of meer gemaakte opmerkingen uit de zienswijzen opgesteld. Deze antwoorden worden ook gebruikt in de reactie op concrete zienswijzen. De 13 meest voorkomende vragen/opmerkingen zijn hieronder samengevat en beantwoord in de volgende hoofdpunten.

Hoofdpunt 1: voorkeur voor of zorgen over specifiek alternatief

Samenvatting

Indieners geven aan welk alternatief hun voorkeur heeft en delen hun reden waarom zij denken dat een specifiek alternatief wel of niet wenselijk is. Daarnaast uiten zij specifieke zorgen over bepaalde alternatieven, met betrekking tot leefbaarheid, ecologische waarden en het behalen van de doelen.

Antwoord

In het milieueffectrapport (MER) worden alle vijf de alternatieven op een gelijkwaardige manier onderzocht. Met dit onderzoek wordt inzicht verkregen in wat nodig is om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven en welke maatregelen (wettelijk of beleidsmatig) genomen moeten worden om deze effecten te mitigeren of compenseren. De resultaten van het onderzoek dienen als basis voor de besluitvorming en de vaststelling van het voorkeursalternatief (VKA). Conform huidige planning wordt eind 2026 het voorkeursalternatief gekozen, dit kan ook een combinatie van onderdelen uit de 5 onderzochte alternatieven zijn. De effecten van het VKA worden in het MER beschreven.

Hoofdpunt 2: zorgen over alternatief 5 en verzoek omleiding Dierdonk niet te onderzoeken

Samenvatting

Indieners uiten hun zorgen over het meenemen van alternatief 5 (omleiding Dierdonk). De indieners maken zich zorgen over de negatieve gevolgen van de omleiding op de leefomgeving, waterberging en natuur. Daarnaast geven indieners aan zich te verbazen dat ondanks een gedegen trechteringsproces van deskundigen de omleiding toch als vijfde alternatief wordt meegenomen in het MER. Veel indieners betwijfelen de noodzaak om geld te besteden aan het onderzoek naar dit alternatief, waarvan voldoende onderbouwing beschikbaar is om aan te tonen dat het niet kansrijk is, zowel uit het recente onderzoek uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als vanuit de eerdere MER voor de N279 blijkt.

Antwoord

In het MER wordt in alternatief 5 een omleiding van de N279 om de wijk Dierdonk onderzocht op bijdrage aan de projectdoelen, uitvoerbaarheid, draagvlak, kosten en milieueffecten zoals toegelicht in hoofdstuk 5 van de NRD. Hierbij komen onder andere de effecten op ecologie, cultuurhistorie, waterberging en recreatie aan bod. Alle vijf de alternatieven worden op een gelijkwaardige manier onderzocht. De resultaten uit het onderzoek dienen als basis voor de besluitvorming en de vaststelling van het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief kan ook een combinatie van onderdelen uit de vijf onderzochte alternatieven zijn.

Het meenemen van alternatief 5 met omleiding Dierdonk in het MER maakt een objectieve vergelijking mogelijk van de alternatieven. Hiermee wordt expliciet inzicht verkregen in de verschillen in effecten op de leefbaarheid en leefomgeving, waaronder geluidshinder, barrièrewerking en impact op natuur en water, tussen de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding. Dit inzicht is voor de gemeente Helmond belangrijk, omdat er zowel voorstanders als tegenstanders voor de omleiding zijn. Door het toevoegen van alternatief 5 (omleiding Dierdonk) kan in de volgende fase de kwaliteit van de leefomgeving rondom Dierdonk, zowel langs het huidige tracé van de N279 in Helmond als bij een omleiding transparant worden afgewogen. Dit draagt bij aan een beter begrip en mogelijk meer draagvlak vanuit de omgeving voor de keuze van het uiteindelijke voorkeursalternatief voor de N279.

Het exacte tracé van de omleiding in alternatief 5 is nog niet vastgesteld en wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Daarbij wordt rekening gehouden met verschillende omgevingswaarden in de omgeving zoals natuur, waterberging, leefbaarheid, woningen en bedrijven.

Andere omleidingen ten oosten van Helmond worden niet verder onderzocht

Een lange omleiding bij Helmond ten oosten van Berkendonk wordt niet verder onderzocht in de volgende fase. Er zijn alternatieven met een vergelijkbare (of betere) bijdrage aan de projectdoelen met beduidend kleinere impact op de leefomgeving. Vanwege een grotere weglengte brengt een lange omleiding op grote schaal meer schade toe aan natuur, landbouw en cultuurhistorische waarden in een gebied waar al veel in is geïnvesteerd. Daarnaast zorgt de weg voor nieuwe barrières voor mens en natuur. Deze effecten staan haaks op provinciale beleidsdoelstellingen voor het gebied. Een lange omleiding bij Helmond is bovendien strijdig met algemene beleidsprincipes van Rijk en Provincie ten aanzien van 'zuinig ruimtegebruik' en de Ladder van Verdaas, waarbij toevoegen van nieuwe infrastructuur als laatste trede is opgenomen. Juridisch betekent dit dat een lange omleiding geen reëel alternatief is voor het MER en niet kansrijk is voor vervolgonderzoek.

Hoofdpunt 3: zorgen over alternatief 4 met omleiding Veghel

Samenvatting

Indieners uiten hun zorgen over alternatief 4 en de consequenties van een omleiding om Veghel, langs Zijtaart en Eerde. De belangrijkste zorgen en argumenten die zijn ingebracht om de omleiding niet te realiseren zijn:

- Impact op leefbaarheid: veel indieners zijn bezorgd dat de omleiding ernstige gevolgen heeft voor de leefomgeving, geluidsoverlast en luchtvervuiling als gevolg van verhoogde verkeersdruk, in Eerde, Zijtaart, Willibrordushoek, Wijbosch en het Wijboschbroek.
- Gezondheidsrisico's: er is een bezorgdheid over de gezondheidseffecten van het extra verkeer, met name de toename van stikstofoxiden (NOx), fijnstof en geluidsoverlast is een punt van zorg.
- Natuur- en ecologische schade: indieners wijzen op de negatieve impact van de omleiding op waardevolle natuurgebieden en cultuurhistorische structuren, zoals het Wijboschbroek. Er wordt gevreesd dat de omleiding schadelijke effecten heeft op de biodiversiteit en ecologische verbindingzones.
- Isolatie: de omleiding kan buurtschappen en dorpen isoleren (barrières creëren), wat de sociale samenhang kan aantasten, doordat bewoners zich afgesneden voelen van voorzieningen en/of andere delen van de gemeenschap.

- Verkeersveiligheid: er is een vrees voor een verslechtering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, met name voor fietsers en voetgangers, als gevolg van afsluiting van lokale wegen en beperking van de oversteekbaarheid.

Door sommige indieners wordt aangegeven dat zij geen duidelijke noodzaak zien voor de omleiding en betwijfelen de argumenten die ten grondslag liggen aan het alternatief van een omleiding ten opzichte van aanpassingen aan het huidige tracé.

Een aantal indieners verwijst naar besluiten die door Gedeputeerde Staten in 1996 zijn gemaakt tijdens de omlegging van de A50 om Veghel. De aanleg van de A50, toentertijd, was nadelig voor het woon- en leefklimaat in Eerde. Door gedeputeerde staten is toen toegezegd dat “bij de beoordeling van eventuele toekomstige ontwikkelingen die opnieuw ten nadele van het woon- en leefklimaat van Eerde zouden kunnen strekken de Provincie dit gegeven zwaar laat wegen.” Indieners uiten bezorgdheid dat met de huidige plannen van alternatief 4 de destijds gemaakte afspraken niet worden gerespecteerd. Ze verzoeken om deze historische context serieus mee te nemen in de verdere besluitvorming.

Antwoord

Alternatief 4, met een omleiding nabij Zijtaart en Eerde, wordt onderzocht omdat de inpassing van de weg op het huidige tracé door Veghel diverse uitdagingen kent op gebied van maakbaarheid, haalbaarheid en gezondheid. De aanpassingen aan de N279 in Veghel uit de andere alternatieven zijn namelijk moeilijk inpasbaar in de beschikbare ruimte. Ook hebben de bewoners van omliggende wijken, mede door de huidige N279, met hoge geluidbelasting, milieugezondheidsrisico's en druk op de leefbaarheid te maken. Daarom is het noodzakelijk om naast alternatieven die het huidige tracé door Veghel volgen, ook een omleiding te onderzoeken. Alternatief 4 wordt net als de andere alternatieven op een gelijkwaardige manier onderzocht op effecten op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, uitvoerbaarheid, draagvlak, kosten en milieueffecten zoals toegelicht in hoofdstuk 5 van de NRD. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zijn de effecten, belemmeringen, voor- en nadelen van de verschillende alternatieven goed te vergelijken. Gedeputeerde Staten gebruiken deze informatie om een zorgvuldige afweging van belangen te maken en een voorkeursalternatief te kiezen.

Wij begrijpen de zorgen over leefbaarheid, gezondheidsrisico's, ecologie, barrièrewerking, cultuurhistorie en verkeersveiligheid. De genoemde punten zijn opgenomen in het beoordelingskader van het MER, wat is opgenomen in hoofdstuk 5 van de NRD. Daarmee worden deze punten nader onderzocht in het vervolgonderzoek. De effecten op de verschillende aspecten worden ook in de besluitvorming betrokken.

De keuze wel of geen omleiding, en de exacte ligging van het tracé van een eventuele omleiding is nog niet vastgesteld en wordt in de volgende fase gemaakt. Afhankelijk van de uitkomsten wordt vervolgens gekeken of verdere optimalisatie van de ligging mogelijk en wenselijk is.

In de zienswijzen wordt tevens verwezen naar een passage uit een besluit van Provincie uit 1996 ten aanzien van bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel'.

In het GS-besluit van de Provincie ten aanzien van het bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel' uit 1996 zijn door de Provincie opmerkingen gemaakt over mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied tussen de A50 en Eerde. Kort samengevat, heeft de Provincie in die passage destijds aangegeven dat in het geval van nieuwe ontwikkelingen die ten nadele van het woon- en leefklimaat van Eerde zouden kunnen

strekken, de Provincie dat gegeven zwaar laat wegen. Het betreft een besluit van bijna 30 jaar terug, waarbij de rol van Provincie een andere was dan in de huidige situatie. We begrijpen echter de zorg, en zullen in de alternatievenafweging voor de N279 het belang voor wat betreft het woon- en leefklimaat van Eerde waarnaar wordt verwezen zorgvuldig meewegen.

Hoofdpunt 4: verbreding van de N279 naar 2x2

Samenvatting

Onder de afzenders van zienswijzen zijn zowel indieners die hun zorgen uitten over een eventuele verbreding van de N279 met 2 rijstroken per rijrichting (2x2), als indieners die een verbreding als enige duurzame en toekomstbestendige oplossing zien. Indieners die tegen verbreding zijn wijzen op de volgende zaken bij een verbreding:

- Aanzuigende werking bij een rijstrookindeling van 2 rijstroken per rijrichting (2x2).
- Toename van vrachtverkeer door een verbreding van de weg en vlotte doorstroming.
- Afname van de leefbaarheid, als gevolg van de verwachte toename van geluidsoverschrijdingen, stijging van fijnstof en stikstof rond woningen door extra verkeer en rijstroken die dicht langs de woningen liggen.
- Negatief effect op de verkeersveiligheid.
- Budget is ontoereikend om een kwalitatief hoogwaardige verbreding van de N279 naar een 2x2-wegprofiel mogelijk te maken.

Als voordelen voor een 2x2-wegprofiel wijzen indieners op:

- De verwachte groei in verkeersbewegingen in de regio vraagt om een verbreding naar 2x2- rijstroken, zodat beter kan worden ingespeeld op de toekomstige mobiliteitsbehoeften.
- Een goede doorstroming op de N279, met 2x2-rijstroken, kan bijdragen aan een afname van de verkeersdruk op lokale wegen en leiden tot minder sluipverkeer.
- De N279-Noord tussen Veghel en 's-Hertogenbosch rijdt goed door. De wens is om dit profiel door te trekken over de rest van de N279.

Antwoord

In het milieueffectrapport (MER) worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder een verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en de Rochadeweg bij Helmond. Aan de hand van de resultaten uit het onderzoek vindt besluitvorming plaats en wordt het voorkeursalternatief vastgesteld, dit kan ook een combinatie van onderdelen uit de vijf onderzochte alternatieven zijn. Dit kan betekenen dat op sommige weggedeelten wel een 2x2-wegprofiel benodigd is en op andere weggedeelte één rijstrook per rijrichting vanuit bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende is.

Uit de zienswijzen blijkt dat indieners tegengestelde visies hebben op het alternatief met een 2x2-wegprofiel. Het milieueffectrapport (MER) is bedoeld om deze tegengestelde visies objectief te onderzoeken, door inzicht te geven in zowel de positieve als negatieve effecten op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, uitvoerbaarheid, draagvlak, kosten en milieueffecten zoals toegelicht in hoofdstuk 5 van de NRD. De voordelen die indieners zien bij een 2x2-wegprofiel voor bereikbaarheid en doorstroming worden daarbij onderzocht.

In het MER wordt ook rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2040. Ook de zorgen over aanzuigende werking op (vracht)verkeer, gevolgen voor verkeersveiligheid, gezondheid, leefbaarheid en de kosten worden hierin in beeld gebracht.

Bovendien wordt in het MER inzicht gegeven in de wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen die nodig of mogelijk zijn om effecten te verkleinen en de globale kosten ervan. Een mogelijk voorbeeld hiervan is het toepassen van stiller asfalt of het realiseren van geluidschermen. De keuze om dergelijke maatregelen te treffen vindt plaats nadat uit de alternatieven één voorkeursalternatief is gekozen en dat nader wordt uitgewerkt tot een projectbesluit.

Hoofdpunt 5: voorstellen voor uitwerking van maatregelen

Samenvatting

Indieners stellen uitwerkingen voor specifieke locaties op het tracé voor. Zo worden ongelijkvloerse oplossingen aangedragen, turbotondes, slimme verkeerslichten (verkeersregelinstallaties ofwel VRI's) en de toepassing van lange op- en afritten.

Antwoord

In het participatieproces in de vorige fase zijn ook in de omgeving ideeën opgehaald voor oplossingen voor de N279. Deze zijn beoordeeld en afgewogen op kans rijkheid. Dit heeft geresulteerd in de 5 alternatieven die nu voorliggen om in de vervolgfase met een milieueffectrapportage (MER) nader te onderzoeken. In het MER worden alternatieven nader uitgewerkt. De aangedragen uitwerkingen en voorstellen worden meegenomen in deze uitwerking.

Hoofdpunt 6: verzoek om multimodale maatregelen te integreren in de plannen

Samenvatting

Indieners pleiten voor het integreren van multimodale maatregelen in het project N279. Er wordt de oproep gedaan voor duurzame en toekomstgerichte mobiliteitsoplossingen in plaats van uitbreidingen van asfalt die alleen maar autoverkeer aanmoedigen:

- Indieners benadrukken dat er behoefte is aan goede (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer-verbindingen (HOV), die de bereikbaarheid van de regio verbeteren en een alternatief bieden voor autoverkeer.
- Er is een vraag naar verbetering van de fietsinfrastructuur door de aanleg van snelfietsroutes en veilige, ongelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers. Indieners stellen dat het aanbod van veilige fietsinfrastructuur kan helpen om korte autoritten te vervangen door fietsverkeer, wat bijdraagt aan duurzaamheid en vermindering van de verkeersdrukke.
- Indieners pleiten voor de realisatie van mobiliteitshubs die diverse vervoersmogelijkheden met elkaar verbinden, zoals fietsen, openbaar vervoer en auto's; hierbij wordt opgeroepen onder andere rekening te houden met voorzieningen zoals fietsenstallingen.

Antwoord

Multimodale mobiliteitsmaatregelen maken onderdeel uit van het vervolgonderzoek en kunnen als flankerende maatregelen worden ingezet bij alle te onderzoeken alternatieven. Aanvullend aan de infrastructurele maatregelen op de N279 wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en effecten van

een fietsverbinding zo veel mogelijk parallel aan het tracé van de N279 Veghel - Asten, mobiliteitshubs en een HOV-verbinding langs en op het tracé. De kosten hiervan maken integraal onderdeel uit van werkspoor 1 van het project N279. Waar mogelijk wordt synergie en cofinanciering gezocht met lopende initiatieven voor de mobiliteitstransitie.

Hoofdpunt 7: afstemming en samenwerking met andere projecten in de regio

Samenvatting

In de zienswijzen wordt onderstreept dat een goede afstemming met andere projecten van belang is voor het succes van de N279. De belangrijkste punten die indieners hierover inbrengen zijn:

- **Integrale aanpak:** indieners pleiten voor een integrale aanpak waarin de N279 wordt gezien in de context van het infrastructuurnetwerk in de regio en ontwikkelingen die daar spelen, waaronder de A50, A67 en lokale wegen. Het verzoek om ontwikkelingen op deze wegen ook mee te nemen in het plannings- en besluitvormingsproces.
- **Samenwerking met gemeenten:** er wordt opgemerkt dat samenwerking met de betrokken gemeenten essentieel is. Opgeroepen wordt om de verschillende gemeentelijke plannen en belangen te integreren in de ontwikkelingen van de N279 om te voorkomen dat suboptimale oplossingen worden gekozen die de verkeerssituatie in aanliggende gemeenten verergeren.
- **Koppeling met andere mobiliteitsinitiatieven:** indieners wijzen erop dat de maatregelen op de N279 moeten aansluiten bij andere mobiliteitsinitiatieven in de regio, zoals de ontwikkeling van de zuidelijke ontsluiting Helmond, ontwikkelingen in Veghel, mobiliteitshubs en fietsinfrastructuur.

Het belang van regelmatige afstemming tussen verschillende projecten en samenwerking met betrokken overheden wordt benadrukt om de samenhang te waarborgen.

Antwoord

In de NRD zijn de op dat moment bekende ontwikkelingen in het gebied meegenomen. Voor de referentiesituatie (hoe de toekomstige situatie eruit zou zien zonder maatregelen te nemen voor de N279) worden de autonome ontwikkelingen tot 2040 meegenomen in de referentiesituatie. Onder 'autonome ontwikkelingen' wordt verstaan: ontwikkelingen van huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Daarnaast is in de NRD aangegeven welke toekomstige ontwikkeling, waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, mogelijk invloed kunnen (gaan) hebben op de plannen. De autonome ontwikkelingen worden in de volgende fase herijkt, zo heeft het project blijvend aandacht voor (nieuwe) toekomstige ontwikkelingen passend binnen de (juridische) kaders van vastgesteld beleid. Voor het vaststellen van de autonome ontwikkelingen voor de NRD, als ook bij de herijking van de ontwikkelingen in de volgende fase, vindt afstemming met de regionale partners (gemeenten in het gebied, het waterschap en Rijkswaterstaat) plaats.

In het projectgebied spelen verschillende initiatieven en projecten die direct verband houden met de opgave voor de N279. Deze initiatieven en projecten maken vooralsnog geen onderdeel uit van de scope van het N279. Gedurende het proces kan besloten worden (onderdelen van) deze projecten te integreren in de procedure en/of realisatie van de N279, omdat dit synergievoordelen kan opleveren. De raakvlakprojecten waar afstemming over plaats vindt zijn onder meer Beekse brug/N615, Erpse brug,

Rembrandtlaan Veghel, afwaardering Kasteeltraverse en Zuidelijke ontsluiting Helmond, de aanpassing van de N270, reconstructie A67 en A50 (inclusief weefvak A50 en Bus Rapid Transit (BRT) Veghel).

Hoofdpunt 8: financiële kaders

Samenvatting

Indieners uitten hun zorgen over de budgettaire beperkingen en roepen op om op zoek te gaan naar aanvullende financieringsbronnen. Er zijn twijfels of het geplande budget van EUR 300 miljoen voldoende is om een kwalitatieve en toekomstbestendige oplossing te realiseren. Specifiek wordt er gepleit om extra reservering op te nemen voor mitigerende maatregelen, zoals geluidswerende schermen en luchtzuiverende voorzieningen, om de negatieve effecten van de weg te beperken. Ook worden zorgen geuit of voldoende rekening wordt gehouden met toekomstige kostenstijgingen. Andere indieners vragen zich af waarom in de te onderzoeken alternatieven zijn opgenomen waarvan de verwachte kosten hoger liggen dan het geplande projectbudget.

Antwoord

Het budget kent zijn oorsprong uit het Provinciaal Inpassingsplan N279 dat in 2018 is vastgesteld. Momenteel heeft de Provincie circa EUR 240 miljoen gereserveerd voor het project N279. Dit zijn kosten voor de voorbereiding en de uitvoering van maatregelen op en aan de N279. De betaalbaarheid van het project is een criterium geweest in het beoordelingskader om te komen tot de kansrijke alternatieven. Voor dit criterium is als bovengrens EUR 300 miljoen gehanteerd. Voor de 5 alternatieven is een kostenraming opgesteld conform de SSK-methodiek (StandaardSystematiek voor Kostenramingen in GWW). Deze ramingen zijn opgesteld met een variatiecoëfficiënt van 50 %. De ramingen geven een eerste indruk van de betaalbaarheid van de 5 alternatieven. Uit de kostenramingen, met inachtneming van de gehanteerde bandbreedte, blijkt dat de kosten van de verschillende alternatieven variëren tussen circa EUR 200 miljoen en 450 miljoen. Eerdere, vanwege financiële haalbaarheid afgevalen oplossingsrichtingen, zoals een tunnel of verdiepte ligging, liggen ver boven de financiële kaders en zijn daarom niet meegenomen in de (in het MER) te onderzoeken alternatieven. Het budget dat momenteel is gereserveerd is nog niet gekenmerkt als taakstellend budget. We werken in de verkenning toe naar een voorkeursalternatief. De kosten zijn onderdeel van de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Bij het vaststellen van het projectbesluit moet de financiering van het vastgesteld voorkeursalternatief beschikbaar zijn en geïndexeerd naar het uitvoeringsjaar (op basis van huidige planning 2031).

Voor de problematiek op de N279 wordt gezocht naar een robuuste oplossing, mede vanwege de grootschalige economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Daarom is op bestuurlijk niveau besloten om de 5 alternatieven allemaal mee te nemen naar de volgende fase. Door het verder uitwerken van de alternatieven komt er meer zekerheid over de kosten en de samenstelling van een Voorkeursalternatief (VKA). Dit VKA kan 1 van de 5 alternatieven zijn maar kan ook een combinatie zijn van onderdelen van de 5 alternatieven. Bij het samenstellen van het VKA wordt rekening gehouden met de beschikbare financiële middelen.

Indien de Provincie en haar regionale partners het VKA willen realiseren, moet voordat het projectbesluit wordt genomen, het beschikbare budget toereikend zijn en zijn geïndexeerd naar het beoogde uitvoeringsjaar. Op basis van de huidige situatie is het waarschijnlijk dat aanvullende middelen en besluitvorming nodig is om een robuuste oplossing voor de N279 te realiseren.

Daarom wordt in de komende periode onderzocht of, en welke, aanvullende financiële middelen beschikbaar zijn voor de financiering van het project, mits nut en noodzaak hiervan aangetoond kunnen worden binnen het besluitvormingsproces.

Gezien de grootschalige economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, de onzekerheden in de huidige ramingen met een 50 % bandbreedte en de historische context van het projectbudget in samenhang met recente prijsstijgingen, worden in het MER ook alternatieven onderzocht die net buiten de huidige financiële kaders vallen. Er wordt parallel aan de uitwerking van het MER gekeken welke aanvullende middelen beschikbaar kunnen worden gemaakt.

Hoofdpunt 9: participatie met bewoners en lokale gemeenschappen

Samenvatting

In de zienswijzen wordt het belang van participatie en het betrekken van stakeholders en de lokale gemeenschap benoemd. Benadrukt wordt dat een effectieve omgevingsdialoog moet plaatsvinden om draagvlak te creëren, zorgen weg te nemen en de kwaliteit van besluitvorming te verbeteren. Indieners wijzen op de volgende zorgen en aandachtspunten m.b.t. de participatie met de omgeving:

- Indieners pleiten voor een intensieve en consistente participatiestrategie, waarin de betrokkenheid van bewoners en lokale organisaties centraal staat en er meer mogelijkheden zijn voor inspraak en feedback.
- Er is een sterke vraag naar transparantie in het proces en heldere communicatie over de plannen en de impact daarvan.
- Er wordt kritisch aandacht gevraagd voor het feit dat sommige participatie-initiatieven in het verleden niet effectief zijn geweest, waardoor de zorgen en voorstellen van bewoners onvoldoende zijn meegenomen in de plannen en besluiten.
- Er wordt gevraagd om een open en constructieve dialoog met specifiek de belangenorganisaties en dorps- en wijkraden, zodat hun kennis en zorgen over specifieke impact verder kunnen worden besproken en meegenomen.
- Indieners pleiten voor het regelmatig organiseren van informatiebijeenkomsten, zodat de lokale gemeenschap betrokken blijft bij de voortgang van het project.

Antwoord

Net als in de afgelopen fase is participatie ook in de volgende fase een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. Participatie blijft als rode draad door het proces lopen en de dialoog met de omgeving wordt in de volgende fase voortgezet.

Bij de uitwerking van de alternatieven worden omgevingspartijen als wijk-, dorpsraden en regionale partners actief betrokken voor het inbrengen van kennis en belangen. Daarnaast wordt men, daar waar logisch, aangehaakt voor het toetsen van plannen. Waar relevant worden ook maatwerkgesprekken gevoerd: dit kan op initiatief van de Provincie of van (groepen) inwoners of andere belanghebbenden. Periodiek worden informatiebijeenkomsten georganiseerd om belanghebbenden en geïnteresseerden te informeren, hierover wordt dan gecommuniceerd via de nieuwsbrief en projectwebsite.

De Provincie werkt de participatieaanpak de komende maanden verder uit. Daarbij worden ervaringen uit de vorige fase en de evaluaties van zowel Provincie als deelnemers meegenomen, wat kan leiden tot verschuivingen in accenten of aanpassingen, zoals een andere invulling van het instrument 'belangentafel'.

De basis blijft dat participatie breed toegankelijk is en een belangrijk onderdeel vormt van het gehele proces en voor iedereen toegankelijk is. Voorafgaand aan de start van de volgende fase communiceert de Provincie over de aangepaste participatieaanpak, zodat voor iedereen duidelijk is hoe, wanneer en waarover participatie mogelijk is.

Hoofdpunt 10: gevoeligheidsanalyse impact ruimtelijke en economische ontwikkelingen

Samenvatting

Indieners wijzen op de grote ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, waaronder de Beethovendeal en de schaa sprong Brainport. Het gevoel heerst dat deze ontwikkelingen en de impact van bijkomende bevolkingsgroei en economische groei op het verkeer en de bereikbaarheid in de regio onvoldoende is meegenomen. Er is bezorgdheid dat zonder aanvullende analyses op dit vlak de keuze van de alternatieven onvoldoende toekomstbestendig is of niet adequaat kan worden onderbouwd. Enkele indieners roepen om de gevolgen van de groei en ontwikkelingen, zoals de Beethovendeal andere economische ontwikkelingen, te onderzoeken met een gevoeligheidsanalyse die rekening houdt met verkeersprognose bij groei en veranderingen in de regio.

Antwoord

De Provincie Noord-Brabant heeft op de alternatieven uit de NRD een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Hiermee is beoordeeld of de alternatieven voldoende restcapaciteit hebben om nog niet vastgestelde ontwikkelingen (zoals de Beethovendeal en delen van de Brainportdeal) op te kunnen vangen. Ook is een verkeerskundige analyse (gevoeligheidsanalyse) uitgevoerd op het effect van de zuidelijke ontsluiting Helmond en mobiliteitsinitiatieven die in de regio Helmond spelen. Op basis van de analyses blijkt dat er met onder andere alternatief 3 voldoende restcapaciteit is om een aanzienlijke groei van het verkeer op de N279 op te vangen. De analyse geeft geen aanleiding om extra alternatieven of capaciteit toe te voegen. In de volgende fase worden opnieuw verkeersmodelberekeningen gedaan, waarin de op dat moment vastgestelde maatschappelijke ontwikkelingen zijn opgenomen.

Omdat de verkeersprognoses van deze ontwikkelingen nog onzeker zijn, is het juridisch niet mogelijk deze al volwaardig mee te nemen in een verkeersmodelberekening. In de volgende fase maakt de Provincie voor de verkeerskundige beoordeling van de alternatieven gebruik van het project specifiek verkeersmodel N279 gebaseerd op het vigerende verkeersmodel van de Provincie Noord-Brabant (momenteel BBMA2024). In het project specifieke model worden ontwikkelingen met vastgesteld beleid meegenomen. Tot vaststelling van het projectbesluit wordt periodiek getoetst of het model moet worden geactualiseerd met nieuwe (vastgestelde) ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Om ontwikkelingen mee te nemen in het project specifieke verkeersmodel moet sprake zijn van vastgesteld beleid. Dit is een voorwaarde om te komen tot een zorgvuldige onderbouwing van het projectbesluit.

Ook andere toekomstige ontwikkelingen als geplande (en via besluitvorming vastgestelde) woonwijken, bedrijventerreinen of energietransitie, landbouwtransitie, uitbreiding defensie, windturbines of trendmatige veranderingen van bijvoorbeeld stikstof, bodem, water en de luchtkwaliteit worden in het MER betrokken bij het onderzoek. Paragraaf 3.6 van de NRD bevat een toelichting op de verschillende soorten toekomstige ontwikkelingen en hun status in het MER. Bij start van het MER worden de uitgevoerde inventarisatie van ontwikkelingen geactualiseerd.

Hoofdpunt 11: leefbaarheidsmaatregelen

Samenvatting

Indieners uiten zorgen over aantasting van de leefbaarheid, waaronder geluidshinder, luchtkwaliteit, gezondheid, en stellen specifieke maatregelen voor om deze effecten te mitigeren, zoals geluidsschermen en groenstroken als buffer. Indieners vermelden daarbij dat de leefbaarheid in wijken al onder druk staat in de huidige situatie.

Antwoord

Onderdeel van het MER is een nadere analyse en beschrijving van de huidige staat en kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij wordt ook naar de leefbaarheid in wijken langs de N279 gekeken. Vervolgens worden de effecten op de leefomgeving voor alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht in het MER. Bij de uiteindelijke besluitvorming over het voorkeursalternatief worden deze effecten zorgvuldig afgewogen. Daarbij is het van belang hoe omvangrijk of ernstig het effect is; of normen overschreden worden en of maatregelen mogelijk zijn om effecten te beperken. Dat kan betekenen dat bepaalde (onderdelen) van alternatieven niet mogelijk of wenselijk zijn door hun effect op bijvoorbeeld gezondheid en/of het niet kunnen mitigeren van dit effect.

Het MER geeft inzicht in de wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) maatregelen die nodig of mogelijk zijn om effecten te voorkomen of beperken (mitigeren) of te compenseren. Een mogelijk voorbeeld van mitigerende maatregelen is het toepassen van stiller asfalt of realiseren van geluidsschermen. Een mogelijk voorbeeld van compensatie is het verlies van natuur of water dat optreedt op een andere locatie te herstellen. De keuze om dergelijke maatregelen daadwerkelijk te treffen vindt plaats nadat uit de alternatieven één voorkeursalternatief is gekozen en dat nader wordt uitgewerkt tot een projectbesluit.

Daarnaast kunnen op sommige locaties langs de N279 aanvullende (ook wel bovenwettelijke) maatregelen worden genomen om de hinder te beperken. Belangrijke voorwaarden zijn dat de noodzaak, efficiëntie, effectiviteit en financiële haalbaarheid van de maatregelen zijn aangetoond.

Hoofdpunt 12: impact van het aantal inwoners

Samenvatting

Indieners benadrukken dat belangen van honderden tot duizenden inwoners niet ondergeschikt mogen zijn aan de belangen van enkele inwoners en de bereikbaarheid van omliggende dorpen. Indieners doen het verzoek om het inwoneraantal dat nabij de N279 woont zwaarder mee te laten wegen.

Antwoord

Het MER brengt de effecten van de verschillende alternatieven in beeld, zodat deze goed te vergelijken zijn. Daarbij speelt ook de omvang van het effect een rol. Denk hierbij aan de oppervlakte ruimtebeslag op verschillende gebruiksfuncties, het aantal woningen of ondernemers dat direct of indirect wordt beïnvloed, de verandering van het geluidniveau of de luchtkwaliteit voor woningen of de impact op natuur. In hoofdstuk 5 van de NRD staat deze methode toegelicht voor verschillende milieuaspecten.

Hoofdpunt 13: afgevalen oplossingsrichtingen

Samenvatting

Indieners dragen diverse oplossingsrichtingen aan. Indieners wijzen bijvoorbeeld naar een nieuwe oost-west verbinding tussen de N279 en de A50, het realiseren van een lange omleiding om Berkendonk, een oostelijke omleiding om Veghel of een tunnel bij Veghel of Helmond.

Antwoord

Deze oplossingsrichtingen en ook diverse andere oplossingsrichtingen zijn bij de totstandkoming van de NRD onderzocht en afgevalen als kansrijke maatregel. Ze worden dus niet verder meegenomen in het vervolgonderzoek. Andere aangedragen oplossingen zoals diverse oost-westverbindingen vallen buiten de scope van de N279 zelf, maar hebben wel een raakvlak met de N279. Hoofdstuk 4.1 van de NRD beschrijft waarom oplossingsrichtingen zijn afgevalen en welke raakvlakken er zijn.

De notitie kansrijke alternatieven, welke is terug te vinden in de bibliotheek op www.brabant.nl/N279 beschrijft alle in de vorige fase onderzochte oplossingen en de selectie van de kansrijke alternatieven.

5. Zienswijzen

In hoofdstuk 1 is het overzicht van zienswijzen met bijbehorend kenmerk en betreffende instantie weergegeven.

Zienswijze 1 (6116363)

Samenvatting

1. Indiener uit zijn voorkeur voor alternatief 5 waarbij indiener verzoekt de omleiding zoveel mogelijk richting Bakel te leggen, zodat het natuurgebied en bos bij Dierdonk behouden blijven.
2. Indiener vraagt of het mogelijk is om vrachtverkeer en personenauto's te scheiden tussen de omleiding en de af te waardenen weg langs Dierdonk.
3. Indiener verzoekt rekening te houden met de geluidoverlast en stank afkomstig van de vrachtwagens.
4. Indiener vraagt waarom de A67 niet uitgebreid wordt, zodat vrachtwagens minder snel vaststaan en deze niet de N279 als alternatief gebruiken.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Het exacte tracé van de omleiding in alternatief 5 is nog niet vastgesteld en wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Daarbij wordt rekening gehouden met verschillende omgevingswaarden in de omgeving zoals natuur, leefbaarheid, woningen en bedrijven.
2. Het scheiden van vrachtverkeer en personenauto's is niet mogelijk, omdat bestemmingsverkeer naar Dierdonk en Helmond (zowel vracht- als personenauto's) bij realisatie van de omleiding gebruik maakt van de afgewaardeerde Wolfsputterbaan.
3. In de milieueffectrapportage (MER) wordt onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de verschillende alternatieven op de leefomgeving, waaronder de impact op geluid en luchtverontreiniging. Daarbij wordt voor de lucht- en geluidberekeningen onderscheid gemaakt in auto's, lichte vrachtwagens en zware vrachtwagens.
4. Het knelpunt van de A67 is bekend. Het wel of niet en wanneer verbreden van de A67 is echter een keuze die ligt bij de wegbeheerder van de Rijkswegen, Rijkswaterstaat.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 2 (6116424)

Samenvatting

Indiener spreekt waardering uit voor de voortgang in het project N279 en adviseert daarbij de focus te leggen op alternatief 3, aangezien dit de bereikbaarheid en capaciteit het meest verbetert.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen.

In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 3 (6116428, 6116429)

Samenvatting

Indiener verzoekt om alternatief 5 niet verder mee te nemen in de MER en besluitvorming en uitsluitend alternatieven te onderzoeken die op het bestaande tracé aansluiten, de indiener heeft voorkeur voor alternatief 1 of 2. De indiener draagt de volgende argumenten aan om alternatief 5 niet verder te onderzoeken:

- Er is geen nieuwe onderbouwing in de NRD die deze herintroductie rechtvaardigt, wat in strijd is met de zorgvuldigheid en jurisprudentie en de vereisten van de Awb.
- Er is een gelijkwaardig, minder belastend alternatief beschikbaar, wat het disproportioneel maakt om het belastende alternatief mee te nemen.
- Doorkruising of begrenzing aan ecologisch kwetsbare gebieden zoals het Bakelsbosch en het beekdal van de Aa, en is in strijd met provinciaal natuurbeleid.
- Vrees voor ernstige gevolgen voor inwoners van Dierdonk m.b.t. geluidsoverlast, luchtkwaliteit en recreatief gebruik en beleving van het natuurgebied.
- Beperkt bestuurlijk draagvlak, alleen de gemeente Helmond ondersteunt dit alternatief.
- De omleiding door open gebied creëert een versnipperende wegstructuur, ondermijnt het uitgangspunt van een compacte randverbinding en is in strijd met het Beleidskader Mobiliteit van de Provincie.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Bij Dierdonk worden zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

We herkennen uw bezwaren op het gebied van zorgvuldigheid en eerdere jurisprudentie niet. De uitspraak van de Raad van State geeft aan dat nut en noodzaak van de omleiding Dierdonk in het PIP N279 destijds onvoldoende onderbouwd was. De Raad van State heeft daarmee niet verboden om een omleiding Dierdonk opnieuw te onderzoeken. Het past binnen de beleidsvrijheid van de Provincie Noord-Brabant om alternatief 5 te onderzoeken in een nieuw planproces met nieuwe omstandigheden. Het in beeld brengen van de effecten van alle alternatieven draagt bij aan zorgvuldige en goed gemotiveerde besluitvorming in een situatie met zowel voor- als tegenstanders voor de omleiding, waar onder andere de Algemene wet bestuursrecht op doelt.

Een omleiding Dierdonk is niet in strijd met de functie van de N279 als 'Robuuste Rand'. Het alternatief kent voordelen maar zeker ook nadelen die in de NRD worden erkend en in het MER nader worden onderzocht en (kwantitatief) worden onderbouwd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 4 (6616608)

Samenvatting

1. Indiener stelt dat de hoeveelheid files op de N279 meevalt, met uitzondering van de problemen bij Veghel en de gelijkvloerse kruisingen/rotondes.
2. Indiener wijst op de drukte door lokaalverkeer in Veghel en wijst op inefficiënte kruisingen. Hij/zij suggereert dat een parallelweg naast een weg voor lokaalverkeer, inclusief directe aansluiting op Rembrandtlaan/Corridor, veel zou kunnen oplossen.
3. Indiener is van mening dat er geen behoefte is aan een nieuwe weg rondom Zijtaart, aangezien dit vermoedelijk geen steun heeft bij de lokale bevolking en automobilisten meer kilometers zouden moeten rijden.
4. Indiener vraagt zich af wat de werkelijke tijdswinst is van deze nieuwe weg om Veghel.
5. Indiener stelt voor om de kruispunten bij Helmond ongelijkvloers te maken en rotondes bij Gemert en Boerdonk te vervangen door turbo rotondes.

Antwoord

1. Vanuit de probleemanalyse is bekend dat de meeste vertraging optreedt bij de gelijkvloerse kruispunten in Veghel en enkele andere kruispunten op het tracé, zoals de rotonde N615/N279/N272. De verkeersmodellen laten zien dat richting 2040 deze doorstromingsproblemen sterk verergeren en ook op andere locaties op de N279 doorstromingsknelpunten ontstaan, zoals de rotonde N279/N607. We onderzoeken een alternatief met een omleiding ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Uit de probleemanalyse in hoofdstuk 2.4 van de NRD blijkt dat de kruispunten ter hoogte van Veghel verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengen en dat de wijken Bloemenwijk en Leest te maken hebben met hoge milieubelasting.
2. Een parallelstructuur bij Veghel waarbij doorgaand verkeer en lokaalverkeer gescheiden wordt, wordt als kansrijke maatregel gezien. Deze oplossing is opgenomen in kansrijk alternatief 2 en 3. Binnen alternatief 1 wordt een ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Rembrandtlaan/ Corridor onderzocht.
3. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.
4. Hoewel de afstand van de omleiding langer is dan het huidige tracé wordt reistijdswinst behaald door het weghalen van gelijkvloerse kruispunten en de doorstromingsknelpunten die daar ontstaan. De eerste modelresultaten laten zien dat de gemiddelde snelheid in de spitsperioden hoger ligt op de omleiding in vergelijking tot het huidige tracé.

5. Het gelijkvloers aanpassen van de rotondes (bijvoorbeeld met een turborotonde) bij Gemert en Boerdonk is onderdeel van kansrijk alternatief 1 en wordt meegenomen in de volgende fase. Het ongelijkvloers maken van (alle) kruisingen in Helmond is als niet kansrijk beoordeeld, een aantal kruising op dit deel van het tracé zijn al ongelijkvloers. Voor de kruising met de Weg naar Bakel wordt zowel een ongelijkvloerse of gelijkvloerse oplossing onderzocht. Daarnaast wordt in Helmond (bij Dierdonk) een parallelstructuur, waarbij lokaal en doorgaand verkeer worden gescheiden, onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 5 (6116629, 6116630)

Samenvatting

1. Indiener uit zijn zorgen over de impact op de leefbaarheid als gevolg van de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken op het huidige tracé van de Wolfsputterbaan tussen Coendersberglaan en de rotonde naar Bakel. De verkeersdrukte, extra geluidsoverlast en schade aan natuur van het Bakelsbosch worden als aandachtspunten benoemd.
2. Indiener benadrukt dat de bereikbaarheid van zijn woning en de verkeersveiligheid van de aansluiting van de weg "Rayse Hei" op de N279 onder druk komt te staan door meer doorgaand verkeer, zeker bij een profiel met 2x2-rijstroken.
3. Indiener benoemt dat in het alternatief met een parallelstructuur op de Wolfsputterbaan geen aandacht wordt besteed aan de ontsluiting van de weg "Rayse Hei". Hoe wordt deze weg ontsloten?
4. Alternatief 5 heeft de voorkeur van de indiener, omdat dit de verkeersdruk op het huidige tracé tussen Coendersberglaan en de Rtonde Bakel zou verminderen.
5. Indiener geeft aan voorstander te zijn van een ongelijkvloerse kruising bij de huidige Rtonde naar Bakel om geluidsoverlast door (vracht)verkeer, dat afremt en optrekt op de rotonde, te verminderen.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. Uitgangspunt in de uitwerking van de alternatieven is dat percelen bereikbaar en ontsloten blijven en dat dit op een verkeersveilige wijze wordt vormgegeven. In de volgende fase wordt bij de uitwerking van de ontwerpen nadrukkelijk gekeken naar de ontsluiting van aangrenzende percelen.
3. De schetsen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) worden in de volgende fase nader uitgewerkt. Daarbij kijkt de Provincie ook naar het veilig ontsluiten van aangrenzende percelen, waaronder de Rayse Hei.
4. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.
5. In de volgende fase worden de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe dit meegenomen wordt in het vervolgonderzoek en in het MER.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 6 (6116652, 6116653)

Samenvatting

Indiener uit zijn verbazing dat na het trechteringsproces van deskundigen, gesteund door de stuurgroep, er vier alternatieven overblijven, maar de gemeente Helmond toch een vijfde alternatief heeft kunnen toevoegen. De indiener benadrukt het belang van het waterbergingsgebied Bakelse Beemden en de ecologische verbindingszone (EVZ). De indiener verzoekt dat deze niet worden aangetast en/of doorkruist door asfalt, mede omdat dan alle inspanning van de jaren daarvoor teniet wordt gedaan. De indiener verzoekt om het bestaande traject te optimaliseren en de natuur en het landschap aan de oostzijde van Dierdonk te behouden.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. De door u genoemde waarden van het waterbergingsgebied en de ecologische verbindingszone worden in het MER in beeld gebracht via de verschillende criteria die in het beoordelingskader in hoofdstuk 5 van de NRD staan benoemd, zodat deze volwaardig meegewogen kunnen worden bij de keuze voor een voorkeursalternatief.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 7 (6116665)

Samenvatting

Indiener vraagt of er is overwogen om een extra toegang (over de Zuid-Willemsvaart) tot het Industrierrein de Dubbelen te creëren vanaf de N279. In de huidige situatie rijdt veel werkverkeer (met name vrachtwagens) over de Taylorbrug naar de Rembrandtlaan. Door een extra toe- en afrit speciaal voor vrachtverkeer te realiseren, zou de belasting op de Taylorbrug verminderd kunnen worden.

