

1905-52

Provincie Noord-Brabant

Richtlijnen MER capaciteitsvergroting N279

's-Hertogenbosch - Veghel

Auteur

R.L.J.M. Klerks

J. van der Wijst

Datum

11 september 2007

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Hoofdpunten van het MER	6
3	Probleemstelling, doel en besluitvorming	7
3.1	Probleemstelling en doel	7
3.2	Beleidskader	8
3.3	Te nemen besluiten	8
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven	9
4.1	Algemeen	9
4.2	Alternatieven en varianten	9
5	Milieuaspecten	11
5.1	Referentie	11
5.2	Meest milieuvriendelijk alternatief	11
6	Milieuaspecten	12
6.1	Verkeer	12
6.2	Woon- en leefmilieu	13
6.3	Luchtkwaliteit	13
6.4	Externe veiligheid	14
6.5	Aanlegfase	14
6.6	Water, natuur, landschap en recreatie	15
6.6.1	Water	15
6.6.2	Natuur	15
6.6.3	Landschap	16
6.6.4	Recreatie	16
6.6.5	Gezondheid	17
7	Overige aandachtspunten	18
7.1	Vergelijking, leemten en evaluatieprogramma	18
7.2	Vorm en presentatie	18
7.3	Samenvatting van het MER	18

Bijlagen

1. Ontvangen inspraakreacties en adviezen
2. Gezondheid
3. Inspraaknota
4. Verslag informatieavond

Richtlijnen MER Capaciteitsvergroting N279

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 11 september 2007, gelet op:

- de Wet Milieubeheer (hoofdstuk 7);
- de Startnotitie Planstudie/MER N279 Traject 's-Hertogenbosch – Veghel, d.d. 27 maart 2007;
- de binnengekomen inspraakreacties op de Startnotitie;
- het verslag van de hoorzitting gehouden op 26 april 2007;
- het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage d.d. 7 juni 2007;
- de nota van inspraak;

in aanvulling op de Startnotitie, de navolgende Richtlijnen voor het MER Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch - Veghel vastgesteld:

1 Inleiding

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de capaciteit van de N279 structureel te vergroten om daarmee het onderliggende lokale wegennet te ontlasten. Voor deze capaciteitsvergroting moet de procedure van de milieueffectrapportage (besluit-m.e.r.) worden doorlopen. In de startnotitie is aangegeven dat tegelijkertijd de procedure voor plan-m.e.r.¹ zal worden doorlopen. Met het doorlopen van de m.e.r.-procedure voor het besluit-m.e.r. wordt echter tevens voldaan aan de vereisten, die voor een plan-m.e.r. gelden. Daarom wordt verder alleen nog gesproken over milieueffectrapportage (m.e.r.) en milieueffectrapport (MER).

De m.e.r.-procedure voor de N279 is gekoppeld aan het bestemmingsplan. In deze procedure wil de provincie op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening² een provinciaal bestemmingsplan (genaamd inpassingsplan) opstellen. Provinciale Staten zijn in deze procedure bevoegd gezag (vertegenwoordigd door de directie Ecologie en in samenspraak met betrokken gemeenten) en Gedeputeerde Staten zijn initiatiefnemer (vertegenwoordigd door de directie Economie & Mobiliteit).

Bij brief van 5 april 2007 is de Commissie voor m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie op 11 april 2007 in de Weekkrant Stadsblad. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie heeft bij haar advisering ook de inspraakreacties betrokken.

Op 26 april 2007 heeft er in Dinther een openbare informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Het verslag van deze avond is als bijlage bij deze richtlijnen opgenomen. Tevens is de inspraaknota bij deze richtlijnen gevoegd. Daarin is aangegeven hoe in de richtlijnen met de binnengekomen adviezen en opmerkingen rekening is gehouden.

¹ Met de inwerkingtreding van de wijziging van de wet Milieubeheer op 28 september 2006 wordt formeel gesproken van "besluit-m.e.r." in plaats van "m.e.r." en "plan-m.e.r." in plaats van "Strategische Milieubeoordeling (SMB)".

² De nieuwe Wet ruimtelijke ordening treedt naar verwachting per 1 juli 2008 in werking (in de startnotitie wordt nog van 1 januari 2008 uitgegaan).

2 Hoofdpunten van het MER

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant beschouwen de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

Probleem- en doelstelling

In het MER moeten de geschetste verkeersproblemen nader worden beschreven en zoveel mogelijk gekwantificeerd. Op die manier kunnen toetsbare doelstellingen worden afgeleid, waarmee de effecten van de verschillende alternatieven kunnen worden afgewogen. De doelstellingen dienen zodanig te worden geformuleerd dat ze in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen bij de rangschikking van de alternatieven op doelbereik en probleemoplossend vermogen.

Koppeling met andere ontwikkelingen

Om de kansen voor gebiedsintegrale oplossingen te benutten dient in het MER per alternatief de koppeling met ruimtelijk aan het plangebied gerelateerde projecten, zoals waterbergings- en natuurontwikkelingsprojecten in het Aa-dal, en de gevolgen hiervan aangegeven te worden.

Alternatieven

Naast de vijf alternatieven uit de startnotitie dienen in het MER ook de alternatieven driestrooksweg, stroomweg met 2x2 rijstroken, 100 km/h en gelijkvloerse kruisingen en een stroomweg met 2x2 rijstroken, 80 km/h en ongelijkvloerse kruisingen in het onderzoek te worden betrokken. Op basis van de uitgewerkte probleemstelling dient per alternatief gemotiveerd te worden of het wel of niet een realistisch alternatief is. De realistische alternatieven moeten vervolgens volwaardig en gelijkwaardig worden uitgewerkt en de mogelijke milieueffecten moeten hiervan worden beschreven.

Samenvatting

Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

3 Probleemstelling, doel en besluitvorming

3.1 Probleemstelling en doel

Het is wenselijk om de doelstellingen van het initiatief zoveel mogelijk te kwantificeren en te koppelen aan de probleemstelling. Hiermee is dan een rangschikking van de alternatieven mogelijk op doelbereik, milieueffecten en probleemoplossend vermogen.

Het MER moet hiertoe duidelijk aangeven welke de feitelijke problemen zijn ten aanzien van o.a. bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Besteed dan ook aanvullend op de startnotitie in ieder geval aandacht aan:

- de intensiteits/capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) op de wegen. Geef daarbij inzicht in de huidige intensiteiten in de ochtend- en avondspits en tijdens het etmaal (werkdag), en dit in relatie tot de capaciteit van de wegen;
- herkomst/bestemmingrelaties: Geef inzicht in de oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het (omliggende) wegennet. Geef daarbij aan in hoeverre de N279 qua routekeuze een functie vervult als alternatief voor de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven;³
- openbaar vervoer: Geef inzicht in de bestaande OV-verbindingen, de frequenties en het huidige gebruik. Geef ook aan hoe de modal split in de huidige situatie is;
- verkeersveiligheid: Geef inzicht in de huidige verkeersveiligheidssituatie in termen van ongevallen (aard, locaties en omvang) en hoe deze zich verhoudt met vergelijkbare (provinciale) wegen.

In de startnotitie wordt aangegeven dat het principe van “gebiedsintegrale oplossingen” wordt toegepast. Dit betekent dat, naast het bovenstaande en de wettelijk verplichte compensaties, als impliciete doelstelling geldt om gebruik te maken van kansen door de koppeling met ruimtelijk aan het plangebied gerelateerde projecten⁴ en hiertoe in de alternatieven essentiële maatregelen op te nemen (bijvoorbeeld op het gebied van water en natuur). Operationaliseer deze doelstelling voor het MER in bruikbare criteria en neem deze mee in de beoordeling van de alternatieven en varianten. Zet deze doelstelling daarnaast nadrukkelijk in bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief.

³ De N279 is samen met de A50 een alternatieve route voor de verbinding A2 tussen Den Bosch en Eindhoven. Dit kwam ook aan de orde tijdens het locatiebezoek van de Commissie op 15 mei 2007 en op de informatieavond

⁴ Met name de plannen “Omlegging Zuid-Willemsvaart” en “Dynamisch beekdal de Aa” (zie ook de inspraakreactie van de gemeente Sint-Michielsgestel).

3.2 Beleidskader

De startnotitie beschrijft het beleidskader. Betrek hierbij ook het beleid ten aanzien van Nationaal Landschappen en de reconstructieplannen.⁵ Geef in het MER tenminste een overzichtelijke opsomming van de daaruit voortvloeiende (harde) randvoorwaarden en uitgangspunten, die bepalend zijn voor de keuze tussen alternatieven en varianten, en waaraan het voorkeursalternatief zeker moet voldoen.

3.3 Te nemen besluiten

De m.e.r.-procedure voor het voornemen is, zoals ook in de inleiding van deze richtlijnen is aangegeven, gekoppeld aan het inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan). Aangezien hiermee geanticipeerd wordt op nieuwe wetgeving dient in het MER de gevolgde en te volgen procedure helder weergegeven te worden. Bij het te nemen besluit dient aangegeven te worden of en zo ja hoe de m.e.r.-plicht voor het voornemen met het te nemen besluit (inpassingsplan) wordt ingevuld.⁶

⁵ Zie ook inspraakreactie van de gemeente Veghel, waarin op het beleid ten aanzien van Nationale Landschappen (Het Rijk “Nota Ruimte” en Gedeputeerde Staten Noord-Brabant “Ontwerpbesluit Begrenzing Nationaal Landschap het Groene Woud”) en de reconstructieplannen (“Maas en Meierij” en “Peel en Maas”) wordt gewezen.

⁶ Het detailniveau van het vast te stellen plan (globaal of gedetailleerd) bepaalt of er sprake is van een plan-m.e.r.-plicht dan wel besluit-m.e.r.-plicht. Het antwoord op de vraag of in dit verband sprake is van een plan-m.e.r.-plicht of besluit-m.e.r.-plicht kan nog niet worden gegeven, omdat niet duidelijk is op welk detailniveau het plan wordt uitgewerkt en hoe het Besluit m.e.r. 1994 zal worden aangepast naar aanleiding van de nieuwe Wro.

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit betreft een capaciteitsuitbreiding van de N279. Dit voornemen moet in het MER zodanig worden beschreven, dat het mogelijk is om de milieugevolgen te voorspellen. Ga hierbij apart in op de aanleg- en gebruiksfase.

4.2 Alternatieven en varianten

Naast de alternatieven uit de startnotitie dienen ten minste ook de volgende drie alternatieven in het MER te worden betrokken⁷:

- een driestrooksweg conform recente ontwerpideeën⁸, aangezien dit alternatief minder ruimtebeslag zal hebben;
- een stroomweg met 2x2 rijstroken, 100 km/u en gelijkvloerse aansluitingen⁹, omdat dit alternatief wellicht beter zou kunnen inspelen op het verwachte afwikkelingsprobleem in relatie tot het ruimtebeslag dan sommige andere alternatieven;
- een stroomweg met 2x2 rijstroken, 80 km/h en ongelijkvloerse aansluitingen, omdat dit alternatief door een lagere snelheid (80 km/h in plaats van 100 km/h) mogelijk minder milieueffecten en minder ruimtebeslag zal hebben.¹⁰

Motiveer in het MER op basis van uitgewerkte probleemstelling en verkeersprognoses per alternatief of het wel of niet een reëel alternatief is. Afhankelijk van de uitkomsten van de afweging dient in het MER verder ingezoomd te worden op de (realistische) alternatieve oplossingen. Werk deze alternatieven vervolgens volwaardig en gelijkwaardig uit.

