

Nota van inspraak N279 – 's-Hertogenbosch - Veghel

Inspraakreacties op het concept MER en voorontwerp PIP

Provincie Noord-Brabant

Datum

3 juli 2012





Inhoud

1.	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Benadering en eerste reactie op inspraak	5
1.3	Algemene standpunten	5
1.4	Vervolgprocedure	8
2.	Individuele inspraakreacties	9
2.1.1	Inspreker 1 – Fietsersbond afdeling Sint-Michielsgestel - Dhr Wim van den Broek (Sint Michielsgestel)	9
2.1.2	Inspreker 2 – dr. G.M.D.J.M. Gaussand & dr. W. Oosten - Veghel	10
2.1.3	Inspreker 3 – Roozenoord Advies namens Firma Gebroeders Dijkhoff - Heeswijk-Dinther	11
2.1.4	Inspreker 4 – Sjuul Jilesen namens 31 huishoudens in de wijk Westerbroek II in Berlicum	13
2.1.5	Inspreker 7 – De heer en Mevrouw Hulsenboom - Berlicum	13
2.1.6	Inspreker 8 – Lothar Wiesell - Berlicum	13
2.1.7	Inspreker 9 – Willem Hazenberg - Berlicum	13
2.1.8	Inspreker 10 – De heer H.G.J.A.E. Gilsing - Berlicum	13
2.1.9	Inspreker 11 – Mevrouw T.J.M. van de Ven - Berlicum	13
2.1.10	Inspreker 41 – De heer W. van Grinsven - Berlicum	13
2.1.11	Inspreker 5 – TEL Veghel	23
2.1.12	Inspreker 6 – IVN Veghel	26
2.1.13	Inspreker 12 – A.L.M. Verbakel namens de buurtbewoners Pastoor Verlindenstraat - Middelrode	32
2.1.14	Inspreker 13 – Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer J.H.M. Smits te Heeswijk-Dinther	34
2.1.15	Inspreker 14 – Arag Rechtsbijstand namens de heer M.C.M. van Emmerik te Den Dungen	35
2.1.16	Inspreker 15 – Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel, mede namens de ondernemersverenigingen CVO, VMK en EBK en de Commissie Verkeer & Vervoer	36
2.1.17	Inspreker 16 – Brabantse Milieufederatie	37
2.1.18	Inspreker 17 – Mevrouw S.A.M. Davies-Lamers - Berlicum	38
2.1.19	Inspreker 18 – Familie Dijkhoff – Heeswijk-Dinther	50
2.1.20	Inspreker 19 – Dorpsraad Zijtaart	50
2.1.21	Inspreker 21 – Hanegraaf Ploegmakers Melkvee VOF – Heeswijk-Dinther	51
2.1.22	Inspreker 22 – DAS rechtsbijstand namens mevrouw Van Hasselt in Berlicum	52
2.1.23	Inspreker 23 – Het Groene Hart	53
2.1.24	Inspreker 24 – De heer T.H.M. van den Heuvel - Vorstenbosch	54
2.1.25	Inspreker 25 – Mevrouw M. van Kesteren - Veghel	55
2.1.26	Inspreker 26 – Stichting Dorpsraad Keldonk, de heer W. van Boggelen	55
2.1.27	Inspreker 27 – De heer J. van der Maar - Berlicum	56
2.1.28	Inspreker 28 – Mevrouw S.H.L. van Zutphen - Veghel	56
2.1.29	Inspreker 29 – De heer A.H.M.P. Verhagen - Veghel	57

2.1.30	Inspreker 30 – De heer J. van der Maar - Berlicum	57
2.1.31	Inspreker 31 – De heer W.P.J. Timmers - Veghel	58
2.1.32	Inspreker 32 – De heer J.L.M. Slippens - Veghel	59
2.1.33	Inspreker 33 – Stichting Actiecomite de Kempkens - Veghel	61
2.1.34	Inspreker 39 – Bewonersvereniging Rond de bulte - Veghel	62
2.1.35	Inspreker 34 – De heer W.D.C.P. Lathouwers - Veghel	62
2.1.36	Inspreker 35 – Mevrouw H.J.C. van Berlo - Veghel	62
2.1.37	Inspreker 36 – De Heer A.P.M. Smits - Heeswijk-Dinther	62
2.1.38	Inspreker 37 – Mevrouw J. Pawiroredjo - Veghel	63
2.1.39	Inspreker 38 – Mevrouw E.B.J.M. Danen - Berlicum	64
2.1.40	Inspreker 40 – De heer M.W.C.M.F. Zoete - Veghel	65
2.1.41	Inspreker 42 – Brabants Zeeuwse werkgeversvereniging	65
2.1.42	Inspreker 43 – Buurtvereniging De Poeldonk – Den Dungen	66
2.1.43	Inspreker 45 – Raadhage Makelaardij namens de heer G.H.M. Wollerich en mevrouw M.A.H. Goes – Heeswijk-Dinther	69
2.1.44	Inspreker 46 – Raadhage Makelaardij namens de heer J.A.I. Vorstenbosch - Heeswijk-Dinther	70
2.1.45	Inspreker 47 – Kasteel Heeswijk – Heeswijk-Dinther	70
2.1.46	Inspreker 48 – H.L.J.A. Peters - Erichem	71
2.1.47	Inspreker 49 – J.L. van de Braak - Berlicum	72
2.1.48	Inspreker 50 – Familie F Coppens-Ista - Zijtaart	72
2.1.49	Inspreker 51 – IVN Bernheze	73
2.1.50	Inspreker 52 – Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis - Helmond	75
2.1.51	Inspreker 53 – Het College van de Gemeente 's-Hertogenbosch	75
2.1.52	Inspreker 54 – Brabants Landschap	75
2.1.53	Inspreker 57 – Stichting N279Tegengeluid	78
2.1.54	Inspreker 58 – Raadhage namens mevrouw A.J.M. van Zutven - Rosmalen	78
2.1.55	Inspreker 61 – Wbe Aa en Leygraaf – Heeswijk-Dinther	79
2.1.56	Inspreker 62 – De heer J. Verschuren – Heeswijk-Dinther	79
2.1.57	Inspreker 63 – De heer Verhagen en mevrouw Verhagen – van Doorn - Berlicum	80
2.1.58	Inspreker 64 – De heer J.W.M. van Empel - Middelrode	80
2.1.59	Inspreker 56 – de heer J.M. Pennings - Middelrode	80
2.1.60	Inspreker 65 – De heer H. Van den Boom – Heeswijk-Dinther	84
2.1.61	Inspreker 20 – De heer M. Goyaarts – Heeswijk-Dinther	84
2.1.62	Inspreker 66 – TOTAL Nederland N.V.	85
2.1.63	Inspreker 67 – Stichting Dorpsraad Eerde	85
2.1.64	Inspreker 71 – Stichting Brouwberg - Helmond	86
2.1.65	Inspreker 68 – Stichting Omwonenden N279	86
2.1.66	Inspreker 69 – Bewoners van het Westerbroek - Berlicum	98
2.1.67	Inspreker 70 – Stichting Kilsdonkse Molen – Heeswijk-Dinther	99
2.1.68	Inspreker 72 – Verdi B.V – Heeswijk-Dinther	100
2.1.69	Inspreker 74 – Bedrijvenpark de Brand – 's-Hertogenbosch	100
2.1.70	Inspreker 75 – Buurtschap d'n Houterd - Schijndel	102
2.1.71	Inspreker 76 – Saris en Saris-ven der Pol - Schijndel	103
2.1.72	Inspreker 77 – De heer van der Laar – Heeswijk-Dinther	104

2.1.73	Inspreker 78 – Planomar namens van Santvoort – Berlicum	106
2.1.74	Inspreker 79 – Bewoners Laverdonk – Heeswijk-Dinther	107
2.1.75	Inspreker 80 – Stichting Beekdal de Aa – Heeswijk-Dinther	117
2.1.76	Inspreker 81 – ZLTO Bernheze	120
2.1.77	Inspreker 82 – Mevrouw van Halen - Veghel	121
2.1.78	Inspreker 83 – Mevrouw Kremers – Aarle-Rixtel	121
2.1.79	Inspreker 84 – Son279 - Berlicum	122
2.1.80	Inspreker 85 – Voets Transport BV - Eersel	122
2.1.81	Inspreker 87 – N279 Tegengeluid - Berlicum	123
2.1.82	Inspreker 89 – Fam. Blom - Veghel	142
2.1.83	Inspreker 92 – De heer T.G.M. van Eerd – Heeswijk-Dinther	143
3.	Reacties uit vooroverleg	144
3.1	Rijkswaterstaat	144
3.2	55 – KvK Brabant, EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN)	159
3.3	59 – Gasunie	160
3.4	60 – Waterschap Aa en Maas	160
3.5	73 – Gemeente Schijndel	163
3.6	86 – Provinciale Omgevings Commissie	169
3.7	88 – gemeente Veghel	169
3.8	90 – Gemeente Sint-Michelsgestel	175
3.9	91 – Gemeente Bernheze	181
3.10	Inspreker 53 – Het College van de Gemeente 's-Hertogenbosch	185

Auteur(s)

Pepijn Bos, Yarno Muggen, Dennis Martens, Fons van Reisen, Annemieke Vermeulen, Arend de Wilde, Ronald Westein

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Van 24 februari tot en met 5 april 2012 heeft het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan (VO PIP) met bijbehorend concept-MER (MER) voor de N279 Noord (traject 's-Hertogenbosch – Veghel) ter inzage gelegen en is er gelegenheid geweest tot inspraak. Daarnaast zijn de gebruikelijke vooroverlegpartners benaderd en om een reactie gevraagd.

De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn in de gelegenheid geweest kennis te nemen van de inhoud van MER en VO PIP. Hiertoe zijn ondermeer twee informatieavonden voor raadsleden georganiseerd en hebben wij in verschillende gemeenteraadsvergaderingen toelichtingen verzorgd. Dit alles in het kader van het horen van de gemeenteraden.

In deze Nota van Inspraak zijn alle reacties die op het VO PIP en MER (en bijbehorende bijlagen) zijn ingediend samengevat, en van een reactie door ons college voorzien.

1.2 Benadering en eerste reactie op inspraak

Alvorens nader in te gaan op de individuele reacties merken wij op voorhand het volgende op.

Doelstelling is dat de geconstateerde verkeersproblemen op en rond de N279 Noord worden aangepakt. Wij streven hierbij een oplossing na die de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid het beste dient. In de huidige tijd is sprake van financieel beperkte mogelijkheden bij zowel Rijk, provincie en gemeente, en moeten we extra verantwoord omgaan met de beschikbare middelen. Daarin zoeken wij de juiste balans omdat we menen dat problemen voor ons uitschuiven maatschappelijk niet verantwoord is. Met de Agenda van Brabant geven wij en Provinciale Staten (PS) aan dat in een tijd van bezuinigingen, er ook geïnvesteerd moet worden voor de toekomst. Dat kan binnen de randvoorwaarden van sober en doelmatig. Dat dwingt tot keuzes. De verkregen zienswijzen bieden nader inzicht om tot die keuzes te komen. In de Nota van Inspraak zullen wij nader ingaan op de ontvangen zienswijzen. Wij zullen dat doen via een algemene reactie en een individuele reactie.

1.3 Algemene standpunten

De zienswijzen hebben geleid tot de volgende algemene lijn in de uitwerking en aanpassing van het VO PIP tot een ontwerp PIP.

Voorkeursalternatief:

Op basis van de inspraak, de ontwikkelingen in de regio waaronder de realisatie van de noordoostcorridor, de verbreding van de A2 e.d., kiezen wij voor het alternatief met een maximum snelheid van 80 km/u met ongelijkvloerse kruisingen, met de mogelijkheid om in de toekomst de snelheid naar 100 km/u aan te passen.

Dit wordt nu aangepast in de planvorming. De natuurcompensatie, geluidsmaatregelen e.d. zullen allemaal gebaseerd zijn op het 100 MIN alternatief zoals dat in het MER is opgenomen.

Wij koppelen deze keuze nadrukkelijk aan het monitoren van de verkeersontwikkelingen op met name de N279 maar ook op de A2 en A50 en het gemeentelijk wegennet. Met dit gegeven kan in overleg met Rijk en gemeenten worden gezien of aanpassing van 80 km/u naar 100

km/u op enig moment wel of niet gewenst of noodzakelijk is, doch niet eerder dan nadat het gedeelte Veghel – Helmond (als deel van de noordoostcorridor) is gerealiseerd.

Deze keuze biedt diverse voordelen:

- de aanpassing naar 100 km/u kan eenvoudig geschieden zonder een grote mate van overlast aan de weggebruiker of omgeving te hoeven veroorzaken;
 - de maatregelen tegen geluid en natuurcompensatie zijn reeds op 100 km/u terwijl de snelheid en inrichting van de weg is gebaseerd op 80 km/u;
 - indien de snelheid zou blijven gehandhaafd op 80 km/u, is sprake geweest van een hogere ambitie op het gebied van natuurcompensatie, geluidsmaatregelen e.d. waar de omgeving van profiteert.
-
- Aanpassingen A2 en A50: Het college hecht aan een goede samenwerking met alle partners. Vanuit diverse belanghebbenden is gereageerd op de aansluitingen met de A2, De Brand en de A50. Het volledige 100 alternatief heeft primair onze voorkeur. Aangezien het Rijk geen middelen beschikbaar stelt om deze aansluitingen ongelijkvloers te realiseren, rest geen andere optie dan te kiezen voor deze oplossing. De plannen zijn zo ontwikkeld dat ongelijkvloerse oplossingen bij de A2 en de A50 als nog gerealiseerd kunnen worden. Wel merken wij op dat aan alle alternatieven zowel voor- als nadelen kunnen zitten zoals ook blijkt uit het MER. Met voornoemde afweging is de meest optimale keuze gemaakt.

Het Rijk is verantwoordelijk voor aanpassingen aan haar wegennet waaronder de A2 en de A50. Wij zijn altijd bereid tot nader overleg met het Rijk en zullen aandacht blijven vragen voor het nemen van passende maatregelen. Het spreekt voor zich dat de provincie niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor het treffen van maatregelen op het rijkswegennet, zeker waar het de autonome groei van het verkeer betreft. Wij zullen samenwerkingsgericht blijven op het vinden van passende oplossingen voor nu en in de toekomst.

- Koppeling aan het zuidelijk deel van de N279 (noordoostcorridor): Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan. Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Projecten hebben planprocedures die niet eenvoudig met elkaar te verbinden zijn. Sterker nog: De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden tot stilstand komen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het onlosmakelijk verbinden biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle betreffende planprocessen) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.
- Geluid: Aan de wettelijke eisen moet worden voldaan. Dat betekent dat op bepaalde plaatsen maatregelen noodzakelijk zijn en dit leidt tot keuzes voor wegverharding, hogere

grenswaarden en/of het treffen van geluidwerende voorzieningen als geluidschermen of aanpassingen aan betrokken panden.

- **Natuur:** Uitgangspunt van het inpassingsplan is het benadrukken van de karakteristieken van het landschap rond de weg, binnen de randvoorwaarden van sober en doelmatig. In de analyse van het landschap komt een duidelijk verschil naar voren van een gesloten landschap en een open landschap. Een groot deel van de belanghebbenden wenst een zo groen mogelijke inpassing van de weg. Het werken met dijkes/wallen wordt door ons niet voorgestaan omdat dit een groter ruimtebeslag vereist en dus nog meer ingrijpt in het beekdal van de Aa. Door alle belanghebbenden wordt gedeeld dat de ingreep zo min mogelijk moet zijn.
De keuze is gevallen op het aanbrengen van haagbeplanting en een ruimere groeninpassing rondom de Runweg. Daar waar eerst sprake was van een autonoom kunstwerk in een open landschap, zal dat nu meer in groen ingepast gaan worden. Tevens is verzocht om meer volwassen beplanting. Dit zal als criterium worden meegenomen in de aanbesteding. Geluidwerende voorzieningen zullen ook zoveel als mogelijk (m.u.v. bruggen en viaducten) “groen” ingepast worden.
Verder zal natuurcompensatie voor een groot deel in de EHS plaatsvinden.
- **Verlaagde weg:** Het verlagen van delen van de weg wordt nader verkend. Hierover volgt een afzonderlijke rapportage danwel wordt dit gemotiveerd opgenomen in het MER. Door de randvoorwaarden van sober en doelmatig is op voorhand duidelijk dat de mogelijkheden beperkt zijn.
- **Natuurcompensatie:** De verbreding van de N279 Noord gaat op plaatsen ten koste van aanwezige natuur of leidt op plaatsen tot verstoring van natuur. Op grond van wetgeving in ons land dient dit verlies en deze verstoring gecompenseerd te worden. Hiervoor stellen wij in overleg met onze gebiedspartners, zoals Rijkswaterstaat, het Waterschap Aa en Maas alsmede de betrokken gemeenten, een compensatieplan op. Op basis hiervan worden met betreffende partijen nadere afspraken gemaakt over de realisatie van de natuurcompensatie. Deze afspraken zullen in overeenkomsten worden vastgelegd. Met deze overeenkomsten wordt de uitvoering van de natuurcompensatie geborgd.
- **Ecoduct:** Het kanaal (1826-1828) en de weg zijn destijds gerealiseerd door het Rijk. Het betreft als zodanig een reeds lange tijd bestaande barrière. De capaciteitsvergroting van de N279 leidt niet tot het verbreken van bestaande ecologische verbindingen, wel is sprake van een grotere barrière. Toch pleiten verschillende insprekers in het belang van de natuurontwikkeling, voor het herstel van (oude) ecologische relaties door de aanleg van een ecoduct. De aanleg van een ecoduct kan, omdat sprake is van een reeds bestaande grote barrière, niet worden aangemerkt als een uit de capaciteitsvergroting voortvloeiende wettelijke verplichting. Aanleg van een ecoduct kan wel voortvloeien uit een hoger ambitieniveau. Dit past nu niet binnen de doelstellingen van sober en doelmatig. Wel zullen er diverse faunapassages worden gerealiseerd die zullen aansluiten op de fauna uittreedplaatsen zoals deze door het Rijk zijn aangebracht.

1.4 Vervolgprocedure

De reacties op het concept-MER en voorontwerp-PIP leiden tot enkele aanpassingen van beide documenten. Voor het MER is bovendien een advies gevraagd aan de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.). Ook dat advies leidt tot aanpassingen en aanvullingen zodat uiteindelijk een goed besluit kan worden genomen.

Aanpassing van beide documenten leidt tot het definitief MER en ontwerp-PIP. Beide stukken worden opnieuw ter inzage gelegd in een tweede periode van inspraak en overleg. Daarmee start de wettelijke procedure tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan. De zienswijzen die daarbij ingediend worden zullen bij de besluitvorming van Provinciale Staten over de vaststelling van het PIP worden betrokken. Na de vaststelling van het PIP is er gelegenheid tot het aantekenen van beroep bij de Raad van State.

2. Individuele inspraakreacties

2.1.1 Inspreker 1 - Fietzersbond afdeling Sint-Michielsgestel - Dhr Wim van den Broek (Sint Michielsgestel)

Samenvatting opmerkingen

1.1 Inspreker geeft aan dat de fietsvoorzieningen in het plan summier beschreven zijn. Er wordt verwezen naar de visie van de Fietzersbond op de verbinding 's-Hertogenbosch - Veghel (verzonden aan de Stuurgroep op 19 november). Dit betreft het plannen van een fietsverbinding aan de zuidwestzijde van de weg en de Zuid-Willemsvaart in plaats van de noordoostzijde. Dit betekent een aanpassing van de begrenzing van het inpassingsplan. Deze visie zou getoetst worden op uitvoerbaarheid. Hierover is in het PIP niets terug te vinden.

Reactie GS

1.1 In de plannen blijven de bestaande fietsverbindingen gehandhaafd (of worden hersteld) en komen er nieuwe bij zodat de verbindingen voor de fietsers minimaal even goed blijven. Als gekeken wordt naar de verbinding Veghel - 's-Hertogenbosch kan gesteld worden dat de utilitaire routes reeds aanwezig zijn ten noorden en ten zuiden van de Zuid-Willemsvaart. Weliswaar niet overal direct aan de vaart, maar via de omliggende dorpen. Binnen het project N279 Noord wordt deze verbinding zelfs op meerdere plekken verbeterd en geoptimaliseerd. Ook recreatief zijn er voldoende mogelijkheden. Het betreft dus géén ontbrekende schakel. Niettemin hebben wij het verzoek in onderzoek genomen om samen met de betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat die beheerder is van het onderhoudspad. Daarom worden de mogelijkheden hiervoor onder andere in relatie tot de verbreding van de Zuid Willemsvaart gezien. Overleg hierover is gaande, maar nog niet afgerond. Omdat het niet noodzakelijk is deze verbinding in het PIP op te nemen is deze buiten het plangebied gelaten. Op de beoogde route aan de zuidwestzijde is een fietsroute nu al planologisch mogelijk.

1.2 Inspreker geeft aan dat de Fietzersbond groot belang hecht aan goede rechtstreekse verbindingen vanuit de dorpen naar en van de fietsroute langs de N279 alsook aan goede aansluitingen op die fietsroute, dus bijv. aan de zuidwestzijde een tweezijdige afrit vanaf de fietsbrug Runweg, zowel in de richting 's-Hertogenbosch als in de richting van Veghel (en wellicht een doorgaande verbinding naar Den Dungen wanneer de gemeente Sint-Michielsgestel daarvoor zou opteren). De thans op de plantekening opgenomen enkelzijdige afrit, alleen in de richting van 's-Hertogenbosch, wordt onvoldoende geacht. Een gelijk belang hechten wij aan de toe- en afritten voor fietsers bij de andere bruggen over het kanaal.

Reactie GS

1.2 De realisatie van de fietsbrug ter hoogte van de Runweg zat niet in de scope van het project. Wij hebben er op verzoek van de fietzersbond voor gekozen om deze echter alsnog op te nemen. Ook de gemeente Sint-Michielsgestel heeft hier belang aan gehecht. Inpassing geschiedt sober en doelmatig.

1.3 Inspreker deelt vanuit die opvatting van de integrale betekenis van de fietsverbinding mede dat langs de zuidwestzijde van het kanaal de Fietzersbond eerder heeft aangegeven

dat er mogelijk besparingen te bereiken zijn ten aanzien van de parallelweg langs de noord-oostzijde van de N279. Concreet wordt daarbij gedacht aan bijvoorbeeld het stuk tussen de Runweg en de Beusingsedijk dat in onze visie zou kunnen vervallen, waarbij de ontsluiting van de Nijvelaar met buurtschap zou kunnen plaatsvinden via Beekveld en Aaveld en de daar al aanwezige brug over de Aa.

Reactie GS

1.3 Wij hebben dit voorstel beoordeeld en zijn tot de conclusie gekomen dat handhaving van deze verbinding noodzakelijk is. Overigens wordt een groot deel al gerealiseerd door Rijkswaterstaat in het kader van het project omlegging Zuid-Willemsvaart.

1.4 Tot slot vraagt inspreker om bij de planning van de verschillende werkzaamheden in overleg met Rijkswaterstaat aandacht te besteden aan het belang van goede fietsverbindingen gedurende het reconstructieproces.

Reactie GS

1.4 Wij zullen hier aandacht aan besteden en onderdeel laten uitmaken van het omgevingsmanagement. Bij de aanbesteding zal de wijze waarop de hinder voor weggebruikers (waaronder fietsers inbegrepen) wordt beperkt en voorkomen een selectie criterium vormen.

2.1.2 Inspreker 2 - dr. G.M.D.J.M. Gaussand & dr. W. Oosten - Veghel

Samenvatting opmerkingen

2.1 Inspreker is er niet van overtuigd dat eenbaansuiteritten van de snelwegen en eenbaansuiteritten naar de snelwegen, met verkeerslichten, een verstandige uitvoering zijn. Er wordt aangeraden tezamen met de rijksoverheid te zorgen voor direct toekomstbestendige aansluitingen op de A2 en de A50.

Reactie GS

2.1 Er is uitvoerig gekeken naar de aansluitingen op de A2 en A50. Feit is dat het hier om Rijkswegen gaat en de dat Rijksoverheid besloten heeft voorlopig geen middelen ter beschikking te stellen voor ongelijkvloerse aansluitingen. Wij hebben daarom voor een andere oplossing gekozen. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat deze oplossing geruime tijd zal voldoen.

2.2 Inspreker bepleit, om het Aa-dal en Kasteel Heeswijk te ontzien, de mogelijkheid te creëren dat tussen Middelrode en Schijndel de Zuid-Willemsvaart kan worden overgestoken. Het is denkbaar dat op dat punt de N279 opsplijt wordt: verkeer naar Veghel, Uden, Nijmegen rijdt verder over het huidige tracé en verkeer naar Schijndel, Ekkersrijt, Eindhoven steekt het kanaal over.

Reactie GS

2.2 In de voorstudies zijn mogelijkheden om de Zuid-Willemsvaart over te steken verkend. De voorgestelde variant brengt hogere kosten en meer ruimtebeslag met zich mee en past daarom niet binnen het uitgangspunt van sober en doelmatig.

2.3 Inspreker acht de scheiding aangebracht tussen aanpassingen aan de N279 Noord en maatregelen met betrekking tot Veghel zelf en het verdere zuiden van de weg, betwistbaar. Zeker indien niet tenminste een deel van het verkeer naar de andere zijde van de Zuid Willemsvaart wordt gebracht, zullen aanpassingen aan de N279-Noord de verkeersdruk op de verdere N279 fors verhogen. Het is niet zorgvuldig om maatregelen daar pas veel later te nemen.

Reactie GS

2.3 Het is juist dat er relaties bestaan tussen de verbreding van de N279 Noord en de verdere N279. Daarnaast is ook gekeken. Het planproces van de N279 Noord loopt vooruit op het midden en zuidelijk deel. Dat betekent dat in de studies, plannen ten bate van de N279 Midden en Zuid de verbrede N279 Noord wordt meegenomen.

Overigens is in het MER voor de N279 Noord gekeken naar mogelijke effecten van aanpassingen c.q. verbreding op het zuidelijk deel van de N279. Daaruit blijkt dat de verbrede N279 Noord het eventuele extra verkeer aan kan.

2.4 Inspreker wijst verder op de situering van de N279 ten opzichte van de wijk De Leest en ten opzichte van het Aa-dal (en ook in deze zone is veel aan natuurontwikkeling gedaan). Om redenen van leefbaarheid, gezondheid, milieu of natuur laat het niet toe dat de verkeersdruk daar verder stijgt of dat het ruimtebeslag groter wordt door een opwaardering van de weg.

Reactie GS

2.4 Juist om tot een goede afweging te komen tussen, in dit geval de capaciteitsvergroting van een weg, en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid, gezondheid, natuur en het milieu is de procedure van de milieueffectrapportage in het leven geroepen. In een MER wordt uitgebreid onderzoek gedaan naar alle effecten zodat degenen die de beslissing moeten nemen, Provinciale Staten in dit geval, dat goed bij hun beslissing kunnen betrekken. Een onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage geeft bovendien richtlijnen voor wat onderzocht moeten worden. Op grond van de vele onderzoeken zijn wij tot de conclusie gekomen dat het voorkeursalternatief een verantwoorde oplossing biedt voor de knelpunten en dat er, in verband met mogelijke negatieve effecten in voldoende mate maatregelen zijn genomen om deze te voorkomen, te mitigeren of te compenseren.

2.1.3 Inspreker 3 – Roozenoord Advies namens Firma Gebroeders Dijkhoff - Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

3.1 Inspreker is van mening dat in het voorontwerp PIP weinig of geen rekening gehouden is met het gevoerde overleg tot nu met de verschillende afdelingen van de provincie over de uitbreidingsplannen van de huidige bedrijfslocatie. In de gehele planbeschrijving komt de positie van het bedrijf Dijkhoff niet aan de orde. In die zin betreurt de fa. Dijkhoff het dat in de laatste voorbereidingen om te komen tot onderhavig voorontwerp, geen nadere afstemming meer heeft plaatsgevonden met het bedrijf.

Reactie GS

3.1 Het voorontwerp PIP heeft primair betrekking op de N279. Niettemin blijkt dat ook het desbetreffende bedrijf, hier kort aangeduid als bedrijf Dijkhoff, een relatie heeft met de N279 in verband met het onderliggend wegennet en de aansluitingen op de N279. Overleg heeft reeds meermaals plaatsgevonden maar nog niet geleid tot een definitieve uitkomst. Het overleg wordt voortgezet.

3.2 Inspreker geeft aan dat ten behoeve van de voorgenomen uitbreiding van het bedrijf ter plaatse, het ten zuiden van het huidige bedrijf gelegen agrarisch bedrijf enkele jaren geleden aangekocht is. In het voorontwerp PIP is over deze locatie de aansluitende verbinding met de weg naar Schijndel geprojecteerd. Inspreker kan met dit planonderdeel niet instemmen omdat juist in deze richting de uitbreiding van het bedrijf is voorzien. Er wordt verzocht de tracerings van genoemde verbinding nog eens te bezien en bij voorkeur in zuidelijke richting te verplaatsen.

Reactie GS

3.2 In het vervolgoverleg met inspreker wordt dit aandachtspunt meegenomen en wordt het voorstel van inspreker om de verbinding te verplaatsen in zuidelijke richting besproken.

3.3 Inspreker geeft aan dat in de ‘oksels’ van de nieuwe verbinding ter hoogte van Heeswijk Dinther een ‘verzorgingslocatie’ is voorzien, bestaande uit een tankstation en een horeca-gelegenheid. In samenhang met het voorgaande gestelde zien wij met name geen mogelijkheid om het tankstation op de voorgestelde locatie te ontwikkelen.

Reactie GS

3.3 Wij zien wel mogelijkheden een verzorgingslocatie te ontwikkelen op deze locatie. In het vervolg overleg dat plaats gaat vinden met inspreker zal dit besproken worden en kunnen wij verder kennis nemen van de bezwaren die inspreker heeft tegen de voorziene verzorgingslocatie.

3.4 Inspreker wijst op de positie van de Heeswijkseweg in het voorontwerp PIP en het nieuw tracé vanaf de N279 tot aan de brug over de Aa. Hierdoor ontstaan ‘restruimten’ tussen het oude en nieuwe tracé die de fa. Dijkhoff graag zou willen betrekken bij de realisatie van haar plannen, met name met het doel om tot een goede landschappelijke inpassing te komen. Op dit punt vraagt inspreker om nader overleg om tot een integrale aanpak en visie te komen.

Reactie GS

3.4 In het vervolgoverleg met inspreker bespreken wij graag de mogelijkheden om tot een integrale aanpak en visie te komen voor het inpassen van de door inspreker aangeduide restruimten.

3.5 Inspreker wijst op, zijn inziens, terechte aandacht in het voorontwerp PIP voor de landschappelijke inpassing van de weg in relatie tot de waarden in de directe omgeving, met name het Aadal. De locatie Dijkhoff grenst direct aan de Aa. In het kader van het onder 3.1 genoemde overleg zijn ideeën ontwikkeld om de plannen van het Waterschap voor de herin-

richting van de zone langs de Aa mee te nemen in de plannen voor het terrein van Dijkhoff. Met name langs de Aa zou aldus meer ruimte moeten ontstaan voor de realisatie van de plannen in het kader van het Dynamisch Beekdal.

Reactie GS

3.5 De ontwikkelingen c.q. planvorming van het dynamisch beekdal de Aa en de N279 Noord zijn gedurende het planproces regelmatig en zorgvuldig op elkaar afgestemd. De weergegeven mening doet hier niets aan af en wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.6 Inspreker concludeert dat de onder 3.1 tot en met 3.5 genoemde ontwikkelingen en ideeën vraagt om een integrale uitwerking van het gebied ter hoogte van de aansluiting Heeswijk Dinther (plandeel D), met het uitdrukkelijk medenemen van de plannen voor het bedrijf Dijkhoff. In die zin is het wat de firma Dijkhoff betreft denkbaar dat als de gevraagde principebeslissing (zie 1) positief is, het terrein van de firma Dijkhoff wordt meegenomen in het onderhavig Inpassingsplan. De infrastructurele samenhang, de zorg voor een goede landschappelijke inpassing van de weg en het bedrijf, de plannen voor de Aa (Dynamisch Beekdal) en de mogelijke uitwisseling van gronden die bij de ontwikkeling zijn betrokken (compensatie e.d.) vragen nogmaals om een integrale benadering en uitwerking van de plannen in die omgeving.

Reactie GS

3.6 Indien er sprake is van een direct relatie met de N279 verwijzen wij naar onze opmerking onder 3.1 en 3.4. In het vervolgoverleg met inspreker bespreken wij dit graag verder. Wij streven net als inspreker naar een uitwerking die in samenhang is met de andere plannen in de omgeving waaraan inspreker refereert.

2.1.4 Inspreker 4 – Sjuul Jilesen namens 31 huishoudens in de wijk Westerbroek II in Berlicum

2.1.5 Inspreker 7 – De heer en Mevrouw Hulsenboom - Berlicum

2.1.6 Inspreker 8 – Lothar Wiesell - Berlicum

2.1.7 Inspreker 9 – Willem Hazenberg - Berlicum

2.1.8 Inspreker 10 – De heer H.G.J.A.E. Gilsing - Berlicum

2.1.9 Inspreker 11 – Mevrouw T.J.M. van de Ven - Berlicum

2.1.10 Inspreker 41 – De heer W. van Grinsven - Berlicum

De inspraakreacties van de heer en mevrouw Hulsenboom, de heer Lothar Wiesell, de heer Willem Hazenberg, de heer Gilsing, mevrouw Van der Ven en de heer Van Grinsven, zijn identiek aan die van Sjuul Jilesen namens 31 huishoudens in de wijk Westerbroek II in Berlicum. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling.

Samenvatting opmerkingen

Algemene zienswijzen

4.1 Inspreker geeft aan dat in het MER aandacht besteed wordt aan de gevolgen van verstoring door verlichting voor de natuur. Met ongelijkmatige kruisingen bij de huidige PIP is echter geen beoordeling uitgevoerd op de verstoring van licht naar de bewoners.

Reactie GS

4.1 In de richtlijnen voor het MER is bepaald naar welke aspecten onderzoek dient plaats te vinden. Licht maakt daar onderdeel van uit, maar naar de effecten daarvan op de mens hoeft volgens de richtlijnen van de MER geen onderzoek plaats te vinden. Desalniettemin zullen wij verstoring van licht naar mens en dier zo veel mogelijk trachten te voorkomen en gepaste maatregelen nemen indien mogelijk. Dit is bijvoorbeeld een van de redenen om langs de weg een haag (terug) te plaatsen. Verder bekijken we ook of mitigatie met led-verlichting mogelijk is.

4.2 Inspreker geeft aan dat in het PIP het 100 MIN alternatief is uitgewerkt en stelt: “Het bevoegd gezag maakt echter duidelijk dat z.s.m. de weg wordt omgebouwd naar de 100 km/h variant. Omdat bij een ombouw van de 100 km/h variant alleen nog de op en afritten hoeven te worden aangepast en wij als omwonende hierin geen belanghebbende zijn, kunnen wij alleen via deze procedure inspraak plegen. Daarom moet in het PIP dat ter inzage wordt gelegd, de verkeersbelasting van de 100 km/h variant worden meegenomen in alle onderzoeken.”

Reactie GS

4.2 Wij hebben een besluit genomen tot uitwerking van het 100 MIN alternatief in een voorontwerp PIP en dat, tezamen met het concept MER, ter visie te leggen. Er ligt geen besluit tot realisatie van het 100 alternatief. Wij verwijzen naar onze opmerking onder 1.3 over de keuze voor het alternatief. Inspraak en beroep bij de Raad van State behoort tot de mogelijkheden.

4.3 Inspreker betoogt dat in alle onderzoeken verschillende jaartallen worden gebruikt bij prognoses. Hierdoor zijn de getallen niet met elkaar te vergelijken. In een onderzoek moet 15 jaar vooruit gekeken worden. Dit betekent dat alle prognoses moeten zijn gericht op 2027.

Reactie GS

4.3 De prognosejaren zijn voor de verschillende onderzoeken wettelijk vastgesteld. Het gevolg daarvan is dat wij in de verschillende onderzoeken verschillende jaartallen moeten gebruiken. Wetgeving en reken- en meetvoorschriften schrijven voor waaraan getoetst wordt. Zo wordt bij het aspect geluid voorgeschreven dat bij wijziging van een weg het peiljaar 1 jaar voor aanleg (2013) en 10 jaar na realisatie (2026) met elkaar wordt vergeleken. Voor het aspect lucht bijvoorbeeld gelden weer andere peiljaren.

4.4 Inspreker attendeert het College erop dat in het geluidsonderzoek de geluidsbijdrage van de Zuid-Willemsvaart niet meegenomen wordt, omdat dit volgens het onderzoek niet te bepalen is, maar dat er een Akoestisch onderzoek Opwaardering Zuid-Willemsvaart: Den

Dungen – Veghel (projectnr. 242525 van 14 september 2011, uitgevoerd door Oranjewoud) in het kader van de opwaardering Zuid-Willemsvaart is uitgevoerd. In dit rapport wordt onder meer geconcludeerd dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Opwaardering toeneemt met 1,5 - 2 dB op woningen binnen de geluidscontour.

Reactie GS

4.4 Ten tijde van het akoestisch onderzoek N279 waren geen geluidniveaus voor scheepvaart bekend om mee te nemen bij de cumulatie. Deze zullen alsnog worden toegevoegd aan het akoestisch onderzoek.

Bij het vaststellen van hogere waarden ten gevolge van de N279 dient voor die woningen ook de cumulatieve waarde in beeld te worden gebracht. De cumulatieve waarden geven een beeld van het geluidniveau in de omgeving. Deze waarden zullen met scheepvaartlawaaï mogelijk iets hoger worden dan de waarden die nu in het onderzoek zijn weergegeven. Echter, de vast te stellen hogere waarden ten gevolge van de N279 blijven gelijk en de maatregelen en conclusie van het akoestisch onderzoek zullen ongewijzigd blijven. Verder merken wij op dat de toename van de geluidbelasting door de opwaardering van de Zuid-Willemsvaart onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer daarvan valt.

4.5 Inspreker betoogt dat in het geluidsonderzoek het verkeer op de parallelweg niet is meegenomen, ondanks dit wel een onderdeel is van het project. Deze verkeersbeweging moet in het geluidonderzoek worden meegenomen.

Reactie GS

4.5 De verkeersbewegingen op de parallelweg zijn niet meegenomen bij de berekeningen omdat het aantal voertuigbewegingen erg beperkt is doordat het enkel om bestemmings-verkeer gaat. Op het gemiddelde geluidniveau (Lden) waaraan getoetst wordt, heeft dit geen effect.

4.6 Inspreker doet een beroep op de beginselen van behoorlijk bestuur bij de afweging tot geluidsreducerende maatregelen. In het geluidsonderzoek zijn binnen de wettelijk verplichte 400 meter grens alle woningen bekeken. Net buiten deze grens liggen in Berlicum en Middelrode een aantal woonwijken, waarbij de waarde van 48 dB nu al wordt overschreden door het geluid van de N279. Omdat de wijken zo kort buiten de wettelijke zone vallen, verwacht inspreker van de volksvertegenwoordigers dat zij ook de belangen van die inwoners meenemen.

Reactie GS

4.6 Het uitgangspunt is voldoen aan de wettelijke bepalingen. Om aan die bepalingen te voldoen hebben wij gekozen voor de meest effectieve maatregelen. In de situatie van de N279 worden er daarom maatregelen getroffen. Dit zijn maatregelen (o.a. geluidsschermen) die ook op grotere afstand (buiten de geluidszone) een positief effect hebben. Zo hebben ook de woningen op verre afstand profijt van deze maatregelen.

4.7 Inspreker geeft aan dat indien een aanpassing van de bestaande situatie (zoals in dit PIP wordt uitgewerkt) gevolgen heeft voor een Natura 2000 gebied, moeten de gevolgen worden beschouwd in een plan-MER studie. In het MER (pagina 157, paragraaf 6.6.3) wordt aangegeven dat ‘In het vervolgtraject zal zeker bij een keuze voor het alternatief 100 km/h nog nader onderzoek moeten plaatsvinden naar stikstofdepositie.’ Dit nader onderzoek ontbreekt. In paragraaf 5.8.5 op blz. 67 van het PIP staat ‘er wordt momenteel nog nader onderzoek naar depositie gedaan.’ Omdat de gevolgen niet inzichtelijk zijn, kunnen de huidige plannen niet worden gebruikt voor de vaststelling van het PIP.

Reactie GS

4.7 Er is inmiddels onderzoek gedaan naar stikstofdepositie, ondermeer in samenhang met de verbreding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De gevolgen voor stikstofdepositie op Natura2000 gebieden is zeer beperkt en zeker niet significant negatief. Dit heeft ondermeer te maken met de relatief grote afstand tot het Natura2000 gebied en de afname van stikstofuitstoot per autokilometer door de betere doorstroming op de N279. In het MER zal hier duidelijkheid over gegeven worden.

4.8 Inspreker wijst op volgende passage in het MER (pagina 6): ‘Op basis van dit concept-MER en op basis van andere studies heeft de stuurgroep van de N279 de keuze gemaakt om het 100 km/h alternatief met ongelijkvloerse aansluitingen verder uit te werken.’ Onduidelijk is volgens inspreker hoe de keuzes aansluiten bij de probleem- en doelstelling ten grondslag aan het MER.

Reactie GS

4.8 De stuurgroep heeft de resultaten uit het concept MER betrokken bij de keuze en advies voor het voorkeursalternatief. Daarbij bleek dat de 80 km/h alternatieven geen oplossing boden voor de verschillende knelpunten welke aanleiding waren tot de capaciteitsvergroting. Ook een volledig 100km/h alternatief is financieel niet haalbaar. Wij hebben daarom besloten om het 100 MIN alternatief uit te werken als voorkeursalternatief.

4.9 Inspreker wijst op een passage in het MER (pagina 6) waarin wordt gesproken over raadpleegbijeenkomsten en raadpleeggroepen waarbij tijdens deze bijeenkomsten de aanwezigen zijn geraadpleegd. Inspreker is van mening dat de bijeenkomsten een informeel karakter hadden en er van raadplegen geen sprake is geweest.

Reactie GS

4.9 Tijdens de genoemde bijeenkomsten werd iedere aanwezige zowel de mogelijkheid geboden een visie te geven op de plannen als erover mee te denken en informatie aan te leveren. Gedane suggesties zijn in planvorming betrokken, maar kunnen om moverende redenen niet altijd gehonoreerd worden.

4.10 Inspreker wijst op de volgende passages in MER (paragraaf 2.2): ‘Het landschappelijke karakter van het gebied grenzend aan het traject van de N279 is zeer belangrijk voor de regio.’ en ‘Ruimtelijke ontwikkelingen met een verkeersaantrekkende werking concentreren zich in stedelijke gebieden van 's-Hertogenbosch en Veghel-Uden. In het gebied tussen de

steden moeten de bestaande landschappelijke en recreatieve kwaliteiten worden versterkt.’ Binnen deze visie past volgens inspreker de 80 km/h variant en niet de 100 km/h.

Reactie GS

4.10 Er heeft een integrale afweging plaatsgevonden waarin ook de landschappelijke en recreatieve kwaliteiten zijn meegewogen. Dat is nader uitgewerkt in een inrichtingsplan. Dit plan is, waar nodig, aangepast aan de hand van de gehouden inspraak op het voorontwerp PIP.

4.11 Inspreker wijst op ad 1. en ad. 5 in paragraaf 2.2: ‘Ook de ruimtelijke ontwikkelingen in Brainport-regio rond Eindhoven hebben invloed op de functie en het gebruik van de N279.’ Dit stuk komt niet terug bij de verkeersstudie. Inspreker is daardoor van mening dat kan worden geconcludeerd dat de aangenomen verkeerstoename niet klopt doordat dat doorgaande route naar de A67 beter bereikbaar wordt, waardoor extra vrachtverkeer vanuit het Ruhr-gebied gebruik zal maken van de route N279 en omrijden over de A2 of A73 daardoor niet meer nodig is.

Reactie GS

4.11 Naast de gerealiseerde ombouw en bouw van de A2 c.q. N2 rond Eindhoven wordt ook de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven verbreed naar 2x3 rijstroken. Het Rijk heeft dit project inmiddels in uitvoering genomen. Dit komt ook de doorstroming op de A2 ten goede. De verkeersonderzoeken tonen niet aan dat de verbrede N279 Noord een alternatieve route wordt voor de A2.

4.12 Inspreker is van mening dat de doelstelling van het MER vaag is geformuleerd en niet toetsbaar is, zodat de effecten van verschillende alternatieven niet kunnen worden afgewogen. Hiermee is niet voldaan aan de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r.

Reactie GS

4.12 De doelstelling is geconcretiseerd in de selectiecriteria in paragraaf 2.2 van het MER.

4.13 Volgens Inspreker is het 80 km/h alternatief milieuvriendelijker dan het 100 km/h alternatief

Reactie GS

4.13 Dat is op zich een juiste conclusie. Echter het feit is dat het 80 km/u alternatief geen oplossing voor het verkeersprobleem biedt. Om die reden dient een andere afweging gemaakt te worden. Tevens verwijzen wij naar hetgeen reeds is opgemerkt onder reactie 2.4.

4.14 Inspreker betoogt dat in de verkeersstudie, gebaseerd op gegevens uit de Gebiedsvisie, geen rekening is gehouden met interregionaal, landelijk of internationaal verkeer. Inspreker is van mening dat daardoor een onderschatting is gemaakt van het toekomstige verkeer en dus de gevolgen en pleit ervoor dat de verkeersstudie wordt overgedaan en alle factoren moeten worden meegewogen.

Reactie GS

4.14 In de verkeersstudie is wel degelijk rekening gehouden met interregionaal, landelijk en internationaal verkeer. De verkeersgegevens zijn verschillende keren gecheckt en vergeleken met andere prognoses. Daar zijn geen significante verschillen uit naar voren gekomen. Van een onderschatting van het toekomstige verkeer is derhalve geen sprake.

4.15 Inspreker betoogt dat Natuur/milieu geen selectie criterium is voor trechtering van de alternatieven (niet opgenomen in tabel 3.2, pagina 30). Dit criterium zal wel degelijk moeten worden meegenomen, anders was een MER niet nodig geweest volgens inspreker.

Reactie GS

4.15 De eerste trechtering is gebruikt om te bepalen wat realistische en haalbare alternatieven zijn die voor nader onderzoek in aanmerking komen. Het heeft geen zin milieueffecten te onderzoeken van alternatieven die geen oplossing bieden voor het probleem of niet realistisch zijn. Dit is een gebruikelijke werkwijze bij een MER.

4.16 Inspreker geeft aan dat in het MER voor de norm t.a.v. acceptabele reistijden is aangesloten bij de Netwerkanalyse Brabantstad en dit betekent dat een minimale gemiddelde snelheid van 60 km/h gehaald moet worden. In spreker betoogt dat de gemiddelde snelheid van 60 km/h een norm is en geen vaste eis en daarmee is de 80 km/h variant beter geschikt op vele punten.

Reactie GS

4.16 Wij willen, in lijn met de Netwerkanalyse Brabantstad, betrouwbare en acceptabele reistijden en hanteren daartoe voor de N279 referentiesnelheden. De referentiesnelheid is de minimaal vereiste trajectnelheid. De MER voor de N279 bevat diverse alternatieven. In de MER zijn voor de alternatieven de volgende referentiesnelheden gehanteerd: Voor een 80 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 60 km/u. Voor een 100 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 66 km/u.

4.17 Inspreker wijst op tabel 3.3 (pagina 31) van het MER waarin wordt aangegeven dat de 4b een alternatief is voor de A2. In de verkeersstudie en overige onderzoeken wordt dit volgens inspreker ontkent en niet meegenomen op de belasting van de N279.

Reactie GS

4.17 De score waarop wordt gedomd, heeft betrekking op de alternatieve functie bij een incident op de A2. Dan is alternatief 4b een goed alternatief voor het opvangen van verkeer van de A2. In een normale situatie is er weinig verkeer dat in plaats van de A2 gebruik maakt van de N279.

4.18 Volgens inspreker geeft tabel 4.1 (pagina 45,46 en 47) een verkeerd beeld bij de effectbeoordeling. Hierbij worden de volgende argumenten aangedragen:

- Trajectnelheid en reistijden getoetst aan norm: Alleen trajectnelheid is een norm en deze wordt volgens inspreker onterecht aangehouden.

- I/C verhouding parallelbanen A2 voor 100 MIN wordt positief beoordeeld en de 100 variant neutraal. Niet duidelijk waarom.
- Vermindering verkeersintensiteit Schijndel - Den Dungen en afnamevoertuigkilometers in studiegebied geeft onterecht een positievere score aan 100 dan 80 alternatief. Bij de 100 alternatief moeten meer kilometers worden gemaakt op regionaal gebied, omdat niet alle aansluitingen op de N279 blijven gehandhaafd. Daarnaast komt bij Heeswijk-Dinther een nieuwe aansluiting, waardoor verkeer ook meer kilometers moet maken op het onderliggende wegennet.
- N279 als alternatief voor A2 wordt voor alle alternatieven neutraal gescoord. Dit is niet in overeenstemming met blz 31. De 100 alternatieven zijn positief als alternatief en zullen dus extra verkeer aantrekken. (meenemen in verkeersstudie).
- Externe veiligheid is bij de 100 alternatieven negatief i.p.v. positief beoordeeld. Zonder de stoplichten mag gevaarlijk vervoer over de N279 en zal voor grotere groepen een gevaar opleveren.
- N279 als alternatief voor A59/A50 en Ruhrgebied – Rotterdam ontbreekt in de beoordeling.

Reactie GS

4.18 Uitleg over de effectwaardering is opgenomen in hoofdstuk 6 van het MER en afzonderlijke bijlagen. De conclusie dat een verkeerd beeld wordt gegeven wordt niet gedeeld. Voor de trajectsnellheden is de norm gebruikt, die de provincie voor de provinciale wegen hanteert. Deze norm is vastgelegd in het kader van Beter Bereikbaar Brabant.

De I/C-verhoudingen geven een globaal beeld van de verkeersafwikkeling. De dynamische simulaties geven een exacter beeld. Deze zijn terug te vinden in bijlage 13 van het MER. De I/C-verhoudingen op de parallelbanen van de A2 de doorstroming tussen Hintham en de aansluiting N279 verslechteren ten opzichte van de autonome situatie zeer beperkt.

Tabel 6.5 uit het MER geeft aan dat in het alternatief 100 MIN minder kilometers op het onderliggend wegennet worden gemaakt dan in de alternatieven 80 km/u.

De door inspreker genoemde tabel op p. 31 heeft betrekking op de waardering van de alternatieven in de eerste fase van selectie van alternatieven. In het uiteindelijke verkeersonderzoek van de MER-alternatieven is gebleken dat de alternatieven 100 km/u weliswaar iets meer verkeer aantrekken van de A2, maar dit effect is zo beperkt (circa 1%, zie de afnames op de A2 in tabel 6.7 van MER), dat het effect als neutraal is gewaardeerd.

Vervoer van gevaarlijke stoffen mag in alle alternatieven gebruik maken van de N279.

De door inspreker voorgestelde beoordelingscriteria zijn niet opgenomen. Op het schaalniveau Ruhrgebied-Rotterdam zijn geen grote effecten te verwachten als blijkt dat op de wegen in de nabijheid (de A2) de effecten al heel beperkt zijn. Het MER geeft wel inzicht in het effect op de route A59/A50, zie tabel 6.7. De verbreding van de N279 leidt in de alternatieven 100 km/u tot een afname van verkeer ter plaatse van Uden van 6%.

In paragraaf 6.2.11 wordt ingegaan op het effect als knooppunt Paalgraven wordt gecompleteerd.

4.19 Inspreker betoogt dat N617/N622, waarbij sprake is van sluipverkeer van de N279, dezelfde status heeft als N279 en dus is ontlasting van deze weg niet relevant voor de studie naar de N279.

Reactie GS

4.19 Er is in de studie gekeken naar de N279 en het onderliggende wegennet. De N617/N622 behoort tot het onderliggende wegennet en heeft hoofdzakelijk een gebiedsontsluitende functie. Dat is niet dezelfde status als de N279 die een regionale stroomfunctie heeft. Gebiedsontsluitende wegen zijn niet bedoeld om regionale verkeersstromen op te vangen. Dan zou tot onveilige situaties en lokale knelpunten kunnen leiden. Wij zijn derhalve nog steeds van mening dat sluipverkeer op het onderliggende wegennet waaronder de N617/N622 relevant is.

4.20 Inspreker geeft aan dat bij de beoordeling van verkeersveiligheid is het transport van gevaarlijke stoffen niet meegenomen. Hierdoor wordt de beoordeling van het 100 alternatief negatiever volgens inspreker.

Reactie GS

4.20 Het transport van gevaarlijke stoffen is meegenomen onder het aspect externe veiligheid. De beoordeling van de externe veiligheid is in paragraaf 6.11 (deel B) van het MER (versie 9 januari 2012). Het onderzoek wat hieraan ten grondslag ligt, te weten Notitie externe veiligheidsonderzoek (november 2011), is opgenomen in bijlage 12.

Het wettelijk kader voor het transport van gevaarlijke stoffen is in Nederland tot de komst van het Besluit transportroutes externe veiligheid, vastgelegd in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Volgens deze circulaire is het in het geval van lage intensiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen toegestaan om de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) toe te passen en kunnen risicoberekeningen achterwege blijven. Zoals gesteld in HART zijn de vuistregels een eerste zeef: zij selecteren die situaties uit, waarin zeker geen sprake is van een ruimtelijk extern veiligheidsprobleem. Dit beleid zal worden gehandhaafd bij de komst van het Besluit transportroutes externe veiligheid.

Uit de Notitie externe veiligheidsonderzoek blijkt dat de vuistregels van toepassing zijn op zowel de referentiesituatie als de te beschouwen alternatieven van de N279. Geconcludeerd wordt dat zowel de referentiesituatie als de beschouwde alternatieven van de N279 voldoen aan de risiconormering die geldt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Omdat de externe veiligheidsrisico's van het Alternatief 100 MIN en het Alternatief 100 km/u in lichte mate verbeteren ten opzichte van de referentiesituatie worden deze alternatieven als licht positief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie

4.21 Inspreker geeft aan, m.b.t. een beschouwing gemaakt t.a.v. een Natura 2000 gebied op pagina 55, dat de gestelde autonome afname als gevolg van huidig en voorzien beleid veel groter is, dan de negatieve effecten van de aanpassingen aan de N279 geen solide argument is. De kritische depositiewaarde voor het Natura 2000 gebied, wordt fors overschreden volgens inspreker en het beleid voorziet niet in voldoende daling om onder de kritische depositiewaarde te komen. Daarom mag hier niet naar worden gerefereerd volgens inspreker en pleit voor een studie naar de gevolgen van NOx uitstoot, waarbij de toename moet worden getoetst aan het geldende beheersplan.

Reactie GS

4.21 Als de autonome afname veel groter is dan de toename als gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279 Noord betekent dit dat de trend voor natuur positief is en dat het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen daardoor niet in de weg wordt gestaan. Voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen is het vaak niet nodig onder de kritische depositiewaarden te komen. Uit het concept beheerplan blijkt juist dat de trend van de stikstofgevoelige habitattypen in het Bossche broek positief is. Door de verdere afname van de totale depositie (dalende achtergrond + marginale toename vanaf de N279 en vooral van de A2) zullen de condities verder verbeteren.

4.22 Inspreker geeft aan dat op pagina 57 alleen een uitspraak gedaan wordt over geluidsarm asfalt bij het 80 alternatief en een uitspraak over de 100 alternatieve ontbreekt.

Reactie GS

4.22 De mogelijke mitigerende maatregelen worden ook bij de 100 alternatieven toegepast. Dit zal in de tekst worden aangepast.

4.23 Inspreker betoogt dat in het verkeersmodel de verwachte ontwikkelingen tot 2027/2028 meegenomen moeten worden (ipv 2020).

Reactie GS

4.23 In het model is het prognosejaar 2025 gebruikt en niet 2020 zoals inspreker aangeeft. Het verkeersmodel kent zelf een prognosejaar van 2020. Op basis daarvan zijn via extrapolatie prognoses opgesteld voor het jaar 2025. In de voorstudies voor het MER en in de probleembeschrijving van het MER (hoofdstuk 2) is uitgegaan van het prognosejaar 2020. In de effectbeschrijving van de alternatieven is uitgegaan van het jaar 2025.

4.24 Inspreker geeft aan dat in bijlage 3a, waar in 6.3.1. naar verwezen wordt, het vrachtverkeer in 2010 niet wordt weergegeven; dat een goede vergelijking tussen 2006 en 2010 niet kan worden gemaakt, omdat de weergegeven gegevens niet met elkaar overeen komen; en dat alleen plaatselijke ontwikkelingen worden toegelicht, maar onvolledige kruising A50/A59(en de grote file 's ochtends, N279 alternatief), project Brainport en het (inter) nationale verkeer niet worden benoemd en meegenomen.

Reactie GS

4.24 In bijlage 3a tabel 1 wordt een vergelijking gemaakt van de vrachtverkeerintensiteiten uit 2006 verkregen op basis van de tellingen met de verkeersintensiteiten berekend met de verkeersmodellen: N279_Noord (basisjaar 2006), NRM Zuid (basisjaar 2004), het Den Bosch model (basisjaar 2007). Uit deze vergelijking is gebleken dat de intensiteitwaarden van het vrachtverkeer in het verkeersmodel N279 Noord aanzienlijk hoger lagen dan de telwaarden, terwijl de intensiteitswaarden van het totale verkeer (personen- en vrachtauto's) in het N279 Noord model het beste overeenkwamen met de telwaarden (het beste ten opzichte van de overige twee verkeersmodellen). Omdat de afwijking van het vrachtautoverkeer ten opzichte van het totaal verkeer (obv de tellingen 2006) gemiddeld 2,5% bedroeg, is besloten om de vrachtverkeersrelaties in het N279 Noord model conform de telwaarden te corrigeren. De

gecorrigeerde vrachtintensiteiten voor het basisjaar 2006 zijn in tabel 8 van bijlage 6 weergegeven (bijlage 6 van Notitie vergelijking Verkeersmodellen – Bijlage 3 MER).

4.25 Inspreker geeft aan dat in zowel paragraaf 6.4.1. als in tabel 6.7 internationaal en inter-regionaal verkeer niet is meegenomen.

Reactie GS

4.25 Tabel 6.7 gaat in op de bovenregionale effecten voor verkeer op de in de nabijheid van de N279 gelegen wegen A2 en A50. Dit effect blijkt beperkt te zijn. Hieruit kan afgeleid worden dat de effecten op grotere afstand van de N279 nog beperkter zijn.

4.26 Inspreker geeft aan dat de getallen in tabel 6.6 niet de toenames weergeven die genoemd worden in het begin van paragraaf 6.2.4 op blz. 81 (65% extra bij Heeswijk en 150% bij A50).

Reactie GS

4.26 De cijfers hebben enige verduidelijking nodig. Aan het begin van par. 6.2.4 wordt gesproken over toename van 65% bij aansluiting A2 en 150% bij aansluiting A50. Dit correspondeert met de volgende waarden in tabel 6.6

Bij A2: referentie 2025_0: 43.271 intensiteit en 2025_100: 63.168+8.338

Bij A50: referentie 2025_0: 32.932 en 2025_100: 41.423+40.928

4.27 Inspreker vraagt zich af hoe tot het aantal van ca. 2500 voertuigen gekomen is dat de N279 gebruikt i.p.v. A59.

Reactie GS

4.27 Inspreker heeft gelijk: uit tabel 6.7 blijkt dat het aantal voertuigen op de A50 in alternatief 100 afneemt met 4.500. Dit wordt aangepast.

4.28 Inspreker pleit voor het gebruik van een inheemse wintergroene haag langs de N279 om het negatieve effect van verlichting op de natuurwaarden te verminderen.

Reactie GS

4.28 De Meidoorn was voorzien als aan te brengen haag. Tegenwoordig kiezen we echter liever voor een andere inheemse soort de Veldesdoorn. Meidoorn en veldesdoorn zijn vrij dicht, ook in de winter, en worden veel gebruikt door fauna als verblijfplaats. De veldesdoorn doet het ook goed op de voorziene lokatie en past ook historisch in het landschap. Tevens houdt dit versturende verlichting tegen. Echt groenblijvende soorten als taxus en hulst passen landschappelijk minder en zijn vanuit beheer en standplaats minder geschikt (vooral hulst). Kortom, besloten is voor de Veldesdoorn als meest geschikte haagbeplanting.

4.29 Inspreker geeft aan dat in het geluidsrapport de reductie door ZOAB wordt aangenomen als 4 dB, dit geldt alleen bij 120 km/h en droog weer, waarbij niet aangegeven wordt of dit bij lagere snelheid de reductie niet minder is.

Daarnaast blijkt volgens inspreker uit onderzoek van M + P raadgevende ingenieurs dat reductie maar 3 dB is bij snelwegen en jaarlijks 0,2 +/- 0,1 dB geluidstoename optreedt. Dit

zou betekenen dat binnen 4 jaar een extra decibel geluid en binnen de vervangingstermijn van 7 jaar 1,75 dB. en dat daardoor bij ‘bronmaatregelen’ gesproken zou moeten worden over een maximale toename van minimaal 5,75 dB i.p.v. genoemde 4 dB.

Reactie GS

4.29 In het akoestisch onderzoek staat aangegeven dat ZOAB een reductie heeft van maximaal 4 dB met name in de situatie zoals die in het provinciaal inpassingsplan beschreven is. Het geluidmodel is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 opgesteld en berekend. Daarin wordt rekening gehouden met de achteruitgang van het wegdek.

2.1.11 Inspreker 5 – TEL Veghel

Samenvatting opmerkingen

5.1 Inspreker is van mening dat de bereikbaarheid van Veghel, de verkeersveiligheid (minder hoge snelheden), gezondheid (luchtverontreiniging en geluid) en kosten, beter gediend is bij een 80 km/u weg met ongelijkvloerse kruisingen, doordat de weg dan een hogere capaciteit kent en minder verkeer aantrekt van omliggende provinciale wegen en snelwegen. Deze variant zou volgens inspreker meegenomen moeten worden in het MER.

Reactie GS

5.1 In reactie hierop verwijzen wij naar onze opmerking onder 1.3.

5.2 Inspreker beveelt aan het tracé van de N279 op of onder maaiveld niveau aan te leggen om zo licht- en geluidoverlast te verminderen.

Reactie GS

5.2 Wij hebben het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort. Ook zullen de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Bij het ontwerp-PIP zullen de resultaten daarvan kenbaar worden gemaakt.

Overigens zal de haagbeplanting langs de weg terugkomen en eventuele lichthinder beperken.

5.3 Inspreker is van mening dat er onnodig groen verloren gaat en dat deze onvoldoende gecompenseerd worden in de directe omgeving van de N279.

Reactie GS

5.3 Wij verwijzen deels naar onze reactie onder 2.4 en voegen daar het volgende aan toe. De compensatie van natuur vindt plaats volgens bestaande wet- en regelgeving. Daar waar wij natuur kunnen handhaven zullen wij dat doen. Daar waar dat niet mogelijk is zorgen wij voor natuurcompensatie en mitigatie.

5.4 Inspreker is van mening dat tijdens raadpleegbijeenkomsten doorstromingsoplossingen ingebracht door bewoners en belangengroepen niet zijn onderzocht, of niet gelijkwaardig onderzocht en uitgewerkt (met bijvoorbeeld een inpassingsplan) waardoor er geen objectieve besluitvorming plaats vindt.