Antwoord

In de vorige fase zijn meerdere mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld op kans rijkheid. In het antwoord op hoofdpunt 13 leest u hoe deze beoordeling is uitgevoerd. Ook een extra brug over de Zuid-Willemsvaart in Veghel om een verbinding te creëren tussen de industriegebieden en de N279 is beoordeeld. In deze beoordeling is geconcludeerd dat het voorstel voor een extra brug over het kanaal tussen Noord-Veghel en Zuid-Veghel niet verder wordt meegenomen, omdat dit niet direct bijdraagt aan de doelstellingen van de N279 en het oplossen van de problematiek op de N279. Een nadere onderbouwing van de afweging van de afgevalen oplossingsrichtingen is terug te lezen in de notitie kansrijke alternatieven welke is terug te vinden in de bibliotheek op www.brabant.nl/N279.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 8 (6116674)

Samenvatting

De indiener vraagt zich af hoe het zit met de toekomst van het Duits Lijntje. Wordt er in toekomst nog vanaf Veghel naar Boxtel per trein gereden?

Antwoord

Er zijn momenteel geen concrete plannen om weer treinverkeer te laten rijden tussen Veghel en Boxtel over het Duits Lijntje. Wel zijn er in het verleden ambities en visies ontwikkeld door regionale overheden en samenwerkende gemeenten om het tracé van het Duits Lijntje als ruimtelijk en historisch element een nieuwe functie te geven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 9 (6116680)

Samenvatting

De indiener pleit voor een alternatief met een middenberm tussen Veghel en Boerdonk én 2x2-rijstroken of een parallelstructuur bij Veghel, dit om de natuur te beschermen, de veiligheid te vergroten en de dorpen Zijtaart en Eerde te ontlasten.

Antwoord

In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Een middenberm, 2x2-wegprofiel en parallelstructuur worden allen onderzocht in de alternatieven. In hoofdstuk 4 van de NRD leest u meer over de samenstelling van de alternatieven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 10 (6116710)

Samenvatting

Indiener begrijpt en onderschrijft de noodzaak van aanpassing en uitbreiding van de N279 als een belangrijk infrastructureel speerpunt voor de regio. Indiener is bezorgd over het uit z'n verband getrokken onderzoekstraject. Indiener ziet alternatief 3, met verbreding van het huidige tracé met optimalisaties van aansluitingen, als de meest logische en verstandige keuze gezien het respect voor bestaande infrastructuur, beperkte impact en benodigde capaciteitsuitbreiding. Verzocht wordt bij verdere uitwerking vast te houden aan het bestaande tracé bij Helmond.

Antwoord

In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. Dit is noodzakelijk vanuit wet- en regelgeving en ook wenselijk vanwege de zorgvuldigheid die de provincie wil betrachten bij de besluitvorming over de N279. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Ter hoogte van Dierdonk worden zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 11 (6116808)

Samenvatting

De indiener pleit voor een rijbaan met twee rijstroken aan de noordzijde van het kanaal en een rijbaan met twee rijstroken aan de zuidzijde van het kanaal bij Veghel richting Helmond.

Antwoord

In de vorige fase zijn meerdere oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld op kans rijkheid. In het antwoord op hoofdpunt 13 leest u hoe deze beoordeling is uitgevoerd. De oplossingsrichting met een rijbaan van de N279 aan beide zijden van de Zuid-Willemsvaart is in het trechteringsproces om te komen tot de te onderzoeken alternatieven beoordeeld als niet kansrijk. Deze oplossing vraagt veel extra ruimte en nieuwe aansluitingen aan de westzijde van het kanaal en kruising over het kanaal om aan te sluiten op de wegenstructuur aan de oostzijde. Dit leidt niet alleen tot hoge kosten, maar heeft ook aanzienlijke gevolgen voor de leefomgeving, zoals ruimtegebruik en natuurschade.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 12 (6117088)

Samenvatting

Indiener is van mening dat de omleiding bij Dierdonk niet nodig is en beschouwt het als weggegooid geld.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 13 (6117404)

Samenvatting

Indiener schetst een standpunt over de beoordeling van de 5 alternatieven, en verzoekt om alternatief 3 snel op te pakken i.p.v. uit te stellen:

- Voor alternatief 1 zijn we al veel te laat en is het niet meer relevant.
- Alternatief 2, met een middenberm, biedt geen oplossing voor het capaciteitsprobleem.
- Alternatief 3 als de enige logische keuze.
- Alternatief 4 lost het probleem niet op, omdat dit probleem al ontstaat vóór Veghel.
- Bij Dierdonk is al rekening is gehouden met de verbreding van de weg, waardoor een omleiding door natuur niet goed te praten is. Een geluidswal biedt kansen voor de bewoners.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Een directe keuze voor een voorkeursalternatief zoals alternatief 3 is niet mogelijk omdat alternatieven volgens Nederlandse en Europese wet- en regelgeving eerst in een MER onderzocht moeten worden. Dat onderzoek moet nog plaatsvinden. Daarnaast vinden we het ook niet wenselijk omdat een goede analyse van de verschillende alternatieven bijdraagt aan een zorgvuldig, transparant en goed onderbouwd besluit.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 14 (6117407)

Samenvatting

1. Indiener verzoekt geen halve maatregelen te nemen en is van mening dat het gehele traject 2 rijstroken per rijrichting moet hebben.
2. Indiener verzoekt om de wegen die aansluiten op de N279 en ook overstroom, mee te nemen in het project van de N279.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.
2. Een van de doelstellingen van het project N279 is het verbeteren van de bereikbaarheid van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem. De focus ligt daarbij op het oplossen van de knelpunten op de N279 zelf. Daarbij kijkt de verkeersanalyse ook naar de impact van maatregelen op de N279 op de aansluitende wegen en andersom kijkt de analyse ook naar de impact van de verkeerssituatie op de aansluitende wegen op het bereiken van de bereikbaarheidsdoelstelling. Knelpunten op aansluitende wegen die de bereikbaarheid voor verkeer over, van en naar de N279 belemmeren worden op deze manier ook meegewogen in de maatregelen die genomen worden voor de N279.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 15 (6117424)

Samenvatting

Indiener uit zorgen over alternatief 5 met omleiding rondom Dierdonk, en wijst op de grote impact die deze omleiding zal hebben op de leefomgeving en de natuur, die al onder druk staat.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding worden meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 16 (6117732)

Samenvatting

Indiener uit de zorg dat de voortdurende uitbreiding van Veghel leidt tot negatieve effecten voor de omringende dorpen en de bewoners van Veghel, en vraagt zich af wanneer de groei zal stoppen, zodat ook een uitbreiding van de weg niet nodig is.

Antwoord

De regio waar de N279 doorheen gaat is onderdeel van de Brainport regio. Deze regio is door het Rijk benoemd tot een mainport regio. Het samenwerkingsverband Brainport Eindhoven (een samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen) is al jaren een aanjager van een economisch sterke regio. Ook het Rijk erkent de bijzondere positie die Brainport inneemt in Nederland. Door het Rijk is Brainport Eindhoven, naast Amsterdam en Rotterdam, genoemd als een van de mainports die essentieel zijn voor de Nederlandse economie.

Dit betekent dat de regio, inclusief de gemeente Meierijstad, ook de komende jaren economisch blijft groeien. Ook de voorzieningen, woningen, arbeidsplaatsen en mobiliteit blijven groeien zolang er sprake is van economische groei. Vooralsnog is het niet de verwachting dat deze ontwikkeling stagneert. Deze groei vraagt ook om goede infrastructuur, zodat het gebied op een veilige wijze bereikbaar en leefbaar blijft. Vandaar dat reconstructie van de N279 noodzakelijk is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 17 (6118209)

Samenvatting

Indiener schetst de voorkeuren voor de inrichting en oplossingen op het tracé. Indiener spreekt de wens uit voor een tracé vergelijkbaar aan de N279 tussen Veghel en Den Bosch, met ongelijkvloerse kruisingen, waar het kan een 2x2-wegprofiel en voor de andere rechte stukken een 2x1-wegprofiel met middenberm en een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer bij de stedelijke gebieden.

Antwoord

In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 18 (6118266)

Samenvatting

Indiener spreekt de voorkeur uit voor alternatief 3, verbreding van de weg naar 2x2-rijstroken, als de meest geschikte oplossing.

Antwoord

In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 19 (6118366)

Samenvatting

1. Indiener pleit voor een inrichting met zoveel mogelijk 2x2-rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen.
2. Indiener benadrukt dat de bereikbaarheid in Gemert momenteel zeer slecht is.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. Een van de doelstellingen van het project N279 is het verbeteren van de bereikbaarheid van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem.

De focus ligt daarbij op het oplossen van de knelpunten op de N279 zelf. Daarbij kijkt de verkeersanalyse ook naar de impact van maatregelen op de N279 op de aansluitende wegen. Andersom kijkt de analyse ook naar de impact van de verkeerssituatie op de aansluitende wegen op het bereiken van de bereikbaarheidsdoelstelling. De bereikbaarheid van Gemert is onderdeel van de knelpuntanalyse welke in de probleemanalyse van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen. Hieruit blijkt dat er knelpunten zijn op de verbindingen tussen Gemert en de N279, in het bijzonder vormt de rotonde N279/N615/N272 nu en in de toekomst een doorstromingsknelpunt. Daarnaast zien we verschillende routes voor sluipverkeer die door of langs Gemert gaan. Knelpunten op aansluitende wegen die de bereikbaarheid voor verkeer over, van en naar de N279 belemmeren worden op deze manier ook meegenomen in de uitwerking van de alternatieven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 20 (6120900)

Samenvatting

1. Indiener heeft de voorkeur voor alternatief 1, omdat dit de verbinding tussen Deurne (en omstreken) met Den Bosch, Utrecht en Amsterdam verbetert.
2. Daarnaast wijst indiener op de slechte verbinding van de N279 tussen Helmond en Veghel vanwege de drukte met vrachtwagens.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.
2. Het hoge aandeel (doorgaand) vrachtverkeer op de N279 tussen Helmond en Veghel is bekend uit de probleemanalyse en meegenomen bij de ontwikkeling van alternatieven. Het niet stimuleren van (doorgaand) vrachtverkeer is een projectdoel en wordt bij de uitwerking van alternatieven betrokken. Zie tabel 5.1 uit de NRD.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 21 (6121943, 6121944)

Samenvatting

Indiener pleit voor een omleiding rondom de wijk Dierdonk, die zowel milieutechnisch, veilig, leefbaar en toekomstgericht is. Indiener ervaart het als geld in een putje gooien als eerst aanpassingen op bestaande tracé worden gedaan en vervolgens na een paar jaar alsnog de omleiding nodig is. Indiener is benieuwd of de Provincie nu voor een krachtige oplossing kiest. Indiener stelt twee oplossingen voor de ligging van de omleiding voor, waarmee indiener het perspectief schetst dat daarmee de weg future proof is en uiteindelijk het minste kost, veiliger is en leefbaarder voor de Dierdonkers en Helmonders die via de N279 rijden.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk (blauwe lijn in uw afbeelding) onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. Ook leest u waarom andere omleidingen ten oosten van Helmond, niet verder worden onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 22 (6122067)

Samenvatting

Indiener verzoekt de Provincie het alternatief met omleiding Dierdonk te laten vervallen, en geen (onnodige) kosten te besteden aan het onderzoeken van dit alternatief. Benadrukt wordt dat de bestaande weg er al ligt, waarvoor bij aanleg bewust is gekozen, inclusief ruimte voor uitbreiding op het huidige tracé, en een omleiding grote impact heeft op natuur en leefbaarheid.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 23 (6122146)

Samenvatting

Indiener pleit voor het schrappen van alternatief 5 met omleiding Dierdonk, gezien de negatieve gevolgen en de langdurige onzekerheid voor de gemeenschap. Gewaarschuwd wordt dat de Provincie veel weerstand kan verwachten als wordt doorgegaan met dit alternatief. Indiener uit de volgende zorgen:

- Het toevoegen van alternatief 5 lijkt voort te komen uit politieke belangen en niet op basis van verkeerskundige overwegingen en de aan het begin van het project gepresenteerde procedure.
- Er is bezorgdheid dat de situatie met bezwaren in de Raad van State zich gaat herhalen.
- Bewoners langs het huidige tracé zijn bekend met de weg, en waren zich bewust van de weg bij aankoop van hun huis. Bij een omleiding krijgen bewoners te maken met een onvoorziene impact op hun leefomgeving, wat de leefkwaliteit en waarde van huizen/bedrijven drastisch doet veranderen.
- Al 15 jaar is er onzekerheid voor de bewoners in het onderzoeksgebied van de omleiding, wat voor stress zorgt rondom bedrijf en levensonderhoud.

Antwoord

Wij begrijpen dat de afgelopen periode en ook de komende periode met nader onderzoek naar een omleiding onzekerheid veroorzaakt. We vinden dit oprecht vervelend voor de betrokkenen, maar vinden het ook belangrijk om de verschillen in effecten op de leefbaarheid en leefomgeving tussen de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding in beeld te brengen. Zodat de verschillen inzichtelijk zijn ten behoeve van de communicatie en besluitvorming. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel de het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 24 (6123066)

Samenvatting

Indiener uit zijn zorgen over het onderzoeksgebied voor een omleiding van de N279 langs Eerde. Indiener geeft aan dat het voorgestelde tracé:

- Negatieve impact heeft op waardevol natuurgebied en op de leefbaarheid voor omwonenden.
- Leidt tot onrust in de omgeving aangaande de kavel- en perceeldoorsnijding van derden.
- Voor een toename van de bestaande geluidsoverlast in Eerde door wegverkeer zorgt.
- Meer doorgaand verkeer zal aantrekken wat over het algemeen zorgt voor neveneffecten als luchtvervuiling.
- Zoals deze nu is vormgegeven met meerdere bochten minder efficiënt en veiliger is dan een recht tracé langs het kanaal.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 25 (6123094)

Samenvatting

1. Als inwoner van Eerde is indiener tegen de omleiding van de N279 die vlak langs Eerde komt te liggen, omdat dit meer verkeerslawaaï met zich meebrengt en het fietsen naar Veghel onveiliger en minder prettig wordt, vooral op rustige tijden.
2. Indiener maakt zich zorgen dat als de weg langs de Abenhoefweg wordt onderbroken, de fietsomgeving aanzienlijk minder prettig zal worden, vooral 's avonds.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Het tracé van de omleiding is nog niet exact vastgesteld en wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Hierbij worden ook keuzes gemaakt over de inrichting, zoals eventueel het afsluiten/onderbreken van de Abenhoefweg en maatregelen om de gevolgen te beperken. De bereikbaarheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid per fiets is een aandachtspunt in deze nadere uitwerking en het vervolgonderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het vervolgonderzoek.

Zienswijze 26 (6123671)

Samenvatting

Indiener vindt dat bij het MER-onderzoek de milieubelasting onvoldoende wordt meegenomen en wijst op de afspraken van het Parijsakkoord om de CO₂-uitstoot te verlagen.

Ook moet NO₂-uitstoot verminderd worden ter verbetering van de biodiversiteit.

Indiener verzoekt om bij het vergelijken van de alternatieven rekening te houden met de volgende punten:

- De uitstoot van CO₂ en NO₂ bij de aanleg van de verschillende varianten moet met elkaar worden vergeleken, met de keuze voor de variant met de laagste uitstoot.
- Het rapport moet de dagelijkse uitstoot van CO₂, NO₂ en fijnstof tijdens de levensduur van de weg opnemen, waarbij de toenemende uitstoot bij langere weglengtes moet worden aangegeven. Ook moet er aandacht zijn voor hoe deze uitstoot past binnen de doelstellingen van het Parijsakkoord en de terugdringing van NO₂-uitstoot.
- Maak inzichtelijk hoe zwaar elk aspect uit het beoordelingskader meeweegt in de uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief. Door dit nu op voorhand aan te geven wordt de besluitvorming transparanter.

Antwoord

Het MER zal ingaan op de uitstoot van broeikasgassen als CO₂ en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen als stikstofdioxide (NO₂). Zie hiervoor het beoordelingskader tabel 5.3 in de NRD. Luchtkwaliteit wordt onderzocht door stikstofdioxiden (NO₂) en fijnstof (PM10 en PM2.5) te onderzoeken af te zetten tegen normen en advieswaarden. De invloed op het klimaat wordt onder het thema duurzaamheid onderzocht via de milieukostenindicator (MKI). Dat is een berekening waarbij verschillende soorten impact van de aanleg en het gebruik van de weg vergeleken worden over de levensduur. Daarbij speelt CO₂ een belangrijke rol.

Op basis van het MER is inzichtelijk wat de effecten zijn van elk van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie (geen aanpassing) en ten opzichte van elkaar. Daarbij worden zoals indiener ook vraagt allerlei thema's uit het beoordelingskader (tabellen 5.1, 5.2 en 5.3 van de NRD) betrokken. Op voorhand wordt geen wegingsfactor tussen de verschillende thema's en aspecten uit het beoordelingskader bepaald.

Provincie Noord-Brabant maakt een eigen afweging uit de verschillende beoordelingsthema's en motiveert dit bij een keuze voor een voorkeursalternatief. Dat hoeft niet per se het alternatief met de laagste uitstoot te zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 27 (6127041)

Samenvatting

Indiener uit zorgen over de plannen voor de N279, met name alternatief 4 en vraagt zich af waarom ecologische visies en een plek waar mensen al generaties lang wonen moeten wijken voor asfalt. Indiener verzoekt dit alternatief te laten vervallen, en benadrukt daarbij volgende punten:

- Het buurtschap Willibrordushoek wordt doormidden gesneden of ingeklemd tussen twee grote verkeersaders (A50 en de nieuwe N279) door de komst van de omleiding, met grote impact op de leef kwaliteit (verbondenheid, sociale situatie en ontsluiting).
- De impact op leefbaarheid, rust, geluidsoverlast, luchtvervuiling, gezondheid, waarde van de woning en daarmee kwaliteit van leven.
- De natuur en ecologische visie van het gebied worden genegeerd, terwijl de regio eerder als belangrijk open landschap werd aangemerkt voor bescherming en versterking.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 28 (6127043)

Samenvatting

1. Indiener pleit voor alternatief 3, met een 2x2-structuur met parallelwegen, als de meest structurele oplossing voor de uitdagingen van de N279. De belangrijkste argumenten zijn: beste doorstroming, verbetering verkeersveiligheid, bereikbaarheid economische zones gegarandeerd, toekomstbestendigheid en biedt ruimte voor slimme verkeersmaatregelen zoals dynamische rijstroken.
2. Indiener pleit ervoor om de maximumsnelheid op de N279 te verhogen naar 100 km/u waar het wegontwerp dat toelaat, zoals bij ongelijkvloerse aansluitingen en gescheiden rijbanen. Aangedragen redenen zijn: beter passend bij de functie van de weg, constanter en veiliger verkeersbeeld, betere reistijd en bereikbaarheid voor woon-werkverkeer, goederenvervoer en hulpdiensten.

3. Indiener verzoekt gedaan alternatief 5, met de omleiding rond Dierdonk, niet verder te onderzoeken. De onderbouwing hiervoor omvat: eerdere vernietiging door de Raad van State, te hoge impact voor beperkte baten, lage maatschappelijke acceptatie.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en de Rochadeweg in Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om de effecten te verkleinen.
2. In de afgelopen fase zijn meerdere mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld op kans rijkheid. In het antwoord op hoofdpunt 13 leest u hoe deze beoordeling is uitgevoerd. Een van oplossingsrichtingen die ook in de afgelopen fase is aangedragen door de omgeving is het verhogen van de maximumsnelheid naar 100 km/u. De functie van de N279 is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u. Het uitgangspunt voor het project is dat deze functie behouden blijft, en de functie niet wordt aangepast naar een stroomweg met 100 km/u. Op een stroomweg zijn geen lokale aansluitingen of kuispunten. Het opheffen van de lokale aansluitingen verslechterd de bereikbaarheid langs de weg en sluit niet aan bij de functie van de weg om het verkeer uit de kernen en bundelroutes te verbinden met de Rijkswegen. Het realiseren van een stroomweg heeft daarnaast een verkeersaantrekkende werking en grote impact op de leefomgeving. Daarmee draagt het verhogen van de snelheid en aanpassen van het wegtype niet bij aan de doelstellingen van het project.
3. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 29 (6127816)

Samenvatting

Indiener verzoekt in zijn zienswijze om ook andere oplossingen of combinaties van oplossingen te onderzoeken en breder te kijken dan alleen de N279 en de daarbij behorende omgeving. Indiener heeft in lijn daarmee en aanvullend daarop een aantal specifieke punten ingediend:

1. Indiener verzoekt om het tegengaan/verminderen van sluipverkeer ook mee te nemen als doelstelling van het project.
2. Indiener verzoekt om een 2x2-baansweg tussen Boerdonk en de A50 bij Son ook te onderzoeken, deze weg zou geen aansluiting moeten hebben met Mariahout om sluipverkeer te voorkomen.
3. Indiener spreekt zijn voorkeur uit voor oplossingen op specifieke locaties langs het tracé, te weten een ongelijkvloerse kruising bij Keldonk, een ongelijkvloerse kruising bij Boerdonk in aanloop naar een nieuw viaduct over de Zuid-Willemsvaart (t.b.v. gewenste oost-westverbinding tussen Boerdonk en A50), een turbotronde met bypasses bij de Berenkuil/Gemertseweg, een middenberm op de N279 tussen Rochadeweg en A67.

4. Indiener pleit voor een nieuwe aansluiting/ verbinding van de N279 ter hoogte van Aarle-Rixtel en dan ten oosten van de Zuid-Willemsvaart naar de Julianabrug.
5. De indiener beschouwt de omleiding Dierdonk als minder geschikt dan aanpassingen aan het bestaande tracé, en kan wat hem betreft worden afgeblazen.
6. De indiener stelt voor om de Rochadeweg in westelijke richting aan te sluiten op de Brandevoortse Dreef om de verkeersdruk op de N279 bij afwaardering van de N270/Kasteeltraverse te verlagen.
7. De indiener geeft aan dat de problemen bij de Beekse brug niet binnen de scope van het project N279 ligt, maar wel de aandacht nodig heeft.
8. Indiener pleit ervoor dat oplossingen voor een oost-west verbinding zowel ten noorden als ten zuiden van Beek en Donk en de aanleg van een turbotronde bij de Berenkuil/Gemertseweg zo snel mogelijk moeten worden gerealiseerd.

Antwoord

1. Sluipverkeer is in de doelstellingen voor het project N279 op 2 manieren meegenomen. De doelstelling van het project is verbeteren van de bereikbaarheid, en daarmee het versterken van de functie van de N279 als robuuste rand. Dit betekent dat de N279 als bovenregionaal verbindende weg het regionale verkeer efficiënt moet afwikkelen en daarbij sluipverkeer via lokale wegen ontmoedigt. Daarnaast is het verminderen van sluipverkeer ook een onderdeel van de doelstelling om de leefbaarheid rondom de weg te verbeteren.
2. Een oost-west verbinding van de N279 ter hoogte van Beek en Donk richting de A50 (Eindhoven of Son en Breugel) verbetert mogelijk de bereikbaarheid van en naar Eindhoven en ontlast de druk op de N615 door Beek en Donk. Deze oplossing heeft beperkt effect op de knelpunten van de N279 en sluit daarmee niet aan bij de doelstellingen van het project. Daarom is deze oplossingsrichting afgevallen in het trechterproces om te komen tot de te onderzoeken alternatieven voor de N279. Vanwege het mogelijke positieve effect van een oost-west verbinding op de N615 en Beekse brug, is geadviseerd deze verder mee te nemen in het project N615/Beekse brug. Hoe wij in het project N279 omgaan met dit soort raakvlakprojecten staat beschreven in het antwoord op hoofdpunt 7.
3. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Daarnaast worden in de volgende fase de locatie specifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u meer over hoe we dit doen.
4. Een aansluiting van de N279 naar Aarle-Rixtel heeft naar verwachting positieve effecten op de bereikbaarheid voor de N615, waar deze verbinding moet liggen en hoe vorm te geven is sterk bepalend voor deze effecten. Het doelbereik van deze extra aansluiting en oost-west verbinding voor de N279 is echter beperkt. Daarom wordt deze oplossingsrichting niet verder onderzocht in het project N279. Vanwege het mogelijke positieve effect van een oost-west verbinding op de N615 en Beekse brug, is geadviseerd deze verder mee te nemen in het project N615/Beekse brug. Hoe wij in het project N279 omgaan met dit soort raakvlakprojecten staat beschreven in het antwoord op hoofdpunt 7.
5. In de volgende fase wordt de omleiding bij Dierdonk verder onderzocht om het verschil in effecten tussen de alternatieven op het huidige tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding in beeld te brengen.

Waarom we de omleiding verder onderzoeken en hoe we dit doen leest u in het antwoord op hoofdpunt 2.

6. Het voorstel voor de aansluiting van de Brandevoortsedreef op de Rochadeweg valt buiten de scope van de N279. Dit zijn oplossingen voor het functioneren van het verkeerssysteem bij afwaardering van de N270/ Kasteeltraverse, welke geen onderdeel uit van het project N279, maar van het project Zuidelijke Ontsluiting van de gemeente Helmond. Hoe wij in het project N279 omgaan met raakvlakprojecten als de Zuidelijke Ontsluiting staat beschreven in het antwoord op hoofdpunt 7.
7. Zoals in de zienswijze benoemd valt de problematiek bij de Beekse brug buiten de scope van de het project N279, hoe wij met dit raakvlakproject samenwerken staat beschreven in het antwoord op hoofdpunt 7.
8. De twee voorstellen voor een oost-west verbinding maken geen onderdeel uit van de scope van de N279, zie het antwoord op punt 2 en 4 van de zienswijze. Het kruispunt N272/N279/N615 (Berenkuil/ Gemertseweg) is een belangrijke schakel in het verkeerssysteem van de N279 Veghel-Asten. Het is niet verstandig en effectief dit kruispunt vooruitlopend op de overige maatregelen al te realiseren, omdat de keuze voor de inrichting van deze kruising en de overige kruisingen en wegvakindelingen invloed op elkaar hebben. Daarnaast zijn de keuzes te maken voor deze kruising medebepalend voor de betaalbaarheid van het totale pakket aan maatregelen op de N279. Voor alle maatregelen op de N279 dient daarom één samenhangend ruimtelijk besluit voorbereid te worden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 30 (6127976)

Samenvatting

De indiener wijst erop dat de participatie, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het Participatierapport N279, niet kan worden gezien als een omgevingsdialoog in de latere fase van het proces van planvorming tot uitvoering. Volgens de beschikbare informatie is het voor betrokkenen onmogelijk om een goed onderbouwde bijdrage te leveren aan de omgevingsdialoog, met name voor Alternatief 4, waarvoor nog geen helder beeld bestaat over de ligging en impact van de mogelijke omleidingsroute. Hierdoor kunnen belanghebbenden geen goed geïnformeerde afweging maken en zijn hun belangen onvoldoende vertegenwoordigd in het huidige participatieproces. De indiener verzoekt om nader te specificeren hoe en wanneer een daadwerkelijke omgevingsdialoog zal plaatsvinden en welke aanvullende informatie beschikbaar wordt gesteld om betrokkenen beter te laten participeren.

Antwoord

Het Participatierapport N279 beschrijft de participatie die plaatsgevonden heeft in de fase vanaf start project (kennisgeving) tot vaststellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Mede op basis van de inbreng uit de participatie is tot de vijf alternatieven gekomen die de komende fase nader onderzocht worden in een MER. Met als doel tot een Voorkeursalternatief te komen dat uitgewerkt wordt in een Projectbesluit. Het is zeker niet zo dat met het doorlopen van het participatieproces van de afgelopen periode de omgevingsdialoog afgerond is. In de volgende fase blijft de dialoog met bewoners en lokale gemeenschappen een belangrijk onderdeel van de projectaanpak.

In het antwoord op hoofdpunt 9 leest u op welke manier de Provincie belanghebbenden, zoals bewoners, wijk- en dorpsraden en andere omgevingspartijen, betreft.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 31 (6128005)

Samenvatting

De indiener is van mening dat in de paragrafen 2.4 en 3.5 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en in de toelichting op Alternatief 4 vanaf pagina 74 voornamelijk ingaan op positieve invloed op langs het huidige tracé door Veghel. Indiener vindt dat de negatieve invloed die kan optreden op omliggende dorpen en buurtschappen, zoals Eerde onvoldoende naar voren komt en verzoekt de analyse en beschrijving op dit punt aan te vullen.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Deze verdere analyse en uitwerking van de effecten van de omleiding worden niet opgenomen in een aangepaste NRD, maar volgen in het milieueffectenrapport (MER), het resultaat van de volgende fase.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 32 (6128035)

Samenvatting

De indiener wijst erop dat in paragraaf 9.5 van de Notitie Kansrijke Alternatieven wordt aangetoond dat alleen alternatief 1 en het nader te onderzoeken alternatief 5 binnen de financiële kaders van maximaal EUR 300 miljoen vallen. Alternatief 1 veroorzaakt de minste milieuproblemen en heeft de laagste impact op natuur en leefbaarheid. De indiener vraagt zich daarom af waarom dit alternatief niet als voorkeursalternatief is aangewezen, ondanks de financiële haalbaarheid en de beperkte negatieve effecten op het milieu en de leefomgeving.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Nadere analyse moet aangeven wat de impact en het doelbereik van de verschillende alternatieven is. Vanuit daar vindt besluitvorming plaats waarbij onder andere effecten, doelbereik op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, robuustheid en kosten meegewogen wordt. Dit kan ook resulteren in een alternatief dat duurder is, maar wel een duurzamere oplossing biedt voor de toekomst en recht doet aan een gezonde leefomgeving, dit kan ook een combinatie van de

5 onderzochte alternatieven zijn. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 33 (6128035, 6128037)

Samenvatting

1. Indiener wijst erop dat alternatief 4 een grote impact heeft op het dorp Eerde. Indiener vraagt hoe de historische context en gemaakte toezeggingen zijn meegenomen in de uitwerking van alternatief 4 en hoe dit past in de bredere context van ontwikkelingen rondom Eerde. Daarbij doelt de indiener op de goedkeuring van het bestemmingsplan voor de aanleg van de A50 ter hoogte van Veghel in 1996 waarbij de extra belasting voor het woon- en leefklimaat van Eerde werd erkend en waarbij is aangegeven door Gedeputeerde Staten dat deze in toekomstige ontwikkelingen zwaar meegewogen wordt (Beslissing gedeputeerde staten 1996, nummer 147118, goedkeuring bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel'). Ook zijn volgens indiener afgelopen jaren diverse visiedocumenten opgesteld over gebieden tussen Uden en Veghel waarin steeds het belang van een groene buffer wordt benadrukt. Volgens indiener was dit voor Eerde destijds een cruciaal punt voor Eerde bij de aanleg van de A50, gezien de ligging naast het dorp.
2. Indiener geeft verder aan dat Eerde wordt ingesloten tussen de A50 en de N622 en te maken heeft met diverse infra- en economische ontwikkelingen, waaronder geplande windmolens, lichtreclames, en de uitbreiding van industrieterrein Duin IV en het Schakelstation van Enexis. Indiener vraagt nader toe te lichten hoe de (cumulatieve) effecten van deze ontwikkelingen is en wordt meegenomen, zodat er een weloverwogen besluit kan worden genomen over de gevolgen van een mogelijke omleiding langs de A50.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.
In het GS-besluit van de Provincie ten aanzien van het bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel' uit 1996 zijn door de Provincie opmerkingen gemaakt over mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied tussen de A50 en Eerde. Kort samengevat, heeft de Provincie in die passage destijds aangegeven dat in het geval van nieuwe ontwikkelingen die ten nadele van het woon- en leefklimaat van Eerde zouden kunnen strekken, de Provincie dat gegeven zwaar laat wegen. Het betreft een besluit van bijna 30 jaar terug, waarbij de rol van Provincie een andere was dan in de huidige situatie. We begrijpen echter de zorg, en zullen in de alternatievenafweging voor de N279 het belang voor wat betreft het woon- en leefklimaat van Eerde waarnaar wordt verwezen zorgvuldig meewegen.
2. De verschillende ontwikkelingen die indiener noemt spelen in de (bredere) omgeving van het zoekgebied voor de omleidingen in alternatief 4. Bij het ontwikkelen van de alternatieven is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Deze staan beschreven in hoofdstuk 3.6 van de NRD en worden geactualiseerd bij de start van het MER. Ontwikkelingen waarvan een tenminste een ontwerpbesluit beschikbaar is, worden als zogeheten autonome ontwikkelingen betrokken in het onderzoek zodat (cumulatieve) effecten zuiver in beeld worden gebracht zoals gebruikelijk in een MER. Dit geldt bijvoorbeeld voor de geplande windturbines langs de A50. Het schakelstation en bedrijventerrein Duin IV zijn (nog) geen autonome ontwikkelingen en liggen op te grote afstand om op dit moment relevant te zijn voor het planproces van de N279. Lichtmastreclames zijn onderdeel van de huidige landschappelijke situatie zodra ze vergund zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 34 (6128108)

Samenvatting

De indiener uit zorgen over de onduidelijkheid rondom het zoekgebied voor een omleiding nabij Zijtaart. Indiener geeft aan dat de gepresenteerde kaartjes onvoldoende duidelijkheid bieden en wil graag weten of het perceel aan de Pastoor Clercxstraat in Veghel binnen het zoekgebied ligt.

Antwoord

Het zoekgebied voor de omleiding in alternatief 4 is op het moment nog globaal weergegeven op de afbeeldingen, omdat de ligging van het tracé nog verder moet worden uitgewerkt. De keuze voor wel of geen omleiding, en de exacte ligging van het tracé van een eventuele omleiding is nog niet vastgesteld en wordt in de volgende fase gemaakt. Bij de variant van de omleiding ten noorden van Zijtaart kruist de omleiding de Pastoor Clercxstraat. Op basis van omgevingswaarden, ontwerpisen en beschikbare ruimte is het de verwachting dat het tracé niet direct over de groepen woningen aan de zijde van Sluishoek en aan de zijde van Zijtaart gaat. De nadere uitwerking in de volgende fase moet hier nog uitsluitel over geven. Bij de inpassing van het exacte tracé van de omleiding wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met natuur, leefbaarheid, woningen en bedrijven. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 35 en 36 (6128130 en 6128132)

Samenvatting

Indiener vraagt aandacht voor de toekomstige bereikbaarheid van recreatiegebied De Heikant, gelegen ten oosten van de N279 en ter hoogte van Aarle-Rixtel. Infrastructuurle aanpassingen aan de N279, maar ook aan de N615 kunnen de recreatieve functie van de Heikant voor recreanten, lokale ondernemers in de toeristische sector en voor de gemeente Laarbeek onder druk zetten, zo geeft de indiener aan. Indiener verzoekt daarom een oplossingsrichting te kiezen waarmee: de toegankelijkheid van De Heikant voor alle verkeer wordt gewaarborgd, er veilige oversteekvoorzieningen komen voor langzaam verkeer en de geplande ingrepen geen verslechtering opleveren ten opzichte van de huidige situatie.

Antwoord

De recreatieve waarde van de Heikant en omgeving wordt in het MER beschreven. De door u genoemde aspecten als bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor verschillende weggebruikers wordt in het MER onderzocht. In het beoordelingskader in hoofdstuk 5 van de NRD leest u op welke manier we dit van plan zijn te onderzoeken. Het is op dit moment nog niet zeker of en zo ja welke maatregelen nodig zijn voor recreatiegebied Heikant.

In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 37 (6128134)

Samenvatting

Indiener vraagt aandacht voor de geplande aanpassing van de N279 ter hoogte van Beek en Donk, specifiek de dreigende afsluiting van de aansluiting tussen de Prof. Dondersweg en de Gemertseweg (N615). De Prof. Dondersweg is een belangrijke lokale verbinding voor landbouwverkeer tussen Beek en Donk en Gemert, omwonenden van het buitengebied, en hulpdiensten en serviceverkeer.

De indiener verzoekt daarom om de aansluiting van de Prof. Dondersweg op de Gemertseweg te behouden in het definitieve projectbesluit, bij voorkeur door de N279 verdiept aan te leggen of door een passende gelijkvloerse oplossing te bieden die de verbinding in stand houdt.

Antwoord

De gelijkvloerse aansluiting van de Prof. Dondersweg op de N272 is in de huidige situatie een verkeersonveilige locatie. Er gebeuren de laatste jaren relatief veel ongevallen, waarbij vaak fietsers betrokken zijn. Er is nog geen keuze gemaakt over de exacte uitwerking van de aansluiting. In de volgende fase wordt de kruising van de N279/N272/N615 nader onderzocht. De professor Dondersweg ligt zo dicht bij deze kruising dat deze in samenhang met de reconstructie van de N279 wordt beschouwd. In het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) was het voornemen deze kruising af te sluiten voor autoverkeer. De keuze hiervoor ligt weer open en wordt in de volgende fase beschouwd. Bekend is dat de Prof. Dondersweg veel gebruikt wordt door onder andere fietsers, landbouwverkeer en om-/aanwonenden, en dat dit verkeer bij eventuele afsluiting een goed alternatief moet worden geboden. Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van deze ontwerpoptie.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de verduidelijking dat de aansluiting van de Professor Dondersweg op de N272 onderdeel uitmaakt van het project N279 en betrokken wordt in het onderzoek en de uitwerking van de kruising N279/N272/N615.

Zienswijze 38 (6128149, 6128151)

Samenvatting

1. Indiener verzoekt om maatregelen als het toepassen van 2x2-rijstroken niet langer als kansrijk te beschouwen. Dergelijke maatregelen hebben een verkeersaantrekkende werking, wat bij de indiener leidt tot zorgen over een verslechtering van de leefbaarheid (geluid, fijnstof en stikstof) in de woonwijk Rijpelberg, Helmond.
2. Indiener erkent tegelijkertijd de opgave om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Daarom stelt hij de volgende maatregelen voor die de leefbaarheid in Rijpelberg niet aantasten:
 - Slimme VRI kruispunt N279/N607.
 - Ongelijkvloerse kruising N279/N615.
 - Slimme VRI kruispunt N279/Bossheweg.
3. Als mitigerende maatregel stelt de indiener voor een gebogen geluidsscherm te plaatsen tussen de N279 en Rijpelberg op het trajectdeel tussen de N607 en N270. Daarmee wordt tegelijkertijd de geluidsoverlast van het evenemententerrein Berkendonk gemitigeerd.
4. Tot slot vraagt de indiener aandacht voor de verkeersveiligheid met het voorstel om de rijbanen van de N279 te scheiden en daarmee het 2x1-wegprofiel toe te passen.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. In de volgende fase worden de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe dit meegenomen wordt in het vervolgonderzoek en in het MER.
3. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen, zoals geluidschermen, per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
4. Het aanbrengen van een middenberm (2x1-wegprofiel) om de verkeersveiligheid te verbeteren maakt onderdeel uit van de te onderzoeken alternatieven. In alternatief 1 (welke ook onderdeel is van de alternatieven met een omleiding, te weten alternatief 4 en 5) wordt op wegvakken met hoge verkeersveiligheidsrisico's als gevolg van lange rechtstanden een middenberm toegevoegd (2x1-profiel). In alternatief 2 en 3 wordt op het gehele tracé een middenberm toegepast m.u.v. de twee locaties met de parallelstructuur, Veghel en Helmond, waarbij de twee rijbanen voor doorgaand en lokaal verkeer wel fysiek van elkaar worden gescheiden door een middenberm.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 39 (6128899, 6128900) - Dorpsraad Eerde

Samenvatting

1. Indiener vraagt aandacht voor de leefomgeving, veiligheid, bereikbaarheid en dorpsidentiteit van Eerde. Indiener wijst op de mogelijke ernstige aantasting van de leefbaarheid door alternatief 4, omleiding langs Eerde, door geluids- en luchtvervuiling. De dorpsgemeenschap krijgt al te maken met uitbreidingen, zoals windmolens en een industrieterrein, en vraagt om gedetailleerde onderzoeken naar de noodzaak van de omleiding en milieueffecten, inclusief het nemen van passende maatregelen zoals geluidswallen en stil asfalt om de impact voor de bewoners van Eerde te beperken. Indiener geeft aan alternatief 4 geen haalbaar alternatief te vinden om de volgende redenen en vraagt in het vervolgonderzoek aandacht:
 - a. Het leidt tot een afsplitsing van buurtschappen, met negatieve gevolgen voor de sociale betrokkenheid en de ontsluiting wordt bemoeilijkt.
 - b. De cultuurhistorische waarde van verschillende boerderijen in de omgeving wordt geraakt.
 - c. Het wordt niet reëel gevonden dat de gevolgen voor de inwoners van Eerde direct af worden zetten tegen het aantal inwoners dat geraakt wordt door een aanpassing in een van de andere alternatieven. De wijze waarop deze vergelijking en afweging ten uitvoer komt is niet duidelijk beschreven.
 - d. De gevolgen van geluidsoverlast, indiener vraag om gedegen onderzoek uit te voeren naar de geluidshinder.
 - e. De ecologische impact op o.a. doorkruising van ecologische verbindingzones. In de StructuurvisiePlus Uden/Veghel wordt het gebied ten westen van de A50 aangeduid als essentiële open ruimte. De indiener ziet het alternatief als breuk met deze visie om het groene karakter te versterken. Indiener pleit voor een gedegen analyse van de ecologische impact en behoud van groenstructuren.
2. Indiener wijst erop dat de berekeningen zijn gebaseerd op gegevens uit 2019, geëxtrapoleerd naar 2024, wat kan leiden tot afwijkingen vanwege de verwachte groei in woningen en verkeer. Er is geen rekening gehouden met de geplande 6.000+ woningen in Meierijstad, waardoor de groei aan de zijde van Veghel leidt tot een toenemende behoefte aan verkeersafwikkeling op de N279.
3. Indiener benadrukt het belang van continue betrokkenheid van de dorpsgemeenschap bij de besluitvorming over de alternatieven en pleit voor transparante communicatie en actieve inspraak tijdens het proces ook bij alternatieven ten oosten van de Zuid-Willemsvaart. De belangentafels die zijn gehouden in aanloop op de opgeleverde NRD en NKA ziet de indiener niet als vervanging van de omgevingsdialoog. En stelt voor om naast een goede omgevingsdialoog regelmatig informatiebijeenkomsten te organiseren en dorpsgenoten actief te consulteren.