Binnen de alternatieven zijn inrichtingsvarianten mogelijk. Geef per (realistisch) alternatief aan welke afwegingen hebben geleid tot de keuze voor de kruispuntoplossingen (gelijkvloers waaronder (meerstrooks)rotondes, ongelijkvloers of opheffing van het kruispunt).¹¹ Betrek bij de uitwerking

⁷ In de inspraakreacties worden nog twee alternatieven voorgesteld, te weten:

- een tweestrooksweg voor het snelverkeer 's-Hertogenbosch en Veghel (80 km/h, geen VRI-geregelde kruispunten, geen op- en afritten) en een tweestrooksweg voor het lokale/regionale verkeer (60 km/h);
- vanaf Middelrode de N279 verleggen naar de andere zijde van de Zuid-Willemsvaart en daar via Schijndel en Eerde een relatie aan te brengen met de Veghelse industrie en de A50.

De Commissie voor de milieueffectrapportage verwacht dat deze alternatieven niet realistisch zijn vanwege het te verwachten verkeersaanbod, probleemoplossend vermogen en de lokale situatie. Dit dient in het MER onderbouwd te worden. Indien bij het opstellen van het MER mocht blijken dat een uitwerking van een van deze alternatieven toch zinvol zou zijn, dienen ze alsnog te worden meegenomen.

⁸ Zie ook "Concept-handreiking enkelbaanswegen met inhaalstroken", CROW.

⁹ Bijvoorbeeld met VRI-geregelde kruispunten (conform de N11) of met meerstrooks(turbo)rotondes.

¹⁰ Zie ook de inspraakreactie van dhr. Van Empel tijdens de informatieavond.

¹¹ Betrek hierbij ook de inspraakreactie van Rijkswaterstaat.

van de varianten (inclusief effectbepaling) ook variatie in wegverharding (zoals geluidsarm asfalt) en aanvullende elementen (zoals geluidsschermen), voorzover deze realistisch en in dit stadium relevant zijn.

Neem, waar dat aan de orde is, tevens in de alternatieven en varianten de noodzakelijke compensatie op gebied van water en natuur op, zoals een verlegde loop van de Aa en boscompensatie in kader van de Boswet. Geef tevens aan hoe de ontsnipperingspunten, zoals vastgelegd in Reconstructieplan Maas en Meierij, concreet worden ingevuld.

Geef bij alle uit te werken alternatieven en varianten aan in welke mate deze de problemen oplost. De onderbouwing van de alternatieven en varianten dient zelfstandig leesbaar en op kaartmateriaal duidelijk weergegeven te zijn.

5 Milieuaspecten

5.1 Referentie

De startnotitie geeft een goede beschrijving van de referentiesituatie, waartegen de effecten van de alternatieven en varianten moeten worden beschreven en beoordeeld. Hierbij wordt 2020 als referentiejaar gehanteerd. Geef in het MER helder aan welke verwachte ontwikkelingen onder de autonome ontwikkelingen worden gerekend. Hanteer scenario's voor de nog te verwachten besluiten op het gebied van infrastructuur, zoals de capaciteitsuitbreiding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, en andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen, zoals het "beprijzen van mobiliteit"¹² (potentieel autonome ontwikkelingen).^{13, 14} Ga hierbij voor de belangrijkste ontwikkelingen uit van de scenario's dat deze wel, niet of gedeeltelijk voor 2020 gerealiseerd zullen worden.

5.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet niet alleen gekeken worden naar uitvoerings- en optimalisatievarianten van de verbetermaatregelen, maar dient ook te worden gekeken naar:

- optimalisatie van maatregelen die de verkeersdruk kunnen verminderen of afvlakken (dynamisch verkeersmanagement, ketenmobiliteit, mobiliteitsmanagement, extra verbetering van het openbaar vervoer, stimulering van het vervoer over het kanaal en het gebruik van de fiets);
- maximaal gebruik maken van kansen van de gebiedsintegrale aanpak met betrekking tot het inpassen van milieuvriendelijke maatregelen (zoals natuurontwikkeling en recreatie¹⁵);
- maximale toepassing van mitigerende maatregelen en milieuvriendelijke materialen.

¹² Bij het benuttingsalternatief wordt het element van "beprijzen van mobiliteit" betrokken. Volgens de huidige landelijke politieke situatie zal het element van beprijzen naar verwachting in 2012 een feit zijn. In dit licht adviseren wij om het beprijzen van mobiliteit ook te betrekken bij de potentieel autonome ontwikkelingen en alle alternatieven.

¹³ Zie ook paragraaf 2.3 "Te verwachten ontwikkelingen" en bijlage 3 "Netwerkmaatregelen NRM3.0/3.1" van de startnotitie.

¹⁴ Betrek in de (potentieel) autonome ontwikkelingen ook de ontwikkelingen, zoals geschetst door Rijkswaterstaat en de gemeente 's-Hertogenbosch (bijlage 4, inspraakreacties 16 en 17).

¹⁵ Te denken valt aan het opnemen van een ecologische passage bijvoorbeeld ter hoogte van het nieuwe kanaaltracé. Betrek hierbij ook de inspraakreactie van De Groene Ring (bijlage 4, inspraakreactie nr. 12). Daarnaast: Hoe kan bijvoorbeeld verbreding van de weg gekoppeld worden aan de voorgenomen natuurontwikkeling (zie afb. 5.4 van de startnotitie).

6 Milieuaspecten

6.1 Verkeer

In het MER dient bij dit aspect vooral het doelbereik beschreven te worden. Hiermee wordt in feite de legitimering van de voorgestelde ingreep bepaald.

Het studie-, respectievelijk invloedsgebied moet zodanig ruim worden gekozen, dat in dit kader relevante verkeerskundige effecten en de daarvan afgeleide aspecten lucht en geluid in het MER worden meegenomen en meegewogen.¹⁶ Hiertoe dient in een eerste verkennende verkeersstudie ook de verkeerssituatie op het verlengde van de N279 in de kom van Veghel te worden onderzocht ten einde te kunnen beoordelen of de effecten van de alternatieven zodanig zijn dat een eventuele verdere bestudering daarvan in het MER noodzakelijk is.¹⁷

Geef aan wat de effecten zijn van de te verwachten ontwikkelingen en van de verschillende alternatieven en varianten op de bereikbaarheid van nader te noemen relevante locaties en op de doorstroming van verschillende routes. Geef aan welke relaties (herkomsten en bestemmingen) wel of geen voordeel hebben van de ingrepen. Geef eveneens aan of en zo ja in welke mate de alternatieven een bijdrage leveren als vervangende route voor de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven.

Besteed aandacht aan af- en toename van sluipverkeer via het onderliggend wegennet en beschrijf de aan verkeer gerelateerde milieueffecten als die significant zijn.

Ga bij de berekeningen uit van verkeers- en vervoerprognoses voor het jaar 2020.¹⁸ Bereken daarvoor zowel de piekintensiteiten in de ochtend- en avondspits als de (werkdag) etmaalintensiteiten. Geef tevens aan hoe de I/C-verhoudingen op de verschillende wegvakken/wegen en de capaciteit van de belangrijkste kruispunten in het studiegebied zijn.

Bereken voorts welke effecten als gevolg van verbetering van het openbaar vervoer in de regio optreden ten aanzien van het gebruik van de wegen in het studiegebied. Geef daarbij ook inzicht in de veranderingen van de modal split als gevolg van autonome ontwikkelingen en van de alternatieven. Schenk ook aandacht aan de fietsverbindingen in de regio.

¹⁶ Dat betekent dat ten minste veranderingen in verkeersaanbod als gevolg van plannen voor de A2 (ten noorden van 's-Hertogenbosch, tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, ten zuiden van Eindhoven en de ring Eindhoven) en op de A50/A58 (tussen Eindhoven en A59), en de A59 (tussen A50 en A2) moeten worden berekend. Dit geldt ook voor ten minste het onderliggend wegennet van N-wegen, waaronder de N279 tussen de A50 en Helmond.

¹⁷ Zie ook inspraakreactie van de gemeente Veghel en het verslag van de informatieavond.

¹⁸ Mogelijk dienen ook eerdere jaren te worden doorgerkend als het gaat om de luchtkwaliteit. De grenswaarden uit het Blk 2005 gelden namelijk ook voor de jaren vóór 2020. Indien grenswaarden worden overschreden dient aangegeven te worden in welke mate in welke jaren dit het geval is.

6.2 Woon- en leefmilieu

Geluid

Houd bij de berekening en beschrijving van geluidsbelastingen rekening met de gewijzigde Wet geluidhinder waarbij de geluidsbelasting vanwege verkeer moet worden weergegeven in de Europese eenheidsmaat Lden. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

In afwijking van de startnotitie dient de geluidsbelasting bij woningen bepaald te worden vanaf de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Besteed in het MER naast de geluidsbelasting ten gevolge van de te reconstrueren weg ook aandacht aan:

- het oppervlak geluidsbelast gebied ten aanzien van natuurgebieden;
- of er volgens de definitie uit de Wet geluidhinder sprake is van reconstructie van een weg en zo ja welke geluidsreducerende maatregelen getroffen zullen worden;
- of bij de bestaande woningen sprake is van een saneringssituatie en zo ja geef aan of geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling;
- de gewijzigde geluidsbelasting op andere wegen vanwege wijziging in verkeersintensiteiten.¹⁹

6.3 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.

De gevolgen op de luchtkwaliteit langs wegen buiten het plangebied dienen eveneens te worden aangegeven. Dit betreft wegen waar ten gevolge van de te reconstrueren weg sprake is van een relevante toename in verkeersintensiteiten. Een toename van verkeersintensiteiten is relevant indien dit in al bestaande overschrijdingsgebieden leidt tot een toename van jaargemiddelde concentraties van NO₂ en/of PM₁₀ van 0,01 tot 0,02 µg/m³.²⁰ Eventuele nieuwe overschrijdingsgebieden dienen eveneens kwantitatief in kaart te worden gebracht. Aannemelijk moet worden gemaakt dat het voornemen realiseerbaar is binnen de eisen van het Blk 2005.

¹⁹ Dit is relevant bij een verkeerstoename van ca 30% of een afname van ca 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met een geluidstoename respectievelijk –afname van 1 dB.

²⁰ Zie uitspraak Raad van State inzake verkeersaantrekkende werking van ADO den Haag stadion, nr. 200507534/1, datum uitspraak 18 januari 2006.