Reactie GS

5.4 In het MER (par. 3.1.3) wordt ingegaan op enkele alternatieven die in de raadpleeggroep c.q. door onder andere de Stichting omwonenden N279 (SON279) zijn aangedragen, en wordt aangegeven waarom deze alternatieven niet verder zijn onderzocht. Uitwerking van alternatieven is alleen zinvol als het een realistisch, haalbaar alternatief betreft. Alternatieven die in het MER-proces zijn afgefallen, zijn afgefallen op het moment dat duidelijk werd dat ze geen haalbare oplossing zouden bieden. Dit is een gebruikelijke werkwijze bij een MER. Uiteindelijk leidt de trechtering tot één alternatief dat het beste aan alle eisen voldoet: het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt planologisch vertaald in een inpassingsplan. Het is een planologische uitwerking, vergelijkbaar met een bestemmingsplan.

5.5 Inspreker is van mening dat bij het inpassingsontwerp van de N279 onvoldoende rekening is gehouden met de dragende structuren zoals die in het gebiedspaspoort “Meierij” zijn gedefinieerd.

Reactie GS

5.5 In het gebiedspaspoort Meierij geven wij aan welke landschapskennmerken wij op regionaal schaalniveau bepalend vinden voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype. De belangrijkste gebiedskwaliteiten en de ambities voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit in het gebied zijn integraal meegenomen in het opgestelde beeldkwaliteitplan, die als onderligger diende voor het PIP.

In het gebiedspaspoort wordt gesproken in termen van identiteitsdragers en voorstellen om het karakter van de Meierij verder te versterken. Hieronder geven wij een korte uiteenzetting van de meest relevante punten zoals genoemd in het Ontwerp uitwerking gebiedspaspoorten, provincie Noord-Brabant, Gedeputeerde van Noord-Brabant, 2 februari 2010.

In het gebiedspaspoort worden de akkercomplexen met aanliggende buurtschappen en groenstructuren als belangrijke identiteitsdragers van het agrarische cultuurlandschap benoemd.

In het gebiedspaspoort worden de volgende voorstellen gedaan om het karakter van de Meierij als groen hart van Brabant te versterken:

- De ontwikkeling van dorpen, steden en de intensieve landbouw vindt plaats in samenhang met het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter van de Meierij: zoals houtwallen, open graslanden en bomenlanen.
- De hoofdinfrastructuur die de Meierij doorsnijdt, vormgeven als groene lanen tussen hoogstedelijke gebieden: contrast beleving stad-land versterken, de verschillen tussen de hoofdroutes respecteren en versterken.

Voor een goede landschappelijke inpassing van de N279 hebben de in het gebiedspaspoort genoemde identiteitsdragers en voorstellen als uitgangspunt gediend. De inpassing omvat op hoofdlijnen twee uitgangspunten.

1. Het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter wordt vormgegeven door middel van het herstel en aanleg van nieuwe bomenlanen. Het herstel van deze structuur vindt o.a. plaats (van west naar oost) langs de Poeldonk, Beusingsedijk, Beekveld, Hersend, Houtersedijk, Brugstraat, Baron van den Bogaerdelaan, nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther zuid en langs het oostelijk deel van de N279 Noord.
2. Het vormgeven van de N279 Noord als een zelfstandig element in het landschap wordt vormgegeven door de aanplant van een begeleidende boomstructuur vanaf Kasteel Heeswijk tot de aansluiting N279/A50. Over de gehele lengte van het tracé wordt een begeleidende haag gerealiseerd.

5.6 Inspreker is van mening dat de varianten en uitwerkingen zoals vermeld in het MER en PIP niet in lijn met de intentie en afspraken zoals gemaakt in de Stuurgroep. Volgens inspreker dient bij planuitwerkingen een terugkoppeling plaats te vinden naar de oorspronkelijke wensen en uitgangspunten. Wijzigingen en nieuwe inzichten dienen voorgelegd te worden aan, en beslist te worden door de Stuurgroep. Dit is volgens inspreker niet gebeurd en dient te worden hersteld.

Reactie GS

5.6 Binnen de stuurgroep vinden bespiegelingen plaats op de verrichte onderzoeken, de mogelijke alternatieven, de kansen en bedreigingen enz. Binnen de stuurgroep vindt ook een bespreking en zo mogelijk afweging plaats en in de regel nemen we dit advies over. Wij nemen echter de besluiten over het voorontwerp en ontwerp PIP en wat daarmee samenhangt. Provinciale Staten nemen een definitief besluit.

5.7 Inspreker is van mening dat het gehele traject van de N279 's-Hertogenbosch-Asten in één procedure dient te worden aangeboden voor inspraak, en niet per deeltraject. De opdeling vertroebelt de intentie van de initiatiefnemer/opdrachtgever, en zet omwonenden op het verkeerde been. De consequenties komen niet in volle omvang in beeld. Door de opdeling is er geen overzicht over het totaal, ontstaan wegdelen zonder kop of staart, langdurige overlast en onzekerheid.

Reactie GS

5.7 Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan. Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Er vinden in Nederland (en daar buiten) te veel ontwikkelingen tegelijkertijd plaats. Die zijn niet allemaal met elkaar te verbinden. De complexiteit wordt dermate groot dat deze niet meer hanteerbaar zijn waardoor processen te stroperig worden en uiteindelijk tot stilstand komen.

Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. In de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het aanbrengen van een onlosmakelijke verbinding biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle plannen) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

Wij voeren een open en zorgvuldig planproces, met extra ruimte voor inspraak en overleg. Omdat wij uw mening erg op prijs stellen hebben wij gekozen voor meerdere inspraakmomenten dan wettelijk bepaald. In onze planvorming voor het zuidelijk deel van de N279 worden alle onderzoeken e.d. van de N279 Noord betrokken. Ook in dat planproces zal voldoende ruimte zijn voor inspraak.

2.1.12 Inspreker 6 – IVN Veghel

Samenvatting opmerkingen

6.1 Inspreker geeft aan dat belangrijke onderdelen van de documenten niet of niet goed leesbaar zijn en ontbreken er stukken, te weten; de planologische en verkeerskundige inventarisatie van de verkeersproblematiek op de N279 tussen Den Bosch en Veghel, opgesteld in 2001 i.o.v. de provincie Noord-Brabant; het concept MER d.d. november 2009 en de Regionale verkeersstudie N279 uit 2008.

Reactie GS

6.1 Wij betreuren dat inspreker de stukken als moeilijk leesbaar heeft ervaren. Er is veel inspanning gepleegd om alle informatie beschikbaar te stellen. De stukken lagen op diverse plaatsen (zoals provinciehuis, informatiecentrum, gemeentehuizen betrokken gemeenten) ter inzage en waren digitaal opvraagbaar. Verder is een informatiecentrum over de N279 Noord ingericht waar nadere informatie kon worden verkregen en tijdens de inspraakperiode zijn hier diverse informatiebijeenkomsten gehouden om nadere informatie te verstrekken en vragen te beantwoorden. Op deze avonden was er gelegenheid om vragen te stellen aan deskundigen en was groot kaartmateriaal beschikbaar. Tenslotte waren de documenten te downloaden vanaf de provinciale website. Bij de publicatie van het ontwerp-PIP zullen wij nadrukkelijk aandacht aan de leesbaarheid besteden.

Wij zijn ons er niet van bewust dat er stukken zouden ontbreken. Het concept-MER van 2009 waar inspreker over rept is geen formeel stuk geweest, maar een werkdocument uit een bepaalde fase van het project. Het werkdocument en de andere genoemde (openbare) stukken hebben geleid tot het huidige MER en PIP.

6.2 Inspreker verzoekt bij de volgende versie van het PIP en het MER de nodige herordening en aanvulling aan te brengen, zodat de toegankelijkheid en leesbaarheid wordt verbeterd.

Reactie GS

6.2 Wij zullen hieraan bij het opstellen van het ontwerp PIP c.a. nadere aandacht besteden.

6.3 Inspreker maakt bezwaar tegen de probleem- en doelstelling van het MER en PIP omdat, niet helder, scherp en volledig formuleren van de hoofd- en subdoelstellingen van de voorgenomen activiteit, vertroebelt het formuleren en optimaliseren van adequate, in voldoende

mate probleemoplossende alternatieven en varianten en het toetsen en beoordelen in het licht van heldere, uit de doelstellingen afgeleide toetsings- en beoordelingscriteria.

Reactie GS

6.3 De probleem- en doelstelling is geconcretiseerd in selectiecriteria voor de trechtering van alternatieven (hoofdstuk 3 van MER) en vervolgens in beoordelingscriteria voor de beoordeling van de onderzochte alternatieven (hoofdstuk 4). De keuze voor deze beoordelingscriteria is nader toegelicht in de uitgebreide effectbeschrijvingen in hoofdstuk 6. De daarbij gehanteerde randvoorwaarden op het gebied van natuur, landschap en leefmilieu zijn gebaseerd op de bestaande wet- en regelgeving. De onderzochte alternatieven zijn hierop getoetst. Hiervoor is reeds de basis gelegd in de startnotitie en richtlijnen.

6.4 Inspreker geeft aan dat bij de scores in tabel 3.3 niet duidelijk is hoe die scores tot stand zijn gekomen en vraagt zich af welke grenzen daarbij zijn gehanteerd?

Reactie GS

6.4 De scores zijn onderbouwd in de regionale verkeersstudie MER/Tracé N279 's-Hertogenbosch-Veghel (2008), waarnaar in paragraaf 3.1.2 wordt verwezen.

6.5 Inspreker mist het expliciteren van heldere doelstellingen en/of randvoorwaarden op het gebied leefmilieu en andere omgevingsaspecten in het MER en PIP.

Reactie GS

6.5 In hoofdstuk 6 zijn beoordelingscriteria voor ieder beoordelingsaspect opgenomen.

6.6 Volgens inspreker wordt in het MER en het PIP onvoldoende, dan wel op een niet transparante wijze aandacht geschonken aan de samenhang met overige ontwikkelingen aan het tracé N279.

Reactie GS

6.6 In de planvorming heeft afstemming plaatsgevonden met overige ontwikkelingen in het gebied.

6.7 Inspreker verzoekt meer inzicht te geven in de gevolgen die kunnen worden verwacht voor verkeer en vervoer, de belasting van het wegennet in het studiegebied en de N279 als geheel als gevolg van bevolkingskrimp, vergrijzing en afnemende beroepsbevolking, stijgende brandstofprijzen, economische recessie, alsmede van extra rijstroken bij de A2 en de toegevoegde transportcapaciteit op de Zuid Willemsvaart.

Reactie GS

6.7 In het verkeersmodel wordt voor de toekomstige prognoses rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen. In bijlage 3 van het MER wordt ingegaan op de uitgangspunten die zijn gehanteerd.

6.8 Inspreker vraagt waarom initiatiefnemer als minimale snelheid 60 km/uur in de spits als norm hanteert, terwijl voor zover wij weten bij een 80 km/uur weg de landelijke norm op 53 km/uur ligt?

Reactie GS

6.8 Wij willen, in lijn met de Netwerkanalyse Brabantstad, betrouwbare en acceptabele reistijden en hanteren daartoe voor de N279 referentiesnelheden. De referentiesnelheid is de minimaal vereiste trajectnelheid. De MER voor de N279 bevat diverse alternatieven. In de MER zijn voor de alternatieven de volgende referentiesnelheden gehanteerd: Voor een 80 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 60 km/u. Voor een 100 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 66 km/u.

6.9 Inspreker stelt zich de vraag of het sluipverkeer bij het uitgewerkte alternatief niet eerder toe dan afneemt?

Reactie GS

6.9 Uit tabel 6.10 van het MER blijkt dat het sluipverkeer op het onderliggend wegennet afneemt. Dit kan verklaard worden door het feit dat de trajectnelheid op de N279 Noord omhoog gaat en een verbetering van de doorstroming ontstaat. Dan is er minder aanleiding tot het zoeken van sluiproutes.

6.10 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de mogelijkheden voor verkeerskundige optimalisering, o.a. door moderne verkeersgeleidende systemen, nader te verkennen en te onderzoeken.

Reactie GS

6.10 De N279 is een weg met 2x1 rijstroken. Er is een verkeerskundig probleem enerzijds en een beleidsmatige doelstelling (PVVP, Netwerkanalyse Brabantstad) anderzijds. Op basis daarvan zijn alle relevante zaken met betrekking tot verkeerskundige optimalisering bekeken. Deze hebben geleid tot de voorliggende stukken.

6.11 Inspreker is van mening dat op basis van de huidige verkeersveiligheidscijfers, die aangeven dat er sprake is van een bovengemiddelde veilige wegverbinding (tabel 2.1, pagina 12) er geen aanleiding is om meer rijstroken aan te leggen en een hogere maximumsnelheid in te voeren op de N279.

Reactie GS

6.11 De noodzaak tot aanpassing van de N279 ligt in de structurele files en matige doorstroming van het verkeer. Hierdoor ontstaat sluipverkeer door de omliggende dorpen en dat leidt tot onveilige situaties daar. De N279 wordt ook verkeersveiliger door de gescheiden rijbanen en de ongelijkvloerse kruisingen.

6.12 Inspreker is van mening dat er geen integraal plan wordt gepresenteerd dat afgestemd is met andere vastgestelde ruimtelijke plannen in het gebied zoals de verbreding van de Zuid-Willemsvaart en het beekdal van de Aa.

Reactie GS

6.12 In het Inrichtingsplan is rekening gehouden met genoemde plannen. Zo wordt de natuurcompensatie afgestemd met alle betrokken overheden waaronder het Rijk, verantwoordelijk voor de omlegging en opwaardering van de Zuid-Willemsvaart, maar ook met het Waterschap Aa en Maas, met betrekking tot het project Dynamisch beekdal de Aa.

6.13 Inspreker verzoekt meer aandacht te besteden aan de dragende structuren van de Meierij bij de inpassing en vormgeving van de N279.

Reactie GS

6.13 In het gebiedspaspoort Meierij geven wij aan welke landschapskenmerken wij op regionaal schaalniveau bepalend vinden voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype. De belangrijkste gebiedskwaliteiten en de ambities voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit in het gebied zijn integraal meegenomen in het opgestelde beeldkwaliteitplan, die als onderligger diende voor het PIP.

In het gebiedspaspoort wordt gesproken in termen van identiteitsdragers en voorstellen om het karakter van de Meierij verder te versterken. Hieronder een korte uiteenzetting van de meest relevante punten zoals genoemd in het Ontwerp uitwerking gebiedspaspoorten, provincie Noord-Brabant, Gedeputeerde van Noord-Brabant, 2 februari 2010.

In het gebiedspaspoort worden de akkercomplexen met aanliggende buurtschappen en groenstructuren als belangrijke identiteitsdragers van het agrarische cultuurlandschap benoemd.

In het gebiedspaspoort worden de volgende voorstellen gedaan om het karakter van de Meierij als groen hart van Brabant te versterken:

- De ontwikkeling van dorpen, steden en de intensieve landbouw vindt plaats in samenhang met het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter van de Meierij: zoals houtwallen, open graslanden en bomenlanen.
- De hoofdinfrastructuur die de Meierij doorsnijdt vormgeven als groene lanen tussen hoogste stedelijke gebieden: contrast beleving stad-land versterken, de verschillen tussen de hoofdroutes respecteren en versterken.

Voor een goede landschappelijke inpassing van de N279 hebben de in het gebiedspaspoort genoemde identiteitsdragers en voorstellen als uitgangspunt gediend. De inpassing omvat op hoofdlijnen twee uitgangspunten.

1. Het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter wordt vormgegeven door middel van het herstel en aanleg van nieuwe bomenlanen. Het herstel van deze structuur vindt o.a. plaats (van west naar oost) langs de Poeldonk, Beusingsedijk, Beekveld, Hersend, Houtersedijk, Brugstraat, Baron van den Bogaerdelaan, nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther zuid en langs het oostelijk deel van de N279
2. Het vormgeven van de N279 als een zelfstandig element in het landschap wordt vormgegeven door de aanplant van een begeleidende boomstructuur vanaf Kasteel Heeswijk tot

de aansluiting N279/A50. Over de gehele lengte van het tracé wordt een begeleidende haag gerealiseerd.

3. Op de overgang van de oude zandontginningen naar het beekdal bevinden zich van oudsher houtwallen. In het inrichtingsplan wordt deze karakteristiek op een aantal locaties nabij bestaande bebouwing ingezet. De functie van deze beplanting is drie ledig: 1 herstel kleinschaligheid, 2 mogelijkheid van landschappelijke inbedding geluidswerende constructies, 3 verbetering landschappelijke inpassing bestaande bebouwing.

6.14 Inspreker is van mening dat er bij de maatregelen voor de inpassing van de N279 er te weinig rekening gehouden is met de langdurige beleving van omwonenden. Er wordt onvoldoende terug gezien van de suggesties gedaan tijdens de raadpleegbijeenkomsten voor een tracé op de hoogte van het omliggende maaiveld, aan weerszijden voorzien van houtwallen en dijken.

Reactie GS

6.14 In het inrichtingsplan is er voor gekozen om het zicht (langdurige beleving) vanuit de verschillende dorpen te beperken door de aanplant en het herstel van bomenlanen al dan niet gecombineerd met onderbegroeiing (houtwal). Deze versterking van landschapselementen vindt plaats in het agrarische gebied gelegen tussen de dorpsranden en de N279. In plaats van het aanbrengen van dijken is er voor gekozen om langs het gehele tracé een haag met een hoogte van 1 meter realiseren. Dit heeft een aantal voordelen zoals: de haag sluit aan bij de huidige karakteristiek van de N279, heeft een minder groot ruimtebeslag en heeft een ecologische functie voor o.a. vleermuizen (begeleidende structuur), en dient als leefgebied voor kleine zoogdieren en insecten.

6.15 Inspreker verzoekt de mogelijkheden voor een verlaagde ligging gelijk aan het omliggende maaiveld, of een verdiepte ligging nader te onderzoeken.

Reactie GS

6.15 Wij hebben het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort. Ook zullen de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Bij het ontwerp-PIP zullen de resultaten daarvan kenbaar worden gemaakt.

6.16 Inspreker heeft de indruk dat ongewenste effecten door de verkeersaanzuigende werking van het voorkeursalternatief onderschat worden in de planvorming.

Reactie GS

6.16 Het MER beschrijft de verkeerseffecten van het voorkeursalternatief, inclusief een toename van verkeer op de N279.

6.17 Inspreker is van mening dat door de aanpassing van de N279 waardevermindering voor omwonenden ontstaat. Inspreker wijst op het ontbreken van compensatie voor planschade in de financiële paragrafen in de PIP en MER.

Reactie GS

6.17 Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In de toelichting van het PIP is in paragraaf 7.1 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het PIP. Inspreker merkt terecht op dat daar nog niets is opgenomen over planschade. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hoeft in het MER geen aandacht te worden geschonken aan mogelijke planschade. Het MER onderzoekt allerlei alternatieven en maakt op basis daarvan een afweging. Er vindt op basis van het MER geen planologische wijziging plaats. In artikel 6.1 lid 2 Wet ruimtelijke ordening wordt een milieueffectrapportage dan ook niet aangemerkt als planschadeoorzaak. Het PIP wordt wel aangemerkt als planschadeoorzaak en daardoor wordt in de toelichting van het PIP op mogelijke planschade nader ingegaan.

6.18 Inspreker mist een analyse van de gevolgen voor de werkgelegenheid in de sector toerisme en recreatie in het gebied door de aanpassing van de N279.

Reactie GS

6.18 In paragraaf 6.13.5 van het concept-MER wordt aandacht besteed aan de gevolgen voor recreatie. De gevolgen voor de werkgelegenheid in die sector zijn niet onderzocht. De richtlijnen zijn bepalend voor wat er wel en niet wordt onderzocht.

6.19 Inspreker verzoekt de initiatiefnemer aanvullend onderzoek te verrichten naar de depositiewaarden voor het Bossche Broek en deze te toetsen aan relevante afspraken en weten regelgeving, zoals in het kader Natura 2000.

Reactie GS

6.19 Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 4.21.

6.20 Inspreker ziet natuurcompensatie graag plaatsvinden in de omgeving waar de natuurwaarden door de N279 worden aangetast en dringt aan op een vorm van compenseren in grotere clusters die bijdragen versterking van de samenhang en kwaliteit van de EHS.

Reactie GS

6.20 De door de inspreker voorgestelde criteria spelen allen een rol bij het vaststellen van de uiteindelijke compensatie. Het provinciaal compensatiebeleid gaat uit van in principe aansluiting op bestaande EHS. In het compensatieplan waar wij momenteel aan werken wordt een en ander nader uitgewerkt. In dat plan zullen wij nader aangeven waar de compensatie precies zal plaatsvinden en hoe en door wie de uitvoering zal plaatsvinden. Momenteel wordt hierover met de betrokken overheden overleg over gevoerd. Voor de vaststelling van

het ontwerp PIP zal zekerheid bestaan over de manier waarop de compensatie zal worden uitgevoerd.

6.21 Inspreker geeft aan dat door de beoogde verbreding van de N279 een deel van het foerageergebied van een vitale dassenburcht (nabij Kasteel Heeswijk) verloren gaat en vraagt zich af op welke wijze in compensatie wordt voorzien?

Reactie GS

6.21 De effecten van de weg zullen hier nog aan getoetst worden en er zal rekening gehouden worden met zowel directe verstoring als foerageergebied in het natuurcompensatieplan dat opgesteld wordt.

6.22 Inspreker verzoekt bij de natuurcompensatie-opgave aan te sluiten op de zienswijze van de IVN Veghel op de natuurcompensatie die vastgelegd is in meegezonden notitie.

Reactie GS

6.22 We zullen deze informatie gebruiken bij het uitwerken van de natuurcompensatie en partijen in de gelegenheid stellen te reageren op de nadere uitwerking in het natuurcompensatieplan.

2.1.13 Inspreker 12 – A.L.M. Verbakel namens de buurtbewoners Pastoor Verlindenstraat - Middelrode

Samenvatting opmerkingen

12.1 Inspreker is van mening dat er niet of onvoldoende gekeken is naar verkeersbelasting in de Pastoor Verlindenstraat in Middelrode door de geplande aanpassing aan de N279. Deze straat fungeert volgens inspreker niet alleen als aansluitweg voor het plaatselijk verkeer Middelrode en Berlicum maar ook voor het gebied ten noordoosten van Middelrode, Berlicum en Heeswijk tot aan Vinkel en de A50, en als verbindingsweg voor sluipverkeer van de A50 vanaf De Kruisstraat (Rosmalen) naar Veghel via de N279 en de brug over richting Schijndel.

Doordat er bij Berlicum alleen maar een aansluiting komt en geen oversteek richting Den Dungen en Schijndel vreest inspreker dat de Pastoor Verlindenstraat een verbindingsweg blijft terwijl deze naar zijn mening bij de Runweg zou moet liggen.

Reactie GS

12.1 De verkeerssituatie op de Pastoor Verlindenstraat in Middelrode blijft door de aanpassingen aan de N279 vrijwel gelijk aan de huidige situatie. Zowel de capaciteitsuitbreiding op de N279 als de ongelijkvloerse aansluiting van de Kapelstraat op de N279 zijn nauwelijks van invloed op de verkeersstromen op de Pastoor Verlindenstraat. In de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting van de Kapelstraat op de N279 kan op de Molendijk-noord een “knip” worden aangebracht. Deze knip zorgt dan voor een lichte afname van verkeersintensiteit op de Pastoor Verlindenstraat. Het is aan de gemeente om af te wegen of zij een “knip” gewenst achten aangezien dit een gemeentelijke bevoegdheid is.

Verder merken wij op dat in de referentiesituatie de werkdagintensiteit op de Pastoor Verlindenstraat 4900 voertuigen is. In de alternatieven daalt de intensiteit naar 4300 tot 4500 voertuigen.

12.2 Inspreker is van mening dat er niet of onvoldoende gekeken is naar de overlast van het verkeer dat extra aangetrokken wordt door de geplande aanpassing aan de N279.

Reactie GS

12.2 In de analyse van effecten is rekening gehouden met de verwachte toename of afname van verkeer. De ontwikkeling van het verkeer is uit het verkeersmodel afgeleid. Dat model is recent nog geherijkt op basis van de laatste gegevens. De effecten van het verkeer c.q. overlast waarover inspreker schrijft, zijn uitgebreid onderzocht en beschreven in het MER. Uit tabel 6.6 van het MER, bijvoorbeeld, blijkt wat de effecten zijn van de verbreding van de N279 op de toename van verkeer. De verwachte verkeerstoename is meegenomen in de effectstudies die beschreven zijn in hoofdstuk 6 van het MER. De verkeer gerelateerde effecten betreffen met name geluids- en luchteffecten.

12.3 Inspreker vraagt waar informatie in de plannen te vinden is over de geluidbelasting vanuit de N279 op de woning van inspreker en of er gekeken is naar het wegverkeerlawaaai in de Pastoor Verlindenstraat ten gevolge van het aansluitende en kruisende verkeer?

Reactie GS

12.3 Het adres Pastoor Verlindenstraat 11 (woning inspreker) is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De woning ligt buiten de geluidszone van de N279. Buiten deze zone is het wettelijk gezien niet verplicht een geluidsonderzoek uit te voeren. In het akoestisch onderzoek is wel de woning Pastoor Lindenstraat 31 meegenomen bij de berekeningen. Op deze woning is er geen sprake van een knelpunt volgens de Wet geluidhinder. Zo wordt dan ook niet verwacht dat dit wel het geval is voor de woning Pastoor Verlindenstraat 11 die verder van de N279 is gelegen.

Naast de geluidseffecten ten gevolge van de N279 is ook gekeken naar de geluidseffecten op het onderliggend wegennet ten gevolge van de wijzigingen van de N279. Zo is er ook bij de Pastoor Verlindenstraat in beeld gebracht wat de geluidseffecten zijn. Uit de verkeersmodellen volgt dat de toename 0-1 dB bedraagt.

12.4 Inspreker wijst op de rekenresultaten in bijlage 4, Onderliggend wegennet, Rekenresultaten Molendijk, met betrekking tot de Kapelstraat en de Brugstraat en het ontbreken van de Pastoor Verlindenstraat in deze rekenresultaten.

Reactie GS

12.4 De rekenresultaten van de Pastoor Verlindenstraat zijn in alle varianten van het verkeersmodel identiek aan de resultaten op de Kapelstraat en de Brugstraat.

2.1.14 Inspreker 13 – Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer J.H.M. Smits te Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

13.1 Inspreker is van mening dat door de geplande nieuwe ontsluitingsweg Bij Laverdonk, die dwars door het Aa-dal loopt, het woon- en leefklimaat van omwonenden onherstelbaar wordt aangetast alsmede de natuurwaarden van het beekdal van de Aa.

Reactie GS

13.1 De weg waar inspreker naar verwijst wordt aangelegd op initiatief van de gemeente en is geen direct gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279 Noord. De gemeente stelt hier een eigen bestemmingsplan voor op. In samenwerking tussen gemeente en ons heeft dit tot een nieuwe aansluiting op de N279 Noord geleid (Heeswijk Dinther Zuid). Natuurwaarden die als gevolg van het provinciaal inpassingsplan worden aangetast zullen worden gecompenseerd. Hiertoe wordt een compensatieplan opgesteld en worden met betrokken partijen nadere afspraken betreffende de uitvoering van de compensatie gemaakt.

13.2 Inspreker geeft aan dat het lijkt dat de provincie en de betrokken gemeenten in zowel het voorontwerp PIP als het concept MER geen rekening wil houden met de belangen van de omwonenden van de N279 en geplande ontsluitingswegen van de N279.

Reactie GS

13.2 Wij herkennen ons niet in deze opmerking. Omwonenden hebben op diverse manieren hun aandachtspunten en belangen kenbaar kunnen maken. Er zijn verschillende informatieavonden gehouden en er is serieus gekeken naar alle binnengekomen reacties. Er wordt bovendien extra ruimte geboden voor inspraak met een extra (bovenwettelijke) inspraakronde. Bij besluit tot vaststelling PIP door PS zal een afweging van alle belangen plaatsvinden; dus ook die van de omwonenden. Overigens is het onze inzet de nadelige gevolgen van de capaciteitsvergroting zo veel mogelijk te voorkomen of mitigeren.

13.3 Inspreker is van mening dat bij de woning van de heer Smits onaanvaardbare verkeershinder en overlast ontstaat en dat de milieubelasting, zoals geluidhinder, lichthinder, verslechtering luchtkwaliteit, op deze locatie wordt onderschat en er geen maatregelen genomen worden om deze te beperken.

Reactie GS

13.3 Wij nemen alle maatregelen die wettelijk vereist zijn om overlast zoals geluidshinder, lichthinder en verslechtering van de luchtkwaliteit tegen te gaan.

13.4 Inspreker twijfelt eraan of het voorkeuralternatief als meest natuurvriendelijke alternatief is aan te merken.

Reactie GS

13.4 Wij verwijzen naar onze reactie onder 2.4.

13.5 Inspreker verzoekt initiatiefnemer af te zien van het verder in procedure brengen van het plan voor de N279 voorzover het gaat om de nieuwe aansluiting ter hoogte van Laverdonk. Inspreker bepleit de beoogde aansluiting en de nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther Zuid te schrappen uit het plan.

Reactie GS

13.5 De gemeente Bernheze is initiatiefnemer tot het realiseren van de ontsluitingsweg en ontwikkelt daarvoor een bestemmingsplan. Inspreker heeft in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente zijn bezwaren reeds kenbaar kunnen maken. Wij zien geen aanleiding de ontsluitingsweg niet aan te laten sluiten op de N279. De exacte ligging van de weg wordt nog verder uitgewerkt door de gemeente evenals de voorziene rotonde en de aansluiting op de N279. Alleen de aansluiting vanaf de rotonde wordt opgenomen in het PIP.

2.1.15 Inspreker 14 – Arag Rechtsbijstand namens de heer M.C.M. van Emmerik te Den Dungen

Samenvatting opmerkingen

14.1 Inspreker geeft aan dat er door de aanpassing van de N279 ter hoogte van de woning (Hooidonksedijk 11, 13 en 15) van de heer van Emmerik een toename verwacht wordt van de al bestaande grote geluid- en triloverlast. Inspreker is van mening dat geluidsreducerende maatregelen die in het kader van de Wet geluidshinder genomen zullen worden niet garanderen dat de geluidsbelasting onder de wettelijke geluidswaarde blijft.

Reactie GS

14.1 We zijn gehouden te voldoen aan de wettelijke normen. Er is uitgebreid onderzocht wat de beste maatregelen zijn om in de nieuwe situatie aan de normen te voldoen. Ter nadere toelichting het volgende:

Door de verbreding zal er bij genoemde woning een toename zijn van de geluidbelasting indien er geen maatregelen worden getroffen. Echter, door het treffen van maatregelen in de vorm van een geluidreducerend wegdek en (verhoogde) schermen wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Op den duur zal het wegdek slijten waardoor de reducerende werking iets minder wordt. Echter, met deze achteruitgang wordt rekening gehouden. Bij de aanleg zal het nieuwe asfalt een wat hogere geluidsreductie hebben dan nodig is zodat wij er zeker van zijn dat in de gebruiksfase de geluidsreductie voldoende en binnen de wettelijke normen blijft.

14.2 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de geluidsbelasting (zeker de binnenwaarde) specifiek -middels een bezoek ter plaatse- op de woningen gelegen aan de Hooidonksedijk 11,13 en 15 te beoordelen/ bekijken en te bezien of het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen benodigd is. Inspreker geeft aan mogelijk planschade te claimen indien bovengenoemde bezwaren niet dan wel onvoldoende in acht worden genomen bij het door gaan van onderhavige ontwikkeling.

Reactie GS

14.2 Woningen waar in de berekeningen sprake is van een hogere geluidbelasting, zullen worden bekeken alvorens gevelmaatregelen te treffen. Ten gevolge van de wijziging aan

de N279 is het niet nodig hogere waarden vast te stellen aangezien er met een stiller asfalt en schermen kan worden voldaan aan de Wet geluidhinder. Wij zullen deze maatregelen toepassen en op die manier voldoen aan de wettelijke eisen. Echter, bij het akoestisch onderzoek 'omlegging Zuid-Willemsvaart' zijn hogere waarden vastgesteld voor deze woningen. Vanuit dat onderzoek dient de woning te worden bekeken of gevelmaatregelen noodzakelijk zijn. Hiervoor verwijzen wij naar de initiatiefnemer van de omlegging, te weten Rijkswaterstaat.

2.1.16 Inspreker 15 - Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel, mede namens de ondernemersverenigingen CVO, VMK en EBK en de Commissie Verkeer & Vervoer

Samenvatting opmerkingen

15.1 Inspreker is van mening dat een daadwerkelijke verbetering van de doorstroming van verkeer, en voornamelijk vrachtverkeer, alleen bereikt kan worden door verbreding van de N279 en door realisatie van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen op de A2 en A50. Daarnaast dient de opwaardering van het zuidelijke en het noordelijke gedeelte zoveel mogelijk op elkaar afgestemd te worden en gelijktijdig uitgevoerd te worden.

Reactie GS

15.1 Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan. Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Er vinden in Nederland (en daar buiten) te veel ontwikkelingen tegelijkertijd plaats. Die zijn niet allemaal met elkaar te verbinden. De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden tot stilstandkomen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het aanbrengen van een onlosmakelijke verbinding biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle planprocedures) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

Wij voeren een open en zorgvuldige planproces, met extra ruimte voor inspraak overleg (boven wat van ons verlangd wordt in wetgeving). In onze planvorming voor het zuidelijk deel van de N279 worden alle onderzoeken e.d. van de N279 Noord betrokken. Ook in dat planproces zal voldoende ruimte zijn voor inspraak.

15.2 Inspreker stelt voor de N279 noord uit te voeren met gelijkvloerse kruisingen en de weg als 2x 100 km per uur in te richten met een snelheidsregime van 80 km per uur, tot dat overal ongelijkvloerse kruisingen zijn gerealiseerd (vooral dus ook bij de aansluiting met de A50 en de aansluiting op de A2). Deze snelheidsbeperking dient om de aantrekkende werking van de nieuwe weg voor verkeer zo minimaal mogelijk te laten zijn.

Reactie GS

15.2 In reactie hierop verwijzen wij naar onze opmerking onder 1.3.

15.3 Inspreker bepleit het zo spoedig mogelijk starten met de procedurele voorbereiding en uitvoering van de verbreding van het zuidelijke gedeelte van de N279, zodat werkzaamheden parallel lopen en Veghel niet twee maal en aan twee kanten met grote overlast te maken krijgt. Inspreker adviseert het 80-km-per-uur-snelheidsregime op het noordelijke gedeelte in stand te houden tot dat ook het zuidelijke gedeelte compleet is uitgevoerd.

Reactie GS

15.3 Bij de uitvoering zal terdege rekening worden gehouden met het zo min mogelijk veroorzaken van hinder. Dit zal tevens een criterium zijn bij de aanbestedingsprocedure ten bate van het verkrijgen van een aannemer. De aannemer die bij de aanleg hinder en overlast weet te minimaliseren zal hiervoor positief gewaardeerd worden. Voor het overige verwijzen wij naar onze reactie onder 15.1.

2.1.17 Inspreker 16 – Brabantse Milieufederatie

Inspreker heeft twee inspraakreacties ingediend. Beide inspraakreacties zijn samengevat in deze paragraaf. Inspraakreacties 16.1 en 16.2 zijn opgesteld naar aanleiding van de brief van 28 maart, de overige reacties naar aanleiding van de brief van 5 april.

Samenvatting opmerkingen

16.1 Inspreker verzoekt een leesbare versie van het voorontwerp PIP en concept MER N279 noord ter beschikking te stellen. Bij de bestaande beschikbaar gestelde versie is een gedeelte van het kaartmateriaal slecht leesbaar.

Reactie GS

16.1 Wij betreuren dat inspreker de stukken als moeilijk leesbaar heeft ervaren. Er is veel inspanning gepleegd om alle informatie beschikbaar te stellen. De stukken lagen op diverse plaatsen (zoals provinciehuis, informatiecentrum, gemeentehuizen betrokken gemeenten) ter inzage en waren digitaal opvraagbaar. Verder is een informatiecentrum over de N279 Noord ingericht waar nadere informatie kon worden verkregen en tijdens de inspraakperiode zijn hier diverse informatiebijeenkomsten gehouden om nadere informatie te verstrekken en vragen te beantwoorden. Op deze avonden was er gelegenheid om vragen te stellen aan deskundigen en was groot kaartmateriaal beschikbaar. Tenslotte waren de documenten te downloaden vanaf de provinciale website. Bij de publicatie van het ontwerp-PIP zullen wij nadrukkelijk aandacht aan de leesbaarheid besteden.

16.2 Inspreker verzoekt de initiatiefnemer de inspraak periode met enkele weken te verlengen en hieraan ruime bekendheid te geven.

Reactie GS

16.2 Dit betrof een bovenwettelijke (extra) inspraakronde. Er volgt nog een inspraakronde op het ontwerp PIP waarbij wederom gelegenheid is te reageren op het PIP en MER. Wij zien daarom geen zwaarwegende reden om nu tot verlenging over te gaan. Verder zijn alle inspraakreacties uit de brief van 5 april identiek aan die van IVN Veghel (Inspreker 6). Voor de beantwoording wordt gemakshalve verwezen naar paragraaf 2.1.12

2.1.18 Inspreker 17 –Mevrouw S.A.M. Davies-Lamers - Berlicum

Samenvatting opmerkingen

17.1 Inspreker is mening dat er meerdere procedurefouten zijn gemaakt, dit betreffen:

- a. Het MER en PIP zijn niet deugdelijk ter inzage gelegd: door de onoverzichtelijke en onsamenhangende gegevens en de onscherpe en onleesbare illustraties en legenda's er onvoldoende duidelijk wat ter inzage ligt.
- b. De in het MER en PIP genoemde planologische en verkeerstechnische documenten die ten grondslag liggen aan de beslissing van de initiatiefnemer om de N279 aan te passen zijn niet beschikbaar en/of in te zien.
- c. De varianten en uitwerkingen zoals vermeld in het MER en PIP zijn niet in lijn met de intentie en afspraken zoals gemaakt in de Stuurgroep. Er heeft geen terugkoppeling plaats gevonden naar de oorspronkelijke wensen en uitgangspunten en wijzigingen en nieuwe inzichten dienen voorgelegd te worden aan, en beslist te worden door de Stuurgroep.
- d. De gehele traject van de N279 's-Hertogenbosch-Asten dient in één procedure te worden aangeboden voor inspraak, niet per deeltraject.
- e. De alternatieven niet (volledig) onderzocht waardoor de initiatiefnemer volgens inspreker aanstuurt op de (te) vroegtijdig gekozen voorkeursvariant. Doorstromingsoplossingen zoals de 2x1 80 km/uur met in en uitvoegstroken en het innovatieve verkeersregelconcept ODYSA zoals tijdens de raadpleegavonden ingebracht zijn niet onderzocht.
- f. Een geïntegreerde planvorming voor N279, de verbreding van de Zuid Willemsvaart en het beekdal Aa ontbreekt. Initiatiefnemer heeft niet gekozen voor het ontwerpen van een compact plan waarmee aangesloten wordt op de vastgestelde plannen van de verbreding van de Zuid Willemsvaart en het beekdal van de Aa.

Reactie GS

17.1 Wij delen het standpunt niet dat er procedurefouten zijn gemaakt. Verder merken we op dat de kwaliteit van illustraties (opm. 17.1a) gedurende de tervisielegging nog is verbeterd (zie reactie 6.1). Bovendien waren stukken ook analoog raadpleegbaar en waren er tijdens de informatieve avonden gedetailleerde kaarten beschikbaar. Wel zullen wij de opmerkingen over de leesbaarheid ter harte nemen en in de procedure voor het ontwerp PIP zorgdragen voor beter leesbaar materiaal.

17.1b De stukken waaraan wordt gerefereerd zijn openbaar en voor zover aan de orde verwerkt in het PIP en MER die ter visie zijn gelegd.

17.1c Wij verwijzen naar onze reactie onder 5.6.

17.1d Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan.

Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Er vinden in Nederland (en daar buiten) te veel ontwikkelingen tegelijkertijd plaats. Die zijn niet allemaal met elkaar te verbinden. De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden tot stilstandkomen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds

in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het aanbrengen van een onlosmakelijke verbinding biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle plannen) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

Wij voeren een open en zorgvuldige planproces, met extra ruimte voor inspraak en overleg (boven wat van ons verlangd wordt in wetgeving). In onze planvorming voor het zuidelijk deel van de N279 worden alle onderzoeken e.d. van de N279 Noord betrokken. Ook in dat planproces zal voldoende ruimte zijn voor inspraak.

17.1e In het MER zijn vier alternatieven volwaardig en gelijkwaardig onderzocht. De richtlijnen voor het MER, welke zijn vastgesteld door de onafhankelijke commissie MER, bepalen de onderzoekskaders.

17.1f Wij verwijzen naar onze reactie onder 6.12.

17.2 Inspreker is van mening dat het wegontwerp en de landschappelijk inpassing onvoldoende aansluit op de structuur van het huidige landschap en verzoekt het project aan te sturen op basis van innovatief maatwerk.

Reactie GS

17.2 In het gebiedspaspoort Meierij geven wij aan welke landschapskenmerken wij op regionaal schaalniveau bepalend vinden voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype. De belangrijkste gebiedskwaliteiten en de ambities voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit in het gebied zijn integraal meegenomen in het opgestelde beeldkwaliteitplan, die als onderligger diende voor het PIP.

In het gebiedspaspoort wordt gesproken in termen van identiteitsdragers en voorstellen om het karakter van de Meierij verder te versterken. Hieronder een korte uiteenzetting van de meest relevante punten zoals genoemd in het Ontwerp uitwerking gebiedspaspoorten, provincie Noord-Brabant, Gedeputeerde van Noord-Brabant, 2 februari 2010.

In het gebiedspaspoort worden de akkercomplexen met aanliggende buurtschappen en groenstructuren als belangrijke identiteitsdragers van het agrarische cultuurlandschap benoemd.

In het gebiedspaspoort worden de volgende voorstellen gedaan om het karakter van de Meierij als groen hart van Brabant te versterken:

- De ontwikkeling van dorpen, steden en de intensieve landbouw vindt plaats in samenhang met het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter van de Meierij: zoals houtwallen, open graslanden en bomenlanen.
- De hoofdinfrastructuur die de Meierij doorsnijdt vormgeven als groene lanen tussen hoogstedelijke gebieden: contrast beleving stad-land versterken, de verschillen tussen de hoofdroutes respecteren en versterken.

Voor een goede landschappelijke inpassing van de N279 hebben de in het gebiedspaspoort genoemde identiteitsdragers en voorstellen als uitgangspunt gediend. De inpassing omvat op hoofdlijnen twee uitgangspunten, te weten:

1. Het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter wordt vormgegeven door middel van het herstel en aanleg

van nieuwe bomenlanen. Het herstel van deze structuur vindt o.a. plaats (van west naar oost) langs de Poeldonk, Beusingsedijk, Beekveld, Hersend, Houtersedijk, Brugstraat, Baron van den Bogaerdelaan, nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther zuid en langs het oostelijk deel van de N279.

2. Het vormgeven van de N279 als een zelfstandig element in het landschap wordt vormgegeven door de aanplant van een begeleidende boomstructuur vanaf Kasteel Heeswijk tot de aansluiting N279/A50. Over de gehele lengte van het tracé wordt een begeleidende haag gerealiseerd.

De ontwerp- en inpassingsruimte vallen officieel binnen de plangrenzen van het PIP. Dit houdt in dat de landschappelijke inpassing van de N279 feitelijk niet meer zou kunnen omvatten dan de inrichting van de bermen aan weerszijde en in het midden van de weg. Door de landschappelijke inpassing te combineren met de natuurcompensatie opgave kunnen er ook op grotere afstand van het tracé structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Dit wordt nader uitgewerkt in afspraken die in het kader van de natuurcompensatieplicht worden gemaakt. Daarbij bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal.

Het herstel van de landschapsstructuur en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal te samen sluiten aan op de bestaande identiteitsdragers en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

17.3 Inspreker is van mening dat alle onderzochte varianten geen goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg hebben en verwijst daarbij naar de Wet op de Ruimtelijke ordening.

Reactie GS

17.3 Bij het onderzoeken en het afwegen van de effecten van de varianten zijn we gehouden te voldoen aan bestaande wet- en regelgeving zoals vastgelegd in Wet op de Ruimtelijke ordening. Wij delen de mening van inspreker niet dat alle onderzochte varianten geen goede ruimtelijke ordening tot gevolg hebben.

17.4 Inspreker is van mening dat de gegevens over de huidige verkeerscapaciteit in het MER en PIP niet correct zijn. De N279 heeft met de huidige maximale snelheid en het 2-baans profiel, nu en in de toekomst, geen capaciteitsprobleem.

Reactie GS

17.4 De verkeersprognoses tonen wel aan dat er capaciteitsproblemen zijn in de spitsperiodes. De gegevens die hiervoor gebruikt zijn, zijn actueel en recent nog getoetst. In het MER hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het nut en de noodzaak van uitbreiding van de wegcapaciteit. De noodzakelijke verbreding van de N279 is aangetoond en vastgelegd. Wij kunnen het standpunt van inspreker dat geen sprake is van een capaciteitsprobleem niet delen.

17.5 Inspreker is van mening dat de gehanteerde norm voor doorstroming in het MER en PIP afwijkt van de gebruikelijke rijksnorm en dat daarmee de Provincie haar bevoegdheid misbruikt door geen gebruik te maken van landelijk gebruikte waarden en normen.

Reactie GS

17.5 Wij willen, in lijn met de Netwerkanalyse Brabantstad, betrouwbare en acceptabele reistijden en hanteren daartoe voor de N279 referentiesnelheden. De referentiesnelheid is de minimaal vereiste trajectnelheid. De MER voor de N279 bevat diverse alternatieven. In de MER zijn voor de alternatieven de volgende referentiesnelheden gehanteerd: Voor een 80 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 60 km/u. Voor een 100 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 66 km/u.

17.6 Inspreker is van mening dat de aanname in het MER en PIP voor een vermindering van het huidige sluipverkeer niet correct is en dat het sluipverkeer zal toenemen.

Reactie GS

17.6 Deze mening strookt niet met de resultaten van het verkeersonderzoek. In dat onderzoek is uitvoerig gekeken naar effecten op sluipverkeer (zie bijv. blz. 50 van het MER over de ontlasting van onderliggend wegennet en bijlage 13 bij het MER). Wij kunnen daarom het standpunt van inspreker niet overnemen.

17.7 Inspreker is van mening dat verkeer op de gebiedsontsluitingsweg de N617 rondom Schijndel niet gezien kan worden als sluipverkeer.

Reactie GS

17.7 Wij zijn het met inspreker eens dat niet al het verkeer op de N617 als sluipverkeer kan worden getypeerd. Dat wordt in de stukken ook niet bedoeld. Wel bestaat het beeld dat er op het onderliggende wegennet - naast bestemmingsverkeer – sprake is van sluipverkeer. Dat sluipverkeer leidt tot een onnodige c.q. ongewenste toename van de intensiteiten op de onderliggende wegen. Die zijn daar niet voor bedoeld en niet op berekend. Daarom hebben wij in de studie gekeken naar de N279 en het onderliggende wegennet. De N617/N622 behoort tot het onderliggende wegennet en heeft niet dezelfde status als de N279. De N279 is een regionale stroomweg en de N617 en N622 zijn gebiedsontsluitingswegen. Overigens is de afname op de Structuurweg beperkt. Alleen in alternatief 100 is sprake van een grotere afname. (Zie tabel 6.10 in MER.) Hieruit kan worden afgeleid dat de hoeveelheid sluipverkeer op de Structuurweg in Schijndel inderdaad beperkt is.

17.8 Inspreker is van mening dat de opgave van de huidige geluidsbelasting door het verkeer op de N279 en de aanname van de toekomstige geluidsbelasting voor de omgeving niet correct zijn. Volgens inspreker worden in de stukken verschillende uitgangspunten door elkaar gebruikt, wordt de aanname voor het percentage vrachtverkeer, en de impact hiervan op de geluidsproductie onjuist weergegeven en is de prognose voor het gebruik van nieuwe geluidsarme technieken hypothetisch en niet onderbouwd.

Reactie GS

17.8 De verkeersprognoses vormen de basis voor het akoestisch onderzoek. In de verkeersprognoses is specifiek gekeken naar de prognose van het vrachtverkeer en is het verkeersmodel daar in 2011 nog op aangepast. Zie bijlage 3b voor een verdere toelichting hierop.

In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting van het verkeer berekend. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er geluidreducerend wegdek dient te worden toegepast met een reductie gelijk of beter dan de akoestische eigenschappen van ZOAB. Als er wegdektypen zijn die dezelfde akoestische eigenschappen hebben als ZOAB en dit kan worden onderbouwd/gewaarborgd, dan kan dat ook worden toegepast. Dit hoeft niet in het akoestisch onderzoek te worden onderbouwd. Wet- en regelgeving zijn maatgevend. Wij zullen daaraan voldoen. Ter toelichting: Bijlage 3 van het MER is getiteld “Technische rapportage”. Deze bijlage bestaat uit twee stukken:

- Model N279 ‘s-Hertogenbosch-Veghel, aug 2008, bureau 4cast (= bijlage 3a)
- Notitie: Analyse robuustheid verkeersgegevens N279, 10 okt 2011, Royal Haskoning (= bijlage 3b)

17.9 Inspreker is van mening dat er in het plan onvoldoende maatregelen genomen zijn en garanties gegeven worden om het huidige en toekomstige verkeersgeluid te beperken.

Reactie GS

17.9 In het akoestisch onderzoek is de geluidssituatie in beeld gebracht van de huidige en toekomstige situatie. Na vergelijking van deze situaties wordt dit getoetst aan de Wet geluidhinder. De Wet Geluidhinder bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor geludisgevoelige objecten. Een onderzoek naar maatregelen is dan ook verplicht als bepaalde wettelijke grenswaarden worden overschreden. In het geval van de wijziging van de N279 is een uitgebreid onderzoek naar maatregelen uitgevoerd en worden ook geluidsmaatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) voorgeschreven. Wet- en regelgeving zijn maatgevend. Wij moeten voldoen aan de Wet geluidhinder.

17.10 Inspreker is van mening dat de terreingegevens niet correct zijn ingevoerd in het rekenmodel van de geluidsbelasting zoals opgenomen in het MER en PIP doordat de minimale geluidsabsorptie van de 48 meter brede Zuid Willemsvaart niet goed is opgenomen.

Reactie GS

17.10 In de toekomstige situatie zijn de bodemgebieden van de Zuid-Willemsvaart per abuis gelijk aan de huidige situatie gemodelleerd. Het gaat daarbij alleen om de hard-zacht gebieden (reflecterende en absorberende bodemgebieden). Bij de wegligging in de toekomstige situatie is wel rekening gehouden met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart. De hard-zacht gebieden zullen worden aangepast in het MER en het PIP. Deze wijzigingen zullen minimaal effect hebben op de omgeving (minder dan 1 dB) bij Nijvelaar en Poeldonk.

17.11 Inspreker is van mening dat de opgave van de toekomstige geluidsbelasting ter hoogte van cluster 5 (Hersend 5, Berlicum) niet correct is doordat de geplande verhoogde op- en afrit extra verkeersbewegingen zal opleveren (remmen en optrekken) welke het geluidsniveaau aanzienlijk zullen verhogen. Inspreker verzoekt initiatiefnemer aanvullend onderzoek ter hoogte van cluster 5 uit te voeren om het huidige geluidsniveau op verschillende momenten op de dag en nacht in kaart te brengen en het verwachte geluidsniveau te benoemen.

Reactie GS

17.11 In de verkeersgegevens zijn de prognosegegevens van de toekomstige situatie verwerkt. In het geluidmodel zijn deze verkeersgegevens opgenomen en daar is mee gerekend. Wettelijk gezien dienen de geluidbelastingen in Lden (soort gemiddelde niveau voor dag-, avond- en nachtperiode) te worden berekend en te worden getoetst. Daarin worden pieken niet meegetrekkend. Het optrekken en afremmen van het verkeer op de op- en afritten heeft een kleine invloed op het geluidniveau. Echter, dit zal slechts binnen een straal van 150 meter merkbaar zijn. Daarbuiten wordt geen toename verwacht van het geluidniveau door het remmen en optrekken. Wij zullen voldoen aan de wet- en regelgeving voor geluid.

17.12 Inspreker is van mening dat ter hoogte van cluster 5 geluidsschermen noodzakelijk zijn.

Reactie GS

17.12 Bij wijziging van de N279 neemt de geluidbelasting toe (o.a. in cluster 5) indien er geen maatregelen zouden worden getroffen. Echter, er worden wel maatregelen getroffen in de vorm van een geluidreducerend wegdek (ZOAB, of gelijkwaardig hieraan). Na toepassing van ZOAB is er na wijziging van de weg nog een minimale geluidstoename op enkele woningen ten opzichte van de huidige situatie. Voor deze locaties is bekeken of aanvullende maatregelen in de vorm van schermen effect kunnen hebben. Bij de afweging wordt het aantal te reduceren decibellen bij het aantal woningen achter het scherm afgewogen tegen de kosten van het scherm. Wanneer er te weinig geluidreductie is (bv. wanneer er geen reductie van 5 dB wordt gehaald bij een woning achter het scherm), wordt het scherm als niet (financieel) doelmatig beoordeeld. Voor de woningen met nog een kleine overschrijding (in deze situatie kleiner dan 1 dB) ten opzichte van de grenswaarde, staat de Wet geluidhinder toe hogere waarden ('hoger dan de grenswaarde') vast te stellen. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde vastgesteld is, zal nog onderzocht worden of de geluidbelasting binnen in de woning in de toekomstige situatie zal voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. Wanneer dit niet het geval is, zal een oplossing worden gezocht om de woning te isoleren.

17.13 Inspreker is van mening dat de plannen in gaan tegen de landelijke wetgeving ter bescherming van kwetsbare natuur, hoogwaardig landschap, en cultuurhistorische en archeologische waarden en dat maatregelen voor een goede inpassing in het landschap niet zijn aangegeven.

Reactie GS

17.13 Ten aanzien van de opmerking over kwetsbare natuur merken wij het volgende op: Het provinciaal beleid ten aanzien van natuur is beschreven in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. De provincie heeft de volgende ambitie: (document Beeldkwaliteitsplan N279 Noord, provincie Noord-Brabant, november 2011, pagina 15)

- Het versterken van de ecologische waarden door het sturen op behoud of te ontwikkelen kenmerken van het landschap;
- Een positieve ontwikkeling van de biodiversiteit;
- Een robuuste en veerkrachtige structuur;
- De natuurlijke basis en landschappelijke contrasten versterken;
- De gebruikswaarde van natuur en water te verbeteren.

De ambitie zoals opgenomen in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening heeft als uitgangspunt gediend voor het PIP en het inrichtingsplan. Met als resultaat:

- Het behoud en of ontwikkelen van gebiedsoverstijgende noord-zuid verbindingen zoals deze zijn te vinden in de vorm van bomenrijen langs het historische wegen patroon.
- Versterking kleinschalige karakter door aanplant van bomenrijen met of zonder onderbegroeiing langs wegen en op kavelgrenzen;
- Versterking kleinschalige karakter door aanplant van houtwallen rondom bestaande bebouwing.

Aangaande hoogwaardig landschap, cultuurhistorie en archeologische waarden het volgende: Als uitgangspunt van het PIP en het inrichtingsplan geldt o.a. de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, gebiedspaspoort uitwerking De Meierij van de provincie wordt het ruimtelijk beleid tot 2015, met een doorkijk naar 2040, op hoofdlijnen uiteengezet. Het beleid geeft de mogelijkheden om de verdubbeling van de N279 landschappelijk hoogwaardig in te passen. Aansluitend op het beleid bestaat het doel van de inpassing op twee hoofdlijnen uit:

- Versterken zichtbaarheid diversiteit van het landschap;
- Verzachten visuele impact verdubbeling N279 op de omgeving.

Voor de uiteindelijke vormgeving van de hierboven gestelde doelen gelden de provinciale ambities (1 t/m 8) als randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn te vinden in het document Beeldkwaliteitsplan N279 Noord, provincie Noord-Brabant, november 2011, pagina 27.

De ontwerp- en inpassingsruimte vallen officieel binnen de plangrenzen van het PIP. Dit houdt in dat de landschappelijke inpassing van de N279 feitelijk niet meer zou kunnen omvatten dan de inrichting van de berm en aan weerszijde en in het midden van de weg. Door de landschappelijke inpassing te combineren met de opgave voor natuurcompensatie kunnen er ook op grotere afstand van het tracé structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Dit wordt nader uitgewerkt in afspraken die in het kader van de natuurcompensatieplicht worden gemaakt. Daarbij bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal. Het herstel van de landschapsstructuur en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal te samen sluiten aan op de bestaande identiteitsdragers en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

Het versterken en toevoegen van identiteitsdragers sluit aan bij het streven naar een hoogwaardig landschap waar cultuurhistorische elementen en structuren worden gerespecteerd en versterkt.

17.14 Inspreker is van mening dat de aanleg van het jaagpad langs de Zuid Willemsvaart omstreeks 200 jaar geleden geen argument is voor de huidige aanpassing van de N279.

Reactie GS

17.14 Het argument is dat er door de aanwezigheid van het jaagpad 200 jaar geleden al verstoring was in het gebied en dat sindsdien de verstoring alleen maar groter geworden is. Dusdanig dat heel veel soorten er al heel lang niet of nauwelijks meer langs kunnen. Hierdoor hebben zich van elkaar geïsoleerde populaties ontwikkeld. Verbreden van de weg verandert hier niet of nauwelijks iets aan.

17.15 Inspreker betoogt dat de verkeersveiligheid geen aanleiding kan zijn om meer rijstroken en een hogere maximum snelheid te ontwerpen. In de stukken komt volgens inspreker onvoldoende tot uiting dat de huidige N279 een meer dan gemiddeld veilige weg is.

Reactie GS

17.15 De primaire noodzaak tot aanpassing van de N279 ligt in de matige doorstroming van het verkeer. Wij verwijzen ook naar onze reactie 6.11.

17.16 Inspreker is van mening dat de verkeersaantallen, het percentage vrachtverkeer, en de verkeersprognose geen correcte cijfers zijn, doordat de gevolgen voor het verkeer van de bevolkingskrimp, de vergrijzing en afnemende beroepsbevolking, de stijgende brandstofprijzen, de economische crisis, de extra rijstroken van de A2, de toegevoegde transportcapaciteit van de Zuid Willemsvaart niet zijn meegenomen.

Reactie GS

17.16 In het verkeersmodel wordt voor de toekomstige prognoses rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen. In bijlage 3 van het MER wordt ingegaan op de uitgangspunten die zijn gehanteerd.

17.17 Inspreker is van mening dat maatregelen om de negatieve impact van de verkeersaantrekkende werking tot 60.000 voertuigen op de omwonenden te beperken ontbreken in het MER en PIP.

Reactie GS

17.17 Er blijkt uit de onderzoeken niet dat sprake is van een verkeersaantrekkende werking van 60.000 voertuigen. In het MER wordt aangegeven dat er een zeer beperkte verschuiving is van verkeer van de A2 naar de N279. Bovendien worden door het Rijk, zoals inspreker zelf ook schrijft, aanpassingen gedaan om de doorstroming te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dan ook dat de A2 de gekozen route blijft en vindt er geen verplaatsing van (inter-)nationaal vracht- en personenvervoer naar de N279 plaats.

17.18 Inspreker is van mening dat de risico's die door verkeersaantrekkende werking van vervoer van gevaarlijke stoffen optreden, onvoldoende zijn onderzocht in het MER en PIP.

Reactie GS

17.18 De groei van transport van gevaarlijke stoffen vindt niet rechttevenredig plaats met de groei van het totale verkeer. Dit wordt veroorzaakt omdat vrachtauto's met gevaarlijke stoffen vaak gehouden zijn aan bepaalde routes voor gevaarlijke stoffen en nog belangrijker de groei

van het transport is gekoppeld aan de groei van bepaalde marktsegmenten. In het externe veiligheidsonderzoek is daarom voor de inschatting van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2020 uitgegaan van groeiprognoses zoals deze zijn opgenomen in het HART1, Global Economy (GE) scenario.

Bij de vaststelling van externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen is het vervoer van stoffen als LPG maatgevend. LPG behoort bij de tot vloeistof verdichte brandbare gassen, stofcategorie GF3. De vuistregels van het HART waarop het externe veiligheidsonderzoek is gebaseerd, gaat daarom uit van drempelwaarden voor deze stofcategorie. Uit de groeiprognoses van RWS (zie HART1) blijkt dat voor de stofcategorie GF3 een groeiprognose van 0% wordt aangehouden. Vandaar dat de aantallen GF3 transporten voor 2020 gelijk is aan die van 2007.

17.19 Inspreker is van mening dat er groenvoorzieningen onnodig verloren gaan en dat deze niet gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Reactie GS

17.19 Wij zijn van oordeel dat er geen groenvoorzieningen onnodig verloren gaan. De noodzaak van de verbreding is duidelijk en aangetoond. Met het inrichtings- en beeldkwaliteitsplan zetten wij in op een goede landschappelijke inpassing en wordt er weer het nodige groen teruggeplaatst. Ook de haag die nu langs de weg loopt zal terugkomen als verzachting naar de omgeving

Er gaat dus niet meer groen verloren dat strikt noodzakelijk voor de capaciteitsvergroting van de weg. Daarbij zullen wij voldoen aan de wettelijke verplichting tot natuurcompensatie. Daar wordt een nadere uitwerking voor gemaakt en worden nadere afspraken over gemaakt zodat we kunnen garanderen dat de compensatie plaatsvindt. Wij streven er daarbij naar natuur en landschap in samenhang te beschouwen en waar mogelijk de natuurcompensatie tevens te benutten voor landschapsversterking. Het inrichtingsplan geeft hier al richting aan. Op deze wijze vindt er zeker gelijkwaardige compensatie plaats.

17.20 Inspreker is van mening dat er natuurkwaliteiten onnodig verloren gaan en niet gelijkwaardig worden gecompenseerd in de plannen. Volgens inspreker dient natuurcompensatie plaats te vinden met volwaardige ecologische verbindingzones aansluitend aan de omgeving waar de natuurwaarden door de N279 verloren gaan.

Reactie GS

17.20 Wij baseren onze natuurcompensatie op het provinciaal compensatiebeleid en de relevante wetgeving. Binnen die kaders zal gewerkt worden.

De visie wordt uitgewerkt in een compensatieplan. Dat gebeurt in overleg met onze gebiedspartners en is momenteel gaande. Het oordeel dat niet gelijkwaardig wordt gecompenseerd achten wij daarin nog wat prematuur. In de visie is aangegeven dat er in de omgeving voldoende ruimte en dus mogelijkheden zijn om de vereiste compensatie te realiseren. Wij werken nu aan afspraken om dit concreet te maken en tot uitvoering te kunnen brengen. Wij voeren op dit punt overleg met gemeenten, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat. De natuur- en milieuverenigingen worden hierin ook betrokken.

17.21 Inspreker is van mening dat door de aanpassing van de N279 gezondheidsrisico's door fijnstof, geluid, lichthinder onnodig toe nemen en de wettelijke normen overschreden worden. Inspreker wijst hierbij op een verwachte toename van het vrachtverkeer en is verbaasd dat een dubbelbaans weg met een maximumsnelheid van 100 km/u niet wordt gezien als een aan een rijksweg gelijkwaardige weg, waardoor overschrijding van de geluidsnormen toegestaan zou zijn.

