

CONCEPT NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU MER N279 VEGHEL-ASTEN

SEPTEMBER 2016



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding Notitie Reikwijdte en Detailniveau	4
1.2	Betrokkenheid regio en omgeving	4
1.3	Leeswijzer	4
2	SAMEN, SLIM EN ROBUUST	5
2.1	Ambitie van SmartwayZ.NL	5
2.2	Kernwaarden	5
3	DE AANPAK VAN DE N279 VEGHEL-ASTEN	7
3.1	Bereikbaarheid Brainport regio	7
3.2	Voorgeschiedenis	7
3.3	Verkeerskundige noodzaak	9
3.4	Doelstelling	10
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	11
4.1	Ambities	11
4.2	Onderdelen voorgenomen activiteit	11
5	KENMERKEN VAN HET STUDIEGEBIED	14
5.1	Het studiegebied	14
5.2	Verkeer	14
5.3	Water, natuur en landschap	14

5.4	Functionele aspecten	15
6	ALTERNATIEVEN	16
6.1	Uitgangspunten ontwerp	16
6.2	Deelgebied Veghel: optimalisatie en omleiding	17
6.3	Deelgebied Boerdonk - Beek en Donk: ongelijkvloerse aansluitingen/kruisingen	18
6.4	Deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond: optimalisatie en omleiding	19
6.5	Deelgebied Helmond Zuid (aansluiting N270) - Vlierden – Asten: ongelijkvloerse aansluitingen/ kruisingen	20
7	EFFECTBEPALING MER	21
7.1	Beoordelingsmethodiek	21
7.2	Beoordelingskader	21
8	TRECHTERINGSPROCES	25
8.1	Zoekgebied	25
8.2	Omleiding Veghel	25
8.3	Omleiding Helmond	27
	BIJLAGE 1: DE FILM TERUGDRAAIEN	28
	BIJLAGE 2: BEGRIPPENLIJST	30

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor u ligt het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de aanpassing van de provinciale weg N279 Veghel-Asten. Deze aanpassing richt zich op het tracédeel tussen Veghel (aansluiting A50) en Asten (aansluiting A67). De opgave is het realiseren van een slimme en robuuste N279 die een goede en veilige doorstroming garandeert en hiermee de leefbaarheid verbetert, de verkeersveiligheid vergroot en sluipverkeer vermindert. De NRD is bedoeld om de voorgenomen activiteit aan te kondigen en de reikwijdte en het detailniveau van het uit te voeren onderzoek te beschrijven. In deze NRD zijn de achtergrond en doelstelling van de voorgenomen activiteit, de te volgen procedure en de uitgangssituatie beschreven. Ook komen de te onderzoeken alternatieven, varianten en de mogelijke gevolgen voor het milieu in deze notitie aan de orde. Het doel van de NRD is:

- het informeren en betrekken van de omgeving;
- het afbakenen van de te beschouwen alternatieven en varianten (inclusief Smart Mobility-maatregelen);
- het afbakenen van de inhoud van het milieuonderzoek dat in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) wordt uitgevoerd.

Het opstellen van de NRD is een verplichte eerste stap in de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure). De concept NRD wordt gebruikt voor de raadpleging van burgers, van wettelijke adviseurs en andere bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan of het besluit een rol hebben. Dit document wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen reageren op de voorgestelde aanpak. Tegelijkertijd zal de Commissie voor de m.e.r. een advies uitbrengen over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

1.2 Betrokkenheid regio en omgeving

De provincie en betrokken gemeenten kiezen er voor om voor de aanpassing van de provinciale weg N279 Veghel-Asten een m.e.r.-procedure te volgen.

Dit sluit namelijk aan bij de wens van het bevoegd gezag om de omgeving intensief en aan de voorkant te betrekken. Na de hierboven genoemde openbare kennisgeving van de concept NRD, volgt er na afronding van het milieueffectrapport (MER), waarin de resultaten van het milieuonderzoek naar de effecten van de N279 Veghel-Asten zijn opgenomen, een nieuwe mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Daarnaast zijn en worden regio- en omgevingspartijen tussentijds meerdere malen betrokken bij de planontwikkeling.

Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming over het project N279 Veghel-Asten. De provincie hecht daar waarde aan. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de benodigde ruimtelijke procedures voor de realisatie van de N279 Veghel-Asten, te weten één of meerdere Provinciale Inpassingsplannen (PIP) en/of Bestemmingsplannen (BP). In het MER en PIP of BP worden ook de compenserende en verzachtende (mitigerende) maatregelen voor natuur en milieu vastgelegd. Ook het PIP en BP bieden de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen.

1.3 Leeswijzer

In deze NRD is achtereenvolgens ingegaan op:

1. Hoe er wordt samengewerkt met een focus op slim en robuust;
2. De aanpak van de N279 Veghel-Asten;
3. De voorgenomen activiteit;
4. Een beschrijving op hoofdlijnen van het studiegebied;
5. Een beschrijving van de te onderzoeken alternatieven;
6. Een toelichting op de beoordelingsmethodiek en het beoordelingskader waarmee de effecten van de alternatieven in het milieueffectrapport (MER) in beeld worden gebracht;
7. De gehanteerde trechtering om te komen tot de alternatieven.

2 SAMEN, SLIM EN ROBUUST

2.1 Ambitie van SmartwayZ.NL

De N279 tussen Veghel en Asten is van grote betekenis voor de economische kracht van Zuidoost-Brabant en verbindt verschillende woon- en werklocaties met elkaar. Om de krachtige positie te behouden en de regio leefbaar te houden, is het belangrijk dat de doorstroming op de weg verbetert en de verkeersveiligheid toeneemt, met als gevolg dat de bereikbaarheid van kernen en bedrijventerreinen verbetert, het sluipverkeer vermindert en de leefbaarheid vergroot wordt.

Bestuurders van de provincie, de betrokken gemeenten en het waterschap Aa en Maas hebben afspraken gemaakt om de N279 Veghel-Asten vlotter, veiliger en slimmer te maken. Het project is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL (voorheen programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland) en heeft als vertrekpunt het provinciale Bestuursakkoord 2015-2019 *“Beweging in Brabant”*.

Eind 2015 heeft de provincie samen met regio- en omgevingspartijen het bidbook *“Bereikbaarheid Zuid-Nederland, Samen, slim, robuust”* opgesteld. Op basis van het bidbook zijn met de minister van Infrastructuur en Milieu afspraken gemaakt over het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Focus ligt op noodzakelijke aanpassingen aan het wegennet om de bereikbaarheid te verbeteren. Enerzijds door in te zetten op Smart Mobility en Intelligente Transport Systemen (ITS). Anderzijds door infrastructurele aanpassingen die de doorstroming bevorderen.

De provincie heeft in haar bestuursakkoord ook toegezegd in 2016 te starten met actualisatie van de planstudie naar een robuuste N279 tussen de A50 bij Veghel en de A67 bij Asten, als onderdeel van de ‘randenstructuur’ voor wegverkeer (A50-N279-A67) (zie paragraaf 3.1). Ambitie daarbij is om de N279 Veghel-Asten in te richten als intelligente provinciale weg met aandacht voor innovatie, duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid. De gemaakte afspraken voor de planstudie zijn uitgewerkt in de NRD die nu voor u ligt.

Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland: SmartwayZ.NL

Het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland, met acht samenhangende deelopgaven, is tot stand gekomen na een intensieve samenwerking tussen 141 partners, met als resultaat een gedragen pakket aan maatregelen, verwoord in het Bidbook *“Bereikbaarheid Zuid-Nederland, samen, slim, robuust”*. Het Bidbook vormde de basis voor de afspraken die met de minister van Infrastructuur en Milieu zijn gemaakt, een programma met een totaal budget van circa 1 miljard euro. De Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd tijdens het AO-MIRT van 23 november 2015. Samen, slim en robuust – zo kan de werkwijze van het adaptieve programma worden getypeerd. De ontwikkelingen rond mobiliteitsvraagstukken gaan snel en flexibiliteit in het programma is nodig om de slimste oplossing in te zetten op het juiste moment.

De acht deelopgaven zijn ITS/Smart Mobility, InnovA58, A58 Tilburg-Breda, A2 Weert-Eindhoven, A2 Randweg Eindhoven, A67 Leenderheide-Zaarderheiken, N279 Veghel-Asten en het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant.

Sinds 14 juli 2016 is het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland verder gegaan onder de naam SmartwayZ.nl

2.2 Kernwaarden

Samen

De betrokken regiopartijen¹ doorlopen een gezamenlijk planproces. Zij erkennen de verkeersproblematiek in de regio Zuid-Nederland en ondersteunen de ambities uit het bidbook². Eén van de deelopgaven uit het programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland is de N279 Veghel-Asten. Er is nog geen besluit genomen over een voorkeurstracé en inrichtingsvarianten, maar de regio is het wel eens over de alternatieven die in de verdere onderzoeken worden meegenomen.

Slim

De N279 Veghel-Asten moet, naast vlot en veilig, ‘slim’ worden. De weg wordt daarom ingericht met aandacht voor innovatie, duurzaamheid en leefbaarheidsaspecten. Nieuwe technieken op het gebied van mobiliteit en ITS (met elkaar communicerende voertuigen) kunnen er voor zorgen dat het

¹ Gemeenten Veghel, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Deurne en Asten, het Waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat en de provincie.

² Rijkswaterstaat is betrokken als adviseur, qua ambities houdt Rijkswaterstaat zich aan de brief die de Minister naar aanleiding van het BO MIRT aan de tweede kamer heeft gestuurd.

beschikbare asfalt zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt en de doorstroming verbeterd.

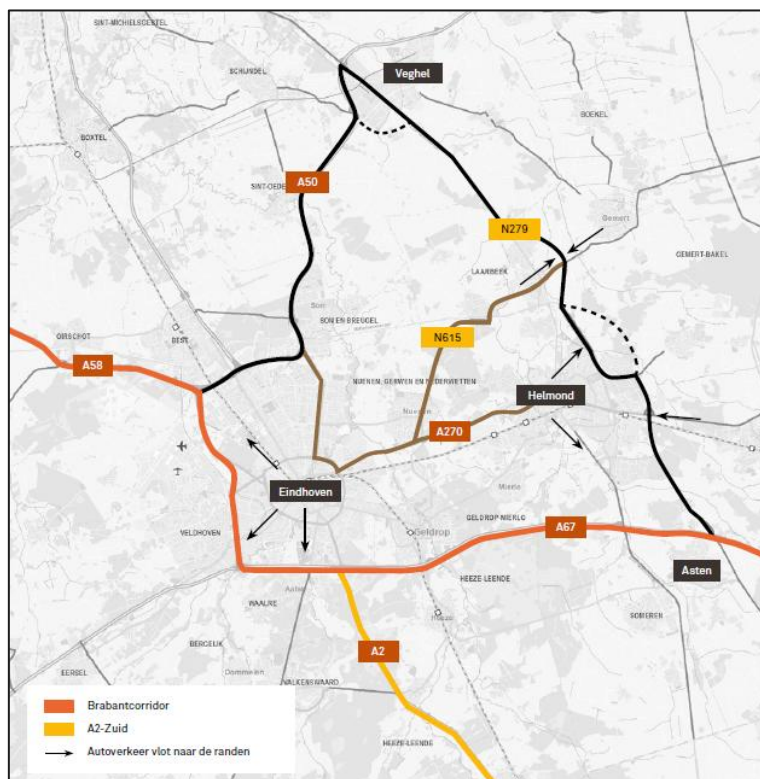
Robuust

Bij een sterke regionale rol hoort een robuuste en toekomstbestendige uitrusting van de weg. De aanpak van de N279 Veghel-Asten heeft als primair doel om de doorstroming te verbeteren en hiermee vervolgens onder andere de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten en sluipverkeer te verminderen. Om dit doel te bereiken bestaat de aanpak van de N279 Veghel-Asten uit enerzijds het realiseren van Smart Mobility maatregelen en ITS en anderzijds uit fysieke ingrepen, zoals het ongelijkvloers en toekomstbestendig maken van kruisingen, de (mogelijke) aanleg van komomleidingen bij Veghel (Zijtaart) en Helmond (Dierdonk) en een goede aansluiting op het hoofdwegennet (A50 en A67).

3 DE AANPAK VAN DE N279 VEGHEL-ASTEN

3.1 Bereikbaarheid Brainport regio

Het gebied rond Eindhoven en Helmond is één van de sterkste economische regio's van Nederland en staat bekend als de Brainport Regio. Meer dan 80% van het werkende deel van de 750.000 inwoners heeft werk in eigen regio. Tegelijk is het een aangename omgeving om in te wonen en te verblijven. De intensieve economische activiteiten brengen veel verkeer met zich mee. Bovendien is het hoofdwegenet rond Eindhoven erg kwetsbaar, onder andere omdat er zes snelwegen aan de westzijde van de regio samenkomen op de Randweg Eindhoven. De N279 vormt een belangrijke schakel in deze regio.



De N279 maakt samen met de A67 en de A50 deel uit van de robuuste hoofdinfrastructuur in de regio Eindhoven–Helmond–Veghel en is daarmee essentieel voor een bereikbaar Zuidoost-Brabant. De weg heeft grote betekenis voor de economische kracht van Brainport-Oost, Veghel en de Peel-regio, en heeft een belangrijke functie in de ontsluiting van diverse woonkernen en bedrijventerreinen.

Bij deze sterke regionale rol hoort een robuuste uitrusting van de weg. In de huidige situatie zijn er echter afwikkelingsproblemen bij Veghel en Helmond. Uit verkeersprognoses voor het jaar 2030 blijkt dat nieuwe knelpunten ontstaan en de bestaande knelpunten groter worden. Aanpassingen aan het wegennet zijn daarom noodzakelijk. Enerzijds door het wegennet op termijn in te richten met Intelligente Transport Systemen (ITS) en Smart Mobility maatregelen. Anderzijds door infrastructurele aanpassingen die de doorstroming bevorderen.

Slim én robuust

In het bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland wordt hoog ingezet op Smart Mobility maatregelen. Het gaat om een compleet netwerk van met elkaar communicerende slimme wegen: van de toegangswegen vanaf de snelwegen en de rondwegen in de steden, tot aan de verbindingen tussen de steden zoals de Brabantcorridor (A58 en A67) en de N279.

