

Nota van zienswijzen N279 Noord

Zienswijzen op het MER en ontwerp PIP

Documenttitel	Nota van zienswijzen N279 Noord Zienswijzen op het MER en ontwerp PIP
Verkorte documenttitel	Nota van zienswijzen N279 Noord
Status	Concept-rapport
Datum	26 april 2013
Projectnaam	Capaciteitsuitbreiding N279 Noord
Projectnummer	9W0870
Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
Referentie	9W0870.E1/R011/903090/Nijm



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Benadering en eerste reactie op inspraak	1
1.3 Algemene standpunten	1
1.4 Vervolprocedure	6
2 INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN	8
2.1 Dhr. B.J.P. Klaver – Den Dungen	8
2.2 J.L.M. Slippens – Veghel	8
2.3 Dhr. H.M. Smulders – Berlicum	9
2.4 Dhr. A.P.M. Smits – Heeswijk-Dinther	10
2.5 Raadhage Makelaardij namens de heer G.H.M. Wollerich en mevrouw M.A.H. Goes – Heeswijk-Dinther	11
2.6 Dhr. G.P.A. van Dijck – Berlicum	12
2.7 Achmea Rechtsbijstand namens de heer J.H.M. Smits – Heeswijk-Dinther	13
2.8 ZLTO namens de heer Fr.J.N.J. van Wamel – Berlicum	14
2.9 Wbe Aa en Leygraaf – Heeswijk-Dinther	15
2.10 Roozenoord Advies namens de Firma Gebroeders Dijkhoff – Heeswijk-Dinther	16
2.11 Roozenoord Advies namens de Familie L. Dijkhoff – Heeswijk-Dinther	17
2.12 Bedrijvenpark De Brand – 's-Hertogenbosch	17
2.13 Planomar namens W.A.A.L. van Santvoort Beheer BV	18
2.14 Dhr. M.C.F.D. Leenheers - Berlicum	19
2.15 W.R. Davies en S.A.M. Davies – Berlicum	19
2.16 Stichting Kasteel Heeswijk – Heeswijk-Dinther	19
2.17 Stichting Omwonenden N279 – Berlicum	30
2.18 Bewoners Laverdonk Ldk-N279 – Heeswijk-Dinther	32
2.19 Dhr. J.W.M. van Empel – Berlicum	33
2.20 Dhr. J.M. Pennings – Berlicum	33
2.21 Dhr. C.J. van den Akker – Berlicum	33
2.22 Dhr. P.A.W. van Empel - Nieuwaal	33
2.23 Dhr. W.J.A. van Empel – Berlicum	37
2.24 Stichting de Kilsdonkse Molen	37
2.25 Stichting InnovatiePlatform Beekdal de Aa	38
2.26 Dhr. W.A. Steenbakkers – Veghel	40
2.27 Dhr. E. Schel – Den Dungen	41
2.28 De Lorijn Raadgevers o.g. namens mevrouw A.J.A.H.M.J. van Heeswijk, de heer R. van de Water en Learnworks B.V. – Berlicum	42
2.29 Gasunie – Groningen	44
2.30 Fietzersbond – A.H.J. Smid ('s-Hertogenbosch)	44
2.31 Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel	45

2.32	Historische Vereniging Berlicum Middelrode	47
2.33	Raadhage Makelaardij namens de heer J.A.I. Vorstenbosch – Heeswijk-Dinther	48
2.34	Holla advocaten namens de heer F.J.M. Verhagen en mevrouw A.H.J. Verhagen – van Doorn – Berlicum	49
2.35	TEL Veghel	53
2.36	Mevr. E.A. van Halen – Veghel	53
2.37	Stichting N279Tegengeluid – Berlicum	56
2.38	Brabantse Milieufederatie en Brabants Landschap	59
2.39	Dhr. M. van Dinter - Veghel	61
2.40	Dhr. S. Jilesen - Berlicum	61
2.41	Buurtvereniging De Poeldonk – Den Dungen	65
2.42	Heemkundevereniging Op die Dunghen – Den Dungen	67
2.43	Stichting Erfgoed Sint Michielsgestel	67
2.44	DAS namens de heer en mevrouw Van Hasselt - Berlicum	67
2.45	IVN Bernheze	71
2.46	Stichting Brouwberg	73
2.47	Het Groene Hart	74
3	ZIENSWIJZEN OVERHEIDSINSTANTIES	79
3.1	Waterschap Aa en Maas - 1	79
3.2	Waterschap Aa en Maas - 2	79
3.3	Gemeente Bernheze en Gemeente Sint Michielsgestel	80
3.4	Gemeente Bernheze	81
3.5	Gemeente Sint Michielsgestel	83
3.6	Gemeente Veghel	85
3.7	Gemeente 's-Hertogenbosch	87
3.8	Rijkswaterstaat	88
3.9	Provinciale Omgevingscommissie Noord-Brabant	88
4	ZIENSWIJZEN UIT 2 ^E PERIODE TER VISIE LEGGING	90
4.1	ABAB Accountants en Adviseurs namens de heer van Wamel – Berlicum	90
4.2	Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt	92
4.3	H.F. te Velde – Helmond	92
4.4	Stichting Brouwberg, aanvullende zienswijze – Helmond	92
4.5	Stichting Omwonenden N279, aanvullende zienswijze – Berlicum	92
4.6	De heer Blom – Aarle-Rixtel	92
4.7	Blom Consultancy B.V.	92
4.8	Satori Factory	92
4.9	Blom Holding B.V.	92
4.10	Familie van Zutphen - Veghel	93
4.11	Brabantse Milieufederatie, aanvullende zienswijze	95
4.12	Het groene Hart, aanvullende zienswijze	95

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het ontwerp Provinciaal InpassingsPlan (PIP) N279 's-Hertogenbosch – Veghel heeft, met bijhorende bijlagen waaronder het MER, ter inzage gelegen. Eerst van 19 december 2012 tot en met 13 februari 2013, vervolgens nog een keer van 4 maart tot en met 17 april 2013. In deze nota worden de binnengekomen zienswijzen samengevat en van een reactie 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 deze Nota van Zienswijzen 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 ontvangen zienswijzen op het ontwerp PIP zijn voor ons aanleiding om de volgende algemene standpunten kenbaar te maken.

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 (C) met een maximum snelheid van 80 km/u met ongelijkvloerse kruisingen, met de mogelijkheid om in de toekomst de snelheid (en inrichting van de weg) naar 100 km/u aan te passen. Dit is doorgevoerd in het ontwerp PIP. De natuurcompensatie, geluidsmaatregelen e.d. zullen allemaal gebaseerd zijn op alternatief D (100 km/u) zoals dat in het MER is opgenomen.

De inrichting van de weg:

Er blijken misverstanden te bestaan over de inrichting van de weg. Daarom merken wij het volgende op.

De weg wordt ingericht als een weg geschikt voor 80 km/u conform de daarvoor bestaande richtlijnen (en dus niet als 100 km/u weg). Wel wordt rekening gehouden met de optie om de snelheid later alsnog aan te passen naar 100 km/u. Hiervoor zullen na een verkeersbesluit aanpassingen aan de inrichting worden gedaan zodat de weg voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor 100 km/u wegen.

Natuurcompensatie en mitigerende maatregelen:

De natuurcompensatie en mitigerende maatregelen zijn bepaald op basis van alternatief D zijnde een weg met een snelheidsregime van 100 km/u weg. Er worden dus meer (verder gaande) maatregelen getroffen dan wettelijk voor Alternatief C (voor een 80 km/u weg) noodzakelijk is.

Geluid:

Wij handelen conform wet- en regelgeving. Ook op dit punt hebben wij echter gemeend een maatregel te treffen die wettelijk niet noodzakelijk is maar de omgeving wel extra tegemoet komt. Daarbij zijn drie opties in beeld gekomen voor extra (bovenwettelijke) maatregelen:

1. een geluidwal
2. schermen
3. dubbellaags ZOAB (of een materiaal met minimaal vergelijkbare eigenschappen).

Dit hebben wij op de informatieavonden ook nader gecommuniceerd. Zie onderstaande tabel.

Opties	Extra Wallen	Extra schermen	2-laags ZOAB
Geluidreductie	Grotere "geluidlekken"	Schermen op grotere afstand minder effectief	Ca. 5 à 6 dB bij vrijwel alle woningen tov huidige verharding
Ruimtebeslag	Ca. 5 m in profiel	Minimaal (< 1 m)	geen
Inpassing	Zichtbaarheid neemt toe, aan zuidzijde soms onvoldoende ruimte	Aan noordzijde inpasbaar, aan zuidzijde moeilijker	Geen effecten
Veiligheid			Veiliger bij nat weer
Natuur	Grotere barrière	Oversteekbaarheid wordt minder	Geluidverstoorde EHS neemt af
Kosten	Beperkte aanlegkosten, Gemiddelde beheerskosten	Hoogste aanlegkosten, laagste beheerskosten	Laagste aanlegkosten, hoogste beheerskosten
Beeldvorming	Zichtbare maatregel	Zichtbare maatregel	Niet zichtbare maatregel

Wij hebben gekozen voor optie 3 (dubbellaags ZOAB of een deklaag met vergelijkbare akoestische eigenschappen) omdat de hele omgeving daarvan voordeel ondervindt.

Verder merken wij het volgende op:

Om de geluidbelasting van de weg op de omgeving na de realisatiefase te borgen is er wetgeving in de maak.

Dit is specifieke wetgeving voor het vastleggen/begrenzen van de geluidproductie afkomstig van provinciale wegen. Voor rijkswegen is deze wetgeving al ingevoerd en

vastgelegd in de Wet geluidhinder. De uitvoering van deze wetgeving is bekend onder de naam "Swung-I" (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). De systematiek van de wetgeving bestaat er uit dat op vaste punten, op vaste afstand van de weg en vaste afstand tot elkaar, referentiepunten zijn vastgelegd. Op deze referentiepunten wordt de maximale geluidbelasting tengevolge van de weg vastgelegd, de zogenaamde geluidproductie plafonds (GPP). Dit is de grenswaarde waaraan de geluidbelasting moet voldoen. Bij (dreigende) overschrijding van deze waarde moet hierop, door het bevoegd gezag, gehandhaafd worden. Naar verwachting zal in 2015/2016 deze wetgeving ook voor de provinciale wegen van kracht worden, en uitgevoerd worden in "Swung-II". Hiermee is de wegbeheerder verplicht om te zorgen dat hij de weg in dermate goede conditie houdt (bijvoorbeeld wegdek en/of geluidschermen) dat er voldaan wordt aan de vastgelegde grenswaarden.

Verkeersbesluit:

Er is nu een keuze gemaakt voor een weginrichting en snelheidsregime van 80 km/u. Dit sluit niet uit dat later alsnog gekozen kan worden voor 100 km/u. Wij hebben bij de Nota van Inspraak het volgende overwogen:

"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."

De zienswijzen op het ontwerp PIP hebben bij ons geleid tot een heroverweging. De inspraak wijst uit dat de omgeving nadere (harde) criteria wenst en vorenstaande niet afdoende vindt. Bovendien vinden wij, bij nader inzien, het koppelen aan de noordoostcorridor niet gewenst omdat toekomstige ontwikkelingen zoals op de A2 en de A50 c.q. besluitvorming door het Rijk en de ontwikkelingen op het gemeentelijk wegennet c.q. besluitvorming van gemeenten, van invloed kunnen zijn. Wij trekken daarom deze voorwaarden in en zullen ons beraden op de ten tijde van de eventuele aanpassing van de snelheid van 80 naar 100 km/u te hanteren criteria die wij bij het nemen van het verkeersbesluit zullen aangeven en onderbouwen. De (mate van) doorstroming van het verkeer is daarbij een voornaam criterium. Andere aspecten kunnen zijn het percentage vrachtverkeer en het percentage transitieverkeer. Het verkeersbesluit zal nader gemotiveerd worden genomen. Tegen dat besluit staan rechtsmiddelen open.

Inpassing van de weg:

De inspraak wijst uit dat er veel aandacht bestaat voor een groene inpassing van de weg. Het inrichtingsplan gaat daar reeds van uit. Uitgangspunt 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 versus 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, meer ingrijpt in het beekdal van de Aa en meer verandering van het landschap met zich meebrengt. De keuze is gevallen op het aanbrengen van haagbeplanting omdat dit aansluit bij de huidige situatie.

Wij zien echter extra mogelijkheden om hier aandacht aan te besteden. Daarom staan wij het volgende principe voor: Wij zullen bij de aanbesteding van de weg gebruik maken van EMVI (economisch meest voordelige inschrijving) criteria. Dit houdt in dat wij bij de aanbesteding voor de ombouw van de weg niet alleen een aannemer zullen selecteren op de prijs maar tevens op kwaliteitscriteria. Eén van die criteria zal zijn de groene inpassing van de weg. De bidders kunnen concurreren op een verbeterde en/of omvangrijkere groene inpassing ten opzichte van het inrichtingsplan en een bieding doen die voor ons en de omgeving een meerwaarde vormt. Tevens zullen wij aandacht besteden aan versterking van de groenblauwe mantel waarvoor wij van de aannemer een plan kunnen vragen dat ter goedkeuring aan ons moet worden voorgelegd.