Antwoord

1. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming. In de volgende fase wordt objectief in beeld gebracht welke en hoeveel inwoners positief of negatief beïnvloed worden in de verschillende alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 12 leest u op welke manier rekening gehouden wordt

met het inwoneraantal in de effectbeoordeling en vergelijking van de alternatieven en in de besluitvorming.

2. In de verkeerscijfers rekening wordt rekening gehouden met de geplande ontwikkelingen in Meierijstad en omgeving. Het verkeersmodel dat voor dit project gebruikt is (BBMA versie 2022) is geactualiseerd en project specifiek beschouwd. Bij deze actualisatie zijn alle geplande toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeenten afgestemd. Alle zogeheten 'harde plannen' zijn opgenomen in het verkeersmodel. Dit betekent dat richting 2040 rekening is gehouden met een groot aantal woningbouwprojecten. In de volgende fase wordt het verkeersmodel opnieuw geactualiseerd en worden nieuwe en actuelere woningbouwprojecten toegevoegd aan of aangepast in het verkeersmodel.
3. In de volgende fase blijft de dialoog met bewoners en lokale gemeenschappen een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. In het antwoord op hoofdpunt 9 leest u op welke manier de Provincie belanghebbenden, zoals bewoners, wijk- en dorpsraden en andere omgevingspartijen, betreft.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 40 (6129483)

Samenvatting

1. Indiener verzet zich tegen alternatief 4, waarbij te veel natuur en weilanden tussen Veghel en Eerde zijn ingeleverd, wat de leefbaarheid en gezondheid van bewoners schaadt. Er is geen ruimte of draagkracht meer voor verdere ontwikkeling, en de luchtkwaliteit verslechtert door geluidshinder en stof van de A50.
2. Indiener vraagt om een aanvullende analyse van de effecten van alternatief 4 op omliggende kernen, zoals Eerde, vergelijkbaar met de beschrijving voor Veghel.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.
2. Uw verzoek om een aanvullende analyse te doen van de effecten op de buurtschappen nabij de A50 in Eerde maakt daarmee onderdeel uit van de volgende fase van het project en biedt input voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. De door u benoemde zorgpunten maken onderdeel uit van het beoordelingskader voor deze analyse. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe de leefbaarheid en leefomgevingseffecten worden uitgewerkt in de MER en betrokken in de afweging en besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 41 (6129997, 6129998) - Dorpsraad Keldonk

Samenvatting

1. Indiener geeft aan dat een gelijkvloerse oplossing voor het kruispunt N279/ Morgenstraat bij Keldonk niet wenselijk is. Dit gezien de te verwachten intensiteit van het verkeer en de daarmee gepaard gaande risico's voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Indiener verzoekt om minimaal te voorzien in een 'koude oversteek', ofwel een ongelijkvloerse verbinding middels een viaduct, ter vervanging van de Erpse brug, waarbij de aansluiting met de N279 behouden blijft. Als alternatief wordt een volledig ongelijkvloerse kruising gezien.
2. Indiener benadrukt daarnaast dat de Erpse brug niet langer aan de functionele eisen van vandaag voldoet, in slechte staat verkeert en vanwege haar beperkt breedte en gewichtsbeperking onvoldoende geschikt is voor het hedendaagse gemengde verkeer en een beperking vormt voor landbouwverkeer, waardoor het een risico vormt voor verkeersveiligheid. Daarnaast is de verkeersregelininstallatie (VRI) zodanig afgesteld dat de oversteektijd ontoereikend is, wat tot onveilige situaties leidt. Indiener acht het noodzakelijk dat de Erpsebrug op korte termijn grondig wordt gerenoveerd, bij voorkeur door een moderne, veilige en toekomstbestendige ongelijkvloerse verbinding. Indiener draagt hiervoor 3 varianten aan.
3. Indiener verzoekt om de nieuwe woonwijk in Keldonk De Schans/Korenveld waarvan het bestemmingsplan binnenkort ter inzage komt op te nemen op blz. 57 van de NRD.
4. Indiener benoemt dat de Sluisweg 28 niet hoeft te worden benoemd op blz. 57 van de NRD, omdat deze geen invloed heeft op de N279.
5. Indiener verzoekt om in het alternatief met een ongelijkvloerse verbinding voor langzaam verkeer (met name fietsers), dat wordt benoemd op blz. 72 van de NRD, ook landbouwverkeer en overig verkeer op te nemen.
6. Indiener spreekt zijn zorgen uit over de verkeersaantrekkende werking van het alternatief met 2x2-rijstroken (alternatief 3) en pleit voor een meer sobere, doch effectieve oplossing in de vorm van een 2x1-weg met een fysieke middenberm.

Antwoord

1. Wij erkennen het knelpunt op het kruispunt N279/Morgenstraat. Echter zien wij ook dat een gelijkvloerse oplossing hier nog steeds kansrijk is, waarbij wel gelijkvloers aanpassingen benodigd zijn aan het kruispunt om de bereikbaarheid te verbeteren. In kansrijk alternatief 2 is daarnaast een gedeeltelijke gelijkvloerse oplossing opgenomen waarbij het langzaam verkeer het kruispunt wel ongelijkvloers kan kruisen. In alternatief 3 is een ongelijkvloerse oplossing meegenomen. In de volgende fase wordt verder onderzocht wat het doelbereik van de verschillende kruispuntvormen is en welke kruispuntvorm opgenomen wordt in de voorkeursvariant. Ook indien gekozen wordt voor een 2x1-wegprofiel kan indien hiervoor nut en noodzaak is dit gecombineerd worden met een ongelijkvloerse kruising.
2. De Erpse brug is in beheer bij Rijkswaterstaat, daarmee is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de vervanging of reconstructie van de brug. Indien vanuit het project blijkt dat synergie bereikt kan worden door de vervanging van de Erpse brug te combineren met de reconstructie van de N279 wordt dit in samenspraak met Rijkswaterstaat opgepakt. Het onderzoek en de uitwerking van de kruising met de Morgenstraat moet in de volgende fase uitwijzen hoe de ontwerpen elkaar raken en wat dit vraagt in de samenwerking. In het project N279 vindt intensieve afstemming plaats met regionale partners

over de raakvlakken met de N279. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.

3. Bij de start van het MER wordt opnieuw een inventarisatie van autonome ontwikkelingen gemaakt, waarbij ook deze ontwikkeling wordt betrokken.
4. Bij de start van het MER wordt opnieuw een inventarisatie van autonome ontwikkelingen gemaakt, waarbij ook deze ontwikkeling wordt betrokken. De afstand is niet zo groot dat deze locatie op voorhand niet relevant is voor het onderzoek.
5. Het onderzoek in de volgende fase moet uitwijzen welke modaliteiten gebruik zouden kunnen maken van de ongelijkvloerse verbinding. Voor de NRD, en de ramingen van de alternatieven is in alternatief 2 uitgegaan van een verbinding die toegankelijk is voor fietsers en voetgangers. Indien de verbinding ook toegankelijk moet zijn voor landbouwverkeer en overig verkeer zijn hier hogere kosten aan verbonden.
6. Alle vijf de alternatieven worden op een gelijkwaardige manier onderzocht in het MER. Onderdeel van deze alternatieven zijn verschillende rijstrookindelingen, waaronder ook 2x2. Aan de hand van de resultaten uit het onderzoek vindt besluitvorming plaats en wordt het voorkeursalternatief vastgesteld, dit kan ook een combinatie van onderdelen uit de 5 onderzochte alternatieven zijn. Wij erkennen dat een 2x2-wegprofiel, zoals deze in kansrijk alternatief 3 is opgenomen een verkeersaantrekkende werking tot gevolg heeft. De impact hiervan en het nut en noodzaak van een 2x2-wegprofiel wordt samen met de andere alternatieven in de volgende nader onderzocht. Het negatieve effect van de verkeersaantrekkende werking wordt meegenomen in de besluitvorming om te komen tot een voorkeursalternatief.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 42 (6130001, 6130002) - Dorpsraad Eerde

Zie zienswijze 39.

Zienswijze 43 (6130690, 6130691, 6130692, 6130693, 6130694, 6130695, 6130696, 6130697, 6130698)

Samenvatting

Indiener pleit ervoor de N279 ter hoogte van Veghel verhoogd op palen aan te leggen. De financiële haalbaarheid van een oplossing waarbij de N279 het huidige tracé blijft volgen is volgens indiener groter dan het aanleggen van een nieuw, langer tracé. Hierbij wijst de indiener tevens op de negatieve effecten van een omleiding aangaande de kavel- en perceeldoorsnijding van derden. Om de haalbaarheid van een weg op palen inzichtelijk te maken adviseert de indiener, met ondersteuning van visualisaties, hoe deze oplossingsrichting te realiseren is. Indiener noemt deze oplossingsrichting belangrijk voor het behoud van de verbinding tussen de N279, Veghel-Centrum en de industrieterreinen. Daarnaast wordt met deze oplossing congestie op de Maxwell Taylorbrug weggenomen.

Antwoord

In de kansrijke alternatieven wordt in eerste instantie de nadruk gelegd op het vinden van een oplossing op maaiveldniveau. In kansrijk alternatief 2 en 3 is een parallelstructuur naast de N279 ter hoogte van Veghel opgenomen, waarop lokaal en doorgaand verkeer worden gescheiden.

In de afgelopen fase is op basis van een schetsontwerp de haalbaarheid van deze oplossing gecontroleerd, in de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt op een hoger detailniveau (voorontwerp). De doorgaande route of de parallelweg op palen aanleggen kan als optimalisatie van de oplossingsrichting voor een parallelstructuur gelden, indien blijkt dat inpassing op maaiveldniveau niet haalbaar is of te grote risico's kent. Echter brengt deze maatregel met een weg op palen ook extra effecten met zich mee voor onder andere lucht- en geluidsoverlast door de hogere ligging van de weg. Ook zal deze optimalisatie hogere kosten met zich meebrengen, daarom wordt nu in eerste instantie gekeken naar een oplossing op maaiveld. In het vervolgonderzoek worden deze effecten van een parallelstructuur en eventuele optimalisaties in uitwerking, in beeld gebracht in het milieueffectrapport (MER).

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 44 (6130835)

Samenvatting

Indiener is tegen de uitbreiding van de N279 vanwege de nu al zware belasting van het oosten van Helmond door onder meer industrie en geluidsoverlast van evenementen en de huidige N279. Een 4-baans traject (2x2-rijstroken) zou een direct gezondheidsrisico vormen voor de bewoners van Helmond Rijpelberg, die dicht bij de weg wonen en blootgesteld worden aan uitlaatgassen en lawaai. De verbreding zou daarnaast leiden tot een aanzienlijke toename van verkeer, vooral vrachtverkeer, wat onacceptabel is voor de gezondheid van de omwonenden.

Antwoord

In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 45 (6131815)

Samenvatting

1. De indiener maakt zich zorgen over de impact van alternatief 4, aangezien hun woning in het zoekgebied ligt. Bij de keuze voor dit alternatief worden zij belast met verkeershinder, geluidsoverlast, stikstof, fijnstof, en een verminderd woongenot, wat kan leiden tot waardevermindering van hun woning.
2. In de ogen van de indiener richt de huidige toelichting in de NRD, waarom dit alternatief wordt onderzocht en wat de impact is, zich vooral op de problemen in Veghel, maar negeert de gevolgen voor omliggende buurtschappen. Indiener verzoekt om een aanvullende analyse en beschrijving te doen van de effecten van alternatief 4 op de buurtschappen nabij de A50 in Eerde, vergelijkbaar met de beschrijving voor de wijken in Veghel.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.
2. Uw verzoek om een aanvullende analyse te doen van de effecten op de buurtschappen nabij de A50 in Eerde maakt daarmee onderdeel uit van de volgende fase van het project en biedt input voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. De door u benoemde zorgpunten maken onderdeel uit van het beoordelingskader voor deze analyse. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe de leefbaarheid en leefomgevingseffecten worden uitgewerkt in de MER en betrokken in de afweging en besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 46 (6131890)

Samenvatting

1. De indiener pleit voor het behoud van leefbaarheid, gezondheid en milieu in de regio Eindhoven, vooral gezien de explosieve groei van de Brainportregio en wijst op de tegenstrijdigheid van economische groei en een gezonde, groene leefomgeving en stelt dat de regio behoort tot een van de vuilste stedelijke gebieden in Europa.
2. De indiener stelt dat verdere groei leidt tot toegenomen luchtvervuiling en gezondheidsproblemen voor inwoners, waarbij kinderen en volwassenen met luchtwegproblemen meer druk op de gezondheidszorg veroorzaken.
3. De indiener argumenteert dat de huidige economische groei onleefbaar en ongezond is, met steeds meer mensen, woningen en verkeer, wat resulteert in minder groen en meer luchtvervuiling. Hij pleit voor "groene krimp" in plaats van groei en voor een focus op minder consumptie, recycling, schone vervoersmiddelen en dergelijke.
4. De indiener roept op tot gedragsverandering, meer thuiswerken en minder fysieke groei in de regio. Hij vraagt de Provincie om de groei af te remmen en te focussen op welzijn en leefbaarheid, en stelt dat groei niet het doel op zich moet zijn.

Antwoord

1. We onderschrijven het belang van een leefbare, gezonde en groene leefomgeving in een regio waar inderdaad sterke economische groei plaatsvindt. In de omgevingsvisie Noord-Brabant (2018) en het Ruimtelijk voorstel Brabant (2023) en tal van andere (beleids)documenten en processen werken we samen met onze partners en inwoners aan het bereiken van deze doelen vanuit een optiek van brede welvaart. Waar welvaart en welzijn in evenwicht zijn en afwenteling zoveel mogelijk voorkomen wordt. Dit wordt in het vervolgonderzoek met een MER meegenomen in de afweging van de alternatieven.
2. Ook het belang van goede luchtkwaliteit herkennen wij. Daarom heeft Provincie Noord-Brabant, net als veel gemeenten het zogeheten Schone Luchtakkoord ondertekend, waarin we samen met de andere partijen streven naar een gezondheidswinst van minimaal 50 % in 2030 ten opzichte van 2016.

3. We nemen kennis van uw pleidooi. Groene krimp is niet het uitgangspunt van het algemeen beleid van het Rijk en de Provincie. Zoals aangegeven in de NRD is brede welvaart dat nadrukkelijk wel.
4. Deze oproep tot gedragsverandering onderschrijven we en is ook opgenomen in tal van provinciaal beleid. Ook in het project N279 onderzoeken we dergelijke maatregelen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 47 (6131894)

Samenvatting

Indiener ervaart dagelijks ernstige hinder van de vieze uitlaatgassen. Indiener is bezorgd over de gezondheidseffecten voor de omwonenden en is tegen de plannen voor de verbreding van de N279, en roept op om deze weg te laten vervallen.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en leefomgeving, en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.

De N279 vervult een belangrijke rol in het verkeersnetwerk en is essentieel voor de bereikbaarheid van de regio. Vanuit deze functie zal de verbinding blijven bestaan en het noodzakelijk de verkeerssituatie te verbeteren om zowel de bereikbaarheid als verkeersveiligheid te waarborgen. Bij de keuzes die in het project gemaakt worden, gaat ook aandacht uit naar het verbeteren van de leefbaarheid rondom de weg.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 48 (6131901)

Samenvatting

Indiener ziet de optie voor een grote omleiding bovenlangs Berkendonk als de beste keuze, omdat deze de belangen van 42.000 inwoners vertegenwoordigt.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. Ook leest u waarom andere omleidingen ten oosten van Helmond, waaronder een omleiding bovenlangs Berkendonk, niet verder worden onderzocht.

In de volgende fase wordt objectief in beeld gebracht welke en hoeveel inwoners positief of negatief beïnvloed worden in de verschillende alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 12 leest u op welke manier rekening gehouden wordt met het inwoneraantal in de effectbeoordeling en vergelijking van de alternatieven en in de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 49 (6131933)

Samenvatting

Indiener uit zorgen over de impact van de voorgestelde omleidingsroute bij Eerde. De belangrijkste punten van zorg zijn: aantasting van de leefbaarheid, landschappelijke waarde, ecologische verbindingszone (biodiversiteit), natuurgebieden en de dassenburcht. Daarnaast wijst de indiener naar de druk van andere ontwikkelingen in het gebied, te weten: 5 geplande windmolens, lichtreclames langs de A50, en de uitbreiding van industrieterrein Duin IV en het Schakelstation van Enexis.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

De verschillende ontwikkelingen die indiener noemt spelen in de (bredere) omgeving van het zoekgebied voor de omleidingen in alternatief 4. Bij het ontwikkelen van de alternatieven is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Deze staan beschreven in hoofdstuk 3.6 van de NRD en worden geactualiseerd bij de start van het MER. Ontwikkelingen waarvan een tenminste een ontwerpbesluit beschikbaar is, worden als zogeheten autonome ontwikkelingen betrokken in het onderzoek zodat (cumulatieve) effecten zuiver in beeld worden gebracht. Dit geldt bijvoorbeeld voor de geplande windturbines langs de A50. Het schakelstation en bedrijventerrein Duin IV zijn (nog) geen autonome ontwikkelingen en liggen op te grote afstand om op dit moment relevant te zijn voor het planproces van de N279. Lichtmastreclames behoren tot de huidige situatie voor het project, zodra ze vergund zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 50 (6131937)

Samenvatting

Indiener spreekt zijn zorgen uit over de leefbaarheid in de buurt en wil de weg (omleiding) niet hebben.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 51 (6131945)

Samenvatting

Indiener dient een zienswijze in tegen de plannen voor de N279 door Eerde en het Wijboschbroek, omdat deze ernstige gevolgen zullen hebben voor de leefomgeving en de kwaliteit van leven in het buitengebied van Eerde. Belangrijkste punten van zorg zijn: verlies van biodiversiteit, geluidsoverlast, luchtvervuiling, druk op recreatiemogelijkheden en insluiting. De indiener pleit voor heroverweging van de plannen en benadrukt dat er alternatieve oplossingen mogelijk zijn die leefbaar zijn voor iedereen.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 52 (6131947)

Samenvatting

De indiener uit zijn zorgen tegen de plannen voor de N279 door Eerde en Wijboschbroek. Als bewoner van het buitengebied van Eerde geniet hij van de natuur en de dieren die daar leven. Hij vreest dat de plannen voor een nieuwe weg dwars door de natuur en de buurt leiden tot verstoring van deze waardevolle omgeving. Belangrijkste punten van zorg zijn: verlies van natuur, geluidsoverlast, luchtvervuiling, drukte en leefruimte. De indiener hoopt op een alternatieve oplossing die de natuur en leefomgeving respecteert.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 53 (6131978)

Samenvatting

Indiener wijst op de toename van verkeer en geluidsoverlast door de N279 in de afgelopen 30 jaar. Ook ervaart indiener hinder van stank veroorzaakt door verkeer op de N279. Indiener verzoekt daarom het tracé van de N279 te verleggen.

Antwoord

In de volgende fase wordt naast de alternatieven op het bestaande tracé ook onderzoek gedaan naar 2 alternatieven voor een gedeeltelijke verlegging van de N279, bij Veghel én bij Helmond. In het MER worden de effecten op de leefbaarheid en leefomgeving, en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 54 (6131997, 6131998)

Samenvatting

De indiener maakt zich zorgen over de impact van Alternatief 4 op omliggende dorpen en buurtschappen, zoals Eerde. In paragrafen 2.4 en 3.5 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden de effecten van geluidsoverlast, stikstof en fijnstof besproken, maar er wordt onvoldoende aandacht besteed aan de gevolgen voor deze gebieden. Belangrijke punten van zorg zijn: Huidige hinder van de A50, cultuurhistorische impact, verlies van leefkwaliteit. Daarnaast verwijst de indiener naar het besluit van GS op 3 april 1996, waar is benoemd dat toekomstige ontwikkelingen zwaar gewogen worden in relatie tot het woon- en leefklimaat van Eerde. De indiener verzoekt om een aanvullende analyse van de effecten van Alternatief 4 op omliggende kernen, zoals Eerde, vergelijkbaar met de beschrijving die voor de wijken in Veghel is opgenomen.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

In het GS-besluit van de Provincie ten aanzien van het bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel' uit 1996 zijn door de Provincie opmerkingen gemaakt over mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied tussen de A50 en Eerde. Kort samengevat, heeft de Provincie in die passage destijds aangegeven dat in het geval van nieuwe ontwikkelingen die ten nadele van het woon- en leefklimaat van Eerde zouden kunnen strekken, de Provincie dat gegeven zwaar laat wegen. Het betreft een besluit van bijna 30 jaar terug, waarbij de rol van Provincie een andere was dan in de huidige situatie. We begrijpen echter de zorg, en zullen in de alternatievenafweging voor de N279 het belang voor wat betreft het woon- en leefklimaat van Eerde waarnaar wordt verwezen zorgvuldig meewegen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 55 (6132004)

Samenvatting

Indiener geeft aan tegen alternatief 5 te zijn en geeft daarnaast aan het niet eens te zijn met de herintroductie van de "lange omleiding" in het inpassingsplan N279 Veghel-Asten, die eerder door de Raad van State is vernietigd. Indiener vraagt zich af waarom er opnieuw geld wordt verspild aan een "niet kansrijk alternatief", dat nu onder de naam "korte omleiding" weer wordt gepresenteerd. De indiener benoemt de volgende bezwaren tegen alternatief 5:

- Onnodige doorsnijding van het buitengebied, met verlies van landschapswaarde en vernietiging van recreatiegebied (Aarlese vijver).
- Aantasting van een kwetsbaar natuurgebied zonder aangetoonde noodzaak.
- Het tenietdoen van eerdere investeringen gericht op behoud en herstel van natuurlijke waarden.
- Verspilling van belastinggeld door het onderzoeken van dit alternatief en het kiezen van een duurdere omleiding.
- Bewoners van de wijk Dierdonk hebben hun woningen bewust nabij een drukke weg gekocht, terwijl plattelandsbewoners dat niet deden.
- Het huidige tracé is voorbereid voor een eventuele verbreding, indiener stelt dat bewoners langs dit stuk bij de koop van de woning kunnen weten dat de weg ooit wordt verbreed, dit geldt niet voor bewoners in het buitengebied waar nu geen weg is.
- De nadelige effecten van een weg (geluid, fijnstof) zijn beter op te vangen bij het huidige tracé dan in een beekdal.
- Geen noodzaak om bewoners uit te kopen als het huidige tracé wordt verbreed.
- Het bestaande tracé heeft goedkeuring van alle betrokken gemeenten, met uitzondering van Helmond.
- Aanpassing van het huidige tracé zorgt niet voor een splitsing tussen Helmond en Dierdonk, dit doet het kanaal al.
- Huidige bewoners op het platteland hebben een sterke band met hun woning, wat het verhuizen moeilijk maakt.
- Er is een kans op schade aan monumentale panden tijdens de werkzaamheden.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 56 (6132008)

Samenvatting

De indiener maakt bezwaar tegen de keuze van een omleiding om Dierdonk (alternatief 5) te onderzoeken en pleit voor andere kansrijke initiatieven die de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op het huidige tracé verbeteren met een kleinere impact op de leefomgeving. Belangrijke punten van zorg zijn:

- Kosten: Het is opmerkelijk dat er geld en middelen worden besteed aan een alternatief dat als "niet kansrijk" is omschreven.
- Aantasting van natuur: De omleiding zou het natuur- en recreatiegebied aantasten en gedane investeringen in deze gebieden verspillen.
- Reeds rekening gehouden met uitbreiding: Bij de aanleg van het huidige tracé is al rekening gehouden met de mogelijkheid voor uitbreiding naar 2x2-rijstroken.
- Afgesloten Dierdonk: Huizen in Dierdonk zijn gebouwd na de aanleg van de N279, bewust gekozen door zowel de gemeente als de bewoners. De omleiding houdt Dierdonk afgesloten van Helmond door het kanaal en maakt deze situatie alleen maar erger.
- Stikstofbeleid: De indiener vraagt zich af hoe gedacht kan worden aan extra asfalt en vermindering van natuur in het huidige stikstofbeleid, wat niet te rijmen valt met verder onderzoek naar een "niet kansrijk" alternatief.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. De effecten op stikstofgevoelige natuur worden in het MER onderzocht en zijn net als bij alle andere alternatieven een belangrijk aandachtspunt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 57 (6132222)

Samenvatting

1. De indiener pleit ervoor om het bestaande traject bij Dierdonk te gebruiken om verdere overlast te verminderen.
2. Indiener geeft aan dat pas na Beek en Donk er de mogelijkheid zou moeten zijn om de weg richting Veghel vierbaans (2x2-rijstroken) te maken, om te voorkomen dat extra vrachtverkeer wordt aangetrokken.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
2. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond.

In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om de effecten te verkleinen. Een van de aspecten waar in het MER naar wordt gekeken is de verkeersaantrekkende werking van een 2x2-wegprofiel. Het voorkeursalternatief kan een combinatie van onderdelen van de 5 onderzochte alternatieven zijn, en kan dan ook betekenen dat 2x2-wegprofiel slechts op een gedeelte van de N279 noodzakelijk en wenselijk is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 58 (6132639, 6132641, 6132642, 6133113) - gemeente Asten

Samenvatting

Gemeente Asten onderstreept allereerst het belang van de N279 niet alleen voor de gemeente Asten, maar voor de gehele regio. Voor een duurzame en toekomstbestendige aanpak van de N279 tussen Veghel en Asten verzoekt de indiener de volgende punten over te nemen in de NRD:

1. Gemeente Asten verzoekt om de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen over het gehele tracé, dus ook het wegvak Rochadeweg-A67, op te nemen in het kansrijke alternatief 3 en dit in de vervolgfase gedetailleerd te onderzoeken.
2. Gemeente Asten verzoekt om de referentiesituatie door te rekenen inclusief de Schaalsprong Brainport en verschillende grote ruimtelijk-economische ontwikkelingen, zoals de Zuidelijke ontsluiting Helmond en het Regionaal bedrijventerrein Brainport. Deze ontwikkelingen zijn volgens indiener nu onvoldoende meegenomen in de NRD. Afhankelijk van de resultaten uit de doorrekeningen, adviseert indiener om de lijst met kansrijke alternatieven zo nodig aan te passen om te komen tot een aangepast kansrijk alternatief met de best mogelijke oplossing voor de N279.
3. Gemeente Asten verzoekt om bij de voorbereiding van de koude oversteken Oostappensedijk en Vlierdense Bosdijk/Rijntjesdijk te anticiperen op een mogelijke toekomstige verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken.
4. Gemeente Asten verzoekt om geluidswerende maatregelen voor de kern Ommel op te nemen in de NRD en deze in de volgende fase gedetailleerd te onderzoeken.

Antwoord

1. Op basis van de huidige verkeersintensiteiten uit het project specifieke verkeersmodel N279 (gevalideerd met BBMA 2024) blijkt dat bij alle alternatieven tussen Rochadeweg en aansluiting van de N279 op de A67 volstaan kan worden met het huidige 1x2 profiel. Ook bij het doorrekenen van een 2x2-wegprofiel op de gehele N279 zien we dat de rijstrook intensiteiten voor het trajectdeel Rochadeweg - A67 dusdanig zijn dat dit via 1 rijstrook faciliteert kan worden. Daarom is er op het moment geen nut en noodzaak om een extra rijstrook aan te leggen op dit deeltraject. Een te hoge capaciteit, met meer rijstroken dan nodig, zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op dit deeltraject in alle alternatieven een 2x1-profiel, met middenberm, onderzocht. Indien tijdens de studie blijkt dat, op basis van vastgesteld beleid, er een zeer sterke toename van de verkeersintensiteiten op dit deel van N279 zou ontstaan, kan dit wegprofiel mogelijk als optimalisatie binnen de alternatieven alsnog worden aangepast naar 2x2. Hier is vooralsnog geen inhoudelijk onderbouwing voor. De Provincie wil een plan voor de N279 vaststellen dat juridisch het meeste kans van slagen heeft bij een eventuele Raad van State procedure.

Een capaciteitsuitbreiding zonder inhoudelijke onderbouwing van de nut en noodzaak levert onnodige risico's op voor de haalbaarheid van het project.

2. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaa sprong Brainport. Uit een recentelijk uitgevoerde gevoeligheidsanalyse blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken.
3. Voor de koude oversteken wordt vooralsnog uitgegaan van een maximaal wegprofiel van 2x2- rijstroken. De realisatie van de koude oversteken mag niet leiden tot dwangpunten voor het toekomstige profiel van de N279 ter plaatse van de Rijntjesdijk Vlierdense Bosdijk en de Oostappensedijk.
4. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 59 (6132776, 6132777)

Samenvatting

1. Indiener geeft aan de voorkeur te hebben naar het optimaliseren van het bestaande tracé, zonder verbreding naar 2x2-rijstroken. Hiervoor heeft de indiener de volgende punten gegeven:
 - De optimalisatie van het bestaande tracé, gericht op het verbeteren van de doorstroming via ongelijkvloerse kruisingen en verbeterde rotondes, biedt een evenwichtige benadering tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.
 - Het huidige budget is ontoereikend voor een kwalitatieve verbreding van de N279. Het risico van een suboptimale uitvoering is reëel, waardoor de veiligheid en leefomgeving kunnen verslechteren. Optimalisatie binnen het bestaande profiel is financieel realistischer.
2. Indiener geeft aan dat de leefbaarheid in Rijpelberg onder druk staat, de indiener geeft aan dat dit wordt veroorzaakt door onder andere een recyclingbedrijf, een evenemententerrein en hoge fijnstofuitstoot. De indiener geeft aan dat verdere intensivering van het verkeer door verbreding tot 2x2-rijstroken maatschappelijk onwenselijk is. Naast de optimalisatie van het huidige tracé vraagt indiener om extra maatregelen ter bescherming van bewoners in Rijpelberg tegen overlast van verkeer, zoals geluidswerende voorzieningen en vergroening van bufferzones. Zonder extra financiële middelen dreigen de leefomstandigheden verder te verslechteren.
3. Indiener pleit voor duurzame en toekomstgerichte oplossingen, waarbij de focus ligt op slimme verkeersoplossingen, fietssnelwegen en openbaar vervoer, in plaats van asfaltuitbreidingen die meer autoverkeer aantrekken.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende

maatregelen om effecten te verkleinen. De financiële haalbaarheid van de voorkeursvariant is onderdeel van de afweging en besluitvorming.

2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming. In deze periode wordt ook onderzocht of er aanvullende financiële middelen beschikbaar zijn voor de financiering van o.a. aanvullende maatregelen, mits nut en noodzaak hiervan aangetoond kunnen worden binnen het besluitvormingsproces, inclusief de MER.
3. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 60 (6132783)

Samenvatting

1. Indiener maakt zich zorgen over de effecten van de uitbreiding naar 2x2-rijstroken op de leefomgeving, gezondheid en verkeersveiligheid, zoals toename van geluidsoverlast, fijnstof en verkeersdruk, met name door vrachtverkeer. Indiener verzoekt het huidige rijstrokenprofiel van 2x1 langs Rijpelberg te behouden.
2. Indiener spreekt de voorkeur uit voor de variant waarbij de N279 via een grote omleiding buitenlangs Berkendonk wordt geleid en verzoekt deze variant niet als minder kansrijk te beoordelen. De indiener geeft aan dat dit verlichting geeft voor de wijken in Helmond, structurele bescherming geeft tegen geluid en luchtvervuiling en het biedt toekomstbestendige mobiliteit.
3. Indiener vraagt ongeacht de gekozen variant om specifieke maatregelen voor Rijpelberg, zoals geluidswerende schermen, luchtzuiverende groenvoorziening, monitoring van vrachtverkeer en bescherming van de gezondheid van bewoners aan de Zeelandhof.
4. Indiener benadrukt dat de belangen van duizenden inwoners van Helmond niet ondergeschikt mogen zijn aan de bereikbaarheid van omliggende dorpen, en vraagt om een zwaardere weging van het aantal bewoners dat nabij de N279 woont in de besluitvorming.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om de effecten te verkleinen.
2. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel alternatieven op het bestaande tracé als een omleiding direct om Dierdonk wordt meegenomen in het onderzoek. Ook leest u waarom andere varianten van de omleiding ten oosten van Helmond, waaronder een grote omleiding buitenlangs Berkendonk, niet verder worden onderzocht.

3. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
4. In de volgende fase wordt objectief in beeld gebracht welke en hoeveel inwoners positief of negatief beïnvloed worden in de verschillende alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 12 leest u op welke manier rekening gehouden wordt met het inwoneraantal in de effectbeoordeling en vergelijking van de alternatieven en in de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 61 (6132823, 6132824) - VNO NCW

Samenvatting

1. Indiener is tevreden gestemd over het opnemen van de capaciteitsuitbreiding van de N279 naar 2x2-rijstroken als kansrijk alternatief in de NRD. Indiener heeft de voorkeur voor een volledige verbreding van de N279 met goede aansluitingen op het hoofdwegennet, goede OV-verbindingen en een snelfietspadennetwerk. Indiener ziet deze oplossingsrichting als noodzakelijk gezien alle toekomstige ontwikkelingen, zoals uitbreiding van bedrijventerreinen, en de daarmee gepaard gaande toename van (vracht)verkeer: circa 5.800 extra vervoersbewegingen per etmaal op de N279. Daarnaast noemt indiener de huidige pauzering van grootschalige infraprojecten in Noord-Brabant vanwege de stikstofimpasse als extra argument voor de behoefte aan een duurzame, toekomstbestendige oplossing voor de N279.
2. Indiener benadrukt dat budgettaire belemmeringen geen doorslaggevende rol mogen hebben in de uiteindelijke keuze voor de ombouw van de N279.
3. Indiener onderschrijft de regionale functie van de N279 voor (vracht)verkeer en dat besturen en politiek in de Provincie en betrokken gemeenten daarom gezamenlijk moeten toewerken naar de verbreding van de N279 (2x2-rijstroken) tussen Veghel en Asten.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om de effecten te verkleinen. Naast de infrastructurele maatregelen op de N279 worden in de volgende fase multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER. Wij erkennen de knelpunten op de alternatieve routes via de snelweg. In de basis is het niet de bedoeling dat de N279 de functie van Rijkswegen over neemt. Het uitblijven van capaciteitsuitbreiding op de omliggende snelwegen wordt als aandachtspunt meegenomen bij de uitwerkingen en afstemmingen met de regionale partners (medeoverheden) in de volgende fase.
2. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.

3. In het project N279 vindt intensieve afstemming en samenwerking plaats met regionale partners over toekomstige ontwikkelingen in de regio en projecten die een raakvlak hebben met de N279. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke de status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming. Voor het project is een regie- en stuurgroep opgesteld die het projectteam en de gedeputeerde van de provincie adviseren over de plannen voor de N279. De regie- en stuurgroep komen periodiek bij elkaar.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 62 (6133114, 6143006) - gemeente Laarbeek

Samenvatting

Gemeente Laarbeek onderschrijft het doel van het project om te zorgen dat de N279 zijn functie als robuuste rand volwaardig kan vervullen.

1. De gemeente vraagt aandacht voor het borgen van de robuustheid van het plan voor de toekomst. Daarbij geven ze expliciet aan dat het belangrijk is de toekomstige verkeersgroei in het kader van de schaa sprong mee te nemen. Zo worden toekomstige ontwikkelingen gemist in de kaart met gebiedsinformatie en sluit de gehanteerde inwoneraantallen per gemeente niet aan bij de opgaven uit de Woondeal en Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant plus Beethoven. Het is van belang dat deze ontwikkelingen in de volgende fase worden meegenomen.
2. De gemeente benadrukt dat ze niet gebaat is bij halve oplossingen die alleen de problematiek op de N279 oplossen, terwijl de bereikbaarheid en leefbaarheid in het middengebied verslechtert. Daarom pleit indiener ervoor om niet alleen de effecten van de alternatieven op de problematiek op de N279 door te rekenen, maar ook de effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid van het middengebied door te rekenen, waaronder de N272, N615 (met Beekse brug) en alle andere doorgaande wegen binnen Laarbeek.
3. De gemeente adviseert mogelijkheden te onderzoeken om de beschikbare financiële middelen intern of extern te verhogen, bijvoorbeeld via (co)financiering door de Rijksoverheid of andere partners.
4. De gemeente pleit voor een (H)OV-verbinding op de noord-zuid as die nabijgelegen kernen, waaronder Beek en Donk en Aarle-Rixtel, aandoet. Indiener geeft daarbij aan bedenkingen te hebben bij een buslijn die volledig over de N279 loopt, met haltes direct aan de N279.
5. De gemeente geeft aan dat ook vanuit hun de wens bestaat om een hoogwaardige fietsroute richting Helmond en Veghel te realiseren, grotendeels parallel aan de N279. De gemeente is dan ook tevreden dat deze fietsroute nader onderzocht wordt als multimodale maatregel.
6. De gemeente ziet het als noodzakelijk om de kruisingen ongelijkvloers te maken om de N279 te laten functioneren als robuuste rand. Met name het kruispunt N279-Hool-Morgenstraat ziet de gemeente als een knelpunt, terwijl dat nu in alternatief 2 als gelijkvloerse kruising is opgenomen.
7. De gemeente benadrukt de problematiek rondom de verkeerssituatie bij de Beekse brug. Ze benoemt de directe relatie met de N279 en verwijst tevens naar het onlangs vastgestelde mobiliteitsplan Laarbeek.
8. De gemeente is van mening dat het meenemen van de omleiding Dierdonk, als vijfde te onderzoeken alternatief niet wenselijk is. De keuze doet geen recht aan het gezamenlijk doorlopen trechteringsproces,

er is voldoende informatie beschikbaar om aan te tonen dat de omleiding niet kansrijk is, het meenemen van de omleiding zorgt voor een (nog) langere onzekerheid van een grote groep omwonenden en leidt tot hogere projectkosten.

9. De gemeente geeft aan dat leefbaarheid voor alle omwonenden het uitgangspunt dient te zijn. Er is begrip voor de leefbaarheidsproblemen die ervaren wordt in Dierdonk, maar aangegeven wordt dat vergelijkbare overlast wordt ervaren in andere wijken en kernen, zoals Rijpelberg en Veghel. Daarbij is aangegeven dat het wegvallen van de omleiding wat de gemeente Laarbeek betreft geen reden kan zijn om alleen bij Dierdonk bovenwettelijke maatregelen te treffen op het gebied van leefbaarheid.
10. De gemeente geeft aan het nemen van aanvullende no-regret of tijdelijke maatregelen als noodzakelijk te zien om de doorstroming en verkeersveiligheid tot definitieve realisatie te kunnen borgen. De gemeente acht dit bijvoorbeeld van belang voor het kruispunt N279-N272.
11. De gemeente verzoekt om de N279 te bespreken binnen de stuurgroep en projectgroep om overzicht en integraliteit te behouden, en niet te gaan werken met diverse kleinere samenstellingen over specifieke plandelen.

Antwoord

1. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaa sprong Brainport. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken.
2. In het MER worden ook effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en milieueffecten buiten de direct aanpassingen aan de N279 in beeld gebracht wanneer deze relevant zijn. Bijvoorbeeld de effecten van verandering van verkeersstromen, sluipverkeer en bijbehorende milieubelasting op onderliggende wegen in het 'middengebied'. Het exacte studiegebied van het MER is op dit moment niet te geven omdat dit afhangt van de (netwerk)effecten op basis van het analyses uit het verkeersmodel die bij de start van het MER wordt uitgevoerd.
3. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.
4. Als onderdeel van de multimodale maatregelen die flankerend zijn aan alternatieven wordt de haalbaarheid als de ligging van een (H)OV-verbinding tussen Asten - Helmond - Veghel onderzocht. In dit onderzoek wordt gekeken naar het tracé van deze verbinding en geschikte halteplaatsen. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van nabijgelegen kernen, waaronder Beek en Donk en Aarle-Rixtel. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe de multimodale maatregelen integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.
5. Goed om te horen dat het realiseren van een hoogwaardige fietsroute tussen Helmond en Veghel, parallel aan de N279, aansluit bij de wensen en ambities van de gemeente Laarbeek. In de volgende fase wordt deze fietsroute nader uitgewerkt en onderzocht, inclusief ligging, impact en haalbaarheid. Daarbij wordt o.a. gekeken naar de aansluiting op bestaande en geplande fietsinfrastructuur en de bereikbaarheid van omliggende kernen.
6. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.

De locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, worden verder uitgewerkt om te bepalen welke inrichting wenselijk is. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe dit meegenomen wordt in het vervolgonderzoek en in het MER.

7. De focus van het project N279 ligt primair op het oplossen van de knelpunten voor de N279, desondanks wordt er intensief afgestemd met de opgaven in het gebied en raakvlak projecten. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming. De problematiek rondom de Beekse brug wordt binnen de Provincie Noord-Brabant opgepakt binnen het project Regionale verkeersproblematiek Beekse brug (N615) en bevindt zich momenteel in de pre-verkenning. Dank voor de verwijzing naar het onlangs vastgestelde mobiliteitsplan Laarbeek, dit wordt bij de actualisatie van de plannen en ontwikkelingen in het gebied meegenomen.
8. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
9. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
10. Het kruispunt N272/N279/N615 (Berenkuil/ Gemertseweg) is een belangrijke schakel in het verkeerssysteem van de N279 Veghel-Asten. Het is niet verstandig dit kruispunt vooruitlopend op de overige maatregelen al te realiseren, omdat de keuze voor de inrichting van deze kruising en de overige kruisingen en wegvakindelingen invloed op elkaar hebben. Daarnaast zijn de keuzes te maken voor deze kruising medebepalend voor de betaalbaarheid van het totale pakket aan maatregelen op de N279. Voor alle maatregelen op de N279 dient daarom één samenhangend ruimtelijk besluit voorbereid te worden.
11. De Provincie zal in de stuurgroep sturen op het delen van informatie en de partners vragen om hun adviezen op de producten. Leden van de stuurgroep en regiegroep mogen elkaar opzoeken om onderlinge issues voor te bespreken. Wel wordt van de regie- en stuurgroep leden verwacht dat zij hun intercollegiale rol vervullen door partners tijdig te informeren over deze afstemmingsoverleggen en waar nodig de belanghebbenden tijdig te betrekken. Er kunnen geen zaken buiten de regiegroep of stuurgroep ter advies worden besloten door partners onderling, zoals met elkaar overeengekomen in het spelregelkader voor het project.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 63 (6133120) - gemeente Helmond

Samenvatting

Gemeente Helmond benadrukt dat er geen tijd te verliezen is om de bestaande N279 robuust te maken voor de toekomst en de optredende (verkeersveiligheids-)knelpunten op te lossen.

1. De gemeente benadrukt dat ze ervan uitgaat dat de Provincie in de vervolgonderzoeken nadrukkelijk rekening houdt met de opgaven op het gebied van bereikbaarheid, die samenhangen met de groei die de gemeente Helmond en de regio in de periode tot 2040 gaan doormaken.
2. De gemeente benadrukt dat ze het belangrijk vinden dat de route via de N279 voldoende aantrekkelijk wordt ingericht, met een goede doorstroming, om zoveel mogelijk verkeer van het onderliggend

regionaal wegennet weg te trekken. Specifiek voor Helmond komt daar nog bij dat de weg een bijdrage levert aan het terugdringen van het autoverkeer in de stad. Het verzoek is dat dit in het onderzoek expliciet wordt meegenomen.