De slimste snelweg van Europa loopt van Rotterdam tot Wenen, dwars door Zuid-Nederland. De Brabantcorridor, de A58/A67 van Breda tot Venlo, is een belangrijk onderdeel van die slimme snelweg. Met een slimme snelweg wordt bedoeld het toepassen van Smart Mobility en Intelligente Transport Systemen (ITS) om gedragsverandering te realiseren, de verkeersveiligheid te vergroten en de doorstroming op de snelwegen te verbeteren. De planning is om het systeem in 2016 in werking te hebben op de corridor.

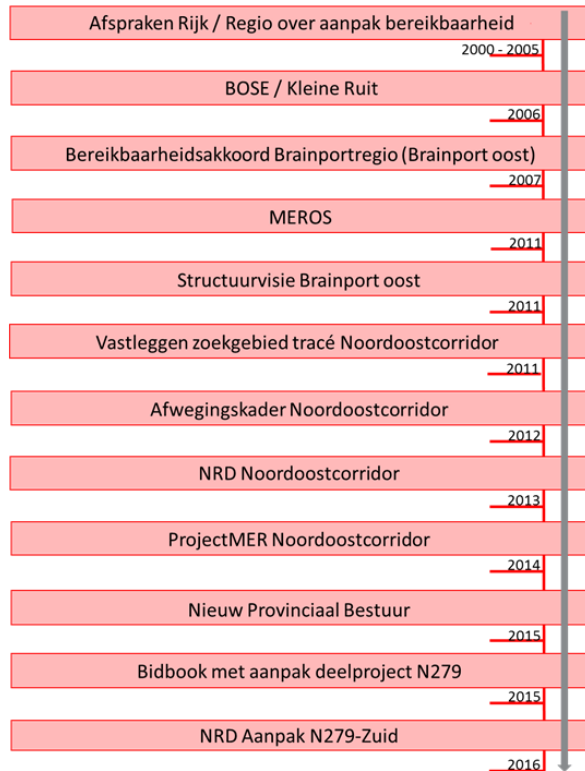
Op een slimme weg communiceren voertuigen met elkaar via coöperatieve systemen. Zelfrijdende auto's kunnen snel reageren en daardoor dichter op elkaar rijden. Hierdoor neemt de wegcapaciteit op termijn toe. Alleen inzet van slimme mobiliteitstechnieken is niet voldoende om een goede doorstroming te bereiken. Naast de uitrol van ITS-oplossingen zijn ook infrastructurele ingrepen nodig voor acute problemen, robuustheid en veiligheid. Alle provinciale en gemeentelijke wegen moeten deel uitmaken van dat robuuste verkeersnetwerk, want ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en functioneren als communicerende vaten. Als het verkeer vastloopt op bestaande knelpunten, staan ook met elkaar communicerende (via ITS verbonden) voertuigen in de toekomst stil.

Bron: Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland 2015

3.2 Voorgeschiedenis

De aanpak van de N279 Veghel-Asten kent een lange voorgeschiedenis. Al geruime tijd zijn Rijk en regio op zoek naar oplossingen om de bereikbaarheid en leefbaarheid aan de oostzijde van de Stadsregio Eindhoven/Helmond te

verbeteren. De laatste jaren was het pakket aan voorgestelde maatregelen bekend geworden als “De Ruit” of de “Noordoostcorridor”. Met het verschijnen van het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland is een nieuwe weg ingeslagen. Het Brabantse en Limburgse mobiliteitssysteem worden integraal bekeken en er worden slimme moderne maatregelen toegepast. Hieronder is een korte beschrijving gegeven van de belangrijkste stappen uit de voorgeschiedenis. Een uitgebreidere beschrijving hiervan staat in bijlage 1.



Afbeelding 1: Voorgeschiedenis NRD N279 Veghel-Asten

MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad (2008)

Al in de MIRT-Verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad (2008) is de zogenoemde “Zevensprong van Verdaas” toegepast. De Zeven sprong van Verdaas gaat uit van een getrapte benadering, waarbij de aanleg van nieuwe infrastructuur pas als

laatste optie aan de orde komt. De achterliggende gedachte is dat de verkeersproblematiek en de beperkte financiële en fysieke ruimte om een multimodale, robuuste en samenhangende mix van maatregelen vragen.

Zevensprong van Verdaas

De Zeven sprong bestaat uit de volgende stappen met vraag- of onderzoekpunten, die achtereenvolgens naast de mogelijke oplossingen of alternatieven worden gelegd:

1. Ruimtelijke visie en programma: hoe en waar zijn ruimtelijke ontwikkelingen in beeld, uitgaande van een integrale visie op het gebied?
2. Prijsbeleid: welke betekenis heeft het prijsbeleid op de omvang en verdeling van het autoverkeer?
3. Mobiliteitsmanagement en fietsgebruik: hoe kan een beter gebruik van alternatieve vervoersmodaliteiten, onder andere de fiets, worden georganiseerd?
4. Openbaar vervoer: hoe kan het openbaar vervoer worden gestimuleerd?
5. Benutting bestaande infrastructuur: op welke wijze kan de huidige infrastructuur het verkeer beter verwerken?
6. Aanpassing aan de bestaande infrastructuur: welke infrastructuur kan door aanpassing beter aan zijn doel beantwoorden?
7. Nieuwe infrastructuur: welke nieuw aan te leggen infrastructuur draagt bij aan de doelstelling voor het gebied?

Deze MIRT-verkenning van 2008 wees uit dat de reeds geplande maatregelen weliswaar aanzienlijk zijn, maar nog onvoldoende oplossend vermogen hebben om het verkeer in 2020 in goede banen te leiden. Zonder verdere aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven is de hoogwaardige bereikbaarheid die nodig is voor de economische ontwikkeling van de Brainportregio niet haalbaar, zo was acht jaar geleden de conclusie.

Plan-MER Noordoostcorridor (2010) en NRD Noordoostcorridor (2013)

Ook in het plan-MER voor het aanwijzen van de tracé bundel (partiële herziening van de provinciale structuurvisie 2010) en de NRD Noordoostcorridor (Arcadis, oktober 2013) is geconstateerd dat aanpassing en aanleg van nieuwe infrastructuur nodig is. Dus zonder nieuwe infrastructuur is het niet mogelijk om de mobiliteit en bereikbaarheid ook in de toekomst te waarborgen, zo luidde de conclusie.

Provinciaal Bestuursakkoord 2015-2019

Met het nieuwe provinciale bestuur breekt in 2015 een nieuwe fase voor het project aan. Het standpunt van het nieuwe bestuur is dat er onvoldoende draagvlak is voor een Oostwestverbinding door het Dommeldal. In het Provinciaal Bestuursakkoord 2015-2019 is deze verbinding daarom komen te vervallen. De noodzaak tot het versneld oplossen van bereikbaarheidsknelpunten in Zuidoost-Brabant blijft wel bestaan.

Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland en Programma SmartwayZ.NL (juli 2016)

In 2015 is, naar aanleiding van de motie Hoogland d.d. 2 juli 2015, op initiatief van het provinciaal bestuur het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland geschreven. Dit is een maatregelenpakket samengesteld door 141 stakeholders uit de provincies Noord-Brabant en Limburg. De ambitie is om **samen, slim en robuust** de bereikbaarheid te verbeteren. Zo blijft de economische kracht van de regio op peil en kan deze een substantiële bijdrage leveren aan de nationale economie.

In de Tweede Kamerbrief (AO-MIRT 5 november 2015) zijn afspraken tussen partijen – overheden, marktpartijen en kennisinstellingen – gemaakt over een programma bestaande uit acht deelopgaven. De afspraken over de N279 Veghel-Asten maken vanaf dat moment deel uit van een samenhangend pakket aan maatregelen. Er is ruimte voor innovatie. Slimme mobiliteit is het vertrekpunt. Dat bepaalt de visie, samen met de markt en kennisinstellingen. Binnen het programma worden toepassingen ontwikkeld, die vervolgens getest worden op één of meerdere andere deelopgaven. Voor dit programma is een vernieuwende werkwijze gekozen die past bij de nieuwe technieken. Door de mogelijkheden te testen in de deelopgaven kan bijvoorbeeld geconcludeerd worden: door slimme mobiliteit is wel/geen nieuw asfalt nodig.

Overheden, kennisinstellingen, bedrijven en belangen- en maatschappelijke organisaties gaan op een vernieuwende manier samenwerken om de gezamenlijke ambities waar te maken. Het proces is open en transparant ingericht en de betrokkenheid van de omgeving is groot. Het programma heeft de naam SmartwayZ.NL gekregen.

3.3 Verkeerskundige noodzaak

Zoals in de voorgaande paragrafen beschreven, is er in de afgelopen jaren veel onderzoek gedaan naar de verkeersproblemen op en rond de N279. Hieruit blijkt dat er in de huidige situatie knelpunten in de verkeersafwikkeling zijn op de N279 Veghel-Asten.

Op basis van in het verleden uitgevoerde verkeersberekeningen wordt verwacht dat in de toekomst nieuwe knelpunten ontstaan en bestaande knelpunten groter worden. De knelpunten bevinden zich op de aansluitingen, kruispunten en rotondes. De verkeersproblemen op de N279 leiden tot sluipverkeer door omliggende dorpen en kernen en verminderde bereikbaarheid van bedrijfslocaties en woonkernen. Ook de leefbaarheid staat onder druk, vooral door geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit. In het kader van het MER worden nieuwe verkeersanalyses uitgevoerd om actueel te zijn.

Op basis van de uitgevoerde verkeerskundige analyses in 2014 is destijds voor de autonome situatie in 2030 het volgende geconcludeerd:

- De berekende verkeersintensiteiten op de N279 Veghel – Asten zijn hoog in relatie tot de bestaande vormgeving van de weg (1 rijstrook per richting, met gelijkvloerse kruispunten).
- Tijdens drukke perioden leiden de autonome verkeersintensiteiten tot afwikkelingsproblemen op het tracé binnen Veghel en op het weggedeelte tussen Dierdonk en Beek en Donk. Op het gehele tracé staan de geregelde kruispunten (verkeerslichten, rotondes) onder druk, wat zal leiden tot wachtrijvorming op de aansluitende wegen van het onderliggende wegennet.
- Daarnaast leidt een verminderende doorstroming op de N279 tot meer sluipverkeer door omliggende dorpen en kernen en in de regio. Sluipverkeer maakt gebruik van routes in het gebied van Rijk van Dommel en Aa, rondom Veghel en op de westelijke en oostelijke parallelle routes langs de N279.

De provinciale weg N279 loopt door Veghel, parallel aan de Zuid-Willemsvaart. Met behulp van verkeerslichten wordt de hoge verkeersbelasting afgewikkeld. Het verkeer wordt de laatste jaren met een groene golf op een gecontroleerde wijze door Veghel geleid. Door groei van bestaande bedrijven gevestigd aan en nabij de N279 (zoals Jumbo, Campina, bedrijventerrein De Dubbelen, Doornhoek en Amert), nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (Noordkade, Foodpark Veghel) zijn de intensiteiten op de N279 door Veghel toegenomen. Ook de in uitvoering zijnde verbreding van de N279 tussen Den Bosch en Veghel zal van invloed zijn op de verkeersintensiteit.

In de bestaande situatie is al een knelpunt in de doorstroming aanwezig en dit zal in de toekomst nog groter worden. De N279 door Veghel is een fysieke barrière en een bron van geluid- en luchtvervuiling en verkeersonveiligheid.



Afbeelding 2: N279 door Veghel

Net als bij Veghel loopt de provinciale weg N279 bij Helmond in de huidige situatie door het stedelijk gebied. De N279 ligt hier tussen de wijken Helmond-Noord en Dierdonk. In de toekomst ontstaan mogelijk knelpunten op de N279, met name bij de aansluiting op de Rembrandtlaan. Daarnaast is de N279 door Helmond ook hier een bron van geluid- en luchtvervuiling en verkeersonveiligheid.

3.4 Doelstelling

Voor de aanpak van de N279 Veghel-Asten is de volgende inhoudelijke doelstelling geformuleerd:

De aanpak van de N279 Veghel-Asten heeft als primair doel om de doorstroming te verbeteren en hiermee vervolgens de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten en sluipverkeer te verminderen.

Om dit doel te bereiken wordt bij de inrichting van de N279 aangesloten bij Smart Mobility-ontwikkelingen. Ook worden infrastructurele aanpassingen doorgevoerd om de doorstroming te bevorderen door kruispunten ongelijkvloers te maken en de weg goed aan te sluiten op het hoofdwegennet (A50 en A67).

De weg wordt ingericht om grote aantallen verkeer vlot en veilig te verwerken, met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving langs de weg. De weg wordt landschappelijk ingepast en er wordt qua inrichting van de weg aangesloten bij voorkomende natuurwaarden in de omgeving. Ook de kwaliteit van de toegangswegen naar de N279 is voor de doorstroming en afwikkeling van groot belang.

Om te bepalen in hoeverre de te onderzoeken alternatieven bijdragen aan de doelstelling, worden de alternatieven voor de N279 Veghel-Asten in het MER onder meer getoetst aan de hand van een beoordelingskader voor doelbereik, zie paragraaf 7.2.