Verlaagde ligging van de weg:

In het MER is dat nader weergegeven. Een verlaagde ligging is op delen van het traject problematisch in verband met de grondwaterstand en het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart. Alleen tegen zeer hoge kosten (betonnen bak constructie) is een verlaagde ligging mogelijk. Daar waar het wel mogelijk is tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, wordt er wel in voorzien. Dat betreft het gedeelte rond de Runweg te Berlicum. Wel zal worden gezien of in de aanbesteding de optie tot het lager aanleggen van de weg binnen de plangrenzen als emvi criterium (zie hiervoor) kan worden meegenomen en of dit zinvol is.

Natuurcompensatie:

De provincie heeft een opgave tot realisatie van de EHS. Direct of kort langs de weg is onvoldoende niet gerealiseerde EHS aanwezig om te compenseren.

Dit heeft er toe geleid dat wij het volgende standpunt hebben ingenomen:

- er dient 15,05 ha te worden gecompenseerd;
- dit moet geschieden in de EHS;
- en wel in de gemeenten en het gebied van het waterschap waarin de weg is gelegen;
- om dit zeker te stellen is een bedrag van €1,2 miljoen gereserveerd voor natuurcompensatie;
- dit bedrag wordt na besluitvorming tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan en samenhangende kredietvoting door Provinciale Staten, per direct toegevoegd aan het provinciale groenfonds;
- het uitvoeringsplan wordt uitgewerkt in overleg met de voornoemde partijen en andere partners;

- over de termijn van uitvoering zijn bepalingen op genomen in het PIP ten behoeve van de rechtszekerheid: *"Met de uitvoering van de compenserende maatregelen ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur zoals weergegeven in bijlage 1 bij deze regels van deze regels wordt gestart uiterlijk op het moment van voltooiing van de aantasting en dient vervolgens binnen 5 jaar gerealiseerd te zijn. De uitvoering van en de mitigerende maatregelen ten behoeve van de bescherming soorten zoals weergegeven in bijlage 2 dient te zijn voltooid voordat de aantasting plaatsvindt"*

Aanpassingen A2 en A50:

De plannen zijn zo ontwikkeld dat ongelijkvloerse oplossingen bij de A2 en de A50 in de toekomst alsnog gerealiseerd kunnen worden. Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van de aansluitingen waarbij extra rij- en opstelstroken worden gerealiseerd om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. De minister heeft bij brief van 15 november 2012 aangegeven verheugd te zijn met het resultaat dat is bereikt.

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 van de N279. 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.

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 indieners 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 en toezeggingen tot realisatie van een dergelijk ecoduct zijn overigens ook niet gedaan. Wel zullen er diverse faunapassages worden gerealiseerd die zullen aansluiten op de fauna uittreedplaatsen zoals deze door het Rijk zijn aangebracht in de Zuid-Willemsvaart.

1.4 Vervolgprocedure

De reactie op het ontwerp-PIP hebben ons aanleiding gegeven Provinciale Staten voor te stellen het plan op een aantal punten gewijzigd vast te stellen. Het betreft de volgende punten:

	Onderwerp	Actie + plaats	Aanleiding
1	Grenzen PIP en bestemmingsplan De Brand	Verbeelding: Aanpassen van grens PIP op de verbeelding	Zienswijze 3.7.3 Gemeente 's-Hertogenbosch
2	Mogelijke te weinig ruimte en flexibiliteit om toekomstige verkeersproblemen op het wegvak A2 – Beusingsedijk aan te kunnen pakken	Verbeelding: Vergroten van het plangebied en/of het verruimen van de verkeersbestemming ' V I' en/of het opnemen van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid	3.7.2 Gemeente 's-Hertogenbosch
3	Aardgasleidingen en aanduidingen in PIP	Aanpassen planregels, toelichting en verbeelding PIP	2.29 (2.29.1 en 2.29.2) Gas Unie
4	Oplossing vinden voor Fietsverbinding en aansluiting parallelweg bij de Runweg	Oplossing verwerken in PIP > geen verandering in verbeelding of planregels; in toelichting beschrijven hoe verbinding wordt hersteld	3.5.8 Waterschap en gemeente Sint Michielsgestel
5	Parkeerterrein Proefboerderij	Aanpassen van grens PIP op de verbeelding	Afspraak met betrokkene (proefboerderij)
6	Aansluitingen A2 en A50 op N279	Aanpassen van grens PIP op de verbeelding: Afgestemd met wegontwerp	Zienswijze 3.8.2 Rijkswaterstaat
7	Plangrens aanpassen	Verbeelding bij aansluiting Middelrode	Ambtelijke wijziging ivm uitvoering
8	Planschade	Toelichting: passage over planschaderegeling opnemen	Ambtelijke wijziging ter verduidelijking
9	Onderbouwing nut en noodzaak	Toelichting 2.2.3. en 3.2.4 versterkt met argumenten uit het MER en provinciaal beleid	Ambtelijke wijziging ter verduidelijking
10	Natura 2000 – stikstofdepositie	Toelichting: Paragraaf 5.5 herzien en aangevuld met informatie uit aanvulling op MER	Advies commissie MER
11	Financiële uitvoerbaarheid	Toelichting Paragraaf 7.1.2 aangepast	Zienswijze 4.1.5. ABAB Accountants en Adviseurs namens de heer van Wamel – Berlicum
12	Financiële borging landschappelijke inpassing en natuurcompensatie	Toelichting: In Paragraaf 7.1.2 reservering voor landschappelijke inpassing en natuurcompensatie zichtbaar gemaakt	Zienswijze 2.14.12 en 3.4.5.
13	Artikel 4 en 5	Borging van noodzakelijk maatregelen aangaande natuurcompensatie, soortenbescherming en geluid in Regels	Ambtelijke wijziging ter verbetering plan

	Onderwerp	Actie + plaats	Aanleiding
14	Vrijstelling omgevingsvergunningplicht Artikel 10 en 11	Regels uitzondering gemaakt voor infrastructurele werken tbv capaciteitsvergroting	Ambtelijke wijziging ivm praktische uitvoerbaarheid
15	Artikel 8, leiding - Gas	Regels verbeelding bepaling aangepast	Inspraakreactie Gasunie
16	Plangrens	Verbeelding op ondergechikte plaatsen kleine correcties van plangrens	Verwerving, uitvoering en wegontwerp

Daarnaast zijn er enkele ambtshalve wijzigingen. Deze houden verband met de praktische uitvoerbaarheid van het plan.

Het MER is ongewijzigd gebleven. Als bevoegd gezag menen we dat het MER voldoende informatie bevat om een afgewogen besluit te kunnen nemen. Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. hebben we wel gemeend een aanvulling aan het MER te moeten toevoegen. In deze aanvulling wordt nader ingegaan op:

- De probleemanalyse en doelstelling verkeer;
- De trechtering van de alternatieven en keuze MMA;
- Stikstofdepositie in Natura 2000 gebied;
- De effecten van het voorkeursalternatief op Natura 2000.

De aanvulling MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel maakt deel uit van de besluitvormende stukken.

2 INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN

2.1 Dhr. B.J.P. Klaver – Den Dungen

Samenvatting opmerkingen

2.1.1 Indiener geeft aan als bewoner van de directe omgeving van de N279 bezwaar te maken tegen het plan als geheel, zijnde de verbreding van de N279. Door een verdere versterking van de omgeving en de toenemende verkeersdruk verwacht indiener een waardedaling van zijn woning.

Reactie GS

Er is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de verkeersproblemen op de N279 Noord op te lossen. Daarbij zijn alternatieven ontwikkeld en effecten onderzocht. Wij achten een goede bereikbaarheid in Brabant van groot belang en achten de capaciteitsvergroting van de N279 Noord daarvoor noodzakelijk. De uitgevoerde milieuonderzoeken tonen aan dat de gevolgen van de capaciteitsvergroting binnen de wettelijke normen kunnen worden gehouden. Daarom achten wij de capaciteitsvergroting maatschappelijk verantwoord. 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.

2.2 J.L.M. Slippens – Veghel

Samenvatting opmerkingen

2.2.1 Indiener geeft aan dat het MER incompleet is doordat in het MER Veghel niet als wegverbinding meegenomen wordt in de dorpenroute, waardoor er dus ook geen correcte concrete tellingen /voorspellingen zijn.

Reactie GS

Het plangebied loopt van de A2 tot de A50. Veghel valt daar buiten. Voor de studie met onder andere het verkeersmodel is een veel groter gebied gehanteerd. Daarin is ook de informatie van Veghel verwerkt. Ook hiervoor zijn dus concrete voorspellingen beschikbaar. Voor de analyse is in dit geval gewerkt met screenlines. Deze geven een representatief beeld van het effect op die routes ook voor zover deze door Veghel gaan.

2.2.2 Indiener geeft aan dat de nieuwe rechtstreeks aansluitende wegen bij industrie terrein Retsel (Heeswijk Dinther Veghel naar de N279 is een rechtstreekse verbinding met Veghel) nergens wordt meegewogen (Blz. 89 tot en met 91 MER N279 Noord). Van ontlasten van regionale wegennet waarvan GS meerdere malen spreekt is dan ook geen sprake met deze nieuwe aanrijdroute vanuit Veghel en het achterland van Heeswijk Dinther. Deze aspecten zijn volgens indiener niet meegewogen in het verkeersmodel en maken het verkeersmodel dan ook niet geldig. Het bezwaar van indiener richt zich dan ook op het niet meenemen van te verwachte capaciteitsvergroting op deze wegen, en de daartoe te nemen maatregelen.

Reactie GS

Binnen het MER en het verkeersmodel zijn alleen die plannen meegenomen die rechtskracht hebben. Voor een verkeersmodel geldt dat het een vereenvoudigde

weergave van de werkelijkheid is. Het onderliggende wegennet is niet in zijn totale fijnmazigheid opgenomen, maar tot een bepaald detailniveau. Het verkeer uit die gebieden en straten die niet in het model zitten, wordt wel meegenomen op het moment dat het ergens op de in een model opgenomen weg komt. Het verkeer uit Retsel is dus wel onderdeel van het verkeersmodel en daarmee van de analyse.

2.2.3 Indiener is van mening dat de cumulatieve geluidstoename en uitstoot fijnstof en stikstofdepositie, door beoogde capaciteitsvergrotingen en de te verwachte files, bij knooppunt A50 en N279 niet onderzocht zijn. Met name bij beekdal de AA bij Veghel worden volgens indiener door de windrichting waarden door verhoogde wegen van de aansluiting enorm overschreden.

Reactie GS

In het MER zijn de effecten van geluid en de uitstoot van fijnstof en stikstof onderzocht volgens de hiervoor geldende of gebruikelijke methoden. Bij deze methoden wordt rekening gehouden met locatiespecifieke aspecten zoals hoogteverschillen en overheersende windrichtingen. Uit de onderzoeken blijkt dat wettelijke normen niet worden overschreden.

2.2.4 Indiener is van mening dat de cumulatieve geluidsbelasting van wegen A50 en N279 en intensieve industrie geluidsbelasting in Veghel vragen om maatregelen in de vorm van geluidsschermen aan de kant van Veghel richting de AA.

Reactie GS

In de wetgeving is opgenomen dat wanneer er hogere waarden dienen te worden vastgesteld, naar de cumulatieve geluidbelasting wordt gekeken van de bronnen in de omgeving. Indien de cumulatieve waarde te hoog wordt beoordeeld, kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen. In het geval van de het onderzoek naar de verbreding van de N279 tussen de A2 en A50 is er nabij Veghel geen sprake van vast te stellen hogere waarden. Een onderzoek naar cumulatie is ten gevolge van dit project dan ook niet van toepassing.

2.2.5 Indiener is van mening dat de geluidsgrenzen erg ver worden overschreden en mist de vanaf 1 juli geldende nieuwe geluidssystematiek /methodiek die volgens indiener moet worden toegepast in de effecten studie MER.

Reactie GS

Uit de akoestische onderzoeken blijkt niet dat de geluidsgrenzen, in casu de normen die de wetgever heeft gesteld, worden overschreden.

Bij het van kracht worden van het nieuwe meet- en rekenvoorschrift is ook een overgangsregeling opgenomen voor projecten die reeds liepen. Hiervan wordt gebruik gemaakt om te voorkomen dat verschillende meet- en rekenmethoden in de stukken door elkaar worden gehanteerd. Anders gezegd: er is nu sprake van een eenduidig beeld in de documenten.

2.3 Dhr. H.M. Smulders – Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.3.1 Indiener geeft aan in het verleden zijn zienswijze al kenbaar gemaakt te hebben maar tot op heden (4-2-2013) geen antwoord hierop ontvangen te hebben. Volgens

indiener bevordert dat de rechtszekerheid niet en daarom is het beste te stoppen met verdere uitwerking van de zaak.

Reactie GS

De inspraakreacties op het voorontwerp-PIP en concept MER die in de periode van 24 februari tot en met 5 april 2012 konden worden ingediend, zijn allen beantwoord in onze nota van inspraak N279 – 's-Hertogenbosch – Veghel van 3 juli 2012. De nota is openbaar. Wij hebben in genoemde periode echter geen reactie van de heer Smulders ontvangen. De zienswijze waar indiener naar verwijst, is ons niet bekend. Uit telefonisch overleg met de heer Smulders blijkt dat zijn opmerking betrekking heeft gehad op een zaak bij Rijkswaterstaat enkele jaren geleden. Wij hebben de heer Smulders er op gewezen dat dit een provinciaal project betreft en indien hij zienswijzen wil kenbaar over dit provinciaal inpassingsplan c.a., hij dat in het kader en termijn van deze procedure kan doen.

