

MER N279 VEGHEL-ASTEN DEEL B EFFECTRAPPORT GRIJS

B.11 SOCIALE EN RUIMTELIJKE ASPECTEN

Provincie Noord-Brabant

18 AUGUSTUS 2017



Contactpersonen

ARCADIS

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

11 SOCIALE EN RUIMTELIJKE ASPECTEN	4
11.1 Aanpak	4
11.1.1 Wettelijk kader en beleidskader	4
11.1.2 Beoordelingskader en uitgangspunten	6
11.1.3 Beoordelingsschaal	9
11.2 Effecten N279 Veghel-Asten	10
11.3 Effecten per deelgebied	12
11.3.1 Veghel	12
11.3.1.1 Referentiesituatie	12
11.3.1.2 Effectbeschrijving	13
11.3.1.3 Mitigerende en compenserende maatregelen	21
11.3.1.4 Leemten in kennis	21
11.3.2 Keldonk	22
11.3.2.1 Referentiesituatie	22
11.3.2.2 Effectbeschrijving	22
11.3.2.3 Mitigerende en compenserende maatregelen	26
11.3.2.4 Leemten in kennis	26
11.3.3 Boerdonk – Beek en Donk	27
11.3.3.1 Referentiesituatie	27
11.3.3.2 Effectbeschrijving	27
11.3.3.3 Mitigerende en compenserende maatregelen	31
11.3.3.4 Leemten in kennis	31
11.3.4 Aarle-Rixtel – Helmond	32
11.3.4.1 Referentiesituatie	32
11.3.4.2 Effectbeschrijving	32
11.3.4.3 Mitigerende en compenserende maatregelen	38
11.3.4.4 Leemten in kennis	39
11.3.5 Helmond Zuid (aansluiting N270) – Vlierden – Asten	39
11.3.5.1 Referentiesituatie	39
11.3.5.2 Effectbeschrijving	39
11.3.5.3 Mitigerende en compenserende maatregelen	43
11.3.5.4 Leemten in kennis	43

11 SOCIALE EN RUIMTELIJKE ASPECTEN

11.1 Aanpak

11.1.1 Wettelijk kader en beleidskader

In Tabel 11-1 is het relevante wettelijk kader en beleidskader opgenomen met betrekking tot sociale en ruimtelijke aspecten.

Tabel 11-1 *Beleid en wet- en regelgeving, sociale en ruimtelijke aspecten*

Wettelijk kader en beleidskader	Inhoud
Nationaal	
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)	In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft het Rijk haar ruimtelijk beleid vastgelegd, waarbij het hoofddoel als volgt is geformuleerd: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Specifiek voor de stedelijke regio Brainport Zuidoost Nederland (waarbinnen de regio Brainport Oost valt) wordt gemeld dat deze regio bestaat uit een functioneel netwerk van samenwerkende bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Brainport Zuidoost-Nederland is de belangrijkste toptechnologieregio van Nederland. Daarom wordt ingezet op het verbeteren van het vestigingsklimaat door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid via weg, water, spoor en lucht. De N279 Veghel – Asten draagt hieraan bij.
Provinciaal	
Structuurvisie RO deel D, Brainport Oost (2011, deels herzien in 2014)	In de provinciale structuurvisie ruimtelijke ordening uit 2010 zijn de opgaven uit de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008) en de gekozen verstedelijkingslocaties rondom Helmond (MEROS) samengevoegd in het project 'Gebiedsontwikkeling Brainport Oost'. Ten behoeve van de uitwerking van de gebiedsopgave is in 2011 de Structuurvisie deel D, Brainport Oost, vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de ruimtelijke structuren in het gebied (groenblauwe structuur, landelijke gebied en stedelijke structuren) weergegeven, waaronder een zoekgebied voor de ligging van de N279 Veghel-Asten. In 2014 is de Structuurvisie RO uit 2010 deels herzien. Onder meer is de Structuurvisie RO deel D Brainport oost (van juni 2011) hierin verwerkt. Uit de Nota van Wijzigingen d.d. 17 december 2013 blijkt dat in de herziene versie van de Structuurvisie RO geen wijzigingen voor wat betreft het beleid ten aanzien van sociale en ruimtelijke aspecten zijn gedaan.
Agenda van Brabant (2010) en Bestuursakkoord Beweging in Brabant (2015-2019)	Met de ontwikkelingen in Brainport Oost wordt invulling gegeven aan de ambities uit de Agenda van Brabant. De ambitie in Brainport Oost is het evenwicht te bewaren tussen de belangen van economische ontwikkelingen enerzijds en de kwaliteit van het woon- en leefmilieu anderzijds. Deze ambitie wordt onderschreven in het bestuursakkoord Beweging in Brabant, dat de Agenda van Brabant als basis en richtsnoer neemt. Beweging in Brabant is de actualisatie van het bestuursakkoord Tien voor Brabant (2011-2015). Een van speerpunten uit het bestuursakkoord Beweging in Brabant is het organiseren van slimme en duurzame mobiliteit. De optimalisatie van de N279 Veghel-Asten geeft hier invulling aan.
Verordening Ruimte (2014, actualisatie in 2017)	In de Verordening Ruimte heeft de provincie regels opgenomen die gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen waaronder de aanleg van wegen/infrastructuur, zowel binnen als buiten bestaand stedelijk gebied. Ruimtelijke ontwikkelingen worden in de Verordening Ruimte gedefinieerd als bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten waarvoor een wijziging van het planologisch regime nodig is. Per onderwerp zijn in de Verordening gebieden tot op perceelniveau begrensd op een kaart. Belangrijke onderwerpen in de Verordening Ruimte zijn: • Ruimtelijke kwaliteit; • Stedelijke ontwikkelingen; • Natuurgebieden en andere gebieden met waarden;

Wettelijk kader en beleidskader	Inhoud
	• Agrarische ontwikkelingen, waaronder de zorgvuldige veehouderij; • Overige ontwikkelingen in het buitengebied. De wijziging Verordening ruimte 2014, actualisering regels 2017 is ingegeven vanwege nieuwe beleidsinzichten. De wijzigingen hebben betrekking op: • Nieuwe regels voor mestbewerking; • Nieuwe regels voor een uitzondering op de maximale omvang van bouwpercelen; • Nieuwe regels voor ontwikkeling van veehouderijen gericht op sloop van leegkomende stallen elders; • Verruimen van de mogelijkheden voor grondgebonden zonneparken; • Uitzondering van het verbod op nieuwvestiging binnen het Natuurnetwerk Brabant door bestaand stedelijk gebied; • Aanpassing voor het maken van regionale afspraken.
Gemeentelijk	
Structuurvisie bebouwingsconcentraties, Gemeente Asten (2010).	Deze structuurvisie heeft als doel het bereiken van een kwaliteitsverbetering van het buitengebied en koppelt de realisatie van landschappelijke kwaliteit aan rode ontwikkelingen. Voor de bebouwingsconcentratie Asten geldt dat er in de structuurvisie kansen geïdentificeerd worden bij het beter landschappelijk inpassen van de verschillende bouwblokken.
Structuurvisie Helmond 2030	Deze structuurvisie vervangt de huidige interim structuurvisie Helmond 2015 (ISV) die op zijn beurt weer een tussentijdse actualisatie is van het Algemeen Structuurplan uit 2006 (ASP). Hierin staat beschreven dat de gemeente Helmond voorstander is van de omleiding bij Helmond/Dierdonk. In dit kader heeft Helmond als uitgangspunt het gebied aan de oostzijde van Brainport te versterken op cultuurhistorie, natuur en landschap.
Structuurvisie Laarbeek 2010-2020 Groei in balans (2010)	De structuurvisie omvat het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen voor de gemeente Laarbeek tot 2020. Laarbeek wil de nabijheid tot Helmond en Eindhoven - de peri-urbane ligging - beter benutten, met behoud van het landelijk karakter. Een snelle en comfortabele verbinding met het stedelijk gebied is hiervoor onontbeerlijk. De optimalisatie van de N279 Veghel-Asten geeft hier invulling aan. In de structuurvisie worden twaalf speerpunten onderscheiden. De volgende zijn relevant voor sociale en ruimtelijke aspecten: Uitvoering geven aan de Bedrijventerrein Structuurvisie Laarbeek met als belangrijk doel het integraal verbeteren van de productiestructuur in verschillen deelgebieden (kern, bedrijventerrein, buitengebied). De werkgelegenheidsfactor per hectare bedrijventerrein moet worden verbeterd. Het uitgiftebeleid wordt hierop aangepast. Het ombuigen van het negatief migratiesaldo in een positief migratiesaldo door het bouwen van starterswoningen en een omslag van groei naar kwaliteitsdenken.
Structuurvisie Veghel 2030 – Smaak makend Veghel (2013)	In de structuurvisie zijn de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de lange termijn op hoofdlijnen beschreven. Een van de speerpunten uit de structuurvisie is bereikbaarheid en economisch belang van de regio. Als knelpunt wordt het toenemende verkeer genoemd. De optimalisatie van de N279 Veghel-Asten geeft invulling aan het verbeteren hiervan. De structuurvisie omvat het gehele grondgebied van de gemeente Veghel en heeft betrekking op de periode tot 2030. Veghel is inmiddels gefuseerd met de gemeenten Schijndel en Sint Oedenrode tot gemeente Meijerijstad.
Project MEROS (2004)	Door de gemeenten Asten, Geldrop-Mierlo, Helmond, Laarbeek en Someren is het initiatief genomen om het project MER Oostelijk deel van de Stedelijke regio (MEROS) gezamenlijk ter hand te nemen. Het project MEROS heeft als doel om te komen tot een regionaal politiek en bestuurlijk breed gedragen locatiekeuze voor de realisering van de verstedelijkingsopgave van Helmond, gebaseerd op een transparant en zorgvuldig uitgevoerde afweging. De

Wettelijk kader en beleidskader	Inhoud
	locaties die uit het project volgen, zullen definitief planologisch-juridisch worden verankerd in het regionaal structuurplan. De planologische procedure van het project MEROS heeft plaatsgevonden van 2008 tot 2010. Het gehele project MEROS, met bijbehorende ontwikkellocaties voor wonen en werken, is als autonome ontwikkeling meegenomen in dit MER.

11.1.2 Beoordelingskader en uitgangspunten

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen een effectbeoordeling voor de N279 Veghel-Asten als geheel en een effectbeoordeling voor de verschillende alternatieven en varianten per deelgebied. Onderstaand is voor beide beoordelingen het beoordelingskader benoemd en toegelicht.

In Tabel 11-2 is het beoordelingskader opgenomen dat gebruikt wordt bij de beoordeling van de effecten voor de N279 Veghel-Asten als geheel en per deelgebied. Na de tabel worden de criteria toegelicht.

Tabel 11-2 Beoordelingskader niveau N279 Veghel-Asten als geheel en per deelgebied, sociale en ruimtelijke aspecten

Aspect	Deelaspect	Beoordelingscriterium	Methode
Sociale en ruimtelijke aspecten	Visueel	Visuele hinder	Kwalitatief
	Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	Kwantitatief
	Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	Kwalitatief
	Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	Kwalitatief
	Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	Kwalitatief
		Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	Kwantitatief
		Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	Kwantitatief
	Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	Kwalitatief
		Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	Kwalitatief
	Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	Kwalitatief

Visueel

Visuele hinder

Visuele hinder is het niet waarderen van het uitzicht op de infrastructuur door omwonenden. Als gevolg van optimalisatie en aanpassing van de N279 Veghel-Asten kan voor omwonenden sprake zijn van een toename aan visuele hinder als de infrastructuur door een nieuwe weg of verbreding/verlegging van een bestaande weg dichterbij de bewoning komt te liggen of meer zichtbaar wordt in het landschap door bijvoorbeeld een hoge aansluiting. De visuele hinder als gevolg van de N279 Veghel-Asten wordt beoordeeld op basis van de afstand van woonkernen tot de weg en de veranderingen van gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen naar ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Dit criterium wordt kwalitatief beoordeeld, gebruik makend van de beoordelingsschaal in Tabel 11-7.

Er is in dit beoordelingscriterium niet gekeken naar geluidsschermen, omdat de visuele effecten hiervan beoordeeld zijn in het criterium Beleving vanuit de omgeving binnen het aspect Ruimtelijke Kwaliteit (Hoofdstuk B.5).

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Voor gedwongen vertrek wordt het aantal te amoveren woningen en bedrijfspanden geteld op basis van de ontwerptekeningen (februari 2017). Voor de effectbeoordeling voor de N279 als geheel is de volgende beoordelingsschaal gebruikt, zie Tabel 11-3.