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

4.1 Ambities

De aanpassingen aan de N279 Veghel-Asten moeten bijdragen aan de ambities voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Voor de N279 Veghel-Asten geeft de regio aan te gaan voor een robuuste, toekomstbestendige, innovatieve en dus slimme weg, als onderdeel van het vlotste, veiligste, robuuste en slimste mobiliteitsnetwerk van Zuid-Nederland. Naar aanleiding daarvan zijn voor de N279 Veghel-Asten de volgende ambities geformuleerd:

- *De N279 Veghel-Asten als robuuste en toekomstbestendige weg.* De N279 Veghel-Asten wordt verbeterd door de doorstroming te bevorderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, zodat het verkeer vlot en veilig kan worden afgewikkeld, de leefbaarheid vergroot en het sluipverkeer vermindert.
- *De N279 Veghel-Asten als intelligente provinciale weg met hoge ambitie voor innovatie, duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid.* Op de N279 Veghel-Asten worden nieuwe technieken en ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility / Intelligente Transport Systemen (ITS) toegepast en nieuwe infrastructurele voorzieningen ingezet.
- Ook wordt gezien welke aanvullende ambities nog (kunnen) worden meegenomen en hoe deze concreet worden gemaakt. Te denken valt aan meekoppelkansen op het gebied van leefomgeving, innovatie (bijvoorbeeld energie), duurzaamheid, landschappelijke inpassing en natuurcompensatie

Om invulling te geven aan deze ambities, is een gezamenlijke planmatige aanpak afgesproken:

1. Primair komen tot de verbetering van de doorstroming van de N279 Veghel-Asten (de 'basis'), waarbij de N279 gereconstrueerd zal worden tot een robuuste, innovatieve weg met ongelijkvloerse, toekomstbestendige aansluitingen en oversteken, en (eventuele) omleidingen nabij Veghel en Helmond, met aandacht voor innovatie, duurzaamheid-, en leefbaarheidsaspecten. Op Smart Mobility wordt hoog ingezet. De verwachtingen zijn hoog, maar de werkelijke effecten zijn nog niet bekend en dus onzeker.
2. Secundair wordt gezien welke aanvullende ambities nog (kunnen) worden meegenomen in de aanpak van de N279 Veghel-Asten. De, na vaststelling van de basisaanpak, te bespreken aanvullende wensen

worden concreet gemaakt en elke belanghebbende partij dient daarbij aan te geven wat, hoe en hoeveel hij/zij daarin zelf investeert.

4.2 Onderdelen voorgenomen activiteit

Ongelijkvloers maken kruisingen

Conform het provinciale Bestuursakkoord bestaat het toekomstbestendig maken van de N279 Veghel-Asten uit het ongelijkvloers maken van kruisingen met toekomstbestendige kunstwerken, twee (mogelijke) omleidingen bij Veghel en Helmond en het realiseren van een goede aansluiting op het hoofdwegennet (de A50 en A67). De aanpassingen moeten de doorstroming op de weg verbeteren en het verkeer vlot en veilig verwerken. Dit heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid van kernen en bedrijventerreinen verbetert, het sluipverkeer vermindert en de leefbaarheid vergroot wordt. Onderstaand is per maatregel de noodzaak nader toegelicht.

Twee rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen/ kruisingen en een maximale snelheid van 80 km/h

Vertrekpunt voor de N279 is 2x1-baans. Door een vormgeving als 2x1-baans behoudt de N279 het karakter van een provinciale weg. Knelpunten in de doorstroming, zoals bij aansluitingen op het onderliggend wegennet, worden opgelost met goed ingepast maatwerk. Daarbij moet gedacht worden aan het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen of bijvoorbeeld langere invoegstroken. Indien uit de verkeersberekeningen, het MER of nadere (aan Smart Mobility gerelateerde) onderzoeken blijkt dat dit dwarsprofiel (op onderdelen) onvoldoende robuust is, treden partijen met elkaar in overleg over de situatie. De effecten van de Smart Mobility maatregelen zijn op dit moment nog niet te kwantificeren en zullen worden ingeschat. Nieuwe kunstwerken worden toekomstbestendig ontworpen op basis van 2x2 rijstroken. Hiermee wordt in de toekomst een verbreding van de weg, als de noodzaak daarvoor ontstaat, mogelijk gemaakt.

Mogelijke omleiding Veghel

Het oplossend vermogen van een aanpassing van de bestaande N279 door Veghel is beperkt. De weg is ingeklemd tussen de Zuid-Willemsvaart, grote en kleine bedrijven en woningen. Het is lastig inpasbaar om het volledige wegvak door Veghel te verbreden en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren.

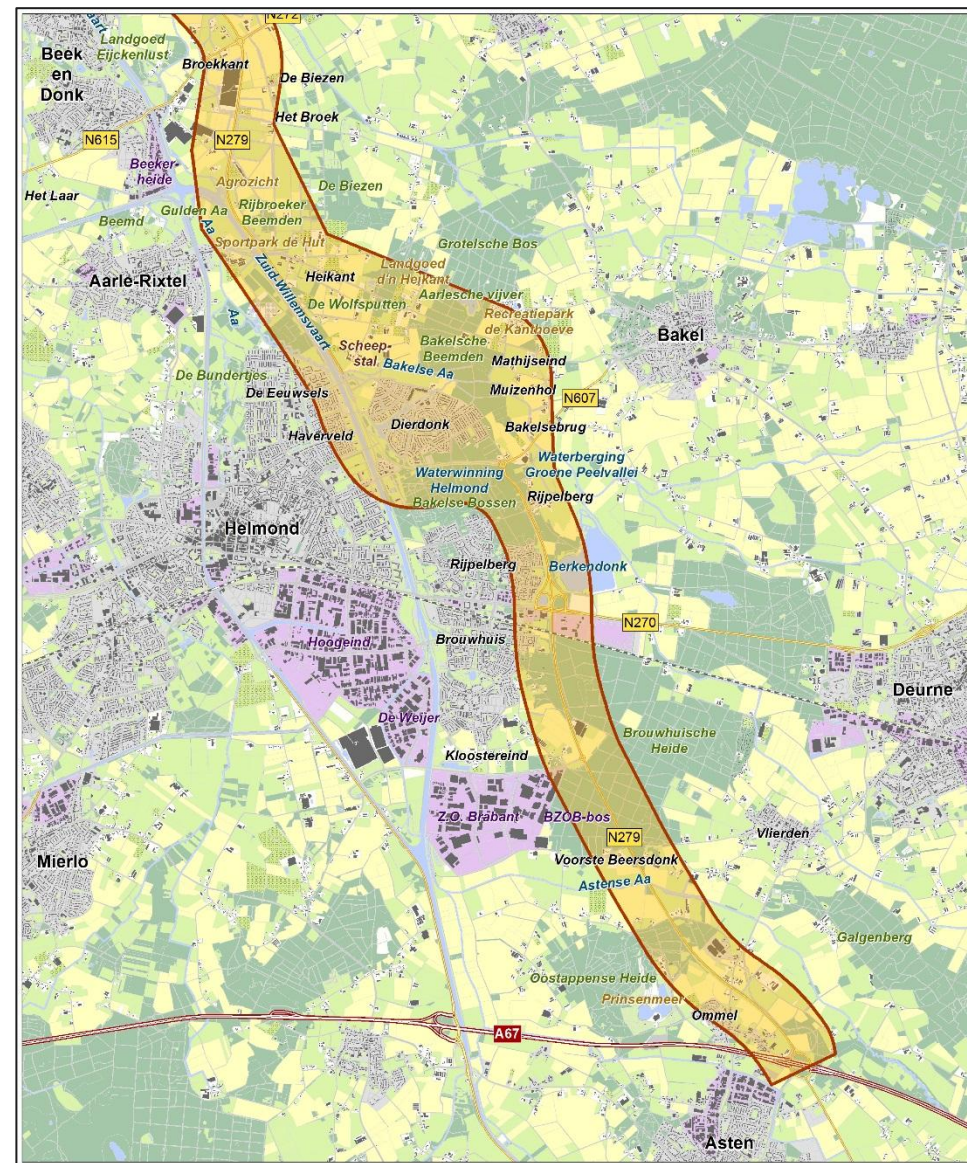
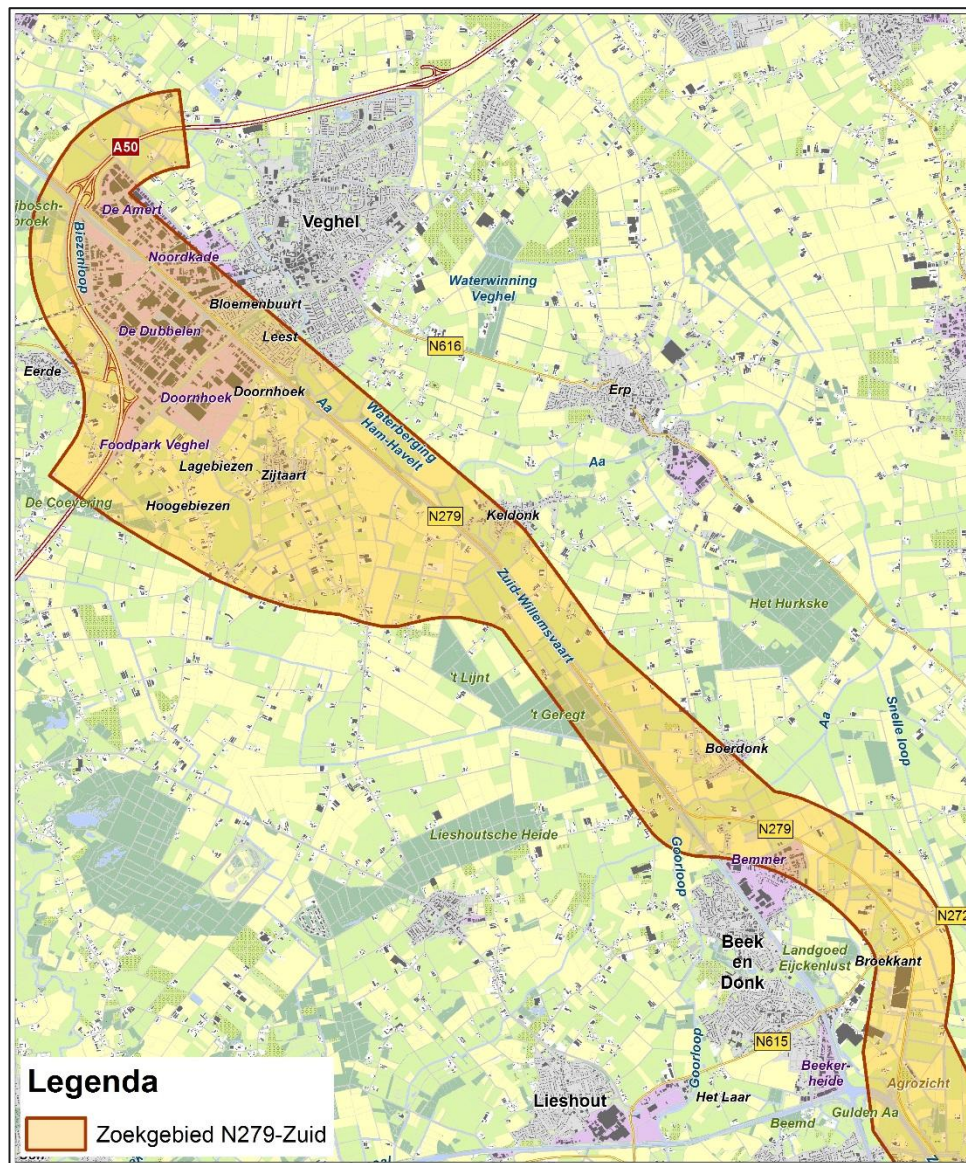
Onderzocht wordt of de bestaande weg beter benut kan worden. De provincie wil ook nagaan of afspraken met het bedrijfsleven te maken zijn, gericht op een efficiënter gebruik van de weg en minder milieuhinder.

Vanwege het feit dat de fysieke ruimte gering is, is een omleiding ten zuiden van Veghel eveneens een zinvol te onderzoeken alternatief.

Mogelijke omleiding Helmond

Bij Helmond geldt dat de N279 door stedelijk gebied loopt en een bron is van geluid- en luchtvervuiling en verkeersonveiligheid. Derhalve is een omleiding bij Dierdonk, naast het onderzoeken van het beter benutten van het bestaande tracé, een zinvol te onderzoeken alternatief.

De provincie wil ook nagaan of afspraken met het bedrijfsleven te maken zijn, gericht op een efficiënter gebruik van de weg en minder milieuhinder.



Afbeelding 3 Toponiemen studiegebied N279 Veghel-Asten

5 KENMERKEN VAN HET STUDIEGEBIED

5.1 Het studiegebied

Het studiegebied in de m.e.r.-procedure betreft het gebied waarbinnen mogelijke effecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. Het studiegebied verschilt in grootte per aspect. Zo treden effecten op archeologische waarden alleen op binnen het plangebied (het gebied waar de werkzaamheden worden uitgevoerd), terwijl effecten als gevolg van geluid verder kunnen reiken.

Hieronder volgt een beschrijving op hoofdlijnen van het studiegebied. De gebruikte toponiemen zijn te vinden op de kaarten op de voorgaande pagina.

5.2 Verkeer

De N279 is een weg met 2 rijstroken met gelijkvloerse kruisingen en ligt tussen de aansluiting op de A50 bij Veghel en de aansluiting op de A67 bij Asten. De weg ligt voor een groot deel gebundeld met de Zuid-Willemsvaart (Veghel – Boerdonk en Aarle-Rixtel – Dierdonk).

5.3 Water, natuur en landschap

Oppervlaktewater

In het studiegebied liggen verschillende beken die water afvoeren. Dit zijn: de Aa, Astense Aa, Bakelse Aa, Goorloop en Biezenloop. Ten noorden van Dierdonk en ten zuiden van Veghel zijn waterbergingen gerealiseerd, te weten Bakelse Beemden en Ham-Havelt. Ten zuidoosten van de Bakelse Brug ligt de waterberging Groene Peelvallei.

Kenmerkend voor het studiegebied is de Zuid-Willemsvaart, die aan de westzijde parallel loopt aan de N279. Dit kanaal wordt gebruikt voor scheepvaart en kan bij hoog water ook ingezet worden voor afvoer van water. Daarnaast hebben de kades van de Zuid-Willemsvaart een waterkerende functie. De beken en de Zuid-Willemsvaart zijn zogenoemde Kaderrichtlijn Water-waterlichamen. Voor deze KRW-waterlichamen gelden Europese waterkwaliteitsdoelstellingen, die gerealiseerd dienen te worden.

Grondwater

Het studiegebied loopt in hoogte af van zuidoost naar noordwest. De diepere grondwaterstroming is daardoor zuidoost > noordwest georiënteerd. De weg ligt in de buurt van waterwingebieden bij Veghel en Helmond. Rond het waterwingebied bij Helmond ligt een grondwaterbeschermingsgebied. De boringsvrije zone rond het waterwingebied bij Veghel overlapt met een deel van de N279.