Geef in het MER voor fijn stof (PM10) en NO2 inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden zowel bij autonome ontwikkelingen als bij uitvoering van de voorgenomen activiteiten. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grens- dan wel streefwaarden zal vaststellen voor PM2,5. Indien deze naar verwachting van kracht zijn op het moment dat het ontwerp-besluit wordt vastgesteld moet in het MER een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de reconstructie van de N279 voor de PM2,5-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM10-concentraties te reduceren, dient te worden aangegeven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM2,5-concentraties.

Indien bij normoverschrijding de saldobenadering wordt toegepast moet aannemelijk worden gemaakt, dat voldaan wordt aan de in het Blk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd.

Geef aan of het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dan wel hoe het past binnen de gebiedsdoelen uit het NSL. Uit het MER moet blijken of het project 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Als dit het geval is moet worden aangegeven hoe aan de luchtkwaliteitsnormen zal worden voldaan.²¹

6.4 Externe veiligheid

In de Startnotitie staat aangegeven dat zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico kwantitatief zullen worden bepaald. In de huidige situatie is sprake van een bijna knelpunt ten aanzien van het groepsrisico. Geef aan of door het voornemen dit bijna knelpunt kan verdwijnen of dat er nieuwe knelpunten ontstaan. Geef in het laatste geval aan welke maatregelen getroffen zullen worden om overschrijdingen te voorkomen.

6.5 Aanlegfase

Beschrijf welke overlast de omgeving kan verwachten in de aanlegfase in termen van o.a. bereikbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, aanlegperiode en berijdbaarheid.

²¹ Dit volgt uit het in oktober 2006 door de Tweede Kamer goedgekeurde voorstel voor de Wet luchtkwaliteit.

6.6 Water, natuur, landschap en recreatie

De N279 doorsnijdt een samenstel van natuurkerngebieden in en rondom het Aa-dal (met daarin de huidige grotendeels kunstmatige loop van de Aa). Dit gebied is aangewezen als natte natuurparel in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)/Groene Hoofdstructuur (GHS) van het streekplan en als potentieel waterbergingsgebied. Eerder zijn in dit gebied delen aangewezen als natuurkerngebied voor planten en plantengemeenschappen, dagvlinders en reptielen en amfibieën. Het Wijboschbroek aan de zuidzijde van het kanaal is eerder aangewezen als kerngebied voor vogels. Op landgoed de Wamberg is vooral de das van regionale betekenis. Daarnaast is de Zuid-Willemsvaart van betekenis, o.a. als foerageergebied voor vleermuizen.

6.6.1 Water

Ten aanzien van het aspect water dient met name aandacht te worden geschonken aan de effecten voor de huidige loop van de Aa. Uiteraard dient bij wegverbreding, waarbij de huidige loop plaatselijk gedempt zal moeten worden, de huidige afwaterende functie gehandhaafd te blijven. Ook dient aangegeven te worden hoe de alternatieven de plannen voor hermeandering van de Aa en waterberging in het Aa-dal beïnvloeden.²² In het MER dient voldoende informatie over de gevolgen voor het water gegeven te worden, dat mede op basis daarvan de Watertoets uitgevoerd kan worden.

Effecten op het gebied van grondwater en kwel zijn op basis van de voorgestelde alternatieven nauwelijks te verwachten en kunnen derhalve kwalitatief worden beschreven.

6.6.2 Natuur

Soortenbescherming

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of dit zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Geef in het MER aan of een ontheffing nodig is van art. 75 van de Flora- en faunawet.²³ Indien dit het geval is, kunnen de gegevens daarover reeds in het MER worden opgenomen. Volstaan kan worden met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten²⁴ (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten).

Gebiedsbescherming

Geef in het MER aan op welke wijze rekening wordt gehouden met het regime van gebiedsbescherming in verband met de ligging van de natuurkernen, EHS- en GHS-gebieden, ten noorden en ten zuiden van de N279 binnen het studiegebied. Geef vervolgens de mogelijke gevolgen en de consequenties daarvan aan vanwege de beschermde status. Geef eveneens aan wat

²² Zie ook "Inrichtingsplan Dynamisch Beekdal" van Waterschap Aa en Maas, 2006.

²³ Met name soorten van Tabel 2 en Tabel 3 van de AMvB art. 75 Flora- en faunawet.

²⁴ In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten.

de effecten van de alternatieven zijn op de voorgenomen natuurontwikkeling in het Aa-dal, en of koppeling van beide projecten mogelijkheden biedt.

Ecologische verbindingen

De Zuid-Willemsvaart en de Aa zijn integraal aangegeven als ecologische verbindingzones. Geef aan hoe in alternatieven, waarbij de Aa plaatselijk gedempt zal moeten worden, de ecologische verbindingfunctie alternatief ingevuld zal worden. Geef tevens aan hoe ter hoogte van de omgeleide Zuid-Willemsvaart de ecologische structuur van het Aa-dal in de richting van het Bossche broek/Dommeldal wordt gecontinueerd.²⁵

In dwarsrichting levert de bundeling van provinciale weg en kanaal in algemene zin een forse ecologische barrière op. In en langs het kanaal zijn mitigerende maatregelen, zoals FUP's (Fauna Uittree Plaatsen), genomen. Aangegeven dient te worden hoe in aansluiting hierop de barrière van de N279 gemitigeerd kan worden en wat de verwachte effectiviteit van deze mitigerende maatregelen is.²⁶ Hiervoor kan aangesloten worden bij de ervaringen van dergelijke maatregelen bij o.a. Rijkswaterstaat.

6.6.3 Landschap

De effecten op het landschap, met name de effecten van verbreding en elementen als ongelijkvloerse kruisingen, dienen per alternatief en variant beschreven te worden. Daarbij dient aangegeven te worden hoe door middel van inpassing de te verwachten negatieve effecten van de ingreep (per alternatief) op de huidige landschapsstructuur kunnen worden gemitigeerd. Dit is met name relevant, omdat het plangebied mogelijk binnen de begrenzing van het Nationaal landschap Groene Woud zal komen te liggen. Opwaardering van bestaande wegen is daarin in principe mogelijk, maar binnen randvoorwaarden vanuit de landschappelijke kwaliteiten. Visualiseer de verwachte effecten en mogelijke inpassingsmaatregelen met behulp van enkele fotomontages of schetsen vanuit verschillende relevante richtingen.

6.6.4 Recreatie

Bij de effectbepaling en -beoordeling dient recreatie als criterium te worden opgenomen. Zowel de effecten van de alternatieven en varianten op de recreatieve dwarsverbanden (oversteken, fietsbruggen onder andere in het kader van recreatieve netwerken en voor bereikbaarheid natuur-, recreatie- en sportgebieden) als langsvverbanden (zoals recreatie langs en op de Aa en vaarrecreatie op het kanaal), dienen hierin te worden betrokken.

²⁵ Zie ook de inspraakreactie van De Groene Ring.

²⁶ Reconstructieplan Maas en Meierij zijn deze punten opgenomen als 'ontsnipperingspunten', in te vullen als econduct of wildtunnel.

6.6.5 Gezondheid

In de startnotitie wordt aangegeven dat gezondheidseffecten zullen worden onderzocht. In overleg met het bevoegd gezag is daarop aangegeven dat dit project aangemerkt wordt als een pilot in het kader van “Gezondheid in milieueffectrapportage”.²⁷ Hierdoor is bij het opstellen van dit advies extra aandacht besteed aan het aspect gezondheid.²⁸

Op basis van locatiespecifieke informatie is door de Commissie voor de milieueffectrapportage een nadere analyse gedaan van mogelijke gezondheidseffecten. Hieruit blijkt, dat er in de directe omgeving van de N279 naar verwachting weinig mensen zijn, die blootgesteld worden aan luchtverontreiniging of geluidhinder dan wel geurhinder ondervinden. Hierdoor is volgens de Commissie het kwantificeren van mogelijke gezondheidseffecten weinig zinvol. In dit geval kan naast de te beschrijven effecten op woon- en leefmilieu volstaan worden met een kwalitatieve beschrijving van de gezondheidseffecten. Echter indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt kan een kwantificering van de gezondheidseffecten relevant zijn.

In bijlage 5 van de richtlijnen is een nadere uiteenzetting van het aspect gezondheid gegeven, die als handvat kan dienen voor de initiatiefnemer.

²⁷ In het “Actieprogramma Gezondheid en Milieu” melden de Ministeries VWS en VROM dat ze zich willen inzetten om gezondheidseffecten beter mee te laten wegen in de besluitvorming. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het gebruik van bestaande toetsen, zoals de m.e.r.

²⁸ Daarbij is gebruik gemaakt van de digitale handreiking “Gezondheid in milieueffectrapportage”, die door het RIVM in samenwerking met de Commissie is ontwikkeld (zie ook www.rivm.nl).

7 Overige aandachtspunten

7.1 Vergelijking, leemten en evaluatieprogramma

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “evaluatieprogramma” zijn er geen bijzondere aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

7.2 Vorm en presentatie

In het MER dient recent kaartmateriaal met duidelijke legenda te worden gebruikt, die afgestemd is op de tekst. Op minstens één kaart moeten alle straat- en topografische namen, die in het MER worden gebruikt, goed leesbaar zijn weergegeven. Maak ook duidelijk wat de begrenzing van het plan- en studiegebied is.

7.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. 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.

BIJLAGE 1

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070523	Gemeente St-Michielgestel	Sint-Michielgestel
2.	20070521	Gemeente Veghel	Veghel
3.	20070426	Verslag informatieavond, met de onderstaande mondeling inspraakreactie:	
4.		Mevrouw Oude Elferink (mondeling)	
5.		De heer Brengers (mondeling)	
6.		De heer T. van Overbeek (mondeling)	
7.		De heer Buchholtz (mondeling)	
8.		De heer Pa. Stefeman namens de stichting De Scheifelaar (mondeling)	
9.		De heer J. Van Empel (mondeling)	
10.		De heer Linders namens samenwerkende Ondernemersvereniging Bernheze (mondeling)	
11.	2007----	De heer R. Buchholtz	Bostel
12.	20070525	De Groene Ring	Den Dungen
13.	2007----	De heer T. van Overbeek namens PP 93	Loosbroek
14.	20070521	Dr. G.M.D.J.M. Oosten en dr. W. Oosten	Veghel
15.	20070524	Buurtschap Spurkstraat	Berlicum
16.	20070524	Rijkswaterstaat Noord-Brabant	's Hertogenbosch
17.	20070531	Gemeente 's Hertogenbosch	's Hertogenbosch
18.	20070607	Commissie voor de milieueffectrapportage	Utrecht

BIJLAGE 2

Gezondheid

Luchtverontreiniging wegverkeer

Gezondheidseffecten op de lange termijn van PM₁₀²⁹ zijn kwantificeerbaar in termen van levensverwachting van de blootgestelde populatie. Een dergelijke berekening is mogelijk indien er sprake is van lokale verkeersgerelateerde blootstelling aan PM₁₀ (bovenop de achtergrondconcentratie) en de blootgestelde populatie voldoende groot is om vergelijkbaar te zijn met de Nederlandse standaardpopulatie.