Tabel 11-3 Beoordelingsschaal Gedwongen vertrek, op het niveau van de N279 als geheel (alternatief niveau)

Score	Omschrijving
+++	N.v.t.
++	N.v.t.
+	N.v.t.
0	Geen gedwongen vertrek
-	1 t/m 20 te amoveren panden (woningen, bedrijven, overige panden)
--	20 t/m 30 te amoveren panden (woningen, bedrijven, overige panden)
---	Meer dan 30 te amoveren panden (woningen, bedrijven, overige panden)

De onderstaande klassegrenzen zijn gehanteerd voor de effectbeoordeling per deelgebied, zie Tabel 11-4:

Tabel 11-4 Beoordelingsschaal Gedwongen vertrek, op deelgebied niveau

Score	Omschrijving
+++	N.v.t.
++	N.v.t.
+	N.v.t.
0	Geen gedwongen vertrek
-	1 t/m 3 te amoveren panden (woningen, bedrijven, overige panden)
--	4 t/m 10 te amoveren panden (woningen, bedrijven, overige panden)
---	Meer dan 10 te amoveren panden (woningen, bedrijven, overige panden)

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

Bij het criterium barrièrewerking wordt beschreven in hoeverre de bestaande verbindingen in het gebied worden beïnvloed door de optimalisatie en/of aanpassing van de N279 Veghel-Asten. Daarbij wordt ook meegewogen welke gevolgen het doorsnijden van een verbinding heeft. Indien er in de directe omgeving een andere mogelijkheid is om de N279 Veghel-Asten te kruisen, dan is het effect bijvoorbeeld kleiner dan wanneer er verder moet worden omgereden. Bij dit criterium wordt niet gekeken naar barrièrewerking voor de landbouw, aangezien dit apart wordt beoordeeld in het deelonderzoek Landbouw (zie hoofdstuk B.13).

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

De huidige N279 Veghel-Asten doorsnijdt het stedelijk gebied van Veghel en Helmond. Beoordeeld wordt in hoeverre deze doorsnijding in stedelijk gebied wordt beïnvloed door de realisatie van de verschillende alternatieven en varianten van de N279 Veghel-Asten. De beïnvloeding van de doorsnijding van kernen en bebouwingslinten in het landelijk gebied wordt beoordeeld bij het criterium "Beïnvloeding sociale relaties".

Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

In het studiegebied zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Voor de beoordeling van het toetsingscriterium *Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen* is gekeken naar de

ontwikkellocaties voor wonen en werken, waaronder de ontwikkellocaties die opgenomen zijn in het project MEROS.

Voor de beoordeling van het toetsingscriterium *Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving* is gekeken naar de zoekgebieden voor verstedelijking, zoals opgenomen in de Structuurvisie RO van de provincie Noord-Brabant. Deze zoekgebieden zijn gebaseerd op een ingeschatte behoefte aan lange-termijn toekomstige woon- en werkgebieden.

Het ruimtebeslag voor zowel de zoekgebieden verstedelijking als de ontwikkellocaties voor wonen en werken zijn met ArcGIS bepaald. Voor de effectbeoordeling op het niveau van de N279 als geheel, is de volgende beoordelingsschaal gebruikt, zie Tabel 11-5:

Tabel 11-5 Beoordelingsschaal Ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving, op het niveau van de N279 als geheel

Score	Omschrijving
+++	N.v.t.
++	N.v.t.
+	N.v.t.
0	Geen ruimtebeslag
-	0-25 ha ruimtebeslag ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving
--	25-50 ha ruimtebeslag ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving
---	Meer dan 50 ha ruimtebeslag ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

De volgende beoordelingsschaal is gebruikt voor de beoordeling van ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving op deelgebied niveau, zie Tabel 11-6:

Tabel 11-6 Beoordelingsschaal Ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving, op deelgebied niveau

Score	Omschrijving
+++	N.v.t.
++	N.v.t.
+	N.v.t.
0	Geen ruimtebeslag
-	0-10 ha ruimtebeslag ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving
--	10-20 ha ruimtebeslag ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving
---	Meer dan 20 ha ruimtebeslag ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

In het studiegebied liggen verschillende grote en kleine kernen, soms met elkaar verbonden door bebouwingslinten. Bij dit criterium wordt beoordeeld in hoeverre de sociale relaties tussen deze kernen en linten worden beïnvloed door de optimalisatie en/of aanpassing van de N279 Veghel-Asten.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

Bij dit criterium wordt beoordeeld in hoeverre sociale contacten worden beïnvloed als gevolg van de (noodzakelijke) sloop van woningen. Bij aantasting van verspreid liggende (voornamelijk agrarische) bebouwing is dit effect mogelijk te mitigeren door in de vervolgfase gesprekken aan te gaan met de betreffende bewoners en te kijken naar mogelijkheden voor bedrijfsbeëindiging of (bedrijfs-)verplaatsing in de omgeving.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

De optimalisatie en/of aanpassing van de N279 Veghel-Asten kan gevolgen hebben op de sociale veiligheid voor langzaam verkeergebruikers (fietsers en voetgangers) op het onderliggende wegennet. Smalle onderdoorgangen kunnen gevoelens van onveiligheid oproepen. Het effect wordt daarom bepaald door het aantal onderdoorgangen waar gevolgen optreden en de mate van verslechtering (of verbetering) van de sociale veiligheid.

Tijdelijke effecten

Aanvullend op de milieueffecten zijn op basis van expert judgement onderzocht welke tijdelijke effecten zich tijdens de realisatiefase voordoen, voor de verschillende varianten. In relatie tot sociale en ruimtelijke aspecten gaat dit om omgevingshinder en effecten op verbindingen en grondverzet. Deze laatste is per variant en per deelgebied beoordeeld (zie de paragrafen per deelgebied). De effecten op omgevingshinder en verbindingen zijn in zijn algemeenheid beoordeeld, zie paragraaf 11.1.3.

De basis om de tijdelijke effecten te kunnen bepalen is de bouwfaserings. De wijze van bouwen zorgt er immers voor of er sprake is van veel of weinig hinder. Gezien het project zich in de MER-fase bevindt, is per variant op een hoog abstractieniveau een bouwfaserings opgesteld. Deze is in een expert sessie met specialisten gedeeld, op basis waarvan diverse specialistische beoordelingen zijn uitgevoerd. Er is gebruik gemaakt van de zevenpuntsbeoordelingsschaal zoals beschreven in paragraaf 11.1.3.

Van alle varianten is per deelgebied een beknopte omschrijving gegeven van de bouwfaserings. Op basis hiervan is onderzocht of er extra tijdelijke effecten optreden. Deze beknopte omschrijving is te vinden in het rapport Alternatieven en Varianten (deel B van het MER).

11.1.3 Beoordelingsschaal

De effecten worden weergegeven aan de hand van cijfers en/of scores. Voor wat betreft de scores wordt de volgende scoringsmethodiek gehanteerd (zevenpuntschaal):

Tabel 11-7 Beoordelingskader effecten, niveau deelgebieden, sociale en ruimtelijke aspecten

Score	Omschrijving
+++	Zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

11.2 Effecten N279 Veghel-Asten

In Tabel 11-8 is de beoordeling van de effecten van de N279 Veghel-Asten als geheel op het sociale en ruimtelijke aspecten samengevat. Na de tabel zijn de effecten toegelicht.

Voor de beoordeling van de alternatieven voor de N279 als geheel is gebruik gemaakt van de effectbeoordeling van de tracéalternatieven op deelgebied niveau (zie paragraaf 11.3). Zo is bijvoorbeeld in alternatief 1 sprake van optimalisatie van de bestaande N279 tussen Veghel en Asten. Op deelgebied niveau zijn daartoe de effecten van de tracéalternatieven 1A, 2A, 3A, 4A en 5A in beeld gebracht. In alternatief 2 is sprake van een omleiding Veghel en vervolgens tot Asten sprake van optimalisatie. Hiervoor is rekening gehouden met effecten van de tracéalternatieven 1B, 2A, 3A, 4A en 5A, et cetera.

Tabel 11-8 Effectbeoordeling N279 als geheel, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Referentie	1	2	3	4
Visueel	Visuele hinder	0	-	--	--	---
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	(16)	(26)	(24)	(34)
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	-	--	-	--
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0	--	-	--
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	+	+	+
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	(7)	(7)	(7)	(7)
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	(45)	(55)	(43)	(53)
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	--	--	--
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	-	-	-
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0	0	0

1: Optimalisatie bestaand tracé N279 Veghel-Asten

2: Optimalisatie bestaand tracé N279 met een omleiding bij Veghel

3: Optimalisatie bestaand tracé N279 met een omleiding bij Helmond

4: Optimalisatie bestaand tracé N279 met een omleiding bij Veghel en een omleiding bij Helmond

Visueel

Visuele hinder

Alternatief 1 leidt relatief gezien tot de minste visuele hinder ten opzichte van de referentiesituatie, omdat dit alternatief geen uitbreiding van het tracé is, maar enkel optimalisatie omvat. De afstand tot bebouwing neemt af door de aanleg van 2x2 rijstroken in plaats van 2x1. Echter, het effect op visuele hinder is relatief klein door de aan te leggen hoge geluidschermen. Daarnaast worden gelijkvloerse aansluitingen vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen. Dit leidt tot een licht negatieve (-) visuele verstoring. Afhankelijk van de aanvullende maatregelen in deze optimalisatie, bijvoorbeeld een houtwal of struweel, kan visuele hinder verminderen of verergeren.

Alternatief 4 leidt tot de grootste visuele hinder, omdat zowel bij Veghel als bij Helmond een extra tracé aangelegd wordt (omleidingen Veghel en Helmond). De afstand tot (verspreide) bebouwing wordt in deze gebieden verkleind en het tracé wordt daarmee voor een groter aantal woningen zichtbaar. Daarnaast leidt het aanpassen van gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen tot ongelijkvloerse oplossingen tot vergroting van visuele hinder. Het effect wordt als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Alternatief 2 en 3 omvatten beide één omleiding, respectievelijk bij Veghel en Helmond. De ongelijkvloerse aansluitingen en de vergrote zichtbaarheid van het tracé door de omleiding zorgt voor een negatief (-) effect op visuele hinder.

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Alternatief 1 leidt relatief tot het kleinste aantal gedwongen vertrekken (16). Volgens de gehanteerde klassegrenzen wordt dit alternatief derhalve als licht negatief (-) beoordeeld.

De alternatieven 2 en 3 leiden tot een negatief (-) effect op gedwongen vertrek. Respectievelijk dienen er 26 en 24 woningen en/of bedrijven geamoveerd te worden. Volgens de gehanteerde klassegrenzen worden deze alternatieven als negatief (-) beoordeeld.

Alternatief 4 resulteert in 34 te amoveren woningen en/of bedrijven. Dit is volgens de gehanteerde klassegrenzen als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

Optimalisatie van het huidige tracé (alternatief 1) leidt tot een licht negatief (-) effect op de bereikbaarheid stads/dorpskernen. Dit wordt veroorzaakt door het afsluiten van een aantal aansluitingen, namelijk de Morgenstraat, Sluisweg, Waterleliesingel en Coendersberglaan.

Voor de omleiding Veghel (onderdeel van alternatief 2 en 4) geldt dat een aantal doorgaande routes (doorsneden worden en dus vervallen als verbinding, door het nieuwe tracé van de N279. Dit gaat onder andere om de Valstraat, de Hemel en het Helligt. Het doorsnijden van deze doorgaande routes leidt tot een negatief (-) effect op de bereikbaarheid van Veghel, alsmede voor Zijtaart, Doornhoek en overige delen/wijken van Veghel.

De omleiding bij Helmond (onderdeel van alternatief 3 en 4) leidt tot een licht negatief (-) effect op de bereikbaarheid. Het nieuwe tracé gaat door landelijk gebied, waarbij een aantal kruisingen wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Scheepstal.

Het alternatief met een omleiding bij Veghel en Helmond (Alternatief 4) leidt tot een negatief (-) effect op de bereikbaarheid, omdat bij beide omleidingen, respectievelijk Veghel en Helmond, doorgaande wegen afgesloten worden en vervangen worden door een kleiner aantal ongelijkvloerse aansluitingen. Dit zorgt voor een langere reistijd naar overige delen/wijken of naar de dorps-/stadskernen.

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

Optimalisatie van de N279 (alternatief 1) heeft geen effect op doorsnijdingen op het stedelijk afwegingsniveau omdat de locatie van het tracé niet verandert (m.u.v. enkele aansluitingen). Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatieven 2, 3 en 4 leiden tot een afname van verkeer door de kernen Veghel en Helmond. Hierdoor wordt de N279 een minder harde barrière in deze kernen. De effecten van deze varianten worden daarom als licht positief (+) beoordeeld.

Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen

Het ruimtebeslag op de ontwikkellocaties van wonen en werken is in alle alternatieven gelijk, namelijk 7 ha. Deze ontwikkellocaties liggen met name in Bemmer en het BZOB Bos. Volgens de gehanteerde klassegrenzen komt dit overeen met een licht negatief (-) effect.

Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

In het studiegebied zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland in relatie tot verstedelijking. Het ruimtebeslag op zoekgebieden verstedelijking is voor alternatief 3 het laagst, namelijk 43 ha. Dit komt overeen met een negatief (-) effect volgens de gehanteerde klassegrenzen. Alternatief 1 leidt eveneens tot een negatief (-) effect met een ruimtebeslag van 45 ha. Dit ligt met name rondom de Morgenstraat bij Keldonk, bij Bemmer, rondom de Waterleliesingel in Helmond en bij Kloostereind.

Voor de alternatieven 2 en 4 geldt dat het ruimtebeslag hoger ligt, met respectievelijk 55 ha en 53 ha. Beide alternatieven worden zeer negatief (- -) beoordeeld. Voor de omleidingen geldt dat met name het zoekgebieden verstedelijking bij het te ontwikkelen Foodpark Veghel extra geraakt wordt ten opzichte van de alternatieven zonder omleiding Veghel.