Reactie GS

17.21 De verkeersprognoses vormen de basis voor het akoestisch onderzoek. In de verkeersprognoses is specifiek gekeken naar de prognose van het vrachtverkeer en is het verkeersmodel daar in 2011 nog op aangepast. Zie bijlage 3b van het MER voor een verdere toelichting hierop. Wij zijn van mening dat er zorgvuldig is gekeken naar de verdeling van het verkeer en daarmee een juiste basis is gehanteerd voor de geluidberekeningen.

In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting van het verkeer berekend. Bij de toetsing aan de Wet geluidhinder wordt gekeken of er sprake is van een toename van 1,5 dB (of meer) ten opzichte van de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Voor een N-weg is deze grenswaarde hetzelfde als bij een rijksweg. Daar wordt geen verschil in gemaakt. De opmerking van inspreker dat als de N279 Noord gezien zou worden als “een aan een rijksweg gelijkwaardige weg” overschrijding van de geluidsnormen toegestaan zou zijn is onjuist.

Toelichting: Bijlage 3 van het MER is getiteld “Technische rapportage”. Deze bijlage bestaat uit twee stukken:

- Model N279 ‘s-Hertogenbosch-Veghel, aug 2008, bureau 4cast (= bijlage 3a)
- Notitie: Analyse robuustheid verkeersgegevens N279, 10 okt 2011, Royal Haskoning (= bijlage 3b)

17.22 Inspreker is van mening dat door de aanpassing van de N279 onnodig een waardevermindering van onroerend goed van omwonenden ontstaat en dat de planschade onderwerp dient te zijn van de financiële verantwoording in de PIP en MER.

Reactie GS

17.22 Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In de toelichting van het PIP is in paragraaf 7.1 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het PIP. Daarin ontbreekt momenteel een passage over planschade. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hoeft in het MER geen aandacht te worden geschonken aan mogelijke planschade. Het Mer onderzoekt allerlei alternatieven en maakt op basis daarvan een afweging. Er vindt op basis van het MER geen planologische wijziging plaats. In artikel 6.1 lid 2 Wet ruimtelijke ordening wordt een milieueffectrapportage dan ook niet aangemerkt als planschadeoorzaak. Het PIP wordt wel aangemerkt als planschadeoorzaak en daardoor wordt in de toelichting van het PIP op mogelijke planschade nader ingegaan.

17.23 Inspreker is van mening dat het ruimtebeslag van de voorkeursvariant met de hoge open afritten bij de ongelijkvloerse kruisingen de beleving van de cultuurhistorische identiteit van het gebied onnodig aantasten.

Reactie GS

17.23 Wij hebben diverse alternatieven onderzocht. Het gekozen voorkeursalternatief bestaat uit ongelijkvloerse kruisingen. Met de vormgeving en inpassing van de kunstwerk (bruggen en viaducten) is getracht de impact van deze kunstwerken tot een minimum te beperken.

17.24 Volgens inspreker dient er een aanvullend booronderzoek uitgevoerd te zijn voordat de werkzaamheden beginnen. In het traject van de N279 zijn hiervoor geen locaties vermeld die in aanmerking komen voor een aanvullend booronderzoek.

Reactie GS

17.24 De reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek is in de startnotitie en richtlijnen beschreven. Aanvullend booronderzoek wordt - indien nodig – tijdens de uitvoering van de capaciteitsverbreding van de N279 Noord gedaan.

17.25 Inspreker is van mening dat maatregelen voor de inpassing van de N279 onvoldoende zijn en ontworpen vanuit het blikveld van de automobilist en onvoldoende vanuit het blikveld van omwonenden.

Reactie GS

17.25 De landschappelijke beleving vanuit de omwonenden, de beleving vanaf de weg op de omgeving en de beleving van de weg zelf gelden als belangrijke belevingslijnen. Om het beeld op de N279 vanuit de omwonenden te verzachten of zelf te verhullen is er gekozen om het landschap, gelegen tussen de dorpskernen en de N279, verder te verdichten d.m.v. de aanplant of herstel van bomenrijen langs wegen en perceelsgrenzen. Daarnaast wordt het gehele tracé aan de noordzijde voorzien van een haag met een hoogte van 1 meter. Het verdichte landschap maskeert de N279 op grotere afstand. De haag ontnemt, voor een groot deel, het zicht op de auto's en de verkeerskundige objecten zoals de geleiderails vanaf de ventweg.

17.26 Inspreker is van mening dat de mogelijkheden voor een verlaagde ligging gelijk aan het omliggende maaiveld, of een verdiepte ligging in de variant van het MER en PIP onvoldoende is onderzocht.

Reactie GS

17.26 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort en worden de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Bij het ontwerp-PIP zullen de resultaten daarvan kenbaar worden gemaakt.

17.27 Inspreker is van mening dat het ambitieniveau van het inpassingsplan te laag is en er in het MER en PIP geen afstemming van de vormgeving van de N279 met de omgeving (dragende structureren Meijerij zoals benoemd in het gebiedspaspoort) is die bijdraagt aan de kwaliteit van Brabant.

Reactie GS

17.27 Wij verwijzen naar onze reactie onder 17.2.

17.28 Inspreker geeft aan dat de gevolgen en eventuele maatregelen voor (de werkgelegenheid in) recreatie en toerisme in het MER en PIP niet onderzocht zijn.

Reactie GS

17.28 In de startnotitie en richtlijnen voor het MER is bepaald wat wel en niet onderzocht dient te worden. Daarin worden “de gevolgen en eventuele maatregelen voor (de werkgelegenheid in) recreatie en toerisme” niet genoemd. Wel is bepaald dat de effecten op recreatieve netwerken en routes dienen te worden bekeken. In paragraaf 6.13.5 van het MER is dit gedaan en daar blijkt dat er geen negatieve effecten op recreatie zijn.

17.29 Inspreker is van mening dat bij de plannen voor de N279 onvoldoende maatregelen getroffen zijn om een verdergaande barrièrewerking en versnippering te beperken. Volgens inspreker dient een onopvallende aanwezigheid van de weg als beeldkwaliteit uitgangspunt te zijn voor de inpassing.

Reactie GS

17.29 Er is in onze opvatting al lange tijd sprake van een aanzienlijke barrière door de aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart en N279. De beoogde capaciteitsvergroting verandert hier niets wezenlijks aan. Wel wordt de barrière iets breder.

Het uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing van de N279 Noord is als volgt samen te vatten: De N279 met een eigen karakter vormt tevens een nieuwe grens voor het Aa-dal. De landschappelijke begrenzing van het beekdal wordt gerealiseerd door de landschappelijke karakteristieken verder te versterken. De N279 en de Zuid-Willemsvaart functioneren hierbij als een zelfstandige structuur in het landschap.

De hiervoor genoemde uitgangspunten hebben als doel de N279, vanuit haar omgeving, zo min mogelijk op te laten vallen. Het versterken van de landschapsstructuur door herstel en aanplant van bomenrijen, houtwallen en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal moet er voor zorgen dat het omliggende landschap voldoende structuur en samenhang heeft om de N279 in zich op te nemen. Met als resultaat dat de waar te nemen landschappelijke patronen het beeld meer bepalen dan de N279. Zo streven we een zo volwaardig mogelijke beleving van het beekdal van de Aa na.

2.1.19 Inspreker 18 – Familie Dijkhoff – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerking

18.1 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de locatie van het tankstation ter hoogte van de afslag Heeswijk Dinther te heroverwegen. Inspreker verwacht, door verkeersaantrekkende werking van het tankstation, visuele- en geluidshinder te ondervinden waardoor het woongenot ernstig wordt aangetast.

Daarnaast is inspreker van mening dat, door de milieueisen die worden gesteld aan de vestiging van een tankstation en de daarbij behorende milieucirkel, het niet mogelijk is dit tankstation in nabijheid van bestaande woningen te situeren.

Reactie GS

18.1 De situering van het tankstation is nog onderwerp van afweging en overleg, maar is principe op deze locatie mogelijk. Dat hebben wij met de bestemming op de kaart aangegeven. Een en ander wordt nader uitgewerkt en er zal ook aandacht worden besteed aan de milieucirkel behorende bij het LPG vulpunt. De aanwezigheid van bestaande woningen zullen bepalend zijn waar dit punt gesitueerd kan worden. Op de legenda van de verbeelding (kaart die onderdeel is van PIP) is de veiligheidszone LPG reeds pro memorie aangegeven. Met andere woorden dit heeft onze aandacht. De opmerking van inspreker zullen wij bij de verdere afweging meenemen.

2.1.20 Inspreker 19 – Dorpsraad Zijtaart

Samenvatting opmerkingen

19.1 Inspreker is van mening dat de aanpassing van de N279 een aanzuigende werking zal hebben op (internationaal) verkeer, dat de nieuwe N279 zal gaan gebruiken als alternatief voor de A2. Hierdoor worden regionale verkeersproblemen niet opgelost, maar juist vergroot volgens inspreker. Inspreker pleit daarom voor de aanleg van een sobere 80 km/uur variant.

Reactie GS

19.1 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt de genoemde verkeersaanzuigende werking niet. Dit hangt samen met het feit dat naast de gerealiseerde ombouw en bouw van de A2 c.q. N2 rond Eindhoven ook de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven wordt verbreed naar 2x3 rijstroken. Het Rijk heeft dat inmiddels in uitvoering genomen. Dit komt de doorstroming op de A2 ten goede. De verkeersonderzoeken tonen daardoor niet aan dat de verbrede N279 Noord een alternatieve route wordt voor de A2 zoals inspreker schetst. Het voorkeursalternatief zorgt voor een verbetering van de verkeersdoorstroming. Een 80 km/uur alternatief zoals in het MER onderzocht, lost de verkeersproblemen niet op. Wij kunnen derhalve dit voorstel niet overnemen.

Voor het overige verwijzen wij u naar onze opmerking onder 1.3.

19.2 Inspreker is van mening dat de gefaseerde opwaardering van de N279 zal zorgen voor een verkeersinfarct rond Veghel. Het noordelijk deel van de N279 zal vanaf 2016/2018 een

vierbaansweg zijn, die in Veghel abrupt eindigt. Het lokale en regionale verkeer zal enorm veel last ondervinden van dit probleem.

Reactie GS

19.2 Uit de uitgevoerde analyse is het volgende gebleken: in Veghel is op enkele wegen sprake van een toename van verkeer, op andere wegen neemt het verkeer af. Dit is opgenomen in het MER (zie paragraaf 6.2). In principe gaat het verkeer weer meer rijden over de wegen die daarvoor bedoeld zijn en neemt sluipverkeer bijvoorbeeld op de Laag-Beukt af ten opzichte van de referentiesituatie.

De toename van het verkeer op de N279 in alternatief 100 MIN ten opzichte van referentiesituatie 2025 bedraagt op het westelijke deel 69% (2x2 strooks) en op het oostelijke deel 24% (1x2). Het merendeel (65%) van het op het westelijke deel van N279 toegenomen verkeer heeft relatie met de A50. De overige 35% behoort tot het doorgaande verkeer naar N279 oost (Veghel). Het oostelijke wegvak van de N279 (wegvak tussen de oostelijke op- en afrit van de A50 en de NCB-laan) heeft wel te weinig capaciteit, maar dat is zowel in alternatief 100 MIN als in alternatief 100 het geval. In alternatief 100 MIN zijn de kruispunten op de N279 bij de op- en afritten van de A50 voldoende ruim opgezet om de verkeersstromen tussen de A50 en de N279 vlot te kunnen afwikkelen.

19.3 Inspreker spreekt de zorg uit over het sluipverkeer, dat als gevolg van de slechte aansluiting bij Veghel de wegen door de dorpen rondom Veghel zal gebruiken, waardoor een toename van het verkeer in dorpen zal plaats vinden.

Reactie GS

19.3 Volgens de verkeersmodelberekeningen zal de verbreding van de N279 en de aansluiting van de ontsluitingsweg Heeswijk Dinther Zuid resulteren in een afname van sluipverkeer. Zie ook MER, par. 6.2.11.

2.1.21 Inspreker 21 – Hanegraaf Ploegmakers Melkvee VOF – Heeswijk-Dinther

Samenvatting

21.1 Inspreker maakt bezwaar tegen ontbreken ventweg ter hoogte Laverdonk en geeft aan dat dit betekent dat langzaam verkeer en landbouwverkeer de Laverdonk wordt ingestuurd. Er is veel langzaam en landbouwverkeer vanaf Den Bosch en richting Veghel en terug. Dit moet allemaal door Laverdonk of richting het dorp en is niet de bedoeling. Indien dat verkeer door de Laverdonk komt ontstaat onveilige en drukke buurt.

Reactie GS

21.1 Wij zullen de gevolgen van het ontwerp van de N279 voor de routes van landbouwverkeer nog nader analyseren en bespreken met betrokken gemeenten. Nadere informatie zal worden opgenomen in het ontwerp-PIP.

2.1.22 Inspreker 22 – DAS rechtsbijstand namens mevrouw Van Hasselt in Berlicum

Samenvatting opmerkingen

22.1 Inspreker is van mening dat bij de berekening van de maximale toename van geluid bij de woning van mevrouw van Hasselt, zijnde 3dB(A), duidelijkheid en details die van invloed zijn op het geluid ontbreken waardoor er sprake is van een onvoldoende zorgvuldige voorbereiding.

Reactie GS

22.1 In het akoestisch onderzoek staat aangegeven dat ten gevolge van de wijzigingen aan de Kapelstraat alleen bij Assendelftseweg sprake is van een reconstructie conform de Wet geluidshinder. Voor deze ene woning is het niet doelmatig maatregelen te treffen. De kosten staan namelijk in geen verhouding tot de verbetering van de situatie die daarmee zou ontstaan. Dit staat in het akoestisch onderzoek weergegeven. De maatregelafweging is zorgvuldig uitgevoerd. Wij zullen hier in het ontwerp-PIP nader aandacht aan besteden.

22.2 Inspreker is van mening dat er gekozen zou moeten worden voor geluidswerende voorzieningen aan de woning van cliënten om de geluidsbelasting ongedaan te maken. In de plannen wordt er van uit gegaan dat maatregelen niet nodig zijn. Volgens inspreker wordt dit laatste niet voldoende inzichtelijk gemaakt.

Reactie GS

22.2 Op de gehele N279 (tussen de A2 en A50) wordt een stiller type asfalt (bijv. ZOAB of ander type het vergelijkbare geluideffecten) aangelegd. Bij de woning Assendelftseweg 1 worden aanvullende schermen niet (financieel) doelmatig geacht. Bij deze afweging wordt het aantal te reduceren decibellen bij het aantal woningen achter het scherm afgewogen tegen de kosten van het scherm. Wanneer er te weinig geluidreductie is (bv. wanneer er geen reductie van 5 dB wordt gehaald bij een woning achter het scherm), wordt het scherm als niet (financieel) doelmatig beoordeeld. Voor deze woning worden (naast de bronmaatregel) hogere waarden vastgesteld. Wanneer er hogere waarden moeten worden vastgesteld wordt bekeken of de woning aanvullende gevelmaatregelen nodig heeft om te voldoen aan het wettelijke maximale binnenniveau in de woning. Wordt hieraan voldaan, zijn aanvullende gevelmaatregelen niet van toepassing.

22.3 Inspreker geeft aan dat er op de tekeningen van de aangepaste N279 ter hoogte van de betreffende woning relevante informatie ontbreekt. Het huis van mevrouw van Hasselt staat er niet op en de perceelgrens met de buurman ontbreekt.

Reactie GS

22.3 Naar ons oordeel staat het huis staat wel op de tekening. De perceelsgrenzen ontbreken inderdaad. Dit zal worden aangepast op de kaart. Een en ander heeft geen gevolgen voor het voorkeursalternatief.

22.4 Inspreker kan de initiatiefnemer niet volgen in de aan het voorontwerp ten grondslag liggende opmerking in het akoestisch eindrapport dat een stiller wegdek nabij kruisingen/rotondes niet gewenst is vanwege het vele remmende en optrekkende verkeer.

Reactie GS

22.4 Geluidreducerende wegdekken zijn minder sterk en worden sneller kapot gereden dan referentiewegdek (Dicht Asphalt Beton). Zeker als het wordt toegepast op plaatsen met veel wringend verkeer. Dit speelt bij rotondes en kruisingen. Vanwege de kortere levensduur van het wegdek (doordat het snel wordt kapot gereden), heeft een stiller type asfalt op deze locaties ook niet de voorkeur omdat het te onderhoudsgevoelig en daardoor kostenverhogend is. Op rotondes en kruispunten is ZOAB sowieso minder effectief. Rolgeluid (door banden op wegdek) speelt nauwelijks een rol en motorgeluid wordt door een stil wegdek minder gereduceerd.

22.5 Inspreker is van mening dat in tegenspraak met de onder 22.2 aangegeven informatie, in bijlage 3 bij het akoestisch onderzoek toch gerekend wordt met de eindvariant met ZOAB en schermen.

Reactie GS

22.5 Uit het akoestisch onderzoek volgt dat een stiller wegdek doelmatig is evenals aanvullende schermen op enkele locaties. Bij de locatie Assendelftseweg 1 zijn schermen niet doelmatig, maar wordt wel uitgegaan van een geluidreducerend wegdek. Verder dienen bij deze woning hogere waarden te worden vastgesteld en komt deze woning mogelijk in aanmerking voor aanvullende gevelmaatregelen indien niet aan het wettelijke binnenniveau wordt voldaan.

22.6 Inspreker is van mening dat het al dan niet treffen van geluidsmaatregelen voor wat betreft het geluidsniveau op de gevel van de woning, niet af doet aan de onevenredige inbreuk die de plannen in de huidige vorm en omvang maken op de woon- en leefomgeving van cliënten daar waar het hun tuin betreft. Het verkeer dat op zeer korte afstand van de tuin komt, levert niet alleen geluidshinder en een verslechterde luchtkwaliteit op maar resulteert ook in hinderlijke lichteffecten overdag maar vooral als het donker is.

Reactie GS

22.6 Wij zullen bij de uiteindelijke besluitvorming een oordeel vormen over de vraag of sprake is van een “onevenredige inbreuk op de woon- en leefomgeving” van inspreker. Wij staan vooralsnog op het standpunt dat uit de onderzoeken niet blijkt dat – uitgaande van geldende wet- en regelgeving – een onaanvaardbare situatie ontstaat. Bij het treffen van maatregelen ter beperking van negatieve effecten baseren wij ons op de geldende regelgeving.

2.1.23 Inspreker 23 – Het Groene Hart

Samenvatting opmerkingen

23.1 Inspreker verzoekt de initiatiefnemer de stukken voor serieus geïnteresseerden om niet ter beschikking te stellen of anders tegen een meer acceptabele kostenvergoeding.

Reactie GS

23.1 De documenten waren geplaatst op onze provinciale website en gratis te downloaden. Tevens waren de stukken in te zien, bijvoorbeeld in het informatiecentrum voor de N279 Noord in Rosmalen en in de openbare bibliotheken en gemeentehuizen zoals aangegeven in de openbare publicatie. Wij hebben u een exemplaar van de stukken ter beschikking gesteld. Ten aanzien van de vergoeding van de kosten kunnen we niet afwijken van onze legesverordening.

23.2 Inspreker geeft aan dat de stukken onvoldoende leesbaar zijn, in de zin dat bepaalde kaarten, tabellen en grafieken onleesbaar zijn. Inspreker vraagt de leesbaarheid te herstellen door benoemde problemen weg te nemen en een nieuwe termijn te scheppen voor de inspraakreactie. Inspreker is van mening dat er in formele zin niet aan de publicatieplicht is voldaan.

Reactie GS

23.2 De kwaliteit van de stukken en illustraties is gedurende de tervisielegging nog verbeterd (zie reactie 16.1). Bovendien waren stukken ook analoog raadpleegbaar en waren er tijdens de informatieavonden gedetailleerde kaarten beschikbaar. Tevens is aan de inspreker een exemplaar van de stukken ter beschikking gesteld.

Bij de aanpassing van de stukken zal hier meer aandacht aan worden besteed.

Het ontwerp PIP zal eveneens ter visie worden gelegd. De ter visielegging betrof een bovenwettelijke (extra) inspraak. Er is niet gebleken van een zwaarwegend belang om de termijn te verlengen gegeven het vorenstaande.

23.3 Inspreker verwijst naar wat door de Brabantse Milieufederatie als inspraakreactie is ingebracht.

Reactie GS

23.3. Wij verwijzen voor beantwoording naar betreffende inspraakreactie (inspreker 16; paragraaf 2.1.17).

2.1.24 Inspreker 24 –De heer T.H.M. van den Heuvel - Vorstenbosch

Samenvatting opmerkingen

24.1 Inspreker geeft aan tegen de verhoging van de snelheid op N279 tot 100 kilometer per uur te zijn en voor het behouden van de huidige maximale snelheid van 80 kilometer per uur.

Reactie GS

24.1 Wij begrijpen het standpunt van inspreker. Echter uit de onderzoeken blijkt dat de 80 km/u alternatieven het verkeersprobleem onvoldoende oplossen. Daarom handhaven wij ons standpunt.

24.2 Volgens inspreker moet het groen dat verloren gaat met de aanpassing van de N279 gecompenseerd worden.

Reactie GS

24.2 Wij zullen ons houden aan de wet- en regelgeving voor natuurcompensatie en het treffen van mitigerende maatregelen. Zo zullen wij ons provinciaal compensatiebeleid volgen waardoor er minimaal evenveel EHS natuur terug komt als er verloren gaat. Verder is voor de landschappelijke inpassing ook gebruik gemaakt van veel groen. Doordat de weg op sommige plaatsen wat verder van het kanaal af komt te liggen, zal ook hier extra groen komen. Wij verwachten dat hierdoor plaatselijk een groener beeld ontstaat dan in de huidige situatie.

2.1.25 Inspreker 25 – Mevrouw M. van Kesteren - Veghel

Samenvatting

25.1 Inspreker geeft aan verbaasd te zijn dat in het plan gekozen is voor gelijkvloerse aansluitingen bij A2 en A50. Volgens inspreker zal dit tot dezelfde verkeersproblemen leiden als bij de A50 aansluiting Ekkersreit.

Reactie GS

25.1 Wij hebben een keuze gemaakt tussen twee alternatieven met 100 km/u als maximum snelheid. Deze alternatieven zijn probleemoplossend. De meest gewenste oplossing is nu niet financieel haalbaar doordat het Rijk geen middelen voor de aansluiting op de A2 en A50 ter beschikking stelt. Dit neemt niet weg dat de gekozen oplossing voor een langere periode zorgt voor een forse verbetering van de doorstroming.

2.1.26 Inspreker 26 – Stichting Dorpsraad Keldonk, de heer W. van Boggelen

Samenvatting opmerkingen

26.1 Inspreker geeft aan dat er voor gewaakt moet worden dat de verbrede N279 geen hoofdverbinding wordt naar de A2 richting Den Bosch – Utrecht.

Reactie GS

26.1 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat het plan leidt tot een grote verschuiving van verkeer van de A2 naar de N279 (zie MER, tabel 6.7). De capaciteitsvergroting is bedoeld om de regionale verkeersproblemen op te lossen en niet om alternatieven te bieden voor (inter) nationale hoofdroutes. Daarvoor zijn de Rijkswegen bedoeld. Het Rijk treft ook maatregelen om de A2 route te verbeteren.

26.2 Inspreker is van mening dat het midden stuk van de N279 niet opgewaardeerd hoeft te worden omdat de nieuwe weg langs het Wilhelminakanaal hiervoor dienst kan doen.

Reactie GS

26.2 Wij nemen kennis van deze reactie. Hij is niet relevant voor dit project maar heeft betrekking op de studie naar de Noordoostcorridor. In dat project worden momenteel nog diverse alternatieven onderzocht. Inspraak hierop volgt nog.

2.1.27 Inspreker 27 – De heer J. van der Maar - Berlicum

Samenvatting opmerkingen

27.1 Inspreker geeft aan in de plannen een beschrijving te missen van de hoeveelheid en route sluipverkeerbewegingen die er zijn (geen tellingen en routebeschrijvingen) en in hoeverre deze worden gereduceerd door de voorgenomen verbreding.

Reactie GS

27.1 In het plan wordt ingegaan op de effecten voor diverse onderliggende wegen. De definitie van het sluipverkeer is het doorgaande verkeer dat niet de wegen gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor is uitgerust. In geval van N279 is er sprake van het sluipverkeer zodra de congestie op de N279 op gaat treden. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat in de autonome situatie 2025 de verkeersintensiteiten op twee gedeeltes van N279 in de spitsperiodes de capaciteitswaarden gaan naderen. Het betreft de gedeeltes Beussingsedijk – Runweg en De Steeg – aansluiting A50. Door de hogere intensiteit/capaciteit verhouding op de N279 zal een deel van het verkeer een sluiproute via Berlicum, Middelrode, Den Dungen, Schijndel en Heeswijk-Dinther kiezen.

27.2 Inspreker vraagt wat door de gemeente Bernheze gedaan wordt om de bedrijven Van Boxtel groep en Opzeeland uit het achtergebied van Heeswijk te verplaatsen naar een bedrijventerrein in de buurt van de N279.

Reactie GS

27.2 Uw suggestie valt buiten de scope van dit plan. Wij raden u aan contact te leggen met de gemeente.

27.3 Inspreker mist in de plannen een overzicht van de verwachte reductie van het sluipverkeer in de kernen en buitengebieden.

Reactie GS

27.3 In het plan wordt ingegaan op de effecten voor diverse onderliggende wegen. Op basis van het verkeersmodel kan worden gesteld dat de reductie van het sluipverkeer in alle alternatieven optreedt, ten opzichte van de referentiesituatie 2025. Dit komt door de verlaging van de weerstand op de N279, waardoor de intensiteit-capaciteit verhouding relatief laag wordt en het doorgaande verkeer tussen de buitengebieden (gebieden ten noorden en ten zuiden N279) en de N279 een directe route naar N279 zullen kiezen.

2.1.28 Inspreker 28 – Mevrouw S.H.L. van Zutphen - Veghel

Samenvatting opmerkingen

28.1 Inspreker is van mening dat de aanpassing van de N279 zal leiden tot een ruimtelijke insluiting van het dorp Zijtaart tussen industriegebieden, kanaal en snelweg. Inspreker is van mening dat dit leidt tot negatieve effecten op het welzijn van de inwoners van Zijtaart, de gezondheid, de waarde van de huizen huis en extra files.

Reactie GS

28.1 Het gebied waar de inspreker over schrijft valt buiten de scope van dit plan. Het VO PIP voorziet niet in ontwikkelingen bij Zijtaart doch dat betreft andere planvorming (noordoost-corridor) dat nog in ontwikkeling is. Hierop zal ook inspraak mogelijk zijn.

28.2 Inspreker verwacht dat de extra capaciteit van de N279 zal worden opgebruikt door verkeer dat niet in de regio hoeft te zijn waardoor het verkeer snel vast loopt op de knooppunten. Dit heeft ook de onder 28.1 genoemde effecten tot gevolg.

Reactie GS

28.2 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat het plan leidt tot een grote verschuiving van verkeer van de A2 naar de N279 (zie MER, tabel 6.7). De capaciteitsvergroting is bedoeld om de regionale verkeersproblemen op te lossen en niet om alternatieven te bieden voor (inter)nationale hoofdroutes. Daarvoor zijn de Rijkswegen bedoeld. Het Rijk treft bovendien maatregelen om de A2 route te verbeteren.

2.1.29 Inspreker 29 – De heer A.H.M.P. Verhagen - Veghel

Samenvatting

29.1 Inspreker is van mening dat door de voorgenomen opwaardering van de N279 van 80 km weg naar 100 km weg zijn woonplaats Zijtaart tussen industrie, kanaal en snelweg ingesloten raakt. Hierdoor ontstaat een negatief welzijnseffect (afsluiting van buurtschappen en toename van fijnstof en geluid) dat tevens een sterk negatieve invloed heeft op de huidige waarde van de woning van inspreker.

Reactie GS

29.1 Wij verwijzen naar de reactie onder 28.1.

2.1.30 Inspreker 30 – De heer J. van der Maar - Berlicum

Samenvatting

30.1 Inspreker is van mening dat in de berekeningen van MER en PIP geen rekening is gehouden met een reductie van het vrachtverkeer door de omleiding van Zuid Willemsvaart en daarmee incorrect zijn.

Reactie GS

30.1 Bij de ontwikkeling van het verkeersmodel wordt bij de prognoses voor het vrachtverkeer uitgegaan van de huidige verdeling van het verkeer (modal split) en rekening gehouden met een modal shift¹ als gevolg van autonome ontwikkelingen of specifieke projecten. De ontwikkeling of juist herstructurering van een bedrijventerrein kan bijvoorbeeld leiden tot een andere verdeling tussen personen- en vrachtverkeer. Daarmee wordt in de prognoses rekening gehouden.

¹ **Modal shift** is de term voor het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip

In november 2011 is nog een controle uitgevoerd omdat een nieuw regionaal model voor Regio Zuid was ontwikkeld en hebben aanpassingen plaatsgevonden. We zijn van mening dat van de best mogelijke prognoses is uitgegaan.

2.1.31 Inspreker 31 –De heer W.P.J. Timmers - Veghel

Samenvatting opmerkingen

31.1 Inspreker is van mening dat de nieuwe weg een aanzuigende werking zal hebben op (internationaal) verkeer, dat de N279 zal gaan gebruiken als alternatief voor de A2, waardoor regionale verkeersproblemen niet worden opgelost, maar vergroot. Inspreker pleit dan ook voor de aanleg van een sobere 80 km/uur variant.

Reactie GS

31.1 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat het plan leidt tot een grote verschuiving van verkeer van de A2 naar de N279 (zie MER, tabel 6.7). De capaciteitsvergroting is bedoeld om de regionale verkeersproblemen op te lossen en niet om alternatieven te bieden voor (inter)nationale hoofdroutes. Daarvoor zijn de Rijkswegen bedoeld. Het Rijk treft bovendien maatregelen om de A2 route te verbeteren.

Uit de onderzoeken is gebleken dat een 80 km/u alternatief (met gelijkvloerse kruisingen, zoals nu onderzocht in het MER), de verkeersproblemen niet oplost. We kunnen daarom niet voor een dergelijk alternatief kiezen.

Verder verwijzen wij u naar onze opmerking onder 1.3.

31.2 Inspreker is van mening de gefaseerde opwaardering van de N279 zal zorgen voor een verkeersinfarct rond Veghel doordat de N279 in Veghel overgaat van een vierbaansweg naar een tweebaansweg.

Reactie GS

31.2 Uit de uitgevoerde analyse is het volgende gebleken: in Veghel is op enkele wegen sprake van een toename van verkeer, op andere wegen neemt het verkeer af. Dit is opgenomen in het MER (zie paragraaf 6.2). In principe gaat het verkeer weer meer rijden over de wegen die daarvoor bedoeld zijn en neemt sluipverkeer bijvoorbeeld op de Laag-Beukt af ten opzichte van de referentiesituatie.

De toename van het verkeer op de N279 in alternatief 100 MIN ten opzichte van referentiesituatie 2025 bedraagt op het westelijke deel 69% (2x2 strooks) en op het oostelijke deel 24% (1x2). Het merendeel (65%) van het op het westelijke deel van N279 toegenomen verkeer heeft relatie met de A50. De overige 35% behoort tot het doorgaande verkeer naar N279 oost (Veghel). Het oostelijke wegvak van de N279 (wegvak tussen de oostelijke op- en afrit van de A50 en de NCB-laan) heeft wel te weinig capaciteit, maar dat is zowel in alternatief 100 MIN als in alternatief 100 het geval. In alternatief 100 MIN zijn de kruispunten op de N279 bij de op- en afritten van de A50 voldoende ruim opgezet om de verkeersstromen tussen de A50 en de N279 vlot te kunnen afwikkelen.

31.3 Inspreker spreekt zijn zorg uit over het vele sluipverkeer, dat volgens inspreker als gevolg van de slechte aansluiting bij Veghel, de dorpen rondom Veghel zal gebruik als verkeersroute.

Reactie GS

31.3 Volgens de verkeersmodelberekeningen zal de verbreding van de N279 en de aansluiting van de ontsluitingsweg Heeswijk Dinther Zuid resulteren in een afname van sluipverkeer. Zie ook MER, par. 6.2.11.

31.4 Inspreker is van mening dat door de opwaardering van de N279 grote gevolgen zal hebben voor de leefbaarheid in dorpen als Eerde, Zijtaart en Keldonk. In de vorm van waardedaling van huizen en meer overlast door geluid en fijnstof.

Reactie GS

31.4 Het voorontwerp PIP heeft geen betrekking op voornoemde dorpen. Het staat inspreker echter vrij een verzoek tot planschadevergoeding in te dienen.

2.1.32 Inspreker 32 – De heer J.L.M. Slippens - Veghel

Samenvatting opmerkingen

32.1 Inspreker is van mening dat auto's die richting de Veghelse wijken de Bunders en het Ven plus Veghel Centrum rijden door het ontstaan van de nieuwe aansluiting op de N279 Retsel eerder de N279 verlaten wordt om via deze nieuwe sluipweg Veghel te bereiken. Volgens inspreker is dit oneigenlijk gebruik van deze weg en daardoor niet wenselijk.

Reactie GS

32.1 De verbreding van de N279 en de aansluiting van de ontsluitingsweg Heeswijk Dinther Zuid resulteren volgens de verkeersmodelberekeningen in een afname van sluipverkeer. Wanneer verkeer naar de genoemde Veghelse gebieden voor deze route kiest valt dat ruimschoots weg tegen het verkeer dat gaat kiezen voor de N279 vanwege de betere doorstroming. Er ontstaat dus sowieso een betere situatie. De nieuwe aansluiting is overigens een wens van de gemeente Bernheze en geen gevolg van de capaciteitsvergroting waar dit project zich op richt. Zie ook reactie 19.3.

32.2 Inspreker mist de verplichte hoeveelheid groen en geluidsbeperkende maatregelen om de nieuwe afslag bij het bedrijventerrein Retsel. Daarnaast mist inspreker ingepast groen bij de onlangs verbrede en gerealiseerde N279 ter hoogte van Jumbo en de CHV direct na het viaduct van de A50.

Reactie GS

32.2 De inpassingsopgave vanuit het PIP omvat alleen de verbinding van deze (gemeentelijke) ontsluiting naar de N279 (afslag Heeswijk-Dinther zuid). De “verplichte hoeveelheid groen en geluidsbeperkende maatregelen” worden op grond van wet- en regelgeving bepaald. Hiervoor kan een compensatieplicht gelden. Voor de afslag Heeswijk-Dinther zuid zijn geen verplichte hoeveelheden groen vastgesteld. Wel wordt in het inrichtingsplan beplanting voorgesteld om de inpassing van de N279 te verbeteren.

Qua geluid zijn er, op grond van de wettelijke bepalingen en met uitzondering van de woning aan de Laverdonk nummer 13, geen geluidsbeperkende maatregelen noodzakelijk.

De verbreding van de N279 ter hoogte van Jumbo en CHV betreft een eerder uitgevoerd werk. Er is hier geen sprake van een verplichte hoeveelheid terug te brengen groen.

32.3 Inspreker is van mening dat aan de zuidzijde van de A50 geluidsschermen geplaatst moeten worden omdat de geluidsnormen daar ver overschreden zullen worden voor de achterliggende regio en de verhoogde aanleg van weg en viaduct van de A50

Reactie GS

32.3 De A50 is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Er is bij de aansluiting op de A50 overigens geen sprake van een verhoogde aanleg of viaduct. Wellicht doelt inspreker op beoogde verhoging van het viaduct over de Zuid-Willemsvaart in verband met de gewenste doorvaarthoogte in verband met de opwaardering en omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Dit onderzoek gaat enkel over de wijziging van de N279. Wel wordt bij het cumulatieve geluidniveau rekening gehouden met de A50.

32.4 Inspreker mist in het MER onderzoek naar de effecten van de nieuwe aansluiting N279 Retsel op geluid, uitstoot en toename van verkeer en oneigenlijk gebruik van de weg, tussen Heeswijk Dinther (met name Retsel) en de gemeente Veghel door de directe aansluiting op de N279.

Reactie GS

32.4 De nieuwe aansluiting is voor zo ver deze onderdeel uit maakt van het PIP bij de onderzoeken betrokken en als nieuwe verbinding in het verkeersmodel opgenomen. De nieuwe aansluiting is geen gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279, maar komt er op verzoek van de gemeente Bernheze die werkt aan een verbeterde ontsluiting van Heeswijk Dinther Zuid. De gemeente stelt hier toe zelf een bestemmingsplan op. Overigens blijkt uit de verkeersmodelberekeningen dat de kans op sluipverkeer over genoemde route door de verbeterde doorstroming op de N279 afneemt.

32.5 Inspreker stelt voor een vrachtverbod vanaf Veghel en vanaf Retsel richting Veghel in te stellen.

Reactie GS

32.5 De betreffende gemeentelijke wegbeheerder heeft de bevoegdheid om door middel van een verkeersbesluit een maatregel te nemen zoals door inspreker voorgesteld. Wij als provincie zijn in deze geen wegbeheerder en hebben hiertoe geen bevoegdheid. U zou dit verzoek bij de gemeente kunnen indienen.

32.6 Inspreker is van mening dat het MER voorbij gaat aan geluidsoverschrijding bij knooppunt Veghel (cumulatief geluid door samenkomst en uitbreiding verkeer A50 en N279).

Reactie GS

32.6 In het MER is het totaalbeeld weergegeven van effecten van de verschillende alternatieven van de N279 tussen de A2 en de A50. Hierin is ook de verkeersaantrekkende werking verwerkt ten gevolge van de verbreding van de N279. Wij zijn daarom van mening dat een juist beeld wordt gegeven.

2.1.33 Inspreker 33 – Stichting Actiecomite de Kempkens - Veghel

Samenvatting opmerkingen

33.1 Inspreker is van mening dat de variant 80 km/u ongelijkvloers meegenomen moet worden in het MER. Inspreker verwacht dat deze variant het hoogst probleemoplossend vermogen heeft. Inspreker betoogt dat de 100 MIN variant een verkeersaantrekkende werking heeft, wat op drukke tijdstippen een negatieve werking heeft op de verkeersdoorstroming bij Veghel. De verwachting is dat de doorstroming op de 80 km/u variant ongelijkvloers hoger is dan op de 100 km/u variant, uitgaande van structurele trajectcontroles.

Reactie GS

33.1 In reactie hierop verwijzen wij u naar onze opmerking onder 1.3.

33.2 Inspreker is van mening dat de 100 kilometer per uur variant minder mogelijkheden voor oplossingen voor de ruimtelijke inpassing van de weg ter hoogte van Veghel oplevert, waardoor de kans groter wordt dat de weg door de Kempkens komt.

Reactie GS

33.2 De Kempkens heeft betrekking op het zuidelijk deel van de N279 en maakt geen deel uit van het plangebied. De huidige planvorming houdt de opties voor het zuidelijk deel open. In het kader van het project noordoostcorridor zal voor het zuidelijk deel van de N279 ook een planvormingsproces gaan plaatsvinden. In de procedure voor het zuidelijk deel kan mettertijd ook worden ingesproken.

33.3 Inspreker is van mening dat een 100 km/u weg meer luchtverontreiniging en meer geluid als een 80 km/u weg oplevert en daarmee de gezondheid meer schaadt.

Reactie GS

33.3 Deze stelling is mede afhankelijk van de omstandigheden. In de planvorming zoals die voorligt is de stelling op zich juist. Dat komt omdat de 100 km/u alternatieven meer verkeer uit de dorpenroute aantrekken. Dat komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen ten goede. Verder merken wij op dat de alternatieven op alle relevante aspecten moeten worden beoordeeld. Bij de integrale afweging is daardoor het voorkeursalternatief als meest wenselijk naar voren gekomen.

33.4 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de 80 km/u variant ongelijkvloers alsnog te onderzoeken en beoordelen.

Reactie GS

33.4 Wij verwijzen u naar onze reactie onder 33.1.

2.1.34 Inspreker 39 – Bewonersvereniging Rond de bulte - Veghel

Samenvatting

Inspraakreactie is identiek aan die van Inspreker 33 – Stichting Actiecomite de Kempkens.

Reactie GS

Zie reacties onder 33.1 tot en met 33.4.

2.1.35 Inspreker 34 – De heer W.D.C.P. Lathouwers - Veghel

Samenvatting

Inspraakreactie is identiek aan die van Inspreker 33 – Stichting Actiecomite de Kempkens.

Reactie GS

Wij verwijzen naar onze reacties onder 33.1 tot en met 33.4.

2.1.36 Inspreker 35 – Mevrouw H.J.C. van Berlo - Veghel

Samenvatting opmerkingen

35.1 Inspreker is van mening dat de opwaardering van de N279 leidt tot ruimtelijke afsluiting van buurtschappen rond Zijtaart, geluidshinder, welzijn van de inwoners en afwaardering van de huizenprijzen in Zijtaart.

Reactie GS

35.1 Het gebied waar de inspreker over schrijft valt buiten de scope van dit plan. Het VO PIP voorziet niet in ontwikkelingen bij Zijtaart doch dat betreft andere planvorming (noordoost-corridor) dat nog in ontwikkeling is. Hierop zal ook inspraak mogelijk zijn.

35.2 Inspreker verzoekt initiatiefnemer het plan om de N279 op te waarderen naar een 100km weg te herzien en geen ontsluiting via Zijtaart aan te leggen.

Reactie GS

35.2 Het VO-PIP voorziet niet in een ontsluiting via Zijtaart. De beoogde capaciteitsvergroting eindigt bij de aansluiting op de A50. Verder verwijzen we naar onze reactie bij de vorige opmerking (35.1).

2.1.37 Inspreker 36 – De Heer A.P.M. Smits - Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

36.1 Inspreker verzoekt de N279 verder van de Laverdonk af aan te leggen dan in de plannen wordt aangegeven waardoor inspreker minder last zouden hebben van de nieuwe weg.

Reactie GS

36.1 De provincie heeft het ontwerp gebaseerd op de geplande nieuwe ontsluitingsweg van de gemeente Bernheze. Dit plan is nog in ontwikkeling; de gemeente bepaalt de plaats van

de rotonde. Er blijft afstemming plaatsvinden. In het ontwerp PIP zal de aansluiting tot aan de rotonde lopen. De rotonde wordt in het (gemeentelijk) bestemmingsplan opgenomen. Wij zullen uw reactie onder de aandacht brengen van de gemeente. Tevens stellen wij voor dat u contact opneemt met de gemeente.

36.2 Inspreker verwacht dat er fuik-/filevorming ontstaat bij de aansluiting van de N279 naar de A50, waardoor veel sluipverkeer naar bedrijventerrein de Amert via de Laverdonk zal gaan rijden. Inspreker vraagt initiatiefnemer welke maatregelen genomen worden om dit te voorkomen.

Reactie GS

36.2 De nieuwe aansluiting is voor zo ver deze onderdeel uit maakt van het PIP bij de onderzoeken betrokken en als nieuwe verbinding in het verkeersmodel opgenomen. De door inspreker verwachte fuik-/filevorming blijkt daar niet uit.

De nieuwe aansluiting is overigens geen gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279, deze komt er op verzoek van de gemeente Bernheze die werkt aan een verbeterde ontsluiting van Heeswijk Zuid. De gemeente stelt hier toe zelf een bestemmingsplan op.

Overigens blijkt uit de verkeersmodelberekeningen dat de kans op sluipverkeer over genoemde route door de verbeterde doorstroming op de N279 afneemt. (Zie ook MER, par. 6.2.11). Wij zien daarom geen aanleiding tot het nemen van gevraagde maatregelen.

2.1.38 Inspreker 37 –Mevrouw J. Pawiroredjo - Veghel

Samenvatting opmerkingen

37.1 Inspreker betoogt dat er in het gebied in Eerde tussen de woning van de inspreker en de A50, waar de N279 omgelegd wordt bij de aanpassing van het traject Veghel – Helmond, volgens de gemeente Veghel in 2006 niet gebouwd zou gaan worden en zou dienen als bufferzone tussen het industrieterrein De Dubbelen en de bebouwde kom van Eerde. Inspreker vreest nu meer geluidsoverlast en waardedaling van de woning.

Reactie GS

37.1 Het betreffende gebied ligt buiten het invloedsgebied van dit MER en VO PIP. De aanpassing van het traject Veghel-Helmond maakt onderdeel uit van een ander planproces, te weten de studie naar de noordoostcorridor. Hiervoor wordt te zijner tijd een inspraakprocedure opgezet. Er is in ieder geval nog geen keuze gemaakt over eventuele omlegging bij Veghel.

37.2 Inspreker verzoekt initiatiefnemer bij de verdere planvorming voor het traject Veghel - Helmond naar alternatieven te zoeken en niet te kiezen voor een omlegging langs Eerde.

Reactie GS

37.2 Zoals gezegd valt deze afweging niet binnen dit project. De afweging zal in het kader van de studie over de noordoostcorridor worden gemaakt.

2.1.39 Inspreker 38 – Mevrouw E.B.J.M. Danen - Berlicum

Samenvatting opmerkingen

38.1 Inspreker is van mening dat de N279 een 80km weg moet blijven. Inspreker ervaart dat de weg minder druk is dan enkele jaren geleden waarop de verkeerscijfers in de plannen gebaseerd zijn (verkeerstelling uit 2006). De noodzaak voor de aanpassing van de N279 is daarmee, in de huidige situatie, niet aangetoond.

Reactie GS

38.1 Alle gegevens die worden gebruikt zijn actueel en getoetst. Er is rekening gehouden met recente ontwikkelingen en er heeft in november 2011 nog een controle van de verkeerscijfers plaats gevonden naar aanleiding van een nieuw verkeersmodel dat voor de regio Zuid is ontwikkeld (NRM 2011 Zuid). De cijfers zijn actueel en betrouwbaar.

In het MER, hoofdstuk 2, wordt ingegaan op het nut en de noodzaak van uitbreiding van de wegcapaciteit. De noodzakelijke verbreding van de N279 is aangetoond en vastgelegd.

38.2 Inspreker verwacht dat er veel meer verkeer gebruik gemaakt zal worden van de Runweg in Berlicum, doordat op dit moment veel mensen al uitwijken naar de wegen bij de kruisingen bij Den Dungen en Middelrode. Inspreker ziet dit als een negatieve effect van de aanpassing van de N279.

Reactie GS

38.2 Doordat de aansluiting van de Runweg op de N279 wordt verbeterd, maakt meer verkeer gebruik van de Runweg. In de beoordeeling van de effecten is dit meegenomen.

38.3 Inspreker is van mening dat de fietsbrug die in Berlicum over de Zuid-Willemsvaart wordt aangelegd een vlakke fietsbrug of een hefbrug moet worden zodat een gering stijgingspercentage ontstaat. Daarnaast vraagt inspreker aandacht voor een veilige fietsroute aan de Dungense kant.

Reactie GS

38.3 De voorgestelde oplossing is niet te verenigen met de eisen die het Rijk stelt aan de aanpassing van de Zuid-Willemsvaart tot vaarklasse IV. Bij deze vaarklasse mogen geen lage beweegbare bruggen worden toegepast.

38.4 Inspreker maakt zich zorgen over de natuur in het dynamisch Beekdal en wil aandacht vragen voor een goede landschappelijke inpassing van de N279, rekening houdend met natuur en historie, en gepaste natuurcompensatie.

Reactie GS

38.4 Door de landschappelijke inpassing te combineren met de natuurcompensatie opgave kunnen er ook op grotere afstand van het tracé (cultuurhistorische) structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Daarnaast bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal.

Het herstel van de landschapsstructuur en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal te samen sluiten aan op de bestaande identiteitsdragers en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

2.1.40 Inspreker 40 – De heer M.W.C.M.F. Zoete - Veghel

Samenvatting opmerkingen

40.1 Inspreker bepleit een variant voor de aanpassing van de N279 van 80km met ongelijkvloerse kruisingen. Inspreker is van mening dat deze variant, doordat er meer capaciteit is en een betere doorstroming door het geringe onderlinge snelheidsverschil, verkeerveilige is. Daarnaast trekt deze variant minder verkeer aan van omliggende provinciale wegen en snelwegen.

Reactie GS

40.1 In reactie hierop verwijzen wij u naar onze opmerking onder 1.3.

40.2 Inspreker is van mening dat in het MER de gezondheidseffecten van de 80km met ongelijkvloerse kruisingen onvoldoende zijn onderzocht. Inspreker verzoekt dit als nog te doen.

Reactie GS

40.2 We verwijzen naar de reactie onder 40.1

2.1.41 Inspreker 42 –Brabants Zeeuwse werkgeversvereniging

Samenvatting opmerkingen

42.1 Inspreker is van mening dat de aanpassing van de N279 onvoldoende resulteert in een duurzame en toekomstbestendige oplossing. In het ontwerp gekozen voor het handhaven van gelijkvloerse kruisingen bij de aansluitingen van de N279 op de A2, A50 en bij de afslag naar bedrijventerrein De Brand. Inspreker verwacht dat het aantal verkeersbewegingen de komende jaren toeneemt met verkeersopstoppen bij de drie genoemde knooppunten tot gevolg. Inspreker verzoekt initiatiefnemer het ontwerp op de drie kruisingen te heroverwegen en te kiezen voor een meer duurzame en toekomstbestendige oplossing.

Reactie GS

42.1 Het ontwerp van de N279 en de verkeersonderzoeken maken duidelijk dat deze oplossing gedurende een langere periode tot een forse verbetering van de doorstroming leidt, ook ter plaatse van de gelijkvloerse - en verruimde - kruisingen.

42.2 Inspreker stelt initiatiefnemer voor om samen met het bedrijfsleven na te denken over vernieuwende vormen van voorbereiding en bouw van de kruisingen bij de A2, A50 en De Brand, zodat gebruikgemaakt kan worden van de meest recente kennis en ervaring van deskundige marktpartijen.

Reactie GS

42.2 Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om samen te werken met het bedrijfsleven. Via de raadpleeggroep hebben wij overigens ook de mogelijkheid gegeven en benut om tot interactie te komen.

2.1.42 Inspreker 43 – Buurtvereniging De Poeldonk – Den Dungen

Samenvatting opmerkingen

43.1 Inspreker bepleit de besluitvorming rond het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart en rond de aanpassing N279 meer integraal en samenhangend te bezien en te presenteren. Onze bewoners worden geconfronteerd met adhoc-oplossingen, een veelheid aan procedures naast elkaar en tegenstrijdige voorstellen.

Reactie GS

43.1 Plannen van Rijk, provincie, waterschap en gemeente kennen eigen specifieke regels die bij wet zijn vastgelegd. Daar waar mogelijk vindt afstemming plaats. Het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart heeft inmiddels een eigen procedure doorlopen. Inhoudelijk is het voorliggende plan afgestemd met het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart. Verdere afstemming vindt plaats met het Rijk maar ook met gemeenten en Waterschap Aa en Maas. De te realiseren natuurcompensatie is daar een voorbeeld van.

43.2 Inspreker vraagt om meer inzicht in de onderbouwing bij de referentiesituatie waarbij uitgegaan wordt van een forse modal shift² van het goederenverkeer over de weg naar het water als gevolg van de aanleg van de nieuwe Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS

43.2 Bij de ontwikkeling van het verkeersmodel wordt bij de prognoses voor het vrachtverkeer rekening gehouden met een verwachte modal shift als gevolg van autonome ontwikkelingen of specifieke projecten.

43.3 Inspreker vraagt:

- a. wat het effect is van een 80km-weg resp. 100km-weg op de verkeeraantrekkende werking?
- b. hoe groot het risico is dat de gewenste modal shift van het goederenverkeer naar het water niet op zal treden als gevolg van de verkeeraantrekkende werking van een aangepaste N279?
- c. hoe groot het risico is dat vooral een 100km-variant zal gaan fungeren als een volwaardig alternatief voor de A2 en leidt tot meer transitoverkeer (doorgaande forensen, doorgaand goederenverkeer), en als dit risico optreedt of het oplossend effect van de aangepaste N279 voor het onderliggende wegennet niet veel te gering is met het gevolg een minder goede lokale bereikbaarheid van dorpen en bedrijventerreinen in Zuidoost-Brabant?

Reactie GS

² **Modal shift** is de term voor het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip.

43.3a Een 80 km/u weg trekt minder verkeer aan. Echter uit het onderzoek is gebleken dat de 80 km/u alternatieven (met gelijkvloerse kruisingen zoals onderzocht in het MER) de verkeersproblemen niet oplossen. Het is juist de bedoeling dat de N279 Noord (sluip)verkeer van het onderliggende wegennet aantrekt. De capaciteitsvergroting is daar juist op gericht.

43.3b De omvang van het risico dat de capaciteitsvergroting van de N279 Noord niet zal leiden tot de modal shift die met de verbreding van de Zuid-Willemsvaart wordt beoogd is moeilijk in te schatten. Wel kan gezegd worden dat de capaciteit van de N279 Noord wordt vergroot om de regionale verkeersproblemen op te lossen en richt zich niet op bovenregionale verkeersstromen. De keuze voor vervoer over water speelt zich op een ander schaalniveau af. Vervoerders zullen bijv. in Rotterdam beslissen goederen per schip naar bijv. Veghel te transporteren. Daarbij zijn kosten een zwaarwegender argument zijn dan snelheid. Men weet immers op voorhand dat per schip niet sneller zal zijn. Wij verwachten daarom dat de N279 geen alternatief zal worden voor transport dat nu over water plaatsvindt. Andersom kan de verbrede Zuid-Willemsvaart wel een alternatief bieden voor goederen die nu over de weg worden vervoerd, maar waarbij snelheid een mindere rol speelt.

43.3c. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat het plan leidt tot een grote verschuiving van verkeer van de A2 naar de N279 (zie MER, tabel 6.7). De capaciteitsvergroting is bedoeld om de regionale verkeersproblemen op te lossen en niet om alternatieven te bieden voor (inter)nationale hoofdroutes. Daarvoor zijn de Rijkswegen bedoeld. Het Rijk treft ook maatregelen om de A2 route te verbeteren.

43.4 Inspreker vraagt of het college van GS in voorliggende stukken nog geen voorkeurs-variant heeft bepaald en/of het college van GS dit gaan doen op basis van de ontvangen zienswijzen?

Reactie GS

43.4 Wij hebben een voorlopige voorkeur uitgesproken voor het 100 MIN alternatief. Op basis van deze inspraak en het voorstel tot aanpassing van een VO PIP naar een ontwerp PIP zullen wij een nieuwe afweging maken en besluit nemen.

43.5 Inspreker geeft aan dat het kaartmateriaal in voorliggende stukken is slecht leesbaar is en dringt er op aan dat bij de definitieve ontwerp-stukken en daarop volgende inspraak/bezwaarprocedures ervoor burgers inzichtelijk kaartmateriaal beschikbaar is.

Reactie GS

43.5 Wij betreuren dat inspreker de stukken als moeilijk leesbaar heeft ervaren. Er is veel inspanning gepleegd om alle informatie beschikbaar te stellen. De stukken lagen op diverse plaatsen (zoals provinciehuis, informatiecentrum, gemeentehuizen betrokken gemeenten) ter inzage en waren digitaal opvraagbaar. Verder is een informatiecentrum over de N279 Noord ingericht waar nadere informatie kon worden verkregen en tijdens de inspraakperiode zijn hier diverse informatiebijeenkomsten gehouden om nadere informatie te verstrekken en vragen te beantwoorden. Op deze avonden was er gelegenheid om vragen te stellen aan deskundigen en was groot kaartmateriaal beschikbaar. Tenslotte waren de documenten te downloaden vanaf de provinciale website. Bij de publicatie van het ontwerp-PIP zullen wij nadrukkelijk aandacht aan de leesbaarheid besteden.

43.6 Inspreker is van mening dat er een tegenstrijdigheid lijkt te zijn in de ruimtelijke uitweging van de plannen voor de omgeving Poeldonk:

- In figuur 3.10 van het ontwerp-MER staat een schets van het alternatief 100km-min 2x2 deels ongelijkvloers. Ter hoogte van Poeldonk (situatieschets 2) wijkt dit ruimtelijk beeld sterk af van de inrichtingsschets in het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart.
- In afbeelding 4.2. van het voorontwerp PIP staat wederom een schets van het alternatief 100km-min 2x2 deels ongelijkvloers. Dit wijkt af van figuur 3.10 in het ontwerp-MER ondanks dezelfde titel en deze schets komt wel overeen met de inrichtingsschets voor het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS

43.6 Uw opmerking is juist. De situatieschets in figuur 3.10 in het MER is niet correct en zal worden aangepast. Wij zullen aansluiten op het Wijzigings Tracébesluit c.q. de plangrenzen niet ruimer maken dan noodzakelijk voor de provinciale weg.

43.7 Inspreker vraagt initiatiefnemer aan te geven waar de grens ligt tussen inpassing van de N279, met alle benoemde effecten, en het accepteren van de aantasting resp. compenseren van aantasting door fysieke maatregelen dan wel vergoedingen van gebruikers en bewoners.

Reactie GS

43.7 Dat wordt bepaald door wet- en regelgeving waarbij besluiten kunnen worden getoetst door een onafhankelijke rechterlijke instantie.

43.8 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de wijze waarop met de aantasting van natuur en landschap omgegaan wordt toe te lichten en hoe dit zich verhoudt tot aantastingen als gevolg van de omlegging Zuid-Willemsvaart, in het bijzonder in het gebied rondom De Poeldonk.

Reactie GS

43.8 In het MER is onderzoek gedaan naar de te verwachten aantasting. In de toelichting van het PIP, paragraaf 4.3, wordt de landschappelijke inpassing beschreven en bijlagen bij het PIP betreffen het beeldkwaliteitsplan, de visie natuurcompensatie en inrichtingsplan. In deze stukken hebben wij aangegeven hoe zal worden omgegaan met aantasting van natuur en landschap.

Bij de toetsing aan de Flora- en faunawet, Boswet en Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is rekening gehouden met ondermeer de omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Voor de bepaling van de effecten op soorten zijn zowel de N279 als de omleiding meegenomen. Daarbij is tevens rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals Dynamisch beekdal de Aa. Ook voor het voorstellen van maatregelen is uitgegaan van deze overige initiatieven.

43.9 Inspreker spreekt de zorg uit over de toename van de geluidhinder als gevolg van groei van het verkeer en vraagt deze toename nader te kwantificeren.

Reactie GS

43.9 In het akoestisch onderzoek worden de geluidbelastingen in beeld gebracht van de wijziging van de N279. Daarin zijn de prognosegegevens van de toename van het verkeer opgenomen.

43.10 Inspreker dringt er op aan dat over het aspect geluidhinder eenduidige informatie wordt verstrekt en door de overheid maximaal transparant wordt aangegeven aan de omwonenden hoe en door wie mitigerende maatregelen worden genomen.

Reactie GS

43.10 Wij zullen richting belanghebbenden duidelijk en transparant communiceren over effecten en te nemen maatregelen.

2.1.43 Inspreker 45 – Raadhage Makelaardij namens de heer G.H.M. Wollerich en mevrouw M.A.H. Goes – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

45.1 Inspreker geeft aan veel groen rondom de woning, welke tevens als buffer fungeert voor geluid en stof voor de huidige woning, moet verdwijnen voor de geplande afslag.

Reactie GS

45.1 In het inrichtingsplan en het PIP wordt ernaar gestreefd waar mogelijk erfbeplanting (terug) de plaatsen. Dit is echter maatwerk en zal geschieden in overleg met bewoners en eigenaren.

45.2 Inspreker is van mening dat de woning aan Laverdonk 13 te maken krijgt met extra geluidshinder door de aantrekkende werking van verkeer op de A-50 en de N279.

Reactie GS

45.2 In de verkeersgegevens van de toekomstige situatie met plan is de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de verbreding meegenomen. Deze verkeersgegevens zijn verwerkt in het akoestisch rekenmodel. In het akoestisch rekenmodel is bij de berekeningen, toetsing aan de Wet geluidhinder en afweging van de maatregelen rekening gehouden het extra verkeer. In het akoestisch onderzoek wordt bekeken of de toename die de wegverbreding (incl. verkeersaantrekkende werking) tot gevolg heeft weer kan worden teruggebracht tot de grenswaarde (= geluidbelasting huidige situatie of eerder vastgestelde hogere waarde). Bij Laverdonk 13 kan door middel van bron- en schermmaatregelen aan de Wet geluidhinder worden voldaan en is er geen sprake van een toename van het geluidsniveau bij de woning in de toekomstige situatie met verbreding.

45.3 Inspreker verwacht extra luchtverontreiniging door de aantrekkende werking van verkeer. Inspreker is van mening dat in het MER te snel wordt voorbijgegaan aan de gezondheidseffecten van de bewoners op Laverdonk 13 doordat er volstaan wordt met toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen.

Reactie GS

45.3 De effecten van wat inspreker ‘verkeersaantrekkende werking’ noemt zijn meegenomen in de effectvoorspellingen van het MER. De luchtkwaliteitsnormen zijn een in Nederland aanvaard criterium om de effecten op de gezondheid aan af te meten.

45.4 Inspreker is van mening dat de kosten voor alle extra maatregelen en schaden ten behoeve van het pand Laverdonk 13 zeer hoog zijn. Gezien de ligging en de toekomstige plannen voor het alsnog maken van gelijke kruisingen bij de aansluiting op de A-50 is amoveren van het pand een goede optie volgens inspreker.

Reactie GS

45.4 In zijn algemeenheid geldt dat geluidschermen plaatsen voor slechts één woning financieel niet doelmatig is. Daarom wordt dan naar andere oplossingen gezocht. Een optie kan dan zijn de woning te amoveren. In geval van woning Laverdonk 13 zijn schermmaatregelen ook niet financieel doelmatig. Echter, wanneer er op een andere manier niet kan worden voldaan aan de Wet geluidhinder is het soms toch nodig maatregelen te treffen die niet kosteneffectief zijn, maar wel wettelijk verplicht. Wij zullen dit nader afwegen en te zijner tijd contact opnemen.

2.1.44 Inspreker 46 – Raadhage Makelaardij namens de heer J.A.I. Vorstenbosch - Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

46.1 Inspreker verzoekt initiatiefnemer een passende oplossing te vinden voor het verplaatsen van zijn bedrijf met bedrijfswoning.

Reactie GS

46.1 Wij kunnen een oplossing niet garanderen maar wij zullen hierover samen met de gemeente, met inspreker in contact treden.

46.2 Inspreker verzoekt initiatiefnemer in het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan rekening te houden met een goede bereikbaarheid en ontsluitingsstructuur van de locatie Laverdonk 1.

Reactie GS

46.2 Wij zullen de gevolgen van het ontwerp van de N279 voor de routes van landbouw-verkeer nog nader analyseren en bespreken met betrokken gemeenten. Nadere informatie zal worden opgenomen in het ontwerp-PIP.

2.1.45 Inspreker 47 – Kasteel Heeswijk – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

47.1 Inspreker spreekt de zorg uit over de effecten van deze verbreding op het kwetsbare en natuurrijke Aa-dal en op Kasteel Heeswijk dat daar midden in ligt, met name de verwachte toename van de geluidbelasting op het kasteel is voor ons een grote zorg.

Reactie GS

47.1 We streven een zorgvuldige, maar ook doelmatige inpassing van de weg in de omgeving na. Daartoe hebben we uitgebreid onderzoek laten doen de het plan op diverse aspecten laten uitwerken. Met het inrichtings- en beeldkwaliteitplan streven we naar een goede ruimtelijk landschappelijke inpassing. Op sommige plaatsen leidt dat ons inziens zelfs tot verbetering van de huidige situatie, zeker in samenhang met het dynamisch beekdal waar het Waterschap aan werkt.