3. De gemeente gaat ervanuit dat de Provincie alles in het werk stelt om de hindereffecten van de N279 tot een minimum te beperken en zeker nergens toe te laten nemen.
4. De gemeente beschouwt de omleiding Dierdonk wel als kansrijk en benadrukt dat zij dit alternatief ziet als een toekomstbestendige oplossing.
5. De gemeente benadrukt dat een omvangrijk pakket met aanvullende maatregelen onvermijdelijk is om een alternatief via de Wolfsputterbaan voor haar bespreekbaar te maken. Daarnaast acht indiener het noodzakelijk dat óók voor de wijken Rijpelberg, Brouwhuis en Helmond Noord expliciet mitigerende maatregelen worden opgenomen, zoals effectieve geluidsschermen, groene buffers en aanvullende voorzieningen ter verbetering van luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.
6. De gemeente benadrukt de goede samenhang tussen belangrijke schaa sprong-projecten als de Oostelijke Randweg/Zuidelijke Ontsluiting ten zuidoosten van de stad, de reconstructie van de knoop N270/N279 bij Berkendonk en de afschaling van de N270/Kasteeltraverse door Helmond én het project N279 Veghel-Asten en vraagt om een goede onderlinge afstemming. Dat volledige integratie van de projecten op dit moment (nog) niet mogelijk is omdat de planningen daarvoor te veel uit elkaar lopen, wordt onderschreven door indiener. Wél benadrukt indiener het belang van een intensieve uitwisseling van informatie tussen beide projecten, zodat het direct duidelijk wordt als ten behoeve van de onderlinge samenhang bijsturingen in de planprocessen nodig zijn.

Antwoord

1. Provincie maakt in de volgende fase als basis voor de verkeerskundige beoordeling van de alternatieven gebruik van het dan vigerende verkeersmodel (momenteel BBMA2024). Er wordt wederom een project specifiek model gebouwd dat tot de vaststelling van het projectbesluit periodiek getoetst wordt op de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. In de actualisatie van het model wordt vastgesteld beleid meegenomen. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaa sprong Brainport. Uit de huidige verkeersstudie een gevoeligheidsanalyse blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken.
2. De definitie van de weg is als volgt opgenomen in de NRD:
 - Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 als 'Robuuste Rand' tussen de autosnelwegen de A50 en de A67. Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in Oost-Brabant uit kernen via de bundelroutes en inprickers langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en/of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.Het opnemen van een doelstelling met betrekking tot het terugdringen van verkeer in de stad Helmond is niet het expliciete doel van de functie van de N279. Dit betreft immers bestemmingsverkeer en geen (boven)regionaal verkeer. Wel wordt in de volgende fase bij de uitwerking en beoordeling van de alternatieven rekening gehouden met de impact van de aanpassingen aan de N279 op de verkeerssituatie op aangrenzende en lokale wegen (het onderliggend wegennet).

3. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en leefomgeving, en de noodzaak en mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
4. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
5. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven op de leefomgeving beoordeeld, zoals ook is aangegeven bij punt 5 van uw zienswijze. De beoordeling begint met een analyse van de situatie zonder mitigerende of compenserende maatregelen, om een gelijkwaardige vergelijking te maken. Vervolgens wordt bekeken welke optimalisaties mogelijk zijn en/of welke wettelijke maatregelen genomen moeten worden om de hinder te beperken, door middel van bron-, overdracht- of objectmaatregelen.
6. In het project N279 vindt intensieve afstemming plaats met regionale partners over toekomstige ontwikkelingen in de regio en projecten die een raakvlak hebben met de N279. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 64 (6133146)

Samenvatting

1. De indiener merkt op dat er veel is geschreven over de gevolgde procedure en dat er verschillende voorstellen en bezwaren zijn om tot een besluit te komen. De belangrijkste afweging betreft bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, waarbij de N279 als cruciale verkeersader in de regio wordt gezien. Er is steun voor het aanleggen van de weg met 2x2-rijstroken, vergelijkbaar met andere belangrijke wegen in de regio. De indiener geeft daarbij aan dat de wegstructuur consistent moet zijn om verkeersveiligheid te waarborgen. Eveneens geldt dat de beslissing moet worden gericht op zowel de middellange als de lange termijn en dat versnippering de minst goede keuze is.
2. De indiener pleit voor een oplossing die duurzaam en houdbaar is tot 2040/2050, gezien de verwachte verkeersdruk door industriële en woonuitbreidingen. Indiener vindt alternatief 1 niet de beste keuze en bepleit een omleiding voor doorgaand verkeer, via Keldonk naar de A50, om industrieterreinen goed te ontsluiten en de druk op de huidige wegen te verminderen. Indiener geeft aan een nieuwe omleiding, direct parallel langs deze A50, als meest realistische en verantwoordelijke oplossing. Het herinrichten van omliggende landbouwgebieden naar natuur wordt ook genoemd. De indiener stelt een alternatief voor, namelijk een aftakking naar de nieuwe omleiding, reeds aan te vangen tussen Keldonk en Boerdonk.
3. Indiener stelt dat als de lange omleiding om Dierdonk niet haalbaar is, hij/zij de omleiding specifiek om Dierdonk heen een redelijke oplossing ziet voor zowel de middellange als lange termijn.

Antwoord

1. Het project heeft inderdaad al een lange voorgeschiedenis en raakt aan veel belangen. Daarom worden in de volgende fase alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. Onderdeel van deze alternatieven zijn verschillende rijstrookindelingen, waaronder ook 2x2. De wegingdeling is minder knellend dan de kruispunten blijkt uit de verkeerstudie. Concreet betekent dit dat de alternatieven voorzien in kruispuntoplossingen en waar nodig aanpassingen aan de wegvakken. Het wisselen van wegvakinrichting vindt op logische momenten na de kruisingen plaats. Voor het project is, op basis van de het verkeersmodel, de tijdshorizon 2040 en kent geen middellange of lange termijn. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.
2. Zoals aangegeven bij antwoord 1 is het van belang om niet alleen alternatieven te onderzoeken die robuust zijn met het oog op een sterke groei van de regio, maar ook alternatieven die tegemoetkomen aan andere belangen als leefbaarheid en zuinig ruimtegebruik. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaalsprong Brainport. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken. Uit onderzoek blijkt dat een langere omleiding die ten zuiden van Keldonk aantakt op de N279 niet kansrijk is vanwege een combinatie van de grote impact op het landschap door meer ruimtebeslag, de leefomgevingseffecten en beperkt doelbereik vanwege de lengte van de omleiding (extra reistijd). De notitie kansrijke alternatieven, welke is terug te vinden in de bibliotheek op www.brabant.nl/N279 beschrijft alle in de vorige fase onderzochte oplossingen en de selectie van de kansrijke alternatieven.
3. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. Ook leest u waarom andere omleidingen ten oosten van Helmond niet verder worden onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 65 (6133457)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 66 (6133462)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 67 (6133678)

Samenvatting

1. Indiener is bezorgd over de effecten op de klimaatdoelen van gemeente Meierijstad als gevolg van een verbreding ter hoogte van Veghel in vier van de vijf alternatieven.

2. Indiener maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit in de nabijgelegen woonwijk en de rol van stilstaand verkeer daarbinnen. Indiener signaleert dat er meer steun voor het project mogelijk is als ook andere leefbaarheidsfactoren voor omwonenden worden aangepakt.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. Daarbij spelen het ruimtebeslag op bestaande groenfuncties en gevolgen voor het watersysteem een rol. Ook de impact op het klimaat door bijvoorbeeld materiaalgebruik wordt beschouwd. Bij de uitwerking van een voorkeursalternatief wordt op termijn ook in meer detail gekeken naar uitwerking van groenstroken en waterberging. Hierbij dient Provincie rekening te houden met lokaal, Provinciaal, landelijk en Europees beleid m.b.t. klimaatdoelstellingen.
2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 68 (6133736, 6139493) - gemeente Meierijstad

Samenvatting

1. De gemeente Meierijstad verzoekt om de omleiding Veghel niet alleen in combinatie met de maatregelen op de rest van het tracé uit alternatief 1 te onderzoeken, maar breder te onderzoeken met ook een capaciteitsvergroting naar 2x2-rijstroken op de rest van het tracé tussen Veghel en Asten. Dit zodat een weloverwogen besluit genomen kan worden voor een voorkeursalternatief op basis van volwaardige afwegingen van alle (met name leefbaarheids-)effecten en toetsing van de inpasbaarheid.
2. Gemeente Meierijstad verzoekt om binnen het zoekgebied van de omleiding Veghel het Wijboschbroek niet te doorsnijden en maximaal moet worden ontzien om onomkeerbare natuurschade te voorkomen.
3. Gemeente Meierijstad benadrukt dat in alle alternatieven de N279 Veghel-Asten goed moet aansluiten op de reeds uitgevoerde N279 Noord en dat de aansluitingen op de A50 moeten worden meegenomen.
4. Gemeente Meierijstad onderschrijft de definitie van de Provincie voor de robuuste rand, welke benadrukt dat de N279 bedoeld is voor regionaal verkeer en dat de weg specifiek niet bedoeld is voor doorgaand verkeer. Een toename van het verkeer verhoogt namelijk de druk op de leefbaarheid in Veghel.
5. Gemeente Meierijstad verzoekt om alle (verkeers-)effecten op het omliggende én aansluitende wegennet goed in kaart te brengen en sluipverkeer via wegen van een lagere orde te voorkomen en verminderen.
6. Gemeente Meierijstad benadrukt dat de oplossingen op het hele tracé in samenhang moeten worden bekeken. Een capaciteitsverruiming op de rest van het tracé mag de bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen in Meierijstad niet vergroten. Hier moet procedureel, financieel én in de fasering van de uitvoering rekening mee gehouden worden.

Het moet één project zijn en voorkomen moet worden dat de 'makkelijke' deelgebieden uitgevoerd worden voordat er zekerheid is over een oplossing bij Veghel.

7. Gemeente Meierijstad adviseert om een gelijkwaardige weging toe te passen op de beoordeling van de doelstellingen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Waarbij indiener wil meegeven dat in het zoeken naar evenwicht tussen deze drie doelstellingen de veiligheid altijd gewaarborgd moet zijn.
8. Gemeente Meierijstad benadrukt dat het uiteindelijk gekozen alternatief de totale hinder in Meierijstad vanwege het wegverkeer aantoonbaar moet verminderen. Waarbij eventuele toename van hinder in het ene deel van Meierijstad opweegt tegen de afname in andere delen.
9. Gemeente Meierijstad geeft als aandachtspunt voor de uitwerking mee dat het in de volgende fase belangrijk is voorafgaand aan besluitvorming over het voorkeursalternatief uitwerkingen te maken op het niveau van een voorontwerp, om de haalbaarheid en effecten van de alternatieven goed te kunnen onderzoeken en beoordelen.
10. Gemeente Meierijstad verzoekt om in de uitwerking van de omleiding Veghel zowel een aansluiting op de A50, dit kan een volledige extra aansluiting zijn of een combinatie van twee zogenaamde halve aansluitingen, als een directe verbinding van de N279 met de bedrijventerreinen in Veghel West op te nemen.
11. Gemeente Meierijstad vraagt op een vaste ongelijkvloerse oeververbinding (viaduct) tussen de west- en oostzijde van de N279 - Zuid-Willemsvaart ter hoogte van de brug bij Keldonk, op te nemen als vast onderdeel van de oplossing, ongeacht het gekozen voorkeursalternatief. Deze oeververbinding dient geschikt te zijn voor voetgangers, fietsers, lokaal autoverkeer en landbouwverkeer.
12. Gemeente Meierijstad verzoekt om bij de verdere uitwerking van alternatieven de lokale effecten op leefbaarheid en gezondheid in Meierijstad nadrukkelijk mee te wegen en daarbij actief de gebied specifieke kennis van wijk- en dorpsraden te betrekken.
13. Gemeente Meierijstad verzoekt om bij het bepalen van de haalbaarheid en effecten van de oplossingen rekening te houden met de ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in Meierijstad en de regio.
14. Gemeente Meierijstad benadrukt dat zij een totale mobiliteitsaanpak inclusief mobiliteitstransitie belangrijk vinden. Waarbij indiener van mening is dat in werkspoor 1 de kosten voor de infrastructurele inpassing van een HOV-lijn Helmond-Veghel-Den Bosch moet worden meegenomen om een goede afweging te kunnen maken binnen de beschikbare budgetten.
15. Gemeente Meierijstad nodigt het project N279 uit om samen lokale mobiliteitsmaatregelen te integreren en zo werk met werk te maken.
16. Gemeente Meierijstad vraagt om niet alleen de totale effecten in beeld te brengen van oplossingsrichtingen maar ook de lokale effecten in de rapportage goed en zichtbaar mee te nemen.
17. Gemeente Meierijstad verzoekt om ook in beeld te brengen hoe de maatschappelijke kosten en baten van de alternatieven ten opzichte van elkaar wegen.
18. Gemeente Meierijstad verzoekt om bij het beoordelen van de onderzochte alternatieven en varianten en daaropvolgend de keuze van een voorkeursalternatief niet enkel en alleen op basis van de beschikbare financiën een keuze te maken. Het kiezen van het alternatief dat het best scoort moet voorop staan en niet het huidige budget. Hoe strikt wordt de grens van 300 miljoen EUR, zoals opgenomen in tabel 5.2 van de NRD, gehanteerd bij het beoordelen van de alternatieven? Het verzoek is om eventuele restbudgetten of vrijvallende middelen prioritair in te zetten voor mitigerende maatregelen en het oplossen van verkeersknelpunten binnen Meierijstad.

Antwoord

1. Alternatief 4 wordt gecombineerd met maatregelen uit alternatief 1. Dit heeft met name betrekking op het financieel doelbereik dat gesteld is voor het project N279 Veghel-Asten. Op basis van de vijf alternatieven wordt voldoende onderzoek gedaan om, indien aanvullende financiering wordt gevonden het eventueel combineren van onderdelen van andere alternatieven met een omleiding tot een voorkeursalternatief. De aanvullende financiering van deze combinaties met alternatief 4 zal dan wel gevonden moeten worden door bijvoorbeeld cofinanciering van partners of overige belanghebbenden.
2. De Provincie neemt in haar afweging van de alternatieven het belang van het Wijboschbroek mee. Indien een omleiding rondom Veghel onoverkomelijk is, moet om het doorgaand verkeer naar Den Bosch te leiden een directe aansluiting op de N279 Noord gerealiseerd worden. Deze verbindingsweg zorgt naar alle waarschijnlijkheid altijd voor een geringe aantasting van het Wijboschbroek. In de uitwerking is extra aandacht voor een goede inpassing van deze verbindingsweg en effecten worden beschreven en zo goed mogelijk gemitigeerd dan wel gecompenseerd.
3. De aansluitingen van de A50 en het aansluiten van de N279 Zuid (Veghel - Asten) op N279 Noord (Veghel - 's-Hertogenbosch) maakt in alle alternatieven onderdeel van de uitwerking van het ontwerp.
4. De definitie van de robuuste rand zoals geformuleerd in de NRD sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de Provincie Noord Brabant en het vastgestelde plan van aanpak voor de N279 van december 2022. De definitie blijft ongewijzigd: Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 als 'Robuuste Rand' tussen de autosnelwegen de A50 en de A67. Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in Oost-Brabant uit kernen via de bundelroutes en inprikkers langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en/of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.
5. In het MER worden de verkeerskundige- en leefbaarheidseffecten van de maatregelen op de N279 in beeld gebracht. Daarbij wordt ook inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op en rondom omliggende wegen. Het doel is om sluipverkeer via lokale wegen te ontmoedigen en verkeer efficiënt via wegen van de hoogste orde te laten verlopen, zonder extra doorgaand landelijk verkeer aan te trekken.
6. Het belang van een integrale aanpak van het gehele tracé wordt onderkend door de Provincie. Daarom worden integrale alternatieven over de gehele lengte van het tracé tussen de A50 en A67 onderzocht. Het is niet wenselijk of voorzien om het project in deelgebieden uit te voeren. Dit komt mede doordat keuzes voor specifieke locaties invloed hebben op de betaalbaarheid en de effecten van het totale pakket aan maatregelen op de N279. Voor alle maatregelen op de N279 dient daarom één samenhangend ruimtelijk besluit voorbereid te worden.
7. Het project N279 Veghel-Asten streeft naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het is niet zo dat de ene of andere doelstelling meer gewicht heeft in de onderzoeken. Dat is aan Gedeputeerde Staten op basis van de beslisinformatie die onder meer via het MER en participatie naar voren komt. Uiteraard is het zo dat oplossingen die onvoldoende bijdragen aan bereikbaarheid, niet verkeersveilig zijn of niet voldoen aan wettelijke en provinciale normen rondom leefbaarheid en gezondheid, niet acceptabel zijn.
8. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven op de leefomgeving beoordeeld, zie ook het antwoord op hoofdpunt 11. De beoordeling begint met een analyse van de situatie zonder mitigerende of compenserende maatregelen, om een gelijkwaardige vergelijking te maken.

Vervolgens wordt bekeken welke optimalisaties mogelijk zijn en/of welke wettelijke maatregelen genomen moeten worden om de hinder te beperken, door middel van bron-, overdracht- of objectmaatregelen.

9. In de volgende fase worden de alternatieven op voorontwerp (VO) niveau uitgewerkt. Dit om te onderzoeken of alternatieven inpasbaar zijn maar ook om de ruimtelijke impact te bepalen. Tevens is dit nodig om alle milieuonderzoeken op het juiste niveau te kunnen uitvoeren en om kosten van de verschillende alternatieven te kunnen bepalen.
10. Aansluiting van de omleiding op de A50 valt binnen de scope van de planstudie. Hoe deze eruit komt te zien komt uit het onderzoek naar voren. Dit kan zowel een volledige aansluiting zijn of een combinatie van twee zogenaamde halve aansluitingen, ook de mogelijkheden van een directe verbinding van de N279 met de bedrijventerreinen in Veghel West wordt in het onderzoek meegenomen.
11. In de volgende fase worden de verschillende inrichtingen voor de kruising Morgenstraat/Hool ter plaatse van Keldonk onderzocht. Het onderzoek moet inzicht geven in het doelbereik en de effecten van de verschillende kruispuntvormen en is daarmee input voor de besluitvorming over welk kruispuntvorm wordt opgenomen in het voorkeursalternatief. Provincie gaat niet op voorhand mee in het verzoek van de gemeente Meierijstad om een ongelijkvloerse oeververbinding op te nemen in de scope van het project. Indien op basis van de beoordeling blijkt dat er geen ongelijkvloerse oplossing, met oeververbinding, nodig is ter plaatse van Keldonk kan de gemeente Meierijstad overwegen om, indien dit een harde voorwaarde is, het verschil te co financieren in het project N279 Veghel Asten. De Erpse brug is in beheer bij Rijkswaterstaat, daarmee is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de vervanging of reconstructie van de brug. Indien vanuit het project blijkt dat synergie bereikt kan worden door de vervanging van de Erpse brug te combineren met de reconstructie van de N279 wordt dit in samenspraak met Rijkswaterstaat opgepakt. Het onderzoek en de uitwerking van de kruising met de Morgenstraat en Hool in de volgende fase, moet uitwijzen hoe de ontwerpen elkaar raken en wat dit vraagt in de samenwerking. In het project N279 vindt intensieve afstemming plaats met regionale partners over de raakvlakken met de N279. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.
12. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en leefomgeving, en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming. Net als in de voorliggende fase is participatie een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. In het antwoord op hoofdpunt 9 leest u op welke manier de Provincie belanghebbenden, zoals bewoners, wijk- en dorpsraden en andere omgevingspartijen, betreft.
13. Provincie hanteert het BBMA model. Hierin worden alle ruimtelijke ontwikkelingen qua woningbouw- en arbeidsplaatsenontwikkeling meegenomen, mits dit voldoet aan het criterium vastgesteld beleid. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaalsprong Brainport. Tijdens de planperiode tot de vaststelling van het Projectbesluit actualiseert de Provincie het verkeersmodel waar nodig op de ontwikkelingen in de regio die vastgesteld beleid betreffen.
14. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven.

In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integrale onderdelen (inclusief kosten) deel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.

15. Provincie waardeert deze uitnodiging en wil de samenwerking met de gemeente Meierijstad graag intensiveren. Zo kunnen we samen een goed mobiliteitsnetwerk rondom Veghel realiseren, waarbij ieder de eigen verantwoordelijkheden voor zijn wegennet in beheer en in acht neemt en oog heeft voor elkaars belangen en ambities. In het MER worden zowel tracé overstijgende als locatiespecifieke effecten beschreven.
16. We kiezen ervoor om de maatschappelijke kosten en baten inzichtelijk te maken via een milieueffectrapport met een breed beoordelingskader en brede doelstelling met oog voor brede welvaart. Een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) is een methode om deze kosten en baten uit te drukken in geld (monetariseren). Dit is niet verplicht en lijkt voor de N279 niet geschikt als methode omdat 'zachte' belangen die moeilijk te monetariseren zijn daarmee onderbelicht blijven. De kosten worden wel met een SSK-raming in beeld gebracht.
17. Het financieel kader kan niet losgezien worden van het te selecteren voorkeursalternatief. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming. Het inzetten van restbudgetten in de gemeente Meierijstad is, gelet op de huidige budgetspanning niet mogelijk. Er zijn simpelweg geen restbudgetten beschikbaar of voorzien. Daarnaast is het niet de bevoegdheid van de gemeenteraad van Meierijstad om provinciale gelden op voorhand te alloceren binnen de gemeentegrenzen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 69 (6133848, 6133849) - Fietzersbond

Samenvatting

Indiener vraagt om een volwaardige geasfalteerde doorfietsroute aan te leggen aan de westkant van de Zuid-Willemsvaart, van Beek en Donk (kruising N615 bij Beekse brug) tot en met Veghel. Indiener geeft aan dat dit aansluit bij alternatief 1, dat de nadruk legt op verkeersveiligheid:

- Indiener geeft aan dat alle belangrijke utilitaire en recreatieve fietsroutes die de (toekomstige) N279 kruisen, ongelijkvloers dienen te worden uitgevoerd om barrièrewerking te voorkomen en de veiligheid en doorstroming te verbeteren.
- Indiener verzoekt bij de aanpak van de N279 rekening te houden met de handhaving of realisering van de ideale ligging van doorfietsroutes tussen gemeenten, bijvoorbeeld Helmond en Gemert-Bakel.
- Indiener verzoekt bij iedere (eventuele) nieuwe weg een bijbehorende fietsverbinding te realiseren.

Antwoord

In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER. Hieronder valt onder meer de uitwerking van een fietsverbinding over de corridor Veghel - Asten, waarbij wordt aangesloten op bestaande of geplande fietsverbindingen. De oversteekbaarheid van de N279 en het kanaal is daarbij tevens een aandachtspunt. Zo wordt specifiek gekeken naar de haalbaarheid van een fietstunnel ter hoogte van de Vonderweg. De ongelijkvloerse oversteken bij de Vlierdense Bosdijk/ Rijntjesdijk en Oostappensedijk worden versneld opgepakt, via een separate procedure als onderdeel van het project N279.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 70 (6133852, 6133853) - IVN Asten-Someren

Samenvatting

1. Indiener vraagt om meer aandacht te besteden aan de effecten op landschap en natuur. Indiener stelt dat de voorgestelde alternatieven de problemen voor flora en fauna verergeren:
 - De omleiding Dierdonk wordt als onverdedigbaar beschouwd, zowel vanuit mobiliteitsgegevens als vanwege de ingreep in natuur- en landschapswaarden, en is in strijd met het principe van infrastructuurbundeling.
 - Er wordt een gebrek aan aandacht voor versnippering gesignaleerd in de NRD, en het woord faunapassage komt slechts één keer voor.
 - Gezien de nabijheid van de Aa zou de noodzakelijke natuurcompensatie in het tussenliggende gebied moeten worden gerealiseerd, met speciale aandacht voor faunapassages op locaties waar beken worden gekruist.
2. De indiener geeft aan tegen uitbreiding van de aansluiting op de A67 met meer rijstroken te zijn, omdat 2x2-rijstroken de N279 zou laten fungeren als alternatief voor de A67 door de verkeer aantrekkende werking.
3. De indiener heeft een bijlage toegevoegd met een pleidooi om het lanenbestand langs de N279 tussen Boerdonk en Keldonk te handhaven, en verzoekt om deze punten mee te nemen in de verdere uitwerking.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. Het is inderdaad zo dat een omleiding rondom Dierdonk (alternatief 5) naar verwachting ingrijpende effecten heeft op natuur en landschapswaarden en andere milieuaspecten. In het MER worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht en worden de effecten op natuur en landschap in beeld gebracht. Onderdeel daarvan is een analyse naar natuur (versnippering) en wordt inzichtelijk gemaakt of en waar faunapassages nodig of gewenst zijn.
2. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en de Rochadeweg in Helmond.

In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

3. Met betrekking tot het lanenbestand langs de N279 tussen Boerdonk en Keldonk wordt in de volgende fase van het project specifiek gekeken naar de effecten van de alternatieven, waaronder het effect op ecologische- en cultuurhistorische waarde. Daarbij wordt bekeken welke maatregelen of optimalisaties in het ontwerp nodig zijn om deze effecten te mitigeren of compenseren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 71 (6133867, 6133868) - Stichting Middengebied

Samenvatting

1. Indiener heeft niet direct bezwaar tegen een omleiding om de westkant van Veghel. Naar het oordeel van indiener is het mogelijk de omleiding aan te leggen met minimale negatieve effecten op natuur, landschap en leefbaarheid, omdat het gebied voornamelijk een jong heideontginning betreft met weinig ecologische waarden. Indiener pleit voor een ruime omleiding met een aansluiting op de rotonde bij Boerdonk. Een grotere omleiding biedt kansen voor de regio om aansluiting te maken ter hoogte van Sint-Oedenrode.
2. Indiener geeft aan wederom in beroep te gaan bij de Raad van State indien er gekozen wordt voor een omleiding om Dierdonk. Er werd eerder door het projectbureau aangegeven dat alle uitgangspunten behaald werden bij aanpassen van het bestaande tracé.
3. Indiener wijst op problemen met de verkeerslichten bij de Beekse brug, die leiden tot congestie en sluipverkeer. Er wordt betoogd dat deze verkeerslichten het sluipverkeer faciliteren en dat de gemeente Laarbeek weigert om het probleem op te lossen, wat leidt tot meer sluipverkeer in de regio.
4. Indiener uit zijn zorg over een mogelijke aansluiting van de N279 op de Bakelseweg in Aarle-Rixtel. Dit zou leiden tot nieuwe knelpunten en meer sluipverkeer in de regio. Indiener is kritisch over de Quicksan uit 2017, die volgens hen niet serieus te nemen is wegens beneden de maat gehanteerde berekeningen en conclusies.

Antwoord

1. Een lange omleiding ten zuiden van Zijtaart met een aansluiting op de rotonde bij Boerdonk is niet kansrijk, mede vanwege de grote impact op het landschap door de lengte van het traject, de effecten op de leefomgeving en het beperkte doelbereik op bereikbaarheid door de lengte van de omleiding. Ten behoeve van de bereikbaarheid van Veghel zal ook de weg langs het kanaal behouden moeten blijven, waardoor over een lange lengte 2 wegen nodig zijn. Dit staat haaks op het beleid rondom zuinig ruimtegebruik.
2. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
3. De focus van het project N279 ligt primair op het oplossen van de knelpunten voor de N279, desondanks wordt er intensief afgestemd met de opgaven in het gebied en raakvlak projecten.

In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming. De problematiek rondom de Beekse brug wordt binnen de Provincie Noord-Brabant opgepakt binnen het project Regionale verkeersproblematiek Beekse brug (N615) en bevindt zich momenteel in de pre-verkenning.

4. Uit de analyse die in het kader van de N279 is uitgevoerd naar de mogelijk oplossing om de Bakelseweg bij Aarle-Rixtel aan te sluiten op de N279, blijkt deze voor de doelen van het project niet direct meerwaarde heeft. Wel blijkt uit de verkeersberekeningen dat een dergelijke aansluiting mogelijk een positief effect kan hebben op de problematiek op de N615/Beekse brug. Om die reden wordt deze oplossingsrichting niet verder onderzocht in het kader van de N279. Een mogelijke (extra) oost-verbinding ter hoogte van Aarle-Rixtel is aan het project pre-verkenning voor de Regionale verkeersproblematiek Beeksebrug (N615) meegegeven om daar verder op te pakken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 72 (6133911)

Samenvatting

De indiener geeft aan dat de komst van een (onnodig) onderzoek naar een omleiding om Dierdonk heen weer langer in onzekerheid plaatst. De eerdere periode van onzekerheid heeft jaren geduurd, en de mogelijke aanleg van een weg in de nabijheid maakt het verkrijgen van vergunningen onzekerder, wat de toekomstgerichte bedrijfsvoering bemoeilijkt.

Antwoord

Wij begrijpen dat de afgelopen periode en ook de komende periode met nadere onderzoek naar een omleiding onrust veroorzaakt. We vinden dit oprecht vervelend voor de betrokkenen, maar vinden het ook belangrijk om de verschillen in effecten op de leefbaarheid en leefomgeving tussen de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding zorgvuldig in beeld te brengen, zodat zorgvuldige besluitvorming kan plaatsvinden. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 73 (6133958)

Samenvatting

De indiener ervaart al geluid-, verkeers- en fijnstofoverlast in Rijpelberg en is tegen de uitbreiding naar 2x2-rijstroken. De indiener vraagt om gehoord te worden in dit bezwaar en benadrukt dat de leefbaarheid voor stad, dorp en natuur moet worden gehoord, waarbij bereikbaarheid niet ten koste van gezondheid mag gaan.

Antwoord

In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond.

In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 74 (6134423, 6134424)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 75 (6134434)

Samenvatting

1. Indiener stelt dat de participatie, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het Participatierapport N279, niet kan worden gezien als een omgevingsdialoog in latere fases van het proces. Betrokkenen hebben onvoldoende informatie om een goed onderbouwde bijdrage te leveren, vooral met betrekking tot alternatief 4, waarover onduidelijkheid bestaat. Indiener verzoekt om duidelijkheid over hoe en wanneer een daadwerkelijke omgevingsdialoog zal plaatsvinden, evenals welke aanvullende informatie beschikbaar wordt gesteld voor betere participatie.
2. In de paragrafen 2.4 en 3.5 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden effecten van geluidsoverlast, stikstof en fijnstof besproken, maar de impact van alternatief 4, op omliggende dorpen en buurtschappen (zoals Eerde), wordt niet duidelijk benoemd. Bewoners nabij de A50 ervaren al hinder van fijnstof en geluidsoverlast, en de indiener vreest dat deze belasting met de omleiding van de N279 naar de A50 naar omliggende dorpen en buurtschappen zal verplaatsen in plaats van oplossen. Er wordt verzocht om een aanvullende analyse van de effecten van alternatief 4 op de omliggende kernen.
3. In paragraaf 9.5 van de Notitie Kansrijke Alternatieven wordt alternatief 1 als financieel haalbaar gepresenteerd, met de minste milieuproblemen en impact op natuur en leefbaarheid. De indiener vraagt waarom dit alternatief niet als voorkeursalternatief is aangemerkt, ondanks het voldoen aan de financiële kaders en het minimaliseren van negatieve effecten.

Antwoord

1. Het Participatierapport N279 (april 2025) beschrijft de participatie die plaatsgevonden heeft in de fase vanaf start project (kennisgeving) tot vaststellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Mede op basis van de inbreng uit de participatie is tot de vijf alternatieven gekomen die de komende fase nader onderzocht worden in een MER. Met als doel tot een voorkeursalternatief te komen dat uitgewerkt wordt in een Projectbesluit. Het is zeker niet zo dat met het doorlopen van het participatieproces van de afgelopen periode de omgevingsdialoog afgerond is. In de volgende fase blijft de dialoog met bewoners, lokale gemeenschappen, ondernemers, etc. een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. In het antwoord op hoofdpunt 9 leest u op welke manier de Provincie belanghebbenden, zoals bewoners, wijk- en dorpsraden en andere omgevingspartijen, betreft.
2. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het

onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. Uw verzoek om een aanvullende analyse te doen van de effecten op de buurtschappen nabij de A50 in Eerde maakt daarmee onderdeel uit van de activiteiten in de volgende fase van het project en biedt input voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. De door u benoemde zorgpunten maken onderdeel uit van het beoordelingskader voor deze analyse.

3. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Een directe keuze voor een voorkeursalternatief zoals alternatief 1 is niet mogelijk omdat alternatieven volgens Nederlandse en Europese wet- en regelgeving eerst in een MER onderzocht moeten worden. Dat onderzoek moet nog plaatsvinden. Daarnaast vinden we het ook niet wenselijk omdat een goede analyse van de verschillende alternatieven bijdraagt aan een zorgvuldig, transparant en goed onderbouwd besluit.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 76 (6134437)

Zie zienswijze 75 punt 2 en 3

Zienswijze 77 (6134468, 6134469) - IVN Asten - Someren

Samenvatting

Indiener wijst op de aanpassing van de weg in alternatieven 1 en 2 naar 2x1 rijstroken, maar merkt op dat het wegdek 1 à 2 meter breder moet worden om de middenstrook te realiseren:

- De indiener uit zorgen over de schade aan 20 oude bomen in de nabijheid van het wegdek; om deze bomen te behouden, is verplaatsing noodzakelijk, vergelijkbaar met eerdere gevallen in Someren.
- Bij het project moeten ook de beschermwaardige bomen langs de N279 tussen Boerdonk en Keldonk worden ontzien. Deze bomen hebben een hoge beschermingswaarde vanwege hun formaat, historische en landschappelijke betekenis.
- Er zijn ongeveer 25 bomen in het zuidelijke gedeelte van het traject met diameters van 2 tot 3,5 meter, die in een goede gezondheid verkeren en deel uitmaken van het Landelijk Register Monumentale Bomen.

Antwoord

Met betrekking tot het lanenbestand langs de N279 tussen Boerdonk en Keldonk wordt in de volgende fase van het project specifiek gekeken naar de effecten van de alternatieven, waaronder het effect op natuur. Daarbij wordt bekeken welke optimalisaties in het ontwerp of maatregelen nodig zijn om deze effecten te mitigeren of compenseren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER. De aangedragen informatie over beschermenswaardige bomen nemen we mee in de analyse in het MER.

Zienswijze 78 (6134652, 6134653) - Dorpsraad Boerdonk

Samenvatting

1. Indiener uit zorgen over de mogelijkheid van verhoogde geluidsoverlast voor de kern Boerdonk bij alle kansrijke initiatieven, omdat de windrichting vaak zuid/zuidwest is:

Indiener wenst graag een nulmeting van het huidige verkeer om het startpunt duidelijk te maken.

- Indiener heeft lichte voorkeur voor bomen als geluidswal.
2. Indiener wil dat de N279 op maaiveldhoogte blijft, vanwege de zichtbaarheid van het landschap en de verwachte geluidsoverlast bij viaductvarianten voor de kern Boerdonk. Indiener wenst voor verkeer richting Beek en Donk en Boerdonk verdiepte op- en afritten bij de rotonde van Boerdonk.
 3. Indiener verzoekt goede ontsluiting van Boerdonk richting Beek en Donk voor al het wegverkeer, met name voor fietsers en landbouwverkeer.
 4. Indiener verzoekt om onderzoek uit te voeren naar de afwikkeling van fiets- en agrarisch verkeer bij een 2x2-wegprofiel, met inachtneming van de huidige verkeersbewegingen op de parallelweg (Bosscheweg) en Kanaaldijk. Indiener spreekt zijn voorkeur uit voor het gebruik van het bestaande tracé Kanaaldijk.
 5. Indiener geeft aan goede afwikkeling van verkeer naar en van de N279 belangrijk is, met als doel sluiproutes door woonkernen te voorkomen.

Antwoord

1. Voor het bepalen van de verkeerssituatie wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de Provincie Noord-Brabant (BBMA). Voor dit project wordt het model project specifiek gemaakt en gekalibreerd met verkeerstellingen. Voor de onderzoeken in het MER worden zowel het basisjaar (huidige situatie), als een referentiejaar (toekomstige situatie in 2040 zonder maatregelen op de N279), als de verschillende alternatieven in 2040 in beeld gebracht. Deze verkeerscijfers bieden de basis voor de verdere analyse van de milieueffecten. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefomgeving en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming. Uw voorkeur voor bomen als geluidscherm wordt bij uitwerking van deze maatregelen ook onderzocht, waarbij de ervaring is dat bomen minder geluidsreducerend zijn als een geluidscherm.
2. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. Daarbij worden de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. Voor Boerdonk wordt zowel gekeken naar ongelijkvloerse als gelijkvloerse oplossingen, met verschillende inrichtingsvormen, waaronder een N279 op maaiveld en de Bosscheweg/Middenweg eronderdoor. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe de uitwerking van de locatiespecifieke maatregelen meegenomen worden in het vervolgonderzoek en in het MER.
3. Wij erkennen het doorstromingsknelpunt op de rotonde N279/Bosscheweg in de huidige situatie en zeker richting de toekomst, dat zeer bepalend is voor een goede ontsluiting van Boerdonk richting Beek en Donk. Naast gelijkvloerse oplossingen behoort ook een ongelijkvloerse aansluiting tot de kansrijke alternatieven op deze locatie. In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt. Ook de ontsluiting van fietsers en landbouwverkeer wordt in de uitwerking meegenomen.

4. In de afgelopen fase is in het participatieproces afstemming geweest met de agrarische partijen om inzicht te krijgen in de huidige situatie en hun wensen en ideeën voor de toekomst. De landbouwsector uitte bezorgdheid over de barrièrewerking van de N279, voor landbouwverkeer en de impact van de maatregelen op de N279 op oversteekpunten en toegangswegen. Vanuit de sector is de behoefte aan voldoende veilige en brede wegen, bruggen en onderdoorgangen ten behoeve van de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van landbouwpercelen uitgesproken. Het is wenselijk dat landbouwverkeer fysiek wordt gescheiden van fietsers, bij voorkeur via parallelwegen. In de volgende fase blijven we in gesprek met de agrarische sector en nemen wij de wensen en ideeën mee bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen.
5. Het voorkomen van sluiproutes, door een goede afwikkeling van en naar de N279, is een van de doelstellingen van het project. Uit de eerste verkeersberekeningen blijkt dat capaciteitsuitbreiding van de N279 leidt tot een betere bereikbaarheid van de omliggende kernen en een vermindering van sluiproutes. Deze bevindingen hebben bijgedragen aan het tot stand komen van de kansrijke alternatieven en worden in de volgende fase verder onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 79 (6134829)

Samenvatting

Indiener geeft aan het niet eens te zijn met de verbreding van de weg.

Antwoord

In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond als ook het behouden van een 2x1 weg. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 80 (6134867, 6134869) - Stichting Gezond Leefmilieu Helmond

Samenvatting

1. Indiener stelt dat met alle gekozen varianten de bewoners van Helmond (met name Dierdonk en Helmond Noord) en Veghel worden blootgesteld aan ernstige gezondheidsrisico's. Indiener heeft het gevoel dat enkel gekeken is naar verbetering in doorstroming en veiligheid, waarbij concessies worden gedaan ten koste van de gezondheid van tienduizenden inwoners. Er wordt gepleit voor een oplossing die de gezondheid en leefbaarheid van inwoners vooropstelt door verkeer over meerdere tracés te verdelen. Indiener heeft met figuren zijn standpunt onderbouwd.
2. Indiener pleit voor twee 2x1-rijbanen met hun eigen bestemmingsverkeer in plaats van alle verkeer over één 2x2-rijbanen af te handelen en daarmee de druk te spreiden. Met het gevolg dat verkeer naar

het oosten (Helmond-Deurne-Venray) wel weer over 2x1 rijstroken moet, waardoor er extra belasting ontstaat en ook weer een tracé uitbreiding naar 2x2-rijstroken nodig is. Daarbij pleit de indiener onder meer voor:

- a. Indieneer stelt een aantal nieuwe tracés voor. Zo stelt indieneer voor om een nieuw tracé ten oosten van Veghel aan te leggen van de N279 naar de A50 afrit 12 Veghel-Noord en ter hoogte van Boekel aan te sluiten op de N605 en vervolgens te vervolgen richting N272. De N279 wordt via de N272 verbonden met de N605. En de N277 wordt vanaf aansluiting N270 tot aan A67 opgewaardeerd naar 2x2-rijstroken.
3. De indiener stelt dat de studie-variant bij Veghel (de omleiding alternatief 4) duur is vanwege de aanleg van een brug over het kanaal en de aanleg van een weg door industrie.

Antwoord

1. In de NRD is een probleemanalyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de opgaven op gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Uit deze analyse in paragraaf 2.4.3 van de NRD blijkt dat gezondheid op enkele locaties een knelpunt vormt. Bij de ontwikkeling van de alternatieven is rekening gehouden met deze knelpunten door het beperken van de verkeersaantrekkende werking of door andere routes (omleidingen) te verkennen. Ook in de vervolgfase blijft gezondheid een belangrijk aandachtspunt als onderdeel van de ambitie leefbaarheid. In het MER wordt objectief in beeld gebracht welke en hoeveel inwoners positief of negatief beïnvloed worden in de verschillende alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 12 leest u op welke manier rekening gehouden wordt met het inwoneraantal in de effectbeoordeling en vergelijking van de alternatieven en in de besluitvorming.
2. De suggestie om verkeer te spreiden over meerdere tracés valt niet binnen de scope van het project, omdat dit niet aansluit bij de functie van de N279 als robuuste rand in het netwerk conform het Beleidskader Mobiliteit van de Provincie. Door in te zetten op een robuuste rand heeft de Provincie het doel om verkeersstromen en economische functies aan de rand van een stedelijk gebied te concentreren. Met als effect het beperken van de verkeersdruk, behouden van de leefbaarheid, het sturen op ruimtelijke ordening, het versterken van de bereikbaarheid en beter benutten van bestaande infrastructuur. Op deze manier wordt het verkeer gericht gestuurd van de kernen en bundelroutes via vaste, sterke assen van de robuuste rand naar het rijkswegennet. De N279 vervult de functie van robuuste rand in het verkeersnetwerk tussen 's-Hertogenbosch en Asten, en is van groot belang voor de bereikbaarheid van zowel woningen als economische centra in de regio. Er is geen nut en noodzaak voor een volledige verlegging van de N279 of opwaardering van andere parallelle routes om de knelpunten op de N279 op te lossen. Het aanleggen van nieuwe wegen over grote afstanden brengt grote effecten met zich mee op aspecten zoals natuur en landschap en staat haaks op het beleid rondom zuinig ruimtegebruik. Waarbij de N279 in alle gevallen een belangrijke functie blijft behouden vanwege de nabijgelegen economische centra en woonkernen.

Specifiek sub antwoord a

Uit de verkeersanalyse blijkt dat een redelijk groot deel van het verkeer dat in zuidelijke richting rijdt afslaat ter hoogte van De Amert (circa 17 %) en in mindere mate ter hoogte van de N.C.B.-laan en de Rembrandtlaan (beide circa 12 %). Een relatief klein deel van het verkeer slaat af ter hoogte van de Zuidkade (circa 4 %). Het overige percentage (55 %) slaat niet af naar Veghel en rijdt in zuidelijke richting verder over de N279. Veel van dit verkeer heeft een bestemming langs de N279.