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

Het effect op sociale relaties wordt voor optimalisatie van de N279 als neutraal (0) beoordeeld. Voor de alternatieven 2, 3 en 4 leidt de aanleg van de omleidingen Veghel en Helmond tot een licht negatieve (-) beïnvloeding van sociale relaties omdat de reistijd voor langzaam verkeer naar nabijgelegen woningen toeneemt. Beiden omleidingen Veghel en Helmond zorgen voor doorsnijdingen van doorgaande routes voor langzaam verkeer. Dit leidt in enkele gevallen tot omreizen, om elders de N279 te kruisen.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

Alternatief 1 leidt niet tot beïnvloeding van sociale contacten door de sloop van woningen. Er worden geen bebouwingslinten doorsneden. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Voor de alternatieven 2, 3 en 4 leidt de sloop van woningen tot een licht negatieve (-) beïnvloeding van sociale contacten, omdat er relatief weinig bebouwingslinten doorbroken worden door de sloop van woningen. Dit betekent dat (bedrijfs)verplaatsing mogelijk moet zijn in de omgeving. Het beoordelingscriterium is als licht negatief beoordeeld, omdat bij de omleidingen Veghel en Helmond op een aantal plekken bebouwingslinten doorbroken worden. Dit geldt met name tussen Zijtaart en Doornhoek voor de omleiding Veghel en tussen Wolfspuiten en Scheepstal voor de omleiding Helmond.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

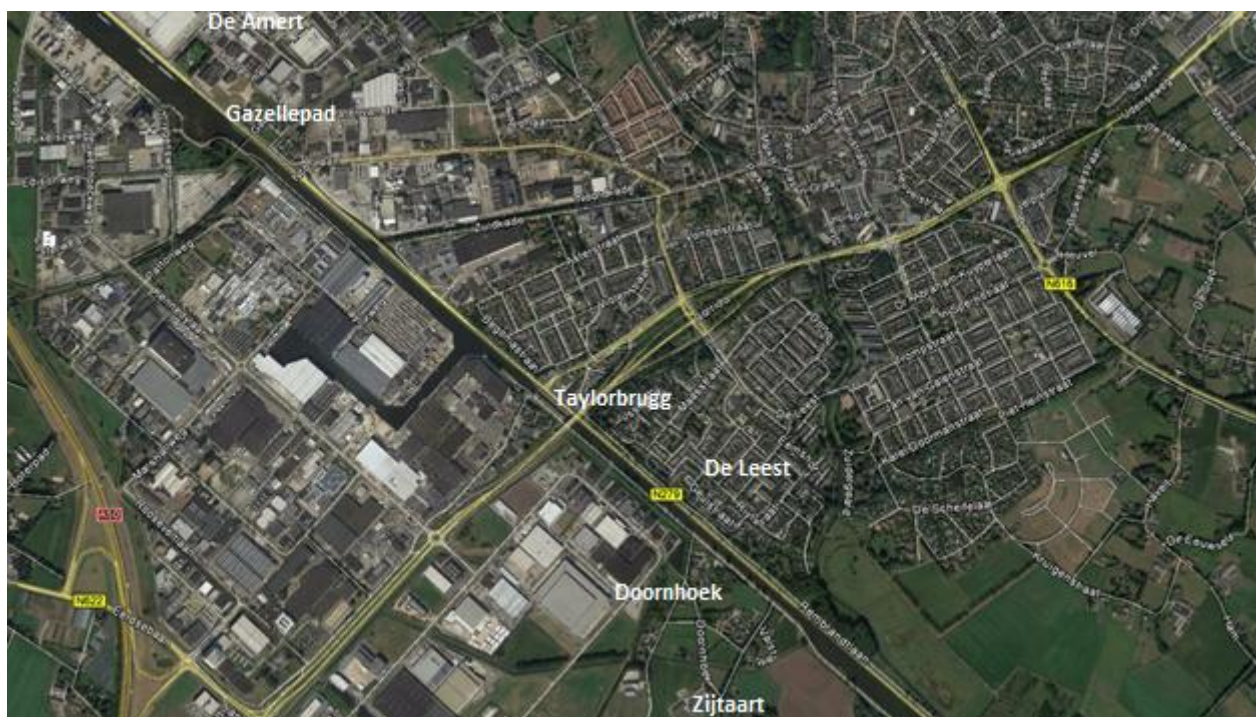
Voor alle alternatieven (1, 2, 3 en 4) geldt dat de sociale veiligheid niet afneemt. Het effect is daarom als neutraal (0) beoordeeld.

11.3 Effecten per deelgebied

11.3.1 Veghel

11.3.1.1 Referentiesituatie

De huidige N279 loopt in deelgebied Veghel langs bedrijventerreinen De Amert aan de noordoostzijde en bedrijventerrein De Dubbelen aan de zuidwestzijde. De meeste bedrijvigheid in Veghel ligt in dit deelgebied aan de Zuid-Willemsvaart. Aan de haven van Veghel liggen vooral (voormalige) bedrijfsgebouwen en bijbehorende woningen. De Zuid-Willemsvaart en de N279 kunnen in de huidige situatie per fiets overgestoken worden bij de fietsbrug van het Gazellepad. Ten zuiden van het Gazellepad ligt de Taylorbrug. De Taylorbrug verbindt Oost en West Veghel via de Corridor over de N279. De N279 ligt hier ingeklemd tussen enkele woonhuizen en de Zuid-Willemsvaart.



Afbeelding 11-1 Veghel, huidige situatie. Bron: Google Earth 2016

Aan de zuidoostelijke zijde van de N279 ligt woonwijk De Leest. De N279 ligt tevens direct langs buurtschap Doornhoek en woonhuizen in Veghel aan de noordoostzijde, en op circa 1 km noordoostelijk van de woonkern Zijtaart. Zijtaart is met Doornhoek verbonden via de Pastoor Clercxstraat. Het westen van Zijtaart is via de Corsica verbonden met West Veghel. De Corridor, Rembrandtlaan en Taylorbrug is de belangrijkste Oost-West verbinding in Veghel.

Het gebied rondom Zijtaart en Doornhoek, en ten Zuidoosten van Veghel kenmerkt zich door een half-open structuur met verspreid liggende landbouwbedrijven.

11.3.1.2 Effectbeschrijving

In Tabel 11-9 is de beoordeling van de effecten van de tracéalternatieven voor het deelgebied Veghel samengevat. In Tabel 11-10 is vervolgens de beoordeling van de effecten van de varianten die binnen deze alternatieven zijn onderscheiden opgenomen.

Na de tabellen volgt per criterium een toelichting op de effecten van de tracéalternatieven 1A, 1B-brug en 1B-tunnel. Daarbij is ook ingegaan op de effecten van de onderzochte (lokale) varianten voor de aansluiting Taylorbrug in alternatief 1A en voor de kruising Zuid-Willemsvaart, aansluiting Corsica en een (halve) omleiding van alternatief 1B.

Tabel 11-9 Effectbeoordeling tracéalternatieven deelgebied Veghel, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Referentie	1A Optimalisatie N279	1B Omleiding
Visueel	Visuele hinder	0	-	---
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	0	---
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	0	--
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0	--
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	+
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden	0	0	--

Deelaspect	Criterium	Referentie	1A Optimalisatie N279	1B Omleiding
	van de kernen			
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	-	--
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	--
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	-
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0

Tabel 11-10 Effectbeoordeling varianten deelgebied Veghel, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Ref.	Taylorbrug		Zuid-Willemsvaart		Aansluiting Corsica		(halve) Omleiding	
			1A-a1	1A-a2	1B-b1 brug	1B-b2 tunnel	1B-c1	1B-c2	1B-d1	1B-d2
Visueel	Visuele hinder	0	0	-	---	--	---	--	---	--
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	0 (0)	- (2)	-- (4)	- (1)	-- (4)	- (2)	--- (12)	- (4)
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	0	0	--	--	--	--	--	-
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0	0	--	--	--	--	--	-
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	0	+	+	+	+	+	-
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	- (6)	- (9)	-- (20)	-- (20)	0 (0)	-- (18)	-- (20)	- (5)
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	0	--	--	-	0	--	0
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Visueel

Visuele hinder

Alternatief 1A

Optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 leidt tot een licht negatief (-) effect op visuele hinder, vanwege de ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen en kleinere afstand tot bebouwing. Dit geldt met name voor het tracé dat opgewaardeerd wordt tot 2x2 rijstroken; tussen de A50 en de Rembrandtlaan (met name bij de Maxwell Taylorbrug).

Varianten aansluiting Taylorbrug (1A-a1 en 1A-a2)

Voor variant 1A-a1 geldt dat er geen verandering in de visuele hinder is ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld. Bij variant 1A-a2 wordt de aansluiting op de Taylorbrug ongelijkvloers, dit zorgt voor een licht negatief (-) effect op visuele hinder voor omwonenden.

Alternatief 1B

Voor de varianten 1B (omleiding Veghel) geldt dat er een nieuw tracé is voorzien. In alle gevallen leidt dit tot visuele hinder, omdat de afstand tot bebouwing afneemt en het aantal ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen toeneemt. Waarbij de omleiding met een brug over de Zuid-Willemsvaart leidt tot een zeer negatief (- -) effect op visuele hinder.

Varianten kruising Zuid-Willemsvaart (1B-b1 brug en 1B-b2 tunnel) en varianten aansluiting Corsica (1B-c1 en 1B-c2)

Variant 1B-b2 (tunnel) met de N279 verdiept bij Zijtaart en de variant 1B-c2 met een aansluiting naar de Corsica op maaiveld (en N279 verdiept) worden als negatief (-) beoordeeld.

De varianten met een brug over de Zuid-Willemsvaart (1B-b1) en waarbij de aansluiting Corsica verhoogd wordt aangelegd (1B-c1) leiden tot meer visuele hinder dan varianten 1B-b2 en 1B-c2 en worden derhalve als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Varianten hele versus halve omleiding Veghel (1B-d1 en 1B-d2)

De volledige omleiding bij Veghel met een nieuwe aansluiting op de A50 (1B-d1) leidt tot een zeer negatief (- -) visueel effect. De halve omleiding via de Corsica met de al bestaande aansluiting op de A50 (1B-d2) leidt tot een negatief (-) effect omdat dit met minder ruimtebeslag gepaard gaat dan variant 1B-d1.

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Alternatief 1A

Optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 leidt tot een neutraal (0) effect op gedwongen vertrek, volgens de gehanteerde klassegrenzen. Er dienen geen woningen en/of bedrijven geamoveerd te worden.

Varianten aansluiting Taylorbrug (1A-a1 en 1A-a2)

Variant 1A-a1 is als neutraal (0) beoordeeld, omdat er geen woningen en/of bedrijven geamoveerd dienen te worden. Variant 1A-a2 wordt als licht negatief (-) beoordeeld volgens de gehanteerde klassegrenzen. Er dienen twee bedrijven geamoveerd te worden bij de Maxwell Taylorbrug.

Alternatief 1B

Voor de varianten 1B (omleiding Veghel) geldt dat er een nieuw tracé is voorzien. In alle gevallen leidt dit tot gedwongen vertrek van woningen en/of bedrijven. Het alternatief 1B leidt tot twaalf te amoveren woningen en/of bedrijven. Het effect op alternatief 1B is derhalve als zeer negatief (- -) beoordeeld volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Varianten kruising Zuid-Willemsvaart (1B-b1 brug en 1B-b2 tunnel)

De tunnelvariant bij de Zuid-Willemsvaart (1B-b2) leidt tot een te amoveren woning, terwijl de brugvariant (1B-b1) tot vier te amoveren panden leidt, waarvan drie woningen en één agrarisch bedrijf. De tunnelvariant (1B-b2) is hiermee als licht negatief (-) beoordeeld en de brugvariant is als negatief (-) beoordeeld, volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Varianten aansluiting Corsica (1B-c1 en 1B-c2)

Bij een aansluiting met de Corsica met hoge toe- en afritten (1B-c1) moeten meer woningen geamoveerd worden dan bij de aansluitvariant waar de N279 bij de Corsica verdiept ligt (1B-c2). Het aantal te amoveren woningen is respectievelijk vier en twee. Variant 1B-c1 is beoordeeld als negatief (-) en variant 1B-c2 is beoordeeld als licht negatief (-) volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Varianten hele versus halve omleiding Veghel (1B-d1 en 1B-d2)

De gehele omleiding (1B-d1) leidt tot een sterk negatief (- -) effect op het criterium gedwongen vertrek, volgens de gehanteerde klassegrenzen. Een totaal aan 12 panden dient geamoveerd te worden,

waarvan 10 woningen en twee bedrijven. De halve omleiding (1B-d2) leidt tot een licht negatief (-) effect met een totaal aan vier te amoveren panden waarvan drie woningen en één bedrijf.

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

Alternatief 1A

Optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 leidt niet tot een effect op barrièrewerking. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Varianten aansluiting Taylorbrug (1A-a1 en 1A-a2)

Varianten 1A-a1 en 1A-a2 hebben geen effect op de bereikbaarheid van kern Veghel en/of wijken en zijn derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatief 1B

Voor de 1B-varianten, de omleiding Veghel, geldt dat het nieuwe tracé van de N279 een aantal al bestaande verbindingen doorsnijdt en afsluit. Dit gaat om de Valstraat, de Hemel en het Helligt. Dit leidt in alle gevallen tot een negatief (-) effect.