Daarnaast is in maart 2016 een vergunning verleend om de capaciteit van de waterwinning bij Veghel uit te breiden. Hierdoor zal de boringsvrije zone waarschijnlijk over een grotere lengte gaan overlappen met de N279. Er zijn industriële winningen aanwezig bij Veghel en Ommel. Ook liggen er enkele natte natuurplekjes in het studiegebied: de Bundertjes of Aa bij Helmond en Wijboschbroek/Heeswijk bij Veghel.

Natuur

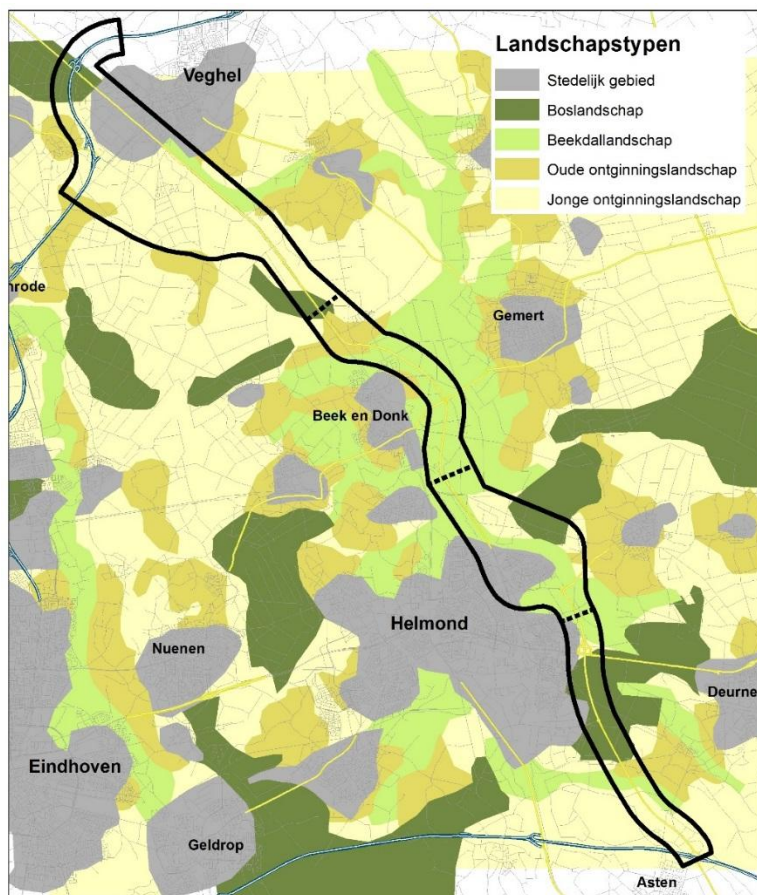
Natuurgebieden met een Europese beschermde status (Natura2000-gebieden) zijn in het studiegebied niet aanwezig. Wel liggen er verschillende natuur- en bosgebieden langs het tracé, waaronder beschermde natuurgebieden van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen aangeduid als ecologische hoofdstructuur). Ook liggen er ecologische verbindingszones (EVZ's) in het studiegebied die natuurgebieden met elkaar (moeten gaan) verbinden. Een voorbeeld is het Aa-dal tussen Veghel en Keldonk. Deze ecologische verbindingszones lopen onder meer langs de verschillende kanalen en beken in het studiegebied. Wat betreft flora en fauna is binnen het studiegebied een aantal beschermde en zwaar beschermde dier- en plantensoorten te verwachten, waar rekening mee gehouden moet worden op grond van de Natuurbeschermingswet.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied kan worden gekenmerkt als voornamelijk jong ontginningsgebied, met een aantal waardevolle beekdalen van onder andere de Aa, Astense Aa en Bakelse Aa. Binnen het studiegebied zijn globaal vijf landschapstypen te herkennen, zie afbeelding 4:

- Boslandschappen;
- Beekdallandschappen;
- Oude ontginningslandschappen;
- Jonge ontginningslandschappen;
- Stedelijke landschappen.

De Oostappense Heide is een aardkundig waardevol gebied in het plangebied. Dit gebied bestaat uit duinen, stuifduinen, dekzandlandschappen en wordt doorkruist door de Astense Aa. Ten zuiden van Helmond en langs de Zuid-Willemsvaart zijn verschillende bosgebieden te vinden. Ten noorden van Dierdonk bevindt zich een archeologisch monument (Scheepstal). Daarnaast doorsnijdt het tracé de provinciale archeologische landschappen Helmondse Akkers (tussen Boerdonk en Helmond) en Dekzandeiland Asten-Deurne (tussen Helmond-Zuid en Asten). Ook zijn historische groenwaarden aanwezig, met name bij de aansluiting op de A50 (de Coevering) en bij 't Lijnt/ 't Geregt ten noorden van Beek en Donk.



Afbeelding 4 Landschapstypen

5.4 Functionele aspecten

Recreatie

Verschillende natuurgebieden worden voor recreatiedoeleinden gebruikt. Voorbeelden hiervan zijn de Aarlesche vijver, de Biezen en de Bakelsche Beemden. Daarnaast liggen er met name rond Helmond enkele recreatieve voorzieningen zoals sportpark de Hut, landgoed d'n Heikant (o.a. golfbaan) en recreatiepark de Kanthoeve. Ook lopen door het gebied diverse recreatieve wandel- en fietsroutes.

Landbouw

Het studiegebied bestaat voor een groot deel uit landbouwgebieden. Belangrijke gebieden bevinden zich voornamelijk tussen Veghel en Beek en Donk (intensieve veehouderij). Nabij Beek en Donk en Ommel zijn glastuinbouwgebieden aanwezig, waarbij het gebied bij Beek en Donk doorgroeimogelijkheden heeft.

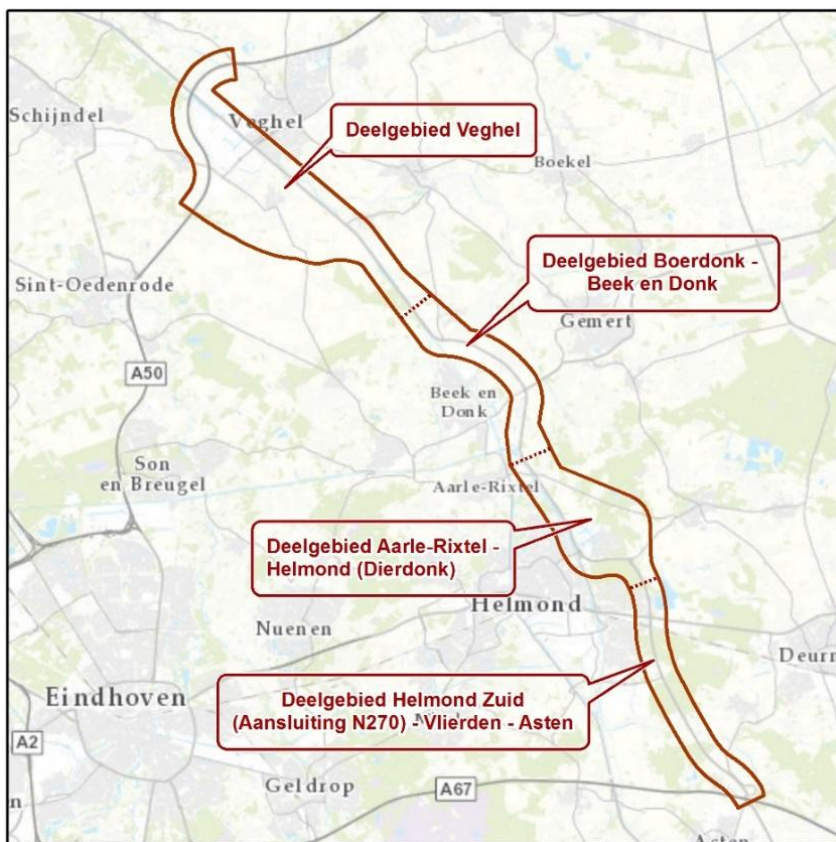
Wonen en werken

Van noord naar zuid liggen de kernen Veghel, Beek en Donk, Helmond en Asten langs de N279. Tussen Veghel en Beek en Donk zijn ook de dorpen Zijtaart, Keldonk en Boerdonk van belang. Nabij de aansluiting van de N279 op de A67 ligt het dorp Ommel. Werkgebieden concentreren zich rond Veghel (de bedrijventerreinen De Amert, De Dubbelen, Doornhoek en het food-, kunst- en cultuurcluster Noordkade) en de grote zuidelijke bedrijventerreinen in Helmond (Bedrijventerrein Zuidoost Brabant, Hoogeind en de Weijer). Ten noorden van Beek en Donk ligt bedrijventerrein Bemmer. Daarnaast vindt aan de westzijde van Veghel de ontwikkeling van het bedrijventerrein Foodpark Veghel plaats.

6 ALTERNATIEVEN

In deze paragraaf zijn de te onderzoeken alternatieven voor de N279 Veghel-Asten beschreven. Daarbij is het plangebied opgedeeld in vier deelgebieden, zie ook afbeelding 5:

1. Deelgebied Veghel
2. Deelgebied Boerdonk - Beek en Donk.
3. Deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond (Dierdonk).
4. Deelgebied Helmond Zuid (aansluiting N270) - Vlierden - Asten.



Afbeelding 5 Deelgebieden N279 Veghel-Asten

Voorafgaand aan de beschrijving van de alternatieven zijn in navolgende paragraaf eerst enkele uitgangspunten voor het ontwerp beschreven.

6.1 Uitgangspunten ontwerp

De volgende algemene uitgangspunten gelden voor het ontwerp van alle alternatieven:

- De zoekzones uit de provinciale structuurvisie van 2011 zijn bepalend.
- Om de doorstroming te bevorderen wordt in samenhang met het hoofdwegennet en de stedelijke netwerken Smart Mobility/ITS toegepast en worden aansluitingen en oversteken ongelijkvloers gemaakt.
- Ter plaatse van de aansluitingen wordt het verkeer zoveel als mogelijk naar de randstructuur (A50-N279-A67) geleid (zie paragraaf 3.1).
- Vertrekpunt voor de N279 is 2x1-baans. Indien uit de verkeersberekeningen, het MER of nadere (aan Smart Mobility gerelateerde) onderzoeken blijkt dat dit dwarsprofiel (op onderdelen) onvoldoende robuust is, treden partijen met elkaar in overleg over de situatie.
- De ontwerpsnelheid op de N279 bedraagt 80 km/h.
- Directe (erf)ontsluitingen op de N279 zijn niet toegestaan, eventueel bestaande (erf)ontsluitingen worden verwijderd.
- Bestaande kunstwerken worden slechts aangepast als daar aanleiding/technische noodzaak voor is.
- Nieuw te bouwen kunstwerken worden toekomstbestendig gedimensioneerd (2x2 rijstroken). Zo hoeven deze bij een eventuele toekomstige verbreding van de N279 Veghel-Asten niet vernieuwd te worden.
- Middels Social Design wordt een open en transparant (ontwerp)proces toegepast.
- Waar mogelijk en passend wordt ingezet op innovatieve oplossingen.
- In de beekdalen wordt rekening gehouden met gerealiseerde en eventueel nog te realiseren beekherstelmaatregelen en/of grondwater- c.q. oppervlaktewatermaatregelen, en ecologische verbindingzones.
- Bij de omleiding bij Dierdonk wordt een ecoduct aangelegd om de natuurgebieden aan weerszijden van de weg met elkaar te verbinden. Ook wordt de fietsverbinding Heikantse Beemd geïntegreerd in het ecoduct.
- Bij kruisingen over de Zuid-Willemsvaart moet rekening gehouden worden met een (eventuele) opwaardering van het kanaal naar vaarwegklasse IV. Hierbij hoort een doorvaarthoogte van 7,20m.

6.2 Deelgebied Veghel: optimalisatie en omleiding

In dit deelgebied worden in het MER de volgende twee alternatieven onderzocht:

1. Een geoptimaliseerd bestaand tracé van de N279 door Veghel.
2. Een omleiding bij Veghel (Doornhoek/Zijtaart) met een kruising van de Zuid-Willemsvaart nabij Keldonk.

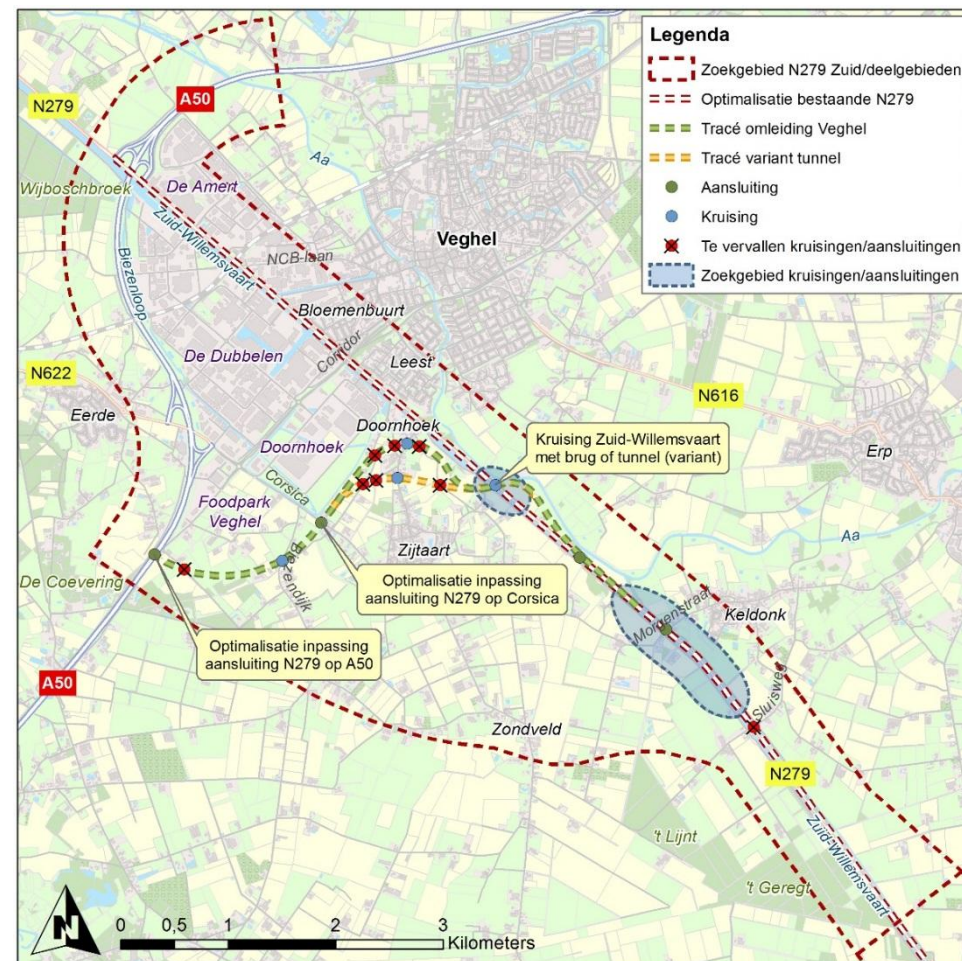
1. Optimalisatie bestaand tracé

Het oplossend vermogen van een optimalisatie van de N279 door Veghel lijkt beperkt. Dit komt doordat optimalisatie van het bestaande tracé door Veghel lastig inpasbaar is. De weg ligt ingeklemd tussen de Zuid-Willemsvaart, (grote) bedrijven en woningen. Het is daardoor niet mogelijk om het volledige wegvak door Veghel te verbreden en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Desondanks wordt in dit alternatief onderzocht op welke punten de bestaande weg aangepast en beter benut kan worden, zonder de aanleg van een omleiding.