Tijdens het locatiebezoek is gebleken dat er slechts weinig woningen (<10) op korte afstand (<30m) van de N297 liggen. Dit betekent dat er slechts weinig personen langdurig zijn blootgesteld aan luchtverontreiniging afkomstig van de weg. Een kwantificering van de lange termijn gezondheidseffecten van PM₁₀ in termen van levensverwachting is derhalve niet mogelijk. Volstaan kan worden met toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen.

Indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt dan is een kwantificering van de gezondheidseffecten van PM₁₀ mogelijk zinvol, omdat hierdoor de blootgestelde populatie een grotere omvang heeft. Een methode voor kwantificering van de levensverwachting door PM₁₀ is beschreven in de Richtlijn Gezondheidsaspecten van het Besluit Luchtkwaliteit (GGD Nederland, 2005).

Geluidhinder wegverkeer

Voor de gezondheidskundige beoordeling van de geluidsbelasting wordt het optreden van ernstige hinder als uitgangspunt genomen. Voor de nachtelijke geluidsbelasting wordt ernstige slaapverstoring als uitgangspunt genomen. Voor wegverkeer is op basis van epidemiologische studies de relatie tussen de geluidsbelasting op de gevel en het percentage ernstig gehinderden en het percentage ernstig slaapverstoorden te schatten. Deze methode is beschreven in Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu (GGD Nederland, 2006).

Gezien het geringe aantal woningen op korte afstand van de weg is het berekenen van het percentage ernstig gehinderden en het percentage slaapverstoorden niet reëel. Volstaan kan worden met toetsing aan de voorkeursgrenswaarde ($L_{den} = 48$ dB met circa 3% ernstig gehinderden).

Indien de geluidscontouren boven het kanaal en de omliggende natuurkerngebieden substantieel verschuiven dient dit wel in de effectbepaling voor het criterium natuur te worden meegewogen.

²⁹ Gezondheidseffecten van PM₁₀ worden merendeels toegeschreven aan de deelfractie PM_{2,5}.

Indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt dan is een schatting van het percentage ernstig gehinderden en slaapverstoorden mogelijk zinvol, omdat dan de blootgestelde populatie een grotere omvang heeft.

Geurhinder wegverkeer

Kwantificering van geurhinder door het wegverkeer is mogelijk door emissiefactoren voor geurhinder te gebruiken in een lijnbronmodel voor kwantificering van concentraties langs een weg. De berekende geurconcentratie kan vervolgens worden vertaald in het percentage ernstig geurgehinderden conform de methode beschreven in Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu. Deze methode is echter indicatief.

Gezien het zeer open karakter van het plangebied is het aspect geurhinder door wegverkeer in dit geval niet relevant.

Indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt kan geurhinder door wegverkeer relevant zijn, omdat in stedelijke omgevingen de doorspoeling van de lucht slecht kan zijn. Ook hier geldt dat kwantificering alleen zinvol is bij blootstelling van een voldoende grote populatie.

BIJLAGE 3

Inspiraaknota startnotitie MER N279 's-Hertogenbosch - Veghel

Reactie 1

Indiener reactie: Mevrouw Oude Elferink
Spurkstraat 90
5258 VJ Berlicum (Nb)
(mondeling)

Samenvatting: Wenst een integrale aanpak zodat verkeersproblemen niet afgewenteld worden op een andere bottle-neck. Door het opwaarderen van de provinciale wegen wordt de fijnstofproblematiek niet opgelost, maar verplaatst. Tevens dient aandacht besteed te worden aan licht en verlichting van zowel auto's als wegverlichting i.v.m. de negatieve invloed op het milieu en mensen. Als oplossing moet gedacht worden aan zanddijken aan weerszijden van de weg, waarbij ook meteen een deel van de compensatie kan plaatsvinden voor verdwenen natuur. Wenst samenwerking en coördinatie tussen verschillende projecten zodat positieve effecten van het ene plan niet teniet worden gedaan door het andere plan.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

De verkeersafwikkeling bij de verschillende alternatieven zal in het MER aan de orde komen. Daarbij is er ook aandacht voor de effecten op andere wegen, zoals de A2, A50 en het verlengde van de N279 ter hoogte van Veghel en verder. Aspecten als fijnstof en licht en verlichting zullen in het MER aan de orde komen.

De suggestie van het aanleggen van zanddijken aan weerszijden van de weg zal op zijn voor- en nadelen in het MER beoordeeld worden.

Uiteraard is het streven om verschillende projecten zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Momenteel is daar nog onvoldoende zicht op, maar dit is wel een aspect dat gedurende de plan- en realisatiefase van dit project bewaakt zal worden. Zo zal er in het kader van de MER een integrale gebiedsvisie worden opgesteld.

Reactie 2

Indiener reactie: De heer Brengers
Lavendellaar 24
5467 BE Veghel
(mondeling)

Samenvatting reactie: Beschouwt alternatief 1 (Regionale stroomweg 2x1 rijstrook, 100 km/uur, ongelijkvloerse aansluitingen) als meest haalbare en acht andere alternatieven uit den boze.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De richtlijnen schrijven voor dat de effecten van de verschillende alternatieven in het MER op een objectieve wijze met elkaar moeten worden vergeleken.

Reactie 3

Indiener reactie: De heer Van Overbeek (raadslid)
Achterdonksestraat 1
5472 PS Loosbroek
(mondeling)

Samenvatting reactie: Pleit voor twee wegen tussen Den Bosch en Veghel, één voor doorgaand verkeer en de andere weg voor bestemmingsverkeer en de dorpen. Hij wenst de N279 niet als by-pass van de A2.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

Zoals ook door de Commissie voor de milieueffectrapportage aangegeven is de verwachting dat een dergelijk alternatief niet realistisch is vanwege het te verwachten verkeersaanbod, het probleemoplossend vermogen en de lokale situatie. Dit zal in het MER onderbouwd worden. Zoals in de startnotitie is aangegeven zal in het MER de relatie tussen de N279 en de A2 in beeld gebracht worden. Daarbij zal voor de verschillende alternatieven ook nagegaan worden of er sprake is van een 'overheveling' van verkeer van de A2 naar de N279. Of de N279 een rol moet spelen in de ontlasting van de A2 is een politieke keuze, die niet in het MER gemaakt wordt.

Reactie 4

Indiener reactie: De heer Buchholtz (A2-Platform Boxtel e.o.)
Vorsenpoel 13
5283 ZE Boxtel
(mondeling en schriftelijk identiek)

Samenvatting reactie: Vindt dat uitvoering van deze plannen niet ten koste mag gaan van het treffen van geluidwerende en leefbaarheidsbevorderende maatregelen in met name de gemeente Boxtel om overlast van de huidige A2 terug te dringen.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Een besluit over een capaciteitsverruiming van de N279 staat los van het treffen van geluidwerende en leefbaarheidsbevorderende maatregelen langs de A2 ter hoogte van Boxtel.

Reactie 5

Indiener reactie: De heer Stegeman (Stichting De Scheifelaar)
Postbus 92
5460 AB Veghel
(mondeling)

Samenvatting reactie: Vraagt aandacht in het MER voor een goede afweging tussen milieu, flora en fauna, de mens en economische groei (aanleg van wegen). Pleit er voor dat de geluidsoverlast van de N279 ten zuiden van Veghel wordt opgeheven, vooruitlopend op een eventuele reconstructie van de N279. Daarnaast spreekt hij zijn zorgen uit over de relatie met de A2-A67, de N279-noord heeft mogelijk een aanzuigende werking die ook zijn weerslag zal vinden op het zuidelijk traject.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

De richtlijnen schrijven een evenwichtige afweging van de genoemde aspecten voor. In het MER zal uitgebreid worden ingegaan op de geluidseffecten van de verschillende alternatieven. Daar waar sprake is van een relevante toename van het verkeer op andere wegen als gevolg van ingrepen op de N279 worden de geluidseffecten ook in beeld gebracht. Een eventuele verbetering van de geluidssituatie op het zuidelijke deel van de N279 staat los van de besluitvorming over de N279, gedeelte 's-Hertogenbosch en Veghel.

Reactie 6

Indiener reactie: De heer Van Empel
Assendelftseweg 21
5258 VC Middelrode
(mondeling)

Samenvatting reactie: Wenst dat alternatief 3 ook wordt onderzocht met een maximum snelheid van 80km/uur. Wil de huidige parallelstructuur meegenomen zien worden. Door verbreding van de Zuid-Willemsvaart verwacht hij meer scheepvaart, deze effecten wil hij ook meegenomen zien worden. Tot slot ziet hij graag terug hoe aanpassing van de N279 uitpakt voor benzinestations en rustplaatsen.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

In de richtlijnen is hierin voorzien. Als eerste stap in het MER zal, aan de hand van een nader verkeersonderzoek, het probleemoplossend vermogen van de verschillende alternatieven worden bepaald. Daarbij wordt ook gevarieerd in de ontwerpsnelheden van de alternatieven. De huidige parallelstructuur wordt betrokken bij het vormgeven van de alternatieven. Effecten van een toename van de scheepvaart op de Zuid-Willemsvaart zullen bij de effectbepaling voor lucht, geluid en verkeer (modal split) betrokken worden.

Reactie 7

Indiener reactie: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veghel
Postbus 10.001
5460 DA Veghel

Samenvatting reactie: Wenst het plangebied uit te breiden met het traject tussen de A50 tot de aansluiting van de Sluisweg nabij Keldonk op de N279. Wanneer het huidige plangebied in stand blijft, worden de problemen (bereikbaarheid en leefbaarheid) voor Veghel niet opgelost. Daarnaast komt de wens tot uitbreiding voort uit het regionaal akkoord tussen bestuurders (bereikbaarheid

Zuidoostvleugel BrabantStad) waarbij de N279 wordt aangemerkt als regionale economische en mobiliteitsas.

Daarnaast wordt aangegeven dat rekening gehouden dient te worden met de begrenzing van het Nationale Landschap (Het Groene Woud) en de reconstructieplannen Maas & Meijerij en Peel & Maas. Er wordt gevraagd om een krachtige provinciale regie vanwege het bovenregionale belang en de toekomstige problematiek en oplossingsvermogen van de N279. De aanpak dient gestoeld te zijn op het eerder aangehaalde akkoord voor Zuidoost-Brabant.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

De afspraken in het kader van de bereikbaarheidsstudie Zuidoostvleugel BrabantStad vormen een kader voor dit MER. In de richtlijnen ligt dan ook een duidelijk accent op het in beeld brengen van rol en functie van de N279 in de bereikbaarheid en ontwikkeling van de Zuidoostvleugel BrabantStad.

De verandering in verkeersbelasting en in de verkeersstromen als gevolg van de autonome ontwikkeling en de alternatieven vormt een belangrijk aandachtspunt in het MER. Zoals aangegeven in de richtlijnen zal in een eerste verkennende verkeersstudie ook de verkeerssituatie op de N279 ter hoogte van Veghel worden betrokken om te kunnen beoordelen of de effecten van de alternatieven zodanig zijn dat dit een aanpassing van het studiegebied noodzakelijk maakt. In het beleidskader zal ingegaan worden op de begrenzing van het Het Groene Woud en de reconstructieplannen Maas & Meijerij en Peel & Maas. Aangegeven zal worden welke invloed deze plannen hebben voor de alternatieven voor de N279.