Varianten kruising Zuid-Willemsvaart (1B-b1 brug en 1B-b2 tunnel)

Er is geen onderscheid in de effectbeoordeling tussen de brug- en tunnelvariant over de Zuid-Willemsvaart. Beide varianten leiden tot een negatief (-) effect op de bereikbaarheid van de omgeving omdat bestaande verbindingen doorsneden en afgesloten worden.

Varianten aansluiting Corsica (1B-c1 en 1B-c2)

Er is geen onderscheid in de effectbeoordeling tussen de varianten met de aansluiting Corsica. Beide varianten leiden tot een negatief (-) effect op de bereikbaarheid van de omgeving omdat de bestaande verbindingen de Valstraat, de Hemel en het Helligt doorsneden worden door het nieuwe tracé van de N279.

Varianten hele versus halve omleiding Veghel (1B-d1 en 1B-d2)

In het geval van de halve omleiding leidt dit tot een licht negatief (-) effect, omdat er hier minder verbindingen doorsneden worden dan bij de gehele omleiding. De Valstraat en de Hemel wordt nog steeds doorsneden, maar de Helligt niet bij de halve omleiding.

In het ontwerp van de gehele omleiding zijn drie nieuwe viaducten voorzien waarmee het verkeer de N279 kan kruisen, namelijk bij de Biezendijk, bij de Corsica en de Pastoor Clerxstraat. Echter, voor de gehele omleiding geldt dat de N279 nog steeds een barrière vormt in de omgeving en derhalve als negatief (-) beoordeeld wordt vanwege de afsluiting van bovengenoemde drie verbindingen.

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

Alternatief 1A

Optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 leidt niet tot een effect op doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Varianten aansluiting Taylorbrug (1A-a1 en 1A-a2)

Varianten 1A-a1 en 1A-a2 zijn niet onderscheidend en hebben beide geen effect op de doorsnijding van Veghel. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatief 1B

De varianten onder 1B leiden tot een afname van verkeer door de kern Veghel. Hierdoor wordt de N279 een minder harde barrière in Veghel. De effecten van deze varianten worden daarom als licht positief (+) beoordeeld.

Varianten kruising Zuid-Willemsvaart (1B-b1 brug en 1B-b2 tunnel)

Er is geen onderscheid tussen de varianten van de kruising met de Zuid-Willemsvaart. Beide varianten leiden tot een licht positief (+) effect op doorsnijding stedelijk afwegingsniveau door de afname van verkeer door de kern Veghel.

Varianten aansluiting Corsica (1B-c1 en 1B-c2)

Er is geen onderscheid tussen de varianten van aansluiting Corsica. Beide varianten leiden tot een licht positief (+) effect op doorsnijding stedelijk afwegingsniveau door de afname van verkeer door de kern Veghel.

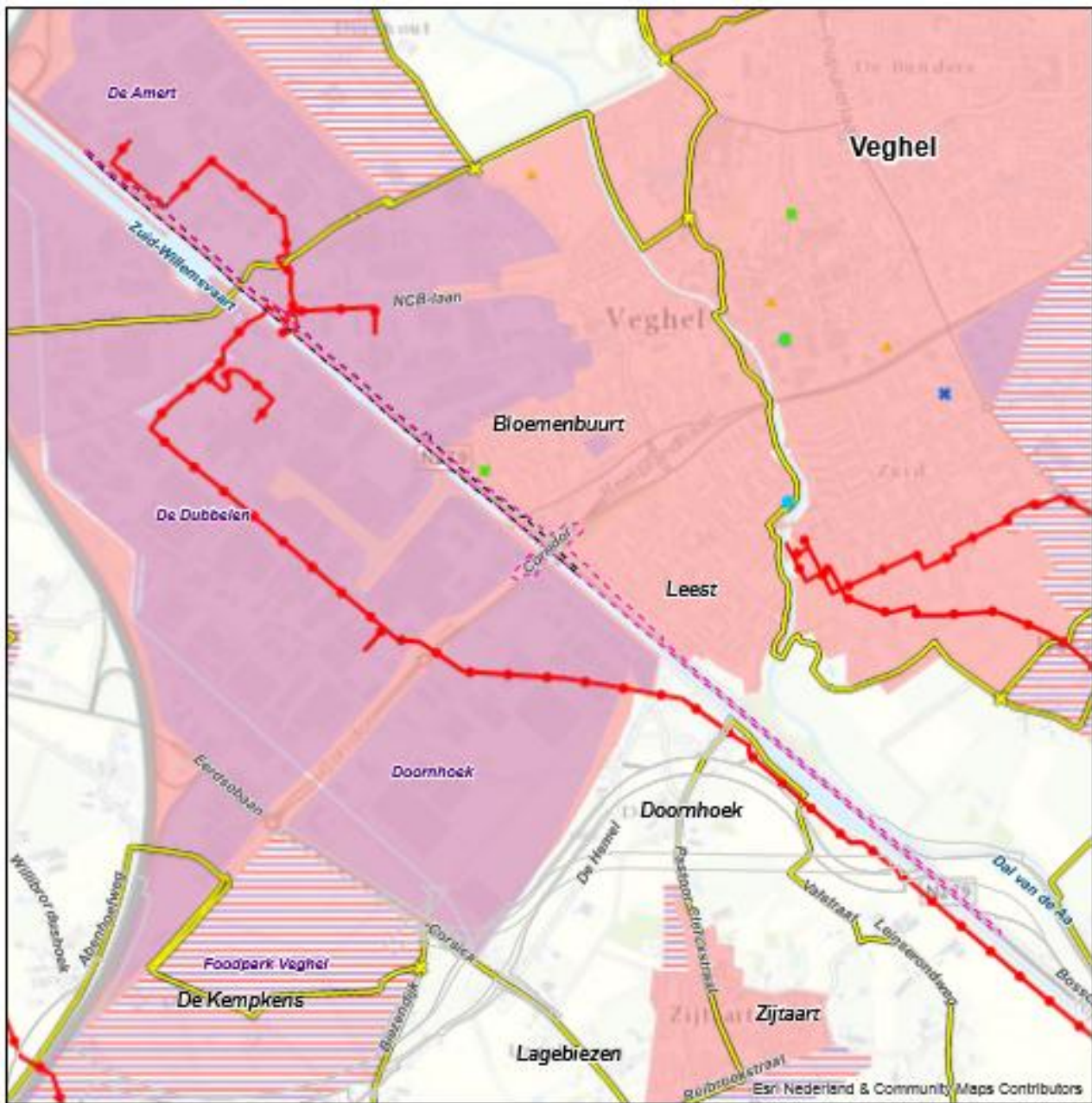
Varianten hele versus halve omleiding Veghel (1B-d1 en 1B-d2)

De halve omleiding (variant 1B-d2) zorgt voor een toename van verkeer via de Corsica en over de bedrijventerreinen in Veghel West. Dit leidt tot een licht negatief (-) effect op de doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau. Dit geldt niet voor de hele omleiding (1B-d1). De hele omleiding leidt tot een licht positief (+) effect op doorsnijding stedelijk afwegingsniveau door de afname van verkeer door de kern Veghel.

Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

Alternatief 1A

In het studiegebied zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland in relatie tot verstedelijking, waaronder Foodpark Veghel (zie Afbeelding 11-2). Voor varianten 1A-a1 en 1A-a2 geldt dat het ruimtebeslag voor zoekgebieden verstedelijking minimaal is, respectievelijk 6 en 9 ha. Het effect is daarom, volgens de gehanteerde klassegrenzen, op licht negatief (-) beoordeeld.



Deelgebied 1A Veghel

Legenda

Wonen en werken

- Steden en kernen
- Bedrijventerreinen
- Zoekgebied verstedelijking

Recreatie

- Dagrecreatie
- Verblijfsrecreatie
- Buitensport
- Zwemwater en zwemplassen
- Fietsrouten netwerk knooppunt
- Fietsrouten netwerk

Kabels en leidingen

- Leding Gasunie

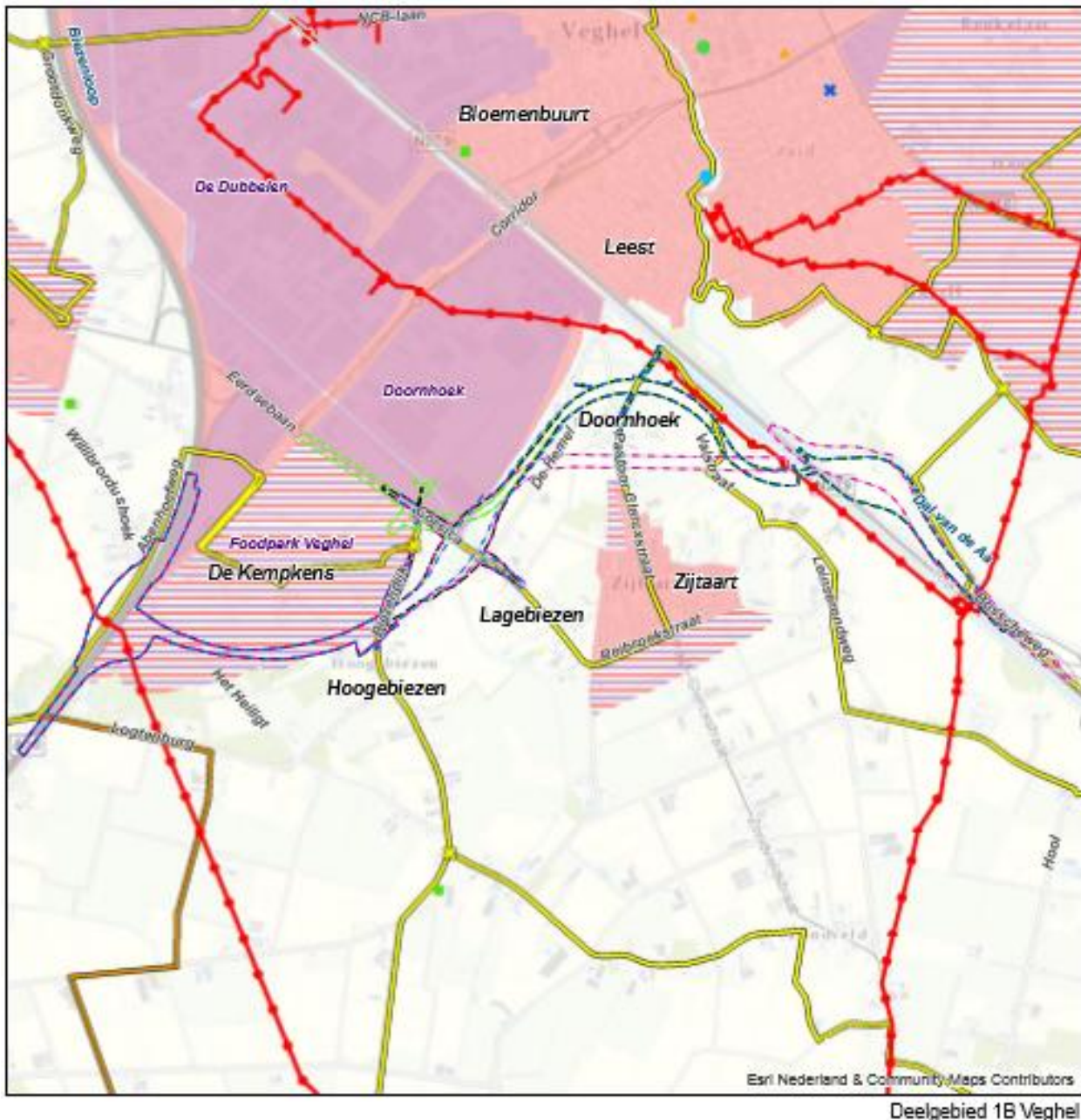
Varianten

- 1A-a1
- 1A-a2

Afbeelding 11-2 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 1A, deelgebied Veghel

Alternatief 1B

Voor de varianten met de omleiding Veghel, varianten 1B, geldt dat het ruimtebeslag op de zoekgebieden verstedelijking negatief (-) is volgens de gehanteerde klassiegrenzen. De varianten met de kruising met de Zuid-Willemsvaart en de varianten bij de aansluiting Corsica zijn niet onderscheidend. In alle gevallen wordt een negatief (-) effect veroorzaakt, volgens de gehanteerde klassiegrenzen. Zie Afbeelding 11-3 voor de zoekgebieden verstedelijking in Veghel. Te zien is dat deze met name rondom Foodpark Veghel liggen.



Legenda

Wonen en werken

- Steden en kernen
- Bedrijventerreinen
- Zoekgebied verstedelijking

Recreatie

- Diagerecreatie
- Verblijfsrecreatie
- Buitensport
- Zwemwater en zwemplassen
- Fietsroutenetwerk knooppunt
- Fietsroutenetwerk
- Ruiterroutes

Kabels en leidingen

- Leiding Gasunie

Varianten

- 1B-b1-c1-d1
- 1B-b2-c1-d1
- 1B-b1-c2-d1
- 1B-b1-d2

Afbeelding 11-3 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 1B, deelgebied Veghel

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

Alternatief 1A

Bij de varianten 1A-a1 en 1A-a2 is het tracé gelijk aan de referentiesituatie. Het effect op sociale relaties is daarom voor deze varianten als neutraal (0) beoordeeld. De varianten bij de aansluiting Taylorbrug zijn niet onderscheidend.