Geluidhinder is voor ons zeker een aandachtspunt waarvoor we een zo goed mogelijke oplossing nastreven. Door de beoogde toepassing van stil asfalt (of een verharding met vergelijkbare kwaliteit) nemen we een belangrijke maatregel. Daarnaast verwachten we dat doordat de kruisingen ongelijkvloers worden de geluidbeleving positief verandert omdat veel minder stoppen en optrekken van auto's zal plaatsvinden.

47.2 Inspreker verzoekt door initiatiefnemer betrokken te worden bij de gesprekken over en de invulling van de voor dit project noodzakelijke natuurcompensatie, waarbij ook het Brabants Landschap betrokken moet worden.

Reactie GS

47.2 De natuurcompensatie wordt nader uitgewerkt in overleg met verschillende partijen om te komen tot evenwichtige natuurcompensatieplan dat aan de wettelijke uitgangspunten voldoet. Wij zullen uw verzoek daarin meenemen.

47.3 Inspreker verzoekt, samen met de Kilsdonkse Molen en de Meierijsche Museum boerderij, initiatiefnemer de mogelijkheid tot het plaatsen van een Toeristische bewegwijzering vanaf de N279 naar betreffende monumenten/musea te bespreken.

Reactie GS

47.3 De eventuele mogelijkheden worden bepaald door bestaande wet- en regelgeving en de daarbij betrokken wegbeheerders (in dit geval de provincie en de gemeente). In de overleggen die wij hebben zal dit aan de orde komen.

2.1.46 Inspreker 48–H.L.J.A. Peters - Erichem

Samenvatting

48.1 Inspreker geeft aan dat in het onderhavige bestemmingsplan, bij de locatie van de woning van Peters, de woonbestemming is verdwenen en de bestemmingen 'groen' en 'waterstaat – waterbergingsgebied van toepassing van toepassing zijn op deze locatie. Volgens de huidige visie zoals die is neergelegd in de PIP N279 kunnen we hier feitelijk niet meer wonen. Inspreker tekent daardoor bezwaar aan tegen de plannen.

Reactie GS

48.1 Voorliggend bestemmingsplan maakt de uitvoering van de herinrichting van de N279 mogelijk. De woning van inspreker valt binnen de dimensies van het ontwerp. De woning wordt onder het overgangsrecht gebracht, wat wil zeggen dat de woning in planologische zin niet langer is toegestaan. Het ligt op de weg van het bevoegd gezag om met de eigenaar/

gebruiker in overleg te treden aangaande de aankoop van de woning en de bijbehorende gronden, voor zover noodzakelijk voor de realisatie van het ontwerp van de N279. Wij hebben inmiddels contact gehad en zullen dat voortzetten.

2.1.47 Inspreker 49 – J.L. van de Braak - Berlicum

Samenvatting

Inspraakreactie is identiek aan die van Inspreker 48 – H.L.J.A. Peters

Reactie GS

Wij verwijzen naar onze reactie bij 48.1

2.1.48 Inspreker 50 – Familie F Coppens-Ista - Zijtaart

Samenvatting

50.1 Inspreker geeft aan tegen het op waarderen van de N279 tot een 100 kilometer weg te zijn omdat de algehele levensstandaard en leefomgeving voor zowel mens, natuur en dier hier zeer onder te leiden hebben.

Reactie GS

50.1 Wij zijn ons er van bewust dat de capaciteitsvergroting van de N279 Noord bepaalde gevolgen met zich mee brengt. Om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken wordt een MER opgesteld. Het niet verbreden van de N279 Noord heeft daarentegen ook nadelige gevolgen voor de algehele levensstandaard en leefomgeving voor zowel mens, natuur en dier.

Daarom zijn in het MER verschillende alternatieven ontwikkeld en met elkaar vergeleken. Daarbij zijn ook de effecten op de omgeving nadrukkelijk meegewogen. O.a. gezondheid, natuur en milieu maken daar onderdeel van uit.

Juist om tot een goede afweging te komen tussen, in dit geval de capaciteitsvergroting van een weg, en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid, gezondheid, natuur en het milieu is de procedure van de milieueffectrapportage in het leven geroepen. In een MER wordt uitgebreid onderzoek gedaan naar alle effecten zodat het milieubelang als volwaardige afweging meegenomen wordt in de planvorming en als onderbouwing dient van het te nemen besluit. Een onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage geeft bovendien richtlijnen voor wat onderzocht zou moeten worden. Uiteindelijk moeten wij bij onze beslissing een afweging maken. Op grond van de onderzoeken zijn wij tot de conclusie gekomen dat het voorkeursalternatief een verantwoorde oplossing biedt voor de knelpunten en negatieve effecten in voldoende mate zijn te voorkomen, te mitigeren of te compenseren.

Wij zijn ook tot de conclusie gekomen dat de capaciteitsvergroting door uitvoering van het voorkeursalternatief een betere eindsituatie op levert dan het niet opwaarderen van de weg.

2.1.49 Inspreker 51 – IVN Bernheze

Samenvatting opmerkingen

51.1 Inspreker vraagt zich af of het belang van het waardevolle gebied beekdal van de Aa, in de plannen voldoende wordt onderkend. Ontwikkelingen op cultuurhistorisch gebied en natuur blijven in de plannen onderbelicht volgens inspreker.

Reactie GS

51.1 De invulling van het dynamisch beekdal valt onder de verantwoordelijkheid van het waterschap Aa & Maas. Deze opgave valt buiten het project inpassing N279-Noord. Wel is waar mogelijk gezocht naar een afstemming en mogelijke integratie van de beide plannen. Door de landschappelijke inpassing te combineren met de natuurcompensatie opgave kunnen er ook op grotere afstand van het tracé (cultuurhistorische) structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Daarnaast bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal. Het herstel van de landschapsstructuur (bomenrijen langs cultuurhistorisch waardevolle landschappelijke lijnen) en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal te samen sluiten aan op de bestaande identiteitsdragers en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

51.2 Inspreker is van mening dat voor zo'n groene leefomgeving met zijn de cultuurhistorisch waardevolle objecten (en gebieden), zoals bijvoorbeeld rond kasteel Heeswijk, elke toename van de geluidsbelasting ten koste zal gaan van de beleving van zo'n bijzondere omgeving en dus niet wenselijk is. Naast bronmaatregelen zullen voor deze gebieden dan ook geluidafschermende maatregelen getroffen moeten worden met het aanleggen van een geluidswal volgens inspreker.

Reactie GS

51.2 We streven een zorgvuldige, maar ook doelmatige inpassing van de weg in de omgeving na. Daartoe hebben we uitgebreid onderzoek laten doen en het plan op diverse aspecten laten uitwerken. Met het inrichtings- en beeldkwaliteitplan streven wij naar een goede ruimtelijk landschappelijke inpassing. Op sommige plaatsen leidt dat ons inziens zelfs tot verbetering van de huidige situatie, zeker in samenhang met het dynamisch beekdal waar het Waterschap aan werkt.

Geluidhinder is voor ons zeker een aandachtspunt waarvoor wij een zo goed mogelijke oplossing nastreven. Door de beoogde toepassing van stil asfalt nemen we een belangrijke bronmaatregel. Daarnaast verwachten we dat doordat de kruisingen ongelijkvloers worden de geluidbeleving positief verandert omdat veel minder stoppen en optrekken zal plaatsvinden. Bij het toepassen van geluidwerende maatregelen, zoals inspreker voorstelt, moeten wij een zorgvuldige afweging maken of kosten en effecten in verhouding tot elkaar staan. Daarbij is het voldoen aan wet- en regelgeving voor ons het vertrekpunt.

51.3 Inspreker geeft aan dat in het natuurcompensatieplan wordt aangegeven dat de door verstoring getroffen gebieden “gecompenseerd” kunnen worden. Volgens inspreker geldt dit

niet voor gebieden die door hun ligging tevens een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen en om die reden niet elders gecompenseerd kunnen worden.

Reactie GS

51.3 Cultuurhistorische en archeologische waarden kunnen inderdaad vaak niet elders worden gecompenseerd. Daar gelden andere regels voor. Wij zullen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

51.4 Inspreker betoogt dat natuurcompensatie zo dicht mogelijk in de omgeving waar de aantasting plaatsvindt. Met name als gevolg van het ruimtebeslag bij het aanleggen van de ongelijkvloerse kruisingen zullen vele hectares aan natuur verloren gaan, die volgens inspreker in de directe omgeving gecompenseerd dienen te worden.

Reactie GS

51.4 De door de inspreker voorgestelde criteria spelen allen een rol bij het vaststellen van de uiteindelijke compensatie. Het provinciaal compensatiebeleid gaat in principe uit van aansluiting op bestaande EHS. In het compensatieplan waar wij momenteel aan werken wordt een en ander nader uitgewerkt. In dat plan zullen wij nader aangeven waar de compensatie precies zal plaatsvinden en hoe en door wie de uitvoering zal plaatsvinden. Momenteel wordt hierover met betrokken partijen overleg gevoerd. Voor de vaststelling van het ontwerp PIP zal zekerheid bestaan over de manier waarop de compensatie zal worden uitgevoerd.

51.5 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de plannen zodanig aan te passen, dat hiermee naast het opwaarderen van de weg tevens invulling wordt gegeven aan de doelstellingen zoals deze in het landschapontwikkelingsplan Bernheze zijn genoemd. Dit kan volgens inspreker alleen wanneer initiatiefnemer er voor kiest ook de project overstijgende effecten en de kansen voor het aanwezige cultuurhistorisch erfgoed, de groene leefomgeving en voor het verbeteren van de biodiversiteit onder ogen te zien.

Reactie GS

51.5 De ontwerp- en inpassingsruimte van de N279 vallen officieel binnen de plangrenzen van het PIP. Dit houdt in dat de landschappelijke inpassing van de N279 feitelijk niet meer zou kunnen omvatten dan de inrichting van de bermen aan weerszijde en in het midden van de weg. Door de landschappelijke inpassing te combineren met de natuurcompensatie opgave kunnen er ook op grotere afstand van het tracé structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Dit wordt nader uitgewerkt in afspraken die in het kader van de natuurcompensatieplicht worden gemaakt. Daarbij bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal. Het herstel van de landschapsstructuur en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal te samen sluiten aan op de bestaande identiteitsdragers en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

Het versterken en toevoegen van identiteitdragers sluit aan bij het streven naar een hoogwaardig landschap waar cultuurhistorische elementen en structuren worden gerespecteerd en versterkt.

2.1.50 Inspreker 52 – Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis - Helmond

Samenvatting opmerkingen

52.1 Inspreker brengt initiatiefnemer op de hoogte dat zij zich volledig schaart achter de inspraakreacties die zijn ingediend door SON279 en de werkgroep Brouwberg.

Reactie GS

52.1 Wij nemen hier kennis van.

52.2 Inspreker heeft bezwaar tegen het “opknippen” van de besluitvorming ten aanzien van het N279-Noord en N279-zuid traject omdat de consequenties van de verbreding van het hele N279 traject dan onvoldoende inzichtelijk zijn.

Reactie GS

52.2 Wij verwijzen naar onze reactie bij 5.7

2.1.51 Inspreker 53 – Het College van de Gemeente 's-Hertogenbosch

Zie paragraaf 3.10.

2.1.52 Inspreker 54 – Brabants Landschap

Samenvatting opmerkingen

54.1 Inspreker sluit zich aan bij de reactie die de Brabantse Milieufederatie samen met andere natuur en milieuverenigingen aan uw college heeft voorgelegd.

Reactie GS

54.1 Wij nemen hier kennis van.

54.2 Inspreker is van mening dat in de documenten de relatie met de voorgenomen capaciteitsvergroting op het zuidelijk deel van N279 in het kader van de “totale bereikbaarheidsproblematiek Zuidoostvleugel Brabantsstad” niet helder en duidelijk is vertaald in de doelstellingen van de voorgenomen activiteit, waardoor de beschrijvingen van de problemen en doelstellingen tekort schieten.

Reactie GS

54.2 De doelstelling in dit project heeft een beperktere scope en richt zich uitsluitend op het traject 's-Hertogenbosch-Veghel. Het planproces van de N279 Noord loopt vooruit op het midden en zuidelijk deel. Dat betekent dat in de studies, plannen ten bate van de N279 Midden en Zuid de verbrede N279 Noord wordt meegenomen.

Overigens is in het MER voor de N279 Noord gekeken naar mogelijke effecten van aanpassingen c.q. verbreding op het zuidelijk deel van de N279. Daaruit blijkt dat de verbrede N279 Noord het eventuele extra verkeer aan kan.

In het het project noordoostcorridor komen o.a. de bereikbaarheidsaspecten aan de orde voor het zuidelijk deel van de N279. In dat kader zal nog ruime gelegenheid tot inspraak worden geboden.

54.3 Inspreker is van mening dat in het concept MER en het voorontwerp PIP naast verkeerskundige doelstellingen, het expliciteren van heldere doelstellingen en/of randvoorwaarden op het gebied van natuur, landschap en leefmilieu ontbreekt. Inspreker is van mening dat daarmee deze aspecten niet gelijkwaardig in het hele proces meegenomen worden en dit geen recht doet aan de beoogde integrale aanpak en werkwijze.

Reactie GS

54.3 De probleem- en doelstelling is geconcretiseerd in selectiecriteria voor de trechtering van alternatieven (hoofdstuk 3 van MER) en vervolgens in beoordelingscriteria voor de beoordeling van de onderzochte alternatieven (hoofdstuk 4). De keuze voor deze beoordelingscriteria is nader toegelicht in de uitgebreide effectbeschrijvingen in hoofdstuk 6. De gehanteerde randvoorwaarden op het gebied van natuur, landschap en leefmilieu zijn gebaseerd op de bestaande wet- en regelgeving. De onderzochte alternatieven zijn hierop getoetst.

54.4 Inspreker is van mening dat in het MER en het PIP onvoldoende aandacht wordt geschonken aan de samenhang met andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de overige delen van de N279 (van Veghel over Helmond naar de aansluiting A67 bij Asten), de route N279/N266 (van de aansluiting A2 bij Den Bosch naar de aansluiting A2 bij Nederweert), op en rond route de A2/A67 (van Den Bosch over Eindhoven naar de aansluiting A67 bij Asten).

Reactie GS

54.4 In het verkeersmodel wordt voor de toekomstige prognoses rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen. In bijlage 3 van het MER wordt ingegaan op de uitgangspunten die zijn gehanteerd.

54.5 Inspreker is van mening dat het voorliggende effectenonderzoek en de huidige onderzochte alternatieven onvoldoende basis bieden voor het gekozen voorkeursalternatief.

Reactie GS

54.5 In het MER zijn vier alternatieven volwaardig en gelijkwaardig onderzocht. De kaders voor het effecten onderzoek zijn vastgelegd in de richtlijnen voor het MER hierover heeft de (onafhankelijke) commissie voor de m.e.r. geadviseerd. Wij menen dat sprake is van zorgvuldig onderzoek dat voldoende basis biedt voor het gekozen voorkeursalternatief.

54.6 Inspreker is van mening dat het ambitieniveau van het inpassingsplan te laag is en dat een goede afstemming van de vormgeving van de N279 met de in landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle omgeving ontbreekt.

Reactie GS

54.6 Wij verwijzen naar de reactie onder 51.5 en de algemene opmerkingen in hoofdstuk 1

54.7 Inspreker is van mening dat de maatregelen voor de inpassing van de N279 in belangrijke mate lijken ontworpen te zijn vanuit de beleving van de passerende automobilist.

Inspreker is van mening dat maatregelen voor inpassingmede ontworpen dienen te worden vanuit de kwaliteiten van het omringende landschap, de beleving van omwonenden en recreanten.

Reactie GS

54.7 De landschappelijke beleving vanuit de omwonenden, de beleving vanaf de weg op de omgeving en de beleving van de weg zelf gelden als belangrijke belevingslijnen. Om het beeld op de N279 vanuit de omwonenden te verzachten of zelf te verhullen is er gekozen om het landschap, gelegen tussen de dorpskernen en de N279, verder te versterken en verdichten d.m.v. aanplant of herstel van bomenrijen (al dan niet met onderbegroeiing) langs wegen en perceelsgrenzen. Daarnaast wordt het gehele tracé aan de noordzijde voorzien van een haag met een hoogte van 1 meter. Het verdichte landschap maskeert de N279 op grotere afstand. De haag ontnemt, voor een groot deel, het zicht op de auto's en de verkeerskundige objecten zoals de geleiderails vanaf de ventweg. De begeleidende bomenrij langs de N279 vanaf kasteel Heeswijk tot de A50 markeert de “nieuwe” begrenzing van het beekdal. De bomenrij inclusief haag vormen op deze wijze, gezien vanuit de dorpen, een stevig groene achtergrond.

54.8 Volgens inspreker hebben de ingebrachte suggesties tijdens de raadpleegbijeenkomsten niet geleid tot aanpassingen van de inpassing van de weg in de omgeving.

Reactie GS

54.8 Tijdens de genoemde bijeenkomsten werd iedere aanwezige zowel de mogelijkheid geboden een visie te geven op de plannen als erover mee te denken en informatie aan te leveren. Gedane suggesties zijn zeker in planvorming betrokken, maar kunnen om moverende redenen niet altijd gehonoreerd worden.

54.9 Inspreker geeft aan dat er wellicht een koppeling met de werkzaamheden voor verbreding van de Zuid Willemsvaart mogelijk zijn bij de verdere uitwerking van de plannen.

Reactie GS

54.9 Met het opstellen van het Inrichtingsplan is rekening gehouden met de werkzaamheden omtrent de Zuid-Willemsvaart. Gezien de beperkte ruimte tussen het kanaal en de N279, de ruimtelijke visie om het kanaal en de weg te samen als een zelfstandige structuur in het landschap vorm te geven, geeft het project verbreding Zuid-Willemsvaart weinig handvaten die een betere landschappelijke inpassing kunnen bewerkstelligen.

Om de landschappelijke inpassing zo goed als mogelijk te laten plaatsvinden vind er tussen de provincie en het waterschap Aa & Maas overleg plaats hoe de projecten N279-Noord en het dynamisch beekdal Aa kunnen profiteren van elkaars opgave. Het Rijk en de direct betrokken gemeenten maken deel uit van dit overleg.

Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal.

Het herstel van de landschapsstructuur en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal sluiten tezamen aan op de bestaande identiteitsdragere en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

54.10 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de noodzakelijke natuurcompensatie plaats te laten vinden in de omgeving waar de natuurwaarden die door de N279 worden aangetast, bij voorkeur in grotere clusters die een bijdrage leveren aan de versterking van de samenhang en kwaliteit van de EHS.

Reactie GS

54.10 De door de inspreker voorgestelde criteria spelen allen een rol bij het vaststellen van de uiteindelijke compensatie. Het provinciaal compensatiebeleid gaat uit van in principe aansluiting op bestaande EHS. In het compensatieplan waar wij momenteel aan werken wordt een en ander nader uitgewerkt. In dat plan zullen wij nader aangeven waar de compensatie precies zal plaatsvinden en hoe en door wie de uitvoering zal plaatsvinden. Momenteel wordt hierover met betrokken partijen overleg gevoerd. Voor de vaststelling van het ontwerp PIP zal zekerheid bestaan over de manier waarop de compensatie zal worden uitgevoerd.

54.11 Inspreker geeft aan dat door de beoogde verbreding van de N279 een deel van het foerageergebied van een vitale dassenburcht (nabij Kasteel Heeswijk) verloren gaat. Inspreker verzoekt initiatiefnemer weer te geven op welke wijze in compensatie wordt voorzien.

Reactie GS

54.11 De effecten van de weg zullen hier nog aan getoetst worden en er zal rekening gehouden worden met zowel directe verstoring als foerageergebied in het natuurcompensatieplan dat opgesteld wordt.

2.1.53 Inspreker 57 – Stichting N279Tegengeluid

De Stichting N279Tegengeluid heeft in eerste instantie een pro forma reactie ingediend. De inhoudelijke inspraakreactie volgt uiterlijk 19 april. Deze is inmiddels ontvangen en wordt behandeld onder inspreker 87.

2.1.54 Inspreker 58 – Raadhage namens mevrouw A.J.M. van Zutven - Rosmalen

Samenvatting

58.1 Inspreker informeert initiatiefnemer dat het perceel van mevrouw van Zutven in een eerder variant van de opwaardering van de N279 totaal verworven zou moeten worden. Bij de 100 MIN variant, is waarschijnlijk een strook langs de weg voldoende voor realisering van deze variant, waardoor een groot deel van het perceel niet verworven hoeft te worden. Inspreker verzoekt initiatiefnemer in overleg te treden over mogelijk invulling van het overige deel van het perceel.

Reactie GS

58.1 Wij zullen contact opnemen met inspreker om wederzijds vrijblijvend nader van gedachten te wisselen.

2.1.55 Inspreker 61 – Wbe Aa en Leygraaf – Heeswijk-Dinther

Samenvatting

61.1 Inspreker merkt bij paragraaf 5.8 toelichting PIP op dat de dassenburcht liggend op hoogte van dorpskern Heeswijk tussen de Aa en Zuid-Willemsvaart alsnog moet worden opgenomen en te makkelijk wordt gezegd dat geringe effecten op het populatie niveau plaatsvinden. In gebied gemeente Bernheze is namelijk een behoorlijke populatie van de Ree en Das aanwezig, welke straks voor populatie uitwisseling de autoweg moeten oversteken hetgeen vele slachtoffers van mens en dier zal opleveren.

Reactie GS

61.1 Er is reeds vele jaren sprake van een barrière door Zuid-Willemsvaart en N279. Door de verbreding van de weg verandert de situatie voor de das en ree ten aanzien van populatieuitwisseling en daaruit volgende verkeersslachtoffers niet veel. Er zijn in het PIP maatregelen voorzien (faunatunnels bij de Fauna uitstapplaatsen in het kanaal) om juist de das de weg en het kanaal veiliger te kunnen laten kruisen.

61.2 Inspreker geeft bij de Visie Natuurcompensatie aan:

- a. Paragraaf 5.2.1: dat sprake is van drie bestaande leefgebieden en niet van twee.
- b. Paragraaf 5.3.2: dat niet aan doelstelling dynamisch beekdal kan worden voldaan via verplichte compensatie van de verloren gegane natuur, nu hierdoor per saldo geen nieuwe natuur is bijgekomen. Gepleit wordt voor natuurcompensatie binnen gemeente Bernheze. Mogelijk is uitbreiding zoekgebied, bijvoorbeeld in richting Heeswijkse bossen, waardoor kansen voor populatie uitwisseling van diverse Faunasoorten en makkelijker aan geluidsbelasting van 52 dB kan worden voldaan.
- c. Paragraaf 5.3.3: dat ook gekeken wordt naar Agrarisch natuurbeheer en instrument kavelruil voor realisering doelstellingen.
- d. Dat wordt gepleit voor gelijktijdige Natuurcompensatie of ter hand wordt genomen bij eerste aanvang werkzaamheden verbreding.

Reactie GS

61.2 De informatie en wensen zullen meegenomen worden bij de uitwerking van het definitieve compensatieplan.

2.1.56 Inspreker 62 – De heer J. Verschuren – Heeswijk-Dinther

Samenvatting

62.1 Inspreker geeft aan dat bij de onderhandelingen die hebben geleid tot sanering van zijn varkensbedrijf in 2005 is aangegeven dat hij zijn huidige woning mocht behouden en de ter plaatse geldende bestemmingen uit het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd zouden worden. Dit zou een beter woonmilieu creëren en meerwaarde vertegenwoordigen. Hiertoe heeft inspreker zijn woning en bijgebouwen, in combinatie met opstallen en natuurtuin in volksmond aan te duiden als ‘landgoed’, geheel opnieuw gebouwd. Inspreker eist evenredige compensatie aan natuur, aansluitend aan zijn ‘landgoed’.

Reactie GS

62.1 Wij streven in overleg met inspreker en uw gemeente te komen tot een voor ieder bevredigende oplossing. Hierover zullen wij met u in contact treden. Voor natuurcompensatie gelden wettelijke regels. Het is niet op voorhand te zeggen of dat aansluitend op uw 'landgoed' mogelijk is. Wij zullen dit nagaan.

2.1.57 Inspreker 63 – De heer Verhagen en mevrouw Verhagen – van Doorn - Berlicum

Samenvatting

63.1 Inspreker heeft de volgende bezwaren tegen MER conceptrapport:

- a. Toename hinder door licht en geluid;
- b. Toename NOx gehalten en gehalten fijnstof in de lucht;
- c. Toename stankoverlast;
- d. Onvoldoende kwaliteit en uitvoering voorgestelde mitigerende maatregelen;
- e. Onvoldoende uitwerking van alternatieve duurzame oplossing;
- f. Afname leefgenot, rust en visuele effecten;
- g. Afname waarde van hun woningen 44 en 44C;
- h. Foutieve berekeningen met betrekking verkeersintensiteit en toename scheepvaartverkeer.

Na bestudering van alle documenten volgt inhoudelijke toelichting, wat nog een aantal weken zal duren.

Reactie GS

63.1 De door inspreker genoemde punten a.-f. zijn in het MER onderzocht, uitgewerkt en afgewogen. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat de overblijvende effecten, rekeninghoudend met mitigatie en compensatie, aanvaardbaar zijn en binnen wettelijke normen en waarden blijven. Wij achten dit acceptabel ten opzichte van het maatschappelijk belang van de capaciteitsvergroting van de N279 Noord.

Inspreker kan desgewenst een verzoek tot planschadevergoeding.

Onjuiste berekeningen aangaande intensiteiten en toename scheepvaartverkeer worden door inspreker niet aangetoond.

Reacties na sluiting van termijn (voor proforma reacties is tot 19 april 2012 tijd geboden) worden niet ontvankelijk verklaard. Er is geen reactie meer ontvangen.

2.1.58 Inspreker 64 – De heer J.W.M. van Empel - Middelrode

2.1.59 Inspreker 56 – de heer J.M. Pennings - Middelrode

De inspraakreacties van de heren Van Empel en Pennings zijn identiek. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling.

Samenvatting opmerkingen

64.1 Inspreker merkt over parallelle langzaam/landbouwverkeer op:

- a. Rekening gehouden dat een parallelstructuur aanwezig blijft voor langzaam/landbouwverkeer langs N279, nu sommige gedeelten van parallelweg overgaan in enkel fietspad?
- b. Waar komen, gelet op bijlag 4 PIP, eventueel bomen, geluidsschermen enz?

- c. Verandert parallelweg ter hoogte van Laan Seldensate (Middelrode) richting Veghel in een fietspad? Wat heeft dit voor consequenties voor doorgaande zware en brede landbouwverkeer en worden alternatieven geboden of omrijroutes gecreëerd door de dorpskernen?
- d. Of gaat dit verkeer via Laan van Seldensate en de Assendelftseweg richting Kapelstraat? Dit is onwenselijk nu het een B-weg betreft, qua weginrichting ongeschikt en conflicterend met beschrijving PIP Hoofdrapport p. 35 'Het onderliggende wegennet ontlasten'.
- e. Leidt het ontwerp niet tot duidelijke verlaging van wegbelastingen, uitgedrukt in intensiteiten, dan is er te weinig oplossend vermogen voor leefbaarheid regio.

Reactie GS

64.1 De provincie ziet aanleiding om de gevolgen van het ontwerp voor de routes van landbouwverkeer nog nader te bekijken en optimaliseren.

Bijlage 4 van het PIP geeft aan hoe de weg wordt ingepast en waar bomen en geluidsschermen komen te staan. Ter hoogte van Seldensate zijn geen schermen en nieuwe bomen voorzien.

64.2 Inspreker merkt over bijlage 2 PIP op:

- a. Waarom blijkt niet uit PIP bijlage 4 Ontwerp inrichtingsplan, in tegenstelling tot beschrijving in PIP als bijlage 2 BKP (p. 46), dat het gedeelte nabij Middelrode een landelijk besloten karakter heeft, het huidige wegbeeld (laanbeplanting aan oostzijde parallelweg) niet zal teruggekomen en de huidige brede groenstrook aan het uiteinde van de Laan van Seldensate niet zichtbaar direct wordt gecompenseerd in BKP?
- b. Verzoek tot aanpassing accentuering van behandeling van de taluds (p. 83) door aanbrenging van volwassen beplanting die direct afschermend werkt richting omgeving. Verlichting verkeer op hooggelegen objecten en wegvakken geven overlast in nabije omgeving nu verlichting op hoogte van 1e verdiepingvloer en hoger schijnt.

Reactie GS

64.2a Met het PIP, inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan wordt ernaar gestreefd de weg zo goed mogelijk in te passen in het bestaande landschap. Daarom zijn de karakteristieken geanalyseerd. Nabij Middelrode is er sprake van een landelijk, tamelijk besloten karakter van het landschap. In het BKP staat op pagina 47 beschreven dat het landschap richting Middelrode steeds opener wordt. Hier wordt bedoeld “vanuit het zuiden gezien naar het noorden”. De inrichtingsvoorstellen zijn gebaseerd op de analyse en het streven om de karakteristieken waar mogelijk te versterken. Wij zullen genoemde tekstpassages controleren op duidelijkheid en aanpassen waar nodig.

64.2b Het inrichtingsplan heeft als uitgangspunt de omvang van de kunstwerken tot een minimum te beperken waardoor, door het versterken van de omliggende landschapsstructuur, de kunstwerken zo min mogelijk in het oog springen. Door de op afstand aanwezige beplanting zal, voor het overgrote deel van de woningen, de licht “vervuiling” sterk worden beperkt.

64.3 Inspreker merkt over bijlage 6 PIP Visie Natuurcompensatie op:

- a. Waarom geen compensatiegebieden in directe omgeving van de parallelstructuur van de N279, in de vorm van singels, struwelen en beplantingsstroken evenwijdig aan N279? Dit biedt winstpunten voor landschappelijke inpassing, directe invulling groencompensatie, licht- en geluidsvervuiling, versnipperingsknelpunten, dynamisch beekdal en prima combinatie natuur en landbouw vanaf Milrooijsse brug tot voorbij landgoed Seldensate.
- b. Waarom compensatie in gebieden met geluidbelasting in 2025 van minder dan 52dB (PIP Hoofdrapport p. 65)? Hierdoor onvoldoende rekening met mensen en dieren in hogere geluidsbelastingsklasse? Hierdoor kans laten liggen voor koppeling gebieden tussen dynamisch Beekdal aan oostzijde van Kapelstraat en Landgoed Seldensate?

Reactie GS

64.3 De door de inspreker voorgestelde criteria spelen allen een rol bij het vaststellen van de uiteindelijke compensatie. Het provinciaal compensatiebeleid gaat uit van in principe aansluiting op bestaande EHS. In het compensatieplan waar wij momenteel aan werken wordt een en ander nader uitgewerkt. In dat plan zullen wij nader aangeven waar de compensatie precies zal plaatsvinden en hoe en door wie de uitvoering zal plaatsvinden. Momenteel wordt hierover met betrokken partijen overleg gevoerd. Voor de vaststelling van het ontwerp PIP zal zekerheid bestaan over de manier waarop de compensatie zal worden uitgevoerd.

64.4 Inspreker merkt over PIP bijlage 2 BPK en MER bijlage 6 op:

- a. Hoe wordt rondom Milrooijsse brug invulling gegeven aan EHS, het Compensatieplan en beschrijving MER bijlage 6, p. 3 (Thema Natuur met maatregel)? Waarom blijkt dat niet uit PIP bijlage 4 Ontwerp inrichtingsplan?
- b. Mogelijkheid om versnipperingsknelpunt nabij Milrooijsse brug verder te optimaliseren door verbinden weerszijden van de ZWV?

De maximale hoogte van 1 meter van de haag tussen de ventweg/fietspad en hoofdrijbaan, zoals vermeld in het BPK, is te beperkt. De haag wordt thans langer onderhouden om verblinding tegen te gaan.

Reactie GS

64.4a+b Het compensatieplan moet nog verder uitgewerkt worden. Als duidelijk is welke gronden gebruikt kunnen worden (afhankelijk van de beschikbare gronden), zal het compensatieplan uitgewerkt kunnen worden. Dan kan ook nadere invulling gegeven worden aan de omgeving van de Milrooijsse brug.

De aanbevelingen zullen in de uitwerking nader worden betrokken en afgewogen.

64.4c. De haag wordt op het opgehoogde deel van de N279 aangeplant. De effectieve hoogte van de haag zal hierdoor hoger zijn dan de omschreven 1 meter (zie bijlage 2 BPK, pagina 94).

64.5 Inspreker vraagt waarom enkel de woning aan de Assen Delftseweg 1 voor reconstructie in aanmerking komt en niet de overige gebouwen in de directe nabije omgeving.

Reactie GS

64.5 Ten gevolge van wijzigingen aan de Kapelstraat wordt alleen bij de Assendelftseweg 1 de wettelijke grenswaarde van 1,5 dB toename overschreden. De overige woningen in de omgeving bevinden zich niet binnen het onderzoeksgebied van de Kapelstraat of hebben een toename lager dan 1,5 dB.

64.6 Inspreker vraagt hoe de aansluiting van de hooggelegen toe- en afrit van de aansluiting Middelrode gaat plaatsvinden op de huidige Milrooijse brug en hoe wordt omgegaan met de beperkte ruimte op deze brug voor met name het draaiende vrachtverkeer. Tevens is sturing van verkeersstromen onduidelijk.

Reactie GS

64.6 Uitgangspunt is dat vrachtverkeer, van en naar de toe- en afrit, de verschillende verkeersbewegingen kan maken. In de verdere detaillering van het ontwerp zal dit verder worden uitgewerkt. De verkeersintensiteiten zijn laag genoeg om te volstaan met een voorrangskruising zonder verkeerslichten.

64.7 Inspreker merkt over PIP bijlage 3 Akoestisch onderzoek op:

- a. In de Wet geluidhinder staat niets over scheepvaartlawaaï, terwijl bij cumulatie wel met alle relevante geluidbronnen rekening moet worden gehouden. Wanneer wordt een uitspraak over scheepvaartlawaaï verwacht en betekent dit dat de geluidbelasting daarna opnieuw moet worden bepaald?
- b. Is er bij het bepalen van geluidsbelasting op omliggende bebouwing rekening gehouden dat weglichaam van de N279 thans niet op maaiveldhoogte maar op een dijklichaam gesitueerd is ter hoogte van Laan van Seldensate en Assendelftseweg? Wat heeft dit voor consequenties voor hoogte geluidsbelasting omliggende bebouwing?
- c. Is bij bepaling van geluidsbelasting ook gerekend met aanbod verkeer (zwaar landbouwverkeer) op parallelweg naast de N279?
- d. Is in geluidsberekening ook rekening gehouden met hooggelegen toe- en afrit van de N279 die aansluiten op de Milrooijse brug? Welk effect hebben deze op de totale geluidsproductie (hooggelegen in vrije ruimte)? Wordt op deze toe- en afrit ZOAB toegepast? En op de laaggelegen toe- en afrit naar aansluiting Middelrode?

Reactie GS

64.7 Wij zullen als volgt met de opmerkingen omgaan:

- a. Wij zullen de geluidniveaus voor scheepvaart verwerken. De cumulatieve waarden die daarbij ontstaan geven een beeld van het totale geluidniveau in de omgeving. Deze waarden zullen door het scheepvaartlawaaï mogelijk iets hoger worden. Echter, de geluidbelasting als gevolg van de verbrede N279 Noord verandert er niet door. De vast te stellen hogere waarden als gevolg van het PIP blijven gelijk en de maatregelen en conclusies van het akoestisch onderzoek zullen ongewijzigd blijven.
- b. Het geluidmodel is een 3d-model. Alle hoogten van gebouwen en omgeving zijn daarin meegenomen. Ook de taluds waar op- en afritten op komen te liggen. Bij de geluidberekeningen is de afschermende werking van deze objecten meegenomen.

- c. De verkeersbewegingen op de parallelweg zijn niet meegenomen bij de berekeningen omdat het aantal voertuigbewegingen erg beperkt is doordat het enkel om bestemmingsverkeer gaat. Op het gemiddelde geluidniveau (Lden) waaraan getoetst wordt, heeft dit geen effect.
- d. Uit gangspunt is dat bij de toe- en afritten Dicht Asfalt Beton (of gelijkwaardig) wordt toegepast in verband met optrekkend en remmend verkeer. Geluidreducerend wegdek (bv. ZOAB) wordt bij voorkeur niet toegepast op plekken waar veel wringend/optrekkend/remmend verkeer aanwezig is omdat het relatief snel kapot wordt gereden.

2.1.60 Inspreker 65 – De heer H. Van den Boom – Heeswijk-Dinther

2.1.61 Inspreker 20 – De heer M. Goyaarts – Heeswijk-Dinther

De inspraakreacties van de heren Van den Boom en Goyaarts zijn identiek. Ze worden hierna gezamenlijk behandeld.

Samenvatting opmerkingen

65.1 Inspreker geeft aan dat het beter is om de nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk – Dinther N279 richting Veghel in een zo recht mogelijke lijn aan te sluiten op de N279 zodat minder natuur wordt verspild en er minder geluid- en fijnstofoverlast is voor bewoners van Laverdonk 5 t/m 13.

Reactie GS

65.1 De nieuwe ontsluitingsweg is een initiatief van de gemeente Bernheze. De aansluiting op de N279 geschiedt in goed overleg. Van belang is dat toekomstige ontwikkelingen, zoals een ongelijkvloerse aansluiting op de A50 ook mogelijk blijven. Dit bepaalt mede het ontwerp van de weg.

65.2 Inspreker verzoekt om de parallelstructuur ten behoeve van fietsers en langzaam verkeer vanaf proefboerderij Laverdonk door te trekken. Het fietsgebruik wordt niet bevorderd indien fietser en langzaam verkeer bij proefboerderij Laverdonk zich plotseling een weg moeten zien te vinden door de Laverdonk.

Reactie GS

65.2 Wij zijn, na overleg met diverse belanghebbenden, van mening dat de fietsroute langs de Laverdonk aantrekkelijker is voor fietsers dan een fietsroute vlak langs de N279. De route langs de Laverdonk sluit aan op de bestaande fietstunnel onder de A50 door. Wij kijken daarbij nog naar de parallelweg.

65.3 Inspreker mist ter hoogte van de Laverdonk een juiste inpassing in het gebied en geluid- en fijnstofreducerende maatregelen en geeft aan dat deze problemen zijn op te lossen door aanleg van een aardewal met voldoende hoogte en eventueel begroeiing.

Reactie GS

65.3 Het MER heeft uitgewezen dat er ten aanzien van fijnstof geen maatregelen noodzakelijk zijn. Voor wat betreft geluid zullen wij voldoen aan wet- en regelgeving.

65.4 Inspreker geeft aan dat door de ontsluitingsweg en de N279 de natuurwaarden van het Aa-dal ernstig worden aangetast en daaruit blijkt dat de natuur niet meer de belangrijkste functie is in het gebied. Aa-dal kan geen extensiveringgebied zijn, maar moet worden gewijzigd in verwevings- of ontwikkelingsgebied.

Reactie GS

65.4 Wij verwijzen naar de reactie onder 2.4.

2.1.62 Inspreker 66 – TOTAL Nederland N.V.

Samenvatting

66.1 Inspreker kan niet beoordelen of de nieuwe locatie voor het tankstation gelijkwaardig is aan de huidige locatie van het tankstation aan de Kanaaldijk Noord 32 te Heeswijk – Dinther. Uit het oogpunt van zichtbaarheid en aantrekkingskracht heeft inspreker de voorkeur voor een locatie direct aan de N279 en verzoekt om met haar in overleg te treden om te bezien of er in de gekozen voorkeursvariant mogelijkheden zijn voor een gelijkwaardige locatie.

Reactie GS

66.1 Wij hebben de mogelijkheid van een nieuwe vestiging of verplaatsing van het tankstation in het PIP mogelijk willen maken. Er zijn geen mogelijkheden direct aan de provinciale weg, hetgeen overigens ook niet zou stroken met de Wegenverordening van de provincie Noord-Brabant. Wij zullen opnieuw contact opnemen om de situatie van de huidige vestiging en eventuele verplaatsing te bespreken.

2.1.63 Inspreker 67 – Stichting Dorpsraad Eerde

Samenvatting

67.1 Inspreker kan niet instemmen met de aanleg van de 4 baansweg, versie '100 MIN' en aansluitingen A2 en A50 gelijkvloers en merkt in dat verband het volgende op:

- a. noodoplossing voor ontbreken van voldoende middelen is onvoldoende en doet geen recht aan de huidige congestie die op de A50 is ontstaan en door '2x2 100 MIN' oplossing voor Den Bosch Veghel erger wordt;
- b. verbetering rondom Veghel wordt vooruitgeschoven zo niet onmogelijk gemaakt;
- c. groene golf op de N279 mag niet worden ontkoppeld en moet voor Helmond blijven bestaan;
- d. basisbeslissing om hoofdstroom van de N279 te scheiden van een ontsluitingsweg naar de industrieterreinen moet weer ter discussie gesteld worden nu het niet mogelijk is met 2 snelwegen en 8 of 9 rijbanen drie industrieterreinen te ontsluiten. Een tunnel voor doorgaand verkeer is oplossing;
- e. afslag 10 bij Eerde is dichtgeslibd en één van de huidige knelpunten van de A50. De geplande verbeteringen zullen dit niet oplossen nu een te groot aandeel lokaal verkeer de A50 gebruiken om aan de andere kant van het kanaal te komen;
- f. de A50 kan tegelijk met het aansluiten van de N279 op de industrieterreinen Dubbelen, Doornhoek en Kempkens verbeterd worden, mits een scheiding wordt gemaakt tussen doorgaand verkeer naar Helmond en bestemmingsverkeer naar de industrieterreinen;

- g. het onderliggende wegennet krijgt veel sluipverkeer, wat veel extra files zal opleveren. Vooral bij de nieuwe afslag Heeswijk-Dinther is door de gelijkvloerse aansluiting bij de CHV veel stilstand te verwachten en mogelijk beter huidige situatie laten bestaan tot heroverweging “Knooppunt Veghel” aan orde is geweest.

Reactie GS

67.1 Wij begrijpen de bezorgdheid van de dorpsraad, maar stellen daarbij vast dat de provincie geen zeggenschap heeft over de Rijksweg A50 en de minister nu geen prioriteit wil geven aan verwachte knelpunten.

Daarnaast vallen de genoemde punten buiten de scope van dit MER en PIP. Wij verwijzen daarvoor naar het project noordoostcorridor. Ook in het kader van dat project zal inspraak mogelijk zijn. Wij raden u aan de ontwikkelingen hiervan te blijven volgen.

67.2 Inspreker vindt voor Eerde de volgende uitgangspunten belangrijk:

- Bijdrage gebiedsontsluiting en vermindering onderliggend lokaal verkeersnet;
- Aantonen van reductie doorgaand verkeer op Eerdse Baan;
- Veilige, goede toegankelijke en aantrekkelijke weg voor regio;
- Toekomstgerichte weg met voorziening moderne verkeersgeleiding waarbij afwikkeling bestemmingsverkeer prioriteit krijgt.

Reactie GS

67.2 De planvorming voor de N279 Noord komt op zorgvuldige wijze tot stand waarbij gekeken is een optimaal mogelijk resultaat voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid maar ook naar een goede inpassing van de weg in de omgeving. Rekening is gehouden met de ontwikkelingen voor de planvorming van de N279 zuid. Wij merken op dat uw opmerkingen ook daarin kunnen worden betrokken en adviseren u desgewenst van de inspraakmogelijkheden op dat plan gebruik te maken.

2.1.64 Inspreker 71 - Stichting Brouwberg - Helmond

De inspraakreactie van de Stichting Brouwberg is inhoudelijk identiek aan de onderstaande reactie van de Stichting Omwonenden N279. De beantwoording treft u hieronder aan.

2.1.65 Inspreker 68 – Stichting Omwonenden N279

Samenvatting

68.1 Volgens inspreker zijn MER en PIP niet deugdelijk ter inzage gelegd nu door onoverzichtelijke en onsamenhangende gegevens, onscherpe en onleesbare illustraties en legenda's onvoldoende duidelijk is wat ter inzage ligt. Bovendien zijn de in het MER en PIP genoemde planologische en verkeerstechnische documenten die ten grondslag liggen aan de beslissing van initiatiefnemer om de N279 aan te passen niet beschikbaar en/of in te zien. De besluitvorming dient transparant te zijn.

Reactie GS

68.1 Wij betreuren dat inspreker de stukken als moeilijk leesbaar heeft ervaren. Er is veel inspanning gepleegd om alle informatie beschikbaar te stellen. De stukken lagen op diverse

plaatsen (zoals provinciehuis, informatiecentrum, gemeentehuizen betrokken gemeenten) ter inzage en waren digitaal opvraagbaar. Verder is een informatiecentrum over de N279 Noord ingericht waar nadere informatie kon worden verkregen en tijdens de inspraakperiode zijn hier diverse informatiebijeenkomsten gehouden om nadere informatie te verstrekken en vragen te beantwoorden. Op deze avonden was er gelegenheid om vragen te stellen aan deskundigen en was groot kaartmateriaal beschikbaar. Tenslotte waren de documenten te downloaden vanaf de provinciale website. Bij de publicatie van het ontwerp-PIP zullen wij nadrukkelijk aandacht aan de leesbaarheid besteden.

68.2 Inspreker geeft aan dat de varianten en uitwerkingen zoals vermeld in MER en PIP niet in lijn zijn met de intentie en afspraken die zijn gemaakt in Stuurgroep en stelt dat bij plan uitwerkingen een terugkoppeling dient plaats te vinden. Wijzigingen en nieuwe inzichten dienen voorgelegd te worden aan, en beslist te worden door de Stuurgroep.

Reactie GS

68.2 Binnen de stuurgroep vinden bespiegelingen plaats op de verrichte onderzoeken, de mogelijke alternatieven, de kansen en bedreigingen enz. Binnen de stuurgroep vindt ook een bespreking en zo mogelijk afweging plaats en in de regel nemen we dit advies over. Wij nemen echter de besluiten over het voorontwerp en ontwerp PIP en wat daarmee samenhangt. Provinciale Staten nemen een definitief besluit.

68.3 Inspreker stelt dat het gehele traject van de N279 's-Hertogenbosch-Asten in één procedure, en niet per deeltraject, dient te worden aangeboden nu opdeling de intentie van initiatiefnemer/opdrachtgever vertroebelt, omwonenden op het verkeerde been zet, consequenties niet in volle omvang in beeld komen, geen overzicht over het totaal en wegdelen zonder kop of staart ontstaan, en langdurige overlast en onzekerheid.

Reactie GS

68.3 Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan. Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Er vinden in Nederland (en daar buiten) te veel ontwikkelingen tegelijkertijd plaats. Die zijn niet allemaal met elkaar te verbinden. De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden tot stilstandkomen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het aanbrengen van een onlosmakelijke verbinding biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle planprocedures) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

Wij voeren een open en zorgvuldige planproces, met extra ruimte voor inspraaken overleg (boven wat van ons verlangd wordt in wetgeving). In onze planvorming voor het zuidelijk deel van de N279 worden alle onderzoeken e.d. van de N279 Noord betrokken. Ook in dat planproces zal voldoende ruimte zijn voor inspraak.

68.4 Inspreker meent dat initiatiefnemer met het MER en PIP stelselmatig aanstuurt op de (te) vroegtijdig gekozen voorkeursvariant en slimme doorstromingsoplossingen zoals door inspreker tijdens raadpleegavonden zijn ingebracht, niet of niet gelijkwaardig zijn onderzocht en uitgewerkt waardoor objectieve besluitvorming niet plaatsvindt.

Reactie GS

68.4 In het MER (par. 3.1.3) wordt ingegaan op enkele alternatieven die in de raadpleeggroep c.q. door onder andere de Stichting omwonenden N279 (SON279) zijn aangedragen, en wordt aangegeven waarom deze alternatieven niet verder zijn onderzocht. Uitwerking van alternatieven is alleen zinvol als verwacht wordt dat ze een haalbare oplossing voor het probleem kunnen bieden. Alternatieven die in het MER-proces zijn afgefallen, zijn afgefallen op het moment dat duidelijk werd dat ze geen haalbare oplossing zouden bieden. Dit is een gebruikelijke werkwijze. Uiteindelijk leidt de trechtering tot één alternatief dat het beste aan alle eisen voldoet: het voorkeursalternatief.

Het inpassingsplan wordt uitsluitend opgesteld voor het voorkeursalternatief. Het is een planologische uitwerking, vergelijkbaar met een bestemmingsplan. Het opstellen van een inpassingsplan voor meer alternatieven voegt niets toe aan de afweging van de alternatieven.

68.5 Inspreker stelt dat geïntegreerde planvorming voor N279, verbreding van de Zuid Willemsvaart en het Beekdal Aa ontbreekt waardoor reststroken, ruimte- en kwaliteitsverlies ontstaat.

Reactie GS

68.5 In het plan is voortdurend rekening gehouden met de vastgestelde en in voorbereiding zijnde plannen, die door inspreker worden genoemd. Gedurende het planproces is steeds overleg gevoerd met een ambtelijke projectgroep en stuurgroep waarin de initiatiefnemers van de andere plannen, Rijkswaterstaat en het Waterschap, vertegenwoordigd zijn. Afstemming tussen de plannen was een terugkerend agendapunt. Ook richting uitvoering zullen wij overleg blijven voeren met Rijk, gemeenten en Waterschap Aa en Maas waarbij ook verdere optimalisaties en samenwerking zullen worden onderzocht. Ten aanzien van de aspecten natuurcompensatie en waterberging is dit overleg al gestart. Wij menen daarom dat sprake is van voldoende afstemming en integrale planvorming zoals inspreker bedoeld niet nodig is.

68.6 Inspreker stelt dat in de voorfase en bij raadpleegbijeenkomsten initiatiefnemer en woordvoerders steeds een inhoudelijke discussie uit de weg zijn gegaan, niet is geluisterd, verslaglegging van deze bijeenkomsten eenzijdig en gekleurd zijn en voor leden van inspreker niet akkoord en niet ziet dat er geen draagvlak is onder Brabantse bevolking voor huidige plannen. Inspreker verwijst naar voorbeeld Provincie Overijssel over respectvolle omgang met omwonenden en integrale besluitvorming.

Reactie GS

68.6 Wij nemen kennis van de opmerkingen van inspreker, maar herkennen ons niet in het gestelde. Dat niet alle voorstellen uit de raadpleegbijeenkomsten uiteindelijk niet zijn overgenomen is in de planvorming wil niet zeggen dat er niet geluisterd is. Er is (verkenkend) onderzoek naar gedaan en met goede argumenten voor gekozen deze varianten niet verder in

het onderzoek mee te nemen. Het is onze verantwoordelijkheid als Provinciaal bestuur deze keuze te maken.

De suggestie dat er geen draagvlak onder de Brabantse bevolking zou zijn is ons niet gebleken tijdens de informatiebijeenkomsten. We hebben zowel tijdens de raadplegingen als nu uit de inspraakreacties veel reacties van burgers en ondernemers gehoord die blij zijn dat de problemen op de N279 worden aangepakt. Dat neemt niet weg dat er natuurlijk ook zorgen zijn over de effecten van de capaciteitsvergroting. Daar kijken wij danook zorgvuldig naar.

68.7 Inspreker stelt dat de N279 in de plannen onvoldoende is ingepast in het landschap en acht voor inpassing in het hoogwaardige beekdal landschap de voorgestelde standaard profielen, de bestaande hoogteligging, geluidsschermen, kunstwerken en taluds onvoldoende. Initiatiefnemer dient project met innovatief maatwerk aan te sturen.

Reactie GS

68.7 De ontwerp- en inpassingsruimte van de N279 vallen officieel binnen de plangrenzen van het PIP. Dit houdt in dat de landschappelijke inpassing van de N279 feitelijk niet meer zou kunnen omvatten dan de inrichting van de bermen aan weerszijde en in het midden van de weg. Door de landschappelijke inpassing te combineren met de natuurcompensatie opgave kunnen er ook op grotere afstand van het tracé structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Dit wordt nader uitgewerkt in afspraken die in het kader van de natuurcompensatieplicht worden gemaakt. Daarbij bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal. Het herstel van de landschapsstructuur en de ontwikkeling van het dynamisch beekdal te samen sluiten aan op de bestaande identiteitsdragers en zullen het karakter van het landschap verder versterken.

68.8 Inspreker stelt dat alle onderzochte varianten van de aanpassing N279 geen goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg hebben. Inspreker verwijst naar de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Reactie GS

68.8 Bij het onderzoeken en het afwegen van de effecten van de varianten zijn we gehouden te voldoen aan bestaande wet- en regelgeving zoals vastgelegd in Wet op de ruimtelijke ordening. Wij delen de mening van inspreker niet dat alle onderzochte alternatieven geen goede ruimtelijke ordening tot gevolg hebben.

68.9 Inspreker geeft aan dat de gegevens over de huidige verkeerscapaciteit in het MER en PIP niet correct zijn en stelt dat de N279 met de huidige max. snelheid en 2-baansprofiel nu en in de toekomst, geen capaciteitsprobleem heeft. Met innovatieve maatwerkoplossingen voor de huidige gelijkvloerse kruisingen wordt de overcapaciteit op de bestaande wegvakken benut en met beperkte middelen doorstroming verbeterd.

Reactie GS

68.9 Inspreker geeft niet aan waar de uitspraak, dat gegevens over de huidige verkeerscapaciteit niet correct zouden zijn, op gebaseerd is. Met grote regelmaat is er in de spitsperiodes sprake van filevorming en vertraging. Dit is op betreffende momenten visueel waarneembaar. Het is ons daarom onduidelijk waar inspreker de opmerking op baseert. In het MER hoofdstuk 2 wordt ingegaan op nut en noodzaak van uitbreiding van de wegcapaciteit. De gebruikte gegevens zijn actueel en gecontroleerd. De noodzakelijke verbreding is aangetoond en vastgelegd.

Genoemde innovatieve maatwerkoplossingen worden niet concreet gemaakt. Dat maakt het niet mogelijk er verder naar te kijken. Wij nemen daarom uw opmerking voor kennisgeving aan.

68.10 Inspreker stelt dat de gehanteerde norm voor doorstroming in het MER en PIP afwijkt van de gebruikelijke landelijke rijksnorm en de Provincie Noord Brabant haar bevoegdheid misbruikt door het stellen van niet gebruikelijke normen.

Reactie GS

68.10 Wij willen, in lijn met de Netwerkanalyse Brabantstad, betrouwbare en acceptabele reistijden en hanteren daartoe voor de N279 referentiesnelheden. De referentiesnelheid is de minimaal vereiste trajectsnelheid. De MER voor de N279 bevat diverse alternatieven. In de MER zijn voor de alternatieven de volgende referentiesnelheden gehanteerd: Voor een 80 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 60 km/u. Voor een 100 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 66 km/u.

68.11 Volgens inspreker is de aanname in het MER en PIP voor vermindering van het huidige sluipverkeer niet correct nu door de verkeersaantrekkende werking, de beperkte dwarsverbindingen, en de slechte doorstroming bij de aansluitingen op het hoofdwegenet het sluipverkeer zal toenemen. Bovendien is de definitie van het sluipverkeer in het MER en PIP niet correct aangezien de gebiedsontsluitingsweg N617 rondom Schijndel niet kan worden gezien als sluipverkeer.

Reactie GS

68.11 Uit tabel 6.10 van het MER blijkt dat het sluipverkeer op het onderliggend wegenet afneemt. Dit kan verklaard worden door het feit dat de trajectsnelheid op de N279 Noord omhoog gaat. Dan is er minder aanleiding tot het zoeken van sluiproutes. De N617/N622 behoort tot het onderliggende wegenet en heeft niet dezelfde status als de N279. De N279 wordt een regionale stroomweg en de N617 /N622 zijn gebiedsontsluitingswegen.

68.12 Over verkeersgeluid stelt inspreker het volgende:

- a. opgave van de huidige geluidsbelasting door het verkeer op de N279 en de aanname van de toekomstige geluidsbelasting voor omgeving zijn niet correct. in de stukken worden verschillende uitgangpunten door elkaar gebruikt;
- b. aanname percentage vrachtverkeer en impact hiervan op geluidsproductie is niet correct;

- c. prognose gebruik van nieuwe geluidsarme technieken is hypothetisch en niet onderbouwd;
- d. onvoldoende maatregelen in het plan om garanties te geven om het huidige en toekomstige verkeersgeluid te beperken;
- e. terreingegevens zijn niet correct ingevoerd in het rekenmodel van de geluidsbelasting zoals opgenomen in het MER en PIP;
- f. door minimale geluidsabsorptie van de 48 m brede Zuid Willemsvaart zijn opgegeven geluidswaarden niet correct.

Reactie GS

68.12

- a. Er zijn gedurende het planproces verschillende geluidsonderzoeken en akoestische berekeningen gedaan met verschillende doelen. Ten behoeve van de vergelijking van de alternatieven is voor het MER akoestisch onderzoek gedaan. Dit is in twee fasen gebeurd omdat er gedurende het proces twee alternatieven zijn toegevoegd. Verder dient op basis van wettelijke bepalingen ook ten behoeve van het PIP een akoestisch onderzoek plaats te vinden. Dat is echter niet gericht op het vergelijken, maar op het bepalen van eventuele maatregelen. Verschillende uitgangspunten waar inspreker over schrijft hangen dus samen met verschillende doelen waarvoor onderzoek is gedaan.
- b. De prognoses voor het vrachtverkeer in het verkeersmodel zijn gebaseerd op de meest recente inzichten. Ze zijn getoetst aan het laatst verschenen verkeersmodel NRM 2011 Regio Zuid.
- c. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er geluidreducerend wegdek dient te worden toegepast met een reductie gelijk of beter dan de akoestische eigenschappen van ZOAB. Als er wegdektypen zijn die dezelfde akoestische eigenschappen hebben als ZOAB en dit kan worden onderbouwd/gewaarborgd, dan kan dat ook worden toegepast. Dit hoeft niet in het akoestisch onderzoek te worden onderbouwd.
- d. In het akoestisch onderzoek is de geluidssituatie in beeld gebracht van de huidige en toekomstige situatie. Na vergelijking van deze situaties wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. De wet is er voor de bewoners en zorgt ervoor dat de toename van de geluidbelasting door wijziging van een weg beperkt (voorgeschreven norm) mag toenemen. Een onderzoek naar maatregelen is dan ook verplicht als bepaalde wettelijke grenswaarden worden overschreden. In het geval van de wijziging van de N279 is een uitgebreid onderzoek naar maatregelen uitgevoerd en worden ook geluidsmaatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) voorgeschreven.
- e. In de toekomstige situatie zijn de bodemgebieden van de Zuid-Willemsvaart per abuis gelijk aan de huidige situatie gemodelleerd. Het gaat daarbij alleen om de hard-zacht gebieden (reflecterende en absorberende bodemgebieden). Bij de wegligging in de toekomstige situatie is wel rekening gehouden met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart.
- f. De hard-zacht gebieden zullen worden aangepast in het MER en het Provinciaal inpasingsplan. Deze wijzigingen hebben minimaal effect op de omgeving (minder dan 1 dB) bij Nijvelaar en Poeldonk.

68.13 Inspreker stelt dat maatregelen voor goede inpassing in het landschap niet zijn gegeven en de plannen ingaan tegen de landelijke wetgeving ter bescherming van kwetsbare natuur, hoogwaardig landschap en cultuurhistorische en archeologische waarden.

Reactie GS

68.13 Wij verwijzen voor de inpassing in het landschap naar het inrichtings- en beeldkwaliteitsplan. Die stukken geven aan hoe wij de inpassing in het landschap zien. Wij houden ons aan de geldende wet- en regelgeving en zien niet waar wij daar tegen in zouden gaan zoals inspreker stelt. Waar natuurwaarden schade wordt toegebracht compenseren wij dat volgens de daarvoor virgerende wet- en regelgeving. Bijvoorbeeld voor natuur wordt dit momenteel nader uitgewerkt in een natuurcompensatieplan met de betrokken gebiedspartners. De resultaten daarvan zullen wij bij het ontwerp-PIP bekend maken.

68.14 Inspreker stelt dat de aanleg van het jaagpad langs de Zuid Willemsvaart omstreeks 200 jaar geleden geen argument is voor aanpassing N279 en onzinargumenten niet horen in het MER en PIP.

Reactie GS

68.14 Met het noemen van het jaagpad wordt geduid op de ontstaansgeschiedenis van de route. Het is niet bedoeld als argument voor de aanpassing, maar is wel relevant voor de landschappelijke inpassing wanneer gekeken wordt naar de relatie tussen de weg en het omringende landschap.

68.15 Inspreker stelt dat verkeersveiligheid geen aanleiding is om meer rijstroken en een hogere maximumsnelheid te ontwerpen. Onvoldoende komt tot uiting dat de huidige N279 een meer dan gemiddeld veilige weg is. Door verkeersaantrekkende werking en slechte aansluitingen op het omliggende (hoofd-) wegnnet toename van het aantal ongevallen op de N279. De A2 (met extra rijstroken) en verbrede Zuid Willemsvaart zijn een veiliger verkeersalternatief.

Reactie GS

68.15 De noodzaak tot aanpassing van de N279 ligt in de structurele files en matige doorstroming van het verkeer. Hierdoor ontstaat sluipverkeer door de omliggende dorpen en dat leidt tot onveilige situaties daar. De N279 wordt ook verkeersveiliger door de gescheiden rijbanen en de ongelijkvloerse kruisingen.

68.16 Inspreker stelt dat verkeersaantallen, het percentage vrachtverkeer en de verkeersprognose niet correct zijn. Niet meegenomen de gevolgen voor het verkeer van de bevolkingskrimp, de vergrijzing en afnemende beroepsbevolking, de stijgende brandstofprijzen, de economische crisis, de extra rijstroken van de A2, de toegevoegde transport capaciteit van de Zuid Willemsvaart.

Reactie GS

68.16 In het verkeersmodel wordt voor de toekomstige prognoses rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen. In bijlage 3 van het MER wordt ingegaan op de uitgangspunten die zijn gehanteerd.

68.17 Inspreker stelt dat maatregelen om negatieve impact op omwonenden te beperken door de enorme verkeersaantrekkende werking tot 60.000 voertuigen vanwege uitgewerkte (voorkeurs-) varianten op de omwonenden ontbreken. Verplaatsing (inter-) nationaal vracht- en personenvervoer naar N279 in beekdal van de Aa heeft een onnodige negatieve invloed op omgeving.

Reactie GS

68.17 Er blijkt uit de onderzoeken niet dat sprake is van een verkeersaantrekkende werking van 60.000 voertuigen. In het MER wordt aangegeven dat er een zeer beperkte verschuiving is van verkeer van de A2 naar de N279. Bovendien worden door het Rijk, zoals inspreker zelf ook schrijft, aanpassingen gedaan om de doorstroming te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dan ook dat de A2 de gekozen route blijft en vindt er geen verplaatsing van (inter-)nationaal vracht- en personenvervoer naar de N279 plaats.

68.18 Inspreker stelt dat in het MER en PIP de risico's van een verkeersaantrekkende werking voor vervoer van gevaarlijke stoffen onvoldoende zijn onderzocht en toename van vervoer van gevaarlijke stoffen gezondheidsrisico's voor omwonenden veroorzaakt.

Reactie GS

68.18 De groei van transport van gevaarlijke stoffen vindt niet rechtsevenredig plaats met de groei van het totale verkeer. Dit wordt veroorzaakt omdat vrachtauto's met gevaarlijke stoffen vaak gehouden zijn aan bepaalde routes voor gevaarlijke stoffen en nog belangrijker de groei van het transport is gekoppeld aan de groei van bepaalde marktsegmenten. In het externe veiligheidsonderzoek is daarom voor de inschatting van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2020 uitgegaan van groeiprognoses zoals deze zijn opgenomen in het HART1, Global Economy (GE) scenario.