Reactie 8

Indiener reactie:

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente 's-Hertogenbosch
Dhr. ir. Croes
Postbus 12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch

Samenvatting reactie: Onderschrijft de noodzaak om de capaciteit van de N279 structureel te verruimen. Ziet de N279 als ontwikkelingsas tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Wenst een aantal aanscherpingen en aanvullingen; de gemeenteraad stelt een koersnota vast over de hoofdinfrastructuur van 's-Hertogenbosch en dhr. Croes draagt dit document aan om op te nemen als te verwachten ontwikkelingen. De projectenlijst in bijlage 3 kan uitgebreid worden met Meerendonk (bedrijven, wonen en een transferium), Kloosterstraat (bedrijven) en de Brand fase II (watergebonden bedrijvigheid).

Met de Maastrichtseweg en het doortrekken van de Van Veldekegade inclusief een nieuwe brug over het kanaal en een transferium bij Meerendonk wordt een nieuwe toegangspoort naar de stad gecreëerd. Externe bereikbaarheid is een randvoorwaarde om ontwikkelingspotenties binnen dit gebied te verwezenlijken, hiervoor wordt dan ook de nadrukkelijke aandacht gevraagd bij de uiteindelijke beoordeling van de toetsingscriteria onder 'ontwikkelingsmogelijkheden omgeving'.

De gebiedsafbakening is niet geheel duidelijk. Meerendonk, ten zuiden van het kanaal, hoort voor zover dat nu niet het geval is, wel degelijk in het gebied thuis. Tot slot vraagt de heer Croes zich af of de sociaal economische gegevens uit het NRM 3.0/3.1 overeenkomen met het geactualiseerde regionale verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

De door de gemeente 's-Hertogenbosch genoemde (potentieel) autonome ontwikkelingen zullen bij het MER en de gebiedsafbakening worden betrokken. In de richtlijnen wordt hierop ingegaan. De sociaal-economische gegevens van het NRM 3.0/3.1 zullen worden vergeleken met die van het regionale verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch.

Reactie 9

Indiener reactie: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sint-Michielsgestel
Dhr. R. de Munnik
Postbus 10 000
5270 GA Sint-Michielsgestel

Samenvatting reactie: Het College heeft een aantal uitgangspunten opgesteld waaraan de reconstructie van de N279 moet voldoen. Er moet aandacht zijn voor de gevolgen van aanpassingen aan de A2 voor de N279. Niet alleen de N279, de A2 en A50 moeten bekeken worden, ook het onderliggende wegennet; de N279 speelt nu een belangrijke rol voor het verbinden van de dorpen van deze gemeente. Met de reconstructie van de N279 kan deze verbinding verbeterd worden. Reconstructie of verandering van de aansluitingen mag niet leiden tot onaanvaardbaar gewijzigde verkeersstromen. Verbetering op de route Middelrode – Berlicum moet significant zijn door de reconstructie: verkeersintensiteit, geluid, snelheid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn de maatstaven. Lokale verbindingen moeten veilig zijn voor zowel landbouwverkeer als fietsers. Omrijtijden voor fietsers moeten voorkomen worden. Bij veranderingen aan de Milrooijsebrug is verbetering voor fietsers een belangrijke randvoorwaarde. Het mengen van lokaal en regionaal verkeer dient voorkomen te worden, om sluipverkeer tegen te gaan. Een snelle afwikkeling van plaatselijk verkeer naar de N279 is daarbij belangrijk.

Samenhang dient gezien te worden met de plannen omtrent omlegging Zuid-Willemsvaart, reconstructie N279 en dynamisch beekdal de Aa. Door coördinatie in de uitvoering van de verschillende plannen kan werk met werk gemaakt worden, overlast kan beperkt blijven en kapitaalvernietiging wordt voorkomen. Bij uitvoer van de werken moet minimaal ruimtegebruik voorop staan ivm landschappelijke inpassing van de infrastructurele werken.

De gemeente wil geen direct of indirect financieel nadeel ondervinden van de reconstructie van de N279 of uitvoering ervan, dit geldt ook voor zowel privaatrechtelijk als publiekrechtelijk schade. Daarnaast wensen ze, aangezien ze geen initiatiefnemer zijn, geen financiële bijdrage te leveren. Bij de financiële afwikkeling moet voldoende aandacht worden besteed aan bestaande ondernemers en dient afwikkeling met alle betrokkenen op zorgvuldige wijze verzorgd te worden.

Stelt voor om informatievoorziening en communicatie te bundelen in een informatiecentrum. Daarnaast willen ze een klankbordgroep oprichten met deelname van maatschappelijke organisaties en andere belangstellenden. De gemeente wil daarvoor een bijdrage leveren.

Er wordt een dringende oproep gedaan samen te werken bij grootschalige ruimtelijke en infrastructurele projecten om zoveel mogelijk overlast te voorkomen. De overlast voor inwoners van de gemeente dient ook in kaart te worden gebracht.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

Het onderliggende wegennet, met name de parallelle route via Berlicum – Middelrode – Heeswijk zal nadrukkelijk bij de alternatieven en de effectbepaling betrokken worden. Het ontlasten van het onderliggende lokale wegennet is immers een van de doelstellingen van de voorgenomen activiteit. Zoals aangegeven in de richtlijnen zal gestreefd worden naar gebiedsintegrale oplossingen, waarbij op en rond de N279 zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden.

Over over de financiële bijdrage van andere partijen worden nadere afspraken gemaakt.

Informatievoorziening en communicatie (afgezien van de verplichte communicatiemomenten in het kader van de m.e.r.-procedure) zullen nog nader uitgewerkt worden.

Getracht zal worden om de werkzaamheden zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen. Daarbij zal t.z.t. ook nadrukkelijk gekeken worden naar andere werkzaamheden om de overlast te beperken.

Reactie 10

Indiener reactie: Buurtschap Spurkstraat
P/a Spurkstraat 90
5258 VJ Berlicum

Samenvatting reactie: Door niet de A2 maar de N279 te verbreden wordt de fijn stof-problematiek verdeeld en niet opgelost. Lichtvervuiling dient voorkomen te worden door de lantaarnpalen te voorzien van lichtkappen. Een dijk langs de weg kan het licht van de koplampen opvangen, dit wellicht als compenserende maatregel opnemen. Tevens dient de dijk geluidsoverlast terug te dringen, hier moet werk met werk worden gemaakt. Sowieso is er geen compensatie in de plannen opgenomen en deze kan dan door middel van groen en een dijk uitgevoerd worden, verdieping van de weg is ook een mogelijkheid waardoor ook bruggen eroverheen minder ruimte nodig hebben. Er dient voor gewaakt worden dat de verbreding van de N279 een aanzuigende werking heeft van ander en meer verkeer. Tevens kan de verbreding leiden tot problemen aan de randen (probleemverlegging). Er moeten garanties komen dat de woonwijken aan het begin en het uiteinde van de verbreding niet met congestie worden opgezaagd. Als laatste wordt gevraagd om projecten te coördineren middels een overall management. Men hoopt dat het belang van het buitengebied, de flora, fauna en de bewoners meer mee wordt genomen, dat is nu onvoldoende.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

Zie antwoord bij reactie 1.

Reactie 11

Indiener reactie: Vereniging De Groene Ring

P/a Milieu coördinatiecentrum Meierij (MCM)
Postbus 38
5275 ZG Den Dungen

Samenvatting reactie: Er wordt gevraagd om aandacht te besteden aan de invloed van de wegverbreding voor de ecologische relatie Aadal-Dommeldal. Door de Zuid Willemsvaart wordt al een deel van het Aadal geblokkeerd, nu dreigt er nog een deel bij de Poeldonk afgesloten te worden. Er wordt verwezen naar de ingebrachte reactie bij het ontwerp-tracébesluit Zuid Willemsvaart.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

De verschillende relevante ecologische relaties zullen in het MER in beeld gebracht worden (zoals aangegeven in de Richtlijnen onder 'Meest milieuvriendelijk alternatief'). Bezien zal worden welke mogelijke oplossingen er zijn voor herstel of versterking van ecologische verbindingen die worden opgeworpen of versterkt door de aanpassing van de N279.

Reactie 12

Indiener reactie: Fractie PP93
De heer Van Overbeek
Achterdonksestraat 1
5472 PS Loosbroek

Samenvatting reactie: Pleit voor twee wegen tussen Den Bosch en Veghel, een voor doorgaand verkeer en de andere weg voor bestemmingsverkeer en de dorpen (beide tweebaans) zodat er geen snelweg van 4 banen plus een tweebaanse parallelweg nodig is. Zo wordt ook een minder aanzuigende werking verwacht.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

Zoals ook door de Commissie voor de milieueffectrapportage aangegeven is de verwachting dat een dergelijke oplossing niet realistisch is vanwege het te verwachten verkeersaanbod, probleemoplossend vermogen en de lokale situatie. Indien bij de nadere uitwerking van de alternatieven blijkt dat een dergelijke oplossing toch zinvol zou zijn, wordt deze alsnog meegenomen.

Reactie 13

Indiener reactie: Dhr. Oosten
Geulstraat 49
5463 RK Veghel

Samenvatting reactie: Benadrukt dat voor opwaardering van de N279 geen tot zeer weinig ruimte is, zo ligt het tracé dicht bij het Aadal en het nabijgelegen landgoed van kasteel Heeswijk te waardevol in ecologisch, cultuurhistorisch en toeristisch-economisch opzicht. Daarnaast is het ook een kwetsbaar gebied om tussen Middelrode en Heeswijk-Dinther op de kanaaldijk de weg op te waarderen. Een ander problematisch punt is De Leest in Veghel. De daar gelegen woonwijk ligt te

dicht in de buurt van de N279 die niet gehandhaafd kan worden wanneer er meer zwaar verkeer op kan. Voorgesteld wordt om de N279 vanaf Middelrode naar de andere kant van de Zuid Willemsvaart te brengen en daar via Schijndel en Eerde een relatie aan te brengen met de Veghelse industrie en een aansluiting op de A50. De natuur van Wijbosch zou afgeschermd kunnen worden. Het gebied Eerde is al dusdanig ingesloten tussen Duin en De Dubbelen en straks Doornbroek om nu bij de aanpak van de N279 wel bijzondere aandacht te besteden aan Eerde.

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:
Zie antwoord bij reactie 12.