Alternatief 1B

Bij varianten 1B worden in alle varianten doorgaande wegen tussen Zijtaart en Doornhoek afgesloten: de Valstraat, de Hemel en het Helligt. De belangrijkste verbindingen, de Pastoor Clercxstraat en de Corsica, blijven bestaan. Echter, het nieuwe tracé leidt tot omreizen voor langzaam verkeer en daarmee een toename aan reistijd. Het effect op sociale relaties wordt derhalve als negatief (-) beoordeeld.

Varianten kruising Zuid-Willemsvaart (1B-b1 brug en 1B-b2 tunnel)

Voor variant 1B-b1 geldt dat vijf wegen afgesloten worden en voor variant 1B-b2 geldt dat drie wegen afgesloten worden. Het effect op sociale relaties wordt voor deze varianten derhalve als negatief (-) beoordeeld. In beide varianten wordt de Pastoor Clercxstraat middels een nieuw viaduct behouden als doorgaande route tussen Zijtaart en Doornhoek.

Varianten aansluiting Corsica (1B-c1 en 1B-c2)

Voor de varianten 1B-c1 en 1B-c2 geldt dat variant 1B-c1 leidt tot afsluiting van de verbinding tussen de Hemel en Lage Biezen. Dit leidt tot een licht negatief (-) effect op sociale relaties. Variant 1B-c2 leidt niet tot afsluitingen en wordt dus als neutraal (0) beoordeeld.

Varianten hele versus halve omleiding Veghel (1B-d1 en 1B-d2)

De gehele omleiding en aansluiting op de A50 (variant 1B-d1) leidt tot afsluiting van vier wegen en wordt derhalve als negatief (-) beoordeeld. De halve omleiding (variant 1B-d2) leidt niet tot effecten op sociale relaties en wordt als neutraal (0) beoordeeld.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

Alternatief 1A

Bij de optimalisatie van de N279 (varianten 1A) worden sociale contacten niet beïnvloed door de sloop van woningen. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld. De varianten bij de aansluiting met de Taylorbrug zijn niet onderscheidend.

Alternatief 1B

Bij de varianten van de omleiding Veghel (varianten 1B) worden sociale contacten licht negatief (-) beïnvloed door de sloop van woningen. Er worden geen bebouwingslinten en kleinere kernen aangetast. De verschillende varianten bij de kruising met de Zuid-Willemsvaart en de varianten bij de aansluiting Corsica zijn niet onderscheidend.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

Alternatief 1A

Voor de varianten 1A-a1 en 1A-a2 geldt dat de huidige fietsbrug van het Gazellepad blijft bestaan en dus ongewijzigd is ten opzichte van de referentiesituatie, derhalve beoordeeld als neutraal (0). De varianten bij de aansluiting met de Taylorbrug zijn niet onderscheidend, omdat deze niet leiden tot een wijziging in sociale veiligheid.

Alternatief 1B

De varianten 1B doorsnijden een aantal fietsroutes. Echter, de sociale veiligheid verandert niet, omdat het niet leidt tot een toename of afname aan fietstunnels. Het effect voor alternatief 1B wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld. De tunnel- en brugvariant zijn niet onderscheidend.

Varianten kruising Zuid-Willemsvaart (1B-b1 brug en 1B-b2 tunnel)

Bij zowel alternatief 1B-b1 als 1B-b2 blijft de Pastor Clercxstraat behouden middels een ongelijkvloerse kruising. De Pastor Clercxstraat gaat met een brug over de N279 heen. Dit heeft geen effect op de sociale veiligheid (geen fietstunnel) en wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld voor beide varianten.

Varianten aansluiting Corsica (1B-c1 en 1B-c2)

De fietsroute bij de Corsica blijft intact door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising met de N279 (de Corsica gaat ofwel boven het maaiveld over de N279 heen, variant 1B-c1, ofwel op maaiveldniveau over de N279 heen, variant 1B-c2). Beide varianten leiden niet tot een effect op sociale veiligheid en worden derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Varianten hele versus halve omleiding Veghel (1B-d1 en 1B-d2)

Bij de volledige omleiding is een extra doorsnijding met het provinciale fietsroutenetwerk, namelijk de Biezendijk. Deze fietsroute kruist via een ongelijkvloerse kruising de N279 (fietsbrug). Dit leidt echter niet tot een verandering in sociale veiligheid. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld. De halve omleiding leidt ook niet tot een effect op sociale veiligheid en wordt derhalve eveneens als neutraal (0) beoordeeld.

11.3.1.3 Tijdelijke effecten

In Tabel 11-11 is de effectbeoordeling van de tijdelijke effecten tijdens de realisatiefase van deelgebied Veghel samengevat. Na de tabel wordt een uitleg gegeven van de beoordeling.

Tabel 11-11 Effectbeoordeling tijdelijke effecten deelgebied Veghel, sociale en ruimtelijke aspecten

Criterium	Ref.	Taylorbrug		Zuid-Willemsvaart		Aansluiting Corsica		(halve) Omleiding	
		1A-a1	1A-a2	1B-b1 brug	1B-b2 tunnel	1B-c1	1B-c2	1B-d1	1B-d2
Grondverzet	0	-	-	-	-	-	-	-	-

Aan- en afvoer van grond zal zoveel mogelijk per schip plaatsvinden, de diverse kades in Veghel maken dit goed mogelijk. Desondanks is het onvermijdelijk dat er ook transport per vrachtwagen zal plaatsvinden met de bijhorende hinder (traag optrekkende vrachtwagens/stof/geluid) en scoren alle varianten licht negatief (-).

11.3.1.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Wel kan hinder verminderd worden door het aanleggen van landschappelijke elementen die de visuele hinder verminderen. Deze aanvullende mitigerende maatregelen ten behoeve van visuele hinder worden beschreven in hoofdstuk B.5 Landschap, Ruimtelijke kwaliteit en Cultuurhistorie.

De barrièrewerking door de N279 kan verminderd worden door een verdiepte ligging. Een bijkomend positief effect van een verdiepte ligging is een vermindering van de geluidbelasting. Mogelijke effecten op sociale veiligheid kunnen gemitigeerd worden door bredere onderdoorgangen, muziek in fietstunnels en extra verlichting.

Het aantal te amoveren woningen en/of bedrijven kan beperkt worden door het zoveel mogelijk volgen van de eigendomsgrenzen in nadere detaillering van het ontwerp, waardoor minder woningen en/of bedrijven geraakt worden.

11.3.1.5 Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd.

11.3.2 Keldonk

11.3.2.1 Referentiesituatie

Dit deel van de N279 ligt in het landelijke gebied westelijk van Keldonk en nabij het dal van de Aa. In de huidige situatie heeft Keldonk twee aansluitingen op de N279: de Morgenstraat en de Sluisweg. De Morgenstraat kruist gelijkvloers met de N279 en gaat met een brug over de Zuid-Willemsvaart naar Hool. De ophaalbrug is een visueel herkenningspunt aan de N279.

De Sluisweg sluit aan op de N279, bij de sluis ten zuiden van Keldonk. Er is hier geen brug, dus het oversteken van de Zuid-Willemsvaart is niet mogelijk.

11.3.2.2 Effectbeschrijving

In Tabel 11-11 en Tabel 11-12 is de beoordeling van de effecten voor het deelgebied Keldonk samengevat. Binnen alternatief 2A zijn drie varianten voor de aansluiting Keldonk onderzocht, deze varianten omvatten het volledige tracé van alternatief 2A. Na de tabellen zijn de effecten toegelicht. Tabel 11-12 Effectbeoordeling tracéalternatief deelgebied Keldonk, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Referentie	2A Optimalisatie N279
Visueel	Visuele hinder	0	--
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	--
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	-
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	--
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	-
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0

Tabel 11-13 Effectbeoordeling varianten deelgebied Keldonk, sociale en ruimtelijke aspecten¹

Deelaspect	Criterium	Referentie	Aansluiting Keldonk		
			2A-a1 Noord	2A-a2 Midden	2A-a3 Zuid
Visueel	Visuele hinder	0	-	--	-
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	(3)	(7)	(1)
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	-	-	-
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	-	-	-
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	0	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	-- (12)	-- (12)	- (4)
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	-	-	-
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	0	0
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0	0

Visueel

Visuele hinder

De aansluitingen op de Morgenstraat en Sluisweg vervallen. Dit leidt tot een afname in visuele hinder. Echter, er komt een nieuwe aansluiting voor terug, in Noord, Midden of Zuid van het deelgebied.

Deze aansluiting is ongelijkvloers en leidt dus tot visuele hinder. De aansluiting Midden ligt het dichtste bij woningen. De aansluiting Midden veroorzaakt dus de meeste visuele hinder. Het effect op visuele hinder is bij deze aansluiting als negatief (- -) beoordeeld. De aansluiting Noord en Zuid leiden tot een licht negatief (-) effect op visuele hinder, omdat daar relatief minder woningen in de buurt liggen.

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Voor varianten 2A-a1 geldt dat er drie woningen geamoveerd dienen te worden. Dit komt overeen met een licht negatief (-) effect, volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Het aantal te amoveren woningen en/of bedrijven is het hoogste bij variant 2A-a2 (Midden aansluiting op Keldonk). Er dienen zeven panden geamoveerd te worden waaronder een bedrijf. Het effect voor de Midden variant (2A-a2) is derhalve als negatief (- -) beoordeeld volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Voor de Midden aansluiting bij Keldonk (variant 2A-a3) geldt dat er een woning geamoveerd dient te worden. Dit leidt tot een licht negatief (-) effect volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

In dit deelgebied is sprake van het optimaliseren van het bestaande tracé van de N279. De aansluitingen bij de Morgenstraat en de Sluisweg vervallen. Er komt één aansluiting terug voor de vervallen aansluitingen bij de Morgenstraat en Sluisweg. Voor de bereikbaarheid van de andere kant van de Zuid-Willemsvaart kan dit

¹ Het ruimtebeslag betreft de volledige lengte van het alternatief 2A inclusief de variant voor de aansluiting Keldonk.

leiden tot een substantiële toename aan reistijd voor verkeer van Keldonk naar Hool en vice versa. Dit geldt voor alle varianten.

Voor de Aansluiting Noord geldt dat het verkeer vanuit de Morgenstraat dat naar Hool moet via de nieuwe brug over de Zuid-Willemsvaart circa 500 meter ten Zuiden van de huidige brug naar Hool moet rijden. Voor de aansluitingen Midden en Zuid geldt dat het verkeer via de nieuwe brug circa 300 meter ten Noorden van de huidige brug naar Hool moet rijden. Het effect is echter lokaal, en wordt daarom beoordeeld als licht negatief (-). De bereikbaarheid van het centrum van Keldonk vanuit de regio wordt hierdoor niet beïnvloed.

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

In dit deelgebied is sprake van het optimaliseren van het bestaande tracé van de N279. De doorsnijding van het stedelijk gebied verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie en wordt niet beïnvloed door de realisatie van de verschillende varianten in deelgebied Keldonk en wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

Er is geen ruimtebeslag voor concrete woon- en werkgebieden in dit deelgebied. Het effect van de verschillende varianten op ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Het ruimtebeslag van de zoekgebieden verstedelijking door de aanleg van een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting is voor de varianten 2A-a1 en 2A-a2 meer dan 10 ha (respectievelijk 11 ha en 12 ha). Het effect op de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving wordt derhalve, volgens de gehanteerde klassegrenzen, als negatief (-) beoordeeld. Voor variant 2A-a3 geldt dat ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving als licht negatief (-) beoordeeld wordt met een ruimtebeslag op de zoekgebieden verstedelijking van 4 ha. De locaties voor zoekgebieden verstedelijking zijn weergegeven in Afbeelding 11-4.



Legenda

Wonen en werken

- Steden en kernen
- Bedrijventerreinen
- Zoekgebied verstedelijking

Recreatie

- Verblifsrecreatie
- Buitensport
- Fietsrouten netwerk knooppunt
- Fietsrouten netwerk
- Ruiterroutes

Kabels en leidingen

- Leiding Gasunie

Varianten

- 2A_a1
- 2A_a2
- 2A_a3

Afbeelding 11-4 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 2A, deelgebied Keldonk

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

In alle varianten vervalt de Morgenstraat aansluiting, brug over de Zuid-Willemsvaart en de Sluisweg aansluiting. Hiervoor komt een nieuwe aansluiting in de plaats: Noord, Midden of Zuid. De reistijd tussen Keldonk en de woningen in het landelijk gebied aan de overzijde van de Zuid-Willemsvaart wordt verlengd. Derhalve wordt het effect op sociale relaties als licht negatief (-) beoordeeld.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

Er worden geen bebouwingslinten doorbroken. De beïnvloeding van sociale contacten door de sloop van woningen is daarmee voor alle varianten niet aan de orde. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

Er worden geen extra fietstunnels aangelegd ten opzichte van de referentiesituatie. Dit geldt voor alle varianten. Het effect op sociale veiligheid wordt daarom als neutraal (0) beoordeeld.

11.3.2.3 Tijdelijke effecten

In onderstaande tabel **Error! Reference source not found.** is de effectbeoordeling van de tijdelijke effecten tijdens de realisatiefase van deelgebied Keldonk samengevat. Na de tabel wordt een uitleg gegeven van de beoordeling.