2.4 Dhr. A.P.M. Smits – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

2.4.1 Indiener vindt dat er met de verbreding van de N279 te weinig rekening wordt gehouden met de omwonenden m.b.t. geluidsoverlast en fijnstofoverlast. GS geeft aan dat aan de norm voldaan wordt, maar er wordt niet over gesproken dat de situatie voor de omwonenden toch erg verslechterd.

Reactie GS

Uit de onderzoeken naar effecten op geluid en fijnstof blijkt niet dat de normen met de in het plan opgenomen maatregelen worden overschreden. Voor het aspect geluid hebben we bovendien besloten extra aanvullende maatregelen te treffen boven het wettelijk vereiste om het maximale te doen aan eventuele geluidsoverlast. In een aanvullend onderzoek (zie bijlage 11A bij MER) zijn verschillende mogelijkheden vergeleken. Op basis daarvan hebben wij besloten 2-laags ZOAB of akoestisch vergelijkbaar als aanvullende maatregel toe te passen. Uit de in dit kader gemaakte geluidberekeningen blijkt dat in de meeste gevallen er sprake is van een lagere of gelijkblijvende geluidbelasting ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Ter illustratie: 2-laags ZOAB levert een geluidreductie van 5 à 6 dB(A) op ten opzichte van de huidige wegverharding. In de enkele gevallen waar niet de N279 zelf maar de secundaire wegen de geluidbelasting hoofdzakelijk bepalen zijn deze effecten helaas minder. Gezien de onderzoeksresultaten en genomen maatregelen kunnen het standpunt van Indiener dat te weinig rekening is gehouden met de omwonenden met betrekking tot geluidsoverlast en fijnstofoverlast niet delen. De zienswijze is ongegrond.

2.4.2 Indiener is van mening dat er mogelijk een sluiproute over de Laverdonk ontstaat zodra het verkeer vastloopt bij de stoplichten. Indiener vraagt zich af indien dit gebeurt, anders dan door GS voorzien, worden er dan maatregelen t.o.v. sluiptraffic worden genomen?

Reactie GS

Uit de prognoses van het verkeersmodel blijkt niet dat de door indiener geschetste situatie zich zal voordoen. Uiteraard kunnen incidenten hier een uitzondering op maken, maar die zijn niet maatgevend.

We hebben het voornemen de ontwikkeling van het verkeer op de N279 na de capaciteitsvergroting te monitoren. Indien daarbij blijkt dat geschetste situatie zich toch meer dan incidenteel voordoet, zal dan in overleg met betrokken gemeenten worden bekeken welke maatregelen genomen kunnen worden.

2.4.3 Indiener verwacht i.v.m. de parallelstructuur voor het zware landbouwverkeer m.b.t. de Laverdonk, dit betekent dat al het zware landbouwverkeer over de Laverdonk wordt ontsloten i.p.v. de parallelstructuur langs de N279 door te trekken. Indiener vraagt of er al precieze duidelijkheid is over de randvoorwaarden en verlichting m.b.t. de ontsluitingsweg van de N279 tot aan de Laverdonk tot aan de rotonde?

Reactie GS

In overleg met de gemeente is geconcludeerd dat dit de gunstigste verbinding is tussen de parallelvoorziening en het gemeentelijk wegennet. Ten aanzien van de verlichting merken we op dat de N279 ter plaatse van de aansluiting verlicht zal worden. De verlichting van de nieuwe ontsluitingsweg tot aan de rotonde is een gemeentelijke aangelegenheid.

2.4.4 Indiener geeft aan toenemende overlast van de vrachtwagens te hebben (bij de ontsluitingsweg van de N279 tot aan de Laverdonk tot aan de rotonde) die gebruik gaan maken van de ontsluiting naar de proefboerderij i.p.v. de parallelstructuur langs de N279 die ze nu gebruiken. In spreker vraagt zich af of dit gecompenseerd wordt met groen (minder zicht op de weg)?

Reactie GS

Ten aanzien van een eventuele compensatie met groen om het zicht op de weg te beperken verwijzen wij naar "1.3 Algemene standpunten" waarbij onder het kopje "Inpassing van de weg" de mogelijkheid tot een verdere groeninpassing wordt aangegeven.

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

Samenvatting opmerkingen

2.5.1 Indiener 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

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.

2.5.2 Indiener 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

In de verkeersgegevens van de toekomstige situatie inclusief capaciteitsvergroting is de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de verbreding meegenomen. (D.w.z. alle alternatieven in het MER, uitgezonderd het 0-alternatief). 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 met extra verkeer als gevolg van de capaciteitsvergroting. 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.

2.5.3 Indiener verwacht extra luchtverontreiniging door de aantrekkende werking van verkeer. Indiener 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

De effecten van wat Indiener ‘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. Er wordt aan deze normen voldaan.

2.5.4 Indiener is van mening dat de kosten voor alle extra maatregelen en schade 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 indiener.

Reactie GS

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. In het akoestisch onderzoek (bijlage 6 bij PIP) wordt in paragraaf 8.3 een voorstel gedaan voor een oplossing voor Laverdonk 13. Wij zullen in overleg met bewoner treden om een aanvaardbare oplossing te bewerkstelligen. Aankoop hoort daarbij tot de mogelijkheden.

Samenvatting opmerkingen

2.5.5 Indiener verzoekt de betreffende woonboerderij Laverdonk 16 (waarschijnlijk wordt Laverdonk 13 bedoeld zoals in voorgaande punten 2.5.2 tot en met 2.5.4 wordt genoemd) als te amoveren in het Provinciaal Inpassingsplan op te nemen.

Reactie GS

Wij zullen in overleg met indiener treden en de mogelijkheid van verwerving bespreken.

2.6 Dhr. G.P.A. van Dijk – Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.6.1 Indiener vraagt het volgende: hoe wordt er gedacht over geluidsreductie ter hoogte van Berlicum in de omgeving van de Runweg? In het ontwerp PIP ziet indiener niets

over geluidsschermen o.i.d. terwijl het geluid wel toe zal nemen, mede doordat de weg dichterbij de wijk komt te liggen. Omdat de wind in Nederland nu eenmaal vaak zuidwest is vraagt indiener zich af hoe hier mee om wordt gegaan in onderzoek en of in de eindsituatie het geluid in principe altijd onder de norm blijft.

Reactie GS

In het voorontwerp-PIP dat we begin 2012 in de inspraak hebben gebracht was reeds sprake van een situatie waar we met een aantal maatregelen (enkellaags ZOAB en op enkele plaatsen geluidsschermen) voldeden aan de Wet geluidhinder. Wel was er in dit situatie nog sprake van ruim 30 woningen waarvoor we een hogere waarde zouden moeten vaststellen omdat in die gevallen maatregelen niet doelmatig waren.

Naar aanleiding van inspraak en vooroverleg hebben we besloten te onderzoeken of er extra maatregelen te nemen zijn om de geluidbelasting als gevolg van de N279 te verminderen (zie bijlage 11A bij het MER). Op basis van dit onderzoek hebben we ervoor gekozen 2 laags ZOAB of akoestisch vergelijkbaar toe te passen. Dit brengt een extra geluidreductie direct bij de bron te weeg en is effectief aan beide zijden van de weg. Het resultaat is dat de geluidbelasting ten opzichte van de autonome ontwikkeling niet verslechterd en in veel gevallen zelfs iets verbeterd. Ook leidt dit ertoe dat we nog slechts bij 6 woningen een hoger waarde hoeven vast te stellen.

Voor het berekenen van de geluidsbelasting door wegverkeer hanteren we standaard rekenmethoden (reken- en meetvoorschrift 2006). Daarin wordt rekening gehouden met de meteorologische omstandigheden.

2.7 Achmea Rechtsbijstand namens de heer J.H.M. Smits – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

2.7.1 Indiener 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

De weg waar indiener 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.

2.7.2 Indiener 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

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.

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

Reactie GS

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

2.7.4 Indiener twijfelt eraan of het voorkeuralternatief als meest natuurvriendelijke alternatief is aan te merken.

Reactie GS

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 bevoegd gezag die de beslissing moeten nemen, Provinciale

Staten in dit geval, natuur, milieu en andere aspecten 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.

2.7.5 Indiener 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. Indiener bepleit de beoogde aansluiting en de nieuwe ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther Zuid te schrappen uit het plan.

Reactie GS

De gemeente Bernheze is initiatiefnemer tot het realiseren van de ontsluitingsweg en ontwikkelt daarvoor een bestemmingsplan. Indiener 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.

2.8

ZLTO namens de heer Fr.J.N.J. van Wamel – Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.8.1 Indiener geeft aan dat GS voornemens is om de N279 te verbreden en een aansluiting te maken met een rotonde in de boomgaard van de heer Van Wamel. Het lijkt erop dat hierbij 30 – 35% van de boomgaard verloren gaat. De ingreep in de boomgaard heeft zeer grote consequenties voor de bedrijfsvoering van het fruitteeltbedrijf van Indiener en zijn verdere carrière als fruitteler. Indiener heeft de voorkeur dat zijn boomgaard onaangetast blijft. Hij heeft hiervoor drie alternatieven bedacht:

- a. Het omleggen van de huidige brug over de Zuid-Willemsvaart, aansluitend op de Kapelstraat en Molendijk.
- b. De huidige brug verplaatsen en combineren met een fietsbrug, enkele kilometers naar het noordwesten.
- c. Wanneer duidelijk is dat de Rijksoverheid, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en de gemeente niet mee willen werken aan één van de eerste twee genoemde alternatieven, dan is Van Wamel geïnteresseerd in de percelen grond tegenover zijn bedrijf, aan de andere zijde van de Assendelftseweg, als compensatie voor het stuk grond wat hij dan zal kwijtraken. Hij vraagt GS daar dan medewerking aan te verlenen.

Reactie GS

Wij hebben op 18 april 2013 overleg gevoerd met Indiener over genoemde punten. Dit heeft geleid tot een vervolgspraak.

2.8.2 Indiener vraagt GS het plan zodanig aan te passen dat zijn eigendom niet wordt geraakt, dus conform zijn alternatief a of b. Omdat de laatste optie (c) een forse ingreep is in zijn bedrijfsvoering, wil hij zo spoedig mogelijk op de hoogte worden gehouden.

Reactie GS

Zie onze reactie bij 2.8.1.

2.9 Wbe Aa en Leygraaf – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

2.9.1 Inspreekt geeft aan dat er zorgen uitgaan naar de wijze waarop GS de natuurcompensatie wil realiseren. Het feit dat GS de opgave natuurcompensatie benoemd in een financieel budget wat provincie breed kan worden ingezet in nog in te vullen EHS is voor Indiener niet acceptabel en ook vanuit het oogpunt natuur onwenselijk. Indiener is van mening dat de schade welke wordt toegebracht aan de natuur in de nabijheid moet worden gecompenseerd waardoor de schade toegebracht aan de Flora en Fauna zoveel mogelijk wordt beperkt.

Reactie GS

De natuurcompensatie zal plaatsvinden binnen de wettelijke regels waarbij compensatie binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) uitgangspunt is. Daarvoor wordt in principe naar locaties zo dicht mogelijk bij de weg. Daarbij zijn we echter ook afhankelijk van de bereidheid van eigenaren om mee te werken. Het financiële budget is een extra zekerstelling dat de compensatie kan en zal plaatsvinden.

2.9.2 Daarnaast baart het Indiener zorgen dat de conclusie dat het aanbrengen van dubbellaags ZOAB minder geluid verstorend effect zal hebben met daaraan gekoppeld

een afname van benodigde natuurcompensatie. Het is namelijk niet bekend wat het effect op lange termijn zal zijn.

Reactie GS

Er zijn voldoende onderzoeksgegevens betreffende de effecten van 2-laags ZOAB. In de berekeningen en de conclusies van het onderzoek is rekening gehouden met de effecten. Bovendien blijkt dan het product zich nog ontwikkelt en de prestaties nog beter worden. We hebben er bij onze beslissing rekening mee gehouden dat we mogelijk eerder onderhoud moeten plegen (om de ca. 7 in plaats van 9 jaar) om de geluidsreducerende effecten op het gewenste niveau te houden.

2.9.3 Indiener is gaarne bereid gebiedskennis in te brengen bij de verdere invulling van de natuurcompensatie.

Reactie GS

Wij nemen kennis van uw bereidheid tot inbreng van uw gebiedskennis. Wij zullen uw opmerking te zijner tijd in beschouwing nemen bij de verdere uitwerking van de plannen.

2.10 Roozenoord Advies namens de Firma Gebroeders Dijkhoff – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

2.10.1 Indiener verzoekt GS het ontwerp PIP aan te passen op de volgende onderdelen:

1. *Situering oprit weg naar Schijndel*: Indiener verzoekt GS de oprit van de weg naar Schijndel vanaf de rotonde verder uit te buigen zodat deze verder van nummers 5 en nummer 7 komt te liggen. Dit in verband met de te verwachten geluidsoverlast die zal toenemen.
2. *Inrit terrein Dijkhoff aan Schijndelseweg*: Indiener verzoekt GS uitdrukkelijk de mogelijkheid op te nemen en als zodanig te bestemmen om een inrit naar het terrein van Dijkhoff te realiseren aan deze oprit van de weg naar Schijndel tegenover de aansluiting met de ventweg. Bij deze inrit verzoeken wij GS tevens de ruimte te reserveren voor de aanleg van een derde rijstrook. Tenslotte verzoeken wij GS dringend om hier ruimte te maken voor de aanleg van een groene berm met bomen om de inpassing van Dijkhoff zo dichtmogelijk bij de weg te beginnen.
3. *Inrit aan de zijde van de Heeswijkse weg*: In samenhang met de inrit aan de Schijndelseweg (zie punt 2) is het van belang dat er een inrit komt aan de nieuwe weg aan de kant van Heeswijk, op de plek van de oude Heeswijkseweg. Deze inrit dient mogelijk te worden gemaakt in het inpassingsplan (PIP) omdat dit deel nog in het plan wordt meegenomen.
4. *Faunatunnels*: Indiener verzoekt GS aan de nieuwe weg naar Heeswijk, vanaf de rotonde naar het noorden 2 buizen (dassen of amfibieëntunnels) te plaatsen voor een betere aansluiting tussen het gebied dat straks de 'voortuin' wordt van de locatie Dijkhoff, en de EHS-locatie westelijk van voornoemde weg.
5. *Ecologische hoofdstructuur*: Tenslotte verzoekt Indiener GS aan te geven of de onder 4 genoemde "voortuin" als natuurcompensatie door Dijkhoff mogelijk is, en welk gebied dan EHS blijft.