Bij de vaststelling van externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen is het vervoer van stoffen als LPG maatgevend. LPG behoort bij de tot vloeistof verdichte brandbare gassen, stofcategorie GF3. De vuistregels van het HART waarop het externe veiligheidsonderzoek is gebaseerd, gaat daarom uit van drempelwaarden voor deze stofcategorie. Uit de groeiprognoses van RWS (zie HART1) blijkt dat voor de stofcategorie GF3 een groeiprognose van 0% wordt aangehouden. Vandaar dat de aantallen GF3 transporten voor 2020 gelijk is aan die van 2007.

68.19 Inspreker stelt dat groenvoorzieningen onnodig verloren gaan, niet gelijkwaardig gecompenseerd worden en in raadpleegbijeenkomsten varianten voor handhaving groenvoorzieningen zijn aangegeven. Groencompensatie dient plaats te vinden waar groenvoorzieningen door aanpassingen N279 verloren gaan en groenvoorzieningen zijn als

‘schaamgroen’ essentieel voor compensatie negatieve impact van de N279 op de woonomgeving.

Reactie GS

68.19 Wij zijn van oordeel dat er geen groenvoorzieningen onnodig verloren gaan. De noodzaak van de verbreding is duidelijk en aangetoond. Met het inrichtings- en beeldkwaliteitsplan zetten wij in op een goede landschappelijke inpassing en wordt het nodige groen teruggeplaatst. Ook de haag die nu langs de weg loopt zal terugkomen als verzachting naar de omgeving.

Er gaat dus niet meer groen verloren dat strikt noodzakelijk voor de capaciteitsvergroting van de weg. Bovendien zal het verlies aan natuur gecompenseerd worden. Daarbij voldoen wij aan de wettelijke verplichting tot natuurcompensatie. Daar wordt een nadere uitwerking voor gemaakt en worden nadere afspraken over gemaakt zodat we kunnen garanderen dat de compensatie plaatsvindt. Wij streven er daarbij naar natuur en landschap in samenhang te beschouwen en waar mogelijk de natuurcompensatie tevens te benutten voor landschapsversterking. Het inrichtingsplan geeft hier al richting aan. Wij menen dat op deze wijze zeker een gelijkwaardige compensatie zal plaatsvinden.

68.20 Inspreker stelt dat natuurkwaliteiten onnodig verloren gaan, niet gelijkwaardig worden gecompenseerd en in raadpleegbijeenkomsten varianten zijn aangegeven voor handhaving natuurkwaliteiten. Natuurcompensatie dient plaats te vinden met volwaardige ecologische verbindingzones aansluitend aan omgeving waar natuurwaarden door N279 verloren gaan.

Reactie GS

68.20 Wij baseren onze natuurcompensatie op het provinciaal compensatiebeleid en de relevante wetgeving. Binnen die kaders zal gewerkt worden.

De visie wordt uitgewerkt in een compensatieplan. Dat gebeurt in overleg met onze gebiedspartners en is momenteel gaande. Het oordeel dat niet gelijkwaardig wordt gecompenseerd achten wij daarin nog wat prematuur. In de visie is aangegeven dat er in de omgeving voldoende ruimte en dus mogelijkheden zijn om de vereiste compensatie te realiseren. Wij werken nu aan afspraken om dit concreet te maken en te uitvoering te kunnen brengen. Wij voeren op dit punt overleg met gemeenten, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat. De natuur- en milieuverenigingen worden hierin ook betrokken.

68.21 Inspreker stelt dat door aanpassing N279 gezondheidsrisico's door fijnstof, geluid, licht-hinder onnodig toenemen en wettelijke normen worden overschreden.

Reactie GS

68.21 In het MER zijn genoemde aspecten onderzocht en de effecten blijven met de te nemen mitigerende maatregelen binnen aanvaardbare grenzen. Het voorkeursalternatief is niet in strijd met wettelijke normen en er treden geen onacceptabele gezondheidsrisico's op. Het is wel zo dat in enkele gevallen voor geluid voorkeursgrenswaarden worden overschreden. Dit is meegewogen bij het bepalen van het voorkeursalternatief.

68.22 Inspreker stelt dat aanpassing N279 leidt tot waardevermindering van onroerend goed van omwonenden, planschade onderwerp dient te zijn van de financiële verantwoording

in het PIP en MER en varianten in PIP en MER aanleiding zijn voor omwonenden om planschade te verhalen op initiatiefnemer.

Reactie GS

68.22 Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In de toelichting van het PIP is in paragraaf 7.1 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het PIP. Inspreker merkt terecht op dat daar nog niets is opgenomen over planschade. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hoeft in het MER geen aandacht te worden geschonken aan mogelijke planschade. Het MER onderzoekt allerlei alternatieven en maakt op basis daarvan een afweging. Er vindt op basis van het MER geen planologische wijziging plaats. In artikel 6.1 lid 2 Wet ruimtelijke ordening wordt een milieueffectrapportage dan ook niet aangemerkt als planschadeoorzaak. Het PIP wordt wel aangemerkt als planschadeoorzaak en daardoor wordt in de toelichting van het PIP op mogelijke planschade nader ingegaan.

68.23 Volgens inspreker tasten het grote ruimtebeslag van de voorkeursvariant met hoge op- en afritten bij ongelijkvloerse kruisingen de beleving van de cultuurhistorische identiteit van het gebied onnodig aan. Via maatwerk en een zorgvuldig ontwerp en inpassing kan de identiteit van het beekdal met beemden, akkers, broekgronden en historische buitenplaatsen beter beleefbaar blijven.

Reactie GS

68.23 De ongelijkvloerse aansluitingen zijn ontworpen met zo min mogelijk ruimtebeslag en aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het ruimtebeslag is groter dan bij gelijkvloerse kruisingen, de ongelijkvloerse aansluitingen hebben de voorkeur vanwege de betere doorstroming van het verkeer en de grotere verkeersveiligheid.

Er is door middel van het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan veel aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing. Daarbij worden ook voorstellen gedaan om oude landschappelijke structuren en patronen weer te herstellen waar die in het verleden verloren zijn gegaan. Er is dus zeker maatwerk geleverd en zorgvuldig ontworpen waarbij nadrukkelijk is gekeken naar de oorspronkelijke karakteristieken van het landschap. Wij ontkennen niet dat er in het gebied veranderingen zullen optreden door de ongelijkvloerse kruisingen. Echter er is getracht een zo goed mogelijke inpassing te bereiken met waar mogelijk herstel van oude structuren en patronen. Daarmee wordt een deel van de veranderingen gecompenseerd.

68.24 Inspreker stelt dat maatregelen voor inpassing N279 onvoldoende zijn en ontworpen vanuit kortstondig blikveld van automobilist, terwijl maatregelen voor inpassing ontwerpen dienen te worden vanuit langdurige blikveld van omwonenden. Tijdens raadpleegbijeenkomsten zijn voorstellen gedaan om tracé op hoogte van het omliggende maaiveld en aan weerszijden te voorzien van houtwallen en dijken en verbreding Zuid Willemsvaart is mooie gelegenheid hiervoor.

Reactie GS

68.24 De landschappelijke beleving vanuit de omwonenden, de beleving vanaf de weg op de omgeving en de beleving van de weg zelf gelden als belangrijke belevingslijnen. Er is gekozen om zowel voor de omwonenden als voor de weggebruiker een interessant en gevarieerd beeld te creëren.

Om het beeld op de N279 vanuit de omwonenden te verzachten of zelfs te verhullen is er gekozen om het landschap, gelegen tussen de dorpskernen en de N279, verder te versterken en verdichten d.m.v. aanplant of herstel van bomenrijen (al dan niet met onderbegroeiing) langs wegen en perceelsgrenzen (met mogelijke natuurontwikkeling op de lange termijn in het beekdal van de Aa). Daarnaast wordt het gehele tracé aan de noordzijde voorzien van een haag met een hoogte van minimaal 1 meter. Het verdichte landschap maskeert de N279 op grotere afstand. De haag ontnemt, voor een groot deel, het zicht op de auto's en de verkeerskundige objecten zoals de geleiderails vanaf de ventweg. De begeleidende bomenrij langs de N279 vanaf kasteel Heeswijk tot de A50 markeert de "nieuwe" begrenzing van het beekdal. De bomenrij inclusief haag vormen op deze wijze, gezien vanuit de dorpen, een stevig groene achtergrond.

68.25 Inspreker stelt dat mogelijkheden voor verlaagde ligging gelijk aan het omliggende maaiveld of een verdiepte ligging in de varianten van het MER en PIP onvoldoende zijn onderzocht, terwijl een dergelijke ligging de kwaliteit van het landschap en situatie van zicht- en geluidshinder voor omwonenden en recreanten verbetert.

Reactie GS

68.25 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort en worden de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Overigens zal de haagbeplanting langs de weg terugkomen en eventuele lichthinder beperken.

68.26 Inspreker stelt dat in MER en PIP geen afstemming van de vormgeving van de N279 heeft plaatsgevonden met de omgeving en ambitieniveau te laag is. Er is bij inpassing van de weg weinig te merken van het uitgangspunt volgens het gebiedspaspoort "Meierij", dat op het plangebied van toepassing is.

Reactie GS

68.26 Er heeft zeker afstemming van vormgeving met de omgeving plaatsgevonden. In het gebiedspaspoort "Meierij" wordt gesproken in termen van identiteitsdragers en voorstellen om het karakter van de Meierij verder te versterken. Hieronder een korte uiteenzetting van de meest relevante punten zoals genoemd in het Ontwerp uitwerking gebiedspaspoorten, provincie Noord-Brabant, Gedeputeerde van Noord-Brabant, 2 februari 2010.

In het gebiedspaspoort worden de akkercomplexen met aanliggende buurtschappen en groenstructuren als belangrijke identiteitsdragers van het agrarische cultuurlandschap benoemd.

In het gebiedspaspoort worden de volgende voorstellen gedaan om het karakter van de Meierij als groen hart van Brabant te versterken:

- De ontwikkeling van dorpen, steden en de intensieve landbouw vindt plaats in samenhang met het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter van de Meierij: zoals houtwallen, open graslanden en bomenlanen.
- De hoofdinfrastructuur die de Meierij doorsnijdt vormgeven als groene lanen tussen hoogste stedelijke gebieden: contrast beleving stad-land versterken, de verschillen tussen de hoofdroutes respecteren en versterken.

Voor een goede landschappelijke inpassing van de N279 hebben de in het gebiedspaspoort genoemde identiteitsdragers en voorstellen als uitgangspunt gediend. De inpassing omvat op hoofdlijnen twee uitgangspunten.

1. Het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter wordt vormgegeven door middel van het herstel en aanleg van nieuwe bomenlanen. Het herstel van deze structuur vindt o.a. plaats (van west naar oost) langs de Poeldonk, Beusingsedijk, Beekveld, Hersend, Houtersedijk, Brugstraat, Baron van den Bogaerdelaan, nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther zuid en langs het oostelijk deel van de N279

Het vormgeven van de N279 als een zelfstandig element in het landschap wordt vormgegeven door de aanplant van een begeleidende boomstructuur vanaf Kasteel Heeswijk tot de aansluiting N279/A50. Over de gehele lengte van het tracé wordt een begeleidende haag gerealiseerd.

2. Op de overgang van de oude zandontginningen naar het beekdal bevinden zich van oudsher houtwallen. In het inrichtingsplan wordt deze karakteristiek op een aantal locaties nabij bestaande bebouwing ingezet. De functie van deze beplanting is drie ledig: 1 herstel kleinschaligheid, 2 mogelijkheid van landschappelijke inbedding geluidswerende constructies, 3 verbetering landschappelijke inpassing bestaande bebouwing.

Wij zien derhalve niet ten opzichte van wat ons ambitieniveau te laag zou zijn.

68.27 Gevolgen van devaluatie van gebiedskwaliteiten voor (de werkgelegenheid in) recreatie en toerisme zijn in MER en PIP niet genoemd en maatregelen om devaluatie te compenseren niet opgenomen. De Seldensaete, Kilsdonkse Molen, Kasteel Heeswijk en Zwanenburg mogen niet positie krijgen van wegrestaurant en de ontwikkeling van (werkgelegenheid in) recreatie en toerisme in zone met landgoederen aan noordzijde en het hoogwaardige agrarische landschap aan zuidzijde van N279 is niet gediend met toename zicht- en geluidshinder auto- en vrachtverkeer.

Reactie GS

68.27 In paragraaf 6.13.5 van het concept-MER wordt aandacht besteed aan de gevolgen voor recreatie. De gevolgen voor de werkgelegenheid in die sector zijn niet onderzocht. De richtlijnen zijn bepalend voor wat er wel en niet wordt onderzocht. Dit aspect staat daar niet bij.

Wij zijn het met inspreker eens dat De Seldensaete, Kilsdonkse Molen, Kasteel Heeswijk en Zwanenburg geen wegrestaurants mogen worden. Met het inrichtings- en beeldkwaliteitsplan zetten wij in op een versterking van de gebiedskwaliteit waar wij als gevolg van de verbreding van de N279 moeten compenseren. Wij zijn van mening dat met deze beweging, tezamen met bijv. de aanleg van het dynamisch beekdal de toeristisch-recreatieve gebiedskwaliteit op peil blijft.

68.28 Volgens inspreker zijn bij plannen N279 onvoldoende maatregelen getroffen om verdergaande barrièrewerking en versnippering te beperken. Opwaardering lijnelement van Zuid Willemsvaart en aangepaste N279 is geen positieve beeldkwaliteit. Een onopvallende aanwezigheid weg dient als beeldkwaliteit uitgangspunt te zijn.

Reactie GS

68.28 Er is reeds vele jaren sprake van een barrière door Zuid-Willemsvaart en N279. Door de verbreding van de weg verandert de situatie niet veel. Er zijn in het PIP maatregelen voorzien (faunatunnels bij de Fauna uitstapplaatsen in het kanaal) om dieren de weg en het kanaal veiliger te kunnen laten kruisen.

Het inrichtingsplan heeft als uitgangspunt de omvang van de kunstwerken tot een minimum te beperken waardoor, door het versterken van de omliggende landschapsstructuur, de kunstwerken zo min mogelijk in het ook springen. Daarnaast is er bewust voor gekozen het overige deel van het tracé zo behoudend als mogelijk vorm te geven. Dit uit zich o.a. in de beperkte toepassing van verlichtingsarmatuur en een zo compact mogelijke vormgeving van de op- en afritten.

2.1.66 Inspreker 69 – Bewoners van het Westerbroek - Berlicum

Samenvatting opmerkingen

69.1 Inspreker vraagt zich af of de aanname klopt dat doorstroming van het verkeer verbetert en vinden onafhankelijk onderzoek nodig of doorstroming verkeer verbetert, ook bij aanleg A2 gelijkvloers met stoplichten. Door de gelijkvloerse aansluiting op de A2 worden vanwege toename van het aantal voertuigen op traject Veghel – ‘s-Hertogenbosch opstoppen verwacht, die niet door enkele uitvoegstroken kunnen worden opgevangen. Door deze opstoppen rondom aansluitingen A2 zal uitstoot van NO₂ en fijnstof toenemen en de uitstoot, nu voor het PIP bij variant 100 MIN al berekend is dat concentratie NO₂ stijgt tot 34,6 (grenswaarde 40,0) en concentratie fijnstof stijgt tot 27,4 (grenswaarde 32,5), mogelijk toch boven de wettelijke grenswaarde luchtkwaliteit komen.

Reactie GS

69.1 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat de doorstroming verbetert en de aansluitingen op A2 en A50 – met extra maatregelen – niet vastlopen. De milieueffecten zijn in het MER beschreven. Voor luchtkwaliteit worden geen knelpunten voorspeld.

69.2 Insprekers willen extra maatregelen om geluidsoverlast in wijk het Westerbroek te Berlicum te voorkomen, ook als volgens onderzoek deze niet doelmatig blijken te zijn, ter voorkoming van vermindering van woonplezier van vele gezinnen in de wijk. Extra maatre-

gelen kunnen zijn: 1. Aanlegging van N279 verlaagd (op maaiveldniveau); 2. Een ander wegdek (dunne deklagen B geeft extra reductie van 1dB, dubbellaags ZOAB geeft extra reductie van 2 dB); 3. Aanvullend geluidsscherm (volgens discussie bij akoestisch onderzoek hoeven bij cluster 4 en 5 na plaatsing scherm van 1 meter geen hogere waarden meer vast te worden gesteld); 4. Aanvullende maatregelen in vorm geluidswal.

Reactie GS

69.2 Om te voldoen aan de geluidswetgeving is het vaak nodig maatregelen te treffen in de vorm van stiller asfalt of schermen. Na het treffen van bron- of schermmaatregelen wordt of voldaan aan de wetgeving of worden er hogere waarden vastgesteld waarna eventuele gevelmaatregelen worden getroffen. Hierna is er wettelijk gezien geen reden om nog eens aanvullende maatregelen te treffen.

De Wet geluidhinder is er voor bewoners en zorgt ervoor dat de geluidsbelasting beperkt kan toenemen zonder reducerende maatregelen te treffen. Echter, er zullen altijd locaties zijn waar het beter kan. Soms worden dan alsnog aanvullende maatregelen geplaatst voor 'een betere ruimtelijke ordening', maar dit is afhankelijk van het effect wat de extra maatregelen opleveren, de noodzaak en de kosten die daarmee zijn gemoeid.

2.1.67 Inspreker 70 - Stichting Kilsdonkse Molen – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

70.1 Inspreker maakt zich zorgen over effecten van de verbreding op het kwetsbare en natuurrijke Aa-dal, de ligging van de Kilsdonkse Molen daarin en de te verwachten toename van geluidbelasting in omgeving van deze Molen. Inspreker wil graag betrokken worden in gesprekken van de voor het project noodzakelijke natuurcompensatie en stelt het op prijs als win-win situatie kan ontstaan op het gebied van natuur- en landschapsontwikkeling rondom molen.

Reactie GS

70.1 Wij baseren onze natuurcompensatie op het provinciaal compensatiebeleid en de relevante wetgeving. Binnen die kaders zal gewerkt worden.

De visie wordt uitgewerkt in een compensatieplan. Dat gebeurt in overleg met onze gebiedspartners en is momenteel gaande. Het oordeel dat niet gelijkwaardig wordt gecompenseerd achten wij daarin nog wat prematuur. In de visie is aangegeven dat er in de omgeving voldoende ruimte en dus mogelijkheden zijn om de vereiste compensatie te realiseren. Wij werken nu aan afspraken om dit concreet te maken en te uitvoering te kunnen brengen. Wij voeren op dit punt overleg met gemeenten, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat. De natuur- en milieuverenigingen worden hierin ook betrokken.

70.2 Inspreker wil graag in gezamenlijk overleg tussen Kilsdonkse Molen, Kasteel Heeswijk en de Meierijsche Museumboerderij praten over mogelijkheid tot het plaatsen van toeristische bewegwijzering vanaf N279 naar deze monumenten/musea.

Reactie GS

70.2 De eventuele mogelijkheden worden bepaald door bestaande wet- en regelgeving en de daarbij betrokken wegbeheerders (in dit geval de provincie en de gemeente). In de overleggen die wij hebben zal dit aan de orde komen.

2.1.68 Inspreker 72 - Verdi B.V – Heeswijk-Dinther

72.1 Inspreker wil bezwaar maken tegen de compensatie van de natuur en de N279 in het gebied van het Aa-dal, omdat wat er gekapt moet worden voor de verbreding van de N279 dit opnieuw aangepland moet worden.

Reactie GS

72.1 Natuurcompensatie is gebaseerd op wetgeving en provinciaal beleid. Dat is voor ons bepalend. Er wordt een compensatieplan opgesteld waarin wordt aangegeven waar de compensatie precies gaat plaatsvinden en welke natuursoort daar tot ontwikkeling zal worden gebracht. Daarbij wordt zo veel mogelijk aangesloten bij bestaande natuur.

2.1.69 Inspreker 74 – Bedrijvenpark de Brand – 's-Hertogenbosch

74.1 De inspreker onderschrijft de verwachting dat de problemen, ten aanzien van doorstroming, in de toekomst verder toe zullen nemen. De inspreker is van mening dat de N279 qua capaciteit uitgebreid moet worden.

Reactie GS

74.1 Wij nemen kennis van dit standpunt.

74.2 De inspreker meent dat de aanpak van de N279 dient te resulteren in een duurzame ontwikkeling van het wegennet in de regio. De inspreker is niet van mening dat het nu, in het voorontwerp PIP, voorliggende alternatief deze robuuste, duurzame oplossing is. Door het handhaven van de gelijkvloerse aansluitingen op de A2, De Brand en richting Veghel met de A50 ontstaat een wegennet dat niet voldoet aan de verwachting van de weggebruiker.

Reactie GS

74.2 Wij hebben een keuze gemaakt tussen twee alternatieven met 100 km/u als maximum snelheid. Deze alternatieven zijn beide probleemoplossend. De meest gewenste oplossing met ongelijkvloerse aansluitingen op A2 en A50 is nu niet financieel haalbaar doordat het Rijk hiervoor geen middelen ter beschikking stelt. Dit neemt niet weg dat er een oplossing komt die gedurende een langere periode tot een forse verbetering van de doorstroming leidt.

74.3 De inspreker heeft ernstige bedenkingen of de kruispuntaanpassingen ter hoogte van De Brand en de A2 het verkeer de komende jaren kunnen verwerken. Gezien de directe relatie tussen bereikbaarheid en het economische belang van de (internationale)bedrijven op ons bedrijvenpark en de belanghebbende bedrijven in de regio Veghel, verzoeken wij met klem de plannen hieromtrent te heroverwegen en aan te passen.

Reactie GS

74.3 Wij zijn voor de aansluitingen op de Rijkswegen afhankelijk van de medewerking van Het Rijk en kunnen niet eenzijdig een heroverweging maken. Uit het onderzoek is gebleken dat het voorkeursalternatief geruime tijd zal voldoen. Wij zullen de ontwikkelingen met onze partners uiteraard monitoren.

74.4 De inspreker is van mening dat voor de regionale en nationale bereikbaarheid de aansluiting van de N279 op de A2 belangrijk is. De inspreker maakt zich zorgen, als gevolg van de capaciteitsuitbreiding en de daarmee samenhangende verdere verkeerstoename op de parallelle banen, over de mogelijke doorstromingsproblemen die ontstaan op de A2. Dit verhoogt de kans op doorstromingsproblemen op de A2.

De inspreker is van mening dat oplossingen daarom nodig zijn om de A2 en de N279 op korte en lange termijn goed met elkaar te verbinden, zoals bijvoorbeeld een dubbele invoegstrook vanaf de N279 naar de A2 in noordelijke richting.

De inspreker doet het verzoek om samen met de Rijksoverheid de mogelijkheden te onderzoeken naar een duurzame aansluiting van de N279 op de A2, waarbij de doorstroming op zowel de A2, de N279 als het gemeentelijk wegennet gewaarborgd is.

Reactie GS

74.4 Het functioneren van de A2 en A50 is onderwerp van gesprek met de Minister van Infrastructuur en Milieu. Wij streven naar een zo optimaal mogelijk resultaat.

74.5 In het voorontwerp PIP is de verkeerssituatie rondom de aansluiting van de Beusingsedijk en de Dungense brug in relatie tot de omlegging van de Zuid-Willemsvaart opgenomen. De begrenzing van het voorontwerp PIP, is naar wij hebben begrepen gebaseerd op de begrenzing van het Tracébesluit voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en is op deze locatie ruimer opgenomen.

Mede in verband met de voorgenomen ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein aan de omgelegde Zuid-Willemsvaart (De Brand II) en de daarvoor benodigde ontsluiting, dient de gemeente 's-Hertogenbosch de mogelijkheid en bevoegdheid te behouden om deze ruimtelijke ontwikkeling op een verantwoorde manier te kunnen realiseren.

De inspreker vraagt zich af in hoeverre hier in het voorontwerp rekening mee is gehouden.

Reactie GS

74.5 De gemeente 's-Hertogenbosch houdt de mogelijkheid en bevoegdheid om de benodigde aansluiting te realiseren. Hierover vindt overleg plaats tussen gemeente, provincie en Rijkswaterstaat.

74.6 De inspreker vraagt zich af, wat er in het huidige voorontwerp, er precies gaat gebeuren met de (kwel)sloot aan de zuidzijde van bedrijventerrein de Brand. Op de plankkaart is de gehele (kwel)sloot ten zuiden van bedrijventerrein De Brand niet meer op tekening terug te vinden. De inspreker vraagt zich af of deze gaat verdwijnen? Mocht dit laatste het geval zijn, dan heeft dit consequenties voor de hydrologische situatie van bedrijventerrein de Brand. De (kwel)sloot dient met een soortgelijke afmeting terug te komen in het nieuwe plan. In de waterparagraaf wordt deze (kwel)sloot als “handhaven” aangeduid, waarbij deze watergang richting het zuiden

wordt verlegd. Daarnaast wordt in deze paragraaf opgemerkt dat het watersysteem van bedrijvenpark de Brand in samenhang met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt beschouwd. De inspreker vraagt aan te geven wat de resultaten zijn van deze beschouwing.

Reactie GS

74.5 De kwelsloot wordt in het ontwerp gehandhaafd. Door de verbreding van de weg aan de noordkant zal de watergang mogelijk iets naar het zuiden toe worden verlegd. Wateroppervlak dat door de verlegging mogelijk verloren gaat, zal in het plan worden gecompenseerd.

2.1.70 Inspreker 75 – Buurtschap d'n Houterd - Schijndel

75.1 De inspreker geeft aan dat de plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de grote gevolgen voor de omgeving, zoals o.a. toename geluidsoverlast, waardevermindering van onroerend goederen, negatieve gevolgen voor gezondheid.

Reactie GS

75.1 Het MER is juist bedoeld om de gevolgen voor de omgeving te onderzoeken. Geluidsoverlast en gevolgen voor gezondheid maken daar deel van uit. Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In de toelichting van het PIP is in paragraaf 7.1 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het PIP. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hoeft in het MER geen aandacht te worden geschonken aan mogelijke planschade. Het MER onderzoekt allerlei alternatieven en maakt op basis daarvan een afweging. Er vindt op basis van het MER geen planologische wijziging plaats. In artikel 6.1 lid 2 Wet ruimtelijke ordening wordt een milieueffectrapportage dan ook niet aangemerkt als planschadeoorzaak. Het PIP wordt wel aangemerkt als planschadeoorzaak en daardoor wordt in de toelichting van het PIP op mogelijke planschade nader ingegaan.

75.2 De inspreker is van mening dat, door de verkeersaantrekkende werking van de N279, er onvoldoende maatregelen worden genomen en onvoldoende garanties worden gegeven om bijvoorbeeld geluidsoverlast, negatieve invloed op de gezondheid voor de omwonende te beperken. De inspreker is daarnaast van mening dat de aanpassingen van de N279 onnodig tot waardevermindering leiden van onroerend goed.

Reactie GS

75.2 Genoemde effecten zijn onderzocht in het MER en de effecten zijn bij de keuze voor het voorkeursalternatief betrokken. Indien aantoonbaar sprake is van waardevermindering van onroerend goed kan planschade worden vergoed (zie ook reactie onder 75.1).

75.3 De inspreker geeft aan dat de mogelijkheid van een verlaagde en of verdiepte ligging van de N279 onvoldoende is onderzocht. De inspreker is van mening dat deze variant de situatie voor de omwonende zal verbeteren t.o.v. de voorgestelde varianten.

Reactie GS

75.3 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging wordt onderzocht en de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Hierover zal bij het ontwerp PIP nadere informatie volgen.

2.1.71 Inspreker 76 – Saris en Saris-van der Pol - Schijndel

76.1 De inspreker geeft aan dat de plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de grote gevolgen voor de omgeving, zoals o.a. toename geluidsoverlast, waardevermindering van onroerend goederen, negatieve gevolgen voor gezondheid.

Reactie GS

76.1 Het MER is juist bedoeld om de gevolgen voor de omgeving te onderzoeken. Geluidsoverlast en gevolgen voor gezondheid maken daar deel van uit. Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In de toelichting van het PIP is in paragraaf 7.1 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het PIP. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hoeft in het MER geen aandacht te worden geschonken aan mogelijke planschade. Het MER onderzoekt allerlei alternatieven en maakt op basis daarvan een afweging. Er vindt op basis van het MER geen planologische wijziging plaats. In artikel 6.1 lid 2 Wet ruimtelijke ordening wordt een milieueffectrapportage dan ook niet aangemerkt als planschadeoorzaak. Het PIP wordt wel aangemerkt als planschadeoorzaak en daardoor wordt in de toelichting van het PIP op mogelijke planschade nader ingegaan.

76.2 De inspreker is van mening dat, door de verkeersaantrekkende werking van de N279, er onvoldoende maatregelen worden genomen en onvoldoende garanties worden gegeven om bijvoorbeeld geluidsoverlast, negatieve invloed op de gezondheid voor de omwonende te beperken. De inspreker is daarnaast van mening dat de aanpassingen van de N279 onnodig tot waardevermindering leiden van onroerend goed.

Reactie GS

76.2 Genoemde effecten zijn onderzocht in het MER en de effecten zijn bij de keuze voor het voorkeursalternatief betrokken. Indien inspreker meent dat sprake is van waardevermindering van onroerend goed dan bestaat de mogelijkheid een verzoek in te dienen tot vergoeding van planschade. (zie ook reactie onder 76.1).

76.3 De inspreker geeft aan dat door de verkeersaantrekkende werking van de N279, het sluipverkeer door onze straat (Houterdse dijk) verder zal toenemen, wat negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, geluidsoverlast en het woongenot.

Reactie GS

76.3 De capaciteitsuitbreiding op de N279 (varianten 80 en 80+) zorgt ervoor dat circa 7% meer verkeer gebruik gaat maken van de verbindingswegen tussen Schijndel en N279. De meest voor de hand liggende verbindingswegen zijn de Molendijk-Noord en de Steeg (varianten 80 en 80+). In varianten 100 MIN en 100 is de Molendijk-Noord “geknipt”, waardoor De Steeg de belangrijkste verbinding zal vormen tussen Schijndel en de N279. De verbinding tussen Schijndel en de N279 via de Houterdsedijk is 10% langer dan de verbinding via de Molendijk-Noord. Verwacht wordt dat toename van 7% van het verkeer als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van N279, geen gevolgen zal hebben op meer “sluip” verkeer door de Houterdsedijk.

76.4 De inspreker geeft aan dat de mogelijkheid van een verlaagde en of verdiepte ligging van de N279 onvoldoende is onderzocht. De inspreker is van mening dat deze variant de situatie voor de omwonende zal verbeteren t.o.v. de voorgestelde varianten.

Reactie GS

76.4 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging wordt onderzocht en de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Hierover zal bij het ontwerp PIP nadere informatie volgen.

2.1.72 Inspreker 77 – De heer van der Laar – Heeswijk-Dinther

77.1 De inspreker vraagt zich af waar de ontsluitingsweg van de Laverdonk/Kanaalweg Noord (ontsluitingsweg proefboerderij) precies komt te liggen.

Reactie GS

77.1 Wij hebben reeds overleg gevoerd met inspreker op basis van een aangepaste tekening. Wij zullen opnieuw contact opnemen met inspreker. Ons streven is voor de proefboerderij een passende oplossing te vinden in dit vernieuwd ontwerp.

77.2 De inspreker vraagt zich af hoeveel auto's, vrachtauto's, touringcars, fietsers, tractoren etc. er per dag over de ontsluitingsweg van de Laverdonk/Kanaalweg Noord (ontsluitingsweg proefboerderij) verwacht kunnen worden. De inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van de uitbreiding van het bedrijf en de hieraan gerelateerde toename van het aantal verkeersbewegingen.

Reactie GS

77.2 De ontsluitingsweg krijgt een standaard wegbreedte die geschikt is voor zware voertuigen. Wij hebben met inspreker reeds besproken of de wijze van ontsluiting voldoet aan de specifieke eisen.

77.3 De inspreker vraagt zich af wat de wegbreedte van de op- en afrit van de Laverdonk/Kanaalweg Noord (ontsluitingsweg proefboerderij) zal zijn.

Reactie GS

77.3 De ontsluitingsweg van de proefboerderij naar de Laverdonk heeft een profiel van 6 meter.

77.4 De inspreker vraagt zich af waarom de geplande ontsluiting niet wordt samengevoegd met fietspad dat verderop wordt gesitueerd.

Reactie GS

77.4 De ontsluiting wordt samengevoegd met het fietspad. Ter plaatse van de proefboerderij gaat de ontsluitingsweg over in een fietspad langs de N279.

77.5 De inspreker vraagt zich af waar de ontsluiting tussen de geplande rotonde en Laverdonk exact komt te liggen.

Reactie GS

77.5 De ontsluitingsweg van de provincie sluit aan op de rotonde, die door de gemeente Bernheze wordt gerealiseerd. De exacte ligging van de rotonde is onderdeel van het ontwerp van de gemeente. De rotonde zal ook opgenomen worden in het bestemmingsplan van de gemeente en geen onderdeel uitmaken van het ontwerp PIP.

77.6 De inspreker vraagt zich af in hoeverre de gemeente bevoegdheden heeft omtrent de ontsluitingsweg van de proefboerderij.

Reactie GS

77.6 De ontsluitingsweg is onderdeel van het PIP, de provincie is verantwoordelijk voor de realisatie, over het wegbeheer na realisatie moeten nadere afspraken worden gemaakt met de gemeente.

77.7 De inspreker vraagt zich af of het bekend is dat met de laatste ruilverkaveling de ontsluitingsweg (ter plaatse van de proefboerderij) is opgeruimd.

Reactie GS

77.7 Dit was ons niet bekend en wij nemen daar kennis van.

77.8 De inspreker maakt zich zorgen ten aanzien van toenemend stank en geluidsoverlast als gevolg van het toenemende verkeer.

Reactie GS

77.8 Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat er geen knelpunten door normoverschrijding zullen optreden.

Voor het gedeelte geluid geldt de volgende reactie: de toename van de geluidbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van de wijziging van de N279

wordt zoveel mogelijk gereduceerd tot het huidige geluidniveau door middel van een geluid-reducerend wegdek en op sommige plaatsen aangevuld met schermen. Er wordt voldaan aan wet- en regelgeving voor zowel geluid als luchtkwaliteit.

77.9 De inspreker wil graag in gezamenlijk overleg met de proefboerderij om een gezamenlijke oplossing te vinden die de ontsluiting van de proefboerderij mogelijk maken en de effecten op het leefmilieu van de inspreker gunstiger zijn.

Reactie GS

77.9 Zie onze reactie onder 77.1. Er is al een gezamenlijk overleg geweest tussen inspreker en proefboerderij.

77.10 De inspreker spreekt zijn zorg uit over het toenemende aantal (zware) verkeersbewegingen en de daarbij horende geluid- en stankoverlast.

Reactie GS

77.10 Zie 77.8

77.11 De inspreker geeft aan een voorkeur te hebben om de nieuwe ontsluiting van de proefboerderij langs de zuidzijde van het nieuwe perceel van de proefboerderij te situeren.

Reactie GS

77.11 Zie onze reactie onder 77.1. Hier is aan voldaan.

77.12 De inspreker is van mening dat door de geplande veranderingen er sprake is van planschade. De inspreker vraagt zich af of de gemeente in deze de juiste instantie is.

Reactie GS

77.12 Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend bij de provincie.

77.13 De inspreker vraagt zich af wie van de provincie en Rijkswaterstaat drastische maatregelen zoals: aanleg nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther Zuid, Fly-over N279, grotere boten, nieuwe ontsluitingsweg proefboerderij, wil ondergaan in zijn of haar leefomgeving.

Reactie GS

77.13 De provincie neemt kennis van de zorgen en mening.

2.1.73 Inspreker 78 – Planomar namens van Santvoort – Berlicum

78.1 De inspreker wil graag in overleg treden met de gemeente Sint Michielsgestel (en provincie Noord-Brabant) om te komen tot een gezamenlijke oplossing (betreffende het perceel sectie L, nummer 1858) waarbij ontwikkelingsmogelijkheden voor het bedrijfs-

verzamelgebouw worden geboden dit in relatie tot de grondclaim vanuit de provincie ter verwezenlijking van de aangepaste aansluiting Runweg/N279.

Reactie GS

78.1 Wij hebben uw reactie voorgelegd aan de gemeente. In een reactie heeft de gemeente het volgende aangegeven dat haar argumenten zoals die in 2004 zijn benoemd niet zijn gewijzigd. Het huidige plan en de gemaakte opmerkingen hebben bij de gemeente dan ook niet geleid tot een ander inzicht.

78.2 De inspreker geeft aan teleurgesteld te zijn in de wijze waarop zij kennis hebben moeten nemen van de plannen van de provincie, dit terwijl de gemeente Sint Michielsgestel goed op de hoogte is van de geschiedenis van onderhavig perceel. Daarnaast is de inspreker van mening dat alle specifiek belanghebbenden persoonlijk moeten worden betrokken bij de planvorming van uw plan.

Reactie GS

78.2 De provincie neemt het eerste punt voor kennisgeving aan. Wat betreft het tweede punt; inspreker heeft zoals alle belanghebbenden de mogelijkheid gehad haar visie op de plannen kenbaar te maken tijdens gehouden informatie- en inspraakavonden en via deze formele inspraakprocedure.

2.1.74 Inspreker 79 – Bewoners Laverdonk – Heeswijk-Dinther

79.1 De inspreker is van mening dat het MER en PIP niet deugdelijk ter inzage zijn gelegd. Toelichting: door de onoverzichtelijke en onsamenhangende gegevens en de onscherpe en onleesbare illustraties en legenda's is er onvoldoende duidelijk wat ter inzage ligt.

Reactie GS

79.1 Wij betreuren dat inspreker de stukken als moeilijk leesbaar heeft ervaren. Er is veel inspanning gepleegd om alle informatie beschikbaar te stellen. De stukken lagen op diverse plaatsen (zoals provinciehuis, informatiecentrum, gemeentehuizen betrokken gemeenten) ter inzage en waren digitaal opvraagbaar. Verder is een informatiecentrum over de N279 Noord ingericht waar nadere informatie kon worden verkregen en tijdens de inspraakperiode zijn hier diverse informatiebijeenkomsten gehouden om nadere informatie te verstrekken en vragen te beantwoorden. Op deze avonden was er gelegenheid om vragen te stellen aan deskundigen en was groot kaartmateriaal beschikbaar. Tenslotte waren de documenten te downloaden vanaf de provinciale website. Bij de publicatie van het ontwerp-PIP zullen wij nadrukkelijk aandacht aan de leesbaarheid besteden.

79.2 De inspreker is van mening dat in het MER en PIP genoemde planologische en verkeers-technische documenten die ten grondslag liggen aan de beslissing van de initiatiefnemer om de N279 aan te passen niet beschikbaar zijn en/of in te zien. Het MER en PIP zijn daardoor niet deugdelijk ter inzage gelegd.

Toelichting: de besluitvorming rond de aanpassing van de N279 dient transparant te zijn, zeker gezien de grote impact die een en ander heeft voor onze woonomgeving.

Reactie GS

79.2 Wij zijn van mening dat alle relevante stukken ter visie zijn gelegd of op andere wijze openbaar beschikbaar zijn.

79.3 De inspreker is van mening dat de varianten en uitwerkingen zoals vermeld in het MER en PIP niet in lijn zijn met de intentie en afspraken zoals gemaakt in de Stuurgroep.

Toelichting: bij planuitwerkingen dient een terugkoppeling plaats te vinden naar de oorspronkelijke wensen en uitgangspunten. Wijzigingen en nieuwe inzichten dienen voorgelegd te worden aan, en beslist te worden door de Stuurgroep.

Reactie GS

79.3 Binnen de stuurgroep vinden bespiegelingen plaats op de verrichte onderzoeken, de mogelijke alternatieven, de kansen en bedreigingen enz. Binnen de stuurgroep vindt ook een bespreking en zo mogelijk afweging plaats en in de regel nemen we dit advies over. Wij nemen echter de besluiten over het voorontwerp en ontwerp PIP en wat daarmee samenhangt. Provinciale Staten nemen een definitief besluit.

79.4 De inspreker is van mening dat het gehele traject van de N279 's-Hertogenbosch-Asten in één procedure dient te worden aangeboden voor inspraak, en niet per deeltraject.

Toelichting: de opdeling vertroebelt de intentie van de initiatiefnemer/opdrachtgever, en zet ons op het verkeerde been. De consequenties komen niet in volle omvang in beeld. Door de opdeling is er geen overzicht over het totaal, ontstaan wegdelen zonder kop of staart, langdurige overlast en onzekerheid.

Reactie GS

79.4 Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan. Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Er vinden in Nederland (en daar buiten) te veel ontwikkelingen tegelijkertijd plaats. Die zijn niet allemaal met elkaar te verbinden. De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden tot stilstand komen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het aanbrengen van een onlosmakelijke verbinding biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle plannen) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

Wij voeren een open en zorgvuldige planproces, met extra ruimte voor inspraak en overleg (boven wat van ons verlangd wordt in wetgeving). In onze planvorming voor het zuidelijk deel van de N279 worden alle onderzoeken e.d. van de N279 Noord betrokken. Ook in dat planproces zal voldoende ruimte zijn voor inspraak.

79.5 De inspreker is van mening dat de initiatiefnemer met het MER en PIP stelselmatig aanstuurt op de (te) vroegtijdig gekozen voorkeursvariant.

Toelichting: slimme doorstromingsoplossingen zoals tijdens de raadpleegavonden ingebracht zijn niet onderzocht, of niet gelijkwaardig onderzocht en uitgewerkt (met bijvoorbeeld een inpassingplan) waardoor een objectieve besluitvorming niet plaats vindt.

Reactie GS

79.5 In het MER (par. 3.1.3) wordt ingegaan op enkele alternatieven die in de raadpleeggroep c.q. door onder andere de Stichting omwonenden N279 (SON279) zijn aangedragen, en wordt aangegeven waarom deze alternatieven niet verder zijn onderzocht. Uitwerking van alternatieven is alleen zinvol als verwacht wordt dat ze een haalbare oplossing voor het probleem kunnen bieden. Alternatieven die in het MER-proces zijn afgefallen, zijn afgefallen op het moment dat duidelijk werd dat ze geen haalbare oplossing zouden bieden. Dit is een gebruikelijke werkwijze. Uiteindelijk leidt de trechtering tot één alternatief dat het beste aan alle eisen voldoet: het voorkeursalternatief.

Het inpassingsplan wordt uitsluitend opgesteld voor het voorkeursalternatief. Het is een planologische uitwerking, vergelijkbaar met een bestemmingsplan. Het opstellen van een inpassingsplan voor meer alternatieven voegt niets toe aan de afweging van de alternatieven.

79.6 De inspreker is van mening dat een geïntegreerde planvorming voor N279, de verbreding van de Zuid Willemsvaart en het beekdal Aa ontbreekt.

Toelichting: initiatiefnemer heeft niet de moeite genomen om een compact plan te ontwerpen door deugdelijk aan te sluiten op de omgeving met de vastgestelde plannen van de verbreding van de Zuid Willemsvaart en het beekdal van de Aa. Hierdoor ontstaan reststroken, ruimte- en kwaliteitsverlies.

Reactie GS

79.6 In het plan is voortdurend rekening gehouden met de vastgestelde en in voorbereiding zijnde plannen, die door inspreker worden genoemd. Gedurende het planproces is steeds overleg gevoerd met een ambtelijke projectgroep en stuurgroep waarin de initiatiefnemers van de andere plannen, Rijkswaterstaat en het Waterschap, vertegenwoordigd zijn. Afstemming tussen de plannen was een terugkerend agendapunt. Ook richting uitvoering zullen wij overleg blijven voeren met Rijk, gemeenten en Waterschap Aa en Maas waarbij ook verdere optimalisaties en samenwerking zullen worden onderzocht. Ten aanzien van de aspecten natuurcompensatie en waterberging is dit overleg al gestart. Wij menen daarom dat sprake is van integrale afstemming.

79.7 De inspreker is van mening dat in de voorfase en bij raadpleegbijeenkomsten de initiatiefnemer en woordvoerders steeds een inhoudelijke discussie uit de weg zijn gegaan. Onze inbreng is aangehoord, maar er is niet geluisterd. De verslaglegging van deze bijeenkomsten is eenzijdig en gekleurd en voor ons niet akkoord.

Toelichting: door de vooringenomen houding ziet de initiatiefnemer niet dat er geen draagvlak is bij ons voor de huidige plannen. Tijdens de raadpleegbijeenkomsten heeft SON279 steeds verwezen naar het prijswinnende voorbeeld van de Provincie Overijssel voor wat betreft de respectvolle omgang met omwonenden en de integere besluitvorming.

Reactie GS

79.7 Wij verwijzen naar de reactie onder 68.6.

79.8 De inspreker is van mening dat de N279 in de plannen onvoldoende is ingepast in het landschap.

Toelichting: voor een inpassing in het hoogwaardige beekdal landschap zijn de voorgestelde standaard profielen, de bestaande hoogteligging, geluidsschermen, kunstwerken en taluds onvoldoende. Initiatiefnemer dient het project aan te sturen met innovatief maatwerk.

Reactie GS

79.8 Wij verwijzen naar de reactie onder 68.7.

79.9 De inspreker is van mening dat alle onderzochte varianten van de N279 geen goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg hebben.

Reactie GS

79.9 Bij het onderzoeken en het afwegen van de effecten van de varianten zijn we gehouden te voldoen aan bestaande wet- en regelgeving zoals vastgelegd in Wet op de ruimtelijke ordening. Wij delen de mening van inspreker niet dat alle onderzochte alternatieven geen goede ruimtelijke ordening tot gevolg hebben.

79.10 De inspreker is van mening dat de gegevens over de huidige verkeerscapaciteit in het MER en PIP niet correct zijn. De N279 heeft met de huidige maximale snelheid en het 2-baans profiel, nu en in de toekomst, geen capaciteitsprobleem.

Toelichting: met innovatieve maatwerkoplossingen voor de huidige gelijkvloerse kruisingen wordt de overcapaciteit op de bestaande wegvakken benut en wordt met beperkte middelen de doorstroming verbeterd.

Reactie GS

79.10 Inspreker geeft niet aan waar de uitspraak, dat gegevens over de huidige verkeerscapaciteit niet correct zouden zijn, op gebaseerd is. Met grote regelmaat is er in de spitsperiodes sprake van filevorming en vertraging. Dit is op betreffende momenten visueel waarneembaar. Het is ons daarom onduidelijk waar inspreker de opmerking op baseert. In het MER hoofdstuk 2 wordt ingegaan op nut en noodzaak van uitbreiding van de wegcapaciteit. De gebruikte gegevens zijn actueel en gecontroleerd. De noodzakelijke verbreding is aangetoond en vastgelegd.

Genoemde innovatieve maatwerkoplossingen worden niet concreet gemaakt. Dat maakt het niet mogelijk er verder naar te kijken. Wij nemen daarom uw opmerking voor kennisgeving aan.

79.11 De inspreker is van mening dat de gehanteerde norm voor doorstroming in het MER en PIP af wijkt van de gebruikelijke rijksnorm.

Toelichting: door het stellen van niet gebruikelijke normen misbruikt de Provincie Noord Brabant haar bevoegdheid. Toetsing van de plannen dient plaats te vinden aan de hand van landelijk gebruikte waarden en normen.

Reactie GS

79.11 Wij willen, in lijn met de Netwerkanalyse Brabantstad, betrouwbare en acceptabele reistijden en hanteren daartoe voor de N279 referentiesnelheden. De referentiesnelheid is de minimaal vereiste trajectsnelheid. De MER voor de N279 bevat diverse alternatieven. In de

MER zijn voor de alternatieven de volgende referentiesnelheden gehanteerd: Voor een 80 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 60 km/u. Voor een 100 km/u alternatief geldt een referentiesnelheid van 66 km/u.

79.12 De inspreker is van mening dat de aanname in het MER en PIP voor een vermindering van het huidige sluipverkeer niet correct is.

Toelichting: door de verkeersaantrekkende werking, de beperkte dwarsverbindingen, en de slechte doorstroming bij de aansluitingen op het hoofdwegenet zal het sluipverkeer toenemen.

Reactie GS

79.12 Wij verwijzen naar de reactie onder 68.11

79.13 De inspreker is van mening dat door het ontbreken van een ventweg langs de N279 ter hoogte van de Laverdonk er veel sluipverkeer zal ontstaan op de zeer smalle landbouwwegen. Ook bevindt zich op deze wegen de bekende Berlicum fietsroute waar veel recreatief verkeer plaatsvindt.

Door het sluipverkeer, zwaar landbouwverkeer zullen er zeer gevaarlijke situaties ontstaan.

Reactie GS

79.13 De provincie ziet aanleiding om de gevolgen van het ontwerp voor de routes van landbouwverkeer nog nader te bekijken.

79.14 De inspreker is van mening dat de opgave van de huidige geluidsbelasting door het verkeer op de N279 en de aanname van de toekomstige geluidsbelasting voor de omgeving niet correct zijn.

Toelichting: in de stukken worden verschillende uitgangspunten door elkaar gebruikt. De aanname voor het percentage vrachtverkeer, en de impact hiervan op de geluidsproductie is niet correct. De prognose voor het gebruik van nieuwe geluidsarme technieken is hypothetisch en niet onderbouwd.

Reactie GS

79.14 Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de geldende richtlijnen van de wetgeving.

De omvang van het vrachtverkeer is gebaseerd op de prognoses die zijn gemaakt met het verkeersmodel. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er geluidreducerend wegdek dient te worden toegepast met een reductie gelijk of beter dan de akoestische eigenschappen van ZOAB. Als er wegdektypen zijn die dezelfde akoestische eigenschappen hebben als ZOAB en dit kan worden onderbouwd/gewaarborgd, dan kan dat ook worden toegepast. Dit hoeft niet in het akoestisch onderzoek te worden onderbouwd. Er zal worden voldaan aan wet- en regelgeving.

79.15 De inspreker is van mening dat in het plan onvoldoende maatregelen zijn genomen en garanties gegeven om het huidige en toekomstige verkeersgeluid en fijnstof belasting in onze omgeving te beperken.

Toelichting: De bewoners van de Laverdonk komen door de ligging aan de NO-zijde van de

N279, en de NW-zijde de A50 en de ZO-zijde van de ontsluiting van Retsel in de knel. Er komt geen oplossing, maar er komen extra problemen als men de snelheid opvoert van 80 naar 100 km/h. Door de snelheid te verhogen komt er meer geluidsoverlast en milieuvervuiling in Laverdonk met 25 gezinnen.

Verder zal het nieuwe hooggelegen verkeersplein voor de ontsluiting van Retsel (en het niet genoemde ontsluiten van Heilaren Noord) verdragend verkeersgeluid en een bijkomend extra hoge fijnstof belasting veroorzaken boven op de toename van de N279.

De geluidsoverlast en milieuvervuiling (fijnstof) zal in ernstige mate toenemen door de insluiting van 3 zijden met de aanzienlijke toename van de verkeersbelasting.

Reactie GS

79.15 In het MER zijn alle milieueffecten van het voorkeursalternatief onderzocht en getoetst aan de geldende normen en waarden. Waar maatregelen noodzakelijk waren zijn die getroffen. Zo is op basis van de geluidberekeningen bepaald waar geluidwerende maatregelen komen.

De concentraties fijnstof blijven onder de grenswaarde. Wij zullen voldoen aan wet- en regelgeving.

79.16 De inspreker is van mening dat de verkeersveiligheid geen aanleiding kan zijn om meer rijstroken en een hogere maximum snelheid te ontwerpen.

Toelichting: in de stukken komt onvoldoende tot uiting dat de huidige N279 een meer dan gemiddeld veilige weg is. Door de verkeersaantrekkende werking zal het aantal ongevallen op de N279 in de toekomst toenemen. De A2 (met extra rijstroken) en de verbrede Zuid Willemsvaart zijn een veiliger verkeersalternatief dan het ingeperste en kronkelige tracé van een aangepaste N279.

Reactie GS

79.16 Wij vinden dat verkeersveiligheid wel degelijk een rol speelt in de totale afweging. Ongelijkvloerse kruisingen zijn veiliger voor de weggebruiker dan gelijkvloerse kruisingen. Daarbij gaat het niet alleen om de veiligheid op de weg zelf, maar ook de verkeersveiligheid in de dorpen. Door het vele sluipverkeer ontstaan daar onveilige situaties. De nieuwe weg zal verkeer weghalen van de dorpenroute en zodoende de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpen verbeteren.

79.17 De inspreker is van mening dat de uitgewerkte (voorkeurs-) varianten een enorme verkeersaantrekkende werking hebben, tot 60.000 voertuigen. Maatregelen om de negatieve impact hiervan op de omwonenden te beperken ontbreken in het MER en PIP.

Toelichting: de verplaatsing van (inter-)nationaal vracht- en personenvervoer naar de N279 in het beekdal van de Aa heeft een onnodig negatieve impact op onze omgeving.

Reactie GS

79.17 De opmerking dat de capaciteitsvergroting van de N279 Noord zou leiden tot een “enorme verkeersaantrekkende werking, tot 60.000 voertuigen” en “verplaatsing van (inter) nationaal vracht- en personenvervoer naar de N279 in het beekdal van de Aa” blijkt niet uit de modelberekeningen. De capaciteitsuitbreiding is erop gericht de regionale knelpunten op

te lossen (op N279 zelf en het daarmee samenhangende onderliggende wegennet), niet om een alternatief te bieden voor (inter)nationale verkeersstromen. Voor dat verkeer zijn onze Rijkswegen aangelegd.

We houden in de plannen wel degelijk rekening met maatregelen om de negatieve effecten die voorspeld worden in het MER te voorkomen, mitigeren of compenseren. Het voldoen aan geldende wet- en regelgeving is voor ons daarbij het vertrekpunt.

Ter illustratie: de negatieve impact van de toename van het verkeer wordt voor het aspect geluid in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht. Daarin wordt aangegeven dat maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) moeten worden getroffen om de geluidstoename te reduceren. De toename van verkeer leidt door de te nemen maatregelen niet tot een grote toename van de belasting op de omgeving. Door toepassing van stil asfalt en geluidsschermen treedt op veel locaties niet of nauwelijks een toename van geluidsbelasting op.

79.18 De inspreker is van mening dat de uitgewerkte (voorkeurs-) varianten een verkeers-aantrekkende werking hebben voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De risico's hiervan zijn onvoldoende onderzocht in het MER en PIP.

Toelichting: de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N279 veroorzaakt gezondheids- en veiligheidsrisico's voor ons.

Reactie GS

79.18 Het transport van gevaarlijke stoffen is meegenomen onder het aspect externe veiligheid. De beoordeling van de externe veiligheid is in paragraaf 6.11 (deel B) van het MER (versie 9 januari 2012). Het onderzoek wat hieraan ten grondslag ligt, te weten Notitie externe veiligheidsonderzoek (november 2011), is opgenomen in bijlage 12

Het wettelijk kader voor het transport van gevaarlijke stoffen is in Nederland tot de komst van het Besluit transportroutes externe veiligheid, vastgelegd in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Volgens deze circulaire is het in het geval van lage intensiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen toegestaan om de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) toe te passen en kunnen risicoberekeningen achterwege blijven. Zoals gesteld in HART zijn de vuistregels een eerste zeef: zij selecteren die situaties uit, waarin zeker geen sprake is van een ruimtelijk extern veiligheidsprobleem. Dit beleid zal worden gehandhaafd bij de komst van het Besluit transportroutes externe veiligheid.

Uit de Notitie externe veiligheidsonderzoek blijkt dat de vuistregels van toepassing zijn op zowel de referentiesituatie als de te beschouwen alternatieven van de N279. Geconcludeerd wordt dat zowel de referentiesituatie als de beschouwde alternatieven van de N279 voldoen aan de risiconormering die geldt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Omdat de externe veiligheidsrisico's van het Alternatief 100 MIN en het Alternatief 100 km/u in lichte mate verbeteren ten opzichte van de referentiesituatie worden deze alternatieven als licht positief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie

79.19 De inspreker is van mening dat groenvoorzieningen onnodig verloren gaan, en worden niet gelijkwaardig gecompenseerd.

Toelichting: in de raadpleegbijeenkomsten zijn varianten aangegeven waardoor groenvoorzieningen gehandhaafd kunnen worden. Groencompensatie dient plaats te vinden daar waar groenvoorzieningen door de aanpassingen van de N279 verloren gaan. Groenvoorzieningen zijn essentieel om de negatieve impact van de N279 op onze woonomgeving te compenseren.

Reactie GS

79.19 Wij zijn van oordeel dat er geen groenvoorzieningen onnodig verloren gaan. De noodzaak van de verbreding is duidelijk en aangetoond. Met het inrichtings- en beeldkwaliteitsplan zetten wij in op een goede landschappelijke inpassing en wordt er weer het nodige groen teruggeplaatst. Ook de haag die nu langs de weg loopt zal terugkomen als verzachting naar de omgeving.

Er gaat dus niet meer groen verloren dat strikt noodzakelijk voor de capaciteitsvergroting van de weg. Daarbij zullen we voldoen aan de wettelijke verplichting tot natuurcompensatie. Daar wordt een nadere uitwerking voor gemaakt en worden nadere afspraken over gemaakt zodat we kunnen garanderen dat de compensatie plaatsvindt. We streven er daarbij naar natuur en landschap in samenhang te beschouwen en waar mogelijk de natuurcompensatie tevens te benutten voor landschapsversterking. Het inrichtingsplan geeft hier al richting aan. Wij menen dat op deze wijze zeker een gelijkwaardige compensatie zal plaatsvinden

79.20 De inspreker is van mening dat de Natuurcompensatie in de Laverdonk dient gecompenseerd te worden, waar veel oppervlakte nodig is om deze te maken plannen te realiseren. Toelichting: de laatste jaren zijn in de Laverdonk veel bossen en bomen verdwenen.

Met de storm van 10 juli 2010 is een groot arsenaal bos en wel ca. 500 bomen verdwenen. Door de voorliggende plannen wordt dit alleen maar erger met bijbehorende aanslag op onze woonomgeving en natuur.

Door hier ter plaatse natuurcompensatie toe te passen zal dit zowel het natuurontwikkelingsplan, de recreatiewaarde en een geluidreductie ten goede komen. Enkele jaren geleden zijn twee agrarische bedrijven moeten vertrekken omdat deze niet pasten in het natuurontwikkelingsplan.

Reactie GS

79.20 Wij streven ernaar de natuurcompensatie te laten aansluiten bij bestaande natuurgebieden en deze zo te versterken. Wij betreuren ook dat de storm van juli 2010 Zoveel schade heeft aangebracht, maar natuurcompensatie is niet bedoeld voor stormschade herstel.

79.21 De inspreker is van mening dat door de aanpassing van de N279 gezondheidsrisico's door fijnstof, geluidshinder en toename transport gevaarlijke stoffen voor ons dramatisch toenemen.

Reactie GS

79.21 In het MER zijn genoemde aspecten onderzocht en de effecten blijven met de te nemen mitigerende maatregelen binnen aanvaardbare grenzen. Het voorkeursalternatief is niet in strijd met wettelijke normen en er treden geen onacceptabele gezondheidsrisico's op. Het is

wel zo dat in enkele gevallen voor geluid voorkeursgrenswaarden worden overschreden. Dit is meegewogen bij het bepalen van het voorkeursalternatief.

79.22 De inspreker is van mening dat door de aanpassing van de N279 onnodig een waardevermindering van ons onroerend goed ontstaat.

Toelichting: De negatieve impact van de aanpassing van de N279 kan deels worden voorkomen door een optimale inpassing en maatwerk. De varianten zoals aangegeven in het MER en PIP zijn aanleiding voor ons om de planschade te verhalen op de initiatiefnemer.

Reactie GS

79.22 Bij de aanpassing van de N279 wordt getracht schade voor omwonenden te voorkomen. Mocht het PIP volgens omwonenden toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In de toelichting van het PIP is in paragraaf 7.1 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het PIP. In tegenstelling tot wat inspreker stelt, hoeft in het MER geen aandacht te worden geschonken aan mogelijke planschade. Het MER onderzoekt allerlei alternatieven en maakt op basis daarvan een afweging. Er vindt op basis van het MER geen planologische wijziging plaats. In artikel 6.1 lid 2 Wet ruimtelijke ordening wordt een milieueffectrapportage dan ook niet aangemerkt als planschadeoorzaak. Het PIP wordt wel aangemerkt als planschadeoorzaak en daardoor wordt in de toelichting van het PIP op mogelijke planschade nader ingegaan.

79.23 De inspreker is van mening dat maatregelen voor de inpassing van de N279 onvolgende en ontworpen zijn vanuit het kortstondige blikveld van de automobilist.

Toelichting: tijdens de raadpleegbijeenkomsten zijn voorstellen gedaan voor een tracé op de hoogte van het omliggende maaiveld en aan weerszijden voorzien van houtwallen en dijken. De aanstaande verbreding van de Zuid Willemsvaart is een mooie gelegenheid om op relatief simpele wijze ‘werk met werk’ te maken. Maatregelen voor inpassing dienen ontworpen te worden vanuit het langdurige blikveld van omwonenden.

Reactie GS

79.23 De landschappelijke beleving vanuit de omwonenden, de beleving vanaf de weg op de omgeving en de beleving van de weg zelf gelden als belangrijke belevingslijnen. Er is gekozen om zowel voor de omwonenden als voor de weggebruiker een interessant en gevarieerd beeld te creëren.

Om het beeld op de N279 vanuit de omwonenden te verzachten of zelfs te verhullen is er gekozen om het landschap, gelegen tussen de dorpskernen en de N279, verder te versterken en verdichten d.m.v. aanplant of herstel van bomenrijen (al dan niet met onderbegroeiing) langs wegen en perceelsgrenzen (met mogelijke natuurontwikkeling op de lange termijn in het beekdal van de Aa). Daarnaast wordt het gehele tracé aan de noordzijde voorzien van een haag met een hoogte van minimaal 1 meter. Het verdichte landschap maskeert de N279 op grotere afstand. De haag ontnemt, voor een groot deel, het zicht op de auto's en de verkeerskundige objecten zoals de geleiderails vanaf de ventweg. De begeleidende bomenrij langs de

N279 vanaf kasteel Heeswijk tot de A50 markeert de “nieuwe” begrenzing van het beekdal. De bomenrij inclusief haag vormen op deze wijze, gezien vanuit de dorpen, een stevig groene achtergrond.

79.24 De inspreker is van mening dat mogelijkheden voor een verlaagde ligging gelijk aan het omliggende maaiveld, of een verdiepte ligging in de varianten van het MER en PIP onvoldoende onderzocht is.

Toelichting: een verlaagde of verdiepte ligging verbetert de kwaliteit van het landschap en de situatie van zicht- en geluidshinder voor ons.

Reactie GS

79.24 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort en worden de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Bij het ontwerp-PIP zullen de resultaten daarvan kenbaar worden gemaakt.

Overigens zal de haagbeplanting langs de weg terugkomen en eventuele zicht- en lichthinder beperken.

2.1.75 Inspreker 80 – Stichting Beekdal de Aa – Heeswijk-Dinther

80.1 De inspreker is van mening dat vooral, mede voor het behoud van biodiversiteit, ingrepen ongewenst zijn.

Reactie GS

80.1 In het kader van het MER is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten op de natuur (paragraaf 6.6). Wij zijn op basis daarvan niet tot de conclusie gekomen dat er voor de natuur onaanvaardbare effecten optreden. Na uitvoering van de compenserende maatregelen verwachten wij een situatie vergelijkbaar met nu.