In dit alternatief wordt het drukste gedeelte van de N279 tussen de aansluiting op de A50 en de NCB-laan opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken om de doorstroming te verbeteren. De kruispunten met 'De Amert' en de 'NCB-laan' krijgen in elke richting een eigen voorsorteerstrook voor afslaand verkeer en behouden twee rijstroken voor doorgaand verkeer. Nabij Keldonk worden de 2 bestaande aansluitingen op de N279 (Morgenstraat en Sluisweg) samengevoegd tot een toekomstbestendige aansluiting op de N279 en kruising met de Zuid-Willemsvaart. Voor de locatie van deze aansluiting is een zoekgebied vastgesteld.

2. Omleiding Veghel

In dit alternatief wordt de N279 door Veghel afgewaardeerd door de maximum snelheid te verlagen naar 50 km/h. Daarnaast wordt een omleiding aangelegd tussen de A50 en de N279 bij Keldonk. Het tracé van deze omleiding loopt langs de bedrijventerreinen Doornhoek en Foodpark Veghel met een half verdiepte ligging tussen het dorp Zijtaart en het buurtschap Doornhoek. De lengte van de half verdiepte ligging en de exacte ligging van het tracé worden in het MER onderzocht. Ten oosten van Zijtaart kruist het tracé de Zuid-Willemsvaart en sluit vervolgens aan op het bestaande tracé van de N279. Ten zuiden van deze aansluiting is het tracé gelijk aan het alternatief waarbij het bestaande tracé wordt geoptimaliseerd.



Afbeelding 6 Schematisch overzicht alternatieven Veghel

Voor de kruising van de Zuid-Willemsvaart worden twee varianten onderzocht, te weten een brug en een tunnel. Wanneer een tunnel wordt toegepast, verandert ook het tracé van de omleiding tussen Zijtaart en Doornhoek, zie afbeelding 6.

In de uitgevoerde studie voor de Noordoostcorridor zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de aansluiting op de A50 en parallelstructuren daarbij. In het kader van het MER voor de N279 Veghel-Asten wordt een nieuwe

verkeersanalyse uitgevoerd en onderbouwd of een nieuwe aansluiting verkeerskundig nodig en mogelijk is. In het MER wordt ten zuiden van de aansluiting Eerde een nieuwe aansluiting van de omleiding op de A50 onderzocht. Ook andere alternatieven, zoals aanpassing van de bestaande aansluiting op de A50 bij Eerde en het vervangen van de aansluiting Eerde door een nieuwe aansluiting worden in het MER bekeken.

De omleiding krijgt een ongelijkvloerse aansluiting op de weg Corsica, ter ontsluiting van de bedrijventerreinen aan de westkant van Veghel. De inpassing van deze aansluiting wordt in het MER geoptimaliseerd. Na de kruising van de Zuid-Willemsvaart sluit de omleiding met een halve ongelijkvloerse aansluiting aan op de bestaande N279 (tussen Veghel en Keldonk). Deze halve aansluiting houdt in dat het verkeer op de bestaande N279 de omleiding alleen vanuit zuidelijke richting op kan en dat verkeer van de omleiding alleen in zuidelijke richting de bestaande N279 kan kiezen. Ook in dit alternatief worden nabij Keldonk de 2 bestaande aansluitingen op de N279 samengevoegd tot een toekomstbestendige aansluiting op de N279 en kruising met de Zuid-Willemsvaart.

De inpassing van het tracé van de omleiding is geoptimaliseerd op basis van de volgende uitgangspunten:

- Volwaardig onderzoeken van meerdere alternatieven voor de aansluiting van de omleiding op de A50.
- Verminderen zicht- en geluidhinder door een half verdiepte ligging van het tracé tussen Zijtaart en Doornhoek.
- Ruimte bieden voor de ontwikkeling van Foodpark Veghel.
- Sparen van de ecologische hoofdstructuur nabij de aansluiting van de omleiding op de A50.
- Inpassing van waardevolle bomenrijen, waaronder de Biezendijk.
- Zo dicht mogelijk tegen het bedrijventerrein Doornhoek aan.
- Zoveel mogelijk sparen van de bebouwing in Doornhoek.
- Rekening houden met het waterbergingsgebied Ham-Havelt.

6.3 Deelgebied Boerdonk - Beek en Donk: ongelijkvloerse aansluitingen/kruisingen

In dit deelgebied wordt een alternatief onderzocht dat het bestaande tracé van de N279 volgt. Daarbij worden de huidige rotondes bij Boerdonk (Bosscheweg / Bemmerstraat) en Gemertseweg (N615 / N272) vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen. De bestaande ongelijkvloerse kruisingen met de Peeleindseweg en de Peeldijk blijven gehandhaafd.



Afbeelding 7 Schematisch overzicht alternatief Laarbeek

6.4 Deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond: optimalisatie en omleiding

In dit deelgebied worden twee alternatieven onderzocht:

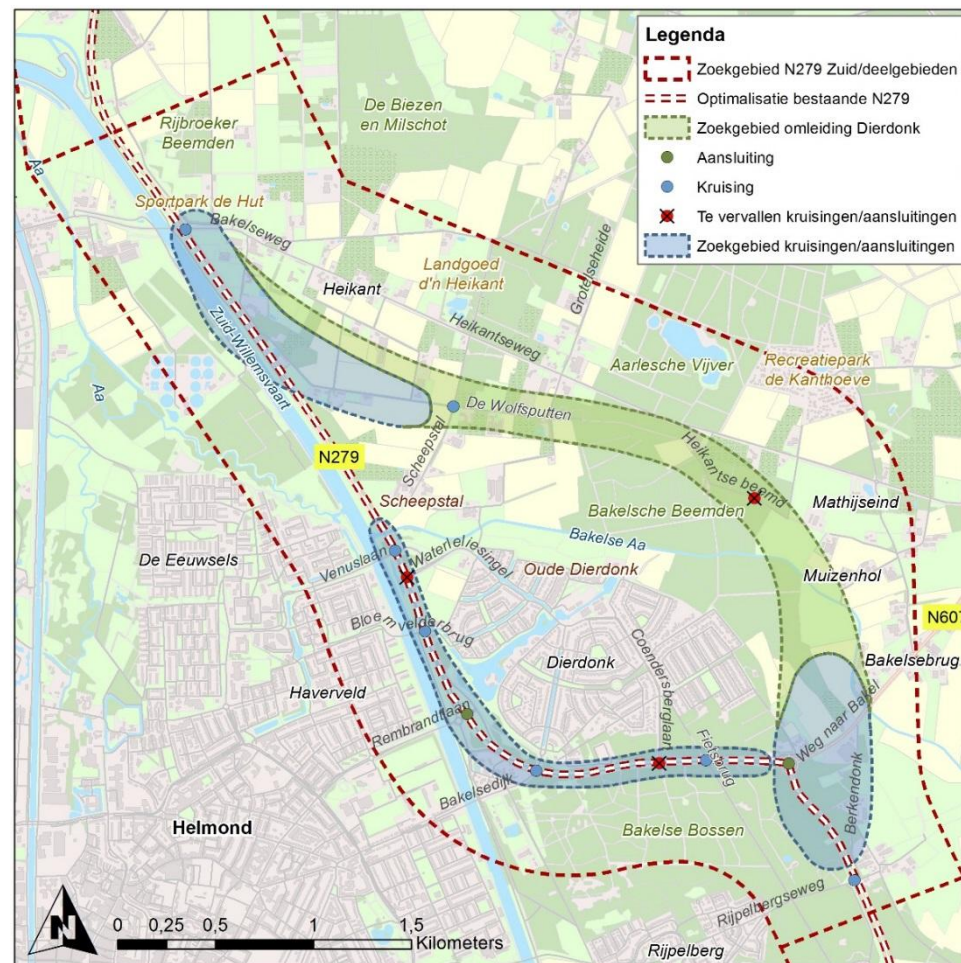
1. Een geoptimaliseerd bestaand tracé van de N279 door Helmond.
2. Een omleiding om Helmond (Dierdonk) ten zuiden van de Heikantseweg.

1. Optimalisatie bestaand tracé

De huidige rotonde bij Bakelsebrug (N607 Weg naar Bakel) wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. De huidige aansluitingen van de Waterleliesingel en de Coendersberglaan op de N279 komen te vervallen. Voor de ontsluiting van Helmond aan de noordoostzijde en de wijk Dierdonk is een zoekgebied vastgelegd, waarbij ook gekeken wordt naar de ongelijkvloerse kruisingen tussen de wijk Dierdonk en de rest van Helmond. De bestaande ongelijkvloerse kruising met de Rijpelbergseweg wordt gehandhaafd. Ook de bestaande oversteken voor langzaam verkeer, de Bloemvelderbrug en de brug Dierdonkse Heide, blijven bestaan.

2. Omleiding Helmond

In dit alternatief wordt de N279 om de wijk Dierdonk heen geleid tussen de aansluiting op de N607 Bakelsebrug en de N279 bij de kruising met de Bakelseweg. Daarnaast blijft het bestaande tracé van de huidige N279 gehandhaafd. Het zoekgebied voor het tracé van de omleiding buigt bij de kruising met de Bakelseweg af in oostelijke richting, waarbij het parallel aan De Wolfspuiten richting de Heikantseweg loopt. Het zoekgebied blijft ten zuiden van de Heikantseweg en buigt af in zuidelijke richting om aan te sluiten op de N607 bij Bakelsebrug. Het zoekgebied kruist de wegen Scheepstal en Heikantse Beemd. Er wordt één ongelijkvloerse kruising teruggebracht. Waar deze kruising komt te liggen wordt onderzocht in het MER. Meest logische locatie lijkt op de huidige ligging van de weg Scheepstal. De bestaande ongelijkvloerse kruisingen met de Bakelseweg en Rijpelbergseweg worden gehandhaafd. Ook blijft de fietsverbinding Heikantse Beemd bestaan. Deze kan worden geïntegreerd in het ecoduct dat wordt aangelegd om de natuurgebieden aan weerszijden van de weg met elkaar te verbinden.



Afbeelding 8 Schematisch overzicht alternatieven Helmond

De ongelijkvloerse aansluiting van de omleiding op de N279 bij de Bakelseweg, is vormgegeven als halve aansluiting van/naar de noordelijke richting. Dit omdat er vrijwel geen verkeer gebruik zou maken van het zuidelijke deel van een eventuele hele aansluiting (van/naar het zuiden). Verkeer van/naar het zuiden gebruikt de aansluiting bij de N607 bij Bakelsebrug om van/naar de N279 te komen. Voor de ongelijkvloerse aansluitingen op de N279 en de N607 Weg naar Bakel zijn zoekgebieden vastgelegd.

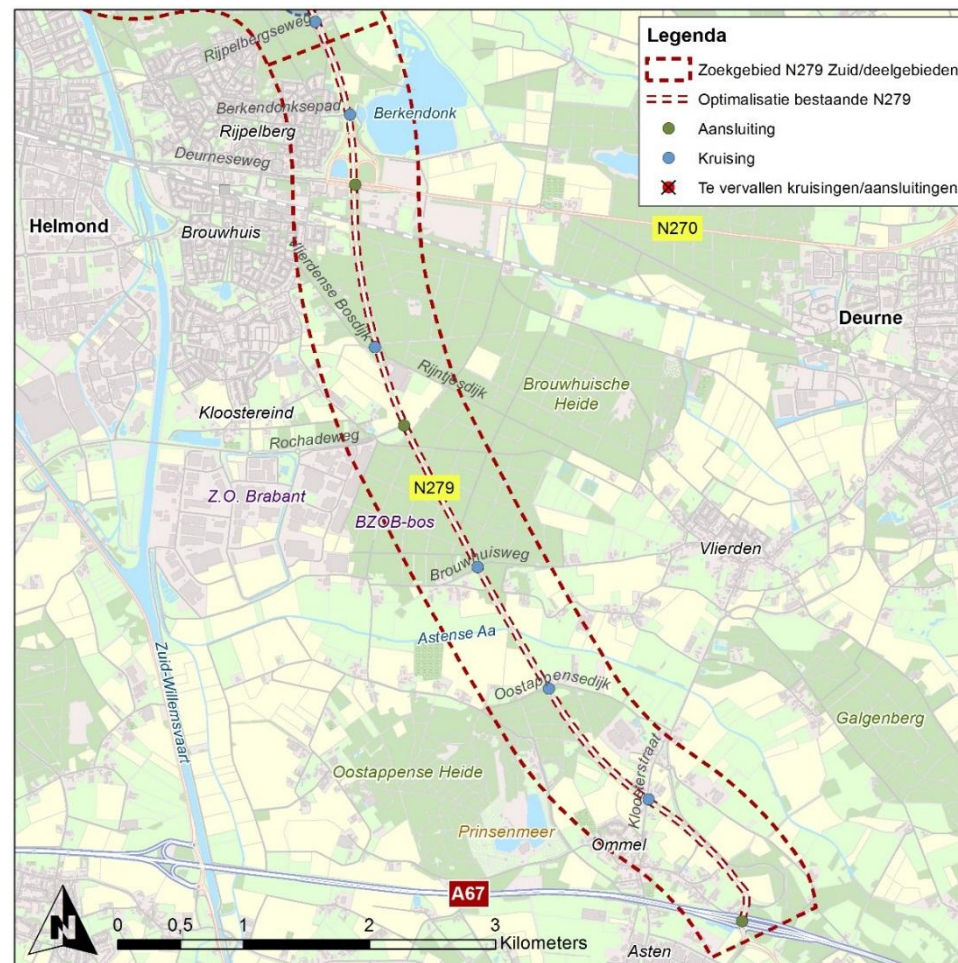
Het zoekgebied voor de omleiding is geoptimaliseerd op basis van de volgende afwegingen:

- Aansluiten bij bestaande structuren in het landschap (met name De Wolfspuiten).
- Zo min mogelijk aantasting natuur- en recreatiegebied Bakelsche Beemden.
- Beperken te amoveren (cultuurhistorisch waardevolle) bebouwing.
- Rekening houden met waterloop de Bakelse Aa.