Tabel 11-14 Effectbeoordeling tijdelijke effecten deelgebied Keldonk, sociale en ruimtelijke aspecten

Criterium	Referentie	Aansluiting Keldonk		
		2A-a1 Noord	2A-a2 Midden	2A-a3 Zuid
Grondverzet	0	-	- -	-

Er zijn ter hoogte van Keldonk geen bestaande kades beschikbaar om grond per schip aan- of af te voeren. Daarnaast is er tijdens de bouw van de verlegde N279 geen ruimte naast de huidige N279 voor vrachtverkeer om aan het water te laden en lossen. Hierdoor zal het merendeel van het grondwerk per vrachtwagen worden uitgevoerd wat leidt tot extra verkeersdruk op de N279 van zwaar bouwverkeer. Locatie Keldonk Midden (2A-a2) is gesitueerd op de huidige Morgenstraat, wat de ontsluiting is van Keldonk en in de nabijheid van woningen ligt. Daardoor scoort deze variant negatief (- -) (in verband met hinder voor omwonenden). De varianten Noord en Zuid scoren licht negatief (-), omdat deze in het vrije veld worden gebouwd en het vrachtverkeer alleen hinder oplevert op de N279.

11.3.2.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Wel kunnen er aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden. De visuele hinder bij bijvoorbeeld de aansluiting Midden (variant 2A-a2) kan verminderen door bijvoorbeeld het aanleggen van landschappelijke elementen. Deze aanvullende mitigerende maatregelen worden beschreven in hoofdstuk B.5 Landschap, Ruimtelijke kwaliteit en Cultuurhistorie.

Het aantal te amoveren woningen en/of bedrijven kan beperkt worden door het zoveel mogelijk volgen van de eigendomsgrenzen in nadere detaillering van het ontwerp. Ditzelfde geldt voor het ruimtebeslag op ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving. Dit ruimtebeslag kan verminderd worden door de grenzen van zoekgebieden verstedelijking zoveel mogelijk te volgen.

11.3.2.5 Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd.

11.3.3 Boerdonk – Beek en Donk

11.3.3.1 Referentiesituatie

In dit deelgebied ligt de N279 in het landelijke gebied ten oosten van Beek en Donk. In het noordelijke deel (ter hoogte van Boerdonk) loopt de N279 parallel aan de Zuid-Willemsvaart. Ter hoogte van Bemmer verlaat de N279 de Zuid-Willemsvaart en loopt met een zuidoostelijke bocht het landelijk gebied in. Deze rondweg rond Beek en Donk sluit naar het zuiden toe, ten zuiden van Aarle-Rixtel, aan op het nieuwe deel van de Zuid-Willemsvaart.

Bij Bemmer sluit de N279 via een rotonde aan op de Bosscheweg en Middenweg. De fietspaden hebben een eigen onderdoorgang. Bij de Gemertseweg is de N279 aangesloten via een grote rotonde die de N272 en N615 aansluit op de N279. De rotonde heeft een onderdoorgang voor fietsers. Ten zuiden van de rotonde bij de Gemertseweg zijn moderne grootschalige agrarische bedrijven aanwezig. Ten oosten van de N279, bij de Biezen, ligt een open gebied met hier en daar een boerderij.

11.3.3.2 Effectbeschrijving

In Tabel 11-13 en Tabel 11-14 is de beoordeling van de effecten voor het deelgebied Boerdonk – Beek en Donk samengevat. Binnen alternatief 3A zijn voor zowel de aansluiting Boerdonk als de Gemertseweg twee varianten onderzocht. Na de tabellen zijn de effecten toegelicht.

Tabel 11-15 Effectbeoordeling tracéalternatief deelgebied Boerdonk – Beek en Donk, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Referentie	3A Optimalisatie N279
Visueel	Visuele hinder	0	-
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	--
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	0
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	--
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	--
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	+

Tabel 11-16 Effectbeoordeling varianten deelgebied Boerdonk – Beek en Donk, sociale en ruimtelijke aspecten²

Deelaspect	Criterium	Referentie	Aansluiting Boerdonk		Aansluiting Gemertseweg	
			3A-a1	3A-a2	3A-b1	3A-b2
Visueel	Visuele hinder	0	-	0	-	-

² Het ruimtebeslag is per variant bepaald. Het tracéalternatief 3A betreft daarmee de optelsom van een a-variant en een b-variant.

Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	-- (6)	-- (6)	0 (0)	- (1)
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0	0	0	0
Ontwikkelingsmogelijkheid en omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	0	0	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	- (5)	- (4)	- (1)	- (1)
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	-- (14)	-- (13)	0 (0)	0 (0)
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	0	0	0
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	0	0	0
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	+	0	0	+

Visueel

Visuele hinder

De rotonde bij Boerdonk (Middenweg/Bosscheweg) wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Dit zorgt voor een lichte toename aan visuele hinder voor enkele woningen bij de Bemmerstraat en Middenweg, indien de aansluiting op de N279 hoog aangelegd wordt. Variant 3A-a1 leidt tot een licht negatief (-) effect op visuele hinder, vanwege de hoge aansluiting. Variant 3A-a2 leidt tot een neutraal (0) effect, omdat de N279 op maaiveld blijft en er geen aansluitingen hoog aangelegd worden.

De rotonde bij de Gemertseweg wordt ook vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting, waarbij ofwel de N279 hoog (3A-b1) is ofwel de aansluiting met de Gemertseweg hoog (3A-b2). Beide varianten leiden tot een licht negatief (-) effect op visuele hinder.

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij Boerdonk (3A-a1 en 3A-a2) moet een gelijk aantal woningen geamoveerd worden, namelijk zes. Volgens de gehanteerde klassegrenzen wordt het effect op gedwongen vertrek hierbij als negatief (-) beoordeeld.

Voor de Gemertseweg geldt dat variant 3A-b1 niet leidt tot te amoveren woningen. Deze variant wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld. Bij variant 3A-b2 dient een woning geamoveerd te worden. Dit komt volgens de gehanteerde klassegrenzen overeen met een licht negatief (-) effect op gedwongen vertrek.

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

De optimalisatie van de weg in dit wegvak leidt niet tot een verbetering of verslechtering van de bereikbaarheid van de kernen of wijken. Er vervallen geen aansluitingen of kruisingen. Het effect is daarom voor alle varianten als neutraal (0) beoordeeld.

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

De doorsnijding van het stedelijk gebied wordt niet beïnvloed door de realisatie van de verschillende varianten in deelgebied Boerdonk - Beek en Donk en wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

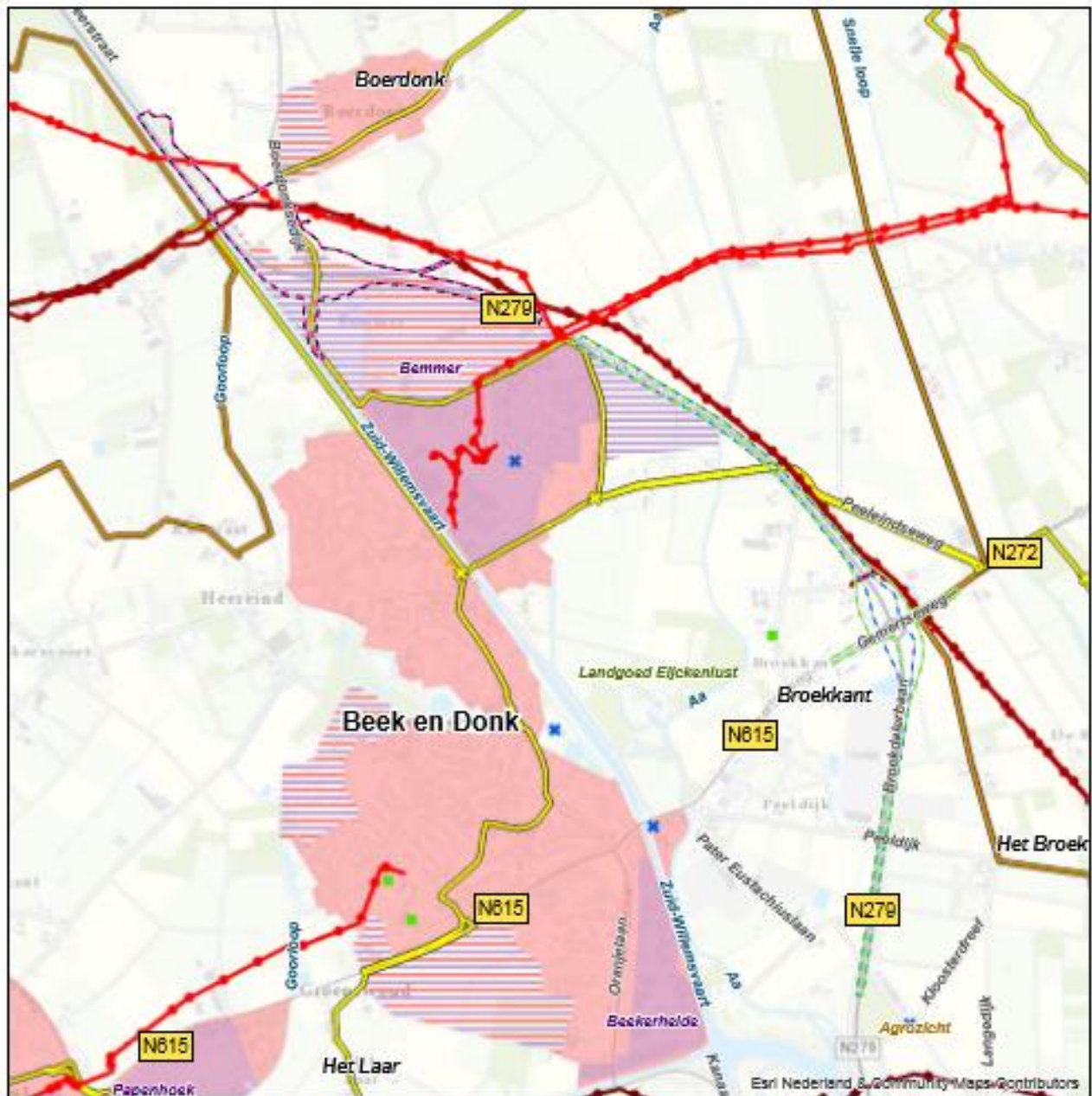
Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

De varianten behorende bij de optimalisatie van de N279 in dit deelgebied, leiden tot een relatief klein ruimtebeslag voor concrete woon- en werkgebieden (minder dan 10 ha). Zie Afbeelding 11-5 voor de locaties zoekgebieden verstedelijking en concrete woon- en werkgebieden.

De varianten 3A-a1 en 3A-a2 leiden tot een ruimtebeslag van respectievelijk 5 ha en 4 ha. De varianten 3A-b1 en 3A-b2 leiden beide tot 1 ha ruimtebeslag op aangewezen ontwikkellocaties voor woon- en werkgebieden. Voor alle varianten geldt daarom dat het effect op de ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen als licht negatief (-) beoordeeld is.

Het ruimtebeslag van de zoekgebieden verstedelijking door de aanleg van een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting is voor de varianten 3A-a1 en 3A-a2 meer dan 10 ha (respectievelijk 14 ha en 13 ha). Het effect op de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving wordt derhalve, volgens de gehanteerde klassegrenzen, voor deze varianten als negatief (- -) beoordeeld.

Voor varianten 3A-b1 en 3A-b2 geldt dat er geen ruimtebeslag op de zoekgebieden verstedelijking veroorzaakt wordt. Het effect is voor deze varianten derhalve als neutraal (0) beoordeeld.



Deelgebied 3 Boerdonk - Beek en Donk

Legenda

Wonen en werken

- Steden en kernen
- Bedrijventerreinen
- Zoekgebied verstedelijking
- Toekomstig werkgebied (MEROS)

Recreatie

- Dagrecreatie
- Verblijfsrecreatie
- Buitensport
- Fietsroutenetwerk knooppunt
- Fietsroutenetwerk
- Ruiterroutes

Kabels en leidingen

- Leiding Gasunie
- Rotterdam Rijn pijpleiding (olie)
- DPO-leiding (Defensie Pijpleiding Organisatie)

Varianten

- 3A_a1
- 3A_a2
- 3A_b1
- 3A_b2

Afbeelding 11-5 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 3A, deelgebied Boerdonk – Beek en Donk

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

Er worden geen aansluitingen opgeheven. De varianten verschillen wat betreft sociale relaties niet met de referentiesituatie. Het effect op langzaam verkeer (fietsen, wandelen) tussen bouwlinten is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

Er worden geen bouwlinten doorsneden door de optimalisatie van de N279. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

De fietstunnels bij de Middenweg/Bosscheweg en bij de Gemertseweg worden geïntegreerd in de ongelijkvloerse aansluitingen. Voor variant 3A-a1 geldt dat de aansluiting hoog aangelegd wordt.

Dit verbetert het gevoel van sociale veiligheid. Het effect is derhalve als licht positief (+) beoordeeld.

Voor variant 3A-a2 geldt dat de Middenweg/Bosscheweg onder de N279 doorgaat. De fietstunnel blijft, ondanks dat deze in de nieuwe situatie geïntegreerd is in de ongelijkvloerse kruising, bestaan. Het effect op sociale veiligheid wordt dus als neutraal (0) beoordeeld.