80.2 De inspreker is van mening dat er onvoldoende onderkenning van de waarde van dit gehele gebied is. De inspreker wil sterk benadrukken dat het hier gaat om kwetsbare natuur, hoogwaardig landschap, en hoge cultuurhistorische en archeologische waarden.

Reactie GS

80.2 Wij verwijzen naar onze reactie onder 68.7

80.3 De inspreker is van mening dat de verbreding van de N279 een bijna desastreuze aanslag is op het gebied van Beekdal de Aa (enorm beslag op grond van het Beekdal).

Reactie GS

80.3 Er wordt bij de verbreding van de N279 Noord inderdaad beslag gelegd op grond van het beekdal. Naar de effecten daarvan is in het MER zowel qua natuur, landschap als water uitvoering naar gekeken. Het vraagt maatregelen, maar dan kan hier in combinatie met het

dynamisch beekdal waar het Waterschap aan werkt een nieuwe gebiedskwaliteit ontstaan. Wij zien hier geen desastreuze aanslag in.

80.4 De inspreker geeft aan dat voor de beleving in het Beekdal de Aa geluid een belangrijke factor is. Nu is het ook niet stil maar gezien het feit dat de weg verder het gebied in komt, in drukte toe zal nemen en er harder gereden wordt zal het geluid fors toenemen. De inspreker is van mening dat maatregelen hiervoor noodzakelijk zijn.

Reactie GS

80.4 Het is inderdaad het geval dat door de toename van het verkeer, de verbreding van de weg en de verhoging van de rijsnelheid het geluidniveau zal toenemen in de omgeving van de N279 wanneer er geen maatregelen worden getroffen. In het akoestisch onderzoek is deze toename in beeld gebracht. Echter, daarin staat ook dat bron- en overdrachtsmaatregelen (geluidreducerend asfalt en schermen) nodig zijn om het geluidniveau te reduceren zodat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan. Wij zullen aan de wet- en regelgeving voldoen.

80.5 De inspreker is van mening dat een verlaagde of verdiepte ligging met wallen/dijken voorzien van een robuuste houtwal met bomen mogelijkheden biedt voor het tegen gaan van de toenemende geluidsoverlast.

Reactie GS

80.5 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort en worden de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Bij het ontwerp-PIP zullen de resultaten daarvan kenbaar worden gemaakt.

80.6 De inspreker is van mening dat het handhaven van een maximum snelheid van 80 km per uur meer dan voldoende is en daarnaast extra geluidsproductie voorkomt (de inspreker geeft aan te streven naar een verlaging van het huidige niveau)

Reactie GS

80.6 Er zijn 80 km/u alternatieven onderzocht. Deze leiden echter niet tot een oplossing voor de verkeersproblematiek. Deze alternatieven zijn daarom afgefallen en er is gekozen voor een 100 km/u alternatief met alleen bij A2, De Brand en de A50 nog gelijkvloerse aansluitingen. Door toepassing van een stil wegdek wordt de toename in geluidshinder gereduceerd en er worden waar noodzakelijk geluidschermen geplaatst.

80.7 De inspreker is van mening dat de ambitie van de beoogde doorstroming wordt gehaald zonder het verhogen van de rijsnelheid naar 100 km per uur.

Reactie GS

80.7 Uit de onderzochte alternatieven blijkt dat de alternatieven met 80 km/u een te beperkte verbetering van de doorstroming bewerkstelligen. Dit heeft niet alleen met de rijsnelheid te maken, maar ook met de afwikkeling op de gelijkvloerse kruisingen.

80.8 De inspreker geeft aan dat de een verlaagde of verdiepte ligging met wallen/dijken voorzien van een robuuste houtwal met bomen ook van groot belang voor de gebruikers/bezoekers van het Beekdal.

Reactie GS

80.8 Ten aanzien van de opmerking over verdiepte ligging verwijzen wij naar de reactie onder 80.5.

Ten aanzien van de landschappelijke aspecten het volgende:

In het inrichtingsplan is er voor gekozen om het zicht (langdurige beleving) vanuit de verschillende dorpen en het beekdal te beperken. Dit vindt plaats door de aanplant en het herstel van bomenlanen al dan niet gecombineerd met onderbegroeiing (houtwal), de verdere ontwikkeling van het dynamisch beekdal en door natuurcompensatie voor een groot gedeelte plaats te laten vinden in en aansluitend aan het beekdal van de Aa. Deze versterking van landschapselementen vindt plaats in het agrarische gebied gelegen tussen de dorpsranden en de N279. In plaats van het aanbrengen van dijken is er voor gekozen om langs het gehele tracé een haag met een hoogte van 1 meter realiseren. Dit heeft een aantal voordelen zoals: de haag sluit aan bij de huidige karakteristiek van de N279, heeft een minder groot ruimtebeslag en heeft een ecologische functie voor o.a. vleermuizen (begeleidende structuur), leefgebied voor kleine zoogdieren en insecten.

80.9 De inspreker is van mening dat natuur- en landschapcompensatie in directe relatie met het Beekdal moet plaatsvinden. Dat wil zeggen direct aansluitend en door het nemen van compensatiemaatregelen in het Beekdal die de kwaliteit en robuustheid van onderdelen daarvan verbeteren.

Reactie GS

80.9 De uitwerking van de natuurcompensatie vindt plaats in overleg met onze gebiedspartners, waaronder het Waterschap en de betrokken gemeenten. Met hen willen we afspraken maken over de plaatsen waar de compensatie zal plaatsvinden. Hierbij moeten we echter ook aan wettelijke eisen voldoen. Deze uitwerking vindt momenteel plaats. Nadere informatie verwachten wij bij het ontwerp-PIP te kunnen geven.

80.10 De inspreker is van mening dat, gekoppeld aan deze ingreep, ook de barrière van de weg en het kanaal, die het nauwelijks mogelijk maakt dat verbinding en uitwisseling van flora en fauna tussen de 2 doorsneden gebieden tot stand kan komen, op zou moeten lossen.

Reactie GS

80.10 De barrière van weg en kanaal zijn al lange tijd aanwezig en aan beide zijden hebben flora en fauna zich ontwikkeld. Een ambitie om deze barrière te slechten valt niet binnen de scope van dit project.

2.1.76 Inspreker 81 – ZLTO Bernheze

81.1 De inspreker is van mening dat de landbouwkundige structuur door de verbreding van N279 wordt aangetast.

Reactie GS

81.1 Voor de verbreding van de N279 is het nodig dat van een aantal landbouwpercelen een deel wordt verworven. De landbouwbedrijven en percelen blijven in alle gevallen bereikbaar door middel van de parallelstructuur.

De landbouwkundige structuur wordt door het ruimtebeslag van de verbreding in omvang teruggebracht. De bereikbaarheid, die voor het functioneren van het landbouw areaal van groot belang is, blijft, door de aanleg van een ventweg/fietspad, behouden.

81.2 De Inspreker geeft aan verbaasd te zijn dat de ZLTO, tot nu niet betrokken is geweest bij de voorbereidingen van het MER en het ontwerp inpassingsplan. De inspreker vindt het jammer dat bij de voorbereiding de agrarische sector niet of nauwelijks betrokken is geweest.

Reactie GS

81.2 Wij begrijpen de opmerking niet. ZLTO maakt deel uit van de raadpleeggroep, daarvan zijn ook verslagen gemaakt die zijn toegezonden aan ZLTO.

81.3 De inspreker is van mening dat door de verbreding van de weg de landbouwkundige structuur wordt aangetast, deze worden niet gecompenseerd en zelfs niet beeld gebracht. In het MER hadden de gevolgen voor de landbouw beschreven moeten worden. Zonder deze gevolgen in beeld hebben kan er geen integrale afweging van belangen plaatsvinden.

Reactie GS

81.3 De effecten op de landbouw zijn beschreven in het MER (6.13.3 en 6.13.4.). Wij hebben hier dan ook de nodige aandacht aan besteed.

81.4 De inspreker meent dat het belangrijk is dat de natuurcompensatie in de EHS plaatsvindt. Het is daarom ook logisch dat voorgesteld wordt om deze in het beekdal van de Aa te realiseren, waardoor het ook nog gecombineerd kan worden met andere functies zoals waterberging.

Reactie GS

81.4 De uitwerking van de natuurcompensatie vindt plaats in overleg met onze gebiedspartners, waaronder het Waterschap en de betrokken gemeenten. Met hen willen we afspraken maken over de plaatsen waar de compensatie zal plaatsvinden. Hierbij moeten we echter ook aan wettelijke eisen voldoen. Deze uitwerking vindt momenteel plaats. Nadere informatie verwachten wij bij het ontwerp-PIP te kunnen geven.

81.5 De inspreker is van mening dat bij het inrichten van deze EHS het belangrijk is om voor die natuurdoelen te kiezen die gecombineerd kunnen worden met een agrarische bedrijfsvoering. Zo kunnen er natuurwaarden gecreëerd worden, kan de landbouw geëxtensiverd worden, en kan de EHS financieel ook duurzamer beheerd worden.

Reactie GS

81.5 Deze gedachte wordt bij de uitwerking van de natuurcompensatie meegenomen. Ten aanzien van de invulling van de compensatie zal rekening gehouden worden met de potenties van het gebied en doelen vanuit de EHS. Een belangrijk deel van de compensatie-opgave zal bestaan uit bossen, omdat deze door de wegverbreding verloren gaan. Daarbij is combinatie met agrarische bedrijfsvoering waarschijnlijk niet of beperkt mogelijk. Er zullen ook doelen zijn voor graslanden welke zeker wel mogelijkheden bieden voor een combinatie met agrarische bedrijfsvoering.

81.6 De inspreker geeft aan dat het belangrijk is dat bij het ontwikkelen van het beekdal, structuurversterking van de landbouw, die er om heen zit, als een van de doelen meegenomen gaat worden.

Reactie GS

81.6 De ontwikkeling van het (dynamisch) beekdal is een aangelegenheid van het Waterschap. De provincie gaat daar niet over.

81.7 De inspreker is van mening dat de gevolgen voor de landbouw niet in beeld zijn gebracht.

Reactie GS

81.7 Wij verwijzen naar onze reactie onder 81.3

2.1.77 Inspreker 82 – Mevrouw van Halen - Veghel

82.1 De inspreker meent dat vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, gezondheid en welzijn het doorrekenen van de 80 kilometer per uur variant ongelijkvloers wenselijk is.

Reactie GS

82.1 In reactie hierop verwijzen wij u naar onze opmerking onder 1.3.

82.2 De inspreker is van mening dat het besluit van de provincie al vast staat en werd er feitelijk geen ruimte gegeven om te praten (inspraakavonden) over alternatieven. We worden dus of te laat betrokken, of niet serieus genomen als bewoners en bedrijven.

Reactie GS

82.2 Wij nemen inspraak zeer serieus. Op basis van overleg in de raadpleeggroep en afzonderlijke overleggen zijn diverse alternatieven onderzocht. Uiteindelijk zijn vier alternatieven nader uitgewerkt. De inspraak die wij nu verkrijgen op het VO PIP is input ter overweging tot het opstellen van het ontwerp PIP.

2.1.78 Inspreker 83 – Mevrouw Kremers – Aarle-Rixtel

83.1 De inspreker geeft aan, de zienswijze van de Brabantse Milieu Federatie (ten aanzien van voorontwerp provinciaal inpassingsplan N279 Noord en definitief eindconcept MER N279 's-Hertogenbosch- Veghel kenmerk VV 06.N 279-398-mv), te ondersteunen.

Reactie GS

83.1 Provincie neemt de kennis van de steunbetuiging.

2.1.79 Inspreker 84 – Son279 - Berlicum

84.1 De inspreker geeft aan dat De Brabantse Milieufederatie, Het Groene Hart en de Stichting N279 Tegen Geluid op 5 april j.l. hun zienswijze hebben gegeven op het ter inzage gelegde Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan en het definitief eindconcept Milieueffectenrapport N279-noord.

Reactie GS

84.1 Wij hebben hier kennis van genomen.

84.2 De inspreker wil hierbij laten weten dat ze zich bij deze zienswijze aansluit en dat ze de opmerkingen, die door de BMF gemaakt zijn over de documenten die ter visie liggen, derhalve ondersteunt.

Reactie GS

84.2 Wij nemen de reactie voor kennisgeving aan en verwijzen naar onze reactie op de inspraak van inspreker 16.

2.1.80 Inspreker 85 – Voets Transport BV - Eersel

85.1 De inspreker spreekt zijn zorg uit het verhogen van de maximum snelheid van 80 km/h naar 100 km/h. De inspreker meent dat deze verhoging de verkeersveiligheid sterk in het geding zal gaan komen.

Reactie GS

85.1 Bij een 100 km/h weg hoort een ander wegontwerp dan bij een 80 km/h. Om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te borgen wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen voor wegontwerp.

85.2 De inspreker meent dat met de verhoging van de maximum snelheid naar 100 km/h de N279 in de toekomst meer gebruikt zal gaan worden als doorgaande route richting het zuiden. De N279 zal gezien worden als een afkorting van de hoofdroutes (A50 en A2).

Reactie GS

85.2 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat het plan leidt tot een grote verschuiving van verkeer van de A2 en A50 naar de N279 (zie MER, tabel 6.7). De capaciteitsvergroting is bedoeld om de regionale verkeersproblemen op te lossen en niet om alternatieven te bieden voor (inter)nationale hoofdroutes. Daarvoor zijn de Rijkswegen bedoeld. Het Rijk treft bovendien maatregelen om de A2 route te verbeteren.

85.3 De inspreker is van mening dat, als gevolg van het toenemende personenverkeer richting het zuiden, snelheidsverschillen in de toekomst sterk zullen gaan toenemen. Met als gevolg dat de veiligheid sterk in het geding zal komen en de kans op ongevallen sterk zal toenemen.

Reactie GS

85.3 De snelheidsverschillen zijn niet anders dan op andere regionale stroomwegen. Op dit type weg is de verkeersveiligheid groter dan op een gebiedsontsluitingsweg met 80 km/uur.

85.4 De inspreker is van mening dat de maximum snelheid op de N279 op 80 km/h te stellen en zeker niet te verhogen.

Reactie GS

85.4 In reactie hierop verwijzen wij naar onze opmerking onder 1.3.

2.1.81 Inspreker 87 – N279 Tegengeluid - Berlicum

87.1 De inspreker vraagt zich af waarom, (vanaf 2001) de in uw opdracht gemaakte rapporten over de gewenste ontwikkeling van de N279, de richtinggevend adviezen niet zijn gevolgd. De inspreker wijst op de Verkennende studie N266 –noord 's-Hertogenbosch – Veghel waar een regionale stroomweg met 2x1 rijstrook als te onderzoeken alternatief wordt aanbevolen en de MKBA ten behoeve van de Tracénota/MER N279, 2009 opgesteld door Arcadis.

Reactie GS

87.1 Gegeven de verkeersproblematiek is in 2007 besloten om de verbreding van de N279 in gang te zetten. Dat is gebeurt op basis van de Startnotitie in 2007 en de richtlijnen voor de milieueffectrapportage. Het MER is daarop gebaseerd.

87.2 De inspreker vraagt zich af waarom de onderzoeken voor het concept PIP en concept MER zijn uitgevoerd op verschillende schaalniveaus.

De inspreker vraagt zich af hoe er aangetoond kan worden dat de externe veiligheid geborgd is als dit door geen van de provinciale rekenmodellen noch door modellen van het hoofdwegennet ondersteund wordt.

Reactie GS

87.2 Het onderzoek naar externe veiligheid van het MER is gebaseerd op de Handleiding Risicoanalyse Transport (RWS, conceptversie dd. 1 november 2011). Daarin is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid geanalyseerd moeten worden. In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen [1] is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld. Deze drempelwaarden zijn vanuit een conservatieve benadering vastgesteld. Wanneer de drempelwaarden niet worden overschreden, is er zeker geen sprake van een externe veiligheids-aandachtspunt. De vuistregels kunnen worden toegepast voor elk wegvak waarvoor tellingen van gevaarlijke stoffen bekend zijn. De methodiek heeft daarom het detailniveau wat nodig is voor dit MER.

De toegepaste verkeersmodellen staan los van het externe veiligheidsonderzoek. Verkeersmodellen laten de ontwikkeling zien van I/C-verhoudingen (Intensiteit versus Capaciteit) van wegen. Ontwikkelingen in I/C-verhoudingen zijn niet rechtevenredig met ontwikkelingen in vervoer van gevaarlijke stoffen omdat zij (deels) van andere factoren afhankelijk zijn (zie ook reactie op inspraakreacties 87.35, 87.36 en 87.38). Vandaar dat de methodiek om inzicht

te verkrijgen in EV-risico's niet gekoppeld is aan de methodiek om inzicht te verkrijgen in de verkeersontwikkelingen.

Voor een reactie op de memo van RWS, zie het antwoord op inspraakreacties 87.35, 87.36 en 87.38.

87.3 De inspreker vraagt zich af waar, in provinciale beleidsvisies als de Gebiedsagenda Brabant 2010, de verbinding tussen de A2 en de A67 via de N279 als een gewenst feit wordt gepresenteerd. Zover als bekend bij de inspreker zijn er geen onderzoeken die de noodzaak van deze verbinding aantonen.

Reactie GS

87.3 Wij verwijzen hiervoor naar de Startnotitie 2007 en de onderliggende stukken bij het PIP. Voor de goede orde verwijzen wij tevens naar de besluitvorming in het kader van de Agenda van Brabant waarbij ondermeer een spaar- en investeringsfonds is ingesteld om drie projecten mogelijk te maken waaronder de N279 Noord. Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten zijn dan ook van oordeel dat de noodzaak tot verbreding van de N279 is aangetoond.

87.4 De inspreker geeft aan onderzoek naar de cumulatieve effecten van de reconstructie van de N279 Noord in samenhang met de studies naar de opwaardering van de N279 midden en Zuid (Noordoostcorridor) te missen.

Reactie GS

87.4 Het is juist dat er relaties bestaan tussen de verbreding van de N279 Noord en de verdere N279. Ook daarnaar is gekeken. Het planproces van de N279 Noord loopt vooruit op het midden en zuidelijk deel. Dat betekent dat in die studies de verbrede N279 Noord wordt meegenomen en eventuele negatieve effecten in het kader van dat project zullen worden ondervangen.

In het MER voor de N279 Noord is overigens wel gekeken naar de eventuele effecten van een capaciteitsvergroting van het zuidelijk deel. De conclusie van die verkenning is dat de N279Noord de eventuele toename van verkeer aankan.

87.5 De inspreker is van mening dat geen van de onderzochte varianten een afdoende oplossing biedt of bijdraagt aan een afname van het geluid in de dorpen (zie tabellen ingezonden document).

Reactie GS

87.5 De capaciteitsvergroting van de N279 en de daar uit voortvloeiende toename van het verkeer op de N279 zorgen voor een toename van het verkeersgeluid van deze weg. In de MER-studie zijn de verschillende varianten onderzocht. De conclusie is dat al deze varianten leiden tot een toename van het geluidniveau ten opzichte van de huidige situatie indien er geen maatregelen worden getroffen. Echter, door middel van maatregelen wordt het toekomstige geluidniveau zo veel mogelijk gereduceerd tot het huidige geluidniveau. Wij zullen aan de wet- en regelgeving voldoen.

Daarnaast is onderzoek gedaan naar de geluidseffecten op het onderliggend wegennet. Uit de verschilplots blijkt dat het voorkeursalternatief ten opzichte van de huidige situatie op de

meeste wegen een afname, gelijke belasting of een zeer geringe toename (minder dan 1,5 dB) tot gevolg heeft. Een vergelijking tussen de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief levert een duidelijk gunstiger beeld op: daar is op veel onderliggende wegen sprake van een daling van de geluidsbelasting.

Wij concluderen uit dit geheel het volgende:

Hoewel het bijdragen aan een afname van het geluid in de dorpen geen doel van of wettelijke verplichting is bij de capaciteitsvergroting van de N279 Noord, neemt de geluidbelasting in de dorpen als gevolg van de N279 niet ontoelaatbaar toe omdat daar waar dat zou spelen maatregelen worden genomen. Daarnaast neemt de geluidbelasting van het verkeer op het onderliggend wegennet in hoofdlijn af ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Conclusie is derhalve dat de situatie in de dorpen niet verslechtert, doch op veel plaatsen verbetert ten opzichte van de autonome ontwikkeling

87.6 De inspreker is van mening dat in het concept MER en het PIP onvoldoende dan wel op een niet transparante wijze aandacht geschonken aan de samenhang met overige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het gebruik van de N279.

Reactie GS

87.6 Wij menen op zorgvuldige wijze rekening te hebben gehouden met alle relevante feiten en omstandigheden, inclusief nieuwe ontwikkelingen zoals de verbreding van de A2 en de plannen voor het zuidelijk deel van de N279. Hierover wordt met betrokkenen regelmatig overleg gevoerd en afstemming gezocht.

87.7 De inspreker meent dat de gebruikte data betrekking hebben op verschillende referentie- en prognosejaren. *(Dit is onoverzichtelijk, werkt inconsistentie in de hand en maakt beoordeling van de onderzoeksresultaten en daaraan verbonden conclusies multi interpretabel).*

De inspreker verzoekt aan te geven welke samenhangende master dataset(s) er gebruikt zijn inclusief alle gebruikte parameters settings daar in de huidige rapportage de herkomst van de data niet te traceren is en deze opnemen in concept MER.

Reactie GS

87.7 Voor de studie is een verkeersmodel gebruikt, dat specifiek voor het gebied van de N279 is verfijnd. Dit model heeft een basisjaar van 2006 en een prognosejaar van 2020. Voor de prognose van 2020 zijn alle vastgestelde ruimtelijke en infrastructuurplannen meegenomen. Het model is gekalibreerd met verkeerstellingen van 2006. Voor een verdere toelichting op het model wordt verwezen naar bijlage 3. Met dit model is de nut- en noodzaak van de verbreding van de N279 vastgesteld.

Voor het beoordelen van de effecten is een langere horizon dan 2020 gewenst. Daarom is de prognose voor 2020 geëxtrapoleerd naar 2025. Een toelichting hierop staat in bijlage 3.

In het definitieve MER zullen we een en ander nog verduidelijken.

Voor het onderzoek van geluid en lucht gelden wettelijk vastgestelde onderzoeksjaren: één jaar na realisatie en tien jaar na realisatie. Door deze eis kunnen wij enig verschil in onderzoeksjaren niet wegnemen.

87.8 De inspreker is van mening dat er geen samenhangende en integrale studie is naar de effecten van de drie grootschalige ingrepen in het gebied aan weerszijden van de N279 op de leefomgeving. De inspreker is van mening dat deze benadering en handelwijze verhindert dat daarop passende keuzes en compenserende maatregelen worden genomen. Kansen voor win-winaanpak en hinderbeperking bij uitvoering worden gemist.

Reactie GS

87.8 Hoewel geen integrale studie is opgesteld voor de drie genoemde projecten is wel oog voor de relaties tussen de ontwikkelingen. Er is sprake van intensieve samenwerking tussen de drie betrokken overheden. We werken samen en stemmen de plannen op elkaar af. Niet alleen om de omgeving niet alleen zo goed mogelijk te informeren en te betrekken (zoals via het gemeenschappelijk informatiecentrum), maar ook om waar mogelijk win-win situaties te bereiken. Voorbeelden zijn het gezamenlijk optrekken van Rijk en provincie voor de bouw van de brug over de Zuid-Willemsvaart ten behoeve van de N279, alsook de samenwerking tussen provincie en het Waterschap Aa en Maas om de natuurcompensatie voor de N279 en de ontwikkeling van Dynamisch beekdal de Aa af te stemmen. Verder worden met Rijkswaterstaat mogelijkheden verkend om in combinatie met de opwaardering van de Zuid-Willemsvaart tevens een fietsroute aan de zuidzijde aan te leggen, inspelend op een voorstel van de Fietzersbond.

Maatschappelijke kosten en baten

87.9 De inspreker is van mening dat de baten van de voorliggende keuze van een reconstructie naar een 2x2 rijstroken 100km min variant geringer zijn dan van een 80km. variant. (Deze conclusie is op basis van het werkrapport MKBA, provincie Noord-Brabant, november 2009).

Reactie GS

87.9 Het werkrapport MKBA, provincie Noord-Brabant, november 2009 waar inspreker naar verwijst was geen onderdeel van de stukken waar de inspraak betrekking op had, te weten concept MER en voorontwerp PIP. Het werkrapport is gemaakt in het kader van een voorstudie. Op basis van het werkrapport kunnen niet zondermeer conclusies worden verbonden aan de ter inzage gelegde stukken. Verder merken we op dat een MKBA een hulpmiddel kan zijn dat wordt gebruikt om, net als een MER, beter inzicht te krijgen in bepaalde aspecten van het voornemen en daarmee een nadere afweging te maken in de besluitvorming. De uitkomsten van een MKBA zijn niet bepalend voor de besluitvorming. Uiteindelijk is het aan Provinciale Staten om een eigen afweging te maken om tot het besluit te komen.

87.10 De inspreker is van mening dat de baten van de 100 km variant voor de regio niet veel hoger zijn dan bij de 80km. variant. (0,74 tegenover 0,56). (De baten van de reconstructie van de N279 naar een 2x2 rijstroken stroomweg 100 km bestaan uit een snellere reistijd dan bij de variant 2x2 80 km/u. De trajectbaten zijn aanzienlijk hoger dan de baten voor de regio).

Reactie GS

87.10 Wij verwijzen naar onze reactie onder 87.9

87.11 De inspreker is van mening dat de baten van de reistijd, volgens het werkrapport MKBA, teniet gedaan door de knelpunten bij Den Bosch en de A50. Het aanpakken van deze knelpunten heeft volgens het werkrapport MKBA prioriteit.

(Het voorliggende PIP heeft een 2x2 rijstroken 100km min variant van de weg tot onderwerp. Een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten buiten het plangebied wordt niet geboden).

Reactie GS

87.11 Wij verwijzen naar onze reactie bij 87.9

87.12 De inspreker is van mening dat de MKBA aantoont dat de 100 km variant minder gunstig is dan de 80 km. variant.

(Dit geldt niet alleen voor de reistijd. Ook de externe effecten wb. geluid worden in de MKBA voor de 100km hoger becijferd dan de 80 km variant (€220.000,-.negatieve baten ten opzichte van negatieve baten van €95.000,- voor de 80km. variant). Ook wat betreft geluid scoort de 80 km. weg dus beter dan de 100 km. variant. Daarbij komt dat wb. luchtkwaliteit eveneens de negatieve baten bij de 80 km. variant aanzienlijk lager zijn dan bij alternatief 2x2 rijstroken 100km./u. Second opinion MKBA T-structuur Eindhoven, SEO –rapport nr. 2010 - 22).

De inspreker meent dat het beleid erop gericht is de gehele N279 op termijn op te waarderen naar een regionale stroomweg.

Reactie GS

87.12 Wij verwijzen met betrekking tot de MKBA wederom naar onze reactie bij 87.9. Verder kunnen we toevoegen dat ons beleid is gericht op het oplossen van de verkeersproblemen op de N279 Noord. Daartoe dient de doorstroming te worden verbeterd.

87.13 De inspreker geeft aan dat de investeringen in de reconstructie van N279 Midden en Zuid in de Second opinion MKBA- T-structuur Eindhoven als zeer onrendabel worden getypeerd als deze plaatsvinden in combinatie met de aanleg van een Oostwestverbinding tussen de A2 ten noorden van Eindhoven en de N279 noordoostelijk van Eindhoven.

Reactie GS

87.13 Dit zal aan de orde kunnen komen in de planontwikkeling voor het zuidelijk deel van de N279.

87.14 De inspreker geeft aan dat beide MKBA-studies, die onafhankelijk van elkaar zijn uitgevoerd, aantonen dat het rendement van de reconstructie van de N279 twijfelachtig is. De inspreker verzoekt de provincie te zoeken naar een oplossing met een hoger rendement.

Reactie GS

87.14 Zoals eerder aangegeven is een MKBA een hulpmiddel en zal ons bestuur een brede, integrale afweging maken daarbij zullen naast kosten en baten ook andere aspecten betrokken worden.

Verkeersanalyse

87.15 De inspreker is van mening dat de onderbouwing van de verkeersanalyse bestaat uit onderling conflicterende cijfers, verschillende referentiesituaties en verouderde cijfers. De inspreker is van mening dat er een hoge mate van onduidelijkheid is over welk specifiek verkeersmodel er gebruikt is voor welke berekening en van welke modelonnauwkeurigheden kan worden uitgegaan. De inspreker vraagt zich af of de provincie, door historische gegevens te modelleren, de nauwkeurigheid van de gebruikte modellen kan aantonen.

Reactie GS

87.15 De nauwkeurigheid van het gebruikte verkeersmodel is recentelijk nog getoetst aan de hand van andere (recente) verkeersmodellen. De verkeerscijfers weergegeven in tabel 4.1 (Verkeerssamenstelling) zijn berekend met behulp van verkeersmodel N279 Noord. De in tabel 4.1 gepresenteerde verkeerscijfers (en –samenstelling) zijn voor het prognosejaar 2025. In de tekst boven tabel 4.1 staat per abuis een verkeerd prognosejaar 2020 genoemd. Het moet zijn 2025.

Het verkeersmodel N279 Noord is een projectspecifiek model gebouwd ten behoeve van N279 Noord studie. Als basis voor dit model is het Nederlands Regionaal Model gebruikt. Het model is in 2011 op een aantal punten geactualiseerd (zie MER bijlage 3 Notitie vergelijking verkeersmodellen).

Het prognosejaar van het verkeersmodel is gebaseerd op de gegevens vanuit het Mobiliteits Onderzoek Nederland en op de verwachte sociaal-economische ontwikkelingen die op het moment van de bouw van het verkeersmodel bekend waren en op het verwachte groeiscenario (deze wordt door het Ministerie van Infrastructuur vastgesteld).

87.16 De inspreker is van mening dat de noodzaak tot een capaciteit vergroting tot 60.000 voertuigen per dag in de rapportages niet is aangetoond.

Reactie GS

87.16 De capaciteitsvergroting tot 60.000 is geen doel. Doel is de verkeersafwikkeling van de weg te verbeteren. In tabel 6.6 van het MER staat de verwachte intensiteit op de N279 weergegeven. In de autonome situatie (2025-0) tussen 32.000 en 43.000 (ter hoogte van De Brand). De capaciteitsverhoging en verbetering van de doorstroming leidt tot een toename van verkeer, tussen 48.000 en 63.000 (ter hoogte van De Brand).

87.17 De inspreker geeft aan dat het aandeel middelzwaar en zwaar verkeer momenteel hoger is dan op basis van de cijfers over 2006 is geprognosticeerd.

Reactie GS

87.17 Het aandeel vrachtverkeer op de N279 Noord bedroeg in 2006 volgens de telling tussen 19% en 21% (zie tabel 8 MER bijlage 3 Notitie vergelijking verkeersmodellen). Het aandeel vrachtverkeer zal in 2025 met 1-2% dalen. Dit wordt veroorzaakt door de iets grotere groei van het personenautoverkeer dan van het vrachtverkeer.

87.18 De inspreker geeft aan dat de capaciteitsvergroting van de N279 niet wordt bereikt door middel van een hogere toegestane snelheid van het verkeer van 100 km /u.

Reactie GS

87.18 De keuze voor een bepaalde maximumsnelheid is niet gebaseerd op capaciteitsoverwegingen, maar hangt samen met het type weg.

87.19 De inspreker is van mening dat de gebrekkige doorstroming en files op de N279 een gevolg zijn van de stagnatie en een vertraagde doorstroming van het verkeer naar de A2 en de A50.

Reactie GS

87.19 Ook de kruisingen bij de A2 en de A50 worden aangepakt, waardoor de verkeersafwikkeling verbetert. Wij overleggen met het Rijk over het aanpakken van de (voorspelde) knelpunten op de A2 en de A50.

87.20 De inspreker is van mening dat het grote aandeel vrachtverkeer op de weg, een remmende werking zal hebben op de doorstroming van het overige verkeer.

Reactie GS

87.20 In de analyses van de verkeersafwikkeling is rekening gehouden met het aandeel vrachtverkeer. Voordeel van de verbreding is dat personenauto's het vrachtverkeer kunnen inhalen. Hierdoor is de maximum snelheid van het vrachtverkeer niet meer beperkend voor de andere weggebruikers.

87.21 De inspreker geeft aan dat de verkeersveiligheid geen argument is voor de reconstructie van de weg naar 2x2 100km. De risicocijfers voor de N279 Veghel – 's-Hertogenbosch zijn met 33 – 50 % van de een gemiddelde provinciale weg in Noord-Brabant (PIP blz. 47), aanzienlijk lager. (De inspreker geeft wel aan dat er terecht wordt gesteld dat elk verkeersslachtoffer er een teveel is).

Reactie GS

87.21 De noodzaak tot aanpassing van de N279 ligt in de structurele files en matige doorstroming van het verkeer. Hierdoor ontstaat sluipverkeer door de omliggende dorpen en dat leidt tot onveilige situaties daar. De N279 wordt ook verkeersveiliger door de gescheiden rijbanen en de ongelijkvloerse kruisingen.

87.22 De inspreker geeft aan dat in de beoordelingscriteria de belasting onderliggend wegennet (OWN) als parameters wordt meegenomen in de weging. De verkeersintensiteiten in

tabel 6-10 in MER geven aan dat bij de onderzochte varianten er geen significante verschillen OVN/Sluipverkeer lijken op te treden.

De inspreker vraagt zich af of de provincie aannemelijk kan maken welk objectief criterium is gekozen om de tabel S-2 te construeren, dit in overeenstemming met model onnauwkeurigheden.

Reactie GS

87.22 Bij het beoordelen van de effecten op het onderliggend wegennet is gekeken naar de effecten op de dorpenroute (ten noordoosten van de N279) en de route N617. Op de genoemde wegvakken is overwegend sprake van een daling van verkeer (ten opzichte van de autonome ontwikkeling). In de alternatieven 100 is de afname iets groter dan in de alternatieven 80.

87.23 De inspreker geeft aan dat er mogelijk extra verkeer op de rondweg Schijndel kan optreden, een effect dat niet gemodelleerd kan worden.

De inspreker vraagt zich af op welke wijze in het model met de verlegging van de Zuid-Willemsvaart rekening is gehouden (bijvoorbeeld tabel 10 punt 4 ter hoogte van Coudewater)?

Reactie GS

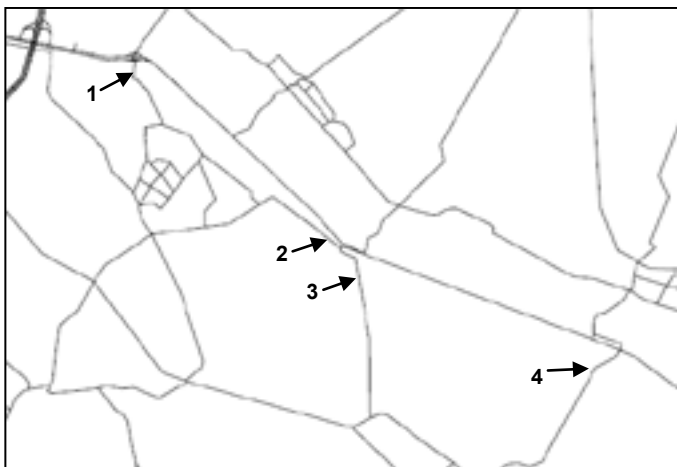
87.23 In verkeersmodellen worden voorspellingen gedaan over veranderingen in de hoeveelheid verkeer die nieuwe of bredere wegen tot gevolg kunnen hebben. Dit gebeurt door te kijken naar de herkomst en bestemming van het verkeer. Voor deze studie is een specifiek verkeersmodel gebouwd. Daaruit blijkt dat op de genoemde rondweg (Structuurweg) in Schijndel geen sprake is van toename van verkeer, zie tabel 6.10 van MER. In het geluidsonderzoek voor het MER is rekening gehouden met het laatste tracébesluit voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart.

87.24 De inspreker geeft aan dat de verkeersmodellering OVN niet consequent lijkt te zijn toegepast, in het al dan niet meenemen van de afsluiting van de Molendijk voor vermeende aanzuigende werking sluipverkeer per variant.

De inspreker vraagt zich af of inzichtelijk gemaakt kan worden in welke variant welk probleem met OVN wordt opgelost?

Reactie GS

87.24 In de netwerkvarianten 100 MIN en 100 werd in de Molendijk-Noord een “knip” aangebracht. In 80 en 80+ alternatief was het niet noodzakelijk om een knip aan te brengen, omdat de verkeersintensiteiten op de Molendijk Noord op min of meer hetzelfde niveau zijn gebleven als in de referentiesituatie. Bij varianten 100 MIN en 100 zonder knip in de Molendijk, vind een duidelijke omslag van het verkeer plaats, vanuit De Steeg naar de Molendijk. Behalve het verkeer van De Steeg zou ook een deel van het verkeer van N617 worden aangetrokken. In de onderstaande figuur zijn de verkeersintensiteiten op vier locaties op het OVN voor verschillende varianten weergegeven (inclusief extra varianten 100 MIN en 100 zonder knip in de Molendijk Noord).



Alternatief		1	2	3	4	
mvt/etmaal		Hooidonk	Sprukstr	Molendijk	De Steeg	
2025_ref	M	7634	4952	4257	5375	met Molendijk
2025_80	M	6465	4136	3931	5979	met Molendijk
2025_80+	M	6503	4001	4453	5810	met Molendijk
2025_100-		6935	4388	0	8004	knip Molendijk
2025_100		6486	3932	0	11564	knip Molendijk
2025_100-	M	6618	3983	11270	5307	met Molendijk
2025_100	M	6158	3695	12596	7904	met Molendijk

87.25 De inspreker is van mening dat door de afsluiting van de Molendijk voor de bewoners van Berlicum en Middelrode een onaanvaardbare hinder zal ontstaan. De inspreker geeft met klem aan een heroverweging op objectieve data aan te tonen.

Reactie GS

87.25 Het nemen van verkeersmaatregelen op de Molendijk is een bevoegdheid van de gemeente Schijndel. Wij adviseren u hierover contact op te nemen met de gemeente.

87.26 De inspreker geeft aan dat een volledige herziening van de verkeersanalyse, op grond van bovenstaande argumenten, gewenst is.

Reactie GS

87.26 Wij hebben voor deze studie het verkeersmodel gebruikt dat het meest waarschijnlijk is. Zie ook bijlage 3b, waarin de beschikbare verkeersmodellen kritisch worden vergeleken. Op basis daarvan concluderen we dat het gehanteerde verkeersmodel voor het studiegebied van de N279 een betrouwbare prognose geeft wat betreft de aard en omvang van effecten die optreden. Een volledige herziening van de verkeersanalyse levert, ons inziens, geen betrouwbaardere gegevens op, maar leidt wel tot tijdverlies en extra kosten. Een verkeersmodel blijft altijd een model en dus een vereenvoudiging van de werkelijkheid, dat op specifieke wegen afwijkingen kan vertonen ten opzichte van de werkelijke situatie. Toelichting: Bijlage 3 van het MER is getiteld “Technische rapportage”. Deze bijlage bestaat uit twee stukken:

- Model N279 ‘s-Hertogenbosch-Veghel, aug 2008, bureau 4cast (= bijlage 3a)

- Notitie: Analyse robuustheid verkeersgegevens N279, 10 okt 2011, Royal Haskoning (= bijlage 3b)

Akoestiek

87.27 De inspreker is van mening dat uit de toelichting op het akoestisch onderzoek niet herleid kan worden waarop de input voor de akoestische berekening is gebaseerd. De inspreker ontvangt graag nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel.

Reactie GS

87.27 Voor de studie is een verkeersmodel gebruikt, dat specifiek voor het gebied van de N279 is verfijnd. Dit model heeft een basisjaar van 2006 en een prognosejaar van 2020. Voor de prognose van 2020 zijn alle vastgestelde ruimtelijke en infrastructuurplannen meegenomen. Het model is gekalibreerd met verkeerstellingen van 2006. Voor een verdere toelichting op het model wordt verwezen naar bijlage 3. Met dit model is de nut- en noodzaak van de verbreding van de N279 vastgesteld.

Voor het beoordelen van de effecten is een langere horizon dan 2020 gewenst. Daarom is de prognose voor 2020 geëxtrapoleerd naar 2025. Een toelichting hierop staat eveneens in bijlage 3.

Voor het onderzoek van geluid en lucht gelden wettelijk vastgestelde onderzoeksjaren: één jaar na realisatie en tien jaar na realisatie.

87.28 De inspreker is van mening dat het aanzienlijk hogere percentage vrachtverkeer én de hogere geluidsproductie van vrachtverkeer resulteert in een hogere geluidsbelasting dan in het akoestisch onderzoek is berekend.

De inspreker vraagt om herziening van het akoestisch onderzoek tenzij de gehanteerde input aantoonbaar niet afwijkt van de werkelijke tellingen.

Reactie GS

87.28 Het verkeersmodel is in 2011 nader verfijnd om een betere prognose van het vrachtverkeer te krijgen. Zie bijlage 3b, waarin de aanpassingen zijn toegelicht. Deze aangepaste prognoses zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. Het onderzoek baseert zich daarmee op de meest actuele gegevens over het aandeel vrachtverkeer.

Toelichting: Bijlage 3 van het MER is getiteld “Technische rapportage”. Deze bijlage bestaat uit twee stukken:

- Model N279 ‘s-Hertogenbosch-Veghel, aug 2008, bureau 4cast (= bijlage 3a)
- Notitie: Analyse robuustheid verkeersgegevens N279, 10 okt 2011, Royal Haskoning (= bijlage 3b)

87.29 De inspreker geeft aan dat ten gevolge van de opwaardering Zuid Willemsvaart de geluidsbelasting toeneemt met 1,5 - 2 dB op woningen binnen de geluidscontour.

(De inspreker geeft aan dat er geen gegevens zijn over de Zuid-Willemsvaart. In dit kader attendeert de inspreker op het Akoestisch onderzoek Opwaardering Zuid-Willemsvaart: Den Dungen – Veghel projectnr. 242525 van 14 september 2011, uitgevoerd door Oranjewoud in het kader van de opwaardering Zuid-Willemsvaart).

Reactie GS

87.29 In het akoestisch onderzoek N279 wordt enkel de geluidseffecten van de verbreding van de N279 beoordeeld. De toename van het geluid ten gevolge van de verlegging van de Zuid-Willemsvaart behoort tot een ander onderzoek. Enkel voor de cumulatieve geluidbelasting wordt scheepvaart in dit project besproken. Daarvoor is de toekomstige geluidbelasting als gevolg van scheepvaart van belang en niet de toename van het scheepvaartlawaaï. In het akoestisch onderzoek was dit niet opgenomen, aangezien de gegevens toen niet beschikbaar waren. Die worden in een aangepaste versie alsnog opgenomen.

87.30 De inspreker geeft aan dat in het PIP bijlage 3, akoestisch rapport: gesproken wordt over een verschuiving van de weg. Kunt u dit aspect toelichten?

Reactie GS

87.30 Naast verbreding van de N279 en verhoging van de rijsnelheid is een andere wijziging dat er op sommige plaatsen een (kleine) verschuiving van de weg plaats vindt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is bijvoorbeeld nodig om sommige aansluitingen goed te kunnen realiseren. Met verschuiving van de weg wordt de wegas-verschuiving bedoeld ten opzichte van de huidige situatie.

Compenserende maatregelen

87.31 De inspreker geeft aan dat de berekende maximale geluidstoename 7 dB is. Dit is meer dan wettelijk is toegestaan. Bij een berekende geluidstoename tussen de 2 en 5 dB zijn mitigerende maatregelen vereist.

Reactie GS

87.31 Het klopt inderdaad dat er een geluidstoename is van maximaal 7 dB (wanneer de weg wordt verbreed, de rijsnelheid wordt verhoogd en het verkeer toe neemt) en er geen geluidsmaatregelen zouden worden getroffen. De wet verplicht ons daardoor maatregelen te treffen en die hebben we ook in het voorkeursalternatief opgenomen. Dit is terug te vinden in het akoestisch onderzoek van het voorontwerp PIP waarin is beschreven dat er maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt en schermen zullen worden getroffen om aan de Wet geluidhinder te voldoen.

87.32 De inspreker geeft aan dat, als bronmaatregel tegen de geluidstoename, wordt voorgesteld ZOAB op de weg toe te passen. Dat kan leiden tot een reductie van 4 dB. ZOAB kan niet worden toegepast op rotondes en de ongelijke kruisingen, met bijbehorende negatieve effecten.

Reactie GS

87.32 Een geluidreducerend wegdek wordt inderdaad niet toegepast bij kruisingen en rotondes waar door wringend verkeer het stillere wegdek snel kapot wordt gereden. Op plaatsen waar zich deze situaties voordoen, is in het geluidmodel dan ook geen geluidreducerend wegdek opgenomen, maar het referentiewegdek DAB (Dicht Asfalt Beton). Bij het bepalen van de geluidwerende maatregelen is hiermee rekening gehouden.

87.33 De inspreker geeft aan in het inpassingsplan enkel aanvullende maatregelen, in de vorm van geluidsschermen, bij de brug bij de Beusingsedijk en bij Laverdonk, Heeswijk-zuid zijn te zien. In aanmerking nemende dat de feitelijke geluidstoename hoger is dan berekend en dat de geluidsreducerende werking van ZOAB snel afneemt, vindt de inspreker dit onacceptabel voor de bewoners langs de N279 en in de dorpen.

Reactie GS

87.33 In het akoestisch onderzoek staat aangegeven dat ZOAB een reductie heeft van maximaal 4 dB in de situatie met die in het provinciaal inpassingsplan beschreven is. Het geluidmodel is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 opgesteld en berekend. Daarin wordt rekening gehouden met de achteruitgang van het wegdek. Wij zullen aan wet- en regelgeving voldoen.

Externe veiligheid

87.34 De inspreker is van mening dat de tekst en informatie van de onderzoeken: Werkdocument externe Veiligheid, 25 maart 2009 en Basisnet Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen dat in 2008 is ingevoerd zijn verouderd en daarmee de conclusie.

Reactie GS

87.34 Het werkdocument externe Veiligheid van 25 maart 2009 is met een aanvullende notitie Extern Veiligheidsonderzoek N279 van 24 november 2011 geactualiseerd (bijlage 12a bij het MER). Met deze aanvulling zijn de bevindingen en conclusies die worden getrokken in de hoofdttekst van het MER gebaseerd op de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) van RWS, waarvan de conceptversie op 1 november 2011 is verschenen. Tot op heden is dit de versie waarmee moet worden gewerkt. Het EV onderzoek dat ten behoeve van het MER is uitgevoerd is gebaseerd op de Handleiding Risicoanalyse Transport (RWS, conceptversie dd. 1 november 2011). Daarin is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid geanalyseerd moeten worden. In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld. Deze drempelwaarden zijn vanuit een conservatieve benadering vastgesteld. Wanneer de drempelwaarden niet worden overschreden, is er zeker geen sprake van een externe veiligheids-aandachtspunt. Tot het van kracht worden van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), blijft de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking. Het Basisnet Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen waar inspreker over rept, bestaat niet.

Dit alles overziend zijn wij van mening dat het onderzoek naar de effecten op de externe veiligheid correct is uitgevoerd en de daaraan verbonden conclusies niet zijn verouderd.

87.35 De inspreker meent dat de conclusies in de memo over het effect van een reconstructie van de N279 zijn gebaseerd op aannames die niet aansluiten op de aannames op het onderzoek externe veiligheid.

(De inspreker is van mening dat de Memo van Rijkswaterstaat, toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de N279 tussen Den Bosch en Asten dateert van later datum dan

het onderzoek, d.d. 12 maart 2010, Deze Memo indiceert dat de N279 niet in het rijksbasisnet is opgenomen).

Reactie GS

87.35 In de memo van RWS 'Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de N279 tussen Den Bosch en Asten' van 12 januari 2010 is op basis van verkeersbewegingen op de belangrijkste routes van transport van gevaarlijke stoffen een inschatting gemaakt van de toename van het transport van gevaarlijke stoffen over de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Asten.

In de memo is als volgt geredeneerd:

"Indien de N279 wordt aangepast tot een weg met twee rijstroken per rijbaan en een maximumsnelheid van 100 km per uur, dan ontstaat een efficiëntere verbinding van Den Bosch naar de A67 ten oosten van Eindhoven. Daardoor zullen mogelijk méér transporten via de N279 gaan rijden. Voor het afleiden van deze toename kan géén gebruik gemaakt worden van de gewone verkeers- en vervoersmodellen die in Nederland gebruikt worden. Reden hiervoor is dat deze modellen uitgaan van onder meer een groot aantal distributiepunten en de ontwikkelingen van de Nederlandse economie, terwijl voor het transport van gevaarlijke stoffen de herkomst en/of eindbestemming bij slechts een beperkt aantal grote chemische clusters ligt en de wereldeconomie een grotere invloed heeft op ontwikkelingen."

Op basis van tellingen die door RWS-DVS (Dienst Verkeer en Scheepvaart) in 2006 zijn uitgevoerd en een analyse over de belangrijkste transportstromen van vervoer van gevaarlijke stoffen zijn inschattingen gemaakt van de intensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen over de N279 in de toekomstige situatie. Daarbij zijn deze intensiteiten voor de autonome groei van het transport van gevaarlijke stoffen tussen 2006 en 2020 opgehoogd conform het rapport 'Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007' van AVV en KiM.

In de memo van RWS worden de jaarintensiteiten voor 2020 ingeschat van de N279 van 's-Hertogenbosch tot aan Asten. Voor het MER N279 's-Hertogenbosch – Veghel is alleen het wegvak tot aan Veghel van belang. Het betreft hier wegvak B074.

In de tabellen 1 en 2 zijn de door RWS ingeschatte jaarintensiteiten gegeven van de voor de externe veiligheid relevante stofcategorieën op de N279 tussen Den Bosch en Veghel in 2020 wanneer de N279 respectievelijk tot een 100 km per uur weg zonder stoplichten wordt aangepast en wanneer de N279 tot een 100 km per uur weg met stoplichten wordt aangepast.

	Totaal EV	LF1	LF2	LT1	LT2	GF1	GF2	GF3	GT2	GT3	GT4
B074	13578	5403,3	5668,7	463,9	807,8	48,8	207,5	886,1	7,4	5,4	79,2

Tabel 1 (uit Figuur 3 uit memo RWS) 'De jaarintensiteiten van de voor de externe veiligheid relevante stofcategorieën op de N279 tussen Den Bosch en Veghel in 2020 wanneer de N279 tot een 100 km per uur weg zonder stoplichten wordt aangepast'.³

³ Niet in de tabel opgenomen externe veiligheid relevante stofcategorieën hebben een jaarintensiteit van 0 transporten.

	Totaal EV	LF1	LF2	LT1	LT2	GF1	GF2	GF3	GT2	GT3	GT4
B074	8652	3628,6	3627,1	198	369,6	19,5	83,0	689,4	3,0	2,2	31,7

Tabel 2 (uit Figuur 4 uit memo RWS) 'De jaarintensiteiten van de voor de externe veiligheid relevante stofcategorieën op de N279 tussen Den Bosch en Veghel in 2020 wanneer de N279 tot een 100 km per uur weg met stoplichten wordt aangepast'.²

Uitwerking toepassing vuistregels zoals beschreven in de Notitie 'Externe Veiligheidsonderzoek N279' van 24 november 2011

Hierna zijn de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) toegepast op de jaarintensiteiten voor 2020 zoals opgenomen in bovenstaande tabellen.

Toepassing vuistregels plaatsgebonden risicocontour (PR)

Tabel 3. Toepassing vuistregels PR

Type weg	Vuistregel 1	Vuistregel 2	Vuistregel 3
BuBeko1	Een weg buiten de bebouwde kom heeft geen 10-5-contour.	Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar lager is dan 500 heeft een weg buiten de bebouwde kom geen 10-6-contour.	Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar groter is dan 500 heeft een weg buiten de bebouwde kom geen 10-6-contour als: $0.0003 \cdot (GF3 + 0.2 \cdot LF2 + LT1 + LT2 + 3 \cdot LT3 + GT4 + GT5) < 1$
ASW2	Een autosnelweg heeft geen 10-5-contour.	Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar lager is dan 4000 heeft een autosnelweg geen 10-6-contour.	Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar groter is dan 4000 heeft een autosnelweg geen 10-6-contour als: $0.0001 \cdot (0.1 \cdot LF2 + GF3 + 0.5 \cdot LT1 + LT2 + 3 \cdot LT3 + GT4 + GT5) < 1$

1: BuBeko: Weg buiten de bebouwde kom.

2: ASW: autosnelweg

Uitwerking Regel 1:

Per definitie wordt in HART gesteld dat er voor zowel een BuBeko (weg buiten de bebouwde kom) als voor een ASW (autosnelweg), zich geen PR 10-5 contour voordoet.

Uitwerking Regel 2:

Uit toepassing van vuistregel 2 uit tabel 3 blijkt dat zowel voor de toekomstige situatie met een weg van het type buiten de bebouwde kom (BuBeko) als voor de toekomstige situatie met een autosnelweg (ASW) geldt dat op basis van vuistregel 3 moet worden beoordeeld of zich een PR 10-6 contour voordoet.

Uitwerking Regel 3:

Bij toepassing van vuistregel 3 blijkt dat voor B074 de berekende waarde voor een snelwegsituatie (ASW) uitkomt op 0,26 (<1). Hieruit wordt geconcludeerd dat er zich in de snelwegsituatie geen PR 10-6 contour voordoet.

Voor de situatie met een weg van het type buiten de bebouwde kom (BuBeko) is de berekende waarde 1,01. Dit betekent dat voor deze situatie volgens de vuistregels het rekenmodel

RBM2 moet worden toegepast. Aangezien de overschrijding van de factor 1 minimaal is en de vuistregels zeer conservatief zijn ingestoken, kan met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gesteld dat ook in de BuBeko-situatie er geen sprake zal zijn van een externe veiligheidsaandachtspunt.

Toepassing vuistregels groepsrisico

Tabel 4. Toepassing vuistregels GR

Type weg	Vuistregel 1	Vuistregel 2
BuBeko	Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.	Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 5 (bijlage 1, HART) (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 6 (bijlage 1, HART) (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.
ASW	Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.	Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 3 (bijlage 1, HART) (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 4 (bijlage 1, HART) (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Uitwerking regel 1

Op wegvak B074 wordt voor de toekomstige situatie categorie GT4 verwacht. Dit betekent voor beide situaties (zowel BuBeko als ASW) dat RBM2 moet worden toegepast.

Uitwerking regel 2

Voor deze vuistregel wordt de relatie tussen aanwezige bebouwing en de transportas beschouwd. Ter bepaling van de meest kritische locatie op het traject, is zowel de dichtstbij gelegen locatie geanalyseerd, als de grootste dichtheid (weliswaar op een grotere afstand). De drempelwaarden die hieruit volgen zijn weergegeven in tabel 5.

Bij het bepalen van de regels die moeten worden toegepast, bestaat er onderscheid tussen enkelzijdige en dubbelzijdige bebouwing. Voor de betreffende situatie is ‘enkelzijdige’ bebouwing van toepassing. In tabel 5 is uitgegaan van drempelwaarden bij een enkelzijdige bebouwing op 50 meter.

Tabel 5 Drempelwaarden (in aantallen GF3 transporten) voor beoordeling GR

	Meest dichtbij gelegen locatie	Locatie met grootste dichtheid
	Enkelzijdige bebouwing van 80 pers/ha op 50 meter	Enkelzijdige bebouwing van 100 pers/ha op 150 meter
ASW	7.940*	24.310
BuBeko	2.760*	7.940

* maatgevende drempelwaarde

Uit de drempelwaardentabel blijkt dat de bebouwing van 80 personen/ha op 50 meter een lagere drempelwaarde oplevert, en daarom maatgevend is voor de bepaling van het GR.

In tabel 6 is de toetsing opgenomen van de beoordeelde alternatieven op basis van de vuistregel 2.

Tabel 6. Toetsing N279 aan GR vuistregels

Type weg	100 km/uur weg zonder stoplichten	100 km/uur weg met stoplichten
BuBeko	0,32	0,25
ASW	0,11	0,09

Uit de berekende waarden uit tabel 6 kan worden afgeleid dat in geen van de situaties 10% van de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Conclusie

Op basis van de beoordeling van het PR en GR voor de alternatieven, blijkt dat voor de toekomstige situatie er zich in de alternatieven vergelijkbaar met een snelwegsituatie, geen aandachtspunt voordoet ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Voor de toekomstige situatie met een weg van het type buiten de bebouwde kom (BuBeko) doet zich ten aanzien van de PR waarschijnlijk evenmin een externe veiligheidsaandachtspunt voor.

Gezien de aanwezige personendichtheid en de aantallen GF3 transporten doet zich voor de toekomstige situatie zowel met een weg van het type buiten de bebouwde kom (BuBeko) als met een weg van het type autosnelweg waarschijnlijk geen aandachtspunten voor. Vanwege de ingeschatte aanwezigheid van GT4 transporten dient dit met een RBM2-berekening te worden gestaafd.

87.36 Inspreker meent dat de gekozen oplossing voor de N279 van 's-Hertogenbosch – Asten naar een 100 km weg zonder stoplichten mogelijk bijdraagt aan het transport van gevaarlijke stoffen van Rotterdam naar Duitsland. Er wordt als gevolg van de verbreding naar 2x2 rijstroken en de verhoging van de snelheid een toename van 25% van het transport van gevaarlijke stoffen over de N279 verwacht.

Reactie GS

87.36 Wij verwijzen naar onze reactie onder 87.35

87.37 Inspreker geeft aan dat de aanpassing van de N279 naar 2x2 rijstroken zonder stoplichten op Rijksniveau slechts beperkt effectief is.

Reactie GS

87.37 Ten aanzien van de externe veiligheid kan op basis van de reactie op 87.35 en de eerdere Notitie 'Externe Veiligheidsonderzoek N279' van 24 november 2011 worden gesteld dat er in de huidige situatie geen externe veiligheidsknelpunten zijn. Dit wordt evenmin verwacht in de alternatieven van de toekomstige situatie.

87.38 Inspreker vraagt het onderzoek externe veiligheid te actualiseren en de daaruit voortkomende resultaten in het Concept MER te verwerken.

Reactie GS

87.38 Wij verwijzen naar onze reactie onder 87.35

Volksgezondheid

87.39 Inspreker geeft aan dat de effecten van geluid en fijnstof op de volksgezondheid in het MER onvoldoende meegewogen zijn.

Reactie GS

87.39 In het MER zijn de effecten van geluid en fijnstof voor de onderzochte alternatieven beschreven. Er wordt geen weging van de effecten toegepast. De effecten van de verschillende alternatieven (incl. autonome ontwikkeling) worden met elkaar vergeleken. De verschillen worden afgegeven. Het gewicht dat aan effecten wordt toegekend is onderdeel van de besluitvorming. Daarbij wordt meegenomen of de effecten kunnen worden voorkomen, weggenomen door maatregelen of, in het geval van natuur bijvoorbeeld, worden gecompenseerd.

Voor het aspect geluid geldt zo het volgende: Bij de keuze voor het voorkeursalternatief is meegewogen dat de effecten kunnen worden gereduceerd door het treffen van maatregelen zoals een stiller asfalt of schermen. Dit is bij andere aspecten soms niet mogelijk. Daarvan zal bij de besluitvorming worden afgewogen of dit acceptabel is.

Inpassing/verbeelding

87.40 Inspreker is van mening dat maatvoering van het wegprofiel in de bestemming te ruim is bemeten op de verbeelding (bestemming Verkeer 1 (43m)). (De eisen voor een regionale stroomweg zijn beschreven in CROW Handboek Wegontwerp – Stroomwegen, publicatie 164b).

Reactie GS

87.40 De op de verbeelding aangegeven grenzen geven niet de feitelijke breedte van de weg aan, maar het gebied waarbinnen de bestemming Verkeer-1 of verkeer-2 mag worden gerealiseerd. Het wegontwerp bepaalt de breedte van de weg.

Bij de vertaling van het wegontwerp naar de verbeelding is rekening gehouden met een extra dimensionering van 2 meter bij de bestemming Verkeer-1 en een extra dimensionering van 1 meter bij de bestemming Verkeer-2 aan weerszijden. Dit om detaillering en maatwerkoplossingen ter plaatse tijdens de uitvoering mogelijk te maken. Overigens dient de verbeelding in samenhang met de planregels te worden gezien.

87.41 Inspreker geeft aan de maximumsnelheid van de weg in de planregels voor Verkeer 1 wordt geborgd. De inspreker vraagt de verbeelding en planregels op bovenstaande aan te passen.

Reactie GS

87.41 Met een Provinciaal Inpassingsplan wordt niet de maximum snelheid van een weg geregeld. Het PIP vindt zijn basis in de Wet Ruimtelijke Ordening. De maximum snelheid

wordt vanuit de Wegenverkeerswet geregeld en bepaald de planologische verankering van het tracé.

Beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing

87.42 Inspreker meent dat het Beeldkwaliteitsplan is afgestemd op een snelheid 100km/u en dat uit de begeleidende tekst van het BKP geconcludeerd kan worden dat de weg niet wordt ingepast in het landschap. De inspreker is van mening dat dergelijke uitgangspunten haaks staan op de visie van één Aa-dal en dat de weg deel is van onze dagelijkse leefomgeving.

Reactie GS

87.42 Het beeldkwaliteitsplan is afgestemd op het voorkeursalternatief. In het beeldkwaliteitsplan is een analyse van het gebied gemaakt. Daarin wordt geconstateerd dat de Zuid-Willemsvaart en de N279 zich als zelfstandige elementen in het oorspronkelijke landschap manifesteren. Van deze situatie is al lange tijd sprake. Ten tijde van de aanleg van het kanaal werd er anders naar landschappelijke waarden en ruimtelijke inpassing gekeken dan nu. Die situatie is een gegeven voor nieuwe ingrepen zoals de beoogde capaciteitsvergroting.

Met het inrichtingsplan is ernaar gestreefd steeds de best mogelijke inpassing te bereiken. Daarvoor kunnen verschillende benaderingen worden gekozen. Bijvoorbeeld aansluiten op het omringende landschap, samenhang versterken of juist een contrast ontwikkelen. Afhankelijk van mogelijkheden zijn hierin keuzes gemaakt. De situatie bij de Runweg bood geen ruimte voor verweving met het omliggende landschap, daarom is gekozen voor contrast, uitgewerkt als “gebiedsvreemd volume”. Overigens hebben we besloten deze aansluiting opnieuw in studie te nemen om te onderzoeken of met nieuwe uitgangspunten betere inpassing mogelijk is.

De landschappelijke inpassing van de N279 op grotere afstand van de weg vindt plaats door het landschap, gelegen tussen de dorpskernen en de N279, verder te verdichten d.m.v. de aanplant of herstel van bomenrijen langs wegen en perceelsgrenzen. Daarnaast wordt het gehele tracé aan de noordzijde voorzien van een haag met een hoogte van 1 meter. Het verdichte landschap maskeert de N279 op grotere afstand. De haag ontnemt, voor een groot deel, het zicht op de auto's en de verkeerskundige objecten zoals de geleiderails vanaf de ventweg.

De inpassing van de N279 is gestoeld op de landschappelijke beleving vanuit de omwonenden/Aadal, de beleving vanaf de weg op de omgeving en de beleving van de weg zelf. De vormgeving van de N279 als “autonoom infrastructureel kunstwerk” geeft invulling aan het uitgangspunt om de beleving van de weg zelf herkenbaar en eenduidig te maken. Dit om de herkenbaarheid van de weg, voor de gebruiker te vergroten (weten waar je bent). Het uitgangspunt “De N279 als zelfstandig element dat tevens voorziet in een nieuwe grens voor het Aa-dal” wordt ingevuld door de weg zelf eenduidig vorm te geven. De inpassing van de weg vindt plaats door het aangrenzende landschap aan te laten sluiten bij de karakteristiek van de directe omgeving. Dit uit zich in de verschillende wijze van inpassing van de afslagen en de aan- of afwezigheid van een bomenlaan langs het tracé.