6.5 Deelgebied Helmond Zuid (aansluiting N270) - Vlierden – Asten: ongelijkvloerse aansluitingen/ kruisingen

In dit deelgebied wordt een alternatief onderzocht dat het bestaande tracé van de N279 volgt. Daarbij wordt de huidige rotonde van de N279 met de Rochadeweg vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. De bestaande ongelijkvloerse aansluiting op de N270 wordt gehandhaafd.

Verder worden de bestaande gelijkvloerse oversteken bij de Vlierdense Bosdijk - Rijntjesdijk en Oostappensedijk vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De bestaande ongelijkvloerse kruisingen met het Berkendonksepad, de Brouhuysweg en de Kloosterstraat blijven gehandhaafd. Bij de aansluiting van de N279 op de A67 worden indien noodzakelijk de toe- en afritten aangepast.



Afbeelding 9 Schematisch overzicht alternatief Vlierden-Asten

7 EFFECTBEPALING MER

7.1 Beoordelingsmethodiek

De effecten van de alternatieven worden inzichtelijk gemaakt door de alternatieven te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in 2030 waarbij de aanpak van de N279 Veghel-Asten niet wordt gerealiseerd maar overige vastgestelde projecten en ontwikkelingen wel. Belangrijke ontwikkelingen die onderdeel zijn van de referentiesituatie, zijn de N279-noord (Den Bosch-Veghel), de Randweg Noord-Om Gemert, de Randweg Boekel en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Foodpark Veghel. De referentiesituatie krijgt in het MER altijd de score neutraal (0). Er vindt in het MER een vergelijking plaats van de effecten van de alternatieven met die van de referentiesituatie. Deze effecten worden deels kwalitatief en deels kwantitatief bepaald. Bij de kwalitatieve effectbeoordeling wordt de onderstaande zevenpuntschaal gebruikt.

Effectscore	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Vergelijkbare effecten met de referentiesituatie
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 1 Beoordelingsschaal effecten

7.2 Beoordelingskader

In navolgende tabellen is het voorstel voor het beoordelingskader opgenomen om de effecten van de aanpak van de N279 Veghel-Asten te beoordelen. In het beoordelingskader is een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van het verkeerskundig doelbereik en de beoordeling van milieueffecten.

Beoordelingskader verkeerskundig doelbereik

Nr	Aspect	Toetsingscriteria	Kwal. / kwan.
1	Effecten N279	Intensiteit N279 en direct aansluitende wegen (auto/vracht) per etmaal	kwantitatief
		Aandeel doorgaand verkeer N279 (auto/vracht) per etmaal	kwantitatief
2	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid van stads/dorpskern en bedrijventerreinen	kwalitatief
		Reistijdverhoudingen op trajecten (spits t.o.v. free-flow)	kwantitatief
		Verkeersafwikkeling op N279, direct aansluitende wegen en belangrijke omliggende wegen (I/C-verhouding ochtend / avondspits)	kwantitatief
3	Effecten stedelijk/gemeentelijk wegennet	Intensiteiten direct aansluitende (regionale) wegen en belangrijke omliggende wegen (mvt per etmaal)	kwantitatief
		Intensiteiten t.o.v. norm Duurzaam Veilig	kwantitatief
		Kruispuntbelasting stedelijk/gemeentelijk wegennet	kwantitatief
4	Robuustheid	Toekomstbestendigheid / restcapaciteit wegvakken N279 en belangrijke omliggende wegen	kwantitatief
5	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid kruispunten en wegvakken	kwalitatief

Tabel 2 Beoordelingskader verkeerskundig doelbereik

Hieronder zijn de te onderzoeken doelen/aspecten toegelicht.

Intensiteit en samenstelling verkeer

Dit aspect gaat in op de intensiteiten en samenstelling van het verkeer op de N279 en de direct aansluitende wegen (rijkswegen, provinciale wegen, stedelijke wegen en gemeentelijke wegen in het buitengebied). Dit om de effecten van de alternatieven op de verkeersstromen aan te geven ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast wordt het aandeel (doorgaand) verkeer berekend, om daarmee de verhouding te kunnen duiden tussen nationaal (doorgaand) en regionaal (bestemmings-) verkeer.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van stads-, dorpskernen en bedrijventerreinen worden als kwalitatief effect in beeld gebracht (is er een directe, verbeterde of verslechterde ontsluiting op de N279?). Daarnaast wordt op belangrijke trajecten (o.a. N279, A270, enz.) de reistijdverhouding tussen de spitsituatie en de situatie buiten de spits (free-flow) berekend.

Tevens wordt de verkeersafwikkeling (doorstroming) van de N279 en belangrijke omliggende wegen bepaald aan de hand van zogenoemde I/C-waarden. Dit is de verhouding tussen de I (intensiteit) en de C (capaciteit) op een wegvak. Deze verhouding geeft daarmee aan hoe filegevoelig het weggedeelte is.

Effecten stedelijk/gemeentelijk wegennet

Om de effecten van de N279 Veghel-Asten op het stedelijk/gemeentelijk wegennet te bepalen, wordt ingezoomd op deelgebieden. Per deelgebied volgt een weergave van de intensiteiten van direct aansluitende wegen en belangrijke omliggende wegen. Deze worden getoetst volgens de norm van Duurzaam Veilig (past de intensiteit bij het wegtype). Omdat kruispunten maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet, wordt de kruispuntafwikkeling (verzadigingsgraden vanuit het verkeersmodel) berekend. Dit geeft de belasting van een kruispunt aan en de eventuele restcapaciteit.

Robuustheid

De N279 moet een robuuste weg zijn voor de toekomst. Ondanks dat het erg moeilijk in te schatten is welke gevolgen ontwikkelingen (zoals Smart Mobility/ITS) hebben op de mobiliteitsgroei, is het belangrijk om de robuustheid van de N279 Veghel-Asten te toetsen. De toekomstbestendigheid wordt bepaald door de intensiteit (met een percentage per jaar) op te hogen totdat deze de capaciteit van de weg overschrijdt. Hiermee wordt inzicht verkregen wanneer de capaciteit van de N279 (mogelijk) wordt overschreden.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van kruispunten en wegvakken van de N279 Veghel-Asten, wordt kwalitatief beschouwd. Hierbij wordt gekeken of de weg en de kruispunten conform de eisen van Duurzaam Veilig zijn ontworpen.

In het Bidbook ligt de focus op noodzakelijke aanpassingen aan het wegennet. Door infrastructurele aanpassingen, maar ook door inzet van Smart Mobility/ITS. De toekomstige effecten van innovatieve toepassingen zijn in deze fase van het project N279 Veghel-Asten nog niet exact meetbaar te maken. Daarom wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op basis van de (op dat moment) meest recente inzichten. Met deze gevoeligheidsanalyse wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate de toepassing bijdraagt aan een betere doorstroming en verkeersveiligheid op de weg.

Beoordelingskader milieueffecten

Nr	Onderwerp	Aspect	Toetsingscriteria	Kwal. / Kwan.
1	Bodem	a. Bodemkwaliteit	Beïnvloeding milieuhygiënische bodemkwaliteit	kwalitatief
2	Grondwater	a. Grondwaterstand	Beïnvloeding grondwaterstand	kwantitatief
		b. Grondwaterstroming	Beïnvloeding grondwaterstroming	kwantitatief
		c. Grondwaterkwaliteit	Beïnvloeding grondwaterkwaliteit	kwalitatief
		d. Beschermingsgebieden	Beïnvloeding van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en natte natuurpletsen	kwantitatief
3	Oppervlaktewater	a. Oppervlaktewaterstelsel	Beïnvloeding oppervlaktewaterstelsel (beken en overige waterlopen)	kwantitatief
		b. Oppervlaktewaterkwaliteit	Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit	kwalitatief
		c. Waterberging	Beïnvloeding waterbergingsgebied	kwantitatief
4	Natuur	a. Beschermde soorten	Ruimtebeslag	kwantitatief
			Versnippering/barrièrewerking	kwalitatief
		b. Beschermde gebieden	Ruimtebeslag	kwantitatief
			Verstoring	kwalitatief/ kwantitatief
			Versnippering/barrièrewerking	kwalitatief
			Verdroging	kwalitatief
			Stikstofdepositie	kwantitatief
5	Landschap	a. Landschap	Karakteristiek	kwalitatief
			Landschapselementen, patronen en/of -eenheden	kwalitatief
			Visueel ruimtelijke kenmerken	kwalitatief
		b. Geomorfologie	Geomorfologische waarden	kwalitatief
6	Cultuurhistorie en archeologie	a. Cultuurhistorie	Cultuurhistorische waardevolle structuren en patronen	kwalitatief/ kwantitatief
			Cultuurhistorische elementen	kwalitatief/ kwantitatief

Nr	Onderwerp	Aspect	Toetsingscriteria	Kwal. / Kwan.
7	Geluid en trillingen	b. Archeologie	Beïnvloeding bekende archeologische waarden	kwantitatief
			Beïnvloeding verwachte archeologische waarden	kwantitatief
8	Luchtkwaliteit	a. Geluid	Totaal aantal ernstig geluidgehinderden	kwantitatief
			Aantal ernstig geluidgehinderden	kwantitatief
			Verschuiving in blootstelling	kwantitatief
9	Externe veiligheid	b. Trillingen	Trillinghinder	kwantitatief
10	Gezondheid	a. NO ₂	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ NO ₂	kwantitatief
11	Sociale en ruimtelijke aspecten	b. Fijnstof	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ (extra) fijnstof	kwantitatief
12	Recreatie	a. Plaatsgebonden risico (PR)	Aanwezigheid PR10-6 contour	kwantitatief
13	Landbouw	b. Groepsrisico (GR)	Verandering groepsrisico t.o.v. oriëntatiewaarde	kwantitatief
14	Landbouw	a. Gezondheid	Gezondheidseffecten door milieufactoren (MGR – integrale indicator voor gezondheidsrisico's)	kwantitatief
15	Sociale en ruimtelijke aspecten	a. Visueel	Visuele hinder	kwalitatief
16	Sociale en ruimtelijke aspecten	b. Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	kwantitatief
17	Sociale en ruimtelijke aspecten	c. Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	kwalitatief
18	Sociale en ruimtelijke aspecten	d. Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	kwalitatief
19	Sociale en ruimtelijke aspecten	d. Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	kwalitatief
			Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	kwantitatief
			Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	kwantitatief

Nr	Onderwerp	Aspect	Toetsingscriteria	Kwal. / Kwan.
10	Sociale en ruimtelijke aspecten	e. Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	kwalitatief
			Beïnvloeding sociale contacten door sloopwoningen	kwalitatief
11	Sociale en ruimtelijke aspecten	f. Sociale veiligheid	Beïnvloeding sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	kwalitatief
12	Recreatie	a. Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden	Toe- en afname van recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden	kwalitatief
13	Landbouw	b. Recreatieve voorzieningen	Aantasting / doorsnijding recreatieve routes, voorzieningen en gebieden	kwantitatief
14	Landbouw	a. Landbouwgrond	Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond	kwantitatief
15	Landbouw	b. Doorsnijding	Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen	kwalitatief
16	Landbouw	c. Landbouwbedrijven	Beïnvloeding landbouwbedrijven	kwalitatief

Tabel 3 Beoordelingskader milieueffecten

Milieugezondheidsrisico's

De MGR (Milieu-GezondheidsRisico)-methode wordt door het RIVM ontwikkeld om afwegingen voor het nemen van maatregelen in de leefomgeving te vergemakkelijken. Het is een zogenaamde integrale indicator voor gezondheidsrisico's; de MGR geeft het risico op gezondheidseffecten door milieufactoren weer op lokaal niveau. Ook geeft de MGR een beeld van de gevolgen van opeenstapeling van omgevingsfactoren.

De MGR is gebaseerd op de DALY-methode (Disability Adjusted Life Years) en geeft het risico op de ziektelast door omgevingsfactoren weer als percentage van de totale te verwachten ziektelast. DALY wordt vaak gebruikt in de publieke gezondheidssector in Nederland. Deze methode combineert het totaal aantal verloren levensjaren door vroegtijdige sterfte met het totaal aantal ziektejaren (gewogen naar de ernst van de aandoening). De DALY-methode is oorspronkelijk ontwikkeld door de Wereldbank en is omarmd door de Wereldgezondheidsorganisatie.

Naast de DALY's bouwt de MGR voort op ervaringen met GES (Gezondheid Effect Screening), welke door de GGD'en is ontwikkeld voor het in beeld brengen van milieurisico's in gemeenten.

Effecten inrichting leefomgeving

(Her)inrichting van de leefomgeving kan risicofactoren voor de gezondheid met zich meebrengen. Zo kan de aanleg van een nieuwe weg lokaal tot een toename van de luchtverontreiniging of geluidbelasting leiden, terwijl op andere locaties sprake is van een afname door minder verkeer op die locatie. Een ander voorbeeld is dat de aanleg van een park in de buurt een positief effect kan hebben op bewegen en daarmee op de gezondheid van omwonenden.

Dergelijke maatregelen beïnvloeden de omgeving en daarmee vaak ook de gezondheid. Dit kan zowel positief als negatief en direct als indirect zijn, wat het lastig maakt om de gevolgen voor de gezondheid van verschillende beleidsmaatregelen in de leefomgeving te vergelijken, wegen en prioriteren.