Voor variant 3A-b1 geldt dat de fietstunnel behouden blijft. De N279 gaat in deze situatie over de bestaande rotonde heen. Het effect op sociale veiligheid wordt als neutraal (0) beoordeeld. Voor variant 3A-b2 geldt dat de aansluiting hoog aangelegd wordt. Dit leidt tot een verbetering in sociale veiligheid. Het effect op sociale veiligheid wordt derhalve als licht positief (+) beoordeeld.

11.3.3.3 Tijdelijke effecten

In onderstaande tabel **Error! Reference source not found.** is de effectbeoordeling van de tijdelijke effecten tijdens de realisatiefase van deelgebied Boerdonk – Beek en Donk samengevat. Na de tabel wordt een uitleg gegeven van de beoordeling.

Tabel 11-17 Effectbeoordeling tijdelijke effecten deelgebied Boerdonk – Beek en Donk, sociale en ruimtelijke aspecten

Criterium	Referentie	Aansluiting Boerdonk		Aansluiting Gemertseweg	
		3A-a1	3A-a2	3A-b1	3A-b2
Grondverzet	0	--	--	--	--

De rotonde Gemertseweg ligt op enige afstand van het water. Daarnaast zijn er geen bestaande kades beschikbaar in de directe omgeving om grond per schip aan- of af te voeren. Hierom zal het grondwerk per vrachtwagen worden uitgevoerd wat leidt tot extra verkeersdruk op de N279 van zwaar bouwverkeer. Omdat de N279 tijdens de bouw (wegens de diverse omleidingsroutes) zwaarder wordt belast scoort dit negatief (- -).

11.3.3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Met name bij de aansluiting Boerdonk kunnen echter wel aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden. Het aantal te amoveren woningen en/of bedrijven kan beperkt worden door het zoveel mogelijk volgen van de eigendomsgrenzen in nadere detaillering van het ontwerp. Ditzelfde geldt voor het ruimtebeslag op ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving. Dit ruimtebeslag kan verminderd worden door de grenzen van zoekgebieden verstedelijking zoveel mogelijk te volgen.

Een mogelijke afname van sociale veiligheid door een fietstunnel kan verminderd worden door het treffen van maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn: extra verlichting, een extra brede fietstunnel of het afspelen van muziek in de fietstunnel.

11.3.3.5 Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd.

11.3.4 Aarle-Rixtel – Helmond

11.3.4.1 Referentiesituatie

In dit deelgebied ligt de N279 in het noordelijk deel parallel aan de Zuid-Willemsvaart. Ten oosten van de N279 bevinden zich de buurtschappen Scheepstal en De Wolfspuiten. De N279 volgt de Zuid-Willemsvaart langs Dierdonk, waarna de weg ten zuiden van Dierdonk naar het oosten afbuigt. Zodoende grenst Dierdonk aan de gehele west- en zuidzijde aan de huidige N279. Aan de noordwestzijde van Dierdonk bevindt zich een zoekgebied voor verstedelijking.

Noordelijk van Dierdonk loopt de Bakelseweg die naar het westen de Zuid-Willemsvaart kruist richting Aarle-Rixtel en naar het oosten overgaat in de Heikantseweg. Hieraan zijn diverse (agrarische) woningen gelegen. Ter hoogte van de woonwijk Dierdonk zijn diverse mogelijkheden om de Zuid-Willemsvaart te kruisen richting Helmond, namelijk via de Venuslaan, Rembrandtlaan, Bakelse dijk en een fietsbrug (Bloemvelderbrug). In het deelgebied zijn diverse bedrijven en winkels aanwezig, maar er liggen geen bedrijventerreinen.

Ten zuiden van de Rembrandtlaan loopt de N279 door een bosgebied, de Bakelse Bossen. De N279 kruist het oostelijke deel van dit bosgebied. Ook tussen Dierdonk en de N279 ligt bos, dat o.a. de visuele hinder van de N279 beperkt. Ten zuiden van Dierdonk sluit de N607 (Weg naar Bakel) via een rotonde aan op de N279. De enige plek op het tracé van de N279 Veghel-Asten waar landbouwverkeer gebruik mag maken van de N279 is het stuk tussen de rotonde met de N607 en de aansluiting met de Waterleliesingel.

11.3.4.2 Effectbeschrijving

In Tabel 11-15 is de beoordeling van de effecten van de tracéalternatieven voor het deelgebied Aarle-Rixtel – Helmond samengevat. In Tabel 11-16 is vervolgens de beoordeling van de effecten van de varianten die binnen deze alternatieven zijn onderscheiden opgenomen. Na de tabellen volgt per criterium een toelichting op de effecten van de tracéalternatieven 4A Optimalisatie N279 en 4B Omleiding Helmond. Daarbij is ook ingegaan op de effecten van de onderzochte (lokale) varianten voor de kruising Venuslaan en aansluiting N607 in alternatief 4A en voor de aansluiting N607 in alternatief 4B.

Tabel 11-18 Effectbeoordeling tracéalternatieven deelgebied Aarle-Rixtel – Helmond, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Ref.	4A Optimalisatie N279	4B Omleiding Helmond
Visueel	Visuele hinder	0	-	--
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	0	--
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	-	0
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	-	0
Ontwikkelingsmogelijkheid en omgeving	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	+
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	-	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	0	0
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	--
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	-
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0

Tabel 11-19 Effectbeoordeling varianten deelgebied Aarle-Rixtel – Helmond, sociale en ruimtelijke aspecten³

Deelaspect	Criterium	Ref.	4A				4B	
			Venuslaan		Aansluiting N607		Aansluiting N607	
			4A-a1	4A-a2	4A-b1	4A-b2	4B-c1	4B-c2
Visueel	Visuele hinder	0	-	-	-	-	-	-
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	- (8)	- (8)
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	-	-	-	-	0	0
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	-	-	-	-	0	0
	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	0	+	+	+	+
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	- (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	0	0	0	-	-
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	0	0	0	-	-
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0	0	0	0	0

³ Het ruimtebeslag is binnen alternatief 4A per variant bepaald. Het tracéalternatief 4A betreft daarmee de optelsom van een a-variant en een b-variant. Het ruimtebeslag van de varianten van alternatief 4B is bepaald voor de omleiding Helmond inclusief de c-variant.

Visueel

Visuele hinder

Alternatief 4A

De varianten 4A zijn optimalisaties van het bestaande tracé. Bij de Venuslaan wordt de ongelijkvloerse kruising gehandhaafd. In variant 4A-a1 blijft de kruising zoals deze in de referentiesituatie is, maar wordt er een parallelweg aangelegd. In dit gebied zijn echter weinig woningen, dus is de visuele hinder beperkt. Het effect is als licht negatief (-) beoordeeld. In variant 4A-a2 wordt de kruising Venuslaan aangepast tot halve aansluiting, dit zorgt voor extra ruimtebeslag en dus een licht negatief (-) effect op de visuele hinder.

De rotonde bij de aansluiting met de N607 wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Dit zorgt voor beide varianten (4A-b1 en 4A-b2) voor een licht negatief (-) effect op visuele hinder.

Alternatief 4B

De omleiding bij Helmond leidt voor alle varianten 4B tot een negatief effect op visuele hinder, omdat een nieuw tracé aangelegd wordt in een veelal landelijk en recreatief gebied. Varianten 4B-c1 en 4B-c2 zorgen beide voor een negatief (-) effect op visuele hinder.

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Alternatief 4A

Voor optimalisatie van de N279 (4A-a1 en 4A-a2) geldt dat dit niet leidt tot te amoveren woningen en/of bedrijven. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld. Ditzelfde geldt voor varianten 4A-b1 en 4A-b2 (de aansluiting met de N607). Het effect is voor deze varianten eveneens als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatief 4B

Voor de omleiding Helmond geldt dat een aantal woningen/bedrijven geamoveerd dienen te worden. Voor de varianten 4B-c1 en 4B-c2 zijn dit er beide acht, waaronder zes woningen en twee bedrijven. Volgens de gehanteerde klassegrenzen wordt dit effect als negatief (-) beoordeeld.

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

Alternatief 4A

De bereikbaarheid van Dierdonk neemt af door optimalisatie van de N279, omdat twee rechtstreekse aansluitingen (Waterleliesingel en Coendersberglaan) op de N279 vervallen en vervangen worden door ontsluitingen via parallelwegen. Het effect op de bereikbaarheid wordt derhalve als licht negatief (-) beoordeeld.

Alternatief 4B

De omleiding Helmond leidt tot het vervallen van de kruising Heikantse Beemd. Er wordt echter een ongelijkvloerse kruising teruggebracht ter hoogte van Scheepstal. Het effect op de bereikbaarheid van de omgeving is nihil en wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

Alternatief 4A

De huidige N279 Veghel-Asten doorsnijdt het stedelijk gebied van Helmond. Bij optimalisatie van de N279 wordt deze doorsnijding niet beïnvloed. De effecten voor de varianten 4A-a1 en 4A-a2 worden derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatief 4B

Bij de omleiding Helmond neemt het verkeer over het huidige tracé van de N279 tussen Helmond en Dierdonk af. De omleiding Helmond zorgt dus voor een lichte verbetering van de doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau voor alle varianten 4B. Het effect is daarom als licht positief (+) beoordeeld.

Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

De varianten in dit deelgebied leiden niet tot ruimtebeslag voor concrete woon- en werkgebieden. Het effect op ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen wordt hiermee voor alle varianten op neutraal (0) beoordeeld.

Voor de zoekgebieden verstedelijking geldt dat alleen variant 4A-a1 leidt tot een ruimtebeslag, namelijk 2 ha. Het betreffende zoekgebied verstedelijking ligt rondom de Waterleliesingel in Helmond (zie Afbeelding 11-6 en Afbeelding 11-7). Deze variant wordt derhalve als licht negatief (-) beoordeeld volgens de gehanteerde klassegrenzen. De overige varianten worden voor het criterium ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving als neutraal (0) beoordeeld.



Deelgebied 4A.Aarle-Rixtel - Helmond (Dierdonk)

Legenda

Wonen en werken

- Steden en kernen
- Zoekgebied verstedelijking

Recreatie

- ✕ Dagrecreatie
- ▲ Verblijfsrecreatie
- Buitensport
- Zwemwater en zwemplassen
- ✕ Fietsroutenetwerk knooppunt
- Fietsroutenetwerk
- Ruiterroutes
- ATB routes

Kabels en leidingen

- Rotterdam Rijn pijpleiding (olie)

Varianten

- - - 4A_a1
- - - 4A_a2
- - - 4A_b1
- - - 4A_b2

Afbeelding 11-6 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 4A, deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond



Deelgebied 4B Aarle-Rixtel - Helmond (Dierdonk)

Legenda

Wonen en werken

- Steden en kernen
- ▨ Zoekgebied verstedelijking

Recreatie

- ✦ Dagrecreatie
- ▲ Verblijfsrecreatie
- Buitensport
- ✦ Fietsroutenetwerk knooppunt
- Fietsroutenetwerk
- Ruiterroutes
- ATB routes

Kabels en leidingen

- Rotterdam Rijn pijpleiding (olie)

Varianten

- ▭ 4B_c1
- ▭ 4B_c2

Afbeelding 11-7 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 4B, deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

Alternatief 4A

Voor de optimalisatie van de N279 (varianten 4A) geldt dat sociale relaties niet beïnvloed worden. De reistijd voor langzaam verkeer neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Het effect op sociale relaties is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatief 4B

Voor de omleiding Helmond geldt dat de reistijd voor langzaam verkeer wel toe neemt binnen het landelijk gebied dat door de varianten 4B doorsneden wordt. Dit betekent dat er een negatief (-) effect is op sociale relaties.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

De sloop van woningen bij de varianten 4B-c1 en 4B-c2 (voor beide varianten acht te amoveren woningen/bedrijven) leidt tot een licht negatief (-) effect op de sociale contacten, omdat de reistijd naar nabijgelegen woningen langer wordt. Het effect is voor deze varianten derhalve als licht negatief (-) beoordeeld. Voor de overige varianten geldt dat er geen bebouwingslinten doorsneden worden. Het effect voor de overige varianten is daarom als neutraal (0) beoordeeld.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

Alternatief 4A

Optimalisatie van de N279 in dit deelgebied leidt niet tot veranderingen in sociale veiligheid. Er worden geen fietstunnels aangelegd of opgeheven. Het effect wordt voor de varianten 4A derhalve als neutraal (0) beoordeeld. Wel geldt dat bij de varianten waarbij de N607 wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting (4A-b1 en 4A-b2) het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overig verkeer groter wordt. Het effect op sociale veiligheid is echter minimaal en blijft derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Alternatief 4B

Voor de omleiding Helmond geldt dat een fietsverbinding geïntegreerd wordt in een nieuw ecoduct. De sociale veiligheid verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect voor de varianten 4B wordt derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

11.3.4.3 Tijdelijke effecten

In onderstaande tabel **Error! Reference source not found.** is de effectbeoordeling van de tijdelijke effecten tijdens de realisatiefase van deelgebied Aarle-Rixtel - Veghel samengevat. Na de tabel wordt een uitleg gegeven van de beoordeling.