De inpassing van de Runweg waarin als uitgangspunt “het accentueren van de afslag als gebiedsvreemd volume in een weids landschap staat centraal” geldt wordt het accent gelegd op het open beekdal. Op deze locatie bevindt het Aa-dal zich aan beide zijden van de Zuid-Willemsvaart. Het behoud van deze openheid, door het volume van de afslag zo veel als mogelijk te beperken en het contrast in vormgeving versterkt de landschappelijke beleving van het oorspronkelijke beekdal als geheel.

87.43 Inspreker is van mening dat het BKP voorbij gaat aan de identiteit en landschappelijke kwaliteit van het Aa-dal.

Reactie GS

87.43 In het gebiedspaspoort wordt gesproken in termen van identiteitsdragers en voorstellen om het karakter van de Meierij verder te versterken. Hieronder geven wij een korte uiteenzetting van de meest relevante punten zoals genoemd in het Ontwerp uitwerking gebiedspaspoorten, provincie Noord-Brabant, Gedeputeerde van Noord-Brabant, 2 februari 2010.

In het gebiedspaspoort worden de akkercomplexen met aanliggende buurtschappen en groenstructuren als belangrijke identiteitsdragers van het agrarische cultuurlandschap benoemd.

In het gebiedspaspoort worden de volgende voorstellen gedaan om het karakter van de Meierij als groen hart van Brabant te versterken:

- De ontwikkeling van dorpen, steden en de intensieve landbouw vindt plaats in samenhang met het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter van de Meierij: zoals houtwallen, open graslanden en bomenlanen.
- De hoofdinfrastructuur die de Meierij doorsnijdt, vormgeven als groene lanen tussen hoogstedelijke gebieden: contrast beleving stad-land versterken, de verschillen tussen de hoofdroutes respecteren en versterken.

Voor een goede landschappelijke inpassing van de N279 hebben de in het gebiedspaspoort genoemde identiteitsdragers en voorstellen als uitgangspunt gediend. De inpassing omvat op hoofdlijnen twee uitgangspunten.

1. Het versterken van landschapselementen die bijdragen aan de biodiversiteit en het groene, kleinschalige karakter wordt vormgegeven door middel van het herstel en aanleg van nieuwe bomenlanen. Het herstel van deze structuur vindt o.a. plaats (van west naar oost) langs de Poeldonk, Beusingsedijk, Beekveld, Hersend, Houtersedijk, Brugstraat, Baron van den Bogaerdelaan, nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther zuid en langs het oostelijk deel van de N279 Noord.
2. Het vormgeven van de N279 Noord als een zelfstandig element in het landschap wordt vormgegeven door de aanplant van een begeleidende boomstructuur vanaf Kasteel Heeswijk tot de aansluiting N279/A50. Over de gehele lengte van het tracé wordt een begeleidende haag gerealiseerd.

87.44 De inspreker is van mening dat de ongelijkvloerse kruisingen dominant in het landschap aanwezig zijn, dragen slecht bij aan landschappelijke inpassing, doorstroming van het verkeer en een negatieve invloed hebben op milieueffecten.

Reactie GS

87.44 Wij hebben diverse alternatieven onderzocht. Het gekozen voorkeursalternatief bestaat uit ongelijkvloerse kruisingen. Met de vormgeving en inpassing van de kunstwerk (bruggen en viaducten) is getracht de impact van deze kunstwerken tot een minimum te beperken.

87.45 De inspreker is van mening dat deze uitgangspunten geen gebruik maken van de geluidswerende functies die de zandlichamen van de kunstwerken kunnen vervullen.

Reactie GS

87.45 Het geluidmodel is een 3d-model. Alle hoogten van gebouwen en omgeving zijn daarin meegenomen. Ook de taluds waar op- en afritten op komen te liggen. Bij de geluidberekeningen is de afschermende werking van deze objecten meegenomen.

87.46 De inspreker vraagt het ter inzage liggende Concept MER en Concept PIP conform de zienswijzen van de inspreker aan te passen en het besluit voor het voorkeursalternatief 2x2 rijstroken 100km. te herzien.

Reactie GS

87.46 Wij zullen op basis van de ingekomen zienswijze het PIP/MER opnieuw bekijken. Deze afweging zal leiden tot een ontwerp PIP. Het ontwerp PIP zal met het MER ter visie worden gelegd.

2.1.82 Inspreker 89 – Fam. Blom - Veghel

89.1 De inspreker meent dat de opwaardering van de N279 zal leiden tot een toename van verkeer van de Randstad naar het Ruhrgebied.

Reactie GS

89.1 Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet dat het plan leidt tot een grote verschuiving van verkeer van de A2 naar de N279 (zie MER, tabel 6.7). De capaciteitsvergroting is bedoeld om de regionale verkeersproblemen op te lossen en niet om alternatieven te bieden voor (inter)nationale hoofdroutes. Daarvoor zijn de Rijkswegen bedoeld. Het Rijk treft bovendien maatregelen om de A2 route te verbeteren.

Uit de onderzoeken is gebleken dat een 80 km/u alternatief (met gelijkvloerse kruisingen zoals nu onderzocht in het MER), de verkeersproblemen niet oplost. We kunnen daarom niet voor een dergelijk alternatief kiezen.

89.2 De inspreker is van mening dat als gevolg van de verkeerstoename het sluipverkeer en het aantal files verder zal toenemen.

Reactie GS

89.2 Uit de verkeersonderzoeken in het MER blijkt dat het verkeer op het onderliggend wegennet afneemt. Op enkele toeleidende wegen naar de N279 neemt het verkeer wel toe. De doorstroming van verkeer wordt beter, niet alleen op de N279 zelf, maar ook voor verkeer dat vanuit de dorpen de N279 op wil rijden.

89.3 De inspreker is van mening dat groot aantal aanpassing van knooppunten noodzakelijk zou moeten worden.

Reactie GS

89.3 Wij kunnen uit de inspraakreactie niet opmaken wat inspreker bedoelt.

89.4 De inspreker is van mening dat de toename van fijnstof onvermijdelijk is.

Reactie GS

89.4 Dat hangt af van de plaats. Op de routes door de dorpen neemt de verkeersdruk en dus ook de uitstoot van fijnstof in de meeste gevallen af. Dat verkeer zal gebruik gaan maken van de N279. Daar zal fijnstof toenemen. Echter niet normoverschrijdend.

89.5 De inspreker geeft aan bezorgd te zijn over de extra druk die de wijzigingen op zullen leveren in de omgeving en leefgebied van Zijtaart en Eersel. Inspreker stelt: “jaren geleden was Zijtaart en Eersel nog een uniek werk en leefgebied.”

Reactie GS

89.5 De verbreding van de N279-Noord heeft op grote afstand weinig effect op de verkeersbelasting. Eersel ligt ver buiten het invloedsgebied. Voor de omgeving van Zijtaart wordt in het project noordoostcorridor onderzoek gedaan naar oplossingen.

2.1.83 Inspreker 92 – De heer T.G.M. van Eerd – Heeswijk-Dinther

92.1 De inspreker geeft aan in de huidige situatie te veel geluidsoverlast (voornamelijk bij zuid-oosten wind) van zowel verkeer op A50 als ook op N279 te ervaren en verwacht bij een toenamen van snelheid op de N279 deze overlast alleen maar toe zal nemen.

Inspreker ziet graag extra voorzieningen om de overlast terug te dringen, waarbij zeker niet bedoeld wordt op geluidsschermen, dan wel geluidswallen wegens een verhindering van het uitzicht vanaf de woning van inspreker. Een verdiepte ligging van de weg en/of zeer geluidarm asfalt wordt wel als mogelijkheden benoemd.

Reactie GS

92.1 De provincie zal voldoen aan de wettelijke eisen die gesteld worden vanuit de Wet Geluidshinder en daarop maatregelen nemen indien nodig. Geluidsschermen en geluidswallen zijn niet aan de orde op de locatie waaraan door inspreker wordt gerefereerd.

3. Reacties uit vooroverleg

Tegelijkertijd met de inspraak is ook aan de vooroverlegpartners gevraagd te reageren op het concept MER en voorontwerp-PIP. Daarbij hebben wij de gemeenten verzocht de gelegenheid te krijgen hun gemeenteraden te horen, zoals de Wet Ruimtelijke Ordening ons vraagt bij het opstellen van een inpassingsplan.

Dit heeft reacties opgeleverd van :

- Rijkswaterstaat;
- Kamer van Koophandel Brabant, tezamen met EVO en TLN;
- Gasunie;
- Waterschap Aa en Maas;
- Provinciale Omgevingscommissie;
- Gemeenteraad Schijndel;
- Gemeente Veghel (College mede namens gemeenteraad);
- Gemeenteraad Sint Michelsgestel;
- Gemeenteraad Bernheze (College mede namens gemeenteraad);
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente 's-Hertogenbosch.

In dit hoofdstuk treft u de samengevatte opmerkingen van onze vooroverlegpartners aan voorzien van onze reactie.

3.1 Rijkswaterstaat

Samenvatting opmerkingen

44.1 Inspreker geeft aan dat de samenhang en coherentie tussen de verschillende deelrapporten en bijlagen van het VO PIP nog gebreken vertoont en gaat er vanuit dat hier in de aanloop naar het Ontwerp PIP aandacht aan zal worden besteed.

Reactie GS

44.1 Wij zullen hieraan aandacht besteden in de verdere planvorming.

44.2 Inspreker geeft aan dat binnen het Tracé Besluit (TB)-gebied van de Omlegging Zuid-Willemsvaart het TB, inclusief Wijzigings TB (WTB) 2011 (dus ook de bestemmingen), dient te worden overgenomen.

Reactie GS

44.2 De reactie geeft aanleiding het PIP aan te passen zodat het in overeenstemming is met het TB en WTB. Dit betreft in ieder geval de plandelen die samenvallen met de plandelen van het TB/WTB. Met RWS zullen wij dit nader afstemmen. Ook overige afspraken, bijvoorbeeld de afspraken die met het Rijk zijn gemaakt over de bouw van een 2e brug, en de verhouding tot het TB/WTB zullen wij nader afstemmen alvorens vertaling daarvan plaatsvindt in het PIP.

44.3 Inspreker gaat er vanuit dat er geen extra aansluiting met bedrijventerrein De Brand komt.

Reactie GS

44.3 Het PIP voorziet niet in een extra aansluiting met bedrijventerrein De Brand. Dit behoort niet tot de scope van het project. De aansluiting is echter wel gewenst in verband met de beoogde uitbreiding van De Brand met ca. 15 ha. Hiervan is o.a. in de Gebiedvisie N279 (okt 2008) al sprake en naar wij aannemen ook bij inspreker bekend. De uitbreiding staat in relatie met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en biedt mogelijkheden voor watergeboden bedrijvigheid. Een adequate ontsluiting over de weg hoort daar bij. De gemeente 's-Hertogenbosch neemt hiertoe mettertijd zelf het initiatief.

44.4 Inspreker geeft aan dat de vaarweg (de Omlegging Zuid-Willemsvaart en Opwaardering Zuid-Willemsvaart) ontbreekt in de tekeningen, visualisaties, figuren en plankaarten, dat in het MER de paginanummers ontbreken van de even pagina's en dat in de stukken een tijdspad, dan wel planning en uitleg over de (verdere) procedure ontbreekt.

Reactie GS

44.4 Wij zullen dit waar mogelijk aanpassen in de verdere planvorming. Het is niet gebruikelijk dat in een MER of PIP een verdere planning wordt opgenomen. Verdere uitleg over de procedure hebben wij via andere communicatiekanalen (website, nieuwsbrieven en tijdens de informatieavonden) kenbaar gemaakt.

Inspraakreacties Rijkswaterstaat op het VO PIP

44.5 Inspreker wijst op afbeelding 1.1 (pagina 8) figuur 2 die niet correspondeert met het WTB 2011 voor de Omlegging van de Zuid-Willemsvaart (o.a. afslag is verlegd) en afwijkt van de plankaart.

Reactie GS

44.5 Wij nemen deze opmerking mee bij de aanpassing van de stukken.

44.6 Inspreker verzoekt in figuur 2 het verschil tussen wegen voor fietsverkeer en autoverkeer aan te geven.

Reactie GS

44.6 De afbeeldingen in 1.1 hebben een globaal karakter, waarop wegen voor fietsverkeer niet afzonderlijk zijn aangegeven. Het betreft hier indicatieve kaartjes die de hoofdlijnen van het voorkeursalternatief zijn weergegeven. Gezien de aard en schaal van de kaartjes willen wij op een andere manier de fietsroutes in beeld brengen. Bijv. in hoofdstuk 4.

44.7 Inspreker geeft aan dat de fietsbrug ter hoogte van de Runweg te zien is op figuur 3, afbeelding 1.1., maar dat deze niet in het document wordt genoemd.

Reactie GS

44.7 De aanleg van de fietsbrug wordt genoemd in par. 2.2.6.

44.8 Inspreker verzoekt in paragraaf 'verbreding' te vervangen door 'Opwaardering Zuid-Willemsvaart'.

Reactie GS

44.8 Wij nemen deze opmerking mee bij de aanpassing van de stukken.

44.9 Inspreker geeft aan dat het onduidelijk is of de genoemde verkeerscijfers in hoofdstuk 2 week- of werkdagintensiteiten zijn.

Reactie GS

44.9 De cijfers genoemd in hoofdstuk 2 betreffen de werkdagintensiteiten. Wij zullen dit verduidelijken bij de aanpassing van de stukken.

44.10 Inspreker geeft aan dat de verkeersgegevens in de Toelichting (paragraaf 2.2) zijn van 2006, terwijl in het Akoestisch onderzoek die van 2013 worden gehanteerd.

Reactie GS

44.10 Dit verschil wordt veroorzaakt door het feit dat er ten behoeve van de vergelijking van de alternatieven in het MER eerder akoestisch onderzoek is gedaan. In het akoestisch onderzoek dat vereist is voor een PIP moeten de planjaren gebruikt worden die de Wet geluidshinder vereist. Helaas zijn dit soort verschillen niet te voorkomen.

44.11 Inspreker geeft aan dat in paragraaf 4.2.2 wordt gesproken over het TB 2009 maar het WTB 2011 van de Omlegging Zuid-Willemsvaart ontbreekt. Het WTB gaat boven het TB 2009.

Reactie GS

44.11 De constatering van inspreker is juist. Wij hebben WTB 2011 bedoeld. Wij nemen deze opmerking mee bij de aanpassing van de stukken.

44.12 Inspreker geeft aan dat het onduidelijk is of de genoemde verkeerscijfers in paragraaf 4.2.3. week- of werkdagintensiteiten zijn.

Reactie GS

44.12 De cijfers genoemd in paragraaf 4.2.3. betreffen de werkdagintensiteiten. Wij zullen dit verduidelijken bij de aanpassing van de stukken.

44.13 Inspreker verzoekt in paragraaf 4.3.2. Ad b. aan te geven dat het hier om sluiscomplex Schijndel gaat.

Reactie GS

44.13 Wij nemen deze opmerking mee bij de aanpassing van de stukken.

44.14 Inspreker geeft aan dat de genoemde uitvoering van de geluidschermen op pagina 44 niet in overeenstemming is met het WTB van de Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS

44.14 Wij nemen deze opmerking mee bij de aanpassing van de stukken.

44.15 Inspreker adviseert om in hoofdstuk 5 bodemgesteldheid en communicatie op te nemen als te bespreken onderwerpen.

Reactie GS

44.15 Wij zullen bodemgesteldheid opnemen in 5.6. Communicatie vinden wij minder logisch in hoofdstuk 5. Dit hoofdstuk gaat over fysieke aspecten. Wij zien 7.2 als een logischer plek.

44.16 Inspreker geeft aan dat in de laatste alinea van pagina 49 het begrip “Maximaal toegestane grenswaarde” incorrect is.

Reactie GS

44.16 Met maximale toegestane grenswaarde (MTG) wordt niet de maximale ontheffingswaarde bedoeld. MTG is de hogere waarde die is afgegeven ten gevolge van sanering. Het is de maximale geluidbelasting na toepassing van saneringsmaatregelen. Aangezien er in dit project geen sprake van is, wordt dit uit de tekst verwijderd om verwarring te voorkomen.

44.17 Inspreker geeft aan dat (pagina 50) het feit of een woning een saneringswoning is, wordt bepaald door de vraag of de woning door de gemeente is aangemeld bij BSV als een saneringswoning.

Reactie GS

44.17 Bij niet-tracéwetprojecten zoals de N279 wordt uitgegaan van de eindmeldingslijst van Bureau Sanering verkeerslawaaai (BSV). De geluidbelasting in 1986 hoeft dan niet berekend te worden om te bepalen of het een saneringswoning betreft. In de tekst is dit per abuis wel vermeld. Deze passage wordt aangepast.

44.18 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de reden om geen NGE onderzoek uit te voeren (paragraaf 5.10) verder te onderbouwen.

Reactie GS

44.18 Met betrekking tot de Niet Gesprongen Explosieven (NGE's) wordt het volgende opgemerkt. In het kader van de tracékeuze heeft de mogelijke aanwezigheid van NGE's geen rol gespeeld. Ten eerste omdat NGE's - als deze al worden aangetroffen- worden geruimd en in die zin geen blijvende beperkingen opleveren voor het grondgebruik. Daarnaast is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er een verhoogd risico is op het aantreffen van zwaar kaliber NGE's (vliegtuigbommen, zware artilleriegranaten). Dit mede omdat er op en langs de N279 ná de tweede wereldoorlog diverse malen grondroerende activiteiten hebben plaatsgevonden en ter plaatse géén zwaar kaliber NGE's zijn aangetroffen.

Voor zover het gaat om klein kaliber NGE's (mortieren, handgranaten, patronen e.d.) wordt opgemerkt dat het bekend is dat er langs de vaart gevechtshandelingen hebben plaatsgevonden. Op grond van historische bronnen is echter niet te achterhalen of en waar NGE's kunnen, dan wel zullen, worden aangetroffen. Indien klein kaliber NGE's tijdens de uitvoering worden gevonden, zullen deze op de voorgeschreven wijze worden geruimd.

44.19 Inspreker verzoekt initiatiefnemer in paragraaf 7.2.1. opgenomen te worden als partij die betrokken wordt bij het wegontwerp.

Reactie GS

44.19 In paragraaf 7.2.1 staat vermeld dat Rijkswaterstaat lid is van de stuurgroep. In deze paragraaf staat niet apart vermeld dat de stuurgroep, waarvan naast gemeenten en Waterschap ook Rijkswaterstaat lid is, betrokken is bij de voorbereiding van het PIP. Tevens is RWS vanaf de start van het project betrokken in diverse werkgroepen waaronder die voor het ontwerp van de weg. Paragraaf 7.2.1 wordt zodanig aangepast dat duidelijk wordt dat RWS deel uitmaakt van de stuurgroep en deel uitmaakt van de werkgroepen waaronder de werkgroep voor het wegontwerp.

44.20 Inspreker verzoekt initiatiefnemer in paragraaf 7.2.2. te melden waar het ter inzage ligt.

Reactie GS

44.20 Genoemde paragraaf wordt zodanig aangepast dat duidelijk wordt waar het VO PIP ter inzage heeft gelegen.

44.21 Inspreker geeft aan dit in de VO PIP planregels bij alle bouwregels het referentievlak/hogte ontbreekt en stelt de vraag ten opzichte van welk peil er gemeten wordt?

Reactie GS

44.21 In hoofdstuk 2 is niet per bestemming apart opgenomen op welke wijze de verschillende hoogten gemeten moeten worden. Hiervoor dient artikel 2 van de regels. In dat artikel is opgenomen op welke wijze gemeten moet worden.

Bij zowel de goot- als bouwhoogte wordt in de wijze van meten uitgegaan van het peil. In de begripsbepalingen is voor dit begrip een definitie opgenomen. Wij erkennen dat deze begripsbepaling zoals deze in het voorontwerp was opgenomen voor verwarring kan zorgen. Daarom wordt deze definitie gewijzigd en wordt onder peil verstaan:

- a. voor bouwwerken waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het NAP of het plaatselijk aan te houden waterpeil.

Gelet op deze definitie hangt het af van het bouwwerk vanaf welk peil wordt gemeten.

44.22 Inspreker geeft aan dat in artikel 1: Definitie van “bouwwerken, geen gebouwen zijnde” is niet opgenomen.

Reactie GS

44.22 In de begripsbepalingen van het PIP, artikel 1, hebben wij een definitie opgenomen voor het begrip bouwwerk en het begrip gebouw. Een bouwwerk is ‘elke constructie van enige

omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect, met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond’.

Een gebouw is te kwalificeren als bouwwerk, zij het dat daarbij als extra eis geldt dat het moet gaan om ‘elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt’. Op grond van voornoemde begrippen is een ‘bouwwerk, geen gebouwen zijnde’ een bouwwerk is dat niet een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Doordat de betekenis van ‘bouwwerken, geen gebouwen zijnde’ impliciet volgt uit het begrip gebouw, hebben wij geen definitie opgenomen van het begrip ‘bouwwerken, geen gebouwen zijnde’

44.23 Inspreker vraagt bij artikel 1 van de VO PIP planregels wat als peil geldt bij geluidschermen, lichtmasten e.d.?

Reactie GS

44.23 Wij verwijzen naar de reactie onder 44.21 waar aan de orde gekomen dat het begrip peil wordt gewijzigd. Voor geluidschermen en lichtmasten geldt dat onder peil in principe wordt verstaan het aansluitende afgewerkte maaiveld. Enkel indien deze bouwwerken in of op het water worden gebouwd geldt daarvoor het NAP of het plaatselijk aan te houden waterpeil.

44.24 Inspreker geeft aan bij artikelen 6.2 b4, 7.2 b4 en 8.2 b2 dat overige bouwwerken (geen gebouw zijnde) 3,0 m mogen zijn en dat een viaduct daar onder valt en deze mag dan ook niet aangelegd worden.

Reactie GS

44.24 Abusievelijk is bij artikel 6.2 b1 en 7.2 b1 opgenomen dat de bouwhoogte van 15 meter enkel is toegestaan voor bruggen. Hierdoor merkt inspreker terecht op dat viaduct onder 6.2b4 dan wel 7.2b4 valt en niet hoger mag zijn dan 3 meter. Het PIP wordt aangepast en in artikel 6.2b1 en 7.2b2 wordt geregeld dat de bouwhoogte van kunstwerken, waar volgens de doeleindenomschrijving in ieder geval bruggen, tunnels en viaducten onder worden verstaan, maximaal 15 meter mag bedragen.

Inspreker merkt terecht op dat viaducten in het voorontwerp PIP niet zijn toegestaan binnen de bestemming Water. Nu viaducten, maar ook andere kunstwerken, net als binnen de bestemming Verkeer -1 en Verkeer -2 wel zijn toegestaan, wordt de bestemming Water op dit punt gewijzigd. Tevens wordt gewijzigd dat de bouwhoogte van kunstwerken maximaal 15 meter mag bedragen.

44.25 Inspreker verzoekt initiatiefnemer bij de Tekening Inrichtingsplan N279 bij de profielen de Opwaardering van de Zuid-Willemsvaart mee te nemen.

Reactie GS

44.25 Wanneer wij over de juiste profielen van de opgewaardeerde Zuid-Willemsvaart beschikken zullen deze in de profieltekeningen worden verwerkt.

44.26 Inspreker vraagt bij Tekening Inrichtingsplan N279 variant 100 MIN wat bedoeld wordt met de donkere lijn ter plaatse van de te verbreden Zuid-Willemsvaart, nabij Den Dungen (zuidelijkste deel).

Reactie GS

44.26 De donkere lijn geeft een bomenrij aan.

Inspraakreactie m.b.t concept MER

44.27 Inspreker geeft aan dat (pagina 235 en 238) het feit of een woning een saneringswoning wordt, bepaald wordt door de vraag of de woning door de gemeente is aangemeld bij BSV als een saneringswoning.

Reactie GS

44.27 Bij niet-tracéwetprojecten zoals de N279 wordt uitgegaan van de eindmeldingslijst van Bureau Sanering verkeerslawaaï (BSV). De geluidbelasting in 1986 hoeft dan niet berekend te worden om te bepalen of het een saneringswoning betreft. In de tekst is dit per abuis wel vermeld. Deze passage wordt aangepast.

44.28 Inspreker geeft aan dat op pagina 238 van het MER niet duidelijk is wat er met de laatste zin (net voor paragraaf 7.4.6.) bedoeld wordt.

Reactie GS

44.28 In het akoestisch onderzoek ten gevolge van de wijziging aan de N279 dienen ook de zogenaamde niet-afgehandelde saneringsgevallen langs deze weg afgehandeld te worden, indien aanwezig. Voor de N279 tussen de A2 en A50 bleek er nog sprake te zijn van twee woningen waarvan de sanering nog niet was afgehandeld. Dit is in dit onderzoek alsnog gedaan. De tekst in het MER zal iets verduidelijkt worden.

44.29 Inspreker is van mening dat het aan de provincie Noord-Brabant, als veroorzaker van de extra congestie op de A2 door verbreding van de N279, is om een oplossing voor de A2, binnen de scope van het project N279 Noord op te pakken.

Reactie GS

44.29 Het Rijk heeft een verantwoordelijkheid voor de rijkswegen en de provincie heeft een verantwoordelijkheid voor de provinciale wegen. Ons verkeersmodel geeft een (toekomstige) toename van verkeer aan met congestieproblemen op de A2 en de A50 die veroorzaakt worden door twee ontwikkelingen:

1. de autonome ontwikkeling van het verkeer (in hoofdzaak)
2. de verbreding van de N279 Noord (in zeer beperkte mate).

De provincie treft nu als wegbeheerder maatregelen aan de N279 door de weg te verbreden. In de stuurgroep, de projectgroep en werkgroepen zijn de resultaten van de MER onderzoek besproken. Daarbij is ook via studies als Fosim in beeld gebracht de verkeersontwikkeling op de A2 en A50.

In het ideale geval worden ongelijkvloerse aansluitingen gerealiseerd op de A2 en de A50. Dat heeft primair onze voorkeur. Aangezien echter geen financiële middelen ter beschikking worden gesteld is in overleg met het Rijk en andere partners gekeken naar een geschikte oplossing.

Als maatregel voor de aansluitingen A2 en A50 is er voor gekozen om de kruispunten op de N279 en de A50 en A2 ruimer te dimensioneren. Daarmee resteert de verkeersdoorstroming op de A2 en de A50 zelf. Daar ligt primair een verantwoordelijkheid voor het Rijk. Dit is temeer van toepassing daar het de autonome ontwikkeling betreft en de verbreding van de N279 slechts in beperkte mate bijdraagt aan de voornoemde congestie.

Kortom: wij treden hierover graag in overleg met Rijkswaterstaat en de minister voor Infrastructuur en Milieu.

44.30 Inspreker deelt de conclusie die op bladzijde 86 van het MER staat niet (“in alternatief 100MIN de I/C-verhoudingen vrijwel gelijk blijven op de Rondweg A2 ‘s-Hertogenbosch. Op de A2 tussen de aansluiting N279 en knooppunt Hintham zou een lichte verbetering optreden.”).

Reactie GS

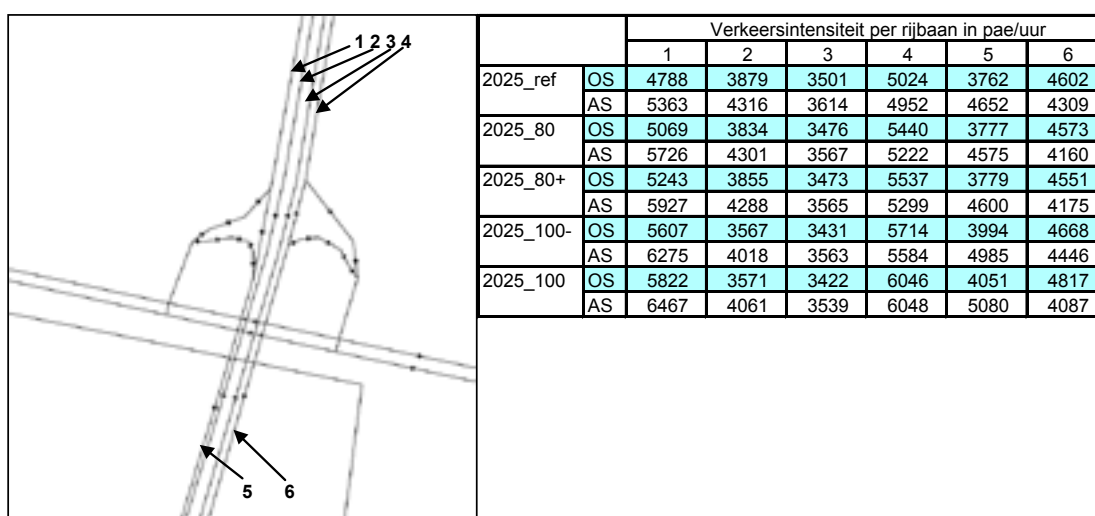
44.30 De analyse maakt duidelijk dat de verkeersafwikkeling op de parallelbaan van de A2 in de autonome situatie matig is, met diverse knelpunten. De realisatie van het voorkeursalternatief zorgt voor enige verschuiving van knelpunten en niet voor een toename van knelpunten. In de onderstaande figuur zijn de IC-verhoudingen op de A2 voor alle alternatieven per spitsperiode weergegeven. In 100 MIN alternatief zijn de IC-verhoudingen qua orde van grootte gelijk aan de verhoudingen in andere varianten. De conclusie dat op de A2 tussen de aansluiting N279 en knooppunt Hintham een lichte verbetering optreedt, is gebaseerd op de dynamische verkeerssimulatie in Fosim. Deze simulatie geeft een betrouwbaarder beeld van de feitelijke doorstroming op een wegvak.

44.31 Inspreker geeft aan dat de conclusie die op bladzijde 86 staat in tegenspraak is met de informatie uit Bijlage 2 bij het MER(verkeersstudie, bijlage verkeersafwikkeling n279) op pagina 53-54. Opwaardering van de N279 zorgt volgens inspreker wel degelijk voor een toename van het verkeer op de Rondweg A2 ‘s-Hertogenbosch. Uit Bijlage 2 bij het MER (verkeersstudie, bijlage verkeersafwikkeling n279) blijkt dat in het 100MIN alternatief de I/C-verhouding in 2020 stijgt. Op enkele wegvakken wordt een kritische waarde (I/C-verhouding >0,95) overschreden. Dit is vooral het geval op de A2 tussen Sint-Michelsgestel en de aansluiting met de N279.

Reactie GS

44.31 De opwaardering van de N279 zorgt voor een verkeerstoename op de A2 van gemiddeld 7% in alternatief 100 MIN. Dergelijke toename leidt tot een gemiddelde toename van I/C verhouding van 5%. In de onderstaande figuur zijn de verkeersintensiteiten op de A2 voor alle alternatieven per spitsperiode weergegeven.

Om een beter beeld te krijgen over de verkeersafwikkeling op de parallelbanen van de A2, is een dynamische simulatie met Fosim uitgevoerd. Daaruit blijkt dat reeds in de autonome situatie knelpunten te verwachten zijn. Het extra verkeer leidt niet tot meer of grotere knelpunten, wel tot een verschuiving van knelpunten.



44.32 Inspreker deelt de conclusie niet dat, op basis van de in beeld gebrachte verkeersafwikkeling op de A2 door het FOSIM model, (Bijlage 1, definitief eindconcept MER, pagina 50), in alle alternatieven het verkeersbeeld op de A2 niet noemenswaardig verslechtert.

Reactie GS

44.32 De analyse maakt duidelijk dat de verkeersafwikkeling op de parallelbaan van de A2 in de autonome situatie matig is, met diverse knelpunten. De realisatie van het voorkeursalternatief zorgt voor enige verschuiving van knelpunten en niet voor een toename van knelpunten. Wij zien op basis van onze analyse geen aanleiding de conclusie te herzien.

44.33 Inspreker betoogt dat er sprake is van een stijging van de I/C-verhouding in een gemiddelde spits tot boven een kritische waarde, waardoor aanvullende maatregelen op de A2 zijn noodzakelijk zijn.

Reactie GS

44.33 De stijging van de IC-verhouding tot boven de kritische waarde ($IC > 0,95$) gebeurt tijdens de spits op de parallelbannen van de A2, tussen de aansluitingen Sint-Michielsgestel en Veghel-Waalwijk. De zuidelijke parallelbannen zijn in het verkeersmodel voorzien van twee rijstroken per parallelbaan (capaciteit 4644 pae/uur). Op de parallelbanen ten noorden

van de aansluiting Veghel-Waalwijk is de IC-verhouding ruim onder de kritische waarde. De noordelijke parallelbannen zijn in het verkeersmodel voorzien van drie rijstroken per parallelbaan (capaciteit 6831 pae/uur).

44.34 Inspreker geeft aan dat in aanvullend onderzoek (verkeersafwikkeling aansluitingen A2, Haskoning 14 maart 2012) de provincie aanbevelingen doet voor mogelijke mitigerende maatregelen op de A2. Dergelijke maatregelen horen volgens inspreker binnen de scope van het project en dienen dus binnen het project opgepakt te worden.

Reactie GS

44.34 Het stuk waar inspreker naar verwijst maakte geen onderdeel uit waarover vooroverleg en inspraak plaatsvond. Het is tijdens de inspraakperiode opgesteld ter beantwoording van enkele ambtelijke vragen.

44.35 Inspreker geeft aan dat het model FOSIM gehanteerd is om de capaciteit op het hoofdwegennet meer in detail te berekenen. Hierbij geeft inspreker verder aan dat er in de onderzoeken, zoals gedocumenteerd in de aanvullende onderzoeken (verkeersafwikkeling aansluitingen A2 en A50, Haskoning 14 maart 2012), niet is uitgegaan van de gebruikelijke, gemiddelde spitsperiode. Inspreker is van mening dat initiatiefnemer tot een onjuiste conclusie komt.

Reactie GS

44.35 De provincie wijst erop dat inspreker meermaals is betrokken bij en heeft kunnen reageren op de uitwerking van genoemde onderzoeken. De onderzoeken zijn in overleg tot stand gekomen, en ruimer uitgevoerd dan strikt noodzakelijk voor de planvorming.

44.36 Inspreker is van mening dat de dubbele invoeger, zoals deze geschematiseerd is in FOSIM, nooit aangelegd zal kunnen worden. De strook wordt namelijk halverwege het weefvak afgestreept wat verkeerskundig niet kan volgens inspreker. Het hele weefvak tussen de N279 en de A59 moet opnieuw worden ingericht. Daarnaast wordt volgens inspreker in de FOSIM-analyse niet duidelijk wat het effect is van de dubbele invoeger ten opzichte van een normale invoeger.

Reactie GS

44.36 Wij treden hierover graag in overleg met Rijkswaterstaat en de minister voor Infrastructuur en Milieu.

44.37 Inspreker is van mening dat de verdubbeling van de invoeger bij de aansluiting N279 op de A2 een ander verkeersbeeld op de A2 oplevert in tegenstelling tot wat in het MER is opgenomen (verkeersafwikkelingaansluitingen A2, Haskoning 14 maart 2012).

Reactie GS

44.37 Het effect van de verdubbeling van de invoeger is opgenomen in bijlage 2 van het MER.

44.38 Volgens inspreker wordt niet duidelijk gemaakt op welke wijze de verdubbeling van de invoeger wordt ingepast op de A2.

Reactie GS

44.38 Wij treden hierover graag in overleg met Rijkswaterstaat en de minister voor Infrastructuur en Milieu.

44.39 Inspreker is van mening dat een mogelijke verdubbeling van de invoeger en inpassing hiervan op de A2 tot de scope van het project behoort.

Reactie GS

44.39 Wij treden hierover graag in overleg met Rijkswaterstaat en de minister voor Infrastructuur en Milieu.

44.40 Inspreker is van mening dat het aan de initiatiefnemer is om, als veroorzaker van de extra congestie op de A50 door verbreding van de N279, om een oplossing voor de A50 binnen de scope van het project N279 Noord op te pakken.

Reactie GS

44.40 In verband met het door Rijkswaterstaat gehanteerde veroorzakersprincipe vernemen wij graag hoe en wanneer Rijkswaterstaat de congestie op de A50 als veroorzaker wenst aan te pakken. Wij treden hierover graag in overleg met Rijkswaterstaat en de minister voor Infrastructuur en Milieu.

44.41 Inspreker geeft aan dat uit de stukken niet goed op te maken is of de kruisingen bij de A2 en A50 op lange termijn (tot 2025) goed functioneren. Volgens inspreker hebben in 2020 de kruisingen te maken met hoge verzadigingsgraden en is de restcapaciteit beperkt, waardoor er geen sprake is van een robuuste oplossing tot 2025.

Reactie GS

44.41 De uitgevoerde dynamische analyses geven aan dat het functioneren van de genoemde kruisingen tot 2025 voldoet. (Zie bijlage 13 van het MER). Wij menen daarom dat wel sprake is van een robuuste oplossing tot 2025.

44.42 Inspreker verzoekt initiatiefnemer in de Waterparagraaf om onduidelijkheid te voorkomen de ‘verlegging Zuid-Willemsvaart’ te vervangen door de ‘Omlegging Zuid-Willemsvaart’.

Reactie GS

44.42 Tekst zal conform verzoek inspreker worden aangepast.

44.43 Inspreker verzoekt in het Waterakkoord op pagina 11. 3.1 de volledige naam van het Waterakkoord te benoemen (Waterakkoord voor de Middenlimburgse en Noordbrabantse kanalen (MLNBK) uit 1994).

Reactie GS

44.43 Tekst zal conform verzoek inspreker worden aangepast.

44.44 Inspreker verzoekt initiatiefnemer op pagina 26 de tekst over de afvoer en waterstand van de Zuid-Willemsvaart aan te passen en anders op te bouwen, zoals eerder met inspreker is besproken.

Reactie GS

44.44 Tekst zal conform verzoek inspreker worden aangepast.

44.45 Inspreker verzoekt initiatiefnemer de zin onderaan pagina 26 aan te vullen met: 'Daarom dient de wateropgave financieel gecompenseerd te worden, zodat in gebieden die door de afwenteling extra belast worden maatregelen genomen kunnen worden gezien de beperkte afvoercapaciteit van het kanaal voor het gebiedswater van het waterschap.'

Reactie GS

44.45 Tekst zal conform verzoek inspreker worden aangepast.

44.46 Inspreker verzoekt initiatiefnemer meer inzicht geven en te onderbouwen dat het aflaatwerk Poeldonk en de werking ervan niet negatief beïnvloed worden door de realisatie van de 100 MIN variant.

Reactie GS

44.46 Het aflaatwerk is niet aan de orde geweest in het wegontwerp. De precieze inpassing zal pas bij de detailengineering worden meegenomen. In het MER/PIP zal worden opgenomen dat het aflaatwerk niet negatief mag worden beïnvloed.

Inspraakreactie m.b.t. Akoestisch onderzoek

44.47 Inspreker geeft aan dat in paragraaf 2.6 van het Akoestisch onderzoek staat dat de provincie uitgaat van reflecterende schermen, in tegenstelling tot het akoestisch onderzoek bij het WTB waarbij Rijkswaterstaat uitgaat van het feit dat deze schermen absorberend zijn.

Reactie GS

44.47 In het rapport stond niet duidelijk of het zuidelijke scherm (ten behoeve van de toename van het geluid ten gevolge van de omlegging van het Zuid-Willemskanaal) reflecterend of absorberend wordt uitgevoerd. Als minst gunstigst is het als reflecterend in de berekeningen meegenomen. Als schermen absorberend worden uitgevoerd is dit gunstiger en kan dit aangepast worden in het geluidmodel. RWS voert deze schermen absorberend uit.

44.48 Inspreker geeft aan dat (paragraaf 2.10, Akoestisch onderzoek) de Hoge Waarden (HW) voor de woningen aan de Hooionksedijk niet zijn vastgesteld in het WTB, maar middels een besluit van VROM van mei 2010.

Reactie GS

44.48 De tekst zal hierop worden aangepast.

44.49 Inspreker geeft aan dat op pagina 22 een aantal schermmaatregelen worden genoemd. De schermen die Rijkswaterstaat in het kader van de Omlegging en Opwaardering Zuid-Willemsvaart plaatst, moeten absorberend worden uitgevoerd. Omdat in het onderzoek gesteld wordt dat de schermen in het WTB reflecterend zijn (paragraaf 2.6, Akoestisch onderzoek) moeten die schermen alsnog absorberend gemaakt worden. Inspreker geeft verder aan dat niet vermeld wordt hoe het geluidscherm op de brug absorberend wordt gemaakt.

Reactie GS

44.49 Zie 44.47. Verder merken wij op: De schermen komen uit het rapport WTB Zuid-Willemsvaart d.d. augustus 2011. Daarin staat niet aangegeven hoe de schermen absorberend worden gemaakt. In het algemeen kunnen schermen als absorberend aangemerkt worden als ze 80% absorberend zijn of als ze hellend (hoek van 10-20 graden) worden geplaatst (conform Handleiding akoestisch onderzoek wegverkeer 2009). Inmiddels

44.50 Volgens inspreker is er geen rekening gehouden met cumulatie van scheepvaartlawaai (paragraaf 5.4, Akoestisch onderzoek, maar deze gegevens zijn er wel (zie akoestisch onderzoek voor de Opwaardering Zuid-Willemsvaart).

Reactie GS

44.50 Ten tijde van het akoestisch onderzoek N279 waren geen geluidniveaus voor scheepvaart beschikbaar om mee te nemen bij de cumulatie. Nu deze gegevens er inmiddels zijn zullen de waarden in het akoestisch onderzoek worden opgenomen en verwerkt. De cumulatieve waarden geven een beeld van het geluidniveau in de omgeving. Deze waarden zullen met scheepvaartlawaai mogelijk iets hoger worden. Echter, de vast te stellen hogere waarden blijven gelijk en de maatregelen en conclusie van het akoestisch onderzoek zal ongewijzigd blijven.

44.51 Inspreker geeft aan dat het Akoestisch onderzoek niet aangeeft wat de verharding in 2026 van de N279 zou zijn, uitgaande van de situatie dat er geen geluidprobleem zou zijn.

Reactie GS

44.51 De toekomstige situatie zonder maatregelen heeft als wegdektype referentiewegdek (Dicht Asphalt Beton). Dit zal duidelijk worden weergegeven in de tekst.

44.52 Inspreker geeft aan dat in het Akoestisch onderzoek (pag. 24) staat dat na het afwegen van maatregelen er een N279 ligt met DAB en met ZOAB en dat er vanuit B&O gekozen wordt voor ZOAB. Dit leidt volgens inspreker tot meer reconstructiegevallen en maatregelen.

Reactie GS

44.52 In de toekomstige situatie met de geplande maatregelen wordt de situatie bedoeld met Dicht Asphalt Beton en de maatregelen die moeten worden getroffen vanwege de omlegging van de Zuid-Willemsvaart. In deze situatie is niet uitgegaan van ZOAB, zoals in de inspraakreactie wordt verondersteld. De afweging is dan ook juist uitgevoerd. Het leidt dan ook niet tot meer reconstructiegevallen. Wel kan in het rapport dit duidelijker worden uitgelegd om verwarring in het vervolg te voorkomen.

44.53 Inspreker geeft aan dat de lijst met te amoveren woningen ontbreekt.

Reactie GS

44.53 De lijst met te amoveren woningen is per abuis niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. De omissie wordt verwerkt.

44.54 Inspreker geeft aan dat de situatie 1986 volgens het rapport wel doorgerekend is, maar verkeerscijfers en rekenresultaten ontbreken.

Reactie GS

44.54 De situatie 1986 is inderdaad berekend. Uit de berekeningen volgde dat er geen saneringswoningen zouden zijn. Volgens de eindmeldingslijst in het beheer van Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) is volgens een overzichtslijst sprake van 2 saneringsgevallen. Voor provinciale en gemeentelijke wegen (niet-tracéwet projecten) geldt dat de eindmeldingslijst voorrang heeft op de berekende waarde. Om verwarring te voorkomen zijn de rekenresultaten en verkeersgegevens van 1986 niet in het rapport opgenomen. Deze voegen immers niets toe. De tekst van het rapport zal verduidelijkt worden.

44.55 Inspreker geeft aan dat de leesbaarheid van de verkeerscijfers in de huidige vorm (afdrukken en exports uit het akoestisch model) niet te begrijpen zijn door burgers.

Reactie GS

44.55 De akoestische onderzoeken zijn technisch en complex van aard en worden primair beoordeeld door deskundigen met name of in het MER de juiste conclusies zijn getrokken. Een publieksvriendelijke versie is echter ook gewenst. De overzichten van de verkeersgegevens zullen aangepast worden zodat het duidelijker leesbaar is.

Inspraakreactie m.b.t. het Beeldkwaliteitsplan

44.56 Inspreker geeft aan dat er nog geen afspraken gemaakt zijn met Rijkswaterstaat over aanpassingen van de bestaande bruggen/landhoofden/tussensteunpunten van de bruggen (Milrooijse - en de Harry Kinnardbrug).

Reactie GS

44.56 Wij hebben reeds overleg en zullen dat voortzetten om passende afspraken te maken over genoemde aanpassingen.

44.57 Inspreker geeft aan dat de visualisatie van de aansluiting N279/A50 in paragraaf 8.5 juist is, maar een vertekend beeld geeft omdat alleen maar de noordelijke op- en afrit aangegeven is en de brug ontbreekt. Inspreker geeft aan dat mogelijk geen rekening gehouden is met de opstelstroken.

Reactie GS

44.57 De visualisatie geeft in essentie de ruimtelijke werking van de inpassing weer. In de visualisatie wordt duidelijk gemaakt dat de A50 een zelfstandig lijnelement is. Dat onafhankelijk van het lokale landschap is vormgegeven. De visualisatie laat op een sterk

vereenvoudigde wijze zien dat door de afwezigheid van beplanting in de beide verkeersoksels van de op- en afrit het zicht op het kleinschalige landschap, in de richting van Heeswijk-Dinther, herkenbaar en beleefbaar is en blijft.

44.58 Inspreker geeft aan dat in paragraaf 8.6 niets vermeld staat over de fietsbrug ter hoogte van de Runweg terwijl die op afbeelding 1.1 fig. 3 (van hoofdrapport VO PIP toelichting, blz. 8) wel staat aangegeven.

Reactie GS

44.58 In paragraaf 8.6 zal een toevoeging komen over de fietsbrug.

44.59 Inspreker geeft aan dat in paragraaf 8.6 bij de visualisaties van de afslagen Middelrode en afslag Heeswijk de Zuid-Willemsvaart ontbreekt en de bruggen dienen daarover door te lopen.

Reactie GS

44.59 Ten aanzien van de afslag Middelrode geldt dat de visualisatie in essentie de ruimtelijke werking van de inpassing weer geeft. In dit beeld gaat het voornamelijk over de invulling van de over gebleven ruimte tussen de hoofdrijbaan en de afslag.

Wat betreft de brug over het kanaal. Deze is bewust op een subtiel manier, in het verlengde van het kunstwerk, door middel van een dunne grijze lijn aangegeven. Het beeld is compleet maar het accent ligt op de invulling van de over gebleven ruimte tussen de hoofdrijbaan en de afslag.

Ten aanzien van de afslag Heeswijk geldt dat de visualisatie in essentie de ruimtelijke werking van de inpassing weer geeft. In dit beeld gaat het met name over de invulling en de ruimtelijke werking daarvan van de over gebleven ruimte tussen de hoofdrijbaan en de afslag. Het genomen standpunt geeft een beeld van de op- en afrit van de N279 richting Heeswijk. Door het gekozen standpunt valt de brug, in het verlengde van Steeg, buiten de visualisatie. De visualisatie zoals aanwezig in de rapportage is compleet.

44.60 Inspreker geeft aan dat in paragraaf 8.6 de visualisaties van de afslagen De Brand en Den Dungen/Berlicum ontbreken.

Reactie GS

44.60 Voor de afslag De Brand geldt dat de huidige situatie ook in de toekomst ongewijzigd blijft en daarom niet verder wordt toegelicht of beschreven.

Voor de afslag Den Dungen/Berlicum geldt dat de vormgeving in zijn geheel ligt bij Rijkswaterstaat. Zij is verantwoordelijk voor de uiteindelijke vormgeving. Vanuit het project N279 – Noord vindt afstemming plaats tussen de verschillende projecten.

44.61 Inspreker geeft aan dat in paragraaf 8.6 bij de visualisatie van de afslag Heeswijk (Harry Kinnardbrug) het oostelijke landhoofd schuin (hellend naar voren) staat weergegeven. Initiatiefnemer heeft volgens inspreker eerder aangegeven gebruik te maken van het

bestaande landhoofd en dat staat verticaal. Inspreker verzoekt initiatiefnemer dit aan te passen.

Reactie GS

44.61 In het BKP wordt slechts een voorkeur uitgesproken ten aanzien van de vorm van de landhoofden. Verdere uitwerking van het ontwerp moet blijken of deze voorkeur al dan niet haalbaar is. We gaan uit van constructief overleg op dit punt.

44.62 Inspreker verzoekt initiatiefnemer op pagina 50 een kaartje op te nemen met de vergelijking van de beleving hoe het eruit ziet wanneer het werk klaar is.

Reactie GS

44.62 In deze wordt verwezen naar hoofdstuk 7 (Visie) en 8 (Uitwerking BKP per inrichtingselement). In beide hoofdstukken wordt de toekomstige beleving van het omliggende landschap en de weg beschreven.

44.63 Inspreker verzoekt initiatiefnemer eenduidig woordgebruik te hanteren waar het gaat om verbreding en opwaardering van de N279. Deze woorden worden nu door elkaar gebruikt.

Reactie GS

44.63 Wij zullen verbreden hanteren voor de aanpassing van de N279.

3.2 55 - KvK Brabant, EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN)

Samenvatting opmerkingen

55.1 Inspreker geeft aan in te kunnen stemmen met de plannen voor capaciteitsvergroting van de N279 doordat op de eerste plaats de realisatie van deze plannen de regionale verbinding tussen de Stadsregio Den Bosch en de regio Uden Veghel op het gewenste en noodzakelijke kwaliteitsniveau gebracht en daarnaast vergroting van de doorstromingskwaliteit op dit deel van de N279 bij draagt aan de robuustheid van het totale wegennetwerk in de grotere regio Den Bosch - Eindhoven - Veghel - Uden - Oss.

Reactie GS

55.1 Wij nemen hier kennis van en merken aanvullend op dat wij samenwerking met het bedrijfsleven op prijs stellen om een gezamenlijke bijdrage te leveren aan een bereikbaar Brabant.

55.2 Inspreker ondersteunt het voorkeursalternatief van de provincie en heeft begrip voor de keuze om de aansluitingen met de A2, bedrijventerrein De Brand en de A50 om financiële redenen vooralsnog gelijkvloers uit te voeren.

Reactie GS

55.2 Wij nemen hier kennis van en merken aanvullend op dat wij samenwerking met het bedrijfsleven op prijs stellen om een gezamenlijke bijdrage te leveren aan een bereikbaar Brabant.

3.3 59 – Gasunie

Samenvatting opmerkingen

59.1 Inspreker geeft aan dat binnen het plangebied een drietal aardgastransportleidingen van inspreker liggen (A-525, A-526 en A-527) die niet op de verbeelding zijn weergegeven. Inspreker verzoekt initiatiefnemer de aardgastransportleidingen inclusief belemmeringsstrook van 5 meter ter weerszijde uit de hartlijn van de leiding op de verbeelding weer te geven.

Reactie GS

59.1 Wij passen de verbeelding aan en gaan de aardgastransportleidingen inclusief belemmeringsstrook van 5 meter ter weerszijde uit de hartlijn van de leiding weergeven.

59.2 Inspreker verzoekt initiatiefnemer het onderhavige voorontwerp provinciaal inpasingsplan uit te breiden met een artikel “Leiding- Gas”.

Reactie GS

59.2 In het ontwerp PIP wordt het artikel “Leiding- Gas” toegevoegd”.

3.4 60 – Waterschap Aa en Maas

Samenvatting opmerkingen

60.1 Inspreker licht graag opmerkingen mondeling toe zodat in ieder geval aan de volgende punten invulling is gegeven:

- a. Aangepaste waterparagraaf waar met Aa en Maas, provincie en Rijkswaterstaat overeenstemming over is;
- b. Afspraken detailuitwerkingen in de vorm van een waterhuishoudkundig onderzoek t.b.v. benodigde watervergunning(en);
- c. Compensatieplan/overeenkomst voor doorsnijding waterbergingsgebied en inundatiegebied;
- d. Afspraken tussen Aa en Maas en Rijkswaterstaat over (financiële) compensatie vanwege afwenteling van één extra rijstrook op de Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS

60.1 Initiatiefnemer stelt voor opmerkingen te bespreken. Wij maken van dit aanbod graag gebruik. De volgende reactie kan reeds gegeven worden:

- a. In het PIP zal worden opgenomen dat voor de detailuitwerking een nader waterhuishoudkundig onderzoek is vereist waarin wordt ingegaan op de onder 60.4 genoemde waterhuishoudkundige aspecten.

- b. De tekst uit de overeenkomst/compensatieplan tussen waterschap en provincie zal integraal worden opgenomen als bijlage in het PIP.
- c. In het PIP zal worden omschreven op welke wijze Aa en Maas en Rijkswaterstaat tot overeenstemming zijn gekomen over het compenseren van de afwenteling op de Zuid-Willemsvaart.

60.2 Inspreker geeft bij MER aan dat:

- a. Paragraaf 6.4. Vanwege afvoer van één extra rijbaan op de Zuid-Willemsvaart niet aan principe ‘Hydrologisch neutraal ontwikkelen’ wordt voldaan, en hierdoor de gebieden indirect extra belast worden doordat de extra afvoer ten koste gaat van de totale afvoercapaciteit voor het gebied water van het waterschap. Deze wateropgave dient (financieel) te worden gecompenseerd, waarover aanvullend afspraken dienen te worden gemaakt tussen het waterschap, Rijkswaterstaat en Provincie. Waterschap is bevoegd gezag voor het ondiepe grondwater. Hierdoor toetsing aan Keur en aanvraag vergunning voor (tijdelijke) onttrekking. Verzoek om aanpassing hiervan in tabel 8.1.
- b. Paragraaf 6.5.2. Huidige waterparagraaf over effecten op lokale oppervlaktewaterstelsel volstaat niet, nu invloed doorsnijding onvoldoende inzichtelijk is. Enkel door waterhuishoudkundig onderzoek waarin effecten op en aanpassingen in watersysteem in detail worden uitgewerkt, per deeltraject blijkt of voldoende compenserende berging kan worden gerealiseerd en waar vanuit infiltratievoorzieningen overstorten op stelsel worden gerealiseerd, is beoordeling effecten mogelijk. Dit onderzoek kan ook als basis dienen voor benodigde watervergunning(en). Verzoek om aanpassing hiervan in tabel 8.1.

Reactie GS

60.2 Opmerking a. Wij passen tabel 8.1 hierop aan.

Reactie opmerking b.: Het wegontwerp in het kader van het PIP heeft onvoldoende detailniveau om exact te kunnen aangeven hoe groot de compenserende berging is en waar de overstorten op het lokale oppervlaktewaterstelsel liggen. Voor het PIP volstaat een indicatieve uitwerking. In het PIP zal worden aangegeven dat voor de benodigde watervergunning(en) nader waterhuishoudkundig onderzoek nodig is. Ook dit zullen wij met het Waterschap bespreken.

60.3 Inspreker verzoekt in toelichting PIP:

- a. Bij paragraaf 5.7 een samenvatting van de gekozen oplossingsinrichting en totale wateropgave in m³ op te nemen, te benoemen dat exacte effecten op het lokale oppervlaktewaterstelsel en de benodigde aanpassingen t.b.v. benodigde watervergunning(en) nog worden uitgewerkt in een waterhuishoudkundig onderzoek, de N279 ter hoogte van Berlicum een riooltransportleiding kruist (waarbij te nemen maatregelen (mantelbuis) ten laste van initiatiefnemer komen);
- b. De laatste paragraaf van paragraaf 5.7.1 te wijzigen in: ‘Rijkswaterstaat hanteert het principe van hydrologisch neutraal ontwikkelen. Hierbij wordt de trits vasthouden – bergen – afvoeren gehanteerd. Dit houdt in dat zoveel mogelijk water wordt vastgehouden en wordt voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd. In de toekomstige situatie zal één rijbaan extra worden afgevoerd op de Zuid-Willemsvaart. Daarmee voldoet de

ontwikkeling niet aan het principe 'Hydrologisch neutraal ontwikkelen'. Immers er wordt meer water direct afgevoerd dan in de huidige situatie. Aangezien deze extra afvoer ten koste gaat van de totale afvoercapaciteit voor het gebiedswater van het waterschap, zullen er gebieden indirect extra belast worden. Daarom dient deze wateropgave (financieel) te worden gecompenseerd zodat in belaste gebieden door het waterschap extra maatregelen genomen kunnen worden. Over deze (financiële) compensatie dienen aanvullende afspraken te worden gemaakt.'

- c. Toevoeging paragraaf over doorsnijding waterbergingsgebied en inundatiegebied en waterkwaliteit. Te benoemen dat in samenwerking met waterschap een compensatieplan/overeenkomst is opgesteld en ondertekend, en een calamiteitenplan wordt opgesteld;
- d. Samenvoeging van paragraaf 5.7.2 en 5.7.3 en daarin ingaan op effecten attentiegebied EHS (= natte natuurparel + beschermingszone);

Reactie GS

60.3 Voorstellen worden overgenomen in de toelichting van het ontwerp PIP.

60.4 Inspreker verzoekt in waterparagraaf, bijlage 9 PIP:

- a. Opmerkingen bij toelichting PIP te verwerken;
- b. Op te nemen welke waterhuishoudkundige aspecten in een waterhuishoudkundig onderzoek dienen te worden uitgewerkt: 1. Effecten op en aanpassingen in het oppervlaktewatersysteem en benodigde compenserende maatregelen; 2. Totaal ontwerp toekomstige watersysteem en relatie met infiltratievoorzieningen en weg; 3. Onderbouwing dat in T=1-+10% neerslagsituatie al het afstromende regenwater wordt vastgehouden en op systeem waterschap overstortpunten bij extremere situaties worden gerealiseerd; 4. Per deeltraject uitvoeren van onderzoek naar de GHG en infiltratiemogelijkheden en op grond daarvan bevorderen van een uitwerking van noodzakelijke infiltratie; 5. Compensatieplan.
- c. Toevoeging in hoofdstuk 3 van dwarsdoorsnede van Zuid-Willemsvaart tot Aa-dal waaruit basisontwerp met ligging weg, infiltratiesloot en lokaal oppervlaktewatersysteem ten opzichte van gemiddeld hoogste grondwaterstand blijkt;
- d. Opname paragraaf over kruising N279 met riooltransportleiding, waarover afstemming in later stadium en maatregelen (mantelbuis) voor initiatiefnemer;
- e. Volledig uitgewerkt compensatieplan/overeenkomst doorsnijding van het waterbergingsgebied en inundatiegebied;
- f. Berekening wateropgave in m³ die wordt afgewenteld op Zuid-Willemsvaart en afspraken over (financiële) compensatie hiervan;
- g. Paragraaf over afvoer en waterstand Zuid-Willemsvaart aanpassen en anders opbouwen door inzichtelijk te maken wat winterbuien betekenen voor streefpeil op het kanaal. Winterbuien vallen samen met hoogwater waardoor hoge afvoeren. Afspraken Waterakkoord voor de Middenlimburgse en Noord-Brabantse kanalen leiden. Zomerbuien heviger, maar vermoedelijk sneller/ meer infiltratie in drogere bermen.

Reactie GS

60.4 Er zal als volgt met de opmerkingen worden omgegaan:

- a. Wordt opgenomen.

- b. Wordt opgenomen.
- c. Situatie verandert over het traject. Voorgesteld wordt om per situatie een dwarsprofiel op te nemen (3 a 4 situaties). De benodigde informatie zal bij het waterschap worden opgevraagd.
- d. Wordt opgenomen.
- e. Wordt opgenomen.
- f. Het compensatieplan/overeenkomst dient te worden aangeleverd door het waterschap/provincie en zal integraal worden opgenomen in het PIP.
- g. Het volume zal worden berekend met het instrumentarium Hydrologisch neutraal ontwikkelen! Waterschap en RWS dienen aan te geven op welke wijze gecompenseerd dient te worden! In het kader van het PIP is een indicatieve berekening uitgevoerd. In overleg met het waterschap zal worden gekeken of aanvullende berekeningen nodig zijn. Bij de berekeningswijze moet het doel – namelijk indicatie ten behoeve van financiële compensatie – niet uit het oog verloren worden.

60.5 Inspreker verzoekt dubbelbestemming ‘waterstaat – waterbergingsgebied’ en aanduiding ‘wro-zone reserveringsgebied – waterberging’ te verwijderen en onderbouwd van de Verordening af te wijken nu functiecombinatie weg en waterberging niet wenselijk is. Ruimte voor waterberging die door weg wordt ontnomen, zal volgens compensatieovereenkomst voldoende worden gecompenseerd.

Reactie GS

60.5 Inmiddels zijn er met inspreker vergaande afspraken (concept compensatieovereenkomst) gemaakt over de realisatie van de watercompensatie.

60.6 Inspreker verzoekt de riooltransportleiding ter hoogte van Berlicum inclusief een vrijwaringszone van 3,5 meter aan weerszijden te bestemmen via dubbelbestemming ‘Leiding – Riool’ inclusief regels.

Reactie GS

60.6 Wij passen dat aan en nemen het op in het ontwerp PIP.

3.5 73 – Gemeente Schijndel

Samenvatting opmerkingen

73.1 De inspreker maakt zich zorgen over de geluids- en andere overlast voor omwonenden langs het kanaal.

Reactie GS

73.1 Door het toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen (geluidreducerend wegdek en schermen), zal de geluidbelasting op de gevels van de woningen zoveel mogelijk gereduceerd worden naar de geluidbelasting in de huidige situatie. Er wordt in ieder geval aan de wet- en regelgeving voldaan.

73.2 De inspreker maakt zich zorgen over de geluidsoverlast tijdens de aanleg van de weg, met name bij de Molendijk-Noord en de Houterdsedijk.

Reactie GS

73.2 Dat bij de werkzaamheden in verband met de bouw van de weg geluid geproduceerd zal worden is onontkoombaar. Bij de aanbesteding zal de provincie aandacht besteden aan de wijze waarop de aannemer overlast naar de omgeving zo veel mogelijk voorkomt. Kortom, de aannemer zal verantwoordelijkheid moeten nemen voor een goede invulling van verkeers- en omgevingsmanagement en afstemming met de gemeente maakt daar deel van uit.

73.3 De inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van het PIP voor de verkeersstructuur in Schijndel. De inspreker is van mening dat als gevolg van de omleiding het sluipverkeer in Schijndel met name op de Structuurweg, de Molendijk-Noord en de Steeg zal toenemen. De inspreker is van mening dat deze wegen niet berekend zijn op een verhoogde intensiteit en is van mening dat op dat moment dan ook maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid te waarborgen.