Afwegen beste omgevingsmaatregel

Prioriteren vereist een afweging van vele en ongelijksoortige factoren. Voorbeelden van die factoren zijn normen en grenswaarden die niet mogen worden overschreden, bezorgdheid en angst bij mensen voor nieuwe milieuproblemen, een ruimtelijke verdeling van lasten en lusten van verontreinigende maatregelen, gezondheidskosten en media-aandacht. Hoe slecht de situatie is voor de gezondheid, is een belangrijke factor bij de afweging.

Door het integrale karakter kunnen MGR-scores vergeleken worden voor verschillende beleidsmaatregelen. Zo kan de 'meest positieve variant' voor de gezondheid worden geïdentificeerd.

Bron: http://www.rivm.nl/Onderwerpen/M/Milieugezondheidsrisico_s

8 TRECHTERINGSPROCES

8.1 Zoekgebied

Tot eind 2014 maakte de N279 Veghel-Asten deel uit van het project Noordoostcorridor (later De Ruit). In de planvoorbereiding van dit project zijn keuzes en afwegingen gemaakt om tot een tracéligging voor de aanpak van de N279 Veghel-Asten te komen. Een groot deel van de gemaakte afwegingen is nog steeds relevant, bijvoorbeeld voor de tracéligging van de omleidingen bij Veghel en Helmond. In deze paragraaf zijn de gemaakte afwegingen kort toegelicht.

Het zoekgebied dat is vastgelegd in het kader van de Structuurvisie RO deel D voor de opwaardering van de N279 tussen Veghel (A50) en Asten (A67) is nog steeds het uitgangspunt (zie afbeelding 3). Dit bestaat uit een zone langs het bestaande tracé van de N279, met zoekgebieden voor een zuidelijke omleiding bij Veghel en een noordelijke omleiding bij Helmond.

Met de omgeving (klankbordgroepen, projectgroep en stuurgroep) is vervolgens besloten na een NRD en een MER voor de Noordoostcorridor om een aantal alternatieven af te laten vallen. Daarmee is het oorspronkelijke zoekgebied uit de structuurvisie verkleind.

8.2 Omleiding Veghel

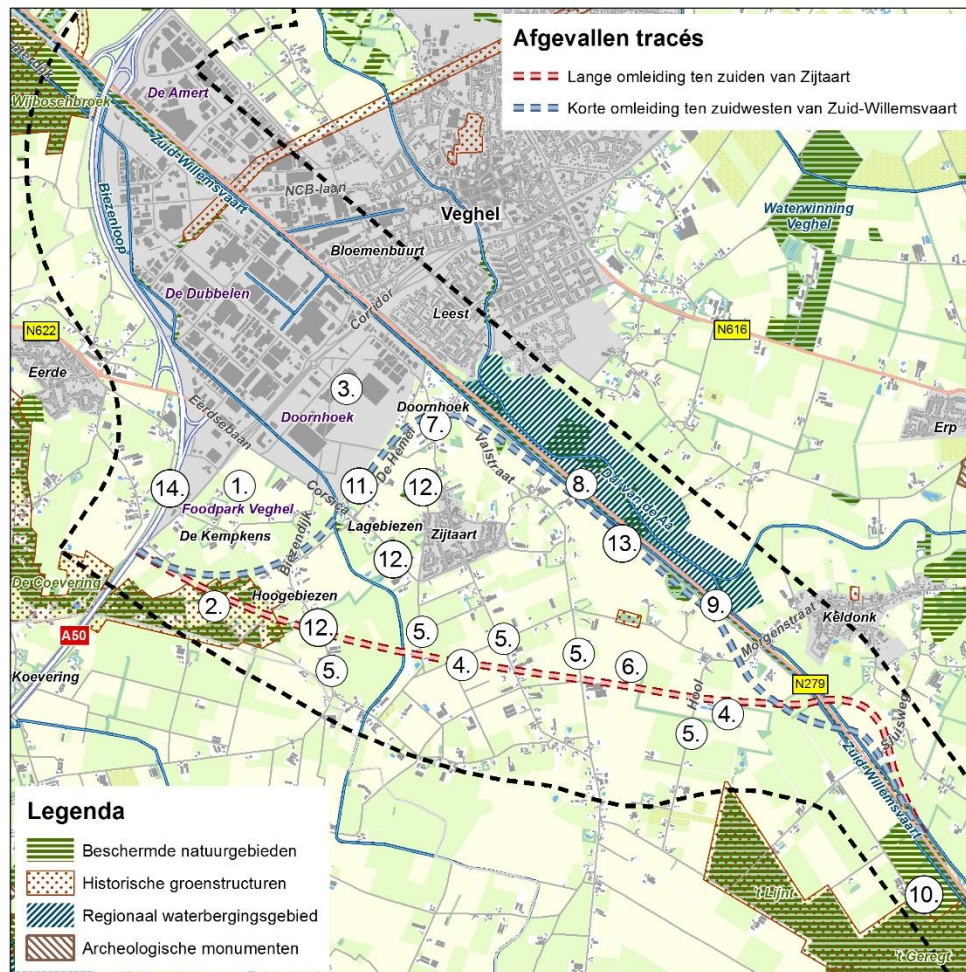
Het zoekgebied voor de omleiding bij Veghel is ingeperkt vanwege de aanwezige bebouwing en bedrijventerreinen, natuurwaarden, watergangen en – bergingsgebieden en landschappelijke/cultuurhistorische waarden. Concreet zijn dit (zie afbeelding 10):

1. Rekening houden met de ontwikkeling van het toekomstig bedrijventerrein Foodpark Veghel.
2. Voorkomen van aantasting van het natuurgebied de Coevering (ook historische groenstructuur).
3. Beperken van het ruimtebeslag door het tracé dicht bij de bestaande bedrijventerreinen Veghel te leggen.
4. Voorkomen van aantasting en doorsnijding van het kleinschalig akkerlandschap (openheid afgewisseld met bomenrijen).

5. Voorkomen van barrièrewerking als gevolg van doorsnijding van bestaande wegen.
6. Voorkomen van doorsnijding van het landbouwgebied ten zuiden van Zijtaart.
7. Beperken van te amoveren bebouwing.
8. Rekening houden met het waterbergingsgebied Ham-Havelt (het tracé heeft weliswaar ruimtebeslag op de begrenzing van het waterbergingsgebied, maar dit deel heeft geen waterbergende functie).
9. Zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande tracé van de N279.
10. Voorkomen van ruimtebeslag op het natuurgebied 't Geregt (ook historische groenstructuur).
11. Korte omleiding biedt een kans om de omleiding landschappelijk te laten fungeren als overgang/ begrenzing van stedelijk naar landelijk gebied (bijvoorbeeld door wegbeplanting).
12. Beperken geluidhinder voor de westzijde van Zijtaart, bebouwingslinten en verspreid liggende woningen door het tracé zo dicht mogelijk tegen de (toekomstige) bedrijventerreinen Foodpark Veghel en Doornhoek aan te leggen.
13. Voorkomen van aantasting van de bomenrij ten zuidwesten van de Zuid-Willemsvaart.
14. Voldoende afstand tussen de aansluiting van de omleiding op de A50 en de bestaande aansluiting Eerde.

De volgende alternatieven zijn hierom afgefallen:

- Een lange omleiding ten zuiden van Zijtaart. Dit tracé is afgefallen op basis van de redenen genoemd onder 2, 3, 4, 5, 6 en 9.
- Een korte omleiding waarbij het tracé langer ten zuidwesten van de Zuid-Willemsvaart blijft en het kanaal meer zuidelijk kruist (nabij Keldonk). Bij dit tracé ligt over een lengte van ruim 2,5 kilometer aan beide zijden van de Zuid-Willemsvaart een weg. Dit tracé is afgefallen op basis van redenen 9 en 13.



Afbeelding 10 Afgefallen tracés omleiding Veghel

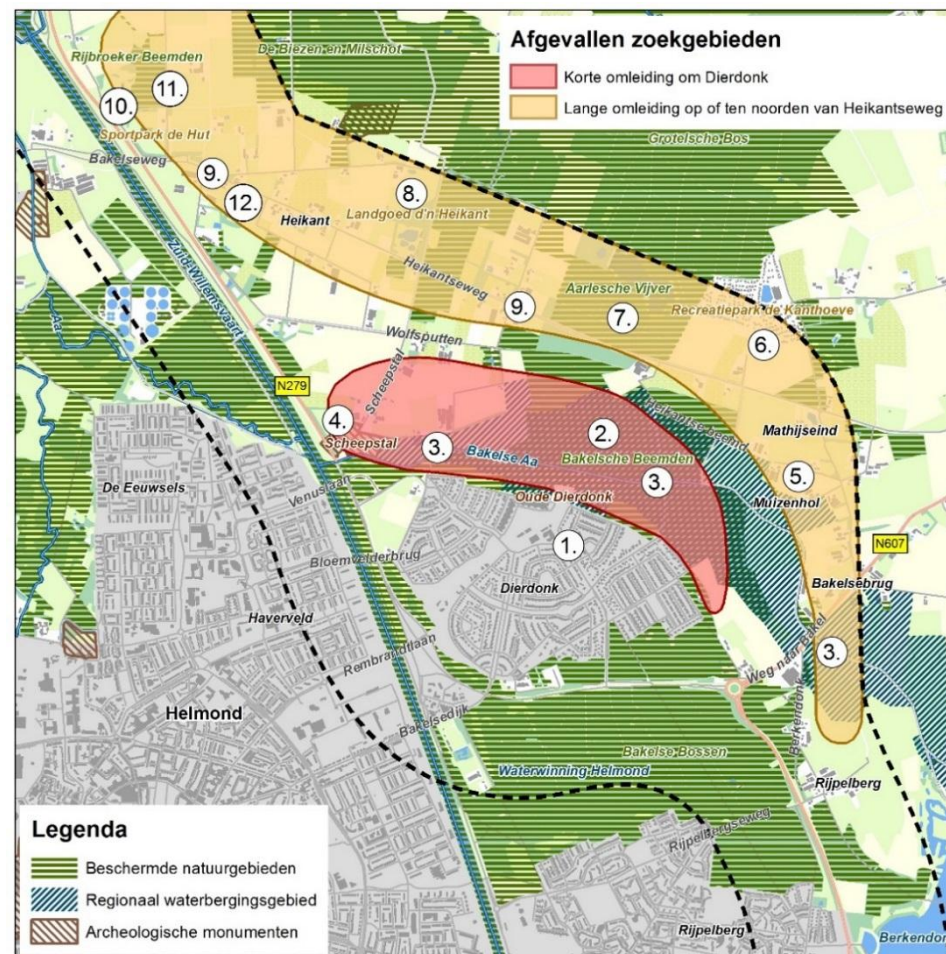
8.3 Omleiding Helmond

Het zoekgebied voor de omleiding Helmond is ingeperkt op basis van de aanwezige bebouwing, natuurwaarden, watergangen en –bergingsgebieden. Onderstaand zijn de belangrijkste redenen/effecten beschreven op basis waarvan het zoekgebied is ingeperkt. De nummers zijn terug te vinden op afbeelding 11:

1. Beperken van aantasting van de leefomgeving in de woonwijk Dierdonk (geluid, lucht, externe veiligheid).
2. Beperken van aantasting van het natuurgebied Bakelsche Beemden (ook recreatief uitloopgebied voor de woonwijk Dierdonk).
3. Rekening houden met de Bakelse Aa en het omringende waterbergingsgebied.
4. Voorkomen van aantasting van het archeologisch monument Scheepstal.
5. Beperken te amoveren (cultuurhistorisch waardevolle) bebouwing
6. Voorkomen van geluidhinder in het Recreatiepark de Kanthoeve.
7. Voorkomen van aantasting van het natuurgebied rond de Aarlesche vijver (ook recreatie).
8. Voorkomen van aantasting van Landgoed d'n Heikant (recreatie: o.a. golfbaan).
9. Beperken te amoveren bebouwing.
10. Voorkomen van aantasting van het sportpark de Hut.
11. Voorkomen van aantasting van het natuurgebied Rijbroeker Beemden.
12. Voorkomen amoveren van het trafostation Bakelseweg.

Op basis hiervan zijn de volgende alternatieve afgevallen:

- Een korte omleiding om de woonwijk Dierdonk. Dit deel van het zoekgebied is afgevallen op basis van de redenen genoemd onder 1, 2, 3 en 4.
- Een lange omleiding op of ten noorden van de Heikantseweg. Dit deel van het zoekgebied is afgevallen op basis van de redenen 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 en 12.



Afbeelding 11 Afgevallen tracés / zoekgebieden omleiding Dierdonk

BIJLAGE 1: DE FILM TERUGDRAAIEN

De aanloop naar deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de N279 Veghel-Asten kent een lange voorgeschiedenis. Sinds 2000 zijn Rijk en regio op zoek naar oplossingen om de bereikbaarheid en leefbaarheid aan de oostzijde van de Stadsregio Eindhoven/Helmond te verbeteren.

BOSE / Kleine Ruit (2005)

In de periode 2000-2005 zijn diverse afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van de regio aan te pakken. In de planstudie 'Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven/Helmond' (BOSE) in 2005 zijn de bereikbaarheidsproblemen aan de oostzijde van Eindhoven en Helmond onderzocht. Daarvoor zijn 18 alternatieven en varianten beschouwd, waarna op 30 juni 2005 het voorkeursalternatief Kleine Ruit is vastgesteld door de Regioraad van het SRE. Na verkiezingen in 2006 is opnieuw naar het gebied gekeken en is vanuit een gebiedsgerichte aanpak het Bereikbaarheidsakkoord opgesteld met daarin de keuze voor de Grote Ruit.

Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)

Noordoostcorridor (NOC) kwam in 2007 op de bestuurlijke agenda via het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad, vastgesteld door het samenwerkingsverband BrabantStad. In dit document hebben de vijf grootste gemeenten van Noord-Brabant en de provincie aan de hand van de 'Zevensprong van Verdaas' (zie ook paragraaf 3.2) maatregelen benoemd die nodig zijn om de bereikbaarheid van de Zuidoostvleugel van Brabantstad te waarborgen. Onderdeel hiervan was het aanpassen van bestaande infrastructuur (het opwaarderen van de N279) en de aanleg van nieuwe infrastructuur (een nieuwe oostwestverbinding). In het Bereikbaarheidsakkoord (2007) werd de keuze voor een Grote Ruit rondom Eindhoven en het vrijhouden van het middengebied Eindhoven-Helmond vastgelegd.

MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008)

Vervolgens is in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008) de intentie uit het Bereikbaarheidsprogramma vertaald in een aantal concrete gebiedsopgaven voor de Zuidoostvleugel.

Op basis van de verkenning is een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voorgesteld zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, fietsverbindingen, oplossen van knelpunten via verkeersmanagement (zoals groene golf door Veghel, toeritdosering of verkeersinformatie op panelen boven de weg) en het slim kiezen van locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen (woon- en werkgebieden). Ook het verbreden van bestaande en toevoegen van nieuwe weginfrastructuur, waaronder de Noordoostcorridor, werd noodzakelijk geacht.

In de MIRT-verkenning wordt niet meer uitgegaan van een ruit, maar van een T-structuur bestaande uit een opgewaardeerde N279 en een nieuwe oostwestverbinding.

Provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (2010-2011)

In de provinciale structuurvisie ruimtelijke ordening uit 2010 zijn de opgaven uit de MIRT-verkenning en de gekozen verstedelijkingslocaties rondom Helmond samengevoegd in het project 'gebiedsontwikkeling Brainport Oost'. Om een strategische locatiekeuze te maken voor woon- en werklocaties in de regio Brainport, is in 2011 een planMER opgesteld voor het oostelijk deel van stedelijke regio (MEROS). Vervolgens is in 2011 de structuurvisie deel D, Brainport Oost vastgesteld. Hierin zijn de verstedelijkingslocaties aangewezen en is een zoekgebied bepaald waarbinnen het definitieve tracé van de Noordoostcorridor gerealiseerd kan worden. In het planMER bij de Structuurvisie Brainport Oost is dit totaalpakket aan bereikbaarheidsmaatregelen kort beschreven en tevens gemotiveerd aangegeven waarom de opwaardering van de N279 tussen Veghel en Astén en de nieuwe oostwestverbinding noodzakelijk is.

NRD Noordoostcorridor (2012-2013)

Om te komen tot een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor, is in 2012 het Afwegingskader NRD³ opgesteld. Diverse tracé- en inrichtingsalternatieven voor de Noordoostcorridor zijn samen met vele belanghebbenden in kaart gebracht. Het aantal alternatieven bleek echter dusdanig groot dat een gedetailleerde vergelijking ervan in een milieueffectrapport (MER) niet zinvol en niet haalbaar was. Daarom is besloten om, voorafgaand aan het projectMER, de alternatieven verder te trechteren.

³ Noordoostcorridor N279 en Oostwestverbinding, Afwegingskader notitie R&D, Witteveen en Bos i.o.v. Provincie Noord-Brabant, juli 2012

Met het opgestelde afwegingskader uit 2012 als uitgangspunt is een groot aantal alternatieven onderzocht en met elkaar vergeleken op doelbereik/verkeerseffecten, milieueffecten, bijdrage aan gebiedsimpuls en kosten. Dit onderzoek is in 2013 vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor.

Voorlopig voorkeursalternatief Noordoostcorridor (2013-2014)

Het voorlopig voorkeursalternatief wordt in 2013 vastgesteld door de provincie. Dit voorkeursalternatief kent geen draagvlak in de lokale politiek. Voornamelijk de aantasting van het Dommeldal door het aanleggen van een brug leidt tot stevige discussies. De stuurgroep neemt het Voorlopig voorkeursalternatief (VVKA) echter over, maar voegt enkele varianten toe aan het onderzoek, waaronder een ondertunneling van het Dommeldal. Bij de terinzagelegging van de NRD zijn veel zienswijzen ingediend door burgers, wijkraden en natuur- en milieuorganisaties, wat getuigt van weinig steun vanuit de omgeving.

Door de lobby van de lokale politiek neemt de Tweede Kamer op 3 december 2013 een motie aan die de minister oproept om nader onderzoek te laten doen naar nut en noodzaak van de Noordoostcorridor. De minister geeft de provincie een jaar de tijd om een plan met meer draagvlak te maken.

De provincie kiest op 27 juni 2013 samen met de regio (stuurgroep Brainport Oost) voor een alternatief voor de Noordoostcorridor inclusief enkele onderzoekopgaven voor het projectMER. Dit projectMER is vervolgens in 2014 opgesteld. Een voorlopig voorkeursalternatief werd in datzelfde jaar vastgesteld door Gedeputeerde Staten en bestaat uit:

1. Verkeersruit 2x2 rijstroken, (eerst 100, later 80 km/uur) met o.a. brug/tunnel Dommeldal, aquaduct Zuid-Willemsvaart, lange omleiding Dierdonk bij Helmond.
2. Lokaal pakket van maatregelen Veghel/A50 in overleg met gemeente.
3. Robuustheids-pakket A67 in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De doorsnijding van het Dommeldal door een Oostwestverbinding had weinig draagvlak binnen de lokale en landelijke politiek. Op 27 november 2014 neemt de Tweede kamer een motie aan tegen de doorsnijding.

Doorstartdossier De Ruit (2014-2015)

De provincie maakt een doorstart van het project en voert overleg met de regio over de consequenties van de motie voor het Ruit-project en de mogelijkheden hoe het project vorm kan krijgen binnen de gewijzigde financiële uitgangspunten.

De provincie Noord-Brabant gelooft nog steeds in de aanleg van de Ruit als beste oplossing voor de mobiliteitsproblemen in de Brainport-regio. Zij maakt nu een doorstartdossier van het project zodat een nieuw bestuur met dezelfde ambitie na de verkiezingen snel door kan pakken.

Provinciaal Bestuursakkoord 2015-2019 (2015)

In 2015 gaat het nieuwe provinciale bestuur uit van het standpunt dat er geen sluitende nut en noodzaak meer is voor de gehele Noordoostcorridor. Tevens is er onvoldoende draagvlak voor een Oostwestverbinding door het Dommeldal. In het Provinciaal Bestuursakkoord 2015-2019 komt deze verbinding daarom te vervallen en blijft de N279 2x1-baans en een 80 km-weg. De noodzaak tot aanpak van bereikbaarheidsknelpunten in Zuidoost-Brabant blijft wel bestaan. Voor de N279 wordt daarom besloten om de doorstroming te verbeteren door alle aansluitingen ongelijkvloers te maken en door omleidingen bij Veghel en Helmond te gaan onderzoeken.

Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland (2015)

In 2015 is, naar aanleiding van de Motie Hoogland d.d. 2 juli 2015, op initiatief van het provinciaal bestuur het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland geschreven. Een maatregelenpakket samengesteld door 141 stakeholders uit de provincies Noord-Brabant en Limburg. De ambitie is om **samen, slim en robuust** de bereikbaarheid in Zuidoost-Brabant en Noord- en Midden-Limburg te verbeteren. Zo blijft de economische kracht van de regio op peil en kan deze een substantiële bijdrage leveren aan de nationale economie. Doel van robuuste mobiliteit is om betrouwbare reistijd te bieden door de doorstroming en verkeersveiligheid te waarborgen met aandacht voor leefbaarheid. Onderdeel van het maatregelenpakket is (conform het Bestuursakkoord) het ongelijkvloers maken van de aansluitingen op de N279 tussen Veghel en Asten met toekomstbestendige kunstwerken en (eventuele) omleidingen tussen Doornhoek en Veghel en bij Helmond.

BIJLAGE 2: BEGRIPPENLIJST

Begrip	Toelichting
Amoveren	Slopen
Autonome situatie	De situatie in 2030 waarbij de aanpak van de N279 Veghel-Asten niet wordt gerealiseerd maar overige vastgestelde projecten en ontwikkelingen wel
Barrièrewerking	Mate waarin de weg een barrière vormt voor mensen en de verspreiding van planten en dieren
Beoordelingskader	Overzicht van thema's en bijbehorende beoordelingscriteria voor de beoordeling van milieueffecten in het MER
Bevoegd gezag	Overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen en die de m.e.r.-procedure organiseert
Brainportregio	De naam Brainport duidt de regio Zuidoost Brabant aan, een sterke economische regio met als kernkwaliteiten technologie en kennisindustrie
Capaciteit	De hoeveelheid voertuigen die in een bepaalde tijdsperiode kan passeren
Deelgebied	Afgebakend gebied waarbinnen vergelijkbare alternatieven tegen elkaar worden afgewogen
Externe veiligheid	Betreft voor het project de risico's voor de omgeving veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de weg
Fijnstof	Verzamelsnaam voor in de lucht zwevende deeltjes kleiner dan 10 micrometer
Geluidhinder	Geluidniveau waarbij mensen geluid / lawaai als hinderlijk ervaren
Groepsrisico	De kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde omvang het slachtoffer is van een ongeval met gevaarlijke stoffen
Grondwater	Al het water dat zich onder het bodemoppervlak in de verzadigde zone bevindt en dat in direct contact staat met de bodem of ondergrond
Hoofdwegennet	Het hoofdwegennet, alle rijkswegen
I/C verhouding	Verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg(vak)
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.

Begrip	Toelichting
Intelligente Transport Systemen (ITS) / Smart Mobility	Internationaal verzamelbegrip voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in voertuigen en transportinfrastructuur om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken
Initiatiefnemer	Degene die het initiatief neemt om, in dit geval, de m.e.r.-procedure te doorlopen
Intensiteit	Aantal voertuigen dat in een bepaalde tijdsperiode een bepaald punt passeert
Kwalitatieve beoordeling	Beoordeling op basis van deskundigheid (expert judgement)
Kwantitatieve beoordeling	Beoordeling op basis van berekeningen en cijfers
Leefbaarheid	Met het begrip leefbaarheid wordt de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen aangeduid
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure)
Milieueffectrapport (MER)	Openbaar document waarin de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de te verwachten gevolgen op het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven op een systematische en zo objectief mogelijk wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden
Milieugezondheidsrisico's (MGR)	Het risico op gezondheidseffecten door milieufactoren op lokaal niveau
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
Netwerk	Het totaal van wegen en/of verbindingen binnen een bepaald gebied
Noordoostcorridor	Voorloper van het project N279 Veghel-Asten dat bestond uit de opwaardering van de N279 Veghel-Asten en de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding tussen Eindhoven en Helmond, zie ook De Ruit
NRD	Notitie reikwijdte en detailniveau
Ontsluiting	Toegang tot een gebouw, gebied of terrein
Ontwerpsnelheid	Maximaal toegestane snelheid waarop de weg ontworpen wordt
Oppervlaktewater	Het zichtbare water, het water in rivieren, sloten, kanalen, meren, etc.
Oppervlaktewaterstelsel	Beken en overige waterlopen
Plaatsgebonden risico	De plaatsgebonden kans op overlijden per jaar als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, voor een fictief persoon die zich continue en onbeschermd op deze plaats bevindt

Begrip	Toelichting
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen infrastructurele aanpassingen gerealiseerd worden
PlanMER	Milieueffectrapport van toepassing bij een besluit over ruimtelijke plannen (zoals een structuurvisie) met als doel om al in de planfase het milieubelang volwaardig af te wegen en strategische afwegingen te kunnen maken
ProjectMER	Milieueffectrapport van toepassing bij een besluit over projecten
Referentiesituatie	De situatie in 2030 waarbij de aanpak van de N279 Veghel-Asten niet wordt gerealiseerd maar overige vastgestelde projecten en ontwikkelingen wel
Reistijdverhouding	De verhouding tussen de reistijd in de maatgevende spitsituatie en de situatie buiten de spits (free-flow: snelheid tijdens daluren)
Robuustheid	Toekomstbestendigheid van de weg, huidige restcapaciteit
De Ruit	Voorloper van het project N279 Veghel-Asten dat bestond uit een pakket aan verkeersmaatregelen in het gebied oostelijk van Helmond. Het pakket omvatte onder andere de verbreding van N279 van Asten langs Helmond naar Veghel, de aanleg van een nieuwe weg tussen het noorden van Eindhoven en de N279 bij Laarbeek en het verbeteren van de A67 tussen Leenderheide en Asten, zie ook Noordoostcorridor
Sluipverkeer	Benaming voor (ongewenste) verkeersstromen die ontstaan als gevolg van capaciteitsproblemen (zoals ongevallen of files) op snelwegen of andere belangrijke wegen. Hierdoor wordt het onderliggend wegennet overbelast en ondervinden het lokale verkeer en de omwonenden hinder
Smart Mobility	Zie Intelligente Transport Systemen
Stikstofdepositie	Het neerslaan van stikstofoxide en ammoniak op natuur (m.n. Natura 2000gebieden), wat schadelijk is voor bepaalde soorten natuur
Structuurvisie	Een in het kader van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld ruimtelijk plan voor een deel of het gehele grondgebied van het Rijk, provincie of gemeente
Studiegebied	Het gebied waarbinnen mogelijk effecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit
Trechteringproces	Het proces waarmee, door middel van onderzoek naar de ruimtelijke en procedurele mogelijkheden en maatschappelijke inpassing, de lijst van mogelijke alternatieven wordt ingekort en/of zoekgebieden worden verkleind

Begrip	Toelichting
Versnippering	Het doorsnijden/raken van eerder aaneengesloten natuurgebieden waardoor deze worden verkleind en de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot (bijvoorbeeld als gevolg van de aanleg van (nieuwe) infrastructuur)
Voorkeursalternatief	Het alternatief / optimale combinatie van alternatieven van het project dat de bestuurlijke voorkeur heeft
Waterbergingsgebied	Gebied waar in tijden van overvloedige neerslag water tijdelijk vastgehouden kan worden zodat overstromingen voorkomen kunnen worden
Zevensprong van Verdaas	Deze methodiek (genoemd naar voormalig kamerlid Verdaas) is erop gericht om via 7 stappen oplossingen af te wegen en te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen
Zoekgebied	Gebied waarbinnen gezocht wordt naar de geschikte ligging van (tracé)alternatieven en varianten

Arcadis Nederland B.V.
in opdracht van Provincie Noord-Brabant

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com