Reactie 14

Indiener reactie: Rijkswaterstaat Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch

Samenvatting reactie: Er dient inzicht gegeven te worden in mobiliteitsconsequenties voor de A2 en A50, de vormgeving van de natte en droge kunstwerken en aansluitingen van de N279 met de A2, A50 en Zuid-Willemsvaart, relatie met de toekomstige omlegging en verbreding van de Zuid-Willemsvaart en de gevolgen voor de kanaalbeschoeiing als gevolg van meer, sneller en zwaarder verkeer. Daarnaast willen Rijkswaterstaat actief in het proces betrokken worden aangezien de invloedssfeer van de Zuid-Willemsvaart verder reikt dan de N279. Gedacht moet worden aan grondwateroverlast, afstand tot de vaarweg, stabiliteit van oevervoorzieningen, invloed wegverkeer op vaarweggebruiker, dimensionering van kunstwerken en aansluitingen, verblinding scheepvaart door wegverkeer en toegang van de oeverstrook tussen kanaal en N279. Er wordt verwezen naar de richtlijnen vaarwegen (RVW2005).

Wijze verwerking reactie in richtlijnen:

De verkeerskundige samenhang tussen maatregelen op de N279 en de consequenties voor A2 en A50 zullen in het MER in beeld gebracht worden. Ook zal gezien worden wat een mogelijke aanpassing van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven voor de N279 kan betekenen. De overige genoemde aandachtspunten zullen bij de vormgeving van de alternatieven en de effectbepaling worden betrokken.

BIJLAGE 4

Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst startnotitie m.e.r-procedure N 279

26 april 2007 – 20.00 uur

in Heeswijk-Dinther

Opening en inleiding

Voorzitter de heer Jos van der Wijst van de provincie Noord-Brabant opent de informatie- en inspraakbijeenkomsten en heet de aanwezigen van harte welkom. Hij laat weten de verantwoordelijke gedeputeerde voor deze m.e.r. dhr. Onno Hoes te vervangen die vanwege andere verplichtingen helaas niet aanwezig kan zijn. Na een korte uitleg over het doel en verloop van de bijeenkomst volgt een algemene uitleg over de problematiek rondom de N279 en de bereikbaarheid van Zuidoost Brabant door de heer Quirin van de Logt van de provincie Noord-Brabant, projectleider Uitbreiding N279. Daarna geeft de heer René Klerks, MER-coördinator van de directie Ecologie van de provincie Noord-Brabant uitleg over het hoe en waarom van milieueffectrapportage in het algemeen en voor het initiatief van de uitbreiding van de N279 in het bijzonder. Tot slot volgt er een toelichting op de startnotitie voor de uitbreiding van de N279 door de heer Cees Doeser van Grontmij, die in opdracht van de initiatiefnemer de Startnotitie heeft opgesteld.

Algemene inleiding over problematiek N279 en bereikbaarheid ZO Brabant

Quirin van de Logt vertelt dat de uitbreidingsplannen voor de N279 er vooral op zijn gericht om de verkeersdoorstroming tussen Veghel en 's-Hertogenbosch en de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor heeft de provincie allereerst een verkenning uitgevoerd. In deze verkenning is het probleem van de N279 geanalyseerd, is nagedacht over de nut en de noodzaak van de uitbreiding ervan en is gezocht naar oplossingsrichtingen. Gezien de omvang van het project en de mogelijke gevolgen voor het milieu en de omgeving is de provincie verplicht voor dit project een milieueffectrapportage te laten uitvoeren. Op dit moment is hier een startnotitie voor opgesteld. In het MER worden de oplossingsrichtingen (alternatieven) en aspecten beoordeeld. De studie resulteert in een advies en voorkeursalternatief. Op basis daarvan stelt de provincie een ontwerpplan op. Wanneer dat plan is goedgekeurd kan worden gestart met de daadwerkelijke uitvoering. Ruimtelijke procedures, grondverwerving, ontwerp, het opstellen van bestekken en de uiteindelijke uitbreiding van de weg zullen volgen. De heer Van de Logt verwacht dat een verbreding N279 's-Hertogenbosch -Veghel tussen pas na 2010 kan plaatsvinden. Dit komt onder andere door de relaties met andere projecten die in dezelfde periode plaatsvinden en elkaar beïnvloeden. Hij noemt onder meer de bereikbaarheidsproblematiek Zuidoost vleugel Brabantstad, de verkeerssituatie A2, het nieuwe tracé voor de Zuid-Willemsvaart en overige ontwikkelingen, zoals compensatie, het project dynamisch beekdal de Aa, realisatie overige natuurontwikkeling, cultuurhistorische ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Op de korte termijn, tussen nu en 4 jaar, vinden er de nodige uitvoeringsprojecten plaats die de verkeerssituatie en veiligheid intussen zouden moeten verbeteren. Het gaat dan onder meer om het Ei van Ommel, de aanleg van de rotonde Gemertseweg, en de Vlierdensedijk (oversteek). Met de

gemeente Veghel wordt gewerkt aan betere doorstromingsmaatregelen en overige aansluitingen. Van de Logt is verheugd te kunnen melden dat er inmiddels ook al diverse onderhoudswerkzaamheden hebben plaatsgevonden tussen Heeswijk en 's-Hertogenbosch en er is fluisterasfalt neergelegd tussen Keldonk en Boerdonk. Met andere woorden er zit schot in de zaak. De afgelopen periode is op bestuurlijk niveau tussen alle gemeenten in deze regio samen met de provincie, Rijkswaterstaat en enkele belangenorganisaties gekeken om tot een gezamenlijke visie te komen voor de gewenste verkeerssituatie in deze regio. Er is nu afgesproken om hier samen een programma voor op te stellen, dat eveneens zaken meeneemt als stimulering van het openbaar vervoer, de fiets en andere alternatieven om bereikbaarheid en ontwikkeling van deze regio te bevorderen. In het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantsStad vormt de N279 een regionale ontwikkelas, die op termijn een volwaardige alternatieve optie vormt voor het noord-Zuidverkeer (naast de A2). In het programma prioriteit gegeven aan het gedeelte van de N279 's-Hertogenbosch – Veghel.

Waarom een m.e.r.-procedure en een startnotitie?

Op grond van de Wet milieubeheer is het sinds 1987 verplicht om voor ingrijpende nieuwe initiatieven (Denk aan de aanleg van wegen en woningbouwlocaties of activiteiten waarvoor een milieuvergunning moet worden aangevraagd) voorafgaand een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Daartoe dient een formele m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de desbetreffende activiteit(en) en het inzichtelijk maken van de mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu en de omgeving. In het MER komt te staan welke milieueffecten als gevolg van de nieuw beoogde activiteit(en) zijn te verwachten, in dit geval de uitbreiding van N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel, zoals in de startnotitie is aangegeven. Zo worden onder meer de effecten van het initiatief op de bodem, het grondwater, de luchtkwaliteit en het woon- en leefmilieu onderzocht. De verzamelde gegevens worden in het MER opgenomen. Ook geeft het MER aan welke realistische alternatieven er zijn voor de te nemen initiatieven. Uiteindelijk is het milieueffect-rapport een hulpmiddel bij het maken van de keuze voor de definitieve vormgeving van het initiatief (waarop de aanvraag voor de vereiste vergunningen en functiewijziging van het gebied zal worden gebaseerd) en het te nemen besluit. In dit geval is het MER gekoppeld aan een provinciaal bestemmingsplan. Daarbij is de provincie Noord-Brabant zowel de initiatiefnemer van de plannen als het bevoegde gezag voor dit besluit.

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure en biedt op hoofdlijnen informatie over de aanleiding en het doel van het initiatief, de m.e.r.-procedure en het te nemen besluit. De notitie dient de lezer voldoende informatie te geven over het initiatief en de onderwerpen die in het MER onderzocht zullen worden.

Daarnaast vraagt de provincie tijdens de procedure ook advies aan wettelijke adviseurs en is er een nadrukkelijke rol voor de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) weggelegd. Deze commissie is inmiddels ingesteld en heeft als belangrijkste taak de kwaliteit te bewaken van het MER-onderzoek. Zij beoordeelt onder meer de startnotitie en de ingekomen reacties op die startnotitie en geeft advies over de richtlijnen voor het MER. Met behulp van de startnotitie, de inspraakreacties en het advies van de Commissie MER stelt het bevoegd gezag de richtlijnen op voor de inhoud van het milieueffectrapport.

Tot en met 25 mei 2007 heeft iedereen de gelegenheid om zijn of haar zienswijze m.b.t. de startnotitie kenbaar te maken. Dit kan schriftelijk, en op deze bijeenkomst ook mondeling en desgewenst ook mondeling na een daartoe met de provincie te maken afspraak. Alle inspraakreacties, ook het verslag van deze bijeenkomst, worden via de provincie voorgelegd aan de Commissie m.e.r.. De Commissie geeft vervolgens haar advies over de richtlijnen aan het bevoegde gezag, die op haar beurt uiterlijk eind september 2007 de richtlijnen voor de uit te voeren MER vaststelt. Deze richtlijnen bepalen in feite voor de initiatiefnemer wat de diepgang en reikwijdte van het onderzoek moet zijn. Vanaf dat moment kan de initiatiefnemer, de directie Economie en Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant, de MER laten opstellen. Hoe lang zij daarover doet bepaalt zij grotendeels zelf. Voor het bewaken van de kwaliteit van de MER zullen de uitvoerende en controlerende directies van de provincie ook tussentijds overleggen. De heer Klerks raadt degenen die willen inspreken aan goed kennis te nemen van het initiatief voor de uitbreiding van de N279 en de startnotitie zoals die nu is gepubliceerd. Naar aanleiding daarvan kunnen degenen die dat willen, aangeven welke relevante te onderzoeken (milieu)aspecten en/of alternatieven er volgens hen nog ontbreken in de startnotitie en aanvullend daarop volgens hen dienen te worden onderzocht.

Schriftelijke reacties kunnen tot en met 25 mei 2007 worden ingediend bij:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

t.a.v. de heer R. Klerks

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

Toelichting op de startnotitie m.e.r. uitbreiding N279

De heer Cees Doeser van Grontmij, die in opdracht van de initiatiefnemer de startnotitie heeft opgesteld, geeft een toelichting op de inhoud van de startnotitie. Het belangrijkste doel van de uitbreidingsplannen is het oplossen van de bestaande en toekomstige verkeersproblematiek. Hij noemt de belangrijkste knelpunten: sluipverkeer door de kernen ten noorden van de N279, de files, wachtrijen en vertraging op N279 en de verkeersonveiligheid. Over dit laatste laat hij weten dat er op de N279 jaarlijks ruim 20 ongevallen plaats vinden, waarbij gemiddeld 1 dodelijk slachtoffers te betreuren valt. Dit vraagt om grondige maatregelen.

De voorgenomen activiteit is dan ook voornamelijk gericht op de uitbreiding van de verkeerscapaciteit tussen 's-Hertogenbosch en Veghel en het nemen van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor nu en in de toekomst.

In de startnotitie zijn 5 alternatieven genoemd om de bovengenoemde doelstelling te bereiken.

Alternatief 1: regionale stroomweg gaat uit van 2 keer 1 rijstrook met een maximum snelheid van 100 km/uur en overal ongelijkvloerse aansluitingen. Hij legt uit dat de hoeveelheid verkeer die over een weg kan niet wordt bepaald door de weg, maar juist door de aansluitingen. In dit alternatief wordt vooral door de ongelijkvloerse aansluitingen de capaciteit van de weg en de verkeersveiligheid vergroot.