Reactie GS

73.3 Wij delen die opvatting niet. Er is met behulp van het verkeersmodel uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten op de ondeliggende wegen. Er zijn zogenaamde verschilplots gemaakt waarop te zien is of sprake is van een toe- of afname. Dat levert het volgende beeld op: Op de Structuurweg is sprake van een geringe afname van verkeer. De toename van verkeer op genoemde wegen is verder afhankelijk van keuzes van de gemeentelijke wegbeheerder. Tijdens de bouwfase (capaciteitsuitbreiding N279) zal de N279 tussen de A50 en A2 voor alle verkeer open blijven. Aan het verkeersmanagement zal bijzondere aandacht worden besteed. Tijdens de bouwfase zal de gemeente actief worden betrokken.

73.4 De inspreker geeft aan, omdat de werkzaamheden A2 en N279 deels parallel lopen, dat afstemming van de werkzaamheden van belang is om overlast beperkt te houden.

Reactie GS

73.4 Op basis van de planning van beide projecten zal de verbreding van de A2 zijn afgerond voordat de werkzaamheden aan de N279 beginnen. Dat neemt niet weg dat het beperken van overlast altijd wordt nagestreefd. Dit is een criterium zijn bij de aanbesteding.

73.5 De inspreker geeft aan, voor aanvang van de reconstructie, dat er vanuit de provincie overleg met de gemeente dient plaats te vinden over een goede invulling van tijdelijke voorzieningen. De inspreker is van mening dat vooraf aan de werkzaamheden bekend dient te zijn hoe het omleidingverkeer geregeld is. Van belang is om de overlast van sluipverkeer zo veel mogelijk te beperken.

Reactie GS

73.5 Verkeersmanagement maakt tijdens de uitvoering deel uit van de aanbesteding en de opdracht aan de aannemer. We zullen van de aannemer verlangen dat hij in overleg met de gemeente de omleidingsroutes bepaalt.

73.6 De inspreker maakt zich zorgen over het (nog) drukker wordend verkeer bij op- en afritten bij de A50. De aansluiting van de N279 en de A50 bij Veghel lijkt de ‘bottleneck’ te gaan worden. Dit heeft gevolgen voor de kruising (afslag) Eerde. De inspreker is van mening dat bij drukte het gevaar bestaat dat het verkeer hier afslaat en de volgende kruising (A50-N279) mijdt. Hierdoor zoekt de weggebruiker een alternatieve route (richting Den Bosch) die via Schijndel loopt. De inspreker is van mening dat als gevolg hiervan het sluipverkeer in Schijndel toenemen.

Reactie GS

73.6 Uit tabel 6.10 van het MER blijkt dat het sluipverkeer op het onderliggend wegennet afneemt. Door de verbeterde doorstroming, die blijkt uit de hogere trajectsnelheid is er minder aanleiding om gebruik te maken van sluiproutes. Ook met een eventueel beperkte wachttijd bij de aansluiting Veghel zal deze route nog sneller zijn dan via Schijndel omdat men voor bij de aansluiting zal kunnen doorrijden tot 's-Hertogenbosch.

73.7 De inspreker maakt zich zorgen over de landschappelijke inpassing van de weg. De inspreker geeft aan een voorkeur te hebben voor aanleg van de weg op maaiveldniveau (landschappelijk minder last en geluidswerende voorzieningen hoeven dan niet zo hoog te worden aangelegd).

Reactie GS

73.7 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging wordt onderzocht en de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging.

73.8 De inspreker spreekt zijn zorg uit over het Aa-dal. Door de geplande ontwikkelingen kunnen reeds gemaakte investeringen in dit kwetsbare gebied te niet worden gedaan.

Reactie GS

73.8 Naast de 100 MIN variant, in zijn omvang, zo veel als mogelijk te beperken zal door de landschappelijke inpassing te combineren met de natuurcompensatie opgave ook op grotere afstand van het tracé structuren kunnen worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Daarnaast bestaat de voorkeur om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal.

Het herstel van de landschapsstructuur en de verdere ontwikkeling van het dynamisch beekdal tezamen, aansluitend op reeds gedane investeringen, zullen het karakter en de natuurwaarden van het landschap verder versterken.

73.9 De inspreker is van mening dat de fietsvoorzieningen niet optimaal zijn. De inspreker stelt de aanleg van een fietspad tussen Den Bosch en Veghel aan de Schijndelse kant voor. (Minder onderbrekingen en goede aanvulling op de fietsstructuur).

Reactie GS

73.9 We hebben dit voorstel opgepakt en verkennen in overleg met betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat de mogelijkheden hiervan. We zullen in de toelichtende stukken kenbaar maken hoe we met dit voorstel zijn omgegaan.

73.10 De inspreker spreekt zijn zorg uit over fijnstof.

Reactie GS

73.10 We hebben kennis genomen van de zorg. Uit de onderzoeken blijkt echter niet dat fijnstof een knelpunt is. Op de routes door de dorpen neemt de verkeersdruk en dus ook de uitstoot van fijnstof in de meeste gevallen af. Dat verkeer zal gebruik gaan maken van de N279. Daar zal fijnstof toenemen, echter niet normoverschrijdend.

73.11 De inspreker geeft aan bedenkingen te hebben ten aanzien van het nut van twee afslagen bij Heeswijk. (Gelet op de korte afstand tussen de afslagen).

Reactie GS

73.11 De nieuwe aansluiting Heeswijk-Dinther Zuid sluit aan op de geplande ontsluitingsweg en komt in de plaats van de bestaande aansluiting bij Laverdonk.

73.12 De inspreker vraagt zich af waarom bij Den Bosch en Veghel er niet gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising.

Reactie GS

73.12 In reactie hierop verwijzen wij u naar onze opmerking onder 1.3.

73.13 De inspreker is van mening dat de drie viaducten naar Schijndel dienen behouden te blijven.

Reactie GS

73.13 Er vinden geen wijzigingen plaats in de aansluitingen naar Schijndel.

73.14 De inspreker is van mening dat het viaduct bij Middelrode verbreed dient te worden i.v.m. veiligheid t.a.v. fietsers.

Reactie GS

73.14 Dit betreft een gemeentelijk weggedeelte. Wij zien geen aanleiding om dat onder de scope van dit project te brengen.

73.15 De inspreker is van mening dat de op- en afritten dienen zo ruimtebesparend mogelijk ingevuld te worden (zo klein mogelijke uitvoering).

Reactie GS

73.15 Dit is uitgangspunt geweest bij het ontwerp.

73.16 De inspreker geeft aan een voorkeur te hebben voor het niet toepassen van verkeerslichten op het traject.

Reactie GS

73.16 De voorkeur van inspreker komt overeen met het voornemen.

73.17 De inspreker geeft aan twijfels te hebben over de tijdwinst op het traject (80 en 100 km).

Reactie GS

73.17 De modelberekeningen laten een significante stijging van de trajectsnelheid zien bij de 100 km/u alternatieven. Deze tijdwinst kan met name worden toegeschreven aan de ongelijkvloerse kruisingen waardoor er geen wachttijden meer zijn bij de aansluitingen.

73.18 De inspreker meent dat de voorkeursvariant (2x 100 km) qua doorstroom niet veel uit maakt.

Reactie GS

73.18 Wij zien wel verschil: de modelberekeningen laten een significante stijging van de trajectsnelheid zien bij het 100 km alternatief.

73.19 De inspreker meent dat de optie 100 km-weg: de tijdwinst tussen Den Bosch en Veghel minimaal zal zijn.

Reactie GS

73.19 De modelberekeningen laten een significante stijging van de trajectsnelheid zien bij het 100 km alternatief. Een hogere trajectsnelheid betekent een kortere reistijd. Er wordt dus wel degelijk tijdwinst geboekt.

73.20 De inspreker meent dat het erop lijkt dat de optie (2x 80 km) niet verder is onderzocht.

Reactie GS

73.20 De vier in het MER opgenomen alternatieven zijn op gelijke wijze onderzocht, vergeleken en beoordeeld.

73.21 De inspreker geeft aan dat een vervolgplan (Zuid) ontbreekt.

Reactie GS

73.21 Wij hebben begrip voor deze opmerkingen en onderkennen dat er relaties bestaan. Er zijn ook koppelingen gelegd op inhoudelijk niveau, niet qua proces. In principe zijn oudere plannen kaderstellend voor nieuwere. Dit betekent dat in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening wordt gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Er vinden in Nederland (en daar buiten) te veel ontwikkelingen tegelijkertijd plaats. Die zijn niet allemaal met elkaar te verbinden. De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden

tot stilstand komen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het aanbrengen van een onlosmakelijke verbinding biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle plannen) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

Wij voeren een open en zorgvuldige planproces, met extra ruimte voor inspraak en overleg (boven wat van ons verlangd wordt in wetgeving). In onze planvorming voor het zuidelijk deel van de N279 worden alle onderzoeken e.d. van de N279 Noord betrokken. Ook in dat planproces zal voldoende ruimte zijn voor inspraak.

17.1e In het MER zijn vier alternatieven volwaardig en gelijkwaardig onderzocht. De richtlijnen voor het MER bepalen de onderzoekskaders.

73.22 De inspreker geeft aan dat er geen duidelijkheid wordt gegeven ten aanzien van de natuurcompensatie (in Wijboschbroek en bij Kasteel Heeswijk). De inspreker geeft aan dat de toegezegde compensatie - vanwege aanzienlijke geluidstoename langs het kanaal – verder uitgebreid dient te worden naar het westen van het Wijboschbroek in plaats van alleen maar compensatie in Wijboschbroek zelf.

Reactie GS

73.22 Een nadere uitwerking van de natuurcompensatie volgt nog. Bij het ter inzage leggen van het ontwerp PIP zal hierover nadere informatie beschikbaar zijn. De opmerking zal hierbij worden meegenomen en inspreker krijgt gelegenheid mee te denken.

73.23 De inspreker geeft aan dat het gebrek aan geld niet bepalend mag zijn voor een juiste keuze (aanleg op maaiveldniveau, goede geluidwerende voorzieningen).

Reactie GS

73.23 Op basis van het MER blijkt dat twee alternatieven geschikt zijn. Als voorkeuralternatief is gekozen voor het 100 MIN alternatief. Initiatiefnemer acht het niet zinvol plannen te laten vaststellen die financieel onhaalbaar zijn. De Wet Ruimtelijke Ordening verlangt bovendien een financiële paragraaf waarin de haalbaarheid moet worden aangetoond. Financiële kaders zijn dus wel degelijk relevant. Wij zullen ons inspannen om de negatieve effecten zo veel mogelijk te compenseren en mitigeren. Waar nodig zullen goede, ingepaste geluidwerende voorzieningen worden geplaatst.

73.24 De inspreker geeft aan dat de kosten, die voortkomen uit verbreding van de N279, voor rekening van de provincie komen. De provincie is dan ook (financieel) verantwoordelijk als de gemeente noodzakelijke verkeersaanpassingen moet doen. Te denken valt aan aanpassingen op de Molendijk-Noord en de Steeg. Een financiële bijdrage van de gemeente Schijndel, als co-financiering, is niet aan de orde.

Reactie GS

73.24 Wij delen deze opvatting niet en zien geen aanleiding om tot de aanpassingen over te gaan.

3.6 86 – Provinciale Omgevings Commissie

86.1 De inspreker hecht er waarde aan om, gezien de taakstelling van de commissie, vroegtijdig bij dit plan betrokken te worden.

Reactie GS

86.1 Wij bieden iedereen graag de gelegenheid om kennis te nemen van de planvorming. Een actieve rol van de commissie stellen wij op prijs.

86.2 De inspreker is van mening dat op dit moment de commissie het niet goed mogelijk acht u te adviseren. Dit omdat onvoldoende afgewogen kan worden of het voorliggende plan voldoende aansluit op de brede visie inzake de bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoost-vleugel BrabantStad. (Ontwerp structuurvisie RO Noord-Brabant deel D ‘Brainport Oost’ van 18 november 2010 (bijgevoegd)).

Reactie GS

86.2 De provinciale besluitvorming, zoals met de Agenda van Brabant en de instelling van een Spaar- en Investeringsfonds voor wegenprojecten (N279, noordoostcorridor, N69) komt voort uit een integrale visie op de toekomst van Brabant. Mocht uw punt zijn, en wij nemen dat zo aan, dat dat niet duidelijk tot uitdrukking komen in de stukken, dan zullen wij dat in de stukken nader tot uitdrukking te brengen.

86.3 De inspreker stelt een nadere verdieping op prijs op het gebied van verschillende alternatieven/inrichtingsvarianten, de wijze waarop de omgeving betrokken wordt (mogelijkheden om te komen tot een bredere gebiedsontwikkeling) en de wijze waarop een integrale weging van de verschillende belangen zoals leefbaarheid, ecologie, ruimte, bereikbaarheid en dergelijke plaatsvindt.

Reactie GS

86.3 Wij hebben u inmiddels een toelichting gegeven op 3 mei 2012.

86.4 De inspreker verzoekt om een (ambtelijke) toelichting in de plenaire vergadering van 3 mei 2012 te geven. Waarop de inspreker tot een (ongevraagd) advies aan uw collega en aan Provinciale Staten van Noord-Brabant kunnen besluiten.

Reactie GS

86.4 Wij hebben aan uw verzoek voldaan.

3.7 88 – gemeente Veghel

88.1 De inspreker is van mening dat het gelijkvloers houden van de aansluitingen A50-N279, A2- N279 en N279-De Brand niet bijdraagt aan de doelstelling om het vestigings- en leefklimaat te handhaven of te verbeteren en te komen met een efficiënt en toekomstbestendig verkeer- en vervoersysteem.

Reactie GS

88.1 Zoals inspreker bekend is, behoort een ongelijkvloerse aanleg van de genoemde aansluitingen momenteel niet tot de financiële mogelijkheden. Hierover hebben wij intensief overleg gevoerd met het Rijk. Wij hebben daarom gekozen voor deze oplossing die de mogelijkheden naar de toekomst openlaat om deze aansluitingen later alsnog aan te passen. Uit de onderzoeken is gebleken dat de capaciteitsvergroting die we met het voorkeursalternatief wel realiseren voor langere tijd een oplossing biedt voor de verkeersproblemen op de N279 Noord.

88.2 De inspreker geeft aan een voorkeur te hebben om een gedeelte van de N279 ter hoogte van de kern Veghel samen met N279 Noord op te pakken door het plangebied uit te breiden met de N279 in de kern Veghel (inspraakreactie op de startnotitie). Dit verzoek is door de provincie niet gehonoreerd. Dit betreurt de inspreker.

Reactie GS

88.2 Wij nemen kennis van het standpunt van de inspreker. Het traject waar inspreker op doelt wordt in het kader van een ander project, te weten de noordoostcorridor, bekeken. Ook daar is inspreker bij betrokken.

88.3 De inspreker geeft aan dat het gedeelte van de N279 in de kern Veghel nu in het project Noordoostcorridor zit. Voor de inspreker zijn beide projecten onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De inspreker geeft aan indien het niet lukt om de toekomstvastе oplossing voor de A50-N279 op korte termijn te realiseren de inspreker een verzoek indient om deze aansluiting mee te nemen in het project Noordoostcorridor en deze met prioriteit uit te voeren.

Reactie GS

88.3 In de plannen is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel. Tevens zal in de planontwikkeling voor de noordoostcorridor rekening worden gehouden met het noordelijk deel. Alle plannen aan elkaar koppelen biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle planprocessen) en tot extra kosten.

A50

88.4 De inspreker geeft aan dat in het concept MER opgenomen is dat op de A50 tussen Uden-Noord en Eerde zorg bestaat over de verkeersafwikkeling (samenvatting en bladzijden 50 en 85). Opwaardering van de N279 Noord zorgt voor extra verkeer op de A50 tussen Uden en Veghel. Verbreding van de N279 zorgt ook voor een nieuw knelpunt bij de toerit van de N279 op de westbaan richting Eindhoven in de ochtendspits en op de oostbaan richting Uden in de avondspits.

De inspreker verzoekt om samen met het Rijk op zoek te gaan naar een oplossing voor deze problemen en deze eventueel mee te nemen in het project Noordoostcorridor.

Reactie GS

88.4 We hebben bij onze algemene standpunten aangaande de inspraak, het vooroverleg en raadplegen der gemeenteraden aangegeven hoe wij hier in staan. (Zie paragraaf 1.3)

Robuustheid en veiligheid aansluiting A50-N279

88.5 De inspreker heeft twijfels over de robuustheid van de aansluiting A50-N279 tot 2026. Inspreker schrijft dat deze twijfels worden bevestigd door Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant. In hun brief aan het College van Veghel geven zij aan dat in 2020 de restcapaciteit op de kruisingen van de A50 met de N279 beperkt is en dat de kruisingen te maken hebben met hoge verzadigingsgraden. Zij concluderen dat er geen sprake lijkt te zijn van een robuuste oplossing tot 2025.

Reactie GS

88.5 Deze aandachtspunten zijn bij ons bekend en er dan ook is regelmatig overleg gevoerd met het Rijk over de aansluitingen op de Rijkswegen. De provincie heeft echter geen zeggenschap over de Rijkswegen. We hebben naar de beste oplossing gezocht die binnen onze mogelijkheden ligt. Dat heeft ertoe geleid dat we de kruisingen met extra opstelstroken ruimer dimensioneren. We hebben onderzocht wat dat oplevert en op basis van de cijfers zijn wij van oordeel dat daarmee voor de komende jaren een goede oplossing voorhanden is. Daarbij blijft het later aanpakken van deze aansluitingen mogelijk.

88.6 De inspreker vraagt zich af of bij de berekeningen of bij het faseringsalternatief rekening is gehouden met de maatregelen die in 2008 zijn uitgevoerd (zie Verkeersstudie bij het concept MER bladzijde 9,16, figuur 4.5 en bladzijde 59).

Reactie GS

88.6 In algemene zin is bij de uitwerking van het alternatief 100 MIN uitgegaan van de situatie zoals die nu is, aangevuld met harde ruimtelijke en infrastructurele plannen.

88.7 De inspreker maakt zich zorgen over de doorstroming van het verkeer uit Veghel richting Uden en richting Eindhoven. In de huidige situatie zit op de aansluiting A50 West een aparte rechtsaffer richting Uden. In het plan wordt deze rechtsaffer gecombineerd met rechtdoorgaand verkeer richting Den Bosch.

Reactie GS

88.7 De huidige en de nieuwe situatie zijn doorerekend met kruispuntmodellering Cocon en met het dynamische verkeersmodel in Vissim. Daaruit blijkt dat het combineren van de rechtsafstrook met rechtdoorgaand verkeer niet voor problemen zorgt.

88.8 De inspreker maakt zich zorgen over de doorstroming van het verkeer afkomstig van de A50 (uit richting Eindhoven) dat zich verplaatst richting Veghel. In de huidige situatie zitten hier 2 opstelvakken voor linksafslaand verkeer. In het nieuwe plan wordt 1 linksaffer richting Veghel omgezet in een rechtsaffer richting Den Bosch. In de verkeersstudie (notulen N279 Faseringsmogelijkheden aanleg aansluitingen A2 en A50) is opgenomen dat het ombouwen van de aparte rechtsaffer naar een gecombineerde rechtdoor/rechtsaffer op de N279 aansluiting A50-oost waarschijnlijk ten koste gaat van de bestaande groene golf. De inspreker wil inzicht in de gevolgen voor de doorstroming op de N279 in de kern Veghel als de groene golf niet gehandhaafd kan worden.

Reactie GS

88.8 Wij zullen dit in overleg met de gemeente bezien.

88.9 De inspreker heeft twijfels over de verkeersveiligheid omtrent de aansluiting A50-N279. De inspreker is van mening de gelijkvloerse aansluiting niet past in het verwachtingspatroon van de weggebruikers.

Reactie GS

88.9 De snelheid nabij de aansluiting A2, De Brand en A50 is 80 km/u. Wij maken bovendien gebruik van landelijke ontwerprichtlijnen voor de weg. Wij menen dat hiermee een verkeersveilige oplossing wordt toegepast.

88.10 De inspreker maakt zich zorgen (op basis van het MER) over de toename van het verkeer op de N279 in de kern Veghel met ca 30%. In het MER staat hierover het volgende:

“De l/C-verhouding op de N279 tussen de A50 en de NCB-laan is groter dan 1,0 in het 100 min alternatief. Door dit vraagstuk pas mee te nemen in het project Noordoost Corridor (samenvatting, bladzijden 83, 88, 99), zal het verkeer vast komen te staan bij Veghel. De tijd tussen het aanpassen van de N279 Noord en de N279 in de kern Veghel in het project Noordoost Corridor dient beperkt te zijn.”

Hierdoor komt de verkeersafwikkeling en daarmee de leefbaarheid in Veghel onder druk te staan.

De inspreker dient bij deze het verzoek in om de oplossing van dit vraagstuk de hoogste prioriteit te geven binnen het project Noordoostcorridor.

Reactie GS

88.10 Wij merken hierover op dat gemeente en provincie hierover reeds overleg voeren. .

88.11 De inspreker wenst meer inzicht, in de precieze gevolgen van het plan voor de N279 Noord voor het verkeer op de kruispunten van de N279 in de kern Veghel en de gevolgen van het capaciteitsprobleem op de N279 voor het verkeer op het onderliggende wegennet in Veghel, te krijgen. De inspreker is van mening dat op basis van de globale inzichten in het concept MER er aanvullende korte termijn maatregelen moeten worden getroffen op de kruispunten van de N279 in de kern Veghel

Reactie GS

88.11 Wij hebben uitvoerig onderzoek gedaan naar de effecten in de grote kernen ('s-Hertogenbosch en Veghel), op de A2 en A50. Deze zijn onderdeel van het studiegebied in het MER. Wij zijn van mening dat in het MER en bijbehorende bijlagen de precieze gevolgen zijn weergegeven. Over deze aspecten wordt reeds overleg gevoerd.

Verkeer onderliggende wegennet in Veghel

88.12 De inspreker heeft grote twijfels over de betrouwbaarheid van het verkeersmodel voor het onderliggende wegennet in Veghel.

In het verkeersmodel gaat men uit van een daling van het aantal motorvoertuigen op de Middengaal. Hiervan zal in de ogen van de inspreker echter geen sprake zijn. Gezien de problemen op de N279 in de kern Veghel (I/C -verhouding $> 1,0$) is een daling van het verkeer op de route Middegaal niet te verwachten; sterker nog, de inspreker voorziet een toename. De inspreker geeft aan een aanvullende studie uit te voeren naar de intensiteiten op het onderliggende wegennet voor de alternatieve routes van de N279 in de kern Veghel voor de referentievariant 2025 en het 100 min alternatief.

Reactie GS

88.12 Uit het verkeersmodel blijkt dat de doorstroming op het N279-traject tussen Heeswijk-Dinther en de NCB-laan verbetert, ten opzichte van de autonome situatie. Daarom daalt het sluipverkeer op de Middengaal.

Fietsroute Veghel - Den Bosch

88.13 De inspreker wenst de aanleg van een rechtstreekse verbinding aan de westzijde van de Zuid-Willemsvaart en dat deze fietsroute wordt mee genomen in het Provinciaal Inpassingsplan N279 Noord.

Reactie GS

88.13 De provincie bekijkt samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Veghel de mogelijkheid van een fietspad aan de westzijde van de Zuid-Willemsvaart. Hierover zullen afzonderlijke besluiten worden genomen en afspraken worden gemaakt.

Akoestisch onderzoek

88.14 De inspreker is van mening dat in het akoestisch onderzoek (bijlage 3 voorontwerp PIP) maar een deel van de N279 in de gemeente Veghel is betrokken. De verkeersintensiteit op de N279 in de kern Veghel neemt met ca 30% toe en op de N279 ten zuiden van Veghel met 12% ten opzichte van de referentievariant 2025.

De inspreker heeft de wens om de N279 ter plaatse van de kernen Veghel, Keldonk en Boerdonk in het akoestisch onderzoek mee te nemen.

Reactie GS

88.14 Het akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden binnen de geluidszone van de te wijzigen N279. Buiten dit onderzoeksgebied is gekeken naar de geluidseffecten van de te wijzigen N279 op de aansluitende infrastructuur. In het akoestisch onderzoek is in beeld gebracht wat de toename is ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de autonome situatie. Voor de N279 ten zuidoosten van de A50 is deze toename per abuis niet duidelijk in beeld gebracht. Dit wordt alsnog verwerkt in het akoestisch onderzoek. Echter, de toename ten opzichte van de autonome situatie blijft onder de 1,5 dB, waardoor een uitgebreider onderzoek in de buurt van Veghel niet van toepassing is.

88.15 De inspreker geeft aan; als de intensiteit op de route Gasthuisstraat, Wilgenstraat, Middegaal ook toeneemt als gevolg van de opwaardering van de N279 Noord, het ook wenselijk is om hier een akoestisch onderzoek uit te voeren.

Reactie GS

88.15 Een uitgebreid akoestisch onderzoek vindt op deze locaties niet plaats, aangezien de toename (toekomst met plan ten opzichte van toekomst autonoom) niet boven de 1,5 dB ligt. Alleen dan wordt er een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Beneden de 1,5 dB wordt ervan uitgegaan dat er geen sprake is van toename in hinder.

88.16 De inspreker geeft aan graag inzicht te willen hebben in de akoestische gevolgen van het plan voor de inwoners van Veghel.

Reactie GS

88.16 In het akoestisch onderzoek worden nog aanvullend de toenames van de N279 ten zuidoosten van de A50 in beeld gebracht. Uit de berekeningen is gebleken dat de toename ten opzichte van de autonome situatie onder de 1,5 dB blijft, waardoor een uitgebreider onderzoek in de buurt van Veghel niet vereist is.

88.17 De inspreker is van mening dat, indien akoestische maatregelen nodig zijn, deze getroffen moeten worden in het kader van het project N279 Noord.

Reactie GS

88.17 In de beantwoording van de vorige opmerkingen hebben we al aangegeven dat de toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling onder de 1,5 dB blijft en dat derhalve geen wettelijke verplichting tot het nemen van maatregelen geldt.

Compensatie natuurwaarden

88.18 De inspreker wenst de realisatie, van een groot deel van de natuurcompensatie, te realiseren in de omgeving waar de aantasting plaatsvindt.

Reactie GS

88.18 De natuurcompensatie wordt in nader overleg met de betrokken gemeenten, het Waterschap en Rijkswaterstaat nader uitgewerkt. Het realiseren van de compensatie in de omgeving waar de aantasting plaats vindt is een van de doelen. We moeten echter ook rekening houden met de regelgeving hierover. We moeten bijv. ook kijken naar de natuurbeheerstypen die gecompenseerd moeten worden. Dat kan niet altijd overal. De uitwerking van de natuurcompensatie wordt vastgelegd in een compensatieplan. Bij de tervisielegging van het ontwerp-PIP kunt u kennisnemen van de verdere uitwerking.

88.19 De inspreker is van mening dat bij de vaststelling van het PIP in het compensatieplan vaststaat waar en hoe de natuurwaarden worden gecompenseerd.

Reactie GS

88.19 Dat is juist en ook zeker ons streven.

3.8 90 – Gemeente Sint-Michelsgestel

90.1 De inspreker is van mening dat de 100 MIN variant op termijn onvoldoende robuust is.

Reactie GS

90.1 Inspreker heeft gelijk dat bij een verdere toekomstige toename van verkeer grootschaliger aanpassingen aan de kruisingen bij de A2, de Brand en de A50 nodig zijn om knelpunten te voorkomen. Uit de onderzoeken blijkt dat de nu voorgestelde oplossing voor goed kan functioneren. Door een goede monitoring van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer bewaken wij samen met het Rijk of en op welke termijn verdere aanpassingen nodig zijn.

90.2 De Inspreker geeft aan ongerust te zijn over het gedeelte van de N279 bestaande uit de aansluiting A2/De Brand en de nieuwe aansluiting van bedrijventerrein De Brand.

De inspreker is van mening dat, als gevolg van de reconstructie, de verkeersafwikkeling negatief wordt beïnvloed.

Reactie GS

90.2 Ook hier zullen aanpassingen plaatsvinden in de vorm van extra rij- en opstelstroken die zorgen voor een verbetering van de verkeersafwikkeling. De bestaande kruisingen kunnen daardoor meer verkeer afwikkelen. Op termijn kan de nieuwe aansluiting van De Brand, dat besluitvorming van de gemeente 's-Hertogenbosch betreft, er voor zorgen dat het verkeer beter wordt gespreid en de piekdruk bij De Eenhoorn afneemt.

90.3 De inspreker is van mening dat het grootste deel van het sluipverkeer op de parallelroute (Berlicum/Middelrode) blijft.

De inspreker geeft aan dat passende maatregelen genomen moeten worden om deze problemen op voorhand op te lossen.

Reactie GS

90.3 Op de Milrooijseweg tussen Berlicum en Middelrode neemt, volgens de modelberekeningen, het verkeer in alternatief 100 MIN met 26% af, ten opzichte van de referentiesituatie. Zie tabel 6.10 in MER. Wij zien daarom geen aanleiding tot het nemen van passende maatregelen.

90.4 De inspreker is van mening dat de noodzakelijke natuurcompensatie in de gemeente Sint-Michelsgestel plaats vindt.

Reactie GS

90.4 De uitwerking van de natuurcompensatie vindt plaats in overleg met onze gebiedspartners, waaronder het Waterschap en de betrokken gemeenten. Met hen willen we afspraken maken over de plaatsen waar de compensatie zal plaatsvinden. Hierbij moeten we echter ook aan wettelijke eisen voldoen. Deze uitwerking vindt momenteel plaats. Nadere informatie verwachten wij bij het ontwerp-PIP te kunnen geven.

90.5 De inspreker is van mening, omdat historisch gezien het beekdal van de Aa aan beide zijde van de Zuid-Willemsvaart is gelegen, dit (cultuur) historische en landschappelijke gegeven bij de inpassing te betrekken.

Reactie GS

90.5 De ontwerp- en inpassingsruimte vallen in principe binnen de plangrenzen van het PIP. Dit houdt in dat de landschappelijke inpassing van de N279 niet meer kan omvatten dan de inrichting van de bermen aan weerszijde en in het midden van de weg en de op- en afritten. Echter door de landschappelijke inpassing te combineren met de opgave voor natuurcompensatie kunnen er ook op grotere afstand van het tracé structuren worden hersteld of nieuw worden aangelegd. Daar maken we ook gebruik van bij de uitwerking van de natuurcompensatieopgave. Daarbij wordt ook gekeken naar het deel van het oude aa-dal dat zich ten westen van de Zuid-Willemsvaart bevindt.

Daarnaast bestaat de voorkeur, ten behoeve van de landschappelijke inpassing, om de natuurcompensatie zo veel als mogelijk in het aangelegen gebied plaats te laten vinden. Hier wordt gezocht naar een combinatie van natuurcompensatie en de realisatie van het dynamisch beekdal.

90.6 De inspreker is van mening dat in het BKP te weinig aandacht wordt geschonken aan het gegeven dat het beekdal van de Aa aan beide zijde van de Zuid-Willemsvaart is gelegen.

Reactie GS

90.6 In het BKP paragraaf 5.3, beekdallandschap, worden de kenmerken van het beekdallandschap beschreven en de ligging t.o.v. de Zuid-Willemsvaart onderschreven. Verder verwijzen we naar ons antwoord bij 90.5

90.7 De inspreker geeft aan om de omgeving van de Hooidonksedijk (en daarmee dit gedeelte van het beekdal van de oorspronkelijke Aa) als zoekgebied voor natuurcompensatie in het BKP te plaatsen.

Reactie GS

90.7 Bij de uitwerking van de natuurcompensatieopgave wordt dit meegenomen.

90.8 De inspreker geeft aan dat in de omgeving van de Hooidonksedijk voldoende eigendommen van provincie, Rijkswaterstaat en gemeente beschikbaar zijn om een groot gedeelte van de (noodzakelijke) natuurcompensatie te realiseren.

Reactie GS

90.8 Bij de uitwerking van de natuurcompensatieopgave wordt dit meegenomen. De mogelijkheden zullen worden verkend en nader met u worden besproken. Hiertoe zijn werksessies belegd die erop gericht zijn te komen tot een concreet natuurcompensatieplan. De resultaten daarvan zullen bij het Ontwerp-PIP ter visie worden gelegd.

90.9 De inspreker is van mening dat een extra inspanning in de gemeente Sint-Michelsgestel meer dan gewenst is gezien het feit dat de reconstructie van de N279 de gemeente

Sint-Michelsgestel het meest treft op het gebied van aantasting van het landschap en natuurwaarden.

Reactie GS

90.9 Wij zullen deze mening bij de afwegingen betrekken. Verder wordt inspreker in het kader van de uitwerking van de natuurcompensatieopgave de gelegenheid geboden met voorstellen te komen.

90.10 De inspreker is van mening, gezien de vele ecologische belangen rondom de N279, de Zuid-Willemsvaart en de Aa, in het kader van de verbreding van de N279 tot samenwerking te komen met het waterschap, Rijkswaterstaat en de gemeente Sint-Michelsgestel om de diverse projecten en indicatieven tot een verantwoord ecologisch geheel te maken.

Reactie GS

90.10 Wij hebben opdracht gegeven de natuurcompensatieopgave in gezamenlijkheid met betrokken partijen op te pakken en uit te werken. We doen dat wel binnen de wettelijke kaders en richtlijnen die daarvoor gelden. Zo is uit het ecologisch onderzoek gebleken dat de verbreding van de N279 Noord niet leidt tot het doorsnijden van ecologische verbindingen omdat reeds sprake is van een aanwezige barrière (kanaal en weg). Het compenseren van dergelijke ecologische verbindingen is daarom niet aan de orde binnen de kaders van dit project. Het herstel van ecologische verbindingen die door ingrepen in het verleden verloren zijn gegaan, zouden een nieuw te formuleren ambitie vormen.

90.11 De inspreker geeft aan ongerust te zijn over de milieugevolgen van de reconstructie. Dit ondanks dat de gereconstrueerde N279 moet voldoen aan de Wet Geluidshinder.

Reactie GS

90.11 De Wet geluidhinder is er ter bescherming van de omwonenden c.q. geluidgevoelige objecten in de omgeving. De kaders die daarin worden gesteld zorgen ervoor dat de geluidsbelasting beperkt kan toenemen zonder reducerende maatregelen te treffen. Wij zullen ons houden aan die wet en dat zou de ongerustheid bij inspreker moeten wegnemen.

90.12 De inspreker vraagt zich af in hoeverre de bestaande weg de geluidsnormen van de wet overschrijdt als ware het een nieuwe aangelegde weg.

Met andere woorden: als we de huidige (2012) N279 (2X1 rijstroken, 80 km/h en geen geluidswerende voorzieningen) als referentiekader nemen, wat zijn de geluidsgevolgen voor de omwonenden in 2026?

De inspreker wenst dat deze cijfers in beeld worden gebracht.

Reactie GS

90.12 Wij menen te begrijpen dat de inspreker vraagt naar de geluidsgevolgen van de situatie die in het MER (zie 3.2.1 in het MER) de autonome ontwikkeling of referentiesituatie wordt genoemd. In figuur 6.49 van het concept-MER zijn hiervan de geluidcontouren terug te vinden. In tabel 6-61 is hiervan het ruimtesbeslag terug te vinden. In tabel 6-60 is het aantal

geluidbelaste woningen terug te vinden in huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling. Ons inziens zijn de cijfers reeds in beeld gebracht.

Wij merken verder op dat in de Wet geluidhinder voor nieuwe situaties (aanleg nieuwe weg of nieuwbouw langs bestaande weg) en reconstructie van wegen (zoals de N279) verschillende toetsingskaders gelden. Voor een reconstructie-situatie kan niet opeens een ander toetsingskader worden toegepast. Voor beide situaties (nieuwe en te wijzigen) is het doel van de wet zo min mogelijk geluidhinder bij geluidgevoelige bestemmingen (en dus bij bewoners) te veroorzaken.

90.13 De inspreker betreurt dat er geen Gezondheidseffectscreening (GES) heeft plaatsgevonden. Een GES geeft inzicht in het aantal adressen waarvoor (negatieve en positieve) gezondheidseffecten optreden. Een MER onderzoekt enkel of de wettelijke milieunormen worden overschreden.

De inspreker geeft aan als nog een GES uit te voeren. Tenminste op onderdelen geluid, en luchtkwaliteit.

Reactie GS

90.13 bij het bepalen van de richtlijnen voor het MER is uitvoering nagedacht over het aspect gezondheid. De commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies voor de richtlijnen een passage aangewijd. De commissie concludeerde op basis van locatiespecifieke informatie aangaande mogelijke gezondheidseffecten dat er naar verwachting in het gebied weinig mensen zijn die blootgesteld worden aan luchtverontreiniging, geluid- dan wel geurhinder. Hierdoor is volgens de commissie het kwantificeren van gezondheidseffecten weinig zinvol.

90.14 De inspreker geeft aan bezorgd te zijn over het aandeel vrachtverkeer dat in de praktijk substantieel groter wordt dan het verkeersmodel uitwijst. Onder anderen door toename in bovenregionaal verkeer.

De inspreker geeft aan deze ontwikkeling eens in de 5 jaar te monitoren en hierop, zo nodig, de geluidswerende voorzieningen aan te passen.

Reactie GS

90.14 Het aandeel vrachtverkeer is vlak voor het openbaar maken van het concept MER nog een keer gecontroleerd en aangepast. Wij hebben daarom geen reden aan te nemen dat het aandeel vrachtverkeer in de praktijk substantieel zal afwijken van wat in het verkeersmodel is gehanteerd. We houden als provincie regelmatig verkeerstellingen om de feitelijke ontwikkeling te volgen. Het aanpassen van geluidswerende voorzieningen doen we wanneer de wet dat vereist.

90.15 De inspreker geeft aan dat er mogelijkheden zijn om de natuurcompenserende maatregelen aan te wenden voor geluidswering aan beide zijden van de N279 en de Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS

90.15 Aan natuurcompensatie worden wettelijke eisen gesteld. Daaraan zullen we moeten voldoen. We nemen insprekers opmerking mee bij de uitwerking van de natuurcompensatieopgave. Inspreker wordt hierbij ook betrokken en in de gelegenheid gesteld voorstellen te doen.

90.16 De inspreker is van mening dat de landschappelijke beleving vanuit de dorpen belangrijker is dan de beleving voor de automobilist op de N279.

Reactie GS

90.16 De landschappelijke beleving vanuit de omwonenden, de beleving vanaf de weg op de omgeving en de beleving van de weg zelf gelden alle drie als belangrijke belevingslijnen. Vanuit iedere belevingslijn zijn, aansluitend op de wensen vanuit deze belevingslijn, verschillende inpassingmaatregelen voorgesteld. Voor de landschappelijke beleving vanuit de dorpen is er gekozen om het landschap, gelegen tussen de dorpskernen en de N279, verder te verdichten d.m.v. de aanplant of herstel van bomenrijen langs wegen en perceelsgrenzen. Daarnaast wordt het gehele tracé aan de noordzijde voorzien van een haag met een hoogte van 1 meter. Het verdichte landschap maskeert de N279 op grotere afstand. De haag ontnemt, voor een groot deel, het zicht op de auto's en de verkeerskundige objecten zoals de geleiderails vanaf de ventweg.

90.17 De inspreker is van mening dat de volledige landschappelijke inpassing van de kunstwerken en geluidswerende voorzieningen van het grootste belang zijn zowel nabij de rijbanen als in het landschap er om heen.

Reactie GS

90.17 Het inrichtingsplan heeft als uitgangspunt de omvang van de kunstwerken tot een minimum te beperken waardoor, door het versterken van de omliggende landschapsstructuur, de kunstwerken zo min mogelijk in het ook springen. De geluidswerende voorzieningen (par. 8.9 BKP) worden, bij voorkeur, voorzien van inheemse begroeiing aan beide zijde. Hierdoor worden ze opgenomen in het landschap.

90.18 De inspreker vraagt, gezien de problematiek rond de geluidssituatie en de landschappelijke beleving van de omgeving, delen van het traject verlaagd aan te leggen.

Reactie GS

90.18 De provincie heeft het signaal om een mogelijk lagere ligging van het tracé te onderzoeken gehonoreerd. In de komende tijd wordt een onderzoek opgestart waar een ligging op maaiveld of verdiepte ligging zinvol kan zijn en tot de mogelijkheden behoort. Ook zullen de positieve en negatieve effecten daarvan inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek wordt uiteindelijk de beslissing genomen of er delen van het traject in aanmerking komen voor een lagere ligging. Bij het ontwerp-PIP zullen de resultaten daarvan kenbaar worden gemaakt.

90.19 De inspreker is van mening dat de aansluiting, van de nieuwe fietsbrug over de N279 en Zuid-Willemsvaart aansluitend op het onderhouds-/fietspad, niet voldoende is.

De inspreker vraagt om de fietsbrug ook aan te laten sluiten richting Schijndel en het hellingspercentage te optimaliseren voor fietsverkeer.

Reactie GS

90.19 Dit betreft de situatie bij de aansluiting van de Runweg. We hebben naar aanleiding van inspraakreactie besloten deze aansluiting, inclusief de fietsroute opnieuw in beschouwing te nemen en te onderzoeken of een lagere ligging en betere inpassing mogelijk is. Daarbij wordt ook de nieuwe fietsbrug betrokken. De hoogte hiervan wordt echter bepaald door de vereiste vrije doorvaarthoogte van de Zuid-Willemsvaart. Kortom, wij zullen hier nader aandacht aan besteden.

90.20 De inspreker is van mening dat door het ontbreken van een doorgaande parallelle route (parallelweg) het doorgaande zware landbouwverkeer gedwongen wordt door de bebouwde kommen van Berlicum-Middelrode en Den Dungen te rijden.

De inspreker is van mening dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid dit zeer ongewenst is.

Reactie GS

90.20 Wij zijn het hiermee eens. De provincie gaat de gevolgen van het ontwerp voor de routes van landbouwverkeer nog nader te analyseren. Zonodig wordt het ontwerp PIP hierop aangepast

90.21 De inspreker is van mening dat het noodzakelijk is het landbouwverkeer en het fietsverkeer van elkaar te blijven scheiden.

Reactie GS

90.21 De parallelweg wordt ingericht als een erftoegangsweg. Deze inrichting is zodanig dat alle verkeersdeelnemers (langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer) zonder rijrichtingscheiding en zonder fietspaden veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken.

90.22 De inspreker is van mening dat door de korte afstand tot de autoweg het fietsverkeer ongewenste hinder ondervindt wat betreft geluid, luchtkwaliteit en licht.

Reactie GS

90.22 De geluidsbelasting is op de parallelweg inderdaad groter dan op grotere afstand van de weg. De luchtkwaliteit is onderzocht en er treden geen overschrijdingen op van de wettelijk vastgestelde grenswaarden. Door over een groot deel van het traject een haag te plaatsen, wordt de lichthinder van het verkeer beperkt. Het akoestisch onderzoek is getoetst aan de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder gaat uit van geluidsgevoelige objecten en bepaalt grenswaarden op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Bij de N279 is de toename in geluidsbelasting door de wijziging van de weg zoveel mogelijk gereduceerd door het toepassen van een stiller wegdek en op sommige plaatsen aanvullende schermen. Ook langs fietsende fietsers hebben hier profijt van.

90.23 De inspreker is van mening dat de aansluitende fietsverbindingen rond de N279 en de Milrooijse brug naar alle richtingen moeten worden geoptimaliseerd.

Reactie GS

90.23 De bestaande fietsverbindingen blijven intact en worden uitgebreid met de nieuwe fietsbrug ter hoogte van Berlicum. Wij onderzoeken, via de stuurgroep, de haalbaarheid van een fietsverbinding tussen Veghel en Den Bosch aan de overzijde van het kanaal.

90.24 De inspreker is van mening dat bij de nieuwe fietsbrug bij de Runweg grote utilitaire kansen voor het oprapen liggen. Het opnemen van een langzaam-verkeersverbinding richting de Hooidonksedijk betekent een grote meerwaarde. De inspreker is van mening dat deze verbinding past binnen het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP).

Reactie GS

90.24 Wij zullen deze opmerking betrekken in onze afweging.

90.25 De inspreker geeft aan om tijdens de uitvoeringsfase tijdig met alle betrokkenen te communiceren.

De inspreker geeft aan dat plannen van omleidingroutes en/of uitvoeren van verkeersmaatregelen altijd in overleg met de gemeente tot stand dienen te komen.

Reactie GS

90.25 Verkeersmanagement maakt tijdens de uitvoering deel uit van de aanbesteding en de opdracht aan de aannemer. We zullen van de aannemer verlangen dat hij in overleg met de gemeente de omleidingsroutes bepaalt.

3.9 91 - Gemeente Bernheze

Samenvatting opmerkingen

91.1 Inspreker merkt met betrekking tot de effecten op het onderliggende wegennet op dat de uitkomsten tussen de modelberekeningen N279 Noord (van de provincie) en de uitkomsten vanuit het regiomodel (van de gemeente Bernheze) wezenlijk verschillen. Gegeven het verschil in modeluitkomsten is er een extra slag op het verkeersmodel N279 nodig om juister dan wel verfijnder uitspraken te kunnen doen over waar precies, welke effecten in het lokale wegennet verwacht worden. Hierover werd al wel op detailniveau al tussen provincie en gemeente overleg gestart. De uitkomsten daarvan kunnen worden meegenomen in het ontwerp inpasingsplan.

Reactie GS

91.1 Wij zullen naar aanleiding van de resultaten van genoemd overleg nader bepalen hoe hiermee om te gaan. De uitkomsten zullen in het ontwerp-PIP worden meegenomen.

91.2 Inspreker geeft aan dat gegeven de verkeerskundige en financiële insteek Bernheze zich in de uitwerking van het gekozen voorkeursalternatief kan vinden. Ze merkt daarbij op dat de aanpak van de N279 Noord kan niet los gezien worden van nu al geconstateerde

gebreken qua doorstroming op de rijkswegen in onze regio, voor Bernheze de A50 en A59. De N279 Noord aanpak mag zowel qua doel als gewenst effect niet fungeren als (tijdelijke) oplossing voor gebreken die zich op de aangelegen rijkswegen voordoen. Daarnaast blijven in Bernheze en buurgemeenten zorgen bestaan over het goed functioneren van de nu te handhaven ongelijkvloerse aansluitingen op de A50 bij Veghel, ondanks de voorgenomen aanpassingen ervan. Dat mag in geen geval leiden tot filevorming en risico's dat alsnog afwikkeling plaatsvindt via lokale wegen. Vanuit de regiofunctie als provinciale weg zou verkeerskundig bovendien meerwaarde gezocht moeten worden in synchroniteit qua planvorming en uitvoering tussen de N279 Noord en de N279 Zuid. Dat dit tevens inhoudt dat de Minister helderheid schept in wat dat kan of moet betekenen voor het in de toekomst ongelijkvloers aansluiten van de N279 op de A2 en A50 (inclusief het wegnemen van de nu al daar bestaande problemen) is evident.

Reactie GS

91.2 Er is uitvoerig gekeken naar de aansluitingen op de A2 en A50. Feit is dat het hier om Rijkswegen gaat en de dat Rijksoverheid besloten heeft voorlopig geen middelen ter beschikking te stellen voor ongelijkvloerse aansluitingen. Wij hebben daarom deze oplossing gekozen. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat deze oplossingen geruime tijd zullen voldoen. Wij hebben aandacht voor de gestelde zorgpunten.

In de planontwikkeling voor de noordoostcorridor wordt rekening gehouden met het noordelijk deel. In de plannen voor het noordelijk deel is rekening gehouden met de ontwikkeling in het zuidelijk deel en zijn de effecten daarvan nagegaan. Alle plannen procesmatig aan elkaar koppelen is onmogelijk. Projecten hebben planprocedures die niet eenvoudig met elkaar te verbinden zijn. Sterker nog: De complexiteit wordt onhanteerbaar en processen zouden tot stilstand komen. Een inkadering is noodzakelijk om voortgang te kunnen boeken. Reeds in de startnotitie van het MER is de scope van het project bepaald. Het onlosmakelijk verbinden biedt geen meerwaarde en leidt tot vertraging (in alle betreffende planprocessen) en tot extra kosten. Wij achten dat niet verantwoord.

91.3 Inspreker kan zich vinden in het creëren van een tweetal aparte bestemmingen nabij de N279 aansluiting Heeswijk. Deze bestemmingen zijn in het voorontwerp benoemd als “bedrijf” en “horeca” waarbij de provincie denkt aan een tankstation en een horecagelegenheid. Mits goed landschappelijk ingepast en architectonisch verantwoord kunnen deze bestemmingen een meerwaarde geven in het promoten van (producten en/of diensten in) het Aa-dal. Daarom wil de gemeente graag zelfde bevoegdheid om daar qua besluitvorming (mede) invulling aan te geven. In geen geval mag er sprake van zijn dat deze bestemmingen tevens een woon- of verblijfsfunctie kunnen impliceren. In de planregels Lijkt die mogelijkheid ten onrechte niet helemaal uitgesloten.

Reactie GS

91.3 Het is niet de bedoeling dat de genoemde bestemmingen “bedrijf” en “horeca” een woon- of verblijfsfunctie mogelijk maken. Wij zullen de regels hierop controleren.

91.4 Inspreker vraagt GS nadrukkelijker in de planvorming rond de N279 de mogelijkheden van verkeerstransitie (auto-fiets, auto-openbaar vervoer, carpoolen etc) mee te nemen. Een

carpoolplaats wordt bijvoorbeeld noodzakelijk geacht. Deze kan worden geïntegreerd in een van de twee genoemde bestemmingsvlakken of wellicht in een dubbelbestemming. In ieder geval moet dit dan wel plaatsvinden binnen hetzelfde ruimtebeslag als nu is geduid voor genoemde, beide bestemmingen.

Reactie GS

91.4 Een carpoolplaats ter hoogte van de bedrijfsmatige inpassing langs de N279 ter hoogte van de aansluiting Heeswijkseweg/De Steeg wordt momenteel door ons gezien. Dit zal met inspreker afgestemd worden.

91.5 Inspreker constateert dat er in het voorontwerp provinciaal inpassingsplan gerefereerd wordt aan de gemeentelijke Structuurvisie en dat daarbij vooral aansluiting is gezocht bij de toenmalige startnotitie en beleidsmatig er weinig is terug te vinden van gebiedsbeschrijvingen in de definitieve Structuurvisie (ruimtelijk casco).

Reactie GS

91.5 Wij zullen hier bij opstellen van het ontwerp-PIP aandacht aan besteden.

91.6 Inspreker geeft aan dat in het voorliggend voorontwerp bestaande knelpunten langs de huidige N279 qua geluid en luchtkwaliteit worden gesaneerd. Voor zover nog niet gebeurd, betekent dit dat betrokken bewoners snel duidelijkheid over hun toekomst gegeven moet worden. Inspreker spreekt de twijfel uit of deze milieuaspecten afdoende zijn meegenomen voor de in het wegontwerp meegenomen rotondes en toegangswegen naar en bij de ongelijkvloerse kruisingen. Dat vraagt nadere toelichting en/of uitwerking.

Reactie GS

91.6 De direct betrokkenen worden door ons benaderd. We hebben voor hen tijdens de inspraakperiode ook een speciale informatieavond gehouden.

Bij het onderzoek naar de milieueffecten is niet alleen gekeken naar de effecten van de N279 zelf, maar ook de aansluitingen, zie daartoe bijvoorbeeld de geluidcontourkaarten in paragraaf 6.9 van het MER.

91.7 Inspreker heeft nota genomen van het feit dat het Beeldkwaliteitsplan geen formeel juridische status zal krijgen. In dat verband is het zaak om in nog vast te leggen, onderlinge bestuurlijke afspraken, waarvoor de basis nu gelegd kan worden, vast te leggen dat dit Beeldkwaliteitsplan expliciet als vormgevingsrandvoorwaarde wordt meegenomen in het toekomstig vermarkten van de realisatie.

Daarnaast dienen geluidwerende voorzieningen volgens Bernheze om reden van inpassing uitvoering te krijgen in met groen aangeklede wallen in plaats van betonnen of transparante schermen. Voor wat betreft de lokale kenbaarheid van het specifieke en waardevolle Aa-dal met het kasteel Heeswijk als bijzondere parel, werd eerder bij de provincie bepleit om langs de toekomstige N279 Noord duidelijk herkenbare objecten te plaatsen met deze gebiedskenmerken, bijvoorbeeld in de vorm van een kunstwerk. Dit draagt tevens bij aan het uitdragen van de economische potentie van dit bijzonder waardevolle gebied.

Reactie GS

91.7 wij beschouwen het beeldkwaliteitsplan als richtinggevend. Het is echter geen juridisch bindend document zoals een bestemmingsplan c.q. inpassingsplan. Wij zullen in de toelichting van het PIP een koppeling met het beeldkwaliteitsplan aanbrengen waardoor de positie wordt versterkt. Verder wordt ook verbinding gelegd met het natuurcompensatieplan. We zoeken daar naar mogelijkheden om landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteit en natuurcompensatie met elkaar te verbinden en elkaar te laten versterken. Hierop wordt bij de uitwerking bewust gestuurd. Afhankelijk van de situering en de beschikbare ruimte voor geluidvoorzieningen kan een keuze worden gemaakt tussen wallen of schermen.

91.8 Inspreker vraagt om bij de natuurcompensatieopgave ook de mogelijkheid mee te nemen natuur te compenseren in gebieden die in het recente Landschap Ontwikkelingsplan (LOP) van Bernheze benoemd worden.

Verder wordt opgemerkt dat Bernheze bij het bepalen van de omvang van de natuurcompensatie voorstander is van het gebruiken de methodiek zoals vervat in de meest recente richtlijn van Rijkswaterstaat (december 2011). Ook wenst Bernheze nadrukkelijk en actief bij de invulling van de natuurcompensatie te worden betrokken.

Reactie GS

91.8 De uitwerking van de natuurcompensatieopgave hebben wij reeds gezamenlijk ter hand genomen en daar is de gemeente Bernheze net als de andere gemeenten, Rijkswaterstaat en het Waterschap, nadrukkelijk bij betrokken. De richtlijn van Rijkswaterstaat wordt daarbij gebruikt.

91.9 Inspreker vraagt nadrukkelijk om een vervolgstudie naar de mogelijkheden om ingrepen in de ecologische verbindingen te compenseren. Het standpunt dat de provincie tot nu toe inneemt is dat naar dergelijke voorzieningen wordt gekeken maar uitsluitend in de context en financiële kaders van de ingreep die de N279 doet. Mogelijk dat aanvullende kansen ontstaan als dit qua financiering en participatie - denk aan de kanaalverbreding - breder getrokken wordt. Ook eventuele EU subsidiemogelijkheden kunnen daaraan bijdrage.

Reactie GS

91.9 Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat de verbreding van de N279 Noord niet leidt tot het doorsnijden van ecologische verbindingen omdat reeds sprake is van een aanwezige barrière (kanaal en weg). Het compenseren van ecologische verbindingen is daarom niet aan de orde binnen de kaders van dit project. Het herstel van ecologische verbindingen die door ingrepen in het verleden verloren zijn gegaan, zouden een nieuw te formuleren ambitie vormen.

91.10 Inspreker geeft aan dat er nog afspraken moeten worden gemaakt over aanpalende wegen die in de provinciale plannen zijn vervat en worden uitgevoerd maar in de toekomst in eigendom en/of in beheer en onderhoud bij gemeenten zouden kunnen of moeten komen. Onder meer geldt dat voor het zuidelijke deel van de Ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther Zuid dat onderdeel is van het voorontwerp inpassingsplan en door de provincie zal worden aangelegd. Afspraken over eigendom, beheer en onderhoud van zodanige gemeentelijk te categoriseren wegen welke aansluiten op de nieuwe N279 zullen op moment van de ontwerp-

planfase wel duidelijk moeten zijn. In dat verband zal Bernheze in de hierover te maken afspraken ook de inbreng van gemeentelijke gronden te betrekken die voor de natuurcompensatieopgave N279 Noord kunnen worden ingezet.

Reactie GS

91.10 Wij stemmen een en ander graag met u af. Hierover is reeds overleg op gang gebracht.

91.11 Inspreker spreekt de wens uit om zo snel als mogelijk feitelijk gebruik te maken van de ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid en wil nadrukkelijk betrokken worden bij de uitvoeringsvoorbereiding en uitvoering van de N279 werkzaamheden

Inspreker vraagt daarom GS in de verdere voorbereidingen rekening te houden met deze uitdrukkelijke wens van Bernheze. De gemeente Bernheze wil in 2013 — aanvankelijk ook uw startmoment- met de aanleg van de Ontsluitingsweg beginnen en in 2013 substantiële werkzaamheden hebben uitgevoerd. Dat betekent een afronding in 2014, het moment waarop u als provincie wilt beginnen met uitvoering. De realisatiewerkzaamheden aan de N279 Noord impliceren zonder meer onderlinge afstemming met de realisatie van de ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid maar in relatie tot de Ontsluitingsweg vraagt dit in dat verband bijzondere aandacht en afstemming.

Reactie GS

91.11 Wij kennen de relaties tussen beide projecten en zullen een en ander in planvorming en uitvoering zo goed mogelijk met inspreker afstemmen.

3.10 Inspreker 53 – Het College van de Gemeente 's-Hertogenbosch

Opmerking vooraf

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch zal nog reageren op concept-MER en voorontwerp-PIP. Echter dit lukte niet binnen de gestelde termijnen. Vooruitlopend op de reactie van de Raad heeft het College daarom met deze brief haar standpunten kenbaar gemaakt.

Samenvatting opmerkingen

53.1 Inspreker is van mening dat de N279 qua capaciteit uitgebreid moet worden en zien hierin het PIP als een eerste stap.

Reactie GS

53.1 Wij delen de opvatting dat verbreding van de weg noodzakelijk is.

53.2 Inspreker is van mening dat in het voorontwerp PIP voorliggende alternatief geen robuuste, duurzame oplossing biedt doordat een inconsistent wegennet ontstaat door het handhaven van de gelijkvloerse aansluitingen op de A2, De Brand en de A50. Daarnaast twijfelt inspreker er aan of de kruispuntaanpassingen ter hoogte van De Brand en de A2 het verkeer tot 2026 kunnen verwerken.

Reactie GS

53.2 Wij hebben een keuze gemaakt tussen twee alternatieven met 100 km/u als maximum snelheid. Deze alternatieven zijn probleemoplossend. De meest gewenste oplossing is nu niet financieel haalbaar doordat het Rijk geen middelen voor de aansluiting op de A2 en A50 ter beschikking stelt. Dit neemt niet weg dat de gekozen oplossing zorgt voor een forse verbetering van de doorstroming.

53.3 Inspreker gaat ervan uit dat na realisatie van de faseringsvariant initiatiefnemer, samen met de landelijke en regionale partners, een eindvariant gaat uitwerken die ook op de middellange termijn (10-15 jaar) een robuuste oplossing biedt voor de geschetste problematiek, rekening houdend met een verbreding van de N279 ten zuiden van Veghel en ervan uitgaande dat het nu opgenomen alternatief geen extra doorstromings- en veiligheidsproblemen oplevert ten opzichte van de huidige situatie.

Reactie GS

53.3 Wij zijn van oordeel dat het 100 km/u alternatief de beste oplossing is. Zoals wij hebben aangegeven en u bekend is, is dat alternatief niet haalbaar omdat zowel het Rijk als de gemeenten geen financiële middelen ter beschikking stellen. Het voorkeursalternatief voldoet voor de middellange termijn en wellicht langer. Monitoring van de verkeersontwikkeling is voor alle wegen gewenst en ook hier. Wij blijven attent op alle relevante feiten en omstandigheden en de kansen die zich daarbij voordoen zoals de door de BZW voorgestelde samenwerking met het bedrijfsleven.

53.4 Inspreker verzoekt initiatiefnemer samen met het Rijk op zoek te gaan naar een duurzame aansluiting van de N279 op de A2, waarbij de doorstroming op zowel de A2, de N279 als het gemeentelijk wegennet gewaarborgd is.

Reactie GS

53.4 Naast onze voorgaande reactie onder 53.2 merken wij op dat wij met alle betrokken partijen voor nu en in de toekomst de best mogelijke oplossing nastreven.

53.5 Inspreker is van mening dat de begrenzing van het voorontwerp PIP, gebaseerd op de begrenzing van het Tracébesluit voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, bij de aansluiting van de Beusingsedijk en de Dungensebrug, ruimer is opgenomen dan strikt noodzakelijk ten behoeve van het provinciaal belang. Inspreker stelt voor de begrenzing van het PIP voor dit gebied, conform het provinciaal belang, te beperken tot de toekomstig benodigde ruimte voor de N279 inclusief de bijbehorende op- en afritten (zie bijlage bij inspraakreactie). Op bijgevoegd kaartje hebben wij dit voorstel verbeeld.

Reactie GS

53.5 Wij zullen dit overeenkomstig aanpassen.

53.6 Inspreker verzoekt initiatiefnemer om samen een standpunt te bepalen over het te maken kunstwerk in de Beusingsedijk. Dit kunstwerk dient in het kader van de Omlegging van de Zuid-Willemsvaart gedimensioneerd te worden op de noodzakelijke verkeersruimte die nodig

is om de op- en afritten van de N279 goed te laten functioneren, rekening houden met de komst van De Brand II.

Reactie GS

53.6 Wij zijn van oordeel dat de gemeente en het Rijk hier overeenstemming in dienen te bereiken gegeven het voorliggende Tracébesluit. Wij hebben begrepen dat partijen hierover in overleg zijn. Voor de provincie is van belang dat de oplossing een goede verkeersafwikkeling mogelijk maakt voor zowel de gemeentelijke als de provinciale weg. Wij zijn graag bereid deel te nemen aan een overleg ter zake.

53.7 Inspreker geeft aan dat de benodigde kruispuntaanpassingen ter hoogte van de Brand lopen over Bosch grondgebied. Dit heeft tot gevolg dat er met name aan de noordzijde van de N279 op het bedrijventerrein zelf een nog nader te bepalen deelkavel verdwijnt wat gevolgen heeft voor de twee geplande prominente kantoorachtige locaties van 7 lagen hoog. De kavels hebben een FSI (floor space index) van minimaal 1 tot maximaal 1,3 en een prijs van €400 per m² bruto vloer oppervlak.

Reactie GS

53.7 Wij hebben dat beeld niet temeer daar de maatregelen vooraf uitvoerig zijn besproken. De provincie treedt hierover graag in overleg met inspreker.

53.8 Inspreker geeft aan dat het onduidelijk is wat er precies gaat gebeuren met de (kwel)sloot aan de zuidzijde van bedrijventerrein de Brand. In figuur 1.1. van de waterparagraaf wordt deze (kwel)sloot als “handhaven” aangeduid, waarbij deze watergang richting het zuiden wordt verlegd. Daarnaast wordt op deze figuur opgemerkt dat het watersysteem van bedrijventerrein de Brand in samenhang met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt beschouwd. Inspreker verzoekt initiatiefnemer aan te geven wat de resultaten van deze beschouwing zijn.

Reactie GS

53.8 De bestaande watergang langs de Brand blijft zoveel mogelijk gehandhaafd. Omdat de weg aan de noordkant verbreed wordt zal de watergang mogelijk iets zuidelijker komen te liggen. Het verloren gaande oppervlak water zal worden gecompenseerd in het kader van de verbreding van de N279. Wij stellen voor dit in overleg met inspreker verder vorm te geven.

53.9 Inspreker geeft aan dat inspraakreactie op hoofdlijnen is en onder voorbehoud van het door de gemeenteraad nog in te nemen standpunten. Inspreker houdt zich derhalve het recht voor om naar aanleiding van de discussie in de gemeenteraad deze reactie te wijzigen en/of aan te vullen, conform de wensen van de gemeenteraad.

Reactie GS

53.9 Wij nemen hier kennis van.