Circa 10 % van het verkeer heeft geen bestemming langs de N279 en rijdt door op de A67 richting Venlo. Dit wordt gezien als doorgaand verkeer. Van het verkeer op de N279 uit de richting van Keldonk richting het noorden rijdt meer dan de helft (circa 60 %) door op de N279 richting 's-Hertogenbosch. Ongeveer 12,5 % rijdt de A50 op richting Arnhem. Het aandeel verkeer uit de richting van Keldonk dat de A50 oprijdt richting Eindhoven is een stuk kleiner (circa 3,5 %). Bijna een kwart van het verkeer (circa 20 %) uit de richting van Keldonk slaat af ter hoogte van de Rembrandtlaan. Het resterende aandeel afslaand verkeer is qua omvang beperkt en verspreid zich over De Amert, de N.C.B.-laan en de Zuidkade.

Specifiek sub antwoord b - oostelijke omleiding Veghel

Uw voorstel voor het aansluiten van de N279 op de A50 afrit 12 Veghel-Noord is in de studie verkend als een zogeheten 'oostelijke omleiding Veghel'. Het door u voorgestelde tracé is niet wenselijk omdat hier de autonome ontwikkeling van de uitbreiding van de woonwijk Veghel Buiten Noordoost plaatsvindt. Het tracé van de omleiding dient daarom ten oosten van het bosgebied en tevens waterwinlocatie te lopen. We zien dat slechts 15 % van het verkeer van de N279 richting de A50 Noord rijdt, terwijl 60 % doorrijdt over de N279 richting 's-Hertogenbosch (of vice versa). Bij een volwaardig alternatief voor de N279 moet de oostelijke omleiding aansluiten op de N279 Noord, daarmee ontstaat een te lang verschil in lengte tussen de oostelijke omleiding en de route rechtdoor (17,5 km versus 6 km), waardoor verkeer alsnog de route rechtdoor blijft kiezen. Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat de realisatie van een oostelijke omleiding onvoldoende bijdraagt aan de doelstellingen voor de N279. Zie voor een verdere onderbouwing de 'notitie kansrijke alternatieven (NKA)' in de projectbibliotheek op www.brabant.nl/N279.nl.

3. Alle alternatieven door Veghel bevatten kostbare elementen. Alternatief 4 met (diverse varianten voor) een omleiding Veghel kent forse kosten. Afhankelijk van de variant liggen de kosten bij een variatiecoëfficiënt van 50 % tussen de circa 200.000 EUR en 650.000 EUR voor alternatief 4. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 81 (6134903) - Dorpsraad Ommel

Samenvatting

Indiener geeft aan dat de zienswijze van de gemeente Asten over 2x2-rijstroken niet is ingediend namens Ommel en dat deze niet wordt ondersteund door de Dorpsraad van Ommel. Indiener pleit voor kansrijk alternatief 1, omdat dit alternatief:

- Geen aanzuigende werking op het verkeer heeft.
- Niet zorgt voor een nog groter knelpunt bij de aansluiting op de A67 en de kruising Deurneseweg.
- De leefbaarheid van Ommel niet verder onder druk brengt.

Antwoord

Provincie neemt kennis van de opmerking met betrekking tot de zienswijze van gemeente Asten. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen.

En daarnaast om te bepalen hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om de effecten te verkleinen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 82 (6134985)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 83 (6134991, 6134992)

Samenvatting

1. Indiener geeft aan dat de afgelopen vier jaar grote onzekerheid heeft veroorzaakt door de voorgestelde omleiding, en vraagt om respect voor de mensen die betrokken zijn bij de aanpak van de N279.
2. Indiener maakt bezwaar tegen het 'ontwerpbesluit' de omleiding van de N279 om Dierdonk (alternatief 5) en uit de volgende zorgen over de effecten op leefomgeving, natuur en duurzaamheid:
 - De omleiding brengt onacceptabele schade toe aan de natuur, leefomgeving en duurzaamheid.
 - Onbegrip heerst over het feit dat de omleiding wordt onderzocht, ondanks dat deze als 'niet kansrijk' is omschreven, terwijl onderzoek naar de omleiding veel geld kost.
 - Een volledige omleiding wordt niet als nodig gezien, omdat optimalisatie van het huidige tracé verbetering van de doorstroming biedt met minder impact op de leefomgeving. Gepleit wordt voor innovatieve alternatieven, zoals slimme verkeersmanagementsystemen.
 - Op meerdere plekken kruist de omleiding waardevolle natuurgebieden, in strijd met gemeentelijke bestemmingsplannen die deze gebieden willen beschermen. Gevraagd wordt om duidelijkheid over de natuurcompensatie.
 - De hoge kosten van het onderzoek naar een 'niet kansrijk alternatief'.
 - De indiener verzoekt gelijke milieunormen toe te passen als die voor de agrarische sector gelden.
3. De indiener stelt dat voor bewoners aan de Heikantseweg een grote negatieve impact wordt verwacht bij alternatief 5, maar de milieueffectrapportage (MER) biedt geen specifieke beoordeling van de cumulatieve gevolgen van geluids- en luchtvervuiling.

Antwoord

1. Wij begrijpen dat de afgelopen periode en ook de komende periode met nadere onderzoek naar een omleiding onrust veroorzaakt. We vinden dit oprecht vervelend voor de betrokkenen, maar vinden het ook belangrijk om de verschillen in effecten op de leefbaarheid en leefomgeving tussen de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding in beeld te brengen ten behoeve van de besluitvorming. In onze aanpak vinden we het van belang dat partijen respectvol met elkaar omgaan. We zetten als provincieteam in ieder geval in op een respectvol proces richting

projectbesluit. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé, als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

2. Alternatief 5 is geen ontwerpbesluit, maar één van de te onderzoeken alternatieven. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Daarbij worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. Effecten worden geanalyseerd en beoordeeld volgens de wetenschappelijke inzichten en daarbij gespiegeld aan geldende normen en advieswaarden die gelden voor de betreffende functies. Deze normen en advieswaarden zijn voor wegen anders als voor de agrarische sector.
3. De effecten van alternatief 5 op bewoners aan de Heikantseweg worden in het MER in beeld gebracht, net als voor de andere alternatieven en andere locaties langs de N279. Daarbij worden de cumulatieve gezondheidseffecten in beeld gebracht via een berekening van de milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) zoals opgenomen in het beoordelingskader in hoofdstuk 5 van het MER.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 84 (6135000)

Samenvatting

Indiener spreekt zijn zorgen uit voor alternatief 4 en de verschillende varianten die nog worden onderzocht en de breedte van het zoekgebied. Indiener ervaart dat de betrokkenheid van bewoners in Veghel en in het zoekgebied van de omleiding onevenredig is. Indiener vraagt zich over een aantal punten specifieke af hoe hier mee om wordt gegaan:

1. Worden de vier geplande windmolens ook in het onderzoek meegenomen, gezien de al bestaande overlast?
2. Hoe wordt de gezondheidstoestand en welbehagen van de bewoners van de Grootdonkweg en Eerde meegenomen, de focus lijkt nu te liggen op Veghel?
3. Hoe wordt de geluidsoverlast van met name alternatief 4, variant 1 onderzocht en hoe wordt hierbij rekening gehouden met het geluid dat weerkaatst op de geluidschermen van de A50?
4. Komt er een goede ontsluiting voor bewoners Grootdonkweg en landbouwverkeer bij doorsnijding?
5. Hoe worden de effecten onderzocht die deze omleiding heeft op het weidevogelgebied tussen A50 en Eerdse Baan?
6. Wat gebeurt er met de aanwezige dassen (burchten), reeën, wild zwijnen etc. die in het gebied foerageren?
7. Wat zijn de gevolgen voor de ecologische verbindingszone over het voormalige Duitse lijntje?

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en

hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Ten aanzien van uw vragen over specifieke punten:

1. Deze vier windturbines behoren tot de autonome ontwikkeling. Het project N279 houdt rekening met de komst van de turbines. Zie project Veghel Win(d)t op blz. 57 van de NRD.
2. Effecten op deze bewoners en ander bewoners in de omgeving van alternatieven worden op een gelijkwaardige manier onderzocht in het MER. Zie hiervoor hoofdstuk 5 van de NRD.
3. Geluidoverlast wordt onderzocht door een geluidmodel op te bouwen en geluidberekeningen uit te voeren. Zie tabel 5.3 van de NRD voor meer informatie. Afhankelijk van de verandering van geluidsniveaus is te bepalen hoeveel de hinder toe- of afneemt. In het model worden diverse kenmerken meegenomen, zoals als de bodemabsorptie (hardheid ondergrond) en objecten in de omgeving.
4. De effecten van de plannen op ontsluiting (bereikbaarheid) van (landbouw) percelen worden per alternatief nader beschouwd in de volgende fase. Hierbij zal afhankelijk van het te kiezen Voorkeursalternatief nader uitgewerkt dienen te worden wat de effecten voor bereikbaarheid en landbouwverkeer zijn. Ook voor het onderliggend wegennetwerk zoals de Grootdonkweg.
5. Effecten op (weide)vogels worden in beeld gebracht in het MER. Het is niet precies duidelijk op welk gebied indiener doelt.
6. Effecten op deze (en andere) plant- en diersoorten worden geanalyseerd in het MER.
7. Deze effecten van het doorsnijden van deze ecologische verbindingzone wordt in het MER onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 85 (6135013, 6135014)

Samenvatting

1. Indiener is tegen de verbreding van de N279 ter hoogte van de oostzijde (Rijpelberg) in Helmond en pleit voor optimalisatie van het huidige tracé zonder verbreding naar 2x2-rijstroken, omdat:
 - Dit een evenwichtige benadering biedt tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, omdat analyses aantonen dat er geen structurele filevorming is en knelpunten efficiënter kunnen worden aangepakt met verbeterde rotondes en slimme verkeerslichten.
 - Het huidige budget ontoereikend is voor een verbreding, waardoor optimalisatie binnen het bestaande profiel realistischer is en ruimte biedt voor maatwerkoplossingen.
2. Indiener wijst op de ernstige leefbaarheidsproblemen in Rijpelberg door gezondheidsrisico's van een recyclingbedrijf en hoge fijnstofuitstoot, die verder toenemen bij uitbreiding van de N279. Indiener geeft aan dat extra maatregelen nodig zijn om bewoners van Rijpelberg te beschermen tegen verkeersoverlast, zoals geluidswerende voorzieningen, vergroening van bufferzones en duurzame mobiliteitsinitiatieven.
3. De indiener pleit voor een duurzame en toekomstgerichte oplossing, waarbij investeringen in slimme verkeersoplossingen, fietssnelwegen en openbaar vervoer meer maatschappelijke baten opleveren dan een verbreding die uitnodigt tot meer autoverkeer.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond.
In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen. Ook kosten in relatie tot het budget worden in dit onderzoek en de uiteindelijke besluitvorming meegenomen. In hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.
2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
3. In de volgende fase worden ook multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 86 (6135024, 6135025)

Samenvatting

Indiener wil een zienswijze indienen tegen de omleiding bij Helmond (alternatief 5) en pleit ervoor om de N279 te behouden op de huidige locatie en deze uit te breiden naar 2x2-rijstroken, zoals oorspronkelijk in de jaren '80 door lokale en provinciale overheden is gepland. Als argumenten hiervoor benoemd indiener:

- Dat de omleiding als niet kansrijk is beschouwd, omdat deze verkeerskundig hetzelfde effect heeft als een extra rijstrook op het bestaande tracé.
- Dat de omleiding financieel onvoordelig is omdat er een nieuwe weg aangelegd en grond aangekocht moet worden, terwijl het bestaande tracé al voorbereid is op een mogelijke verbreding.
- Dat de lange omleiding aanzienlijke schade toebrengt aan natuur en cultuur, terwijl daar recentelijk in is geïnvesteerd.
- Dat de wijk Dierdonk altijd gescheiden blijft van de stad Helmond door de Zuid-Willemsvaart, ongeacht de variant.
- Dat het onterecht is dat voor een niet-kansrijke variant onderzoek wordt gedaan.
- De langdurige discussie en investering van belastinggeld in rapporten en vergaderingen zonder daadwerkelijk resultaat, terwijl de overheid bij uitkopen voor privépersonen of bedrijven strikter is in het verantwoord besteden van belastinggeld.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé, inclusief een uitbreiding met

2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg in Helmond, als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 87 (6135141, 6135142)

Samenvatting

1. Indiener dient een zienswijze in tegen alternatief 5. Indiener geeft aan dat het alternatief recht over het bedrijfsterrein loopt, waardoor het bedrijf moet stoppen met de werkzaamheden. Hierdoor verliest de indiener zijn inkomsten en het woonhuis. Daarnaast voelt de indiener zich geconfronteerd met een existentiële bedreiging voor het gezinsbedrijf. Indiener geeft aan om heroverweging voor alternatief 5, met als uitgangspunt het voorkomen van directe bedrijfsbeëindiging en persoonlijk leed. Daarnaast draagt indiener de volgende argumenten aan:
 - Het bedrijf en bijbehorende woning vormen het pensioen; jarenlang is geïnvesteerd, hard gewerkt en veel toewijding getoond om financiële zekerheid voor de toekomst te waarborgen.
 - Er is geen reële kans om elders een vergelijkbare bedrijfs- en woonsituatie op te bouwen.
 - De oudedagsvoorziening dreigt hierdoor te verdwijnen.
 - Het wordt onacceptabel en onrechtvaardig dat het levenswerk bedreigd wordt, zonder passende financiële of maatschappelijke compensatie.
2. Indiener geeft aan afgescheept te worden met een lage schadeloosstelling bij opkoop of onteigening door de Provincie, zoals in 2017 ook is gebeurd.

Antwoord

1. Wij begrijpen dat de afgelopen periode en ook de komende periode met nadere onderzoek naar een omleiding onrust veroorzaakt. We vinden dit oprecht vervelend voor de betrokkenen, maar vinden het ook belangrijk om de verschillen in effecten op de leefbaarheid en leefomgeving tussen de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding in beeld te brengen, zodat zorgvuldige besluitvorming kan plaatsvinden. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
2. Met betrekking tot een eventuele schadeloosstelling geldt het volgende: wanneer de Provincie overgaat tot aankoop om onteigening te voorkomen, wordt de hoogte van de schadeloosstelling bepaald op basis van redelijkheid en objectieve maatstaven, conform de geldende wet- en regelgeving en bijbehorende jurisprudentie. Hiervoor schakelt de Provincie externe taxateurs in. De partij van wie de Provincie de benodigde grond, woning of bedrijf wil kopen, kan zich laten bijstaan door een deskundige die bekend is met deze gang van zaken. De kosten voor deze bijstand wordt door de Provincie vergoed op basis van de dubbele redelijkheidstoets en conform het Rijkswaterstaatstarief.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 88 (6135158)

Samenvatting

1. Indiener maakt bezwaar tegen het verbreden van de N279 naar 2x2-rijstroken ter hoogte van Berkendonk. De N279 loopt dicht langs huizen, waarmee de natuur, leefbaarheid en gezondheid op het spel staat. Indiener wijst op de al aanwezige fijnstof en geluidsoverlast en vreest dat meer verkeer deze situatie verergert.
2. Indiener verzoekt om serieus te kijken naar een grote omleiding buitenom Berkendonk.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel de alternatieven op het bestaande tracé als een omleiding direct om Dierdonk worden meegenomen in het onderzoek. Ook leest u waarom andere omleidingen ten oosten van Helmond, waaronder een lange omleiding om Berkendonk, niet verder worden onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 89 (6135218)

Samenvatting

1. Indiener maakt bezwaar tegen kansrijk alternatief 4 (omleiding Veghel) en draagt hiervoor de volgende onderbouwing aan:
 - Zorgen over de impact van alternatief 4 op het dorp Eerde en omliggende buurtschappen, vooral met betrekking tot leefomgeving, gezondheid, natuurlandschap en leefbaarheid.
 - De omleiding van de N279 door het Wijboschbroek en het buitengebied van Eerde heeft negatieve gevolgen voor de natuur en de gezondheid van de bewoners, en meer overlast van geluid en fijnstof.
 - Gevreesd wordt voor isolatie van bewoners doordat het dorp wordt ingesloten door de A50 en N279.
 - Het gevoel leeft dat de belangen van Eerde, het Wijboschbroek en Zijtaart geofferd moeten worden voor de belangen van Veghel, de industrie en het verkeer.
2. Indiener wijst erop met de komst van de A50 (mondeling) beloofd is dat de grens van bebouwing bij Eerde zou blijven zoals hij toen was. Met dit plan wordt aan deze afspraken voorbij gegaan.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden

meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. De effecten worden objectief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 12 leest u op welke manier rekening wordt gehouden met onder andere inwoneraantal en omvang van het effect bij de beoordeling en afweging van de alternatieven.

2. U verwijst naar een afspraak die er zou zijn tussen u en de gemeente over dat er nooit gebouwd zou mogen worden tussen de Eerde en de A50. Die afspraak is bij ons niet bekend. In het GS-besluit van de Provincie ten aanzien van het bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel' uit 1996 zijn door de Provincie opmerkingen gemaakt over mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied tussen de A50 en Eerde. Kort samengevat, heeft de Provincie in die passage destijds aangegeven dat in het geval van nieuwe ontwikkelingen die ten nadele van het woon- en leefklimaat van Eerde zouden kunnen strekken, de Provincie dat gegeven zwaar laat wegen. Het betreft een besluit van bijna 30 jaar terug, waarbij de rol van Provincie een andere was dan in de huidige situatie. We begrijpen echter de zorg, en zullen in de alternatievenafweging voor de N279 het belang voor wat betreft het woon- en leefklimaat van Eerde waarnaar wordt verwezen zorgvuldig meewegen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 90 (6135221)

Samenvatting

Indiener is tegen het verbreden van de N279 naar 2 rijstroken per rijrichting ter hoogte van Berkendonk en draagt hiervoor de volgende onderbouwing aan:

- Het oosten van Helmond is al zwaar belast door industrie, de mogelijke heropening van vliegbasis de Peel en geluidsdruk door evenementen.
- De verbreding vormt een direct gezondheidsrisico voor bewoners van Helmond Rijnberg door nabijheid van woningen en verhoogde geluids- en uitstootvervuiling, de huidige N279 brengt al gezondheidsrisico's met zich mee.
- Uitbreiding van de N279 zal negatieve impact hebben op de woningwaarde in de omgeving.
- De verbreding zal leiden tot een significante toename van verkeer, voornamelijk vrachtverkeer, wat de situatie voor bewoners onaanvaardbaar maakt.

Antwoord

In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 91 (6135223) - Dorpsraad Wijbosch en Stichting Handen af van Wijboschbroek

Samenvatting

1. Indiener maakt bezwaar tegen een omleiding van de N279 om Veghel, deels ten westen van de A50 en ten zuiden van de Zuid-Willemsvaart en door 'Natte Natuurparel' het Wijboschbroek. Hiervoor draagt indiener de volgende onderbouwing aan:
 - Het zoekgebied voor 'kansrijk alternatief 4' ligt binnen het Natuurnetwerk Nederland en historische groenstructuren.
 - Het Wijboschbroek is een belangrijk natuurgebied met unieke leembossen, waarvan de waarde al vaak is aangetoond in diverse milieueffectrapportages.
 - De Provincie Noord-Brabant heeft een groenblauwe mantel ontwikkeld ter bescherming van de ruimtelijke structuur, waarin het Wijboschbroek een specifieke beschermingsstatus heeft.
 - Het MER kan overbodig zijn, omdat een omleiding het natuurgebied zou vernietigen, tegelijkertijd kan een MER bijdragen aan de bewustwording bij betrokken partijen. Het behoud van natuur en een gezond leefklimaat in de kleine kernen is essentieel, een goed uitgevoerde MER hieraan kan bijdragen.

Verder zijn de volgende opmerkingen door indiener gemaakt met betrekking tot de rol van de gemeente Meierijstad:

2. De voorkeur van de gemeente Meierijstad voor 'kansrijk alternatief 4' ziet indiener niet zo, maar is wel blij dat daarbij een amendement is aangenomen dat de omleiding niet door het Wijboschbroek mag lopen.
3. Indiener vindt dat de gemeente duidelijkheid moet geven over de impact van hun verkeersplan op de alternatieven, wat prioriteit moet hebben in de MER. Daarbij benadrukt indiener dat het MER N279 ook de gevolgen voor het gemeentelijke wegennet in Veghel moet onderzoeken, inclusief de impact op woongebieden in de omgeving.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe het MER en de onderzochte effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
2. We zijn ons ervan bewust dat de omleiding Veghel een nog nader te bepalen impact heeft op het Wijboschbroek. Gezien de status en waarde van dit gebied, moet aantasting waar mogelijk voorkomen worden zoals ook vanuit het amendement is ingebracht. Indien een omleiding rondom Veghel onoverkomelijk is, moet om het doorgaand verkeer naar Den Bosch te leiden een directe aansluiting op de N279 Noord gerealiseerd worden. Deze verbindingsweg zorgt naar alle waarschijnlijkheid altijd voor een geringe aantasting van het Wijboschbroek. In de uitwerking is extra aandacht voor een goede inpassing van deze verbindingsweg en effecten worden zo goed mogelijk gemitigeerd dan wel gecompenseerd. Het onderzoek in de volgende fase met een MER geeft nader inzicht in de gevolgen van een eventuele omleiding voor het Wijboschbroek.

Alsook in de haalbaarheid van een oplossing over het bestaande tracé. Op basis van deze inzichten wordt een afweging gemaakt tussen de verschillende belangen.

3. In ons onderzoek bekijken we het effect van de aanpassingen aan de N279 op het onderliggend wegnnet en op concrete raakvlakprojecten in de omgeving. Voor een goede afstemming hierover voert de Provincie ook in de volgende fase nauw overleg met de gemeente Meierijstad en andere samenwerkende partners. In het projectbesluit N279 worden alleen de maatregelen opgenomen die direct betrekking hebben op het project N279 en wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen die voldoende zeker zijn. Mocht de gemeente eigen projecten willen realiseren dan moeten hiervoor afzonderlijke procedures en besluitvorming plaatsvinden, waarin moet worden aangetoond hoe rekening wordt gehouden met bestaande initiatieven en besluiten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 92 (6135225) - Dorpsraad Wijbosch en Stichting Handen af van Wijboschbroek

Zie zienswijze 91

Zienswijze 93 (6135227)

Zie zienswijze 91

Zienswijze 94 (6135261)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 95 (6135264)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 96 (6135277)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 97 (6135280, 6135281) - ZLTO Gemert-Bakel

Samenvatting

1. Indiener is tegen een omleiding van de N279 om Dierdonk en draagt hiervoor de volgende onderbouwing aan:
 - De omleiding doorsnijdt huiskavels van agrariërs en het Natuurnetwerk.
 - De waterproblematiek is cruciaal; het gebied ligt in een laaggelegen delta waar bestaande watergangen al zorgen voor natschade door overstromingen en hoge waterstanden. Een groter verhardingsoppervlak verergert de situatie waardoor het al kwetsbare waterbergingsgebied de Bakelse Beemden verder wordt aangetast.

2. Indiener wijst erop dat de samenwerking aan de belangentafel heeft aangetoond dat partijen het eens zijn over het niet verder onderzoeken van de omleiding, wat ook door de Stuurgroep wordt onderschreven. Indiener verzoekt daarom de omleiding rondom Dierdonk als alternatief te schrappen, aangezien er volgens de indiener voldoende mogelijkheden zijn om het huidige N279-tracé te verbreden.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk (opnieuw) onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
2. De stuurgroep heeft een adviserende rol aan de gedeputeerde. Uiteindelijk besluiten Gedeputeerde Staten (GS) over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en het projectbesluit. Gelet op het belang van de gemeente Helmond, omdat er zowel veel voorstanders als tegenstanders voor de omleiding zijn, hebben GS besloten om omleiding Dierdonk als alternatief toe te voegen aan de NRD om het verschil in effecten te onderzoeken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 98 (6135294)

Samenvatting

1. Indiener is tegen het verbreden van de N279 naar 2 rijstroken per rijrichting ter hoogte van Berkendonk en draagt hiervoor de volgende onderbouwing aan:
 - Het oosten van Helmond al zwaar belast is door industrie, de mogelijke heropening van vliegbasis de Peel en geluidsdruk van evenementen.
 - De verbreding vormt een direct gezondheidsrisico voor bewoners van Helmond Rijpelberg door nabijheid van woningen en verhoogde geluids- en uitstootvervuiling, de huidige N279 brengt al gezondheidsrisico's met zich mee.
 - Uitbreiding van de N279 zal negatieve impact hebben op de woningwaarde in de omgeving.
 - De verbreding zal leiden tot een significante toename van verkeer, voornamelijk vrachtverkeer, wat de situatie voor bewoners onaanvaardbaar maakt.
2. Indiener stelt voor om viaducten met lange op- en afritten te realiseren, in plaats van turbo rotondes. Voorgesteld wordt om de bestaande rotondes te gebruiken en daar een viaduct overeen te bouwen.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. In de volgende fase worden de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. Daarbij worden zowel de ongelijkvloerse oplossing, met op- en afritten,

onderzocht als gelijkvloerse oplossingen, waaronder rotondes en verkeerslichten. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe dit meegenomen wordt in het vervolgonderzoek en in het MER.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 99 (6135296)

Samenvatting

Indiener verzoekt de N279 niet te verbreden ter hoogte van Rijpelberg en Dierdonk om een verslechtering van de luchtkwaliteit te voorkomen. Mocht verbreding toch noodzakelijk zijn, dan verzoekt de indiener de N279 te verleggen verder van deze woonwijken af.

Antwoord

In de volgende fase worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om de effecten te verkleinen. De uitwerking van de verbreding van de weg, waaronder de ligging van de weg bij een verbreding is onderdeel van de volgende fase van het project. Hierbij wordt rekening gehouden met de ligging van woningen om de impact van geluid en luchtkwaliteit zoveel als mogelijk te beperken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 100 (6135298)

Samenvatting

Indiener is zich bewust van het belang om de N279 te verbeteren, en brengt de volgende punten onder de aandacht:

1. Indiener is bezorgd over het verdwijnen van natuur en historische boerderijen en de impact op de leefbaarheid bij alternatief 4, en verzoekt hier rekening mee te houden.
2. Indiener verzoekt om maatregelen te nemen om de geluidsoverlast en luchtvervuiling van het verkeer te verminderen, bijvoorbeeld door het aanleggen van groene en waar mogelijk natuurlijke geluidswallen of door het verbeteren van het asfalt.
3. Indiener geeft aan dat het plan nu nog onvoldoende ingaat op de invloed op de verkeersdruk in de omliggende dorpen, zoals Eerde en Zijtaart, en stelt voor om een studie te doen naar de gevolgen voor de omliggende dorpen, en indien nodig extra maatregelen te nemen zoals het verbeteren van de lokale infrastructuur.
4. Indiener vraagt zich af of er ook andere varianten, als het verbeteren van parallelwegen zijn onderzocht.

Antwoord

1. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. De door u genoemde aspecten natuur en (cultuur)historie worden onderzocht en meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief.

In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Daarnaast gaat Hoofdpunt 3 in op hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
3. In de afgelopen fase is al een eerste onderzoek gedaan naar de effecten van de maatregelen voor de N279 op de omliggende wegen. Daarbij is onder andere gekeken naar de toe- of afname van verkeer op bekende sluiproutes parallel aan de N279. De details van deze studie zijn gerapporteerd in een onderliggende rapportage aan de NRD. De gevolgen van de plannen voor de lokale infrastructuur in de aanliggende gemeenten worden meegenomen in de verdere planvorming, zo is dit onderdeel van de beoordeling in het MER. Effecten die worden veroorzaakt door de N279 kunnen leiden tot aanpassingen vanuit het project. Andere gemeentelijke aanpassingen aan de infrastructuur kennen een eigen besluitvormingsproces.
4. Bij de totstandkoming van de 5 te onderzoeken alternatieven zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht. Het selectieproces dat is doorlopen, inclusief de afgevalen oplossingsrichtingen zijn beschreven in de 'notitie kansrijke alternatieven (NKA)', terug te vinden in de projectbibliotheek op www.brabant.nl/N279. De scope van het project betreft het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de N279 en richt zich op de rol van de N279 in het verkeersnetwerk en ten behoeve van de bereikbaarheid van de omliggende kernen. Het verbeteren van andere (provinciale)wegen, parallel aan de N279 zijn wegen in het beheer van de gemeente of Rijkswaterstaat en vallen buiten de scope van dit project.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 101 (6135300, 6135301) - Wijkraad Dierdonk

Samenvatting

1. De indiener maakt bezwaar tegen alternatief 3, met een parallelvoorziening en fietspad op het huidige tracé van de Wolfsputterbaan bij Dierdonk. De zorg is dat door het dwarsprofiel dat dan ontstaat de wijk geïsoleerd raakt en bewoners zich minder verbonden voelen met Helmond. Indiener ervaart dat in de NRD onvoldoende wordt ingegaan op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de wijk. Daarnaast blijft de impact van de nieuwe rotonde Bakelseweg en de aansluiting op de Waterleliesingel onduidelijk.
2. Indiener wijst erop dat de afstand tot woningen door de voorgestelde aanpassingen verkleind wordt en dat de huidige N279 zich in een waterwingebied bevindt, waardoor verharding en milieueffecten een zorgpunt zijn.
3. Indiener is van mening dat, in tegenstelling tot alternatief 3, een omleiding (alternatief 5) de wijk meer voordelen biedt door grotere afstanden tot woningen, minder geur- en geluidsoverlast, en toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.
4. Indiener heeft bovenal de voorkeur voor een ondertunneling van het bestaande wegvak ten zuiden van Dierdonk en, als dat niet haalbaar is, voor de korte omleiding, aangezien deze oplossingen de meeste voordelen bieden voor de bewoners en een betere leef kwaliteit waarborgen.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen, daarbij wordt onder andere verder ingegaan op de effecten van de alternatieven op bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast worden in de volgende fase de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. In het antwoord op hoofdpunt 11, 5 en 1 leest u respectievelijk hoe de uitwerking van de alternatieven, de beoordeling van de effecten en mitigerende maatregelen en het proces om te komen tot een voorkeursalternatief worden uitgevoerd.
2. Wij begrijpen uw zorg over het waterwingebied en impact van de aanpassing van de weg op omliggende woningen. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid (waaronder onder andere ook natuur) en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
3. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. In de vorige fase zijn meerdere mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld op kans rijkheid. In het antwoord op hoofdpunt 13 leest u hoe deze beoordeling is uitgevoerd. De ondertunneling van de N279 langs Dierdonk is in de vorige fase afgefallen omdat de kosten significant hoger zijn dan het beschikbare projectbudget en niet in verhouding zijn tot de bijdrage aan het doelbereik.
Wel kan in een latere fase de verdieping, ondertunneling of gedeeltelijke overkapping van kortere stukken van de N279 in beeld komen, indien dit benodigd blijkt te zijn vanuit inpasbaarheid en of leefbaarheid.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 102 (6135303)

Samenvatting

Indiener is van mening dat de N279 bovenlangs Dierdonk moet lopen en niet langs de woonwijk Rijpelberg.

Antwoord

In alle alternatieven loopt de N279 langs Rijpelberg over het huidige tracé, ook bij de variant van de omleiding Dierdonk die in de volgende fase nader wordt onderzocht. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek. Ook leest u waarom andere varianten van de omleiding ten oosten van Helmond niet verder worden onderzocht.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 103 (6135314, 6135315)

Samenvatting

Indiener spreekt de algemene voorkeur voor optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 uit, in tegenstelling tot een verbreding naar 2x2-rijstroken. Hierbij wijst de indiener op de volgende punten:

1. Uit mobiliteitsanalyses blijkt dat verkeer op de N279 geen structurele filevorming kent, maar dat de verkeersdrukke zich met name in Veghel en Helmond voordoet. Indiener geeft aan dat het aanpakken van deze knelpunten door turbotondes of slimme verkeerslichten toe te passen efficiënter en goedkoper is dan grootschalige aanpassingen, en dat een verdubbeling naar 2x2-rijstroken daarom niet rechtvaardig is.
2. Indiener vraagt aandacht voor de bestaande leefbaarheidsproblemen in de wijk Rijpelberg als gevolg van uitstoot door omliggende bedrijvigheid. Het verbreden van de N279 heeft een verkeersaantrekkende werking, met als gevolg een verdere verslechtering van de leefbaarheid in Rijpelberg. Daarom verzoekt indiener mitigerende maatregelen te onderzoeken om de bewoners van Rijpelberg te beschermen tegen de negatieve effecten van verkeer en hiervoor extra budget vrij te maken.
3. Indiener wijst op het ontoereikende budget voor de verbreding van het gehele tracé naar 2x2-rijstroken, inclusief mitigerende maatregelen zoals geluidsschermen. Indiener vraagt daarom aandacht voor het risico op een suboptimale en versnipperde uitvoering van de maatregelen. Optimalisatie van het bestaande tracé is wat de indiener betreft financieel realistischer.
4. Tot slot wijst indiener op de mobiliteitstransitie. In het kader van een duurzame en toekomstgerichte oplossing levert het verbreden van de N279 (dat uitnodigt tot meer autoverkeer) minder maatschappelijke baten op dan te investeren in slimme verkeersoplossingen, fietssnelwegen en openbaar vervoer.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.
2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
3. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming. Het reserveren van budgetten voor mitigerende en compenserende maatregelen maakt onderdeel uit van het totale budget. Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief moet er duidelijkheid zijn over de beschikbaarheid van financiële middelen voor dit totale budget.
4. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 104 (6135317)

Samenvatting

Inwoners van het zoekgebied voor een omleiding om Dierdonk maken bezwaar tegen het verder onderzoeken van alternatief 5 (omleiding Dierdonk), daarbij dragen indieners de volgende argumenten aan:

- De omleiding heeft grote impact op de leefomgeving, terwijl het huidige tracé een solide alternatief biedt met minder negatieve gevolgen.
- Naast extra onderzoekskosten, leidt het meenemen van het alternatief voor onduidelijkheid voor inwoners en bedrijven die zich in het zoekgebied voor een omleiding Dierdonk bevinden.
- Eerder zijn al bijna 1.900 handtekeningen verzameld tegen een omleiding.

Antwoord

Wij begrijpen dat de afgelopen periode en ook de komende periode met nader onderzoek naar een omleiding onzekerheid veroorzaakt. We vinden dit oprecht vervelend voor de betrokkenen, maar vinden het ook belangrijk om de verschillen in effecten op de leefbaarheid en leefomgeving tussen de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) en de omleiding in beeld te brengen, zodat de verschillen inzichtelijk zijn ten behoeve van de communicatie en besluitvorming. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 105 (6135319)

Zie zienswijze 104

Zienswijze 106 (6135321)

Zie zienswijze 104

Zienswijze 107 (6135323)

Zie zienswijze 104

Zienswijze 108 (6135325)

Zie zienswijze 104

Zienswijze 109 (6135329, 6135330) - Platform Ondernemend Meerijstad

Samenvatting

1. Indiener pleit voor de realisatie van een 2x2-strooks N279 met goede aansluitingen op de huidige infrastructuur bij Veghel en Asten. En ziet het tracé tussen Veghel en 's-Hertogenbosch als voorbeeld voor de inrichting van de N279 tussen Veghel en Asten.

Indiener benoemd dat de 2x2-structuur specifiek bij Veghel kan worden ingevuld door 2 rijstroken voor doorgaand verkeer en 2 rijstroken voor bestemmingsverkeer.

2. Indiener pleit voor een combinatie van de inpassing van de N279 met goede OV-verbindingen en een dekkend snelfietspadennetwerk dat een alternatief vormt voor korte autoritten.
3. Indiener vraagt rekening te houden met de gevolgen voor de aansluitende lokale infrastructuur en de gevolgen van keuzes in het kader van de N279 voor de lokale infrastructuur binnen de gemeentegrenzen van Veghel.
4. Indiener maakt zich zorgen over het maximale budget van EUR 250 - 300 miljoen, waarbij wordt gesteld dat een goede, toekomstbestendige oplossing niet beperkt mag worden door concessies of inferieure keuzes voor delen van het tracé en is van mening dat budgettaire belemmeringen geen doorslaggevende rol mogen spelen bij de uiteindelijke keuzes.
5. Indiener roept op tot een gezamenlijke inspanning van de Provincie en gemeenten om te komen tot een robuuste, toekomstbestendige 2x2-rijstrookindeling tussen Veghel en Asten, en waarschuwt dat deeloplossingen de realisatie van een volwaardige oplossing niet in de weg moeten staan.

Antwoord

1. Zoals ook Hoofdpunt 1 aangeeft, worden in de volgende fase alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht. Waaronder ook de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond en een parallelstructuur bij Veghel. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.
3. De gevolgen voor de lokale infrastructuur in aanliggende gemeenten worden meegenomen in de planvorming. Hiervoor vindt regelmatig overleg plaats met de betrokken gemeenten, zodat de keuzes voor de N279 goed aansluiten op lokale en regionale ontwikkelingen. Eventuele gemeentelijke projecten kennen een eigen besluitvormingsproces, waarbij zowel voor de N279 als voor gemeentelijke projecten rekening wordt gehouden met bestaande en voorgenomen initiatieven. In de MER wordt inzichtelijk gemaakt wat de impact van aanpassingen van de N279 is op de lokale infrastructuur en verkeersstromen.
4. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.
5. De Provincie deelt het belang van een gezamenlijke inspanning met de gemeenten om te komen tot een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor de N279. Het streven is om te voorkomen dat deeloplossingen de realisatie van een volwaardige oplossing in de weg staan. Daarom wordt in het project integraal gekeken naar het gehele traject en de samenhang met andere mobiliteitsopgaven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 110 (6135332)

Samenvatting

Indiener geeft aan dat alternatief 4, en met name de noordelijke omleiding tussen Zijtaart en Veghel door, zware afbreuk doet aan de natuur en daarom niet wenselijk is. Daarnaast heeft dit alternatief voor indiener persoonlijk negatieve gevolgen zoals zichtbeperking en geluidsoverlast.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 111 (6135334)

Zie zienswijze 103

Zienswijze 112 (6135340) - Werkgroep Geen omleiding Dierdonk

Zie zienswijze 104

Zienswijze 113 (6135342)

Samenvatting

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

1. In het vorige onderzoek (van de PIP) werd de conclusie getrokken dat het aanleggen van een omleiding om Dierdonk te veel negatieve effecten heeft en dat het nemen van lokale maatregelen op de bestaande N279 destijds de beste keuze was. Omdat de uitgangspunten niet gewijzigd zijn, zou het zonde zijn om een omleiding bij Dierdonk nogmaals te onderzoeken. Indiener wijst daarom op de verspilling van gemeenschapsgeld nu de omleiding om Dierdonk verder onderzocht wordt.
2. In dit licht spreekt indiener de voorkeur uit voor het aanleggen van een parallelstructuur langs de bestaande N279 Dierdonk om de verkeersdoorstroming te verbeteren.
3. Bij de effecten van een omleiding wordt in de tekst vaak gesproken over de westzijde van Dierdonk. Indiener wijst erop dat de effecten voor Dierdonk Oost/ Bakel West net zo belangrijk zijn en ziet dit onvoldoende terug komen in de tekst.
4. Er ligt een wettelijke verplichting voor 2030 (Waterwet) om de Aa als ecologische verbindingszone te intensiveren. Indiener zou deze verplichting graag teruglezen in de NRD.
5. Indiener geeft aan dat een omleiding om Dierdonk kansen ontnemt om het gebied verder open te stellen voor wandelaars en natuurliefhebbers. Indiener verzoekt daarom deze negatieve effecten mee te nemen in het onderzoek.
6. Indiener benoemt een aantal knelpunten op de N607 (Weg naar Bakel). De toegenomen verkeersdruk op deze weg zorgt voor geluidsoverlast en verkeersonveiligheid.

Deze problematiek neemt zo mogelijk toe bij een omleiding Dierdonk. Indiener geeft aan deze effecten onvoldoende terug te lezen in de NRD.

7. Indiener wijst erop dat verkeer vanuit Aarle-Rixtel richting de A67 in de huidige situatie gebruik maakt van de sluiproute Heikantseweg, N607 en de N279 op rijdt bij de rotonde naar Bakel. Een directe aansluiting vanuit Aarle-Rixtel op de N279 zorgt voor minder verkeer op de Heikantseweg en N607.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
2. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.
3. De effecten op alle zijden van Dierdonk worden gelijkwaardig onderzocht. Er wordt in de teksten relatief veel aandacht besteed aan de westzijde van Dierdonk omdat de N279 (Wolfsputterbaan) daar loopt en de probleemanalyse zich op dat gebied richt.
4. Het belang van de Bakelse Aa voor natuur, kaderrichtlijn water en klimaatadaptatie wordt in de NRD onderkend en ook benoemd als belangrijke waarden. Ook zijn autonome ontwikkelingen zoveel mogelijk in beeld gebracht. In het MER wordt dit geactualiseerd en meegenomen.
5. De genoemde negatieve effecten op recreatie en natuur worden betrokken in het MER. Zie hiervoor het beoordelingskader voor milieueffecten in tabel 5.3 van de NRD.
6. De in de afgelopen fase uitgevoerde verkeersmodellering laat bij een omleiding Dierdonk niet direct een grotere verkeersstroom op de N607 zien. In tegenstelling tot het ontwerp uit het vorige plan (het vernietigde Provinciaal InpassingsPlan) wordt voor de omleiding nu gekeken naar een ontwerp waarbij de omleiding ter hoogte van de rotonde N607-N279 volledig is aangesloten op de N279, N607 en de Wolfsputterbaan.
7. Een directe aansluiting vanuit Aarle-Rixtel op de N279 is in deze fase onderzocht. Een afname van verkeer op de Heikantseweg was hierdoor zichtbaar, maar zorgt ook voor een toename van verkeer op andere wegen, zoals de Albers Pistoriusstraat en de Kanaaldijk richting Helmond. Zeker de Albers Pistoriusstraat is niet ingericht om deze grote toename aan verkeer te kunnen verwerken. Daarnaast is het effect van de aansluiting Aarle-Rixtel op het verkeersbeeld op de N279 beperkt. Daarom is deze maatregel binnen dit project niet verder meegenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 114 (6135348)

Samenvatting

Indiener laat weten het niet eens te zijn met het onderzoek van alternatief 5 (omleiding Dierdonk). Indiener ziet het als verspilling van belastinggeld en dan alleen omdat de gemeente Helmond het wil onderzoeken, terwijl onderzoek al aantoonde dat de omleiding niet kansrijk is. Indiener benadrukt dat in het verleden is gekozen voor de aanleg van het kanaal en de weg op de huidige plek, waarbij toen al rekening is gehouden met eventuele verbreding. Met een omleiding komt Dierdonk meer op een eiland te liggen.