Reactie GS

1. Voor een verdere uitbuiging van de weg is weinig ruimte. Bovendien leidt dit tot een te krappe aansluiting van de parallelweg op De Steeg

2. De inrit van het perceel van Dijkhoff op de Schijndelseweg zal in overleg met de gemeente Bernheze (als wegbeheerder) worden bepaald. Tevens verzoekt u ruimte te reserveren voor een derde rijstrook. Het is ongebruikelijk om op deze categorie weg een derde rijstrook aan te leggen.
3. Het belang van een inrit aan de Heeswijkseweg zal aan de orde komen in een overleg met de gemeente Bernheze. Als een inrit wordt toegestaan zal de situering daarvan ook in dat overleg worden bepaald.
4. Een verbinding tussen de "voortuin" van de locatie Dijkhoff en de EHS locatie westelijk van de Heeswijkseweg is realiseerbaar onder de bestaande brug over de Aa.
5. Natuurcompensatie vindt plaats in niet-gerealiseerde EHS.

2.11 Roozenoord Advies namens de Familie L. Dijkhoff – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

2.11.1 Indiener verzoekt GS, in het belang van een beperking van de geluidhinder vanaf de oprit naar Schijndel op onze woning, deze oprit zoveel uit te buigen in de richting van de nieuwe N279, dus in westelijke richting.

Reactie GS

Voor een verdere uitbuiging van de weg is weinig ruimte. Bovendien leidt dit tot een te krappe aansluiting van de parallelweg op De Steeg.

2.11.2 Indiener geeft aan er van uit te gaan dat de vestiging van een benzineverkoopstation niet meer aan de orde is in deze 'oksel' van de aansluiting. Indien dit wel het geval mocht zijn, gaan wij er van uit dat deze vestiging aan alle wettelijke eisen voldoet op het punt van ruimtelijk-landschappelijke inpassing en milieu.

Reactie GS

Het benzineverkooppunt is niet meer in het ontwerp-PIP opgenomen omdat de realisatie van deze bestemming onvoldoende zeker is. Mocht er sprake zijn van een heroverweging dan heeft de gemeente daarin het initiatief. Voor wijziging van het PIP dient een procedure te worden doorlopen waartegen rechtsmiddelen open staan.

2.12 Bedrijvenpark De Brand – 's-Hertogenbosch

Samenvatting opmerkingen

2.12.1 Indiener voorziet m.b.t. de bereikbaarheid van De Brand knelpunten voor het gedeelte tussen de Beusingsedijk en de aansluiting op de A2. De knelpunten die we in het ontwerp-PIP voorzien, bestaan uit de volgende onderdelen:

1. *Duurzaamheid en robuustheid*: Indiener verwacht dat door handhaving van de gelijkvloerse aansluitingen op De Brand en de A2 de verkeersafwikkeling op dit deel van de N279 en de parallelbanen van de A2 onder grote druk komt te staan, waardoor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Bedrijvenpark De Brand in het geding komt. Indiener verwachten dat hetzelfde geldt voor de trajectsnelheden.
2. *Flexibiliteit*: Indiener is van mening dat het ontwerp PIP door de gekozen opzet van de verbeelding en regels te weinig ruimte en flexibiliteit biedt om toekomstige verkeersproblemen op het wegvak A2 - Beusingsedijk op te lossen.

Dit probleem wordt versterkt door geen bestemmingsplanwijzigingen mogelijk te maken binnen de plangrenzen van het PIP, gedurende een periode van 10 jaar na het inwerking treden van het PIP.

3. *Ontsluiting De Brand II*: Indiener verzoekt GS het PIP zodanig aan te passen dat de gemeente 's-Hertogenbosch de mogelijkheid en bevoegdheid heeft om een ontsluiting van het toekomstige terrein De Brand II vanaf de Beusingsedijk op een verantwoorde manier te kunnen realiseren.

4. *Plan voor de middellange termijn*: Indiener verzoekt GS na realisatie van de beoogde faseringsvariant, samen met het Rijk en betrokken gemeenten, een eindvariant uit te werken die ook op de middellange termijn (10-15 jaar) een duurzame, robuuste oplossing biedt voor de N279. Dat wil zeggen: een oplossing met ongelijkvloerse kruisingen van de N279 op De Brand en de A2. Het voorontwerp N279 ziet Indiener als een eerste stap om te komen tot een degelijke oplossing van de problematiek.

Reactie GS

1. De prognoses uit ons verkeersmodel onderschrijven de verwachting van de Indiener niet. De beslissing die we hebben genomen om bij openstelling van de verbrede N279 een maximum snelheid van 80 km/uur te hanteren, betekent een grotere zekerheid dat er voldoende capaciteit is op de aansluiting op A2 en de N279 als geheel. De berekende trajectsnelheden onderschrijven dat er voldoende doorstroming blijft.

2. We hebben dit punt, in overleg met de gemeente Den Bosch, nogmaals bekeken en geconcludeerd dat we voor vaststelling de begrenzing zullen aanpassen en laten aansluiten op het bestemmingsplan van de gemeente. Ook zullen we hier ter plaatse iets meer flexibiliteit bieden door de groenbestemming van de middenberm om te zetten in een verkeersbestemming.

3. zie bij 2,

4. De mogelijkheden voor de langere termijn situatie die de Indiener schetst blijven mogelijk, maar het voorbereiden van een dergelijke oplossing achten wij op dit moment niet zinvol. Zowel bij het Rijk als bij de provincie zijn hiervoor op korte tot middellange termijn geen middelen beschikbaar.

2.13 Planomar namens W.A.A.L. van Santvoort Beheer BV

Samenvatting opmerkingen

2.13.1 Indiener geeft aan dat hij sinds 2004 plannen heeft om zijn perceel (Berlicum sectie L nummer 1859) een bedrijfsverzamelgebouw te realiseren. Deze plannen zijn in het verleden door de gemeente afgewezen. Indiener is van mening, gelet op het ontwerp PIP dat ter inzage ligt, dat het verzoek uit 2004 opnieuw beoordeeld dient te worden. Indiener verzoekt GS tezamen in contact te treden met de gemeente Sint Michielsgestel om de planvorming van cliënt te bespreken in relatie tot de realisatie van de aansluiting van de Runweg op de N279.

Indiener verzoekt dit bij een gesprek over minnelijke verwerving van een stukje grond te betrekken.

Reactie GS

Wij hebben de vraag van Indiener al eerder voorgelegd aan de gemeente. In een reactie heeft de gemeente aangegeven dat haar argumenten zoals die in 2004 zijn benoemd

niet zijn gewijzigd. Het huidige plan en de gemaakte opmerkingen hebben bij de gemeente niet geleid tot een ander inzicht.

2.14 Dhr. M.C.F.D. Leenheers - Berlicum

2.15 W.R. Davies en S.A.M. Davies – Berlicum

2.16 Stichting Kasteel Heeswijk – Heeswijk-Dinther

De zienswijzen van de heer en mevrouw Davies, Stichting Kasteel Heeswijk en stichting Omwonenden N279 zijn identiek aan die van de heer Leenheers. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling

Samenvatting opmerkingen

2.14.1 Indiener is van mening dat een duurzaam alternatief voor de mobiliteit in Brabant, een betere balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en natuur, en een betere inzet van beschikbare financiële middelen niet onderzocht en uitgewerkt is voor de MER en PIP van het deelgebied van de N279 (op basis van het Manifest “Beter Verbinden”).

Reactie GS

Wij hebben kennis genomen van het manifest.

2.14.2 Indiener geeft aan dat niet alle planologische en verkeerstechnische documenten die ten grondslag liggen aan de beslissing van de initiatiefnemer om de N279 aan te passen zijn beschikbaar en/of in te zien. De MER en PIP zijn daardoor niet deugdelijk ter inzage gelegd.

Reactie GS

Wij hebben geconstateerd dat het MER tijdens de eerste inspraakperiode (19 december 2012 t/m 13 februari 2013) niet via ruimtelijke plannen.nl raadpleegbaar was. Het MER was wel via de provinciale website raadpleegbaar. Gezien verschillende reacties op dit punt hebben wij besloten de inspraakprocedure (van 4 maart tot en met 17 april) te herhalen waarbij alle stukken via ruimtelijke plannen.nl raadpleegbaar zijn.

2.14.3 Indiener is van mening dat de varianten en uitwerkingen zoals vermeld in de MER en PIP zijn niet in lijn zijn met de intentie en afspraken zoals gemaakt in de stuurgroep. Daarnaast is Indiener van mening dat de stuurgroepleden door de initiatiefnemer ondeugdelijk geïnformeerd zijn. Daardoor heeft het project van de N279 een vaste start gehad.

Reactie GS

Deze opmerking bevreemd ons omdat de stuurgroepleden waarmee wij regelmatig overleg gevoerd hebben niet hebben aangegeven ondeugdelijk te zijn geïnformeerd, maar tevreden te zijn met het functioneren van de stuurgroep.

2.14.4 Indieners zijn van mening dat het gehele traject van de N279 's-Hertogenbosch-Asten in één procedure te dient worden aangeboden voor inspraak, en niet per deeltraject Noord en Zuid etc. Volgens Indiener vertroebelt de opdeling de intentie van de initiatiefnemer/opdrachtgever, en zet het omwonenden op het verkeerde been. De consequenties komen daardoor niet in volle omvang in beeld.

Reactie GS

Zie hiervoor ons standpunt bij algemene standpunten (Hoofdstuk 1).

2.14.5 Indieners zijn van mening dat in het PIP niet of onvoldoende wordt rekening gehouden met andere projecten en plannen betreffende infrastructuur en milieu in Brabant.

Reactie GS

Het is onmogelijk met alle andere projecten en plannen betreffende infrastructuur en milieu rekening te houden.

Wij zijn van mening dat er voldoende afstemming met voor dit project andere relevante projecten heeft plaatsgevonden. Wij noemen in dit geval de plannen voor de omlegging en capaciteitsvergroting van de Zuid-Willemsvaart en het dynamisch beekdal van de Aa. Zowel in de ambtelijke projectgroep als in de stuurgroep in regelmatig gesproken over de afstemming tussen deze projecten. Voor de Noordoost corridor (Brainport Oost) geldt dat deze een andere planning kent waarop dit project ruim voorloopt. Daardoor zal vooral vanuit dat project afstemming worden gezocht met de N279 Noord.

2.14.6 Indieners zijn van mening dat de maatregelen zoals opgenomen in MER en PIP voor aansluiting op het rijkswegennet ontoereikend zijn. Daarmee voldoet het wegontwerp niet aan het principe van Duurzaam Veilig Verkeer. Indiener beschuldigt initiatiefnemer van het willens en wetens- veroorzaken van een toename van ongelukken, sluipverkeer en overlast bij omwonenden, en verplicht andere overheden tot onvrijwillige uitgaven, door de ontoereikende aansluitingen.

Reactie GS

De aansluitingen zijn zorgvuldig bekeken en in samenspraak met Rijkswaterstaat verder uitgewerkt zowel de provincie als Rijkswaterstaat zijn van mening dat hier binnen de financiële randvoorwaarden goede, toereikende oplossingen zijn gevonden met langere opstelstroken en ruimere toeritten. Het wegontwerp voldoet aan de principes van duurzaam veilig.

2.14.7 Indiener is van mening dat de initiatiefnemer met de MER en PIP stelselmatig aan stuurt op de (te) vroegtijdig gekozen variant. De 0-1 en 0-2 opties zoals aangedragen door SON279 is in de MER en PIP niet gelijkwaardig onderzocht.

Reactie GS

In het MER valt terug te lezen hoe de ontwikkeling van de alternatieven heeft plaatsgevonden en hoe het voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Daar uit blijkt dat er niet al vroegtijdig gekozen is, doch gedurende het proces veranderingen zijn opgetreden en gezocht is naar een optimale oplossing.

De door Indieners genoemde opties 0-1 en 0-2 zijn wel degelijk verkend. Echter in een vroegtijdig stadium bleek dat er grote bezwaren aan deze opties kleefden waardoor het verder onderzoeken niet zinvol was (zie paragraaf 3.4 van het MER).

2.14.8 Indiener is van mening dat de verkeerskundige gegevens door de initiatiefnemer niet deugdelijk ter inzage zijn gelegd waardoor een volledige inspraak niet mogelijk is.