Alternatief 2: regionale stroomweg gaat uit van 2 keer 2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur met gelijkvloerse aansluitingen. In dit alternatief wordt de vergroting van de capaciteit gezocht in extra rijbanen.

Alternatief 3: regionale stroomweg die uitgaat van 2 keer 2 rijstroken met een maximum snelheid van 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen. Dit alternatief gaat nog een stap verder dan de alternatieven 1 en 2.

Alternatief 4: autosnelweg met een maximum snelheid van 120 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen d.m.v. in en uitvoegstroken en met vluchtstroken.

Alternatief 5: benuttingsalternatief, waarbij het asfalt maar beperkt wordt uitgebreid en alternatieve maatregelen worden ingevoerd, zoals: prijsbeleid, verkeersmanagement en beter benutten van de weg.

De verschillen tussen de alternatieven zitten hem vooral in de verschillende snelheden (80 - 100 - 120 km/uur), de benodigde ruimte en de aansluitingen met het onderliggende wegennet in aantal (minder dan nu) en in vormgeving: gelijk- of ongelijkvloers.

In de MER-studie worden de vijf alternatieven op de volgende beoordelingsaspecten beoordeeld: verkeer, infrastructuur, bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie, geluid en trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid (met name vervoer van gevaarlijke stoffen), woon- en leefmilieu en de kosten. De heer Doeser geeft mee dat mochten er in de startnotitie nog aspecten ontbreken die tijdens deze bijeenkomst en gedurende de inspraakperiode door de aanwezigen kunnen worden ingebracht.

Vragen & discussie over de m.e.r.-procedure en het initiatief

De heer Linders van de samenwerkende ondernemers Bernheerze wil graag weten wat de invloed is van de nieuwe infrastructuur op de ontsluiting van de bedrijventerreinen. Met name wat betreft de aansluiting van Heeswijk-Dinther op de N279. Hij heeft begrepen dat over dit onderwerp onlangs overleg is geweest. Hij wil graag weten waar hij kan terugvinden wat de uitkomsten zijn van dat overleg.

De heer Van de Logt laat weten dat het zeker een aandachtspunt van de provincie is dat er een goede aansluiting blijft met de omliggende wegen en bedrijventerreinen. Om deze goed vorm te geven zal er constant overleg zijn met de betrokken gemeenten en ondernemers, maar ook met natuurorganisaties. Hij staat ervoor open ook met het samenwerkingsverband van de heer Linders hierover te overleggen. De provincie kijkt nog hoe zij dit in een werkbare vorm kan gieten. Wanneer de richtlijnen voor het MER zijn vastgesteld, zal de provincie zich gaan bezighouden met de aansluitingen op de N279 en willen wij alle belanghebbende partijen er zoveel mogelijk bij betrekken en hen zaken toe te lichten.

De besluitvorming over de N279 kan niet los worden gezien van de verkeersproblematiek voor de hele Zuidoostvleugel van Brabantstad. In dat kader is besloten dat de N279 een belangrijke verkeers- en ontwikkelingsas vormt.

De heer Linders heeft begrepen dat er in dit kader besluiten zijn genomen die in strijd zijn met de procedure omdat hierover geen inspraak is geweest. Hij vindt dat het nu lijkt of bepaalde besluiten al vaststaan.

De heer Van de Logt legt uit dat er op bestuurlijk niveau afspraken zijn gemaakt een gezamenlijk programma op te stellen ter stimulering van de bereikbaarheid en ontwikkeling van deze regio. Met andere woorden er zijn voor het grotere geheel en met name voor de regio Eindhoven zaken nu beter duidelijk gemaakt.

De heer Linders wil graag weten wat het betekent voor de financiering van de plannen wanneer de N279 straks een Rijksweg wordt.

De heer Van de Logt geeft aan dat afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving en functie van de weg en de mogelijkheden die het Rijk daarin ziet, uiteindelijk zal bepalen welke financiële bijdrage de provincie en welke het Rijk zal leveren. De provincie bekijkt onder andere of de uitbreiding van de N279 in een zogenoemde Rijks Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) kan worden opgenomen en wat daarbinnen dan de financieringsmogelijkheden zijn. Daarnaast worden ook andere vormen van financiering bestudeerd.

Hij geeft de aanwezigen mee dat er op 14 mei 2007 nog een bestuurlijk overleg is gepland met de minister over de verkeersproblematiek voor de gehele Zuidoostvleugel BrabantStad. Tijdens dat overleg wordt een pakket aan maatregelen en mogelijkheden behandeld waarvan dit project ook onderdeel uitmaakt. Er onder meer gesproken over de Rijksbijdrage aan het grote project.

De heer Klerks wil nog even ingaan op de opmerking van de heer Linders dat voor de N279 alles al vast ligt. Hij verzekert dat dit niet aan de orde is. De regio heeft namelijk een pakket van maatregelen vastgesteld dat betrekking heeft op de Zuidoostvleugel van BrabantStad, waarvan de N279 ook een onderdeel uit maakt. Maar voor de uitbreiding van de N279 geldt een afzonderlijke procedure die is gekoppeld aan een provinciaal bestemmingsplan. Hiervoor staan we nu aan het begin van de procedure. Met andere woorden er zijn in de procedure voldoende waarborgen opgenomen om alle belanghebbenden de kans te geven om hun zegje te doen en tot een weloverwogen besluit te komen.

De heer Theo van Overbeek, raadslid van de gemeente Bernheerze weet dat er in 2001 al een studie is begonnen naar de verkeersproblematiek.. Hij heeft het idee dat de plannen en visie volledig ten dienste staan van de regio Eindhoven.

De heer Van de Logt geeft aan dat de huidige bestuurlijke overleggen vooral betrekking op de bereikbaarheidsproblematiek rond Eindhoven. Dit project kan echter niet los worden gezien van deze problematiek.

De heer Van Overbeek vreest dat de N279 een by-pass gaat worden voor de A2. Hier wordt gesproken over de verbinding 's-Hertogenbosch – Veghel. In de netwerkanalyse BrabantStad gebeurt dit over de verbinding Eindhoven – Helmond. Om een gedegen rapport af te leveren zou in dit licht de studie ook moeten beoordelen wat er tussen Veghel en Helmond gebeurt. Dit kan namelijk voor deze regio veel grotere gevolgen hebben.

Voorzitter de heer Van der Wijst vat de opmerking als volgt samen: dat ontwikkelingen in het zuiden van Veghel gevolgen zouden kunnen hebben voor deze regio en dit project dan ook in samenhang moet worden beoordeeld met die ontwikkelingen.

Hij geeft wel aan dat er verkeersmodellen waarvan de berekeningen ook zijn gemaakt voor de N279. De heer Van der Wijst constateert dat de heer Van Overbeek de berekeningen volgens de verkeersmodellen veel breder zou willen laten uitvoeren.

De heer Van Overbeek wil graag weten wat de effecten zijn voor het deel van de N279 tussen 's-Hertogenbosch – Veghel als deze weg straks daadwerkelijk wordt doorgetrokken tot aan de A67. De heer Van de Logt geeft nog mee dat de MER-commissie zelfs van de provincie zal eisen dat zij de effecten bovenregionaal in de planstudie MER zullen meenemen, om hiermee onverwachte effecten van een bepaalde keuze uit te sluiten.

Mevrouw Oude Elferink spreekt haar zorgen uit over dit project, omdat zij denkt dat het hier wel eens dezelfde gevolgen kan hebben als bij de Betuwelijn, waarbij het effect van de lijn teniet wordt gedaan omdat er ergens op het traject een verbinding is die niet aansluit op de mogelijkheden en de capaciteit van de spoorlijn. Zij pleit er dan ook voor dat wanneer de weg dan toch wordt aangelegd, het meteen goed gedaan moet worden en de weg aangesloten moet worden op een andere grote verkeersader, anders wordt het effect teniet gedaan. Dus in dit geval niet een halve snelweg aanleggen en dan Veghel met de problemen opzadelen. Daarnaast verwacht zij als gevolg van de uitbreidingsplannen, met name tijdens de uitvoering, veel sluipverkeer in de dorpen. Zij geeft aan dat uit de praktijk blijkt dat wanneer je een weg verbreedt dit ook weer een aantrekkelijke werking heeft op ander verkeer. Het zal dus leiden tot nog meer verkeer. Zij wil graag weten wat de verschillende alternatieven voor gevolgen hebben voor de doorstroming van het verkeer in de dorpen.

De heer Van de Logt geeft aan dat de uitbreidingsplannen een verbetering moeten zijn en geen verslechtering. Zoals hij al aangaf worden dan ook alle aansluitingen en knelpunten in de studie meegenomen en wordt gezocht naar de beste oplossing voor de verkeersafwikkeling en -veiligheid. Mevrouw Oude Elferink wil graag dat de initiatiefnemer open is naar de betrokkenen wat zij nu eigenlijk van plan is met deze weg. Als de provincie bijvoorbeeld in haar achterhoofd heeft dat de N279 een snelweg moet worden tot aan de A67, zij zich daar nu direct voor inspant en niet eerst alleen een klein stukje ervan probeert te realiseren.

De heer Van de Logt geeft aan dat de inspanningen die voor dit wegvak worden geleverd niet los kunnen worden gezien van wat dit betekent voor de omliggende dorpen en Veghel. En is het ook eens met mevrouw Oude Elferink dat de plannen in de totale samenhang moeten worden opgesteld, maar dat je naar de uitvoering toe niet alles aan alles kunt koppelen.

De heer Buchholtz, namens de stichting A2-platform van Boxtel en omstreken wil graag meer weten hoe de uitbreidingsplannen van de N279 zich verhouden tot de A2. Hij begrijpt dat hierover een soort bestuursovereenkomst is getekend. Hij vraagt of de gemeenten Best, Boxtel en Veghel daar ook bij zijn betrokken.

De heer Van de Logt geeft aan dat de bestuurders van de diverse overheden een programma met elkaar overeen zijn gekomen voor de verbetering van de bereikbaarheid en ontwikkeling van de Zuidoostvleugel van Brabant. Dit programma wordt op 14 mei 2007 aan de minister voorgelegd. Op dit moment is er dus nog niets besloten. Verder weet hij dat bij de vooroverleggen het SRE betrokken is geweest. Dit betekent dat wel Best en Veghel zijn betrokken, maar de gemeente Boxtel niet.

De heer Buchholtz geeft aan dat hij het vreemd vindt dat Boxtel hier niet bij betrokken is geweest omdat nu juist Boxtel grote problemen ondervindt vanwege de A2. Voorzitter Van der Wijst zegt toe dit te laten uitzoeken, maar vindt dat dit voor deze bijeenkomst te veel discussie geeft die afwijkt van de MER-studie waarvoor deze avond is bedoeld.

De heer Buchholtz heeft hij uit de presentaties begrepen dat er voor de A2 een alternatief is met 2 x 3 stroken. Hij wil graag weten hoe dit precies in elkaar zit en wat de functie is van de derde strook.