Daarnaast wordt benoemd dat er andere alternatieven de natuur minder aantasten. Daarom vraagt indiener om het onderzoeken van alternatief 5 te staken.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 115 (6135350)

Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen een omleiding van de N279 langs Eerde (alternatief 4) en onderbouwt dit met de volgende bezwaren en zorgen:

- Zorgen over de verwachte verkeersdruk, vanwege de ernstige gezondheidsrisico's door verhoogde uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden, vooral voor kwetsbare groepen in Eerde.
- Verwachte toename van geluidsoverlast, die de leefbaarheid en het woongenot in het dorp negatief beïnvloedt, met onder andere waardedaling van woningen als gevolg.
- Bezorgdheid over de beperkte ontsluiting van Eerde, dat ingeklemd zit tussen de A50 en de N622, waardoor het dorp opgesloten raakt tussen drukke wegen met weinig alternatieven.
- Vrees dat de toename in verkeersdruk de veiligheid van kinderen, fietsers en oversteekplaatsen in gevaar brengt en het rustige karakter van het dorp aantast.
- Signalering dat toekomstplannen (Ruimte voor Veerkracht) worden belemmerd door de wegomlegging, met onduidelijkheid over bereikbaarheid en impact op de omgeving.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 116 (6135352)

Samenvatting

Indiener dient een zienswijze in tegen de eventuele keuze voor een omleiding Dierdonk (alternatief 5) en vraagt zich af waarom de last van de weg ergens anders wordt neergelegd en geeft daarbij onderstaande argumenten:

- Er liggen 4 alternatieven die kansrijk zijn en voldoen aan de opdracht om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren.
- Er worden onnodige kosten gemaakt die uiteindelijk voor rekening van de burgers komen.
- Zelfs als de omleiding de bestaande N279 ontlast, blijft het kanaal een barrière vormen tussen Helmond centrum en Dierdonk.
- Het natuurgebied, waar ook inwoners uit Dierdonk gebruik van maken, wordt aangetast.
- Veel inwoners van Dierdonk zijn pas na de aanleg van de N279 en het kanaal in de wijk komen wonen, en konden volgens indiener op de hoogte zijn van een eventuele verbreding waar bij de aanleg van de weg al rekening mee is gehouden.
- Bij aanleiding van de omleiding wordt Dierdonk omsloten door kanaal en een afgewaardeerde weg en de nieuwe N279.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 117 (6135357, 6135358) - Wijkraad Zuidelijk Veghel en Wijkraad Veghel West

Samenvatting

1. Indiener ziet de alternatieven 1,2, en 3 als onacceptabel en niet kansrijk vanwege de verwachte verslechtering van de leefbaarheid en gezondheid voor bewoners in Veghel: volgens indiener is bij deze alternatieven sprake van een significante toename van geluidsbelasting en luchtverontreiniging door stikstofoxiden (NOx) en fijnstof, waarbij Veghel slechter scoort dan het gemiddelde in Nederland en Brabant. Indiener wijst erop dat de gemeten luchtvervuiling aanzienlijk boven de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ligt, en pleit ervoor dat de Provincie en gemeenten de doelstellingen van het 'Schone Lucht Akkoord' en adviezen van de GGD in de milieueffectrapportage (MER) respecteren. De indiener ziet enkel alternatief 4 als acceptabel en kansrijk. Als alternatieven 1, 2 en 3 in de MER worden opgenomen, moet duidelijk worden beoordeeld in hoeverre deze alternatieven strijdig zijn met het Schone Lucht Akkoord en andere relevante criteria.
2. Indiener is bezorgd over de fysieke inpasbaarheid van de alternatieven 1, 2 en 3 in Veghel, waarbij het gebruik van schaarse ruimte uitsluitend voor asfalt een negatieve impact op de lokale planologische ontwikkeling heeft, en dat deze alternatieven in strijd zijn met de doelstellingen van het project.

3. Indiener geeft aan dat de specifieke omleidingstracés onduidelijk zijn, waardoor een onderbouwde zienswijze moeilijk te formuleren is. De indiener ziet graag op korte termijn een concretiseringsslag om een beoordeling beter mogelijk te maken.
4. Indiener geeft aan dat het financiële kader onduidelijk is en heeft behoefte aan inzicht in hoe de alternatieven in het budget passen.
5. Indiener legt de nadruk op het belang van synchronisatie van keuzes tussen betrokken gemeenten, gezien de verschillende wensen en problematiek.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. Om de effecten te kunnen vergelijken wordt zowel alternatief 4 met een omleiding om Veghel, als de 3 alternatieven op het huidige tracé onderzocht. In het antwoord op Hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom de omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. In het proces wordt nadrukkelijk gekeken naar gezondheid, geluidsbelasting, luchtverontreiniging (waaronder NOx en fijnstof), barrièrewerking en sluiptverkeer. Deze aspecten zijn belangrijke beoordelingscriteria geweest bij de selectie van kansrijke alternatieven en worden uitgebreid onderzocht in het milieueffectrapport (MER) en getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Daarbij wordt specifiek getoetst aan het Schone Lucht Akkoord, de adviezen van de GGD en geluidsnormen. Alternatieven die niet aan deze eisen voldoen, worden na de MER niet verder meegenomen. De beoordeling vindt transparant en op basis van objectieve criteria plaats.
2. De fysieke inpasbaarheid en de schaarse ruimte bij Veghel zijn inderdaad aandachtspunten, en een van de redenen dat ook alternatief 4 met een omleiding wordt onderzocht. Deze aspecten zijn onderdeel bij de beoordeling van de alternatieven. Uitvoerbaarheid, juridische en technische belemmeringen en ruimtelijke kwaliteit worden als randvoorwaarden meegenomen. Ook de effecten op ruimtelijke ontwikkeling en investeringskosten worden in de afweging betrokken.
3. In deze fase van het project zijn voor de omleiding varianten met zoekgebieden gedefinieerd voor de omleiding om Veghel. Bij start van de volgende fase worden deze varianten nader uitgewerkt en beoordeeld in het MER. Uitwerking van de varianten vindt plaats in dialoog met de bewoners en lokale gemeenschappen. De omgevingspartijen als wijk- en dorpsraden en regionale partners worden actief betrokken voor het inbrengen van kennis en waar logisch het toetsen van plannen.
4. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming. Voor de 5 te onderzoeken alternatieven is in de afgelopen fase een SSK-kostenraming opgesteld. De Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA), te vinden in de projectbibliotheek op www.brabant.nl/N279, geeft in paragraaf 9.5 inzicht in de verwachte investeringskosten van de 5 alternatieven.
5. In het project N279 vindt intensieve afstemming plaats met regionale partners over toekomstige ontwikkelingen in de regio en projecten die een raakvlak hebben met de N279. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.

Alle gemeenten kunnen via de stuurgroep de gedeputeerde van de Provincie adviseren over hun wensen en behoeften met betrekking tot de N279. De Provincie Noord-Brabant is, als initiatiefnemer en bevoegd gezag van het project, beslissingsbevoegd en neemt de definitieve besluiten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 118 (6135360, 6135361) - IVN Laarbeek

Samenvatting

1. Indiener pleit voor alternatief 1 als de enige aanvaardbare keuze en verzet zich tegen de verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken, omdat dit leidt tot negatieve effecten zoals extra stikstofbelasting, geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De nabijheid van waardevolle natuurgebieden en de taakstelling voor stikstofreductie maken uitbreiding onwenselijk.
2. Indiener merkt op dat de N279 gezien de in Nederland gehanteerde afstandsgrens van 25 km voor het begrip 'nabijheid' in het kader van stikstofdepositie en andere milieueffecten, wel degelijk binnen de nabijheid van een Natura2000-gebied bevindt en overeenkomstig dient te worden beoordeeld. Indiener vermeldt dat paragraaf 3.3 van de NRD 'niet direct in of nabij een Natura 2000-gebied' staat beschreven en vindt deze notitie misleidend, gezien in dezelfde paragraaf wordt beschreven dat de N279 op slechts 6 km afstand van Natura 2000-gebied ligt.
3. Indiener steunt het voorstel om knelpunten bij kruispunten en rotondes aan te pakken, zoals vermeld in de verkeersanalyse, omdat dit de doorstroming en luchtverontreiniging door files kan verbeteren.
4. In combinatie met voorkeur voor alternatief 1 dringt de indiener aan op structurele investeringen in toekomstbestendig en alternatief vervoer, volgens indiener is dit nu onvoldoende onderzocht in de verkeersanalyse.
5. Indiener maakt bezwaar tegen omleiding Dierdonk vanwege de schadelijke impact op natuur- en waterbergingsgebieden Bakelsche Beemden en KRW Bakelsche Aa. In plaats daarvan vraagt de indiener om aanpassingen van het bestaande tracé.
6. Indiener doet nadrukkelijke aanbevelingen voor de alternatieven 1 t/m 4:
 - Bescherm de watersystemen (drinkwatervoorzieningen, waterberging en KRW).
 - Bescherm landschap door behoud bestaande bomen.
 - Bescherm aanwezige flora en fauna, waaronder dassenburchten.
7. In de omgeving van de N279 liggen diverse opgaven qua natuur, water, biodiversiteit en de energietransitie. Indiener verzoekt om maximaal in te zetten op een water- Landschap- en natuur inclusieve realisatie van het project, waarbij de kansen om de omgeving op te waarderen worden meegenomen in het project. Indiener verzoekt om in de MER de volgende onderwerpen ten aanzien van leefbaarheid en verduurzaming mee te nemen:
 - Faunavoorzieningen, robuuste verbindingen tussen de ecologische zones (op land en bij kruisingen met beken en waterlopen) om versnippering terug te dringen.
 - Aanleg van bio diverse bermen/ beplantingsstroken, met rasters of hekken om te voorkomen dat de dieren die hierdoor worden aangetrokken op de weg terecht komen.
 - Aanleg van duurzame energieoplossingen langs de weg, bijvoorbeeld geluidswallen met zonnepanelen.
 - Gebruik van nachtdiervriendelijke verlichting, zoals de Batlamp.

- Duurzaam afvoeren van grondwater en afwatering van het wegdek, zorg voor maximale waterinfiltratie zonder verontreiniging.
- Natuurcompensatie, maak duidelijk wat de omvang van natuurcompensatie wordt.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Onderdeel van deze alternatieven is een 2x2-wegprofiel tussen Veghel en Rochadeweg, Helmond. In het antwoord op hoofdpunt 4 leest u hoe in het MER de effecten en bijdrage aan de doelstellingen wordt onderzocht en hoe wordt omgegaan met wettelijk verplichte en bovenwettelijke (aanvullende) mitigerende maatregelen om effecten te verkleinen.
2. De NRD geeft feitelijk aan dat de N279 niet in of direct nabij een Natura 2000-gebied ligt. Tegelijkertijd zijn effecten door stikstofdepositie ook niet uitgesloten omdat deze over een grotere afstand kunnen plaatsvinden. Daarom worden deze ook nadrukkelijk onderzocht in het MER zoals ook te zien is in tabel 5.3 van de NRD, waar Natura 2000-gebieden een criterium is.
3. In de volgende fase worden de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe dit meegenomen wordt in het vervolgonderzoek en in het MER. Wij erkennen uw steun voor het oplossen van knelpunten bij rotondes en kruispunten, uit de eerste resultaten blijkt dat een vlottere afwikkeling van het verkeer bij de kruisingen kan bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid en minder luchtvervuiling.
4. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder uitgewerkt om indien kansrijk, als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.
5. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
6. Aan de hand van de resultaten van het MER wordt vastgesteld welke wettelijke maatregelen genomen moeten worden om het watersysteem te beschermen, (karakteristieke) landschappen en bomen te behouden en flora en fauna te beschermen.
7. De diverse kwaliteiten en belangen die u benoemd zijn al globaal in beeld gebracht in de NRD. In het MER worden deze volwaardig in beeld gebracht. De diverse suggesties voor maatregelen komen op verschillende manieren terug in het vervolgproces. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe mitigeren en compenserende maatregelen betrokken worden in de afweging en besluitvorming. De uitwerking van de plannen gebeurt in dialoog met omgevingspartijen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 119 (6135363)

Zie zienswijze 60

Zienswijze 120 (6135371, 6135372, 6135373) - Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis

Samenvatting

1. Indiener benadrukt de noodzaak van maatregelen voor het verbeteren van de regionale doorstroming en uit bezorgdheid over de budgetramingen, die de door de Provincie opgelegde maximale limiet van EUR 300 miljoen overschrijden. Er wordt gevraagd om garanties dat budgetoverschrijdingen niet ten koste gaan van de derde doelstelling, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en het beperken van de hinder van de aangepaste N279.
2. De indiener wijst erop dat in de berekeningen van de verkeersbelasting geen rekening is gehouden met de Zuidelijke omleiding bij Helmond en de mogelijke afschaling van de N270, wat leidt tot onvoldoende beschouwing van de overlast voor Rijpelberg en Brouwhuis. De indiener stelt dat deze omissie gecorrigeerd moet worden in het milieueffectrapport (MER).
3. Bij de autonome variant wordt een groei van 40 % in het autoverkeer verwacht en bij de maximale variant zelfs 80 %. De indiener vraagt vanaf welk groeipercentage overlastbeperkende maatregelen worden toegepast, mede gelet op de al bestaande gezondheidsrisico's in Brouwhuis, Dierdonk en Rijpelberg. Ook wil de indiener weten of deze maatregelen alleen voor specifieke gebieden gelden.
4. Hoewel de indiener betrokken is bij de belangentafels, zijn de visualisaties in de NRD met betrekking tot overlast, geluid, en fijnstof nieuw voor hen. Er zijn zorgen over de validiteit van de gebruikte modellen, inclusief de geluidsberekeningen en het meenemen van alle relevante bronnen, zoals het geluid van F35's en het evenemententerrein Berkendonk. De indiener vraagt zich af of de resultaten van de fijnstofmetingen door inwoners van Rijpelberg overeenkomen met de visuele presentaties en of de modellen goed zijn gevalideerd.

Antwoord

1. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming. In het project wordt nadrukkelijk gestuurd op het realiseren van de drie doelstellingen: bereikbaarheid, verkeersveiligheid én leefbaarheid. Bij eventuele budgetoverschrijdingen wordt zorgvuldig gekeken naar de effecten op alle doelstellingen. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de derde doelstelling (leefbaarheid en beperking van hinder). Dit is een harde randvoorwaarde in het verdere uitwerkingsproces. Eventuele keuzes of aanpassingen worden altijd afgewogen op hun effecten op leefbaarheid en hinder, en hierover wordt transparant gecommuniceerd.
2. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaa sprong Brainport. Er is een verkeerskundige analyse uitgevoerd op het effect van de zuidelijke ontsluiting Helmond en de mogelijke ontwikkelingen die in deze regio spelen. Uit deze analyse blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken. De impact en toekomstige inrichting van de Zuidelijke omleiding bij Helmond en de mogelijke afschaling van de N270 is nog niet bekend, hierdoor kunnen de effecten hiervan nu nog niet in beeld worden gebracht. Zodra er besluitvorming is over deze ontwikkelingen, worden deze als autonome ontwikkeling in de MER meegenomen bij het beoordelen van de effecten van de alternatieven. In het project N279 vindt intensieve afstemming plaats met regionale partners over toekomstige ontwikkelingen in de regio en projecten die een raakvlak hebben met de N279.

In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.

3. In het project wordt rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen van verkeer en de leefomgevingseffecten die daarvan afhangen. Dit is de zogeheten referentiesituatie. De effecten van alle alternatieven en ook het uiteindelijke voorkeursalternatief worden daartegen afgezet voor een zuivere vergelijking. Bij de analyse van de huidige situatie en referentiesituatie in het MER wordt ook ingegaan op de vraag of er autonoom, los van het al dan niet doorgaan van het project N279, maatregelen getroffen zouden moeten worden vanuit normen of beleid. Dit zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen zijn vanuit het Actieplan Geluid Noord-Brabant waar al maatregelen voorzien zijn op sommige locaties langs het tracé. Waar nodig vindt afstemming plaats tussen het project en de maatregelen die vanuit ander beleid of wet- en regelgeving getroffen kunnen of moeten worden.
4. De NRD bevat een globale analyse op basis van diverse openbare indicatoren waarvan de bron ook vermeld is. Voor elk van deze indicatoren is een achterliggende verantwoording beschikbaar. Waar relevant zijn ook beperkingen of bijzonderheden benoemd. In het MER worden project specifieke berekeningen en analyses uitgevoerd voor verschillende van deze aspecten. Ook daarbij worden uitgangspunten, en waar relevant, de beperkingen of leemten in kennis beschreven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 121 (6135434, 6135435, 6133112, 6135436) - gemeente Gemert-Bakel

Samenvatting

1. Gemeente Gemert-Bakel verzoekt om de term 'robuuste rand' te formuleren conform het bereikbaarheidsakkoord en de bereikbaarheidsagenda, zodat de N279 de functie vervult die de regio nodig heeft: het verkeer uit de regio aantrekken om het sluipverkeer door de kernen te voorkomen.
2. Gemeente Gemert-Bakel verzoekt om een gevoeligheidsanalyse van de schaa sprong uit te voeren, zodat inzicht verkregen wordt in het vermogen van de N279 en de oplossingen om, ook in de toekomst, met de schaa sprong, de functie van een robuuste rand vervullen.
3. Gemeente Gemert-Bakel verzoekt om alternatief 5 met omleiding Dierdonk niet meer te nemen naar de volgende fase. De indiener is van mening dat er voldoende onderbouwing aanwezig is om omleiding Dierdonk in deze fase van het proces te laten vervallen en dit goed uit te kunnen leggen onder andere aan de hand van de informatie uit het MER van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Indiener vindt het niet acceptabel en niet uit te leggen als de variant alsnog meegenomen wordt in de volgende fase van het onderzoek, onder andere vanwege vertraging van het proces, onderzoekskosten en duidelijkheid naar inwoners. Het meenemen van het alternatief doet geen recht aan het gelopen proces en de betrouwbaarheid van de overheid.
4. Gemeente Gemert-Bakel verzoekt om de bereikbaarheid van Bakel aandacht te blijven geven, ook in het vervolproces. Dat wil zeggen dat voor verkeer uit de richting van Bakel en Milheeze een directe aansluiting op de N279 van belang blijft.
5. Gemeente Gemert-Bakel adviseert kennis te nemen van de toekomstige ontwikkelingen van een noordelijke randweg bij Gemert, met een aansluiting op de rotonde bij Boerdonk, zodat deze eventueel in de toekomst kan worden meegenomen.
6. De oplossing van de Beekse brug zit niet in de scope van de N279, maar verdient volgens indiener wel aandacht. Indiener benadrukt aandacht te geven aan een goede oplossing voor de Beekse brug.

7. Gemeente Gemert-Bakel benadrukt dat de financiën op dit moment niet leidend moeten zijn voor de uiteindelijke keuze. Ze adviseert om binnen de Provincie aan de slag te gaan met het verhogen van het projectbudget N279 voor 2028, waarbij gezocht kan worden naar cofinanciering via Rijk en overige partners.

Antwoord

1. De definitie van de 'Robuuste Rand' zoals geformuleerd in de NRD sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de Provincie Noord Brabant en het vastgestelde plan van aanpak voor de N279 van december 2022. De definitie blijft ongewijzigd: Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 als 'Robuuste Rand' tussen de autosnelwegen de A50 en de A67. Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in Oost-Brabant uit kernen via de bundelroutes en inprikkers langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en/of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.
2. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaa sprong Brainport. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken.
3. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
4. De bereikbaarheid van de kernen rondom de N279, waaronder Bakel en Milheeze, worden meegenomen in de verkeerskundige analyses en bij de beoordeling van de doelstelling bereikbaarheid en de vergelijking van de alternatieven in de MER. Voor de kruising met de N607 wordt in alle alternatieven uitgegaan van een volledige aansluiting op de N279.
5. Kennis is genomen van de toekomstige ontwikkeling, deze wordt toegevoegd aan de in de volgende fase te monitoren ontwikkelingen. Afstemming hierover vindt plaats via de regie- en stuurgroep.
6. De focus van het project N279 ligt primair op het oplossen van de knelpunten voor de N279, desondanks wordt er intensief afgestemd met de opgaven in het gebied en raakvlak projecten. De Beekse brug wordt binnen de Provincie Noord-Brabant opgepakt binnen het aparte project Regionale verkeersproblematiek Beeksebrug (N615) en bevindt zich momenteel in de pre-verkenning. Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichtingen binnen het project N615 kunnen er sterke raakvlakken ontstaan met de N279 en/of kan de planning mogelijk parallel lopen. Het raakvlak tussen de N279 en het project N615/Beekse brug wordt geborgd door periodieke afstemming tussen de twee projectteams en overige betrokken partijen. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over de raakvlak projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.
7. Het financieel kader kan niet losgezien worden van het te selecteren voorkeursalternatief. De 5 alternatieven die in de volgende fase verder worden uitgewerkt en beoordeeld, moeten niet alleen inhoudelijk geschikt zijn, maar moeten ook kunnen leiden tot een financieel haalbaar voorkeursalternatief. Zonder aanpassing van het budget of cofinanciering door partners of derden, bestaat de kans dat niet elk alternatief gerealiseerd kan worden.

Bij de vaststelling van het projectbesluit door Gedeputeerde Staten dient het projectbudget, met indexering naar het uitvoeringsjaar, gereserveerd te zijn. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER. De toekomstige ontwikkeling van een noordelijke randweg bij Gemert, met een aansluiting op de rotonde bij Boerdonk, wordt eventueel meegenomen bij de actualisatie van de autonome ontwikkelingen in het gebied.

Zienswijze 122 (6135449, 6135450) - gemeente Deurne

Samenvatting

1. Gemeente Deurne spreekt de voorkeur uit voor een variant die inzet op maximale doorstroming van het verkeer, omdat dit de meeste garanties biedt voor een robuuste, veilige en toekomstbestendige ontsluiting van Deurne en aansluit bij de ontwikkelingen in de Brainportregio en de behoefte aan een vlotte ontwikkeling van de A50 en A67.
2. Gemeente Deurne benadrukt dat gewenst is dat in de verdere uitwerking en uitvoering van het alternatief aandacht wordt besteed aan een zorgvuldige landschappelijke en ecologische inpassing. Waaronder mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur, geluid en leefbaarheid.
3. Gemeente Deurne vindt het van belang dat ook slimme mobiliteit nadrukkelijk onderdeel uitmaakt van de verdere planvorming. Dit betekent onder meer investeren in hoogwaardige fietsverbindingen, openbaar vervoer en veilige, ongelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer.
4. Gemeente Deurne vindt het noodzakelijk dat maatregelen genomen worden om de verkeersdruk op de route Deurneseweg-Vlierdenseweg-Binderendreef (tussen grofweg Venray en de A67 richting Eindhoven en v.v.) te verlagen. Dit omdat met het verschuiven van de kruising van de aansluiting Deurneseweg - N279 naar het noorden, deze (sluip)route aantrekkelijker wordt.
5. Gemeente Deurne benadrukt dat blijvende afstemming tussen de projecten N279 en Zuidelijke Ontsluiting bij Helmond noodzakelijk is en vraagt om de nodige flexibiliteit om (eventuele) belangrijke invloeden van de Zuidelijke Ontsluiting in een later stadium te kunnen meenemen.
6. Gemeente Deurne geeft aan dat de communicatie en participatie bij het project N279 op het moment goed is, en verzoekt dat zo te houden.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. Maximale doorstroming op zich is geen doel van het project, de focus ligt op een goede afwikkeling van regionaal en lokaal (doorgaand) verkeer, zonder het stimuleren van het overige doorgaande verkeer.
2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
3. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.

De koude oversteken in het projectgebied bij de Oostappensedijk en Vlierdense Bosdijk/Rijntjesdijk worden in het kader van werkspoor 2 (No Regret maatregelen) vooruitlopend op het projectbesluit voor de N279 al aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4. Om de aansluiting van de N279 op de A67 te verbeteren is het van groot belang om de aansluiting van de Deurneseweg naar het noorden toe te verleggen. Dit betekent inderdaad dat de route via Deurneseweg-Vlierdenseweg-Binderendreef van en naar Deurne korter wordt en aantrekkelijker wordt voor verkeer. Uit de eerste modelresultaten blijkt dat dat niet zozeer doorgaand verkeer betreft, maar grotendeels bestemmingsverkeer naar Deurne is. De verwachting is dat dit om 1.500 motorvoertuigen per dag gaat. In samenwerking met u en uw collega's van de gemeenten Asten en Helmond wordt in de volgende fase de verlegging van de Deurneseweg nader uitgewerkt, waarbij de verkeersaantrekkende werking op deze route aandacht krijgt.
5. In het project N279 vindt intensieve afstemming plaats met regionale partners over toekomstige ontwikkelingen in de regio en projecten die een raakvlak hebben met de N279, waaronder de ontwikkelingen van de zuidelijke ontsluiting. In het antwoord op hoofdpunt 7 leest u hoe afstemming over deze projecten en ontwikkelingen plaatsvindt en welke de status ze hebben in het onderzoek van het MER en de besluitvorming.
6. Fijn te horen dat u tevreden bent over de communicatie en participatie. In de volgende fase blijft de dialoog met regionale partners, bewoners en lokale gemeenschappen een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. In het antwoord op hoofdpunt 9 leest u op welke manier de Provincie belanghebbenden, zoals bewoners, wijk- en dorpsraden en andere omgevingspartijen, betreft in de volgende fase.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 123 (6135489, 6135490)

Samenvatting

Indiener pleit ervoor de problematiek rondom de N279 op te lossen door in te zetten op alternatieve reismogelijkheden, de vervoersvraag af te remmen en de vervoersvraag te verplaatsen naar andere tijdstippen. In dit kader noemt indiener de aanvullende maatregelen:

- Initiatieven voor een duurzame mobiliteitstransitie, zoals bijvoorbeeld snelfietsroutes en hoogwaardig openbaar vervoer.
- De vervoersvraag afremmen door beprijzen, bijvoorbeeld met spitsheffing of parkeren duurder maken op bepaalde tijden.
- Bepaalde gebieden minder toegankelijk maken voor personenauto's door het aantal toegangswegen te verminderen of bewust een flessenhals laten ontstaan om mensen te ontmoedigen.
- Bedrijven en instellingen dienen duidelijker alternatieve mogelijkheden te communiceren.
- Bus door de dorpen en steden, met aan beide zijden bebouwing en voorzieningen, i.p.v. bus over de N279.
- Bij keuze voor bus over de N279, dan hubs realiseren op de volgende locaties: Hogeschool De Kempen in Helmond, in de buurt van Boerdonk (met fiets-voetgangersbrug vanaf Mariahout), in de buurt van de Chrysantenstraat in Veghel en bij de Jumbo op industrieterrein De Amert in Veghel.

- Bij hubs realiseren van overdekte afgesloten fietsenstallingen, gebouwde voorzieningen op een klein perceeloppervlakte en aantrekkelijke wandelroutes.
- Meer wandel- en fietsbruggen over de Zuid-Willemsvaart.
- Behoud van rotondes.
- Rekening houden met mensen die afhankelijk zijn van auto's met een verbrandingsmotor, aangezien elektrisch rijden niet voor iedereen is weggelegd.

Antwoord

In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER. Onderdeel van dit onderzoek is onder andere om de meest effectieve route van een busverbinding te onderzoeken, te bepalen waar hubs wenselijk zijn en welke voorzieningen wenselijk en effectief zijn bij de hubs.

Met betrekking tot de overige vragen en suggesties van indiener wordt in de volgende fase op de volgende manier invulling gegeven:

- Binnen de scope van het project N279 zijn op het moment geen aanvullende wandel- en fietsbruggen voorzien over de Zuid-Willemsvaart (m.u.v. onderzoek naar ongelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer bij Keldonk in alternatief 2).
- Bij de uitwerking van de alternatieven worden verschillende vormen voor de inrichting van de kruispunten onderzocht, waaronder rotondes.
- Onderdeel van de brede mobiliteitsmaatregelen en anders reizen vanuit project N279, is het via werkgevers stimuleren van ander en/of duurzamer reisgedrag. Onderdeel van het onderzoek van de volgende fase is om te kijken naar de impact op de aantrekkende werking van doorgaand vrachtverkeer en op zoek te gaan naar maatregelen om dit waar mogelijk te voorkomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 124 (6135644)

Samenvatting

Indiener wijst op de beoordeling van onder andere geluid en luchtkwaliteit in het MER. Indiener raadt aan om de feitelijke milieueffecten van het traject Den Bosch - Veghel (met 2x2) in het kader van het MER N279 Veghel - Asten te gebruiken als beoordeling van de kansrijke alternatieven 1 t/m 3, aangezien deze ook bestaan uit 2x2-rijstroken en de milieueffecten daarom vergelijkbaar zullen zijn met het traject tussen Den Bosch en Veghel dat reeds gerealiseerd is.

Antwoord

De hoeveelheid verkeer, ligging en vormgeving van de N279 en leefomgeving langs het traject N279 Veghel-Asten is anders dan het traject tussen Veghel en Den Bosch. Daarom wordt ook gericht eigen onderzoek uitgevoerd naar de (locatie)specifieke omstandigheden en effecten langs de N279 Veghel-Asten volgens de methode die is toegelicht in hoofdstuk 5 van de NRD.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 125 (6135819)

Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen een omleiding om Dierdonk aangezien bij de aanleg van het huidige tracé al rekening is gehouden met eventuele verbreding van de weg. Indiener wijst hierbij op het verdwijnen van gemeenschapsgeld als hier niets mee gedaan wordt. Bovendien raakt de woonwijk Dierdonk volgens de indiener ingesloten bij het aanleggen van een omleiding.

Antwoord

In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 126 (6135837, 6135838)

Samenvatting

Indiener noemt de volgende punten van zorg en opmerkingen ten aanzien van de NRD en NKA:

1. Indiener maakt zich zorgen over de leefbaarheid en geluidsoverlast die de omleiding langs Zijtaart (alternatief 4) met zich mee kan brengen. Buurtschap Doornhoek wordt bovendien afgesneden van Zijtaart en daarnaast wordt al het verkeer in alternatief 4 via Corsica afgewikkeld. Deze weg is in de huidige situatie al druk en is de enige verbinding met Veghel.
2. Indiener vraagt aandacht voor het ontbreken van geluidsberekeningen ten aanzien van alternatief 4, terwijl voor het huidige tracé wel geluidsberekeningen zijn gedaan. Indiener vraagt daarom om een gedegen onderzoek naar geluidshinder voor huidige en toekomstige bewoners van Zijtaart.
3. Bij het bepalen van de impact op de leefbaarheid acht indiener het niet reëel om de gevolgen voor de inwoners van Zijtaart, zoals voorgesteld in alternatief 4, direct af te zetten tegen het aantal inwoners dat geraakt wordt door een aanpassing in een van de andere alternatieven. De verhouding tussen beide groepen is ongelijk en biedt daardoor geen rechtvaardige basis voor vergelijking, zo stelt de indiener.
4. Indiener wijst op het ontbreken van een antwoord in de NRD op de vraag hoe voorkomen wordt dat de N279 aantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer. Een verkeerstoename zou voor extra hinder bij omwonenden zorgen en dient volgens de indiener daarom als criterium in het MER te worden meegenomen.
5. Indiener vraagt om de beoordeling van geluidshinder inclusief mitigerende maatregelen, aangezien eerder goedkopere opties zoals geluidsschermen effectiever kunnen zijn dan alternatieven die de weg verplaatsen.
6. Indiener vraagt zich af in hoeverre het budget van EUR 300M taakstellend is. In de omgeving hoort indiener geluiden dat het budget 'rekbaar' is.

Aangezien het budget sturend is, zou dit betekenen dat gedurende het spel de spelregels veranderen, met als gevolg dat eerder gemaakte keuzes, op een niet meer bestaande uitgangspunt zijn gefundeerd. In het kader van de financiering hecht indiener tevens waarde aan een realistische kostenraming die rekening houdt met toekomstige kostenstijgingen en voor derden controleerbaar is en ziet dit graag toegevoegd in de uitgangspunten voor het MER.

7. Indiener vraagt zich af hoe alternatief 4 nog als kansrijk beschouwd kan worden terwijl dit alternatief haaks staat op het voorkomen van barrièrewerking wanneer buurtschappen en dorpen fysiek van elkaar gescheiden worden.
8. Indiener ondersteunt het belang van verkeersveiligheid, maar vraagt om correctie van gebruikte cijfers over ongevallen, die de noodzaak voor verbetering niet juist weergeven. De gehanteerde ongevallencijfers hebben betrekking op 2012 t/m 2022, terwijl in 2016 een rijbaanscheiding is aangebracht tussen Veghel en 's-Hertogenbosch waarna er geen dodelijk ongeval meer heeft plaatsgevonden op dit trajectdeel.
9. Indiener vindt het onterecht dat de percentages die genoemd worden m.b.t. de ervaren gezondheid van inwoners in verband worden gebracht met de aanwezigheid van de N279. Indiener geeft aan dat talloze andere factoren de ervaren gezondheid bepalen en dat het verband met de nabijheid van de N279 onterecht is en niet thuishoort in de NRD.
10. Indiener vraagt om een verbeterde tabel die een reëel beeld geeft van het aantal huizen dat gehinderd wordt door geluid boven de ambitienorm van 60 dB, om misleidende informatie te voorkomen.
11. Indiener vraagt om onderbouwing van de verwachte groei van 30 % verkeersintensiteit op de N279 als gevolg van een verwachte toename van 12 % in inwoners en arbeidsplaatsen, en pleit voor aandacht voor verkeersafwikkeling bij nieuwe woonwijken en industriegebieden.
12. Indiener uit bezorgdheid over de ecologische impact van alternatief 4 op natuurgebieden en vraagt om een gedegen analyse van de effecten hiervan op de biodiversiteit en landschappelijke waarden, inclusief de ecologische verbindingzones.
13. Indiener vraagt naar de uitleg en onderbouwing van de afvallende oostelijke omleiding op basis van de lengte van het tracé, en waarom deze maatregel niet geldt voor de westelijke zijde van Veghel.
14. Indiener stelt dat de NRD te beperkt is in de alternatieven en pleit voor het toevoegen van andere mogelijkheden zoals tunnelvarianten en verbetering van bestaande infrastructuur. Het verzoek is om de Luikse variant grondig te onderzoeken en te optimaliseren, aangezien deze wellicht een groter oplossend vermogen heeft.
15. Indiener benadrukt het belang van transparante communicatie en betrokkenheid van de dorpsgemeenschap in de besluitvorming, en vraagt om regelmatig informatiebijeenkomsten en ruimte voor inspraak in het vervolgproces.

Antwoord

1. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. Aan de hand van de resultaten van het MER en keuze van het voorkeursalternatief wordt vastgesteld welke wettelijke maatregelen genomen moeten worden om negatieve leefbaarheidseffecten als geluidsoverlast en barrièrewerking en een verminderde bereikbaarheid van Zijtaart te beperken.

2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming. Er zijn op dit moment nog geen geluidsberekeningen uitgevoerd, de in de NRD opgenomen informatie over geluidsoverlast betreft die van de huidige situatie.
3. In de volgende fase wordt objectief in beeld gebracht welke en hoeveel inwoners positief of negatief beïnvloed worden in de verschillende alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 12 leest u op welke manier rekening gehouden wordt met het inwoneraantal in de effectbeoordeling en vergelijking van de alternatieven en in de besluitvorming.
4. Bij de ontwikkeling van de alternatieven is hiermee rekening gehouden. In het MER wordt onder het subdoel 'het niet stimuleren van het doorgaande personen- en vrachtverkeer ook in beeld gebracht in hoeverre dit subdoel behaald wordt. Zie tabel 5.1 uit de NRD voor meer informatie.
5. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid, o.a. geluidshinder, en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
6. In het antwoord op hoofdpunt 8 leest u hoe het budget voor de N279 tot stand is gekomen, op welke manier naar aanvullende financiering wordt gezocht en hoe financiële haalbaarheid wordt meegewogen in de besluitvorming. Op dit moment is er nog geen sprake van een taakstellend budget, de kosten zijn onderdeel van de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Op dat moment moet voldoende zicht zijn op financiering van het voorgesteld voorkeursalternatief.
7. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid, barrièrewerking en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.
8. De ongevallencijfers die vermeld zijn in de probleemanalyse hebben uitsluitend betrekking op het traject tussen Veghel en Asten en zijn afkomstig van Bestand geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON). In BRON zijn alle verkeersongevallen in Nederland opgenomen die door de politie en/of wegininspecteurs zijn vastgelegd. Van de 12 dodelijke ongevallen op de N279 tussen Veghel en Asten (2012-2022) bleek het in 6 gevallen te gaan om een frontale botsing. De fysieke rijbaanscheiding, zoals deze op het traject tussen Den Bosch en Veghel is aangelegd, neemt de kans op frontale ongevallen weg waardoor de afloop van ongevallen zoals u aangeeft ook minder vaak dodelijk is. Dit onderstreept het belang van een rijrichtingscheiding om ook het aantal dodelijke ongevallen tussen Veghel en Asten omlaag te brengen.
9. In de NRD worden de ervaren gezondheid en ook bijvoorbeeld de sociaaleconomische status (SES) van omwonenden langs de N279 aangehaald om een brede analyse te maken van de gezondheid en sociaaleconomische verschillen langs de N279. Zo is te zien waar kwetsbare groepen wonen. Dit past bij een benadering die recht doet aan brede welvaart. Het is daarmee niet zo dat in de NRD een verband gelegd wordt tussen ervaren gezondheid en SES en de N279.
10. De betreffende tabel 3.1 uit de NRD geeft een overzicht van het aantal woningen, personen en gehinderde boven de 55 dB Lden, als gevolg van de huidige N279. Daarmee wordt inzicht gegeven in de huidige hinder en slaapverstoring. De tabel is uitsluitend indicatief bedoeld als voorloper op het nog op te stellen MER; het doel is niet om een andere wettelijke of beleidsmatige normen te introduceren.

In het MER worden de geluidseffecten onderzocht, ook voor geluidniveaus onder de wettelijke normen en met in achtneming van de reeds bestaande provinciale ambitie van 60 dB Lden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een erkend geluidmodel en van actuele verkeerscijfers.

11. De verwachte groei aan verkeersintensiteit volgt uit de verkeersmodelberekeningen met het BBMA. Hierin zijn ontwikkelingen (woningbouw en arbeidsplaatsen) toegevoegd op basis van vastgesteld beleid en welke voor 2040 op de planning staan. Op basis van kencijfers rekent het BBMA deze extra inwoners en arbeidsplaatsen om in verkeersverplaatsingen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de locatie van de ontwikkelingen en de verwachte ontsluiting van het verkeer van en naar deze locaties.
12. In het MER worden alle vijf de alternatieven gelijkwaardig onderzocht, waaronder alternatief 4. Aan de hand van de resultaten wordt vastgesteld welke wettelijke maatregelen genomen moeten worden om negatieve effecten voor biodiversiteit, landschappelijke waarden en ecologische verbindingzones te beperken. Voor een verdere verduidelijking van de werkwijze hiervoor zie het antwoord op hoofdpunt 3 en 11.
13. Een omleiding aan de oostzijde van Veghel naar aansluiting 12 van de A50 is afgefallen vanwege de extra rijafstand voor doorgaand verkeer en het beperkte aandeel verkeer richting A50-Noord. Uit de verkeersanalyse blijkt dat 60 % van het verkeer op de N279 ten zuiden van Veghel richting 's-Hertogenbosch rijdt, terwijl slechts 12,5 % naar de A50-Noord gaat. Een omleiding om Veghel is alleen effectief voor de verbetering van de bereikbaarheid van de N279 als het een volwaardig alternatief biedt voor het doorgaande verkeer. Een oostelijke omleiding om Veghel naar de A50 aansluiting 12 en van aansluiting 12 over of langs de A50 terug naar de N279 bij aansluiting 11 heeft een totale lengte van 17,5 km. In vergelijking met de lengte over het huidige tracé van 6 km is dit een te groot verschil waardoor doorgaand verkeer gebruik blijft maken van de N279 door Veghel (ook bij een afwaardering en lagere maximumsnelheid). Daarmee heeft dit alternatief onvoldoende doelbereik voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van de N279.
14. In de vorige fase zijn meerdere mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld op kansrijkheid. In het antwoord op hoofdpunt 13 leest u hoe deze beoordeling is uitgevoerd. De Luikse variant waarbij alle kruispunten op de N279 door Veghel ongelijkvloers worden uitgevoerd is afgefallen omdat deze niet inpasbaar is wanneer de hellingbanen voor deze kruispunten volgens de ontwerprichtlijnen van het CROW worden uitgevoerd. De grootste knelpunten zijn hier de korte afstand tussen de kruispunten met de NCB-Laan, de Zuidkade en de Rembrandtlaan en de huidige brug over het water. In de kansrijke alternatieven is wel een variant van de Luikse variant opgenomen maar dan enkel met ongelijkvloerse kruispunten ter hoogte van de Maxwell Taylorbrug (Rembrandtlaan) en De Amert. Hierdoor is er voldoende afstand beschikbaar tussen de kruispunten om de hellingbanen in te passen. Daarnaast zijn deze kruispunten ook de drukke kruispunten waardoor een ongelijkvloerse oplossing hier het grootste effect heeft op de bereikbaarheid.
15. In de volgende fase blijft de dialoog met bewoners en lokale gemeenschappen een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. In het antwoord op hoofdpunt 9 leest u op welke manier de Provincie belanghebbenden, zoals bewoners, wijk- en dorpsraden en andere omgevingspartijen, betreft.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 127 (6135938)

Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen het beschouwen van een omleiding van de N279 langs Eerde en specifiek door buurtschap Willibrordushoek als kansrijk alternatief, omdat deze oplossing volgens indiener desastreuze gevolgen heeft voor de leefbaarheid in Eerde en Willibrordushoek. Daarbij wijst indiener op negatieve leefbaarheidseffecten in Eerde en benadrukt dat gemeente Meierijstad naast Veghel weinig oog heeft voor omliggende dorpen en buurtschappen. Dit blijkt uit paragrafen 2.4 en 3.5 van de NRD, waarin de positieve leefbaarheidseffecten voor Veghel van een omleiding worden benoemd, terwijl de negatieve effecten gevolgen voor Eerde niet worden besproken. Volgens indiener wordt het probleem met een omleiding slechts verplaatst, in plaats van opgelost.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 128 (6136048)

Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen het beschouwen van een omleiding van de N279 langs Eerde als kansrijk alternatief, aangezien deze oplossing ten koste zou gaan van de leefbaarheid in Eerde. Daarbij wijst indiener op negatieve leefbaarheidseffecten in Eerde en benadrukt dat gemeente Meierijstad naast Veghel weinig oog heeft voor omliggende dorpen en buurtschappen. Dit blijkt uit paragrafen 2.4 en 3.5 van de NRD, waarin de positieve leefbaarheidseffecten voor Veghel van een omleiding worden benoemd, terwijl de negatieve effecten gevolgen voor Eerde niet worden besproken. Volgens indiener wordt het probleem met een omleiding slechts verplaatst, in plaats van opgelost.

Antwoord

In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden onderzocht om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 129 (6136109, 6136110, 6136114) - Brabantse Milieufederatie

Samenvatting

Indiener heeft de volgende opmerkingen en suggesties ten aanzien van de NRD:

1. Indiener mist in de NRD een kwantitatieve beschrijving van de verkeersproblemen en de doelstellingen die met de alternatieven opgelost moeten worden. Indiener vraagt om helderheid over de criteria voor verkeersknelpunten en hoeveel verbetering er nodig is om doelen te bereiken, en om te voorkomen dat te zware alternatieven worden gekozen. De huidige kwalitatieve wijze van beoordelen is naar inziens van de indiener juridisch onhoudbaar.
2. Indiener vraagt om een betere kwantificering van de effecten van de N279 op de biodiversiteit, luchtkwaliteit, geluidshinder en de kwaliteit van de lokale natuur. Er wordt gesuggereerd om specifieke biodiversiteitsbelangen en landschapselementen aan te duiden en de knelpunten die hieruit voortkomen per alternatief te identificeren.
3. Indiener roept op tot meer aandacht voor multimodale oplossingen en duurzame mobiliteit in het voorkeursalternatief. Het ontbreken van concrete kwantificering van de effecten van deze oplossingen wordt als een gemis gezien. Indiener vraagt daarom om duurzame mobiliteitsmaatregelen en hun bijdrage aan de doelstellingen te beschrijven.
4. Indiener heeft vragen over de inconsistente gegevens in de verkeersprognoses en het aantal nieuwe inwoners als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Indiener vraagt om een verklaring voor het opmerkelijke verschil tussen de som van nieuwe inwoners en de cijfers in de verkeersprognose.
5. Indiener sluit zich ten aanzien van hoofdstuk 4.2 aan bij de zienswijze die is ingebracht door de gezamenlijke lokale groene partijen (waaronder de IVN-afdelingen Veghel en Laarbeek).
6. Tot slot wijst indiener op de parallelle ligging van beek de Aa langs de N279. Deze nabijheid zou volgens indiener reden moeten zijn om in het tussenliggende gebied de vereiste natuurcompensatie een plek te geven.