Reactie GS

Wij hebben geconstateerd dat het MER tijdens de eerste inspraakperiode (19 december 2012 t/m 13 februari 2013) niet via ruimtelijke plannen.nl raadpleegbaar was. Het MER was wel via de provinciale website raadpleegbaar. Gezien verschillende reacties op dit punt hebben we besloten de inspraakprocedure te herhalen (van 4 maart tot en met 17 april 2013) waarbij alle stukken via ruimtelijke plannen.nl raadpleegbaar zijn.

2.14.9 Indiener is van mening dat de variant in de MER en PIP met voorlopige snelheid 80 km/h en 100 km/h design als een 'wolf in schaapskleren' een onduidelijke signatuur heeft. Niet duidelijk is wat nu ter visie ligt. Door tweevoudige variant is de MER en PIP niet deugdelijk ter inzage gelegd.

Reactie GS

Wij zijn van mening dat MER en ontwerp-PIP voldoende duidelijkheid bieden over ons voornemen. De weg wordt ingericht als een weg geschikt voor 80 km/u conform de daarvoor bestaande richtlijnen (en dus niet als 100 km/u weg). Wel wordt rekening gehouden met de optie om de snelheid later alsnog aan te passen naar 100 km/u. Hiervoor zullen na een verkeersbesluit aanpassingen aan de inrichting worden gedaan zodat de weg voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor 100 km/u wegen.

In het MER is in het effectenonderzoek reeds met deze maximum snelheid rekening gehouden en zijn de te nemen maatregelen daarop reeds gedimensioneerd. Feitelijk is er dus sprake van meer dan de noodzakelijke maatregelen bij 80 km/u. Dit biedt de omgeving in die periode dus extra bescherming.

2.14.10 Volgens Indiener ontbreekt een geïntegreerde planvorming voor N279, de verbreding van de Zuid Willemsvaart en het dynamisch beekdal Aa, waardoor in het gebied reststroken, ruimte- en kwaliteitsverlies ontstaan.

Reactie GS

Via de ambtelijke projectgroep en stuurgroep heeft veelvuldig afstemming tussen de drie projecten plaatsgevonden en de mogelijkheden gezamenlijk te optimaliseren zijn in verschillende situaties opgepakt. We noemen: de brug over de omgelegde Zuid-Willemsvaart, de aansluiting bij de Runweg en het doortrekken van het fietspad aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart als enkele voorbeelden.

2.14.11 Indiener is van mening dat het vooroverleg heeft niet deugdelijk plaatsgevonden. In de voorfase en bij raadpleegbijeenkomsten zijn initiatiefnemer en woordvoerders steeds een inhoudelijke discussie uit de weg gegaan. De verslaglegging van deze bijeenkomsten is niet deugdelijk. De inbreng van SON279 in het vooroverleg is niet verwerkt in de huidige plannen.

Reactie GS

Wij zijn van mening dat er tijdens alle bijeenkomsten met burgers goed geluisterd is en dat geuite standpunten hebben meegewogen bij de beslissingen die tijdens het proces zijn genomen. Inspraak en vooroverleg betekenen echter niet dat we altijd aan de wensen van Indianers tegemoet kunnen komen. Via de verschillende bijeenkomsten zijn

uiteenlopende argumenten en belangen aan ons aangedragen. Het is onze bestuurlijke taak daar keuzes in te maken.

2.14.12 Indiener is van mening dat de N279 in de plannen onvoldoende is ingepast in het landschap en zijn het MER en PIP rapportages zonder maatwerk. Volgens Indiener zijn voor een inpassing in het hoogwaardige beekdal landschap de voorgestelde standaard profielen, de bestaande hoogteligging, geluidsschermen, kunstwerken en taluds onvoldoende. Initiatiefnemer dient het project aan te sturen met innovatief maatwerk.

Reactie GS

Ten behoeve van de inpassing in het landschap is een inrichtingsplan opgesteld dat richtinggevend zal zijn bij de uitvoering. Innovatief maatwerk was geen doel van dit project. Het doel van het project was het oplossen van de verkeersproblemen op de N279 Noord en het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied binnen de daarvoor beschikbare financiële kaders. Het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan zijn op maat gemaakt als het gaat om de inrichting en inpassing van de weg in de omgeving met aandacht voor de karakteristiek van het landschap en de weg.

2.14.13 Indiener is van mening dat de MER en PIP getuigen van een onvoldoende ambitieniveau voor innovatief en duurzaam maatwerk bij de initiatiefnemer.

Reactie GS

Zoals aangegeven was innovatief en duurzaam maatwerk geen doel van dit project. Bij de aanbesteding zal wel ingezet worden op het creëren van meerwaarde.

2.14.14 Volgens Indiener hebben alle onderzochte varianten van de aanpassing van de N279 geen goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg. MER en PIP voldoen niet aan de randvoorwaarden van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Reactie GS

Wij achten een goede bereikbaarheid ook een belangrijke voorwaarde voor een goede ruimtelijke ordening. Bovendien zijn tijdens het planproces verschillende alternatieven ontwikkeld en zijn de effecten onderzocht. Wij menen dat goede ruimtelijke ordening gekenmerkt wordt door een zorgvuldige afweging en die is gedurende het proces gemaakt.

2.14.15 Indiener is van mening de noodzaak voor de grootschalige opwaardering voor de N279 niet aangetoond is. De N279 heeft met het huidige max. snelheid en het 2x1 profiel, nu en in de toekomst, geen capaciteitsprobleem.

Reactie GS

Zowel de berekeningen van het verkeersmodel als de feitelijke situatie waarbij regelmatig sprake is van filevorming en vertraging op de N279 tonen, ons inziens, aan dat de bewering van Indiener onjuist is.

2.14.16 Indiener is van mening dat de norm met een minimale gemiddelde snelheid van 60 km/uur op een 80 km weg met 5 kruisingen niet realistisch is. De door de commissie

MER voorgestelde reistijdverhouding spits/dal van 1,5 is wel opgenomen in het rapport maar is alleen op een 100 km weg toegepast. Voor de 80 km varianten dient deze snelheidsnorm aangepast te worden waardoor deze varianten ook blijken te voldoen. Dit is conform het tussentijds toetsingsadvies van de commissie MER.

Reactie GS

Wij hebben in Brabantstadverband juist bewust voor deze norm gekozen omdat daarmee een goede doorstroming en bereikbaarheid wordt zeker gesteld. Een goede bereikbaarheid achten we van groot belang voor Brabant en we plegen al jaren veel inspanningen om dat te bereiken. In onze visie op de goede bereikbaarheid van oostelijk Brabant vormt de N279 een belangrijke schakel. Wil deze schakel goed functioneren achten wij acceptabele en betrouwbare reistijden noodzakelijk. Daarom is een minimale trajectsnelheid van 60 km/u noodzakelijk.

2.14.17 Indiener is van mening dat vermindering van het sluipverkeer geen argument voor een grootschalige opwaardering van de N279 is. Alle varianten tonen in orde van grootte gelijke hoeveelheden sluip- en bestemmingsverkeer aan.

Reactie GS

Sluipverkeer is een gevolg van de slechte doorstroming waar op dit moment en bij autonome ontwikkeling ook in de toekomst sprake van is. Sluipverkeer betekent dat verkeer gebruik gaat maken van wegen die daarvoor niet bedoeld en op berekend zijn. Dat levert problemen op vooral in de kernen. Ons doel is dat we met de capaciteitsvergroting het sluipverkeer dat nu gebruik maakt van de dorpenroutes in voldoende mate verminderen. Daarbij is in eerste instantie het verschil ten opzichte van de autonome ontwikkeling van belang. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief hebben de onderlinge verschillen een rol gespeeld. Echter andere aspecten waren doorslaggevend.

2.14.18 Volgens Indiener is de definitie van sluipverkeer in de MER en PIP niet deugdelijk; sluipverkeer en bestemmingsverkeer zijn niet juist gedefinieerd. Verkeer op de N617 rondom Schijndel kan niet gezien worden als sluipverkeer.

Reactie GS

Sluipverkeer is verkeer dat gebruik maakt van lagere orde wegen omdat de capaciteit op het bovenliggende net onvoldoende capaciteit biedt terwijl dat wel de voorkeursroute zou zijn. Verkeer op de N617 dat daar rijdt omdat de route via de N279 onvoldoende capaciteit biedt is daarom aan te merken als sluipverkeer.

2.14.19 Indiener is van mening dat in de MER een ondeugdelijke keuze gemaakt is voor de 100 km varianten terwijl bij objectieve weging de 80 km varianten beter scoren dan de 100 km varianten.

Reactie GS

Uit de onderzoeken blijkt dat de alternatieven A en B (waar wij vermoeden dat indiener op doelt) niet voldoen aan de vooraf opgestelde doelstelling van het project. Het gaat daarbij zowel om het oplossen van de verkeersproblemen door het bieden van voldoende doorstroming als om een voldoende robuuste en toekomstgerichte oplossing. De alternatieven A en B lossen de verkeersproblemen in onvoldoende mate op. Dit komt

door de hoge verzadigingsgraden van de gelijkvloerse kruisingen. Deze leveren bij een verdere toename van het verkeer problemen op en leiden ertoe dat de trajectsnelheden in de spits te laag blijven waardoor deze alternatieven geen acceptabele en betrouwbare reistijden opleveren. Het niet voldoen aan die criteria heeft meegewogen in de uiteindelijke keuze.

2.14.20 Indiener is van mening dat bij de keuze van het wegontwerp voor de N279 geen deugdelijke keuzes zijn gemaakt. De N279 dient in verband met het concept Duurzaam Veilig Verkeer de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) te hebben die horen bij het wegontwerp volgens Indiener.

Reactie GS

De EHK zijn een richtlijn en geen wettelijk vereiste. We streven ernaar hierbij zo veel aan te sluiten en zullen hieraan bij de nadere uitwerking nog specifiek aandacht aan besteden. Voor de vaststelling van het PIP zijn de EHK echter niet relevant.

2.14.21 Indiener is van mening dat de werking en langdurige instandhouding van het geluidreducerende dubbellaags Zoab onvoldoende gegarandeerd is. Een gemerkt onderhoudsbudget voor de instandhouding van het dubbellaags Zoab van de N279 voor komende decennia zou volgens Indiener in de begroting van de Provincie dienen te worden opgenomen en gereserveerd.

Reactie GS

De onderhoudskosten voor provinciale wegen worden opgenomen in de provinciale onderhoudsbegroting.

2.14.22 Indiener 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. 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 geluidsreductie door het gebruik van dubbel Zoab is hypothetisch en niet over de gehele levensduur gegarandeerd.
- Met name aan het Hersend is de verwachte geluidstoename 4,22 tot 4,5 dB. Dit leidt, aangezien GS geen direct geluid reducerende maatregelen treft zoals wallen, schermen e.d. tot een aanzienlijke vermindering van het woongenot waardoor ons gezin geestelijk en fysiek onder druk zal komen te staan.
- Daarnaast zal er ook sprake zijn van een substantiële waardevermindering van het onroerend goed.

Reactie GS

We hebben de verkeersgegevens die gebruikt zijn voor de studie gedurende het planproces gecontroleerd en vergeleken met andere verkeersmodellen (zie bijlage 3D bij het MER). Waar nodig hebben correcties plaatsgevonden. Wij achten de verkeersgegevens betrouwbaar.

De geluidsreductie die het gevolg is van het toepassen van 2-laags ZOAB is niet hypothetisch. Bij de geluidberekeningen is van een gemiddelde reductie gedurende de levensduur uitgegaan. Dit betekent dat er tijden zijn dat de reductie wat meer is, en

tijden dat het wat minder is. Wij merken nog op dat het toepassen van 2-laags ZOAB niet noodzakelijk was om aan de wet geluidhinder te voldoen, maar dat we deze extra aanvullende maatregel nemen om (binnen aanvaardbare kosten) een maximale geluidreductie te behalen.

2.14.23 Indiener is van mening dat de terreingegevens niet correct zijn ingevoerd in het rekenmodel van de geluidsbelasting zoals opgenomen in de MER en PIP, doordat de minimale geluidsabsorptie van de verbrede Zuid Willemsvaart de opgegeven geluidswaarden en contouren niet deugdelijk zijn.

Reactie GS

In een eerdere versie van het akoestisch onderzoek was inderdaad de Zuid-Willemsvaart nog niet correct weergegeven en stond het bodemgebied van de niet-verbrede situatie in het geluidmodel. Deze omissie is verwerkt in latere versies van het PIP en alle berekeningen en maatregelafwegingen zijn op de aangepaste bodemgebieden van de Zuid-Willemsvaart gebaseerd.

De terrein gegevens zijn in de huidige versie correct weergegeven.

2.14.24 Volgens Indiener gaan de plannen in tegen de landelijke wetgeving ter bescherming van kwetsbare natuur, hoogwaardig landschap, en cultuurhistorische en archeologische waarden. Maatregelen voor een goede inpassing in het landschap zijn niet aangegeven.

Reactie GS

Bij het PIP zijn een inrichtingsplan en een beeldkwaliteitsplan gevoegd (bijlagen 1 en 2) die ingaan op de inpassing van de weg in het landschap en de wijze waarop aangesloten dient te worden bij de omgeving.

Ten aanzien van natuur, cultuurhistorie en archeologie voldoen we aan de wet- en regelgeving op dit gebied. Voor natuur bijvoorbeeld betekent dit dat compensatie zal plaatsvinden. De effecten van alle aspecten zijn bovendien in het MER onderzocht en zijn betrokken bij onze besluiten.