De heer Bakermans van Rijkswaterstaat vertelt dat zijn organisatie al jaren bezig is met studies over de A2. Er is op een gegeven moment gekozen om met spitsstroken verder te gaan. Hiervoor is een procedure voor op gestart, maar die is helaas gestrand op basis van een aantal bezwaarschriften. Een van die bezwaarschriften had te maken met luchtkwaliteit en dat heeft heel veel teweeg gebracht. Hierdoor is de procedure stil komen te liggen. Over spitsstroken laat hij nog weten dat dit een korte termijn oplossing is. Het is niet meer dan gebruikmaken van het asfalt dat er al ligt. Intussen is Rijkswaterstaat verder gaan onderzoeken wat mogelijk is. Daaruit bleek dat er voor de A2 op termijn minimaal 2 x 4 stroken nodig zijn om het verkeer goed te laten doorstromen. Op dit moment neemt Rijkswaterstaat een tussenweg in overweging die aanstuurt op een verbreding, maar nog niet leidt tot het 2 x 4-scenario. Aanvankelijk zouden de plannen voor de A2 gelijk optrekken met die voor de N279 om tot de beste oplossing te komen en de financiën zo efficiënt mogelijk te benutten. Helaas kan Rijkswaterstaat het samen optrekken niet voortzetten. Hoe Rijkswaterstaat hierin verder zal gaan, wordt begin juni bekend.

De heer Buchholtz vraagt wat de heer Bakermans bedoeld met optrekken met de provincie. De heer Bakermans legt uit dat het plan was van Rijkswaterstaat en de provincie om de procedures voor beide plannen en de communicatie daarover parallel te laten lopen. Voorzitter de heer Van der Wijst voegt eraan toe dat Rijkswaterstaat wel op zeer korte termijn de procedure voor de A2 zal starten. Geheel samen optrekken is nu niet meer echt mogelijk, anders was er waarschijnlijk een gezamenlijke inspraakbijeenkomst voor beide procedures belegd.

Tot slot heeft de heer Buchholtz begrepen dat er in 2003 een SVB-studie voor Schijndel, Veghel en Boxtel is uitgevoerd. Hij is benieuwd naar wat er met de resultaten uit deze studie is gebeurd. Voorzitter de heer Van der Wijst zegt toe uit te zoeken wat de uitkomsten van dit onderzoek zijn en wat de relatie met de N279 is.

De heer Overbeek vraagt zich af of de provincie een provinciale snelweg kan aanleggen. Daarnaast wil hij weten of het zo is dat wanneer de plannen voor de A2 worden teruggebracht van 2 x 4 naar 2 x 3 rijstroken, de N279 er dan automatisch een strook bij krijgt. De heer Van de Logt licht toe dat het bij de N279 gaat om een regionale verbindingsweg. De provincie denkt in eerste instantie, maar dat moet uiteraard nog blijken uit de MER-studie, dat de N279 wordt uitgebreid tot 2 x 2 rijstroken met een maximum snelheid van 100 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen. Daarbij zal de provincie zo optimaal mogelijk met de aansluitingen omgaan. Wordt de N279 uiteindelijk een autosnelweg dan moeten er tussen de provincie en het Rijk goede afspraken worden gemaakt wie welke verantwoordelijkheden krijgt en wie wat gaat beheren. Hij verwacht niet dat de provincie autosnelwegen gaat beheren.

Over de tweede vraag zegt de heer Van de Logt, dat de provincie de plannen rondom de A2 zo goed mogelijk probeert af te stemmen met die voor de N279.

- PAUZE -

INGEBRACHTE MONDELINGE INSPRAAKREACTIES

Voorzitter de heer Van der Wijst maakt de aanwezigen erop attent dat nu achter de tafel alleen hij en de heer René Klerks van de provincie Noord-Brabant zitten om namens het bevoegd gezag voor deze m.e.r.-procedure de inspraakreacties aan te horen. De voorzitter stelt eenieder formeel in de gelegenheid om zienswijzen in te dienen naar aanleiding van deze startnotitie. Hij inventariseert dat 6 mensen een mondelinge inspraakreactie willen geven. Als eerste geeft hij het woord aan:

Inspiraakreactie 1:

Mevrouw Oude Elferink laat weten dat er in het verleden in Zaltbommel maatregelen voor het verkeer zijn genomen waardoor Den Bosch te kampen kreeg met verkeersproblemen op de A2. Zij wil dan ook graag dat de onderzoekers van het MER naar een integrale oplossing kijken met andere projecten. Daarnaast is zijn van mening dat door het upgraden van de provinciale wegen de fijn stofproblemen niet worden opgelost, maar dat het probleem enkel wordt verplaatst. Ten aanzien van milieu wil zij in het MER zien opgenomen dat ook het aspect licht en verlichting wordt meegenomen. De N279 gaat immers een groot deel door het buitengebied. Zij verzoekt dan ook in het onderzoek mee te nemen dat de weg zoveel mogelijk wordt afgeschermd van de directe leefomgeving om overlast van licht en geluid te voorkomen. Niet alleen mensen maar ook de flora en fauna zijn erg gevoelig voor licht. Denk aan afschermen van de lantaarns en vang het licht van de koplampen van de auto's op door langs de weg aan beide kanten een zanddijk aan te leggen. Dit heeft twee positieve effecten. De geluidsoverlast wordt verminderd en het licht van de koplampen wordt afgeschermd. Zij geeft mee om ook in het MER werk-met-werk oplossingen te onderzoeken.

Mevrouw Oude Elferink gaat er vanuit dat straks met de uitbreiding van de N279 veel groen zal verdwijnen. Zij vraagt zich af of dit groen ook elders wordt gecompenseerd. Zij ziet dit graag in het MER uitgezocht en stelt voor dat de zanddijken van groen kunnen worden voorzien.

Tot slot wil zij graag dat de verschillende projecten in de omgeving op elkaar worden afgestemd en door iemand wordt gecoördineerd. Op dit moment zijn er veel projecten, zoals natuur- en landbouwprojecten waarvan de initiatiefnemers erg hun best doen om tot een kwalitatief goede invulling te komen, maar soms teniet worden gedaan door de werkzaamheden van andere projecten in de omgeving. Zo noemt als voorbeeld een natuurproject dat wordt ondermijnd door allerlei graafwerkzaamheden voor de aanleg of verbreding van een weg. Zij geeft mee dat wanneer de projecten niet worden gecoördineerd voor geen enkel project een optimale oplossing kan worden gevonden. Zij pleit voor samenwerking die de inrichting alleen maar ten goede komt.

Inspiraakreactie 2:

De heer Brengers sluit zich aan bij de zienswijze van mevrouw Oud Elferink en brengt zelf naar voren dat hij alternatief 1 uit de startnotitie als meest haalbaar alternatief beschouwt. Hij geeft de

onderzoekers mee dat hij de overige alternatieven volstrekt uit den boze zijn. Die mogen in de uitwerking geen doorgang vinden.

Inspraakreactie 3:

De heer Theo van Overbeek, raadslid van de gemeente Bernheze, geeft aan ook schriftelijk te reageren. Hij laat weten nogal geschrokken te zijn over de afspraken die met de gemeente Eindhoven zijn gemaakt, omdat hij denkt dat hierdoor zijn idee voor een oplossing m.b.t. de N279 teniet wordt gedaan. Hij geeft zijn oplossing aan, te weten: twee wegen aanleggen tussen Den Bosch en Veghel. Een weg voor het doorgaande verkeer van Veghel naar Den Bosch zonder al te veel kruisingen, afslagen en verkeerslichten en een weg als een soort rondweg die bedoeld is voor de dorpen en het bestemmingsverkeer. Op die manier denkt hij het verkeersprobleem grotendeels te kunnen oplossen. Toch geeft hij deze suggestie graag mee aan de opstellers van het MER. De N279 mag echter geen by-pass worden voor de A2.

Inspraakreactie 4:

De heer Buchholtz van de stichting A2-platvorm van Boxtel en omstreken, geeft de onderzoekers en het bevoegd gezag mee dat de uitvoering van deze plannen absoluut niet ten koste mag gaan van de noodzaak om geluidwerende en leefbaarheidsbevorderende maatregelen te treffen in met name de gemeente Boxtel om de exorbitante overlast die de A2 met zich meebrengt terug te dringen.

Inspraakreactie 5:

De heer Paul Stegeman van de stichting De Scheifelaar, een woonwijk in het zuiden van Veghel, wil namens de bewoners van deze wijk aandacht in het MER vragen voor het milieu. Het gaat daarbij om het zoeken naar een evenwicht tussen het milieu, flora en fauna, de mens en de uitbreiding van wegen t.b.v. de economie. De afgelopen 7 jaar heeft de stichting al veelvuldig aangedrongen om de geluidsoverlast van de N279 ten zuiden van Veghel weg te nemen. Hij vindt het jammer dat de provincie toch stelt dat de N279-Noord een rol moet spelen voor de bereikbaarheid van de zuidoostvleugel Brabantstad. Hierover spreekt hij zijn zorgen uit, omdat dit ongetwijfeld zal leiden tot een toename van de verkeersoverlast en daarmee de overlast van licht en geluid ook op het zuidelijk gedeelte van de N279. Het opwaarderen duurt hoogstwaarschijnlijk nog 20 jaar. Hij verzoekt dan ook in de tussenliggende periode oplossingen te zoeken voor de geluids- en lichtoverlast niet alleen voor de flora en fauna, maar ook voor de bewoners in het zuidelijk deel van Veghel. Tot slot geeft hij aan dat de stichting De Scheifelaar ook nog schriftelijk zal reageren.

Inspraakreactie 6:

De heer Jos van Empel begrijpt dat in het alternatief voor 2 x 2 rijstroken ongelijkvloers direct een maximale snelheid van 100 km per uur wordt aangegeven. Hij vraagt zich af waarom 80 km per uur wordt overgeslagen en verzoekt in de MER ook een maximum snelheid van 80 km mee te nemen.

Verder vraagt hij of de huidige parallelstructuur ook wordt meegenomen in de plannen of gaan de initiatiefnemers er zonder meer vanuit dat de parallelweg het bestemmingsverkeer afwikkelt.

Daarnaast valt hem in de presentatie op dat de parallelweg in het alternatief van 2 x 2 rijstroken geheel is verdwenen.

Ook gaat de heer Van Empel er van uit dat een verbreding van de Zuid-Willemsvaart zal leiden tot een toename van het scheepvaartverkeer. Hij vraagt deze toename en de effecten ervan ook mee te nemen in het MER.

Tot slot wil hij graag weten en in het MER inzichtelijk zien gemaakt of en waar er in de verschillende alternatieven brandstof- en rustplaatsen zijn gepland en worden ingericht. Hij heeft begrepen dat er met de plannen voor de N279 mogelijk het bestaande benzinestations zou moeten wijken. Hij wil dan ook weten of hiervoor alternatieven komen.

SLUITING

Voorzitter Jos van der Wijst bedankt de inleiders voor hun presentaties en uitleg en alle aanwezigen voor hun komst en inbreng. Tot slot wenst hij iedereen wel thuis en sluit daarmee deze informatie- en inspraakbijeenkomst.