Antwoord

1. De NRD maakt gebruik van kwantitatieve effectbepalingen op basis van verkeersmodellering met het BBMA. De resultaten hiervan zijn te vinden in de 'Rapportage Verkeersmodellering rekenpakketten N279', een achtergronddocument bij de NRD dat op verzoek beschikbaar is bij de Provincie. In de NRD is de uitwerking beknopt, omdat in dit stadium de focus ligt op de kans rijkheid van de maatregelen en er nog veel ontwerpkeuzes openstaan. In de volgende fase met het MER worden de alternatieven verder uitgewerkt en volgt een uitgebreidere, kwantitatieve effectbeoordeling, daarmee worden ook de doelstellingen verder geconcretiseerd.
2. In de NRD is een eerste globale analyse van leefomgevingskwaliteiten en mogelijke effecten uitgevoerd. In het MER worden effecten volwaardig onderzocht en waar mogelijk en zinvol ook gekwantificeerd volgens de methodiek die staat beschreven in hoofdstuk 5 van de NRD.
3. In de volgende fase worden multimodale maatregelen, zoals HOV-verbindingen, fietsinfrastructuur en mobiliteitshubs, verder onderzocht als flankerende maatregelen bij alle alternatieven. In het antwoord op hoofdpunt 6 leest u hoe deze integraal onderdeel uitmaken van het vervolgonderzoek en het MER.
4. We houden in de verkeerscijfers rekening met de diverse geplande ontwikkelingen in Meierijstad en omgeving. Het verkeersmodel dat voor dit project gebruikt is (BBMA versie 2022) is geactualiseerd voordat hiermee berekeningen zijn uitgevoerd. Bij deze actualisatie zijn alle geplande toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeenten afgestemd. Alle zogeheten 'harde plannen' zijn opgenomen in het verkeersmodel. Dit betekent dat richting 2040 er rekening is gehouden met een groot aantal

woningbouwprojecten. In de volgende fase wordt het verkeersmodel opnieuw geactualiseerd en worden nieuwe en actuelere woningbouwprojecten toegevoegd aan of aangepast in het verkeersmodel. Uit een gevoeligheidsanalyse naar de impact van (mogelijke) toekomstige plannen blijkt dat er geen reden is om naast de nu opgenomen 5 alternatieven nog andere alternatieven te onderzoeken. In het antwoord op hoofdpunt 10 leest u hoe rekening gehouden wordt met toekomstige grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Beethovendeal en schaa sprong Brainport.

5. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid (zoals extra stikstofbelasting (voor natuurgebieden), geluidsoverlast en luchtverontreiniging) en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
6. Ook voor wat betreft doorsnijding van gebieden met natuurwaarden als beek de Aa zal het MER uitsluitsel geven over het al dan niet treffen van wettelijke maatregelen om in dit geval negatieve effecten op de natuur te compenseren. Daarnaast wordt naar kansen en synergie in het gebied gekeken voor het vinden van passende compensatielocaties aan de hand van de handreiking natuurcompensatie (maart 2025). Hierover vindt nauwe samenwerking met het waterschap plaats. Daarnaast zal de Provincie bij de invulling van natuurcompensatie ook in dialoog gaan met omgevingspartijen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 130 (6136203, 6136204)

Samenvatting

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

1. Indiener is van mening dat de Luikse variant van de N279 ter hoogte van Veghel (gepresenteerd door omgeving) onvoldoende is beoordeeld, terwijl deze variant mogelijk een groter oplossend vermogen biedt dan de variant met parallelstroken. Indiener verzoekt daarom de Luikse variant in het MER mee te nemen ten behoeve van het bereiken van de best mogelijke oplossing, een eerlijk vergelijk tussen alternatieven en het zichtbaar invulling geven aan de inbreng vanuit het participatietraject.
2. Indiener wijst op de ontoereikende onderbouwing van de nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding op de N279, en vraagt om een robuuste verkeersprognose om de keuze voor uitbreiding te ondersteunen.
3. Indiener geeft aan dat milieueffecten op onder andere Natura 2000-gebieden in de NRD, en niet later pas in de MER getoetst zouden moeten worden. Volgens indiener is dit in strijd met het voorzorgsbeginsel en recente rechtspraak, onder andere de Porthos-uitspraak. Het besluit om alternatieven al te trechteren zonder die toetsing is volgens indiener prematuur.
4. Indiener stelt dat de uitbreiding van de N279 leidt tot toename van geluidsbelasting en verstoring van de leefomgevingskwaliteit, zonder concrete mitigatieplannen in de NRD.
5. Indiener vraagt zich af op welke wijze het uitbreiden van de N279 doorgaand verkeer kan beperken en hoe de scope van het beoordelingsgebied is vastgesteld, gezien de mogelijke aantrekkelijkheid van de N279 voor verkeer zonder bestemmingen in de regio.

6. Indiener vindt dat participatie onvoldoende inhoudelijk is verwerkt in de NRD, aangezien het niet laat zien hoe concrete input van bewoners (zoals Luikse variant N279 Veghel) of maatschappelijke organisaties heeft geleid tot andere alternatieven, onderzoeksvragen of keuzes. Dit ondermijnt het vertrouwen in het proces en voldoet niet aan de eisen van de Omgevingswet.

Antwoord

1. De Luikse variant waarbij alle kruispunten op de N279 door Veghel ongelijkvloers worden uitgevoerd is afgefallen omdat deze niet inpasbaar is wanneer de hellingbanen voor deze kruispunten volgens de richtlijnen worden uitgevoerd. De grootste knelpunten zijn hier de korte afstand tussen de kruispunten met de NCB-Laan, de Zuidkade en de Rembrandtlaan en de huidige brug over het water. In de kansrijke alternatieven is wel een variant van de Luikse variant opgenomen maar dan enkel met ongelijkvloerse kruispunten ter hoogte van de Maxwell Taylorbrug (Rembrandtlaan) en De Amert. Hierdoor is er voldoende afstand beschikbaar tussen de kruispunten om de hellingbanen in te passen. Daarnaast zijn deze kruispunten ook de drukkere kruispunten waardoor een ongelijkvloerse oplossing hier het grootste effect heeft op de bereikbaarheid.
2. Met behulp van het verkeersmodel BBMA is een verkeersprognose gemaakt voor toekomstjaar 2040 in de situaties met de huidige infrastructuur en daarnaast doorrekeningen gedaan met verschillende maatregelen. De resultaten van de verkeersanalyse zijn opgenomen in de 'Rapportage Verkeersmodellering rekenpakketten N279', een achtergronddocument bij de NRD dat op verzoek beschikbaar is bij de Provincie. De modelresultaten gaven aan dat op een groot deel van de kruispunten op de N279 capaciteitsknelpunten zijn en/of ontstaan richting 2040. Door gelijkvloers of ongelijkvloers uitbreiden van de kruispunten ontstaat er meer capaciteit. De capaciteitsverbetering leidt tevens tot een verkeersaantrekkende werking op de N279 grotendeels (afhankelijk van het alternatief) uit omliggende kernen en lokale wegen. Dit maakt dat bij meer capaciteitsuitbreiding op de kruispunten ook meer capaciteitsuitbreiding op de tussenliggende wegvakken nodig is vanuit de doelstelling bereikbaarheid. In het MER worden de verschillende alternatieven voor capaciteitsuitbreiding op de N279 verder onderzocht.
3. De alternatieven zijn ontwikkeld met oog voor mogelijke effecten op Natura 2000. Uit eerste indicatieve stikstofdepositieberekeningen blijkt dat stikstofdepositie verschilt tussen de alternatieven, maar in alle gevallen een belangrijk aandachtspunt is. Significante gevolgen op Natura 2000 kunnen namelijk op voorhand niet worden uitgesloten en worden in het MER daarom ook nader onderzocht. Dit is echter geen reden om de alternatieven in dit stadium van de planvorming af te laten vallen. Het stikstofdossier kent namelijk grote onzekerheid door enkele recente gerechtelijke uitspraken en kan zich snel ontwikkelen door nieuwe beleidsmaatregelen. Vanwege de lange doorlooptijd van het project N279 worden daarom ook alternatieven onderzocht waar op dit moment stikstofdepositie een belangrijk aandachtspunt is. In paragraaf 4.4 van de Notitie Kansrijke Alternatieven worden deze aandachtspunten nader toegelicht en wordt ook het handelingsperspectief geschetst. De Notitie Kansrijke Alternatieven is te vinden op de projectwebsite (www.brabant.nl/N279).
4. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.
5. De verkeersmodelberekeningen laten een relatie zien tussen capaciteitsuitbreiding op de N279 en de toename van doorgaand verkeer. Een grotere capaciteit op de N279 zorgt, naast een betere bereikbaarheid voor de kernen langs de N279, vaak ook voor meer doorgaand verkeer op deze route.

De resultaten laten zien dat een omleiding rond Veghel minder extra doorgaand verkeer aantrekt door de langere afstand van het tracé. Maar dit is slechts een van de criteria in de beoordeling van de alternatieven. Het niet stimuleren van doorgaand (vracht)verkeer is een projectdoel en wordt in het MER nader onderzocht. Zie tabel 5.1 uit de NRD.

6. De Provincie ziet participatie als een serieus en waardevol procesonderdeel. Alle ingebrachte zaken zijn/worden onderbouwd onderzocht. Het Participatierapport N279, terug te vinden op de projectwebsite (www.brabant.nl/N279), beschrijft de participatie die plaatsgevonden heeft in de fase vanaf start project (kennisgeving) tot opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het rapport is onder andere beschreven welke input is opgehaald en hoe deze is meegenomen in de totstandkoming van de vijf alternatieven. In lijn met wat de Omgevingswet voorschrijft is dit in een aparte rapportage gerapporteerd, en is daarmee onderdeel van het totale proces om te komen tot de NRD en het uiteindelijke projectbesluit.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 131 (6136213)

Samenvatting

Indiener is van mening dat de scope van het huidige onderzoek NRD N279 Veghel-Asten ontoereikend is. De toename van verkeer op omliggende snelwegen A50 en A67 geeft volgens de indiener aanleiding om oplossingen voor de N279 samen met het Rijk te onderzoeken. Indiener geeft aan dat het doortrekken van de A77 als noordelijke ontsluiting voor verkeer richting het Ruhrgebied kan dienen en daarmee de N279 ontlasten. Hierdoor zouden kleinschaligere oplossingen op het bestaande tracé van de N279 mogelijk al voldoende zijn om het gros van de lokale problematiek op te lossen.

Antwoord

De knelpunten van de Rijkswegen A50 en A67 en raakvlakken met de N279 zijn bekend. Het wel of niet en wanneer verbreden van de A50 en A67 is echter een keuze die ligt bij de wegbeheerder van de Rijkswegen, Rijkswaterstaat. Zonder aanpassingen aan de N279 komt de bereikbaarheid in de regio onder druk te staan, waardoor de Provincie van mening is dat het belangrijk is reconstructie van de N279 nu op te pakken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 132 (6136238, 6136239, 6136240) - ANWB

Samenvatting

Indiener waardeert de wijze waarop hij tot dusver door de Provincie betrokken wordt bij het project. Daarbij onderschrijft indiener de noodzaak om de N279 te verbeteren. Ten aanzien van de 5 alternatieven heeft de indiener de volgende aandachtspunten:

Verkeersveiligheid staat voorop en tegenovergestelde verkeersstromen dienen fysiek van elkaar te zijn gescheiden. Daarom valt kansrijk alternatief 1 wat de indiener betreft af.

1. Indiener heeft vraagtekens bij de verbeterde doorstroming in kansrijk alternatief 3. Zolang de kruispunten over onvoldoende capaciteit beschikken, levert het uitbreiden van de wegvakcapaciteit weinig op. Indiener verzoekt daarom meer inzicht te verschaffen in de afwikkelingscapaciteit van kruispunten en de mate waarin dit de verkeersdoorstroming bevordert.
2. Verkeersveilige oversteken zijn essentieel, bij voorkeur ongelijkvloers of door het verbeteren van bestaande oversteken.
3. Met betrekking tot alternatief 4 pleit indiener - tenzij strikt noodzakelijk - ten behoeve van de leefomgeving voor aanpassing van het bestaande tracé boven de zuidelijke variant. Ook bij kansrijk alternatief 5 geeft indiener de voorkeur aan optimalisatie van het huidige tracé boven een omleiding door natuurgebied.
4. Indiener wijst op smartphonegebruik als onderbelichte oorzaak van verkeersongevallen op de N279. Indiener draagt hiervoor data aan en verzoekt deze toe te voegen aan de probleemanalyse.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt. De alternatieven hebben op verschillende manieren impact op de verkeersveiligheid, wat meegenomen wordt in de beoordeling.
2. Wij delen uw constatering dat de afwikkelingscapaciteit van de kruispunten in belangrijke mate bepalend is voor de verkeersdoorstroming op de N279. Dit wordt onderbouwd door de berekeningen uit het verkeersmodel. Daarom wordt zowel gekeken naar het gelijkvloers als ongelijkvloers uitbreiden van de kruispunten in alternatief 3 (en ook in alternatief 2). In de volgende fase worden de locatiespecifieke maatregelen, zoals de inrichting van de kruisingen, verder uitgewerkt. In het antwoord op hoofdpunt 5 leest u hoe dit meegenomen wordt in het vervolgonderzoek en in het MER. Voor alternatief 3 wordt daarbij onderzocht welke kruispuntinrichting nodig is om de uitbreiding van de wegvakcapaciteit effectief te laten zijn.
3. Wij delen uw wens om conflicten tussen (kruisend) langzaam verkeer en snel(ler) verkeer op de N279 zoveel mogelijk uit te sluiten. De koude oversteken in het projectgebied bij de Oostappensedijk en Vlierdense Bosdijk/Rijntjesdijk worden in het kader van werkspoor 2 (No Regret maatregelen) vooruitlopend op het projectbesluit voor de N279 al aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook in de alternatieven is aandacht voor de verkeersveiligheid van kruisend (langzaam) verkeer. Zo wordt in alternatief 2 een ongelijkvloerse kruising bij Keldonk onderzocht, specifiek voor langzaam verkeer.
4. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé als een omleiding bij Veghel (alternatief 4) en Dierdonk (alternatief 5) onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. In het antwoord op hoofdpunt 2 en hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op

onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

5. Buiten kijf staat dat smartphonegebruik diverse verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt. De mate waarin deze vorm van afleiding zich voordoet op de N279 hebben we beschouwd in de Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVE) en gerelateerd aan de weginrichting. Zo konden we constateren dat de N279 een lang traject is, waardoor de kans op afleiding op alle wegvakken groot is. Hiermee weten we voldoende om te concluderen de weginrichting van de N279 aandacht behoeft om de gevolgen van afleiding in het verkeer te mitigeren. De specifieke data die u aandraagt komen van pas in het MER, waarin nauwkeuriger wordt beoordeeld op verkeersveiligheid.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER. De door indiener aangedragen data wordt meegenomen in de verdere uitwerking en het effectenonderzoek verkeersveiligheid.

Zienswijze 133 (6136242)

Samenvatting

1. Indiener is van mening dat alternatief 5, de omleiding om Dierdonk, aanzienlijke negatieve geluideffecten zal hebben die in de NRD onvoldoende zijn beoordeeld. Dit geldt ook voor andere delen van het traject Veghel-Asten. Indiener wijst erop dat verkeerslawaaï in het buitengebied verder reikt dan in stedelijke gebieden, doordat het achtergrondgeluid daar lager is. Bovendien verstoort de omleiding de rust in recreatiegebieden en is deze mogelijk in strijd met het bestemmingsplan van de gemeente Gemert-Bakel.
2. Indiener vraagt om een gedegen onderzoek naar geluidshinder vanuit het perspectief van de indiener, en vraagt om aanvullende verduidelijking over de gevolgen van de aanleg van de N279 voor de natuur en bestemmingen in aangrenzende gebieden.

Antwoord

1. In de volgende fase worden in het MER zowel de alternatieven op het bestaande tracé (Wolfsputterbaan) als een omleiding om Dierdonk onderzocht om inzicht te krijgen in de verschillen in effecten. Daarbij wordt ook rekening gehouden met verschillen in de referentiesituatie, zoals gebieden met relatief weinig achtergrondgeluid. In het antwoord op hoofdpunt 2 leest u hoe en waarom zowel het bestaande tracé als een omleiding wordt meegenomen in het onderzoek.
2. In de volgende fase worden in het MER de effecten op de leefbaarheid (waaronder geluidshinder en impact op natuur en bestemmingen) en de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen per alternatief in beeld gebracht. In het antwoord op hoofdpunt 11 leest u hoe deze maatregelen worden betrokken in de afweging en besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 134 (6136245)

Samenvatting

1. Indiener maakt bezwaar tegen het opnemen van een omleiding van de N279 langs Eerde/Zijtaart als kansrijk alternatief. Indiener pleit voor een onderzoek én daarna een keuze voor een alternatief op het huidige tracé. Indiener benoemd in zijn zienswijze een aantal argumenten waarom een omleiding niet wenselijk/ haalbaar is:

Behoud van natuurgebieden Wijboschbroek en de Eerdse Bergen.

- Schadelijke effecten op Eerde, welke al overlast heeft van de A50, N622, elektriciteitsverdeelstation en de industrie vanuit Duin die oprukt richting Eerde.
 - Extra luchtverontreiniging en geluidsoverlast.
 - Sociale effecten, waarbij specifiek wordt gewezen op de sociale rol van de groenteboer Van de Ven, die in het zoekgebied ligt.
 - Calamiteiten route via de Abenhoefweg, die door de omleiding mogelijk wordt afgesloten.
 - Groene buffer tussen Eerde en A50 die toen door de gemeente is verzekerd.
 - Nieuwbouwplannen aan De Kuilen/Haakakker.
 - De geluidsproblemen in de Bloemenwijk en De Leest kunnen opgelost worden met geluidsbeperkende maatregelen.
2. Indiener benoemd dat door de gemeente 20 jaar geleden is verzekerd dat er een groene buffer blijft tussen het dorp Eerde en de snelweg A50. Indiener verzoekt de Provincie om uit te zoeken in welke plannen dit vermeld staat.
 3. Indiener pleit voor een omgevingsdialoog met betrokkenen, en geeft aan dat zich niet vertegenwoordigd voelt door de bestaande belangentafel, die lijkt te worden gedomineerd door bewoners en ondernemers uit Veghel.

Antwoord

1. Alternatief 4, met een omleiding nabij Zijtaart en Eerde, wordt onderzocht omdat de inpassing van de weg op het huidige tracé door Veghel diverse uitdagingen kent op gebied van maakbaarheid, haalbaarheid en gezondheid. In dit onderzoek worden de door indiener aangedragen zorgen meegenomen. Het antwoord op hoofdpunt 3 beschrijft waarom de omleiding als alternatief is opgenomen en hoe dit onderzoek wordt uitgevoerd.
2. U verwijst naar een afspraak die er zou zijn tussen u en de gemeente over dat er nooit gebouwd zou mogen worden tussen de Eerde en de A50 en verzoekt ons dat document te leveren. Die afspraak is bij ons niet bekend alsook het document waarin die afspraak opgenomen zou zijn. In het GS-besluit van de Provincie ten aanzien van het bestemmingsplan 'A50, omlegging Veghel' uit 1996 zijn door de Provincie opmerkingen gemaakt over mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied tussen de A50 en Eerde. Kort samengevat, heeft de Provincie in die passage destijds aangegeven dat in het geval van nieuwe ontwikkelingen die ten nadele van het woon- en leefklimaat van Eerde zouden kunnen strekken, de Provincie dat gegeven zwaar laat wegen. Het betreft een besluit van bijna 30 jaar terug, waarbij de rol van Provincie een andere was dan in de huidige situatie. We begrijpen echter de zorg, en zullen in de alternatievenafweging voor de N279 het belang voor wat betreft het woon- en leefklimaat van Eerde waarnaar wordt verwezen zorgvuldig meewegen.
3. In de volgende fase is een omgevingsdialoog weer een belangrijk onderdeel van de projectaanpak. Er wordt opnieuw geïnventariseerd wie de directe betrokken zijn en welke vorm van participatie

gewenst is. Het antwoord op hoofdpunt 9 geeft aan welke aanpak voorzien is voor de participatie in de volgende fase.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 135 (6136247, 6136248)

Samenvatting

1. Indiener vraagt om aan te geven op welke manier de Provincie gaat zorgen dat beide zijden van het beoogde tracé tussen Veghel en Asten zo ingericht gaan worden dat verkeer aanzuigende werking voor het doorgaande verkeer wordt voorkomen.
2. Indiener uit zijn zorgen over de onzekerheid over de financiële kaders van het project. Indiener vraagt of de Provincie kan garanderen dat het budget EUR 300 miljoen is en niet gaandeweg het project meer kan worden waardoor er een eerlijke afweging tussen de alternatieven mogelijk is. Indiener verzoekt daarbij om:
 - In het MER budgetbeoordelingsrondes op te nemen.
 - Inzichtelijk te maken hoe de kosten verdeeld worden, wat zijn bestuurlijke kosten en uitvoeringskosten.
 - Inzichtelijk te maken hoe de kosten van de alternatieven nu zijn berekend.
 - Aan te geven welke procesafspraken zijn gemaakt en hoe hiermee om wordt gegaan bij budgetoverschrijding, wordt de uitvoering van het project heroverwogen en/of gestopt?
3. Indiener geeft aan het goed te vinden dat ook wordt gekeken naar alternatieven voor bus en fiets.
4. Indiener noemt de ongevallencijfers gebruikt voor de NRD niet representatief vanwege recente ontwikkelingen in het gebied die de verkeersveiligheid hebben verbeterd.
5. Indiener vindt het onterecht dat de percentages die genoemd worden m.b.t. de ervaren gezondheid van inwoners direct in verband worden gebracht met de aanwezigheid van de N279. Indiener geeft aan dat talloze andere factoren de ervaren gezondheid bepalen en dat het verband met de nabijheid van de N279 onterecht is en niet thuishoort in de NRD. Een toelichting op de andere factoren die een rol kunnen spelen bij de lage score van de gezondheid worden gemist.
6. Indiener wijst erop dat alternatief 4, met een omleiding om Veghel, in druist tegen de hoofddoelstellingen van het project. O.a. doordat de omleiding een ecologische verbindingzone doorkruist, welke nog niet is benoemd in de NRD. Indiener vraagt zich waarom een omleiding als kansrijk is beschouwd, terwijl het aanleggen deze vele kilometers dwars door alles heen, schade toebrengt aan landbouw, natuur, cultureel-historische waarden, nagenoeg geen tijdwinst oplevert, (milieu)gezondheidsrisico's gaat verhogen mede door de barrièrewerking en vele tientallen miljoenen kost. Indiener ziet graag een onderbouwing van het opnemen van de omleiding in de NRD en gaat ervan uit dat deze op basis van de in de zienswijze benoemde punten in het MER afvalt.
7. Indiener vindt de onderbouwing voor het afvallen van de oostelijke omleiding bij Veghel onvoldoende. Hij ziet de ontwikkelingen in Veghel Buiten en Erp juist als argumentatie dat een omleiding hier wel kansrijk is. Indiener vraagt zich af waarom afstand een argumentatie is voor het afvallen van de omleiding.
8. Indiener benadrukt de kansen om met mitigerende maatregelen, geluidsschermen, de geluidsproblematiek op het huidige tracé op te lossen. Hij neemt aan dat als er financiële ruimte is voor een omleiding er ook geld is om de geluidsproblemen op het bestaande tracé aan te pakken.

9. Indiener verzoekt om beter te onderbouwen waarom de variant voor een reconstructie van de N279 op het huidige tracé, die middels een animatie door een bewoner is gepresenteerd aan de Provincie, is afgefallen. Indiener benoemt daarbij dat mogelijke onvolkomenheden aan de variant opgelost kunnen worden door bijvoorbeeld te kijken naar andere hellingshoeken i.c.m. andere rijksnelheden.
10. Concluderend beveelt indiener aan om binnen het gestelde budget van 300 miljoen, alle doelstellingen te realiseren en te waarborgen dat deze weg ook het karakter van een gebiedsontsluiting blijft houden in de toekomst, dus zonder extra verkeer aan te trekken, de weg aan beide zijden te voorzien met een wegingeling zodat deze niet extra verkeer aantrekt. De weg daarnaast te voorzien van een gescheiden rijstrook om op deze manier de veiligheid te optimaliseren. En voorzie bij de wegtracés waar hoge geluidsniveaus zijn mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen. Indien na het oplossen van de huidige problemen en er eventueel nog budget over is kan bekeken worden of het aanbrengen van een ongelijkvloerse kruising bijdraagt aan het verhogen van de bereikbaarheid.

Antwoord

1. Het weren van doorgaand verkeer op de N279 is niet volledig te voorkomen wanneer de knelpunten op de omliggende snelwegen niet worden opgelost. De Provincie beoordeelt bij alle alternatieven wat het aandeel doorgaand verkeer is en neemt dit mee in de afweging op te komen tot een voorkeursalternatief. Daarnaast gaan verschillende alternatieven uit van een beperkte capaciteitsuitbreiding, waarbij de verbetering van de afwikkeling zich vooral richt op het aantrekken van verkeer uit de kernen. In de reeds uitgevoerde analyses zien we dat alternatief 1 zorgt voor een beperkte toename van het verkeer. Ook alternatief 4, met een omleiding rond Veghel, is minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer vanwege de extra lengte van het tracé.
2. Gezien de grootschalige economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, de onzekerheden in de huidige ramingen met een 50 % bandbreedte en de historische context van het projectbudget (gereserveerd budget uit het provinciaal inpassingsplan (PIP) van 2018) in samenhang met recente prijsstijgingen, worden in het MER ook alternatieven onderzocht die net buiten de huidige financiële kaders vallen en wordt parallel aan de uitwerking van het MER gekeken welke aanvullende middelen beschikbaar kunnen worden gemaakt. Het antwoord op hoofdpunt 8 geeft verder antwoord op deze afwegingen. In de afgelopen fase is een deterministische kostenraming opgesteld conform de 'Standardsystematiek voor Kostenramingen in de GWW' (SSK), die volgt uit CROW publicatie 137. Volgens deze systematiek worden de projectkosten onderverdeeld in een aantal kostencategorieën. Op hoofdlijnen zijn dit: bouwkosten, engineeringskosten, vastgoedkosten, overige bijkomende kosten en een object overstijgende risicoreservering. Deze categorieën samen vormen de deterministische investeringskosten voor het project. Deze methodiek wordt ook in de volgende fase gehanteerd. De SSK-methodiek hanteert een detailniveau passend bij de fase van het project, wat resulteert in een raming met een variatiecoëfficiënt van <50 %. Binnen dit detailniveau maken we gebruik van kentallen en schattingen van hoeveelheden op basis van viltstiftschetsen van de alternatieven. In de volgende fases wordt volgens de SSK-methodiek en aanpak van de Provincie telkens meer detail toegevoegd aan de raming en gaat de variatiecoëfficiënt omlaag.
3. Gezien de autodominantie in het gebied wordt het als een belangrijke flankerende maatregel gezien om ook in te zetten op de verbetering van de fiets en het OV in de regio. Dank dat u dat ook zo ervaart.
4. De ongevallencijfers die vermeld zijn in de probleemanalyse hebben uitsluitend betrekking op het traject tussen Veghel en Asten en zijn afkomstig van het Bestand geregistreerde Ongevallen Nederland

(BRON). In BRON zijn alle verkeersongevallen in Nederland opgenomen die door de politie en/of weginspecteurs zijn vastgelegd. Van de 12 dodelijke ongevallen op de N279 tussen Veghel en Asten (2012-2022) bleek het in 6 gevallen te gaan om een frontale botsing. De fysieke rijbaanscheiding, zoals deze op het traject tussen Den Bosch en Veghel is aangelegd, neemt de kans op frontale ongevallen weg waardoor de afloop van ongevallen zoals u aangeeft ook minder vaak dodelijk is. Daarmee delen we uw stelling dat het aanbrengen van een rijrichtingscheiding een grote bijdrage levert aan een verkeersveiliger N279. Deze en andere mogelijkheden voor verbeteren van verkeersveiligheid zijn onderdeel van het vervolgonderzoek.

5. Het is terecht dat ervaren gezondheid door veel verschillende factoren wordt beïnvloed, zoals leefstijl, sociaal economische status en andere omgevingsfactoren als de N279. In de NRD worden de ervaren gezondheid en ook bijvoorbeeld de sociaaleconomische status (SES) van omwonenden langs de N279 benoemd om een breed beeld te schetsen van de situatie langs de N279. Daarmee wordt inzicht gegeven in waar kwetsbare groepen wonen en wat de huidige milieugezondheidsrisico's zijn. Het is niet zo dat direct een oorzakelijk verband wordt gelegd tussen de N279 en de ervaren gezondheid. Wel wordt de informatie gebruikt om te bepalen waar extra aandacht nodig kan zijn voor mogelijke effecten van het project, juist omdat gezondheid door meerdere factoren wordt bepaald. Dit is in lijn met de benadering vanuit brede welvaart.
6. In de volgende fase wordt in het MER alternatief 4 met een omleiding om Veghel onderzocht, om de effecten van de alternatieven op het huidige tracé en bij een omleiding te kunnen vergelijken. In het antwoord op hoofdpunt 3 leest u hoe en waarom deze omleiding wordt meegenomen in het onderzoek en hoe de effecten op onder andere leefbaarheid, gezondheid en ecologie worden meegenomen om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. Afbeelding 3.3 toont de betreffende ecologische verbindingzone.
7. Een omleiding aan de oostzijde van Veghel naar aansluiting 12 van de A50 is afgefallen vanwege de extra rijafstand voor doorgaand verkeer en het beperkte aandeel verkeer richting A50-Noord. Uit de verkeersanalyse blijkt dat 60 % van het verkeer op de N279 ten zuiden van Veghel richting 's-Hertogenbosch rijdt, terwijl slechts 12,5 % naar de A50-Noord gaat. Een omleiding om Veghel is alleen effectief voor de verbetering van de bereikbaarheid van de N279 als het een volwaardig alternatief biedt voor het doorgaande verkeer. Een oostelijke omleiding om Veghel naar de A50 aansluiting 12 en van aansluiting 12 over of langs de A50 terug naar de N279 bij aansluiting 11 heeft een totale lengte van 17,5 km. In vergelijking met de lengte over het huidige tracé van 6 km is dit een te groot verschil waardoor doorgaand verkeer gebruik blijft maken van de N279 door Veghel (ook bij een afwaardering en lagere maximumsnelheid). Daarmee heeft dit alternatief onvoldoende doelbereik voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van de N279.
8. Onderzoek naar de geluidseffecten en mitigerende maatregelen langs het (toekomstige) tracé van de N279 zijn onderdeel van de scope van de m.e.r.-beoordeling van de alternatieven. Het antwoord op hoofdvraag 11 beschrijft hoe deze analyse wordt uitgevoerd en hoe bepaald wordt welke maatregelen genomen worden om de hinder te beperken.
9. De variant die door een bewoner gepresenteerd is in een animatie, waarbij alle kruispunten op de N279 door Veghel ongelijkvloers worden uitgevoerd, is afgefallen omdat deze niet inpasbaar is wanneer de hellingbanen voor deze kruispunten volgens de richtlijnen worden uitgevoerd. De grootste knelpunten zijn hier de korte afstand tussen de kruispunten met de NCB-Laan, de Zuidkade en de Rembrandtlaan en de huidige brug over het water. In de kansrijke alternatieven is wel een variant op deze weginrichting opgenomen, met ongelijkvloerse kruispunten ter hoogte van de

Maxwell Taylorbrug (Rembrandtlaan) en De Amert. Bij deze variant is voldoende afstand beschikbaar tussen de kruispunten om de hellingbanen in te passen. Deze twee kruispunten zijn de drukkere kruispunten waardoor een ongelijkvloerse oplossing op deze locaties het grootste effect heeft op de bereikbaarheid. In het alternatief voor een parallelstructuur wordt in eerste instantie gekeken naar de mogelijkheden op maaiveld om het doorgaande verkeer direct langs het kanaal te laten rijden en het lokale verkeer aan de zijde van Veghel. Mocht dit niet inpasbaar blijken wordt nader onderzoek gedaan naar andere technische lastigere en daarmee duurdere inpassingen, waarbij varianten vergelijkbaar met de animatie waarschijnlijk aan het licht komen en optimalisaties gezocht worden in de hellingbanen.

10. In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. In dit onderzoek worden de benoemde aandachtspunten, zowel op leefomgevingseffecten als passend binnen de financiële kaders meegenomen in de afweging. In het antwoord op hoofdpunt 1 leest u hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Zienswijze 136 (6136291)

Samenvatting

Indiener spreekt voorkeur uit voor alternatief 1 met het argument dat deze zo min mogelijk impact heeft op de omgeving en natuur. Mocht het noodzakelijk zijn om alle problematiek op te lossen, dan is het verbreden van de bestaande N279 naar 2x2-rijstroken volgens de indiener ook een optie.

Antwoord

In de volgende fase worden alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht om tot een keuze voor het voorkeursalternatief te komen. Het antwoord op hoofdpunt 1 beschrijft hoe en wanneer de keuze voor een voorkeursalternatief plaatsvindt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van reikwijdte en detailniveau van het MER.

Bijlagen I: Advies Commissie m.e.r.

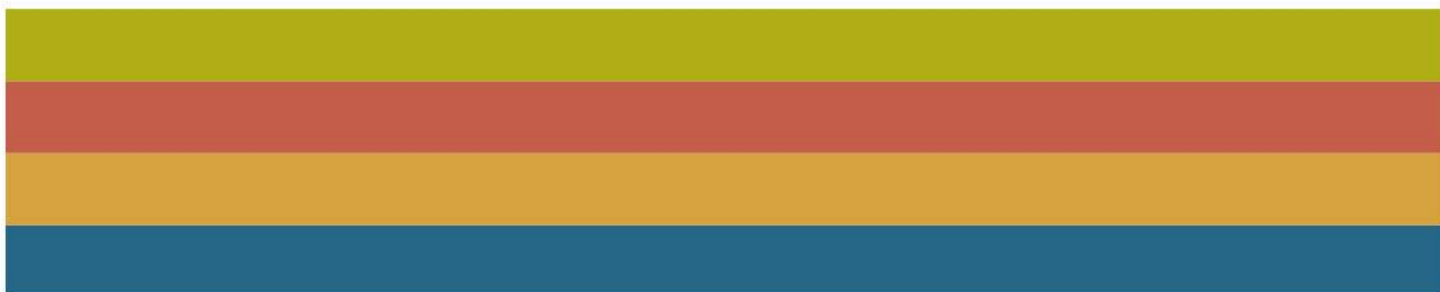
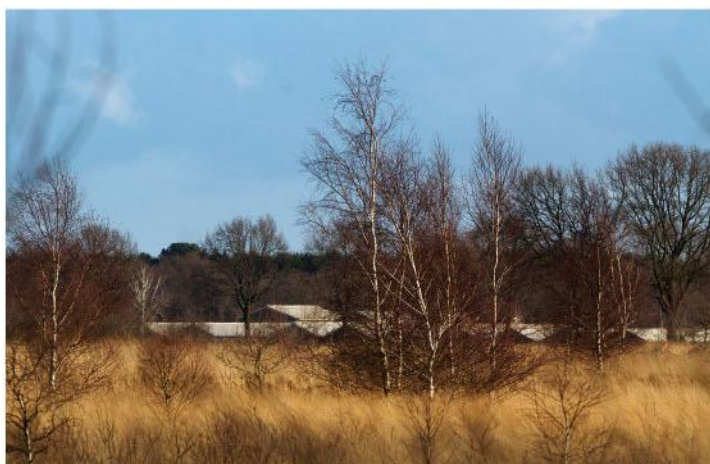


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verkenning N279 Veghel–Asten

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

3 juli 2025 / projectnummer: 3926



1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Noord-Brabant wil via een programmatische aanpak samen met regionale partners problemen met bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid rond de N279 tussen Veghel en Asten oplossen. Deze aanpak bestaat uit drie sporen: (1) aanpassingen aan de N279, (2) verkeersveiligheidsmaatregelen en (3) anders reizen maatregelen (het stimuleren van duurzame alternatieven voor de auto). Mogelijke oplossingen voor de N279 zelf zijn gedeeltelijke verbreding, aanpassen van de wegingdeling, aanpassen van kruisingen en lokale omleidingen. Voor de besluitvorming hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben de Commissie gevraagd om te adviseren over de inhoud van het MER.

Essentiële informatie voor het MER

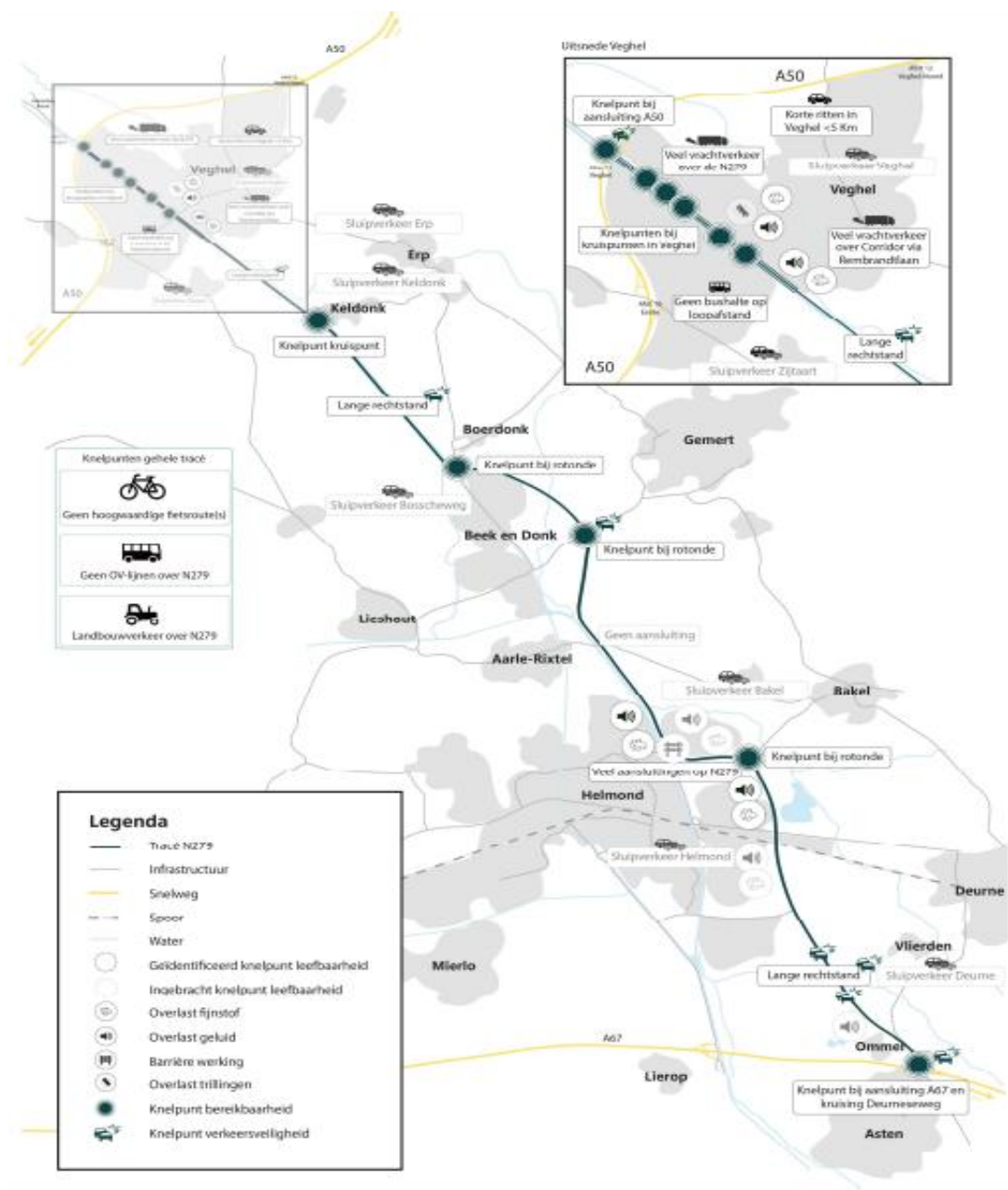
De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het projectbesluit het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **Concrete doelstellingen.** Maak de doelen van de programmatische aanpak voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid specifiek en meetbaar, zodat de alternatieven hieraan getoetst kunnen worden. Betrek hierbij de ambities van de provincie en andere partners voor mobiliteitstransitie. De doelstellingen van de verschillende sporen komen niet per definitie overeen. Geef aan hoe hiermee wordt omgegaan.
- **Programmatische aanpak en gebiedsontwikkeling.** De keuze voor een opzet met ‘programmatische aanpak’ en ‘sporen’ is niet voor iedereen goed te volgen. Leg dit goed uit en geef inzicht in de samenhang tussen de verschillende sporen van de programmatische aanpak waar het project deel van uitmaakt. Geef daarnaast inzicht in de kansen die de gezamenlijke integrale aanpak (gebiedsontwikkeling) biedt om bij te dragen aan (andere) ambities in de regio.
- **Alternatieven.** Onderbouw de te onderzoeken alternatieven vanuit de doelstellingen. Verwerk zoveel mogelijk onderdelen van de programmatische aanpak in de alternatieven, om daarmee te voorkomen dat de verschillende sporen met elkaar conflicteren.
- **Doelbereik en effecten.** Toets de alternatieven aan de geconcretiseerde doelstellingen en beoordeel in hoeverre deze met elkaar conflicteren. Beschrijf en beoordeel de milieueffecten van de alternatieven en beschrijf maatregelen om negatieve effecten te mitigeren of te compenseren. Doe dit zowel voor het plangebied als geheel als voor specifieke locaties langs het tracé waar zich knelpunten voordoen.

Besluitvormers en belanghebbenden lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)¹. Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is, of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.

¹ N279 Veghel-Asten, Notitie reikwijdte en detailniveau, 22 april 2025.



Figuur 1: Samenvatting van knelpunten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid N279 Veghel – Asten (bron: NRD)

Aanleiding MER

De provincie Noord-Brabant wil samen met andere partijen² aanpassingen uitvoeren aan de N279 tussen Veghel en Asten, voor verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De aard en omvang van deze maatregelen is nog onbekend. Mogelijk valt het project N279 onder de definitie van project J1 in kolom 2 van bijlage V van het Omgevingsbesluit: een uitbreiding van een provinciale weg met 2 of meer rijstroken naar 4 rijstroken met een ononderbroken tracélengte van 10 kilometer. Als dit niet het geval is, is sprake van een mer-beoordelingsplicht. De provincie Noord-Brabant heeft ervoor gekozen deze stap over te slaan en direct een project-MER op te stellen.