Tabel 11-20 Effectbeoordeling tijdelijke effecten deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond, sociale en ruimtelijke aspecten

Criterium	Ref.	4A				4B	
		Venuslaan		Aansluiting N607		Aansluiting N607	
		4A-a1	4A-a2	4A-b1	4A-b2	4B-c1	4B-c2
Grondverzet	0	-	-	-	-	-	-

Aan- en afvoer van grond zal per vrachtwagen worden uitgevoerd. Voornamelijk de optimalisatie van bestaand tracé zal leiden tot extra vrachtverkeer in bebouwd gebied. Hierom scoren de varianten 4A negatief (-). Bij de omleiding Helmond kan vrachtverkeer via het werkvak rijden en maakt gebruik van de N279. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en hinder en scoort hierom licht negatief (-).

11.3.4.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Er geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Echter, er kunnen wel aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden. Bij de omleiding Helmond geldt dat de negatieve effecten op gedwongen vertrek en beïnvloeding van sociale relaties gemitigeerd kunnen worden door het volgen van de eigendomsgrenzen in nadere detaillering van het ontwerp waardoor er minder percelen doorsneden worden en mogelijk minder woningen geamoveerd dienen te worden.

Daarnaast kan visuele hinder verminderd worden door de ongelijkvloerse kruisingen minder zichtbaar te maken in het landschap door bijvoorbeeld het aanleggen van struweel of een bomenrij.

11.3.4.5 Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd.

11.3.5 Helmond Zuid (aansluiting N270) – Vlierden – Asten

11.3.5.1 Referentiesituatie

Aan de westzijde van de N279 liggen woonwijken van Helmond (Rijpelberg en Brouwhuis) en een toekomstig industriegebied (Bedrijventerrein Zuid-Oost Brabant). Aan de oostzijde bevindt zich ten noorden van de aansluiting op de N270 een zoekgebied voor verstedelijking.

De N270, die Helmond met Deurne verbindt, kruist de N279, waarbij de N279 over de N270 heen gaat. Direct ten zuiden van deze kruising ligt aan de oostzijde een woonwagencentrum met schroothandel. Tussen de aansluiting op de N270 en de aansluiting op de Rochadeweg kruist de Vlierdense Bosdijk de N279. Deze weg vormt een verbinding tussen Helmond en Vlierden. Nabij Ommel sluit de N279 aan op de A67.

11.3.5.2 Effectbeschrijving

In Tabel 11-17 is de beoordeling van de effecten voor het deelgebied Helmond Zuid (aansluiting N270) – Vlierden – Asten samengevat. In Tabel 11-18 zijn kwantitatieve gegevens opgenomen. Na de tabellen zijn de effecten toegelicht. Binnen alternatief 5A zijn twee varianten voor de aansluiting Rochadeweg onderzocht.

Tabel 11-21 Effectbeoordeling tracéalternatief en varianten deelgebied Helmond Zuid (aansl. N270) – Vlierden – Asten, sociale en ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Ref.	Alternatief 5A	Varianten Rochadeweg		Varianten Deurneseweg	
				5A-a1	5A-a2	5A-b1	5A-b2
Visueel	Visuele hinder	0	-	-	+	0	-
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Bereikbaarheid stads/dorpscentrum	Barrièrewerking	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid andere delen/wijken	Barrièrewerking	0	0	0	0	0	0
	Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0	0	0	0	0
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen	0	-	-	-	0	0
	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving	0	-	-	-	0	-
Sociale integratie	Beïnvloeding van sociale relaties	0	0	0	0		
	Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen	0	0	0	0	0	0
Sociale veiligheid	Beïnvloeding van sociale veiligheid, m.n. relevant bij fiets- en voetgangerstunnels	0	0	0	0	0	0

Tabel 11-22 Kwantitatieve gegevens effectbeoordeling varianten deelgebied Helmond Zuid – Vlierden-Asten, ruimtelijke aspecten

Deelaspect	Criterium	Varianten Rochadeweg		Varianten Deurneseweg	
		5A-a1	5A-a2	5A-b1	5A-b2
Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven	0	0	0	0
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Ruimtebeslag ontwikkellocaties wonen en werken (MEROS) (ha)	1	1	0	0
	Ruimtebeslag zoekgebieden verstedelijking (ha)	8	7	0	2

Visueel

Visuele hinder

Alternatief 5A wordt als geheel als licht negatief (-) beoordeeld vanwege de gelijkvloerse aansluitingen en oversteken die ongelijkvloers worden. De hoge kunstwerken zijn meer zichtbaar in het landschap. Bij de Rochadeweg wordt de rotonde vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting, waarbij in variant 5A-a2 de N279 half verdiept aangelegd wordt en de aansluiting half hoog eroverheen gelegd wordt. Dit zorgt voor een verbetering van de visuele hinder en dus een licht positief (+) effect op visuele hinder. In variant 5A-a1 wordt de ongelijkvloerse aansluiting hoog aangelegd, dit leidt tot een licht negatief (-) effect op visuele hinder, omdat de aansluiting meer zichtbaar wordt.

Variant 5A-b1 leidt niet tot visuele hinder. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld. Voor variant 5A-b2 geldt dat er een licht negatief (-) effect optreedt voor visuele hinder, vanwege de ongelijkvloerse aansluiting.

Gedwongen vertrek

Gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

Varianten 5A-a1 en 5A-a2 leiden niet tot gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld. Ditzelfde geldt voor de varianten 5A-b1 en 5A-b2. Deze zijn daarom ook als neutraal (0) beoordeeld.

Bereikbaarheid omgeving

Barrièrewerking

Optimalisatie van de N279 leidt niet tot veranderingen in de bereikbaarheid van de omgeving, omdat in dit deelgebied alle kruisingen gehandhaafd worden. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld voor alle varianten in dit deelgebied.

Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving

Doorsnijding stedelijk gebied

Optimalisatie van de N279 leidt in dit deelgebied niet tot verandering in doorsnijdingen van het stedelijk gebied van Veghel en Helmond. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

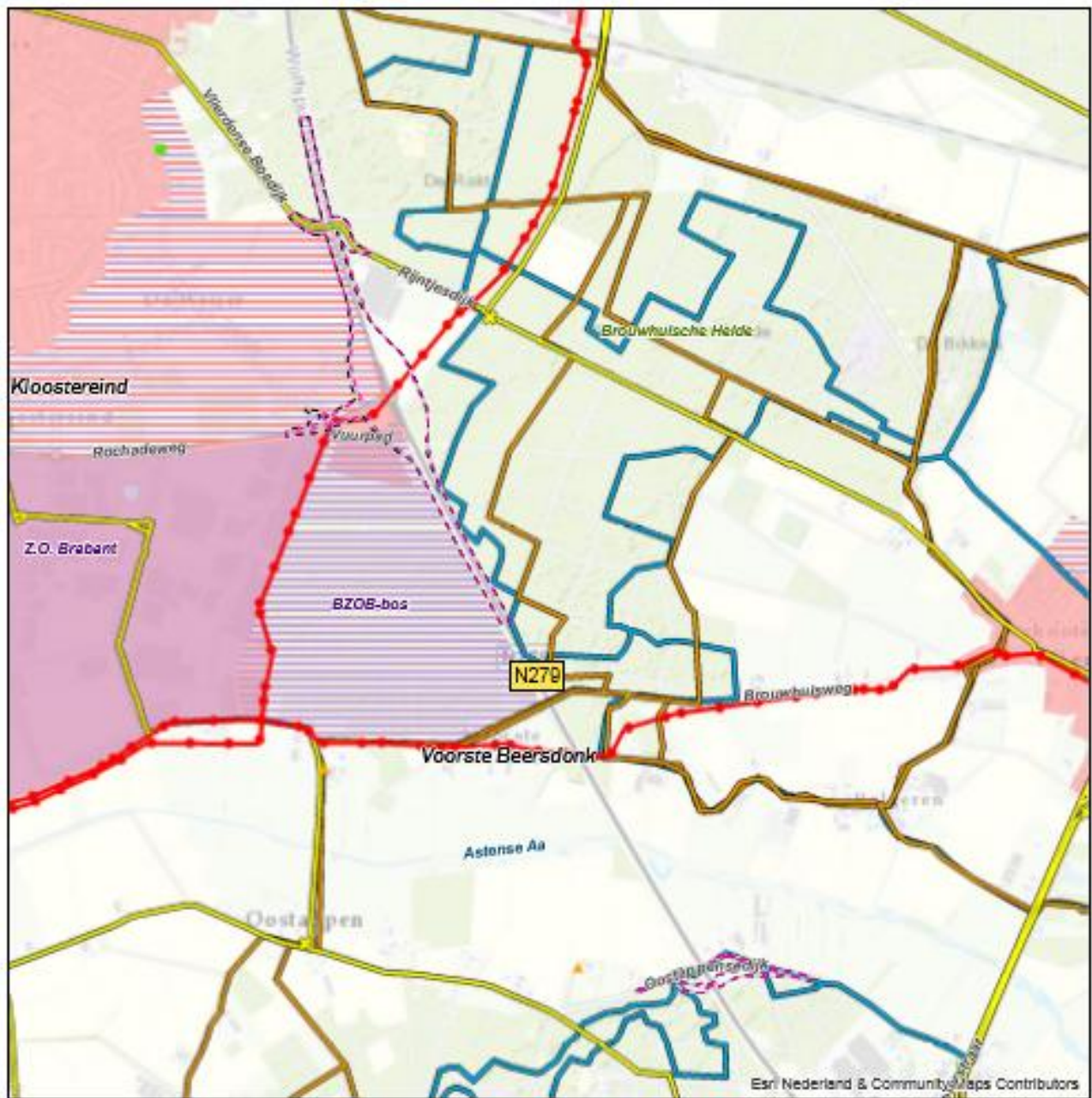
Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving

De varianten in dit deelgebied leiden tot minimaal ruimtebeslag voor concrete woon- en werkgebieden (1 ha).

Het effect op ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen wordt hiermee voor variant 5A-a1 en 5A-a2 als neutraal (0) beoordeeld.

Voor de zoekgebieden verstedelijking geldt dat zowel variant 5A-a1 als variant 5A-a2 leidt tot een vergelijkbaar ruimtebeslag, respectievelijk 8 ha en 7 ha. Het geraakte zoekgebied verstedelijking ligt ten zuiden van de Vlierdense Bosdijk, vlakbij Kloostereind. Beide varianten worden derhalve als licht negatief (-) beoordeeld volgens de gehanteerde klassegrenzen.

Zie Afbeelding 11-8 voor de locaties zoekgebieden verstedelijking en concrete woon- en werkgebieden in dit deelgebied.



Deelgebied 5 Helmond Zuid (Aansluiting N270) - Vlierden - Asten

Legenda

Wonen en werken

-  Steden en kernen
-  Bedrijventerreinen
-  Zoekgebied verstedelijking
-  Toekomstig werkgebied (MEROS)

Recreatie

-  Verblifsrecreatie
-  Buitensport
-  Fietsrouten netwerk knooppunt
-  Fietsrouten netwerk
-  Ruiterroutes
-  ATB routes

Kabels en leidingen

-  Leiding Gasunie

Varianten

-  5A_a1
-  5A_a2

Afbeelding 11-8 Ruimtebeslag wonen en werken varianten 5A, deelgebied Helmond Zuid

Sociale integratie

Beïnvloeding van sociale relaties

Voor de optimalisatie van de N279 in dit deelgebied geldt dat sociale relaties niet beïnvloed worden. Het effect op sociale relaties is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Beïnvloeding sociale contacten door sloop woningen

De varianten leiden niet tot te amoveren woningen. Sociale contacten worden dus niet beïnvloed door de sloop van woningen. Het effect is derhalve als neutraal (0) beoordeeld.

Sociale veiligheid

Beïnvloeding sociale veiligheid

Optimalisatie van de N279 in dit deelgebied leidt niet tot veranderingen in sociale veiligheid. Er worden geen fietstunnels aangelegd of opgeheven. Het effect wordt voor alle varianten als neutraal (0) beoordeeld.

11.3.5.3 Tijdelijke effecten

In onderstaande tabel **Error! Reference source not found.** is de effectbeoordeling van de tijdelijke effecten tijdens de realisatiefase van deelgebied Helmond Zuid – Vlierden-Asten samengevat. Na de tabel wordt een uitleg gegeven van de beoordeling.

Tabel 11-23 Effectbeoordeling tijdelijke effecten deelgebied Helmond Zuid – Vlierden-Asten, sociale en ruimtelijke aspecten

Criterium	Ref.	Varianten Rochadeweg	
		5A-a1	5A-a2
Verkeer	0	-	-

Aan- en afvoer van grond zal per vrachtwagen worden uitgevoerd. Dit leidt tot extra vrachtbewegingen op de N279. Gezien de intensiteit op de N279 ter hoogte van de Rochadeweg het laagste is van het traject Veghel-Asten zal de hinder beperkt zijn en scoren deze varianten licht negatief (-).

11.3.5.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Echter, er kunnen wel aanvullende maatregelen genomen worden om visuele hinder door de ongelijkvloerse kruising bij de Rochadeweg en bij de Deurneseweg te verminderen. Dit kan door het hoge kunstwerk minder zichtbaar te maken in het landschap, door bijvoorbeeld het aanleggen van een bomenrij of struweel.

Het ruimtebeslag op ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving en de kernen kan verminderd worden door de grenzen van zoekgebieden verstedelijking zoveel mogelijk te volgen in nadere detaillering van het ontwerp.

11.3.5.5 Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd.

Arcadis Nederland B.V.

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

www.arcadis.com

Projectnummer: D03071.000056.9100
Onze referentie: 079257134 F