2.14.25 Indiener is van mening dat de verkeersveiligheid geen aanleiding kan zijn om meer rijstroken en een hogere maximum snelheid te ontwerpen. In de stukken komt onvoldoende tot uiting dat de huidige N279 een meer dan gemiddeld veilige weg is.

Reactie GS

De N279 is getalsmatig en in verhouding tot andere wegen een relatief veilige weg. Toch vinden er regelmatig ernstige ongelukken op de weg plaats en elk ongeval vinden we er een te veel. Door gescheiden rijbanen met twee stroken per richting wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk verhoogd omdat bij inhalen niet meer gebruik gemaakt wordt van de rijstrook van de tegenliggers.

Daarnaast speelt de verkeersveiligheid op de dorpenroutes ook een rol en deze wordt ongunstig beïnvloed door het sluipverkeer mede omdat hier langzaam en snel verkeer wordt gemengd. De capaciteitsvergroting van de N279 draagt zo op verschillende manieren bij aan de verkeersveiligheid.

2.14.26 Indiener is van mening dat de in de MER en PIP genoemde verkeersaantallen, het percentage vrachtverkeer, en de verkeersprognose ondeugdelijk zijn.

Volgens Indiener zijn niet meegenomen de gevolgen voor het verkeer van de bevolkingskrimp, nieuwe werkvormen, de vergrijzing en de afnemende beroepsbevolking, de stijgende brandstofprijzen, de economische crisis, de extra rijstroken van de A2, de toegevoegde transportcapaciteit van de Zuid Willemsvaart.

Reactie GS

Het model is een verfijning van nationale verkeersmodellen. Voor deze modellen worden door de nationale planbureaus scenario's opgesteld waarin de hier genoemde ontwikkelingen worden vertaald. Bij verschijnen van het model is dat de gedragen en geldende opvatting. Omdat er enige tijd gemoeid is met het opstellen van modellen kan het zijn dat deze opvatting enigszins afwijkt van de dan meest actuele inzichten. Van dit verkeersmodel mag desalniettemin gesteld worden dat het niet alleen deugdelijk is, maar ook de best mogelijke benadering van de toekomstige situatie.

2.14.27 Indiener is van mening dat de gekozen variant een enorme verkeersaantrekkende werking heeft tot 63.000 voertuigen in 2025. Maatregelen om de negatieve impact hiervan voor het sluipverkeer en de omwonenden te beperken ontbreken in de MER en PIP.

Reactie GS

De verkeer aantrekkende werking beperkt zich hier zoals bedoeld tot de N 279. De intensiteit op het onderliggende wegennet neemt juist af. De omgeving van de N 279 voldoet na realisatie aan alle daaraan te stellen wettelijke normen.

2.14.28 Indiener is van mening dat de uitgewerkte variant in de uiteindelijke vorm een verkeersaantrekkende werking heeft voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De risico's hiervan zijn onvoldoende onderzocht in de MER en PIP.

Reactie GS

In het MER is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsaspecten van de capaciteitsvergroting van de N279 (zie paragraaf 7.10 en 8.11). Uit de onderzoeken is niet gebleken dat de capaciteitsvergroting een bijzonder aantrekkende werking voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal hebben. In de nota van inspraak hebben wij hier al eerder als volgt op geantwoord:

De groei van transport van gevaarlijke stoffen vindt niet rechtevenredig 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.

2.14.29 Volgens Indiener gaan groenvoorzieningen onnodig verloren en niet gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Reactie GS

Er vindt compensatie van natuur plaats conform wet- en regelgeving. Andere groenvoorzieningen hoeven niet gelijkwaardig te worden gecompenseerd, doch de provincie spant zich in voor een goede inpassing van de weg en zal daar bij de aanbesteding en uitvoering op letten. Om dit te borgen zijn een inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan opgesteld die richtinggevend zijn voor de uitvoering.

2.14.30 Indiener is van mening dat natuurkwaliteiten onnodig verloren gaan, en niet gelijkwaardig worden gecompenseerd. Natuurcompensatie dient plaats te vinden met volwaardige ecologische verbindingzones aansluitend aan de omgeving waar de natuurwaarden door de N279 verloren gaan.

Reactie GS

Er is gezocht naar een zorgvuldige inpassing van de weg en er gaat niet meer natuur verloren dan strikt noodzakelijk voor een goede oplossing van het probleem. De wijze waarop verloren gegane natuur moet worden gecompenseerd is bij wet geregeld. Daar houden we ons aan.

2.14.31 Indiener is van mening dat door de aanpassing van de N279 gezondheidsrisico's onnodig toenemen door de te verwachten toename van fijn stof, geluid, lichthinder. De wettelijke normen worden overschreden. Specifiek aan het Hersend neemt initiatiefnemer geen directe fijn stof en licht reducerende maatregelen zoals wallen, schermen e.d. Dit leidt tot een aanzienlijke vermindering van het woongenot. Daarnaast zal er ook sprake zijn van een substantiële waardevermindering van het onroerend goed.

Reactie GS

We verwijzen naar het MER waarin de effecten van fijnstof (8.10), geluid (8.9) en licht (8.13.3) zijn onderzocht. Normen worden niet overschreden. Voor waardevermindering van onroerend goed kent de wet een planschade regeling.

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

Reactie GS

Er is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de verkeersproblemen op de N279 Noord op te lossen. Daarbij zijn alternatieven ontwikkeld en effecten onderzocht. Wij achten een goede bereikbaarheid in Brabant van groot belang en achten de capaciteitsvergroting van de N279 Noord daarvoor noodzakelijk. De uitgevoerde milieuonderzoeken tonen aan dat de gevolgen van de capaciteitsvergroting binnen de wettelijke normen kunnen worden gehouden. Daarom achten wij de capaciteitsvergroting maatschappelijk verantwoord. 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.

2.14.33 Indiener is van mening dat het grote ruimtebeslag van het voorkeursalternatief met de hoge op- en afritten bij de ongelijkvloerse kruisingen de beleving van de cultuurhistorische identiteit van het gebied onnodig aantasten.

Reactie GS

Er is een beoordeling van de effecten op het landschap opgenomen in het MER. Wij zijn ons ervan bewust dat hier sprake is na negatieve effecten. Wij hebben deze afgewogen tegen het belang van het oplossen van de verkeersproblemen op de N279 Noord en zijn van mening dat hier niet sprake is van een onnodige aantasting.

2.14.34 Indiener is van mening dat in het traject van de N279 geen locaties zijn vermeld die in aanmerking komen voor een aanvullend booronderzoek.

Indiener wijst er op dat, hoewel men in het inpassingsplan geen aanvullend onderzoek hoeft uit te voeren, er wel een aanvullend booronderzoek uitgevoerd dient te zijn voordat de werkzaamheden beginnen.

Reactie GS

De onderzoeken die nodig waren voor het MER en PIP zijn verricht. Daarnaast zijn onderzoeken nodig in het kader van de vergunningverlening voor de uitvoering van het werk. Deze vinden later plaats en zijn van belang voor de aannemer c.q. worden door de aannemer zelf verricht.

2.14.35 Volgens Indiener zijn maatregelen voor de inpassing van de N279 onvoldoende en voornamelijk ontworpen vanuit het kortstondige blikveld van de automobilist. Maatregelen voor inpassing dienen ontworpen te worden vanuit het langdurige blikveld van omwonenden.

Reactie GS

Wij verwijzen naar paragraaf 9.6.2 en bijlage 11B van het MER waar verschillende visualisaties zijn opgenomen van de weg vanuit het blikveld van de omwonenden. Wij merken daarbij op dat de weg nu ook reeds aanwezig is en vanuit de omgeving lang niet overal zichtbaar is (zie afbeelding 8.17 in het MER). Daarnaast wordt er ook een haag geplaatst zoals die nu ook aanwezig is langs de N279.

2.14.36 Indiener is van mening dat mogelijkheden voor het gehele traject met een verlaagde ligging gelijk aan het omliggende maaiveld, of een verdiepte ligging zijn in de varianten van de MER en PIP onvoldoende onderzocht zijn.

Reactie GS

We hebben naar aanleiding van reactie op het voorontwerp een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van een verdiepte ligging. De resultaten hiervan zijn in bijlage 11B van het MER terug te vinden. Het onderzoek heeft er toe geleid dat de aansluiting bij de Runweg is herontworpen en lager zal worden aangelegd dan oorspronkelijk het plan was.

2.14.37 Indiener is van mening dat er in de MER en PIP geen afstemming is van de vormgeving van de N279 met de omgeving die bijdraagt aan de kwaliteit van Brabant.

Het ambitieniveau van het inpassingsplan is te laag en is het gebiedspaspoort “Meierij” niet als uitgangspunt en inspiratiebron gebruikt.

Reactie GS

Aan de inpassing van de weg in de omgeving is al vroeg (2008) in het studietraject veel aandacht besteed door het opstellen van een gebiedsvisie N279 (zie bijlage 2A bij MER). Op dat moment was er nog geen sprake van gebiedspaspoorten in Brabant. Voor de gebiedsvisie zijn echter wel de aanwezige kwaliteiten geïnventariseerd. Daarmee is de visie in lijn met de later verschenen gebiedspaspoorten. De gebiedsvisie is uitgewerkt in een gebiedsperspectief met een aantal richtinggevende principes, gericht op behoud en versterking van bestaande kwaliteiten. Deze hebben een rol gespeeld bij de ontwikkeling van de alternatieven en de uitwerking van het voorkeursalternatief in het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan. Het gebiedspaspoort “Meierij” heeft als gevolg van chronologie niet als uitgangspunt en inspiratiebron kunnen dienen voor de N279, echter met de gebiedsvisie en het daarop volgende inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan liepen we daar in feite op vooruit.

2.14.38 Indiener is van mening dat de gevolgen van de devaluatie van de gebiedskwaliteiten voor (de werkgelegenheid in) recreatie en toerisme in het MER en PIP niet genoemd zijn, en maatregelen om deze devaluatie te compenseren niet opgenomen zijn.

Reactie GS

Paragraaf 8.13.6 van het MER gaat in op de gevolgen voor de recreatie. Positieve effecten voor de recreatieve routes zijn de extra fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart die bij de Runweg wordt aangelegd en het fietspad aan de zuidzijde van de vaart dat wordt doorgetrokken tot aan Veghel.

2.14.39 Indiener is van mening dat bij de plannen voor de N279 onvoldoende maatregelen zijn getroffen om een verdergaande barrièrewerking en versnippering voor mens en natuur te beperken.

Reactie GS

In vorige reactie hebben we al aangegeven dat er sprake is van verbetering van verbindingen voor de mens. Voor de fauna zullen passages onder de weg worden aangelegd op plaatsen die aansluiten op de uittreedplaatsen die Rijkswaterstaat aanlegt bij de oevers van de Zuid-Willemsvaart.

2.14.40 Indiener is van mening dat de beschrijving in het PIP van de verschillende landschapstypen ouderwets en niet deugdelijk is. Het is niet duidelijk waarop de beoordelingscriteria van het landschap in de MER zijn gebaseerd. In het PIP wordt voorbijgegaan aan de samenhang tussen de verschillende deelgebieden en landgoederen binnen het totale landschap rondom de Aa.

Reactie GS

In deel B van het MER wordt tabel 6.1 het beoordelingskader voor alle aspecten weergegeven. Aan het begin van de paragrafen in hoofdstuk 8 (Effectbeschrijving en Beoordeling) het MER waarin de effecten worden beschreven wordt steeds ingegaan op

de beoordelingscriteria. In tabellen wordt aangegeven hoe de waardering heeft plaatsgevonden. Wij vinden dat voldoende duidelijk.

Er is naar de samenhang tussen de verschillende deelgebieden en landgoederen binnen het totale landschap rondom de Aa gekeken voor zover relevant voor de effectvoorspelling. We verwijzen ter illustratie naar tabel 8.58 van het MER waarin naast Kasteel Heeswijk verschillende landgoederen worden genoemd.

2.14.41 Indiener is van mening dat de landschappelijke en ecologische opgave in het PIP te nauw is afgebakend en te beperkt gedefinieerd is. De landschappelijke inpassing wordt volgens Indiener als wondermiddel genoemd, maar de landschappelijke en ecologische problemen door de verbrede en verhoogde N279 worden niet aantoonbaar opgelost. De scoretabellen met betrekking tot het landschap in de MER zijn ondeugdelijk, en getuigen van ‘wishful thinking’.

Reactie GS

De landschappelijke en ecologische problemen waar Indiener over schrijft zijn in het MER onderzocht. Op basis hiervan zijn maatregelen genomen die minimaal zekerstellen dat we met het plan aan wet- en regelgeving zullen voldoen.

Daarnaast streven we er naar via de aanbestedingsmethodiek extra kwaliteit in het plan aan te brengen door via emvi-criteria de aannemer hierop te beoordelen. Dit is geen wondermiddel maar wel een kans.

Indiener geeft niet aan waarom hij de scoretabellen met betrekking tot landschap ondeugdelijk acht. Wij hebben een gebruikelijke, algemeen aanvaarde, methodiek gehanteerd.

2.14.42 Indiener is van mening dat de kosten van de aanpassing van de N279 een niet te verantwoorden uitgave van de initiatiefnemer zijn. Dit is af te leiden uit het MKBA dat is reeds in het bezit van de initiatiefnemer is en derhalve niet als bijlage bijgevoegd is.