² De gemeenten Meierijstad, Laarbeek, Gemert-Bakel, Helmond, Deurne, Asten, waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant – neemt het projectbesluit.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3926 op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Doelen, programmatische aanpak en kaders

2.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Het project heeft een relatief lange voorgeschiedenis. Oorspronkelijk maakte de N279 onderdeel uit van plannen van het Rijk voor de 'Ruit van Eindhoven'. Nadat dit is stopgezet is de provincie een procedure gestart voor een provinciaal inpassingsplan (PIP). Het PIP is in 2021 vernietigd door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. In 2024 is de provincie gestart met een nieuwe procedure, nu onder het regime van de Omgevingswet.

De NRD geeft een uitgebreide beschrijving van de aanleiding voor de aanpassingen aan de N279 en de voorgeschiedenis. Neem deze over in het MER. Besteed aandacht aan de redenen voor de vernietiging van het PIP, en geef aan hoe met deze punten wordt omgegaan in de nieuwe procedure.

2.2 Probleemanalyse en doelstellingen

Paragraaf 2.2 van de NRD beschrijft de doelstellingen van het project voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doelstellingen komen voort uit een uitgebreide probleemanalyse (paragraaf 2.4 van de NRD).

De beschrijving van de doelstellingen in de NRD is kwalitatief van aard. Gebruik de probleemanalyse om de doelstellingen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid 'SMART'³ te maken.⁴ Dit is noodzakelijk om de alternatieven te kunnen vergelijken op het doelbereik: de mate waarin de gestelde doelen gerealiseerd worden.

Het ligt voor de hand dat de verschillende doelen met elkaar kunnen conflicteren. Zo kan het verbeteren van de bereikbaarheid leiden tot extra verkeer en daarmee tot extra druk op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook binnen het thema bereikbaarheid kunnen zich dilemma's voordoen: het faciliteren van autoverkeer op de N279 versus het stimuleren van andere vormen van vervoer vanuit de ambitie voor de mobiliteitstransitie. Het concreet

³ SMART: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden.

⁴ Ook in de zienswijzen die zijn ingediend op de NRD, onder andere die van de Brabantse Milieufederatie, wordt aangedrongen op het concretiseren van de doelstellingen.

maken van doelen en het doelbereik is daarom essentieel voor het transparant maken van de te maken afwegingen.

Geef in het MER een heldere analyse van de geconstateerde problemen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De NRD geeft hiervoor al een goede aanzet. Doe dit zowel voor het plangebied als geheel als voor specifieke locaties langs het tracé waar zich knelpunten voordoen.

Bereikbaarheid

Beschrijf in aanvulling op de NRD (pagina 23) welke kernen/gebieden via de N279 moeten worden ontsloten. Beschrijf ook welke bereikbaarheidsfunctie de N279 voor openbaar vervoer heeft en welke fietsrelaties via de N279 lopen dan wel de N279 kruisen.

Verkeersveiligheid

Besteed in aanvulling op de NRD (pagina 24) aandacht aan het risico van verschillende vormgevingstypen van aansluitingen en kruisingen en aan de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer.

Leefbaarheid

Onder leefbaarheid worden op pagina 24 van de NRD doelstellingen genoemd voor gezondheid, barrièrewerking voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer, ecologische barrièrewerking en sluipverkeer.

De doelstelling voor gezondheid is het verlagen van de milieugezondheidsrisico's door luchtverontreiniging en geluid. Geef in het MER aan welke rol vastgesteld beleid en de daaruit volgende doelstellingen spelen, zoals het Actieplan geluid 2024–2029, het Schone Luchtakkoord, de omgevingsvisie Noord-Brabant (2018) en het Ruimtelijk Voorstel Brabant (2023). Geef aan tot welke concrete doelen dit leidt en in hoeverre deze als randvoorwaarden of uitgangspunten gelden voor de alternatieven.⁵

Voor het aspect geluid is niet alleen de wettelijke berekende overschrijding van een geluidsnorm (bijvoorbeeld door toename van het geluid) van belang, maar ook de huidige situatie, waarvan bekend is dat bewoners de situatie als knelpunt ervaren.⁶ Dit blijkt ook uit veel zienswijzen die zijn ingediend op de NRD. Geef in het MER aan wat er bekend is over de geluidknelpunten die worden ervaren, die gerelateerd zijn aan dit project.

Breng de barrièrewerking in beeld aan de hand van het aantal verbindingen dat de N279 kruist en laat op die manier zien waar verbindingen ontbreken. Druk de hoeveelheid sluipverkeer uit in percentages (deel van het verkeer dat niet via de N279 gaat). Besteed

⁵ Het Actieplan geluid stelt onder andere: *De provincie wil ook bij het aanleggen en onderhouden van provinciale wegen de geluidshinder voor bewoners in de directe omgeving beperken. In de geluidwetgeving is opgenomen dat woningen met een geluidbelasting van 66 dB of hoger in aanmerking komen voor geluid reducerende maatregelen. De provincie is echter van mening dat deze waarde nog steeds te hoog is en hanteert na afweging van belangen en op basis van gezondheid, haalbaarheid en betaalbaarheid als plandrempel een geluidbelasting van 60 decibel (dB). Geluidbelastingen boven deze plandrempel kunnen op verschillende manieren worden voorkomen of verholpen. Bijvoorbeeld door het aanleggen van rondwegen/omleidingen. Simpelweg omdat de betrokkenen dan verder van de weg af komen te zitten. Denk ook aan geluid reducerende maatregelen in de vorm van 'stil asfalt' en geluidswallen/-schermen.*

⁶ In het Actieplan geluid is aangegeven dat langs de N279 in de gemeente Meierijstad de meeste gehinderden en slaapgestoorden voorkomen (67 versus 20). Andere gemeenten zijn Laarbeek (8 versus 2), Asten (9 versus 2) en Helmond (3 versus 1).

aandacht aan de ambities voor ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarden en landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Dit geldt met name voor de gebieden waar omleidingen worden overwogen.⁷

2.3 Programmatistische aanpak en gebiedsontwikkeling

De provincie Noord-Brabant werkt voor het bereiken van de verschillende doelstellingen nadrukkelijk samen met andere partijen en de regio. Dit komt tot uitdrukking in een programmatistische aanpak voor de opgave voor de N279 en in het streven naar integrale gebiedsontwikkeling.

Programmatistische aanpak

De NRD geeft aan dat de verkenning van maatregelen aan de N279 onderdeel uitmaakt van een programmatistische aanpak die bestaat uit drie sporen. Naast de verkenning naar maatregelen aan de N279 zelf (spoor 1) zijn onderdelen van deze aanpak:

- Spoor 2: **(Middel)lange termijn maatregelen**. Dit zijn maatregelen om op relatief korte termijn de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld door maatregelen aan oversteekplaatsen en uitritten. Volgens de NRD worden deze maatregelen beschouwd als onderdeel van de autonome ontwikkeling.
- Spoor 3: **Anders reizen maatregelen**. Dit spoor richt zich (op basis van het Beleidskader Mobiliteit uit 2020) op het stimuleren van duurzame alternatieven voor de auto. Denk bijvoorbeeld aan snelfietsroutes, (hoogwaardig) openbaar vervoer, locaties voor mobiliteitshubs en via werkgevers stimuleren van ander en/of duurzamer reisgedrag. Volgens de NRD worden maatregelen die bijdragen aan de bereikbaarheid op of aan de N279 opgenomen in het projectbesluit of vooruitlopend op de reconstructie van de N279 al uitgevoerd.

Geef in het MER inzicht in de samenhang tussen de sporen van de programmatistische aanpak, de betrokken partijen en de organisatie hiervan. De doelstellingen van de verschillende sporen komen niet per definitie overeen. Spoor 1 betreft de feitelijke aanpak van de weg, terwijl maatregelen uit spoor 3 bedoeld zijn om het gebruik van OV en fiets te bevorderen. Maak in het MER duidelijk:

- welke onderdelen van het programma (spoor 2 en 3) deel uitmaken van de autonome ontwikkeling en geef aan welke besluiten hieraan ten grondslag liggen;
- welke onderdelen van deze sporen worden meegenomen als onderdeel van het project, als uitgangspunt voor een, meerdere of alle alternatieven;
- hoe wordt omgegaan met (de effecten van) de onderdelen die niet in het project worden meegenomen.

De Commissie beveelt aan om zoveel mogelijk onderdelen van de programmatistische aanpak te verwerken in de alternatieven, om daarmee te voorkomen dat de verschillende sporen met elkaar conflicteren.⁸ Verder is belangrijk dat het MER laat zien op welke manier de overige onderdelen daarvan (dat wil zeggen: de onderdelen van de programmatistische aanpak die niet

⁷ In veel zienswijzen wordt gewezen op de hoge natuur- en landschapswaarden in het studiegebied, vooral in de gebieden waar mogelijke omleidingen gepland zijn.

⁸ Ook in de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie wordt hierop aangedrongen.

in het project worden meegenomen) van invloed zijn op het doelbereik van de alternatieven. Hierbij kan gedacht worden aan scenario's of een gevoeligheidsanalyse.

Tot slot merkt de Commissie op dat de gekozen opzet ('programmatische opzet' en de 'sporen') ingewikkeld leest en niet goed te volgen is voor insprekers en andere belanghebbenden, die niet goed ingevoerd zijn. Leg dit daarom doeltreffend en in simpele bewoordingen uit.

Gebiedsontwikkeling

De NRD geeft aan: *de omgevingsvisies van provincie en gemeentes zetten in op integrale gebiedsontwikkeling en benadrukken de noodzaak van een duurzame en leefbare omgeving rondom de N279*. Ook het Waterschap Aa en Maas zet in op integrale gebiedsontwikkelingen in de omgeving.

Integrale gebiedsontwikkeling en 'co-creatie' bieden kansen om bij te dragen aan verschillende beleidsambities van de provincie en andere betrokken partijen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan kansen voor ruimtelijke kwaliteit, natuur, waterkwaliteit en -kwantiteit, gezondheid en recreatie. Geef in het MER inzicht in de kansen die de gezamenlijke aanpak biedt om bij te dragen aan (andere) ambities in de regio.

2.4 Beleidskaders en besluitvorming

Beleidskaders

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het project. Paragraaf 2.3 van de NRD geeft hiervan al een goed overzicht. Geef in het MER aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten hieruit voortkomen voor de te onderzoeken alternatieven (zie ook de voorgaande paragrafen).

Besluitvorming

De mer-procedure wordt doorlopen voor het projectbesluit van Gedeputeerde Staten. Hierbij wordt een aantal stappen doorlopen, die zijn beschreven in paragraaf 1.2 van de NRD. De *verkenningfase* heeft geleid tot het selecteren van kansrijke alternatieven, die in het MER onderzocht zullen worden. Hieruit zal GS – met input uit het participatieproces – een voorkeursalternatief samenstellen. In de planfase wordt dit voorkeursalternatief verder uitgewerkt ten behoeve van het *projectbesluit*.

Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3 Voornemen en alternatieven

3.1 Referentiesituatie

Beschrijf niet alleen het bestaande gebruik van de N279 en de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied maar ook de te verwachten autonome ontwikkeling ervan tot 2040. Deze toekomstige situatie vormt de referentie voor het voornemen.

Onder de 'autonome ontwikkeling' wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

3.2 Alternatieven

Hoofdstuk 4 van de NRD geeft aan hoe de te onderzoeken kansrijke alternatieven tot stand zijn gekomen in de verkenningsfase. Onderbouw de doorlopen stappen in het MER. Geef aan hoe de kansrijke alternatieven zich verhouden tot de alternatieven die in de eerdere mer-procedure⁹ zijn onderzocht en wat de redenen zijn voor verschillen daartussen. Maak duidelijk welke alternatieven en deeloplossingen in het voortraject zijn afgefallen en waarom.¹⁰ Besteed daarbij in ieder geval aandacht aan de 'Luikse variant' (waarbij doorgaand verkeer ongelijkvloers kruisingen passeert), de oostelijke omleiding Veghel en een mogelijke verbinding tussen de N279 en de A50 bij Son.

Opvallend is dat de alternatieven zich voornamelijk lijken te richten op de feitelijke aanpassingen aan de weg, terwijl de doelstellingen van de programmatische aanpak en het project veel breder zijn. De Commissie beveelt aan om vanuit de geconstateerde problemen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid:

- mogelijke kansrijke oplossingen te benoemen (denk bijvoorbeeld aan het toepassen van geluidreducerend asfalt, meer en betere oversteekvoorzieningen, meer overstaphubs, snelheidsverlaging, doseren van verkeer en slimme route-informatie en voorzieningen in Dierdonk);
- te onderzoeken welke rol deze maatregelen kunnen spelen in het realiseren van de doelstellingen van de programmatische aanpak;
- deze maatregelen zo mogelijk op te nemen als onderdeel van (een van) de alternatieven.

Vanwege het streven naar integrale gebiedsontwikkeling beveelt de Commissie verder aan om het MER ook te gebruiken om samen met andere betrokken partijen te zoeken naar kansen om bij te dragen aan de andere ambities ('win-win-situaties'), zoals in paragraaf 2.3 van dit advies aangegeven.

⁹ Gekoppeld aan het Provinciaal Inpassingsplan.

¹⁰ In verschillende zienswijzen wordt aangedrongen op het onderzoeken van andere (deel)oplossingen.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Richt het onderzoek naar doelbereik en milieugevolgen op aspecten waarin de alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar effectbeperkende maatregelen het verschil kunnen maken. Per deelgebied kunnen die aspecten en te beschouwen maatregelen verschillend zijn. Voorbeelden op hoog schaalniveau zijn de effecten op beschermde soorten of de mate waarin watersystemen worden beïnvloed. Op lager schaalniveau gaat het bijvoorbeeld om de doorsnijding van een cultuurhistorisch waardevol kleinschalig landschap of het leefklimaat van een buurtschap of individuele woning.

Het doelbereik en de milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in welke mate de alternatieven verschillende effecten veroorzaken. Beschouw negatieve effecten op de verschillende (deel)aspecten los van eventuele positieve effecten. Anders kan uit de dan resulterende neutrale of licht negatieve score in de effectbeoordeling ten onrechte de indruk ontstaan, dat er geen effecten/veranderingen zijn.

Vergelijk de effecten bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Kies voor het in beeld brengen van effecten voor deelgebieden met een vergelijkbare karakteristiek en/of problematiek, zodat ook lokale verschillen in effecten inzichtelijk worden. Als alleen de geaggregeerde effecten voor het gehele traject worden beschreven, is de kans groot dat relevante informatie verloren gaat. De effecten op verschillende schaalniveaus vullen elkaar wel aan en moeten daarom naast elkaar in beeld worden gebracht.

4.2 Doelbereik

In paragraaf 2.2. van dit advies heeft de Commissie aangegeven dat het concreet (SMART) maken van de doelstellingen essentieel is voor de te maken afwegingen. Gebruik deze concrete doelstellingen om het doelbereik van de alternatieven voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te beoordelen. Geef daarmee inzicht in de mate waarin de alternatieven leiden tot spanning tussen de verschillende doelstellingen.

4.2.1 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Op pagina 30 van de NRD is aangegeven dat een nieuw project-specifiek verkeersmodel is ontwikkeld voor de probleemanalyse. Geef in het MER een heldere beschrijving van het gehanteerde verkeersmodel en de daarbij gebruikte uitgangspunten. Geef aan hoe de opmerkingen van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (bij vernietiging van het eerdere PIP) in het nieuwe specifieke model zijn verwerkt.

Toets de alternatieven in het MER aan de subdoelstellingen voor bereikbaarheid: 'verbeteren verkeersafwikkeling', 'niet stimuleren doorgaand verkeer' en 'bevorderen

mobiliteitstransitie'. Geef daarom per alternatief inzicht in de rol van de N279 voor doorgaand verkeer. Maak onderscheid in personenverkeer en vrachtverkeer. Ga in op de rol die maatregelen uit spoor 2 en 3 van de programmatische aanpak kunnen spelen in het doelbereik. Geef aan waar en in welke mate deze subdoelstellingen elkaar tegenwerken.

Maak inzichtelijk wat het effect is op de aansluitingen op en aansluitende wegvakken van de A50, N279-noord (Veghel – 's-Hertogenbosch) en A67. Geef aan wat de effecten zijn voor de ontsluiting van Veghel en Helmond en of de problemen die daar geconstateerd zijn door de alternatieven worden beïnvloed. Geef aan welke invloed de initiatieven voor de ontsluiting van Helmond en Veghel¹¹ op de N279 hebben en hoe die mogelijk elkaar versterken.

Besteed aandacht aan de beleving van het verkeer en de perceptie van de risico's. Deze beleving kan leiden tot vermijding van drukke wegvakken en kruispunten en daarmee tot het ervaren van barrièrewerking.

4.2.2 Leefbaarheid

Onderbouw in het MER in welke mate alternatieven bijdragen aan de gestelde doelen voor leefbaarheid. Geef per alternatief aan welke (extra) maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te halen. In veel gevallen zullen de doelen niet worden gehaald als alleen wettelijk verplichte maatregelen worden genomen. Zo zal bijvoorbeeld voor het aspect geluid het doel 'geluidhinder beperken' niet vanzelfsprekend gehaald worden, omdat de wettelijke normen voor geluid voornamelijk gericht zijn op het voorkomen van groei. Geef aan in welke mate de subdoelstellingen (luchtverontreiniging en geluidhinder, barrièrewerking personen, barrièrewerking ecologie, vermindering sluipverkeer) elkaar tegenwerken en besteed daarbij ook aandacht aan de ambities voor ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

4.3 Water en bodem

Paragraaf 3.2 van de NRD geeft een goed beeld van de huidige toestand van het water- en bodemsysteem in het studiegebied en de problemen die zich nu en in de toekomst voordoen. Zo geeft afbeelding 3.1 de gebiedsinformatie en -ontwikkelingen helder weer. Onduidelijk is nog wat de betekenis ervan is voor het project. Maak in het MER duidelijk hoe hiermee wordt omgegaan en welke kansen er zijn voor het bredere studiegebied.

In het studiegebied zijn meerdere hydrologische en bodemkundige structuren en functies aanwezig waarmee rekening moet worden gehouden bij het verbeteren of omleiden van de weg. De NRD geeft hiervan voorbeelden, zoals waterbergingsgebieden, waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden, natte natuurplekjes, ecologische verbindingzones en grondwater- en kwelafhankelijke natuur. Ook zijn en worden in het invloedsgebied van de weg beekherstelmaatregelen gerealiseerd. Beschrijf in het MER hoe de alternatieven deze functies zullen beïnvloeden en hoe negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

¹¹ Specifiek gaat het om de plannen in Helmond voor de Kasteeldreef en de Rochadeweg en in Veghel voor de aansluitingenproblematiek op de A50.

Geef inzicht in de kansen die het project biedt om bij te dragen aan versterking van het water- en bodemsysteem. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de beïnvloeding (kwantiteit en kwaliteit) van de waterwingebieden, de grondwaterstroming en het oppervlaktewaterstelsel, en de geplande veranderingen daarin, zoals de beekherstelprojecten. Maak bij de beschrijving onderscheid tussen effecten in de aanlegfase en permanente effecten.

4.4 Natuur

Om een goede basis voor de informatie voor natuur in het MER op te nemen, is het noodzakelijk om eerst een algemeen beeld van de bestaande natuurwaarden te geven, inclusief de verschillende samenhangende deelgebieden. Kijk hierbij niet alleen strikt naar de wettelijk beschermde waarden, maar ook naar algemene natuurwaarden als bomen, lanen of landschapselementen om zo leefbaarheid en integraliteit volwaardig een onderdeel te laten zijn van het onderzoek. Dit sluit ook aan bij de beschreven integrale aanpak (gebiedsontwikkeling) die beoogd is voor de aanpassing van de N279. Een globale landschapsecologische systeemanalyse van het studiegebied en eventueel de verschillende landschapstypes erin kan hiervoor een goed middel zijn.¹²

Maak onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter zoals het noordelijke, stedelijke deel, het halfopen tot open middeldeel en het meer gesloten zuidelijke deel. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan.

Geef (per deelgebied) een beeld van de belangrijkste processen en problemen, de natuurwaarden, de verschillende leefgebieden en de aanwezige soortgroepen. Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitattypen en soorten aanwezig zijn en hun onderlinge relaties.¹³ Koppel deze processen en kenmerken aan het project, waardoor relaties en knelpunten inzichtelijk worden.

Van belang is dat zowel de bestaande waarden, maar ook het doelbereik en de verwachte of geconstateerde effecten en knelpunten gekwantificeerd worden, zodat een goede afweging tussen de alternatieven mogelijk is. Kwantificering is ook van belang om de omvang van eventueel noodzakelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen te bepalen.

4.4.1 Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Omgevingswet beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en hoe ze (wettelijk) beschermd zijn. Kijk hierbij naar de functie (zoals broeden, rusten of foerageren) op de locaties waar ze voorkomen. Bepaal of

¹² Een landschapsecologische systeemanalyse (LESA) kan worden gebruikt om de analyse uit te voeren. Voor watersystemen kan een aquatisch ecologische systeemanalyse worden toegepast. Bij deze analyses worden mogelijke drukfactoren op de natuur bepaald, zoals stikstof, water, bodem en klimaatverandering. Deze thema's zijn met elkaar verbonden en hebben invloed op elkaar. Door middel van een systeemanalyse kan de huidige toestand van het systeem worden vastgesteld, evenals de belangrijkste drukfactoren en bepalende (gebieds)processen. Verdere analyse kan leiden tot een beter begrip van de omvang en belangrijkheid van deze factoren, waarmee de huidige toestand van het systeem kan worden verklaard.

¹³ Benut hiervoor de (eventueel) beschikbare informatie uit bijvoorbeeld de natuurdoelanalyses Natura 2000 en/of de gebiedsprogramma's NPLG.

verbodsbepalingen overtreden kunnen worden. Beoordeel met deze gegevens of en hoe de alternatieven leiden tot aantasting of verstoring van de beschermde soorten en leefgebieden. Geef, als verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, aan in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort¹⁴ verslechtert. Kijk hierbij zowel naar de lokale als de landelijke populatie.

Beschrijf de mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Ga vervolgens in op mitigerende maatregelen, indien nodig of vanuit het voorzorgsbeginsel wenselijk, en schat de effectiviteit daarvan in. De kennis uit de (voorgestelde) LESA biedt handvatten om gebiedsgericht effectieve maatregelen te treffen die niet alleen lokaal een knelpunt oplossen, maar het systeem verbeteren, wat aansluit bij de integrale gebiedsaanpak en de doelstelling tot verbetering van de leefbaarheid.

4.4.2 Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van het project op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het project niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan de uitvoering of de uiteindelijke situatie gevolgen hebben voor de natuurlijke waarden van een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking) die in het MER moeten worden beschreven.

Geef per onderscheiden natuurgebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden. Hierna volgen aandachtspunten per gebiedstype.

Natuurnetwerk Brabant (NNB)

Voor het NNB (in Noord-Brabant het NNB) geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNB provinciaal is uitgewerkt en of (en onder welke voorwaarden) het project hierin past.

Beschrijf voor de gebieden uit het NNB in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden. Onderzoek welke gevolgen het project voor deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking. Voor de effectbepaling én te nemen maatregelen kan kennis uit de (voorgestelde) LESA gebruikt worden om niet alleen lokaal een knelpunt op te lossen, maar om het systeem te verbeteren. Dit sluit aan bij de integrale gebiedsaanpak en de doelstelling voor verbetering van de leefbaarheid.

Natura 2000-gebieden

De N279 ligt niet in of nabij een Natura-2000 gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen in het zuidelijk deel van de N279 op circa 6 km afstand: Deurnsche Peel & Mariapeel, Strabrechtse Heide Beuven en de Groote Peel. In de NRD is nog niet nader ingegaan op mogelijke effecten. Bepaal welke effecten als gevolg van externe werking kunnen optreden, vooral door veranderingen in de mate van stikstofdepositie op hiervoor

¹⁴ Benut in elk geval de Rode Lijsten om dit in te kunnen schatten. De status van een soort op de Rode Lijst geeft belangrijke informatie over de landelijke gunstige staat van instandhouding.

gevoelige habitattypen. Onderbouw welke onderdelen en gevolgen van het plan (de reikwijdte van de gevolgen van het aanpassen van de N279) betrokken worden in de berekeningen.

Geef voor de relevante Natura 2000-gebieden:

- de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende (vogel)soorten en habitattypen en geef aan of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden;
- de actuele en verwachte populatieomvang aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor de Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Soms kan op grond van objectieve gegevens niet worden uitgesloten dat het project, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden. Dan moet een Passende beoordeling opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. De voorgenomen ontwikkeling kan gepaard gaan met stikstofuitstoot. Het is van belang dat het MER hier voldoende aandacht aan besteedt, zeker ook met het oog op de juridische onzekerheden die momenteel spelen rond stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden¹⁵.

De Commissie adviseert om de eventuele Passende beoordeling op te nemen als onderdeel van het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan of project bij elkaar staat. Onderzoek in de Passende beoordeling of het zeker is dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.¹⁶

4.5 Landschap, cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit

De NRD (paragraaf 3.4) geeft een goed beeld van de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het studiegebied. Geef aan de hand hiervan inzicht in de kansen die het project biedt om bij te dragen aan versterking van de ruimtelijke kwaliteit in de ruimere omgeving van de N279.

Beschrijf in het MER hoe de alternatieven de bestaande waarden zullen beïnvloeden en hoe negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Maak de effecten (positief, negatief) inzichtelijk aan de hand van visualisaties. Voer de visualisaties bij voorkeur uit in de vorm van vergelijkingen tussen 'nu' en 'straks' vanaf steeds dezelfde gezichtspunten, bijvoorbeeld veel gebruikte verblijfplaatsen of routes (voetgangers- en fietsroutes).

¹⁵ Onder andere naar aanleiding van de Rendac uitspraak.

¹⁶ De ADC-toets bestaat op grond van artikel 8.74b, tweede lid, Besluit kwaliteit leefomgeving (Omgevingswet) uit de volgende vragen: A: zijn er geen alternatieve oplossingen? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot openbaar belang? C: worden de nodige compenserende maatregelen getroffen om de algehele samenhang van Natura 2000 te bewaren?

4.6 Geluid en trillingen

Beschrijf de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de effecten daarvan op bewoners aan de hand van modelberekeningen die voldoen aan de Omgevingsregeling. Betrek daarbij ook de voorgenomen nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen.

Beschrijf de belangrijkste uitgangspunten voor de berekeningen en geef de ligging van de bronnen, waarvoor het geluid is berekend, weer op kaarten. Beschrijf daarbij ook hoe in de berekeningen is omgegaan met de bandbreedtes, die binnen de alternatieven mogelijk zijn. Presenteer de resultaten van berekeningen met contourkaarten. Enerzijds gaat het om kaarten met de L_{den} waarde van het geluid in de huidige situatie, referentiesituatie en alternatieven. Anderzijds gaat het om verschilkaarten, waarin de alternatieven vergeleken worden met de referentiesituatie. Op de kaarten wordt de L_{den} waarde en het verschil van de L_{den} waarde ingedeeld in klassen.

Presenteer de wijzigingen in het aantal geluid-belaste woningen en ernstig geluidgehinderden, ingedeeld in geluidklassen en per relevant deelgebied. Gebruik voor het bepalen van de ernstige geluidhinder de dosis-effectrelaties die in de Omgevingsregeling bijlage XIX worden gegeven. Voor de kaarten en de tabellen met de L_{den} waarde wordt daarbij in ieder geval de 45 dB ondergrens, de standaardwaarde en de grenswaarde als klassengrens opgenomen.

Beperk het studiegebied tot de 45 dB contour rond de wegen waar het voornemen betrekking op heeft. Vul dit aan met het gebied rond de aanliggende wegen waar het voornemen een toename van de geluidemissie van ten minste 0,5 dB veroorzaakt.

Neem voor het bepalen van cumulatie in dit studiegebied de relevante geluidbronnen voor ten minste wegverkeer, railverkeer en luchtvaart mee.

Breng in beeld waar op basis van de vastgestelde GPP's in het (ontwerp)besluit geluidproductieplafonds langs provinciale wegen in Noord-Brabant – sprake is van een saneringssituatie en de waar op basis van regels die golden vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet mogelijk al een saneringsprogramma is vastgesteld.

Breng geluidbeperkende maatregelen in beeld die getroffen kunnen worden om te voldoen aan de wettelijke eisen én om de gestelde doelen te behalen en geef aan wat de effecten hiervan zijn. Als bij de beoordeling van geluidbeperkende maatregelen de financiële doelmatigheid wordt getoetst, beschrijf dan de uitgangspunten van deze toets.

Breng in beeld waar kans is op trillingshinder. Beperk hierbij het onderzoeksgebied tot woningen nabij wegen waar het voornemen betrekking op heeft én die op maximaal 10 meter daar vandaan liggen. Indien de wegen uit het voornemen zijn voorzien van een verkeersdrempel worden de woningen die daar dichtbij liggen ook in beeld gebracht.

4.7 Luchtkwaliteit

Beschrijf de effecten op de concentraties in de lucht van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxiden (NO₂) in de aanleg- en gebruiksfase. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Omgevingsregeling.

Beschrijf de belangrijkste uitgangspunten voor de berekeningen en geef de ligging van de bronnen, waarvoor concentratiebijdragen zijn berekend (in aanvulling op de achtergrondconcentraties), weer op kaarten. Beschrijf daarbij ook hoe in de berekeningen is omgegaan met de bandbreedtes, die binnen de alternatieven mogelijk zijn.

Presenteer de resultaten van berekeningen met contourkaarten. Enerzijds gaat het om kaarten met totale concentraties in de huidige situatie, referentiesituatie en alternatieven. Anderzijds gaat het om verschilkaarten, waarin de alternatieven vergeleken worden met de referentiesituatie. Op de kaarten worden de totale concentraties en verschilconcentraties ingedeeld in klassen. Voor de kaarten met de totale concentraties worden daarbij in ieder geval de wettelijke omgevingswaarden voor de ten hoogste toelaatbare concentraties en de WHO-advieswaarden¹⁷ als klassengrens opgenomen.

Geef ook op kaarten weer waar het onderzoeksgebied, de woningen en andere gevoelige gebouwen liggen. Beoordeel op basis van de berekeningen en kaarten hoe de totale concentraties op dit moment zijn en zich kunnen ontwikkelen bij deze gebouwen, met en zonder plan. Toets daarbij aan de wettelijke omgevingswaarden voor de ten hoogste toelaatbare concentraties en de WHO-advieswaarden¹⁸. Breng daarbij ook in beeld wat de invloed is van de voorgenomen nieuwbouw van gevoelige gebouwen. Beoordeel ook op basis van de verschilberekeningen en -kaarten daarnaast hoe de alternatieven zich tot elkaar verhouden. Beschrijf welke gezondheidsgevolgen kunnen optreden door de alternatieven. Gebruik daarvoor bijvoorbeeld de DALY's¹⁹.

4.8 Duurzaamheid en circulariteit

Geef aan wat de verandering van uitstoot van CO₂ door het project is en wat de veranderingen daarin zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Ga in op de aanleg- en gebruiksfase. Geef aan hoe dit wordt beoordeeld.

Neem in het MER een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op en beschrijf de mogelijkheden voor hergebruik, recycling, terugwinning, of energiewinning. Geef aan op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het onder andere om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie en om de uitstoot van CO₂ door het wegverkeer.

¹⁷ <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>.

¹⁸ Onder de actuele omgevingswaarden voor de ten hoogste toelaatbare concentraties kunnen ook negatieve gezondheidseffecten optreden. De staatssecretaris heeft daarom de ambitie uitgesproken om de omgevingswaarden stapsgewijs te verlagen naar de WHO-advieswaarden.

¹⁹ Disability Adjusted Life Years (DALY). DALY is een maat voor verloren levensjaren plus het aantal jaren geleefd met gezondheidsproblemen.

5 Overige aspecten

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Geef waar relevant een aanzet tot een monitoring- en evaluatieprogramma. Het MER moet daarin duidelijk maken voor welke milieuaspecten de effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Voorbeelden zijn de onzekerheden in de uitgangspunten van de gehanteerde verkeersmodellen.

Spits de bespreking toe op milieuaspecten die:

- in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen;
- van belang zijn voor de omgeving en/of negatief uit kunnen pakken.

Geef ook aan hoe in het MER met nieuwe ontwikkelingen tijdens het onderzoek is omgegaan.

5.2 Vorm en presentatie

Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijke hoofdtekst van het MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de aanpassing van de N279 en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Frank Elbers

ir. Arjen Goutbeek

ing. Jan van der Grift

drs. Pieter Jongejans (secretaris)

ir. Joep Lax

Marja van der Tas (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Projectbesluit.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1, Uitbreiding van een provinciale weg.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Voor deze de gedeputeerde voor natuur, milieu en aanpak landelijk gebied.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Voor deze de gedeputeerde voor stedelijke ontwikkeling en mobiliteit.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 3 juni 2025 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3926](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiener.nl
w commissiener.nl

Bijlage II: Advies BrabantAdvies

In afschrift aan: Provinciale Staten
Afdeling Strategie & Kennis

DATUM:	KENMERK:	ONDERWERP:
30 juni 2025	2025.06.30/RL	Advies NRD herinrichting N279 (Veghel – Asten)

Geacht college,

De provincie Noord-Brabant wil de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en langs de N279 tussen Veghel en Asten verbeteren. De provincie onderzoekt vijf opties om die doelen te halen, zoals het verbreden van delen van de weg, het realiseren van een middenberm, omleidingen bij Veghel en Dierdonk (Helmond) en het aanpassen van gevaarlijke kruispunten. Onze raden zijn gevraagd advies te geven over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

De N279 staat onder grote verkeersdruk die de komende jaren verder toeneemt. Oost-Brabant staat door de Beethovendeal voor een schaa sprong. Met naar verwachting 70.000 extra banen, meer inwoners en meer verkeersbewegingen maakt de regio een groeispurt, wat de druk op de N279 in de toekomst verder vergroot. Daarmee groeit ook de urgentie om te komen tot een toekomstbestendige inrichting van deze weg.

Ook staat de leefbaarheid rondom de N279 onder druk. Inwoners van Veghel-West, Beek en Donk-Noord en Helmond-Oost ervaren in toenemende mate overlast door verkeerslawaa i en verhoogde stikstof- en fijnstofconcentraties, met risico's voor hun gezondheid. Daarnaast leiden sluisverkeer en trage doorstroming op de N279 tot onveiligheid, hinder en onrust bij omwonenden. Dit verstoort de kwaliteit van leven.

De lange en complexe voorgeschiedenis van dit project laat zien dat een zorgvuldig en gedegen onderzoek cruciaal is. Na het besluit de Ruit rond Eindhoven niet te realiseren (2014) maakte de provincie een plan om de N279 op te waarderen. Dat plan werd in 2021 door de Raad van State vernietigd vanwege een ondeugdelijk verkeersmodel, onvoldoende onderbouwing van een omleiding bij Dierdonk en onvoldoende borging van de rechtszekerheid.

De belangen rond de N279 zijn groot en divers, wat ook binnen onze raden tot verschillende perspectieven leidde. Om als provinciebestuur voorbereid te zijn op de maatschappelijke vragen die leven, adviseren wij om het MER-onderzoek te verbreden. Wij doen vijf aanbevelingen:

1. Voeg een 2x2-baans over het hele tracé toe als zesde alternatief
2. Breng per alternatief de effecten op economie, gezondheid en leefomgeving expliciet in beeld
3. Toets in alle varianten de impact van openbaar vervoer, snelfietsroutes en deelmobiliteit
4. Bekijk milieueffecten niet te beperkt in ruimte en tijd
5. Kies voor een duurzaam en robuust voorkeursalternatief

1. Voeg een 2x2-baans over het hele tracé toe als zesde alternatief

De N279 verbindt het logistieke knooppunt Veghel met Brainport Eindhoven, Greenport Venlo en Duitsland en is daarmee van nationaal belang. Gezien deze strategische ligging van de N279 ligt het voor de hand om in het MER ook een alternatief op te nemen met 2x2-rijstroken over het volledige traject Veghel–Asten, waarbij de doorstroombaan expliciet wordt meegenomen. Een dergelijk alternatief ontbreekt in de NRD: de vijf onderzochte varianten voorzien uitsluitend in 2x2-rijstroken op het drukste deel Veghel–Helmond. Omdat tussen Helmond en Asten geen verbreding is opgenomen, blijft onduidelijk wat de effecten zijn van een volledige 2x2-variant op doorstroming, verkeersveiligheid en leefomgeving over het gehele tracé.

2. Breng per alternatief de effecten op economie, gezondheid en leefomgeving expliciet in beeld

De belangen rond de N279 zijn groot en divers. Uit de bijna 140 ingediende zienswijzen blijkt hoe sterk ecologische, economische en maatschappelijke perspectieven uiteen kunnen lopen. Bedrijven hechten aan goede doorstroming en willen een 2x2-profiel over het hele tracé. Bewoners vragen aandacht voor leefbaarheid en gezondheid en natuurorganisaties wijzen op het belang van behoud van landschap en biodiversiteit. Elk alternatief heeft voor- en nadelen, de perfecte oplossing voor iedereen bestaat niet.

Door per alternatief expliciet in beeld te brengen wat de effecten zijn op economie, gezondheid en leefomgeving, wordt zichtbaar hoe deze belangen in de afweging meewegen. Koppel aan elk belang heldere indicatoren, zoals reistijd en logistieke betrouwbaarheid voor economie, geluids- en luchtkwaliteit voor gezondheid en impact op biodiversiteit en hydrologie voor leefomgeving, zodat een helder vergelijkingskader ontstaat. Zo wordt duidelijk hoe de uiteindelijke weging leidt tot een voorkeursalternatief en waar aanvullende maatregelen (zoals stil asfalt, geluidsschermen of ecopassages) nodig zijn.

3. Toets in alle varianten de impact van openbaar vervoer, snelfietsroutes en deelmobiliteit

Het hoge autogebruik in deze regio is deels het resultaat van een beperkt OV-aanbod, een versnipperd fietsroutenetwerk en het ontbreken van mobiliteitshubs met deelauto's en –fietsen. Doordat snelle en betrouwbare alternatieven vaak ontbreken, pakken inwoners ook voor korte afstanden de auto. Dit belemmert niet alleen de klimaat- en gezondheidsambities, maar houdt ook het verkeersvolume op de N279 hoog. Een aantrekkelijk OV-systeem, een volwaardige snelfietsroute en toegankelijke deelmobiliteit kunnen samen een overtuigend alternatief vormen voor de auto.

Breng per alternatief in beeld welke bereikbaarheidswinst mogelijk is wanneer OV, snelfietsroutes en deelmobiliteit worden versterkt. Neem daarbij ook het sluiten van de Spoorwegring tussen Eindhoven en Nijmegen (spoor, tram of snelbus) mee als strategische schakel in het regionale netwerk (zie afbeelding). Door de effecten van zo'n brede mobiliteitstransitie per alternatief inzichtelijk te maken, ontstaat een completer beeld hoe en hoeveel autoverkeer structureel kan worden voorkomen en in welke mate de druk op de N279 daarmee kan afnemen.



Beeld uit Panorama Nederland: sluit de
Spoorwegring tussen Eindhoven en
Nijmegen (spoor, tram of snelbus)
College van Rijksadviseurs (2018)

4. Bekijk milieueffecten niet te beperkt in ruimte en tijd

In de NRD is geen duidelijk studiegebied geformuleerd, waardoor onduidelijk is in welk gebied de milieueffecten worden onderzocht. Hierdoor lijkt de beoordeling van milieueffecten zich soms te beperken tot effecten binnen het MER-gebied of tot de korte termijn. Het is wenselijk om ook buiten het directe plangebied en over een langere periode te kijken. Minder sluipverkeer buiten het MER-gebied kan bijvoorbeeld de leefbaarheid in omliggende kernen verbeteren. Verschuiving van verkeer kan de druk op A-wegen of kwetsbare natuurgebieden elders beïnvloeden. Daarnaast loopt het tracé midden door een beekdalgebied, wat betekent dat maatregelen ook hydrologische effecten op andere locaties kunnen hebben. Door dit bredere perspectief mee te nemen, ontstaat een vollediger beeld van de milieugevolgen van elk alternatief.

5. Kies voor een duurzaam en robuust voorkeursalternatief

Bij de keuze voor een voorkeursalternatief wegen kwaliteit en toekomstbestendigheid voor ons zwaarder dan de beschikbare financiële middelen. Beoordeel de varianten daarom eerst op hun inhoudelijke waarde en bekijk daarna hoe het voorkeursalternatief financieel kan worden gerealiseerd. Een te strak budgetplafond vergroot het risico dat op korte termijn een betaalbare, maar op lange termijn onvoldoende robuuste variant wordt gekozen, wat later tot extra kosten en aanpassingen kan leiden.

Wij wensen uw college veel succes bij de verdere uitwerking van de plannen en zijn te allen tijde bereid ons advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Berend de Vries

BrabantAdvies,
voorzitter Provinciale Raad
voor de Leefomgeving

Sacha Ausems

voorzitter Provinciale
Raad Gezondheid

Wobine Buijs-
Glaudemans

voorzitter Sociaal-
Economische Raad
Brabant

Marius Zuurbier

voorzitter Young
Professionals
Brabant

COLOFON

Adviescommissie

Berend de Vries (PRL - voorzitter)
Floris Alkemade (PRL)
Erlend Deckers (PRL)
Marloes van Gent (YPB)
Jan Janse (PRL)
Ellen Kroese (SER Brabant)
Joep Pernot (PRL)
Paul Teeuwen (VNO-NCW Brabant Zeeland)
Koos van der Velden (PRG)
Ruud Leeijen (secretaris PRL)

Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL)

Berend de Vries (voorzitter), Floris Alkemade, Erlend Deckers, Jan Janse, Frank van Mil, Ferry van de Mosselaer, Mariëlle Overboom, Joep Pernot, Frederike Praasterink, Peter Verlaan, Patrick Vermeulen, Ruud Leeijen (secretaris)

Sociaal-Economische Raad (SER) Brabant

Wobine Buijs-Glaudemans (voorzitter), Arna Arnautovic, Remco Beekers, John Blankendaal, Jeroen Bruinsma, Ellen Kroese, Jos van Kessel, Dees Melsen, Henri van Mil, Marian Thunissen, Huub Verbeek, Karin van Steensel (secretaris)

Provinciale Raad Gezondheid (PRG)

Sacha Ausems (voorzitter), Corné van Asten, Sebastiaan Baan, Leendert van Bree, John Dagevos, Maruška Lestrade-Brouwer, Erik de Ridder, Anne Staaedegaard-Huijbers, Koos van der Velden, Eveline Wouters, Judith van Groos (secretaris)

Young Professionals Brabant (YPB)

Marius Zuurbier (voorzitter), Marijn van Asseldonk, Niek van den Berk, Luke den Boer, Mara van Eijndhoven, Marloes van Gent, Ko Hamelink, Lieke Ijpelaar de Kok, Caroline Koevoets, Max Savonje, Eva Buwalda (secretaris)

Algemeen secretaris

Koen van der Veer

OVER BRABANTADVIES

Met de Provinciale Raad voor de Leefomgeving, Sociaal-Economische Raad (SER) Brabant, Provinciale Raad Gezondheid en de Young Professionals Brabant creëren we beweging en impact op strategische opgaven in Brabant. Dit doen we door uiteenlopende perspectieven te verbinden en ons brede netwerk in te zetten. Met onze scherpe en integrale advisering stimuleren we beweging in een breed maatschappelijk veld en versterken we de besluitvorming van de provincie.

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
www.brabant.nl