Reactie GS

Er is een MKBA opgesteld die diende voor de subsidieaanvraag bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit betrof alternatief E. Een MKBA is voor een subsidieaanvraag bij het Rijk verplicht. Gebleken is dat er vanuit het Rijk geen middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van dat alternatief. Wij hebben daarom een heroverweging moeten maken. Uiteindelijk hebben wij besloten, mede in afweging van de ingekomen zienswijzen op het (voor)ontwerp PIP, te kiezen voor alternatief C.

2.14.43 Indiener is van mening dat de initiatiefnemer de aanbevelingen uit het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie MER onvoldoende heeft verwerkt in de MER en PIP.

Reactie GS

Het MER is op alle onderdelen die in het tussentijds toetsingsadvies zijn genoemd aangepast en verbeterd.

2.17 Stichting Omwonenden N279 – Berlicum

De zienswijze van Stichting omwonenden N279 is grotendeels identiek aan zienswijze 2.14. Voor de beantwoording van de identieke delen wordt verwezen naar: 2.14.1 t/m

2.14.27 en 2.14.29 t/m 2.14.43. Aanvullende punten uit de zienswijze worden hieronder behandeld.

Samenvatting opmerkingen

2.17.1 Indiener is van mening dat de variant 1x2 80 km/u met ongelijkvloerse kruisingen niet (gelijkwaardig) is onderzocht. De MER is daardoor ondeugdelijk ter inzage gelegd.

Reactie GS

In de verkeersstudie MER/Tracé N279 's-Hertogenbosch-Veghel (aug. 2008, bijlage 3B bij MER) is deze variant bekeken voor een situatie met 100 km/u. Door het ongelijkvloers maken van de aansluitingen ontstaat een wezenlijke verhoging van de wegvakbelastingen. Het gevolg zou zijn dat de verkeersafwikkeling dan daar onder druk komt te staan doordat de I/C-verhouding te hoog wordt. Dit is ook zichtbaar bij de beschrijving van het 0-alternatief (MER, afb. 7.4). Daar is zichtbaar dat de I/C waarden in 2025 op het merendeel van de wegvakken boven de 0,8 bevindt. Bij een situatie van 1x2 80 km/uur met ongelijkvloerse kruisingen zal het verkeer vanuit de dorpen niet of nauwelijks kunnen invoegen. Dit is daarom aangemerkt als een niet robuuste oplossing. Het is niet zinvol om oplossingen waarvan duidelijk is dat ze geen adequate oplossing voor het probleem kunnen bieden mee te nemen in het hele MER onderzoek. Daarom is deze variant niet "gelijkwaardig" onderzocht.

2.17.2 Indiener is van mening dat de berekeningen van de geluidsreductie van vrachtwagens door dubbellaags Zoab in het akoestisch onderzoek van het wegverkeerslawaai van de N279 niet deugdelijk zijn. De berekening berust op ondeugdelijke technische uitgangspunten en aantallen. De geluidsproductie van de motor, uitlaat, en aandrijflijn van vrachtwagens alsmede de hoogte van de geluidsproductie ten opzicht van het wegdek is kenmerkend anders dan personenwagens.

Reactie GS

De berekeningen zijn uitgevoerd conform standaard reken- en meetvoorschriften. Daarin worden ook wegdekcorrectiefactoren voorgeschreven die gebruikt dienen te worden in akoestische onderzoeken. Deze correcties zijn gebaseerd op metingen. Daarbij is er ook rekening mee gehouden dat een stiller wegdek bij personenverkeer tot andere reducties leidt dan bij vrachtverkeer.

2.17.3 Indiener is van mening dat de uitgewerkte variant in de uiteindelijke vorm een verkeersaantrekkende werking heeft voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De risico's hiervan voor de bebouwde gebieden zijn onvoldoende onderzocht in de MER en PIP. De toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N279 veroorzaakt gezondheidsrisico's voor omwonenden. Zie hiervoor de memo 'Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de N279 tussen Den Bosch en Asten' van Rijkswaterstaat aan Witteveen en Bos en Provincie Noord-Brabant dd. 12 januari 2010. Deze memo is reeds in het bezit van de Provincie en is derhalve niet als bijlage bijgevoegd.

Reactie GS

Wij verwijzen in deze naar het onderzoek Externe veiligheid oktober 2012, bijlage 10 bij het MER. De transportintensiteiten van gevaarlijke stoffen voor de huidige situatie en

alternatieven zijn overgenomen uit de memo 'Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de N279 tussen Den Bosch en Asten' van Rijkswaterstaat van 12 januari 2010. Zie bladzijde 12 van genoemde bijlage. De risico's zijn beoordeeld op basis van de geldende circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

We hebben geen reden aan te nemen dat de risico's onvoldoende onderzocht zijn.

2.18 Bewoners Laverdonk Ldk-N279 – Heeswijk-Dinther

De zienswijze van Bewoners Laverdonk Ldk-N279 is grotendeels identiek aan zienswijze 2.14 en 2.17. Voor de beantwoording van de identieke delen met zienswijze 2.14 wordt verwezen naar: 2.14.1 t/m 2.14.27 en 2.14.29 t/m 2.14.43. Voor de beantwoording van de identieke delen met zienswijze 2.17 wordt verwezen naar: 2.17.1 t/m 2.17.3.

Onderstaand de aanvullende opmerkingen ten opzichte van zienswijze 2.17.

Samenvatting opmerkingen

2.18.1 Indiener is van mening dat bij de ongelijkvloerse op en afritten, zoals van en naar de ontsluiting van Heeswijk-Dinther Zuid bij de Laverdonk, in relatie tot geluid geen of onvoldoende rekening gehouden is met de verhoogde wegen boven het maaiveld.

Reactie GS

Het is bekend dat de hoogteligging van geluidbronnen relevant is voor de berekeningen. Bij de akoestische berekeningen is het 3 dimensionaal wegontwerp uitgangspunt geweest. De verhoogde ligging van de op- en afritten van de N279 zijn meegenomen bij de geluidberekeningen.

2.18.2 Indiener is van mening dat ter hoogte van Laverdonk 11 t/m 13 de afrit naar Heeswijk-Dinther zuid dermate dicht langs de woningen komt te lopen dat de geluidsoverlast onaanvaardbaar toe zal nemen. Hierbij is de verhoogde ligging van de op en afritten aan beide zijden van de N279 niet in ogenschouw genomen. Genoemde maatregelen zijn verre van voldoende om toename van geluidsoverlast te voorkomen volgens Indiener. Plaatsen van geluidschermen of wallen langs het gehele tracé van toe en afritten is dan ook een minimale vereiste.

Reactie GS

De verhoogde ligging van de op- en afritten van de N279 zijn meegenomen bij de geluidberekeningen. Doordat de hoofdrijbaan gedeeltelijk wordt afgeschermd door de verhoogde afrit, er op deze hoofdrijbaan tweelaags ZOAB komt te liggen en een geluidscherm voor Laverdonk 13, wordt ervoor gezorgd dat er bij Laverdonk 11 t/m 13 geen toename is ten opzichte van de huidige situatie.

2.18.3 Door de geplande op en afritten naar Heeswijk-Dinther zuid met het daarbij aangepaste tracé van de N279 komt de toe- en uitgang van en naar de Laverdonk nabij nummer 13 te vervallen. Indiener is van mening dat gezien de beperkte breedte van de Laverdonk de woningen nummer 10 t/m 13 vervolgens onbereikbaar zijn voor vrachtverkeer daar er geen mogelijkheid tot omkeren is en achteruitrijden op deze smalle weg onmogelijk is. Het is volgens Indiener dus noodzakelijk voldoende verharde

voorzieningen te treffen aan het einde van dit nieuw doodlopend deel van de Laverdonk om vrachtverkeer de gelegenheid te geven om te keren.

Reactie GS

De situatie waaraan Indiener refereert is een “knip” in de parallelweg van de N279 ter hoogte van Laverdonk 10 tot en met 13 waarvan sprake is geweest. Deze knip is echter in het PIP niet meer aanwezig (zie verbeelding, deelkaart F). Daaruit blijkt dat de parallelweg kan worden doorgetrokken. Het door Indiener geschetste probleem kan dus worden opgelost.

2.18.4 Indiener is van mening dat natuurcompensatie in de Laverdonk gecompenseerd dient te worden, waar veel oppervlakte nodig is om deze te maken plannen te realiseren.

Reactie GS

Wij hebben ons beleid ten aanzien van de natuurcompensatie in onze algemene reactie op de zienswijzen (paragraaf 1.3) weergegeven.

2.18.5 Indiener is van mening dat door de aanpassing van de N279 gezondheidsrisico's door fijnstof, geluidshinder en toename transport gevaarlijke stoffen voor Indiener dramatisch toe nemen.

Reactie GS

De milieueffecten van de capaciteitsvergroting zijn in het MER uitgebreid onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Waar zonder maatregelen normen zouden worden overschreden zijn maatregelen in het plan opgenomen zodat in alle gevallen aan wet- en regelgeving wordt voldaan.

2.19 Dhr. J.W.M. van Empel – Berlicum

2.20 Dhr. J.M. Pennings – Berlicum

2.21 Dhr. C.J. van den Akker – Berlicum

2.22 Dhr. P.A.W. van Empel - Nieuwaal

De zienswijzen van de heer Pennings, de heer van den Akker en de heer P.A.W. van Empel zijn identiek aan die van de heer J. van Empel. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling.

Samenvatting opmerkingen

2.19.1 Indiener is van mening dat de huidige laanstructuur van bomen langs de Parallelweg van de N279 gehandhaafd dient te worden gelijkwaardig aan de huidige buitensituatie. Tevens zal hierin opgaande begroeiing opgenomen moeten worden om tot een optimale inpassing te komen van de N279 voor de direct omwonenden.

Reactie GS

De laan zoals deze nu aanwezig is langs de parallelweg van de N279 wordt in nieuwe situatie, van de verbrede N279, teruggebracht. De begeleidende opgaande begroeiing zal, langs het gehele tracé, bestaan uit een haag van ca. 1,2 meter hoog. Deze haag zal

zich zoals in de huidige situatie bevinden tussen de hoofdrijbaan en de ventweg uitgezonderd op de locaties van de verschillende aansluitingen. De laanstructuur samen met de haagstructuur zorgen samen afdoende voor een goede inpassing van de N279.

2.19.2 Indiener wijst op beeldkwaliteitsplan (Bijlage 2 in het PIP) waarin op pagina 46 de afbeelding “Landschappelijke Karakteristiek” opgenomen is. Tussen grofweg de aansluiting van Brugstraat in Middelrode tot aan het Landgoed Seldensate, spreekt de afbeelding van een Landelijk besloten gebied. In het beeldkwaliteitsplan staat beschreven dat het uitgangspunt is dat de lokale karakteristieken worden behouden en waar mogelijk versterkt (pagina 69.) Indiener ziet graag deze uitgangspunten opgenomen en ook als zodanig vormgegeven in het inrichtingsplan.

Reactie GS

Het gegeven dat het gebied tussen Landgoed Seldensate en de Brugstraat te karakteriseren valt als een landelijk besloten gebied hangt nauw samen met de aanwezige fruitboomgaard met bijbehorende hagenstructuur. Naast de fruitboomgaard wordt het landelijk besloten karakter mede bepaald door het aanwezige groen van Landgoed Seldensate en de daarbij horende laanstructuur(en). De fruitboomkwekerij, het opgaande groen van Landgoed Seldensate en de bijbehorende laanstructuur worden zo veel als mogelijk in de nieuwe situatie behouden en of hersteld.

2.19.3 Indiener vraagt de nieuw aan te leggen hooggelegen toe- en afrit komend van de N279, welke aansluit op de Milrooijsebrug, dusdanig inpassen in het landschap waarmee het effect van de hinder qua geluid en licht voor de directe omgeving tot een minimum wordt beperkt en dit ook als zodanig verwerken in het plan.

Reactie GS

De opgaande beplanting tussen de op- en afrit van de N279, de Assendelftseweg / Kapelstraat wordt zoveel als mogelijk behouden en waar nodig versterkt, zoals de laanstructuur langs de Kapelstraat. Daarnaast vindt er in de verkeersoksel (ruimte tussen de N279 en op- en afrit) van de aansluiting Middelrode natuurontwikkeling plaats. Opgaande beplanting zoals wilgen wordt hier niet uitgesloten. Het behoud en versterken van de aanwezige groenstructuur en natuurontwikkeling in de verkeersoksel zal te samen de ruimtelijke impact van de Milrooijsebrug afdoende verzachten.

2.19.4 Indiener vraagt het nieuw te maken traject, komend vanuit de Brugstraat in Middelrode tot aan de Milrooijse brug in te passen in het landschap, rekening houdend met de hinder qua licht en geluid voor de directe omgeving.
Een goed voorbeeld is volgens Indiener de huidige hoge beplanting bij het landhoofd van de Milrooijse brug aan de Noordzijde (Middelrode).

Reactie GS

De landschappelijke inpassing van de aansluiting Brugstraat / aansluiting Milrooijsebrug vindt plaats d.m.v. het behoud van de bestaande laanstructuur langs de Brugstraat en voor het over grote deel behoud van de fruitboomgaard. Daarnaast vindt er in de verkeersoksel (ruimte tussen de N279 en op- en afrit) van de aansluiting Middelrode natuurontwikkeling plaats. Opgaande beplanting zoals wilgen behoort hier tot de mogelijkheden. Het behoud en versterken van de aanwezige groenstructuur en

natuurontwikkeling in de verkeersoksel zal tezamen de ruimtelijke impact van de Milrooijsbrug afdoende verzachten.

2.19.5 Indiener vraagt het inrichtingsplan zodanig aan te passen waarmee de horizonvervuiling aangepakt wordt voor de bewoners van de Laan van Seldensate en Assendelftseweg welke als belanghebbende gebaad zijn met een opgaande groenstrook, welke het zicht wegneemt van de N279.

Reactie GS

Voor het overgrote deel wordt het zicht vanuit de Assendelftseweg op de N279 ontnomen door de aanwezigheid van een fruitboomgaard. Voor slechts twee woningen langs de Assendelftseweg neemt het zicht op de N279 toe. Voor deze twee woningen kan de wens, vanuit het standpunt "horizonvervuiling" als gevolg van de verbreding van de N279 te verminderen, in overweging worden genomen. Dit omdat er in de huidige situatie het zicht op de N279, vanuit de woningen aan de Laan van Seldensate en Assendelftseweg, wordt verzacht door de aanwezigheid van een bomenrij.

Om de N279 ook in de toekomst gedeeltelijk aan het zicht te onttrekken kan gedacht worden aan het vervangen van de oude rij eiken door nieuwe eiken op dezelfde locatie ten noorden van de nieuwe parallelweg.

Wij zullen dit betrekken bij de aanbesteding van werkzaamheden voor de uitvoering van de capaciteitsverbreding.

2.19.6 Indiener vraagt in het inrichtingsplan de mogelijkheid opnemen tot het verplaatsen van de huidige eiken (laanbeplanting) welke in de buitenberm staan van de parallelweg van de N279 en ze in te passen in de buitenberm van de nieuwe nog te realiseren parallelweg N279.

Reactie GS

De huidige eiken laanbeplanting kan worden vervangen door een nieuwe eiken laanbeplanting aan de Heeswijk-Dinther zijde van de nog te realiseren parallelweg N279.

2.19.7 Indiener ziet, met betrekking tot verlaagde ligging van de ovatonde en van het wegdeel ervoor (vanaf de brug over de omgelegde Zuid-Willemsvaart) en er na (tot de Milrooijsbrug), graag de verlaagde ligging definitief opgenomen bij de vaststelling van de plannen N279, waarbij de verlaagde ligging tot minimaal aan de Milrooijsbrug hierin opgenomen wordt.

Reactie GS

Een verlaagde ligging is op delen van het traject problematisch in verband met de grondwaterstand en het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart. Alleen tegen zeer hoge kosten (betonnen bak constructie) is een verlaagde ligging mogelijk. Daar waar het wel mogelijk is tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, wordt er wel in voorzien. Dat betreft het gedeelte rond de Runweg te Berlicum. Wel zal worden bezien of in de aanbesteding de optie tot het lager aanleggen van de weg binnen de plangrenzen als emvi criterium (zie hiervoor) kan worden meegenomen en of dit zinvol is.

2.19.8 Indiener ziet in het kader van de natuurcompensatie op hoofdlijnen, zoals opgenomen in de toelichting van het PIP, graag dat er een gesprek wordt aangegaan

met grondbezitters gelegen aan de Parallelweg tussen de Milrooijsse brug en het Hersend (richting Berlicum) om te beoordelen of groencompensatie ook gezocht kan worden direct aan de N279.

Reactie GS

Wij zullen waar nodig of gewenst gesprekken met grondbezitters aangaan waar dit aan de orde is in het kader van de inrichting van de weg, de maatregelen in het kader van de blauw groene mantel, of anderszins.

Verder verwijzen wij naar het algemeen deel over natuurcompensatie. Wij merken nog op dat we graag duidelijk houden dat groencompensatie niet hetzelfde is als natuurcompensatie. Op grond van nationale wet- en regelgeving dient natuur die vernietigd of verstoord wordt, gecompenseerd te worden. Echter niet al het groen wordt aangemerkt als natuur.

2.19.9 Indiener vraagt:

- Wanneer wordt het definitieve compensatieplan vastgesteld en in hoeverre kan hier ook nog op worden ingesproken?
- In hoeverre worden de omwonenden hierin betrokken?
- En in hoeverre de opmerking bij 2.19.8 hier ook in meegewogen kan worden, zeker ook met de wetenschap dat de Gemeente Sint-Michielsgestel voornemens is om te compenseren in het "oude Aa-dal" wat op dit moment ook niet de status van een "niet-gerealiseerde EHS" heeft.

Reactie GS

Zie onze reactie in het algemeen deel. Daar waar aanvullend op dit PIP wijziging van bestemmingen aan de orde is voor het uitvoeringsplan natuurcompensatie, is inspraak mogelijk.

2.19.10 Indiener is van mening dat in het voorliggende PIP niet duidelijk is geworden hoe de verkeersveiligheid wordt geborgd voor het fietsverkeer om en nabij de aansluiting Middelrode en de oversteek Milrooijssebrug. Wordt er invulling gegeven aan het scheiden van het fietsverkeer met het overige verkeer en hoe wordt voorkomen dat er onnodige kruisingen tussen het fietsverkeer en het overige verkeer ontstaan?

Reactie GS

In een PIP worden in essentie de gebruiksmogelijkheden van de in het plangebied gelegen gronden geregeld en niet de verkeersveiligheid. Bij het wegontwerp wordt wel nadrukkelijk gekeken naar de verkeersveiligheid. Er zijn richtlijnen voor het verkeersveilig inrichten van wegen en deze zijn toegepast bij het wegontwerp. Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het PIP is een voorlopig ontwerp, bedoeld om te bepalen welke ruimte er nodig is voor de capaciteitsvergroting. Voor de uitvoering wordt het ontwerp nog uitgewerkt tot een veel gedetailleerder definitief ontwerp. Dit neemt niet weg dat er hier geen nieuwe inrichtingen worden gemaakt. De reden daarvan is dat we het ruimtebeslag zoveel mogelijk willen beperken. Bij nieuwe aansluitingen is namelijk een grotere rotonde nodig met meer ruimtebeslag.

2.19.11 Indiener vraagt in hoeverre er een mogelijkheid bestaat om de 2 aansluitende parallelwegen (Den Bosch- Middelrode en Middelrode-Veghel) niet separaat, maar als

5e en 6e “poot” aan te sluiten op de rotonde van de aansluiting Middelrode, om hiermee extra kruisingen met fietsverkeer tot een minimum te beperken en het totaal aanbod van verkeer te centreren op 1 nieuw te bouwen grote rotonde (inclusief het zware landbouwverkeer wat gebruik maakt van de parallelweg). Dit in plaats van een relatief kleine rotonde met separate aansluitingen direct voor en na deze rotonde, zoals de aansluiting met de P-weg in de bocht van de Brugstraat en de Kapelstraat. Zijn hier meer varianten voor te bedenken welke de verkeersveiligheid verhogen en het aantal conflictpunten verkleint?

Reactie GS

Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar en in voorstudies bekeken. Een Rotonde met 5 of 6 aansluitingen dient veel groter te zijn om voldoende ruimte tussen de aansluitingen te creëren. Dat pakt qua ruimtebeslag ongunstiger uit dan de huidige oplossing.

2.19.12 Indiener vraagt hoe de aansluiting (toe- en afrit N279) bovenop de Milrooijsebrug wordt vormgegeven en hoe sluit e.e.a. aan op het smalle profiel van de Milrooijsebrug?

Reactie GS

De brug is een gegeven waar we rekening mee te houden hebben. De aansluiting wordt hierop afgestemd.

2.19.13 Indiener vraagt wat de verwachting qua verkeersaanbod op de aansluiting Middelrode is wanneer de aansluiting is gerealiseerd (afname of toename) en hoe staat dit in verhouding tot de huidige situatie? Betekent dat nog iets (aanvullende veiligheidsmaatregelen) voor de oversteek van fietsers en voetgangers vanuit de Assendelftseweg richting Middelrode en of Schijndel wanneer de aansluiting Middelrode juist extra verkeer gaat aantrekken?

Reactie GS

Het verkeersaanbod op de Brugstraat is na reconstructie vergelijkbaar met de huidige intensiteit maar veiliger vormgegeven. Zonder reconstructie zou sprake zijn geweest van een toename van 15%.

2.23 Dhr. W.J.A. van Empel – Berlicum

De zienswijze van W.J.A. van Empel is voor een groot deel identiek aan de zienswijze 2.19 en voor een kleiner deel identiek aan de zienswijze 2.14. Voor de beantwoording van de identieke delen met zienswijze 2.19 wordt verwezen naar 2.19.1 t/m 2.19.13. Voor de beantwoording van de identieke delen met zienswijze 2.14 wordt verwezen naar 2.14.22, 2.14.31 en 2.14.32.

2.24 Stichting de Kilsdonkse Molen

De reactie van de Indiener is identiek aan de reacties bij Indiener 2.17, te weten onderdelen: 2.17.3 t/m 2.17.5, 2.17.11, 2.17.14, 2.17.26, 2.17.30, 2.17.31, 2.17.34, 2.17.36 t/m 2.17.39 en 2.17.41 t/m 2.17.42. Verder sluit de Stichting voor de overige

onderwerpen graag aan bij de uitgebreide reactie van de Stichting Omwonenden N279 (2.17)

2.25 Stichting InnovatiePlatform Beekdal de Aa

Samenvatting opmerkingen

2.25.1 Indiener is van mening dat de verbreding van de N279 een bijna desastreuze aanslag op het gebied van Beekdal de Aa is. De consequentie is een enorm beslag op grond van het Beekdal over de gehele lengte vanaf Den Bosch tot aan Veghel.

Reactie GS

We hebben in het onderzoek ten behoeve van het MER gekeken naar de effecten van de capaciteitsvergroting ook op de waarden in het gebied van het beekdal van de Aa. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat er weliswaar sprake is van aantasting, maar inde afweging van belangen zijn wij tot de slotsom gekomen dat dit acceptabel is gezien de andere belangen, mede omdat de vernietigde natuur gecompenseerd zal worden.

2.25.2 Indiener is van mening dat maatregelen nodig zijn tegen een toename van geluid door de capaciteitsverbreding van de weg en opteren daarbij voor een verlaagde of verdiepte ligging met wallen/dijken voorzien van een robuuste houtwal met bomen.

Reactie GS

Naar aanleiding van inspraakreactie op het voorontwerp PIP hebben we de geluidssituatie die door de capaciteitsvergroting ontstaat nogmaals onder de loupe genomen. We hebben aanvullende studies verricht zowel naar de mogelijkheden van een verlaagde ligging als naar aanvullende geluidwerende maatregelen. In bijlage 11 bij het MER wordt hierover gerapporteerd.

Een verlaagde ligging is op delen van het traject problematisch in verband met de grondwaterstand en het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart. Alleen tegen zeer hoge kosten (betonnen bak constructie) is een verlaagde ligging mogelijk. Daar waar het wel mogelijk is tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, wordt er wel in voorzien. Dat betreft het gedeelte rond de Runweg te Berlicum. Wel zal worden bezien of in de aanbesteding de optie tot het lager aanleggen van de weg binnen de plangrenzen als envi criterium (zie hiervoor) kan worden meegenomen en of dit zinvol is. Het onderzoek naar aanvullende geluidmaatregelen heeft ons ertoe doen besluiten extra stil asfalt (2-laags ZOAB of vergelijkbaar) toe te passen. Een dergelijk wegdek produceert aanmerkelijk minder geluid (ca. 5 à 6 dB minder) dan het huidig wegdek (zie ook paragraaf 1.3 onderdeel geluid).

2.25.3 Indiener is van mening dat het handhaven van een maximum snelheid van 80 km/u meer dan voldoende is. Indiener is het niet eens met het voornemen om op termijn alsnog een snelheid van 100 km/u door te voeren, dit om extra geluidsproductie te voorkomen dan wel te streven naar een verlaging van het huidige niveau waarmee tevens de vervuiling van fijnstof en dergelijke voor mens en dier in het gebied van Beekdal de Aa wordt beperkt.

Reactie GS

De weg wordt ingericht als een weg geschikt voor 80 km/u conform de daarvoor bestaande richtlijnen (en dus niet als 100 km/u weg). Wel wordt rekening gehouden met

de optie om de snelheid later alsnog aan te passen naar 100 km/u. Hiervoor zullen na een verkeersbesluit aanpassingen aan de inrichting worden gedaan zodat de weg voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor 100 km/u wegen. Het zal een verkeersbesluit betreffen dat openstaat voor inspraak. Indiener kan op dat moment zijn standpunt kenbaar maken.

Overigens blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van het MER is uitgevoerd dat vervuiling van de lucht door fijnstof geen knelpunt vormt bij 100 km/uur en ook niet bij 80 km/u.

2.25.4 Indiener geeft aansluitend op 2.25.3 aan dat voorkomen van extra geluidsproductie en een beperking van de vervuiling van fijnstof, ook van groot belang is voor de gebruikers/bezoekers van het Beekdal. Een fietspad/fietsroute moet aan de luwe zijde van de wallen/dijken aangebracht worden om het effect van geluid en fijnstof flink te reduceren.

Het is Indiener niet duidelijk hoe initiatiefnemer daarmee is omgegaan?

Reactie GS

Door de toepassing van 2-laags ZOAB (of vergelijkbaar) worden extra maatregelen genomen om de extra geluidsproductie als gevolg van de capaciteitsvergroting te beperken. Hiermee zijn fietsroutes aan beide zijde van de weg (ook ten zuiden van Zuid-Willemsvaart) gebaat: ook de fietsers worden door deze maatregel met minder verkeersgeluid geconfronteerd.

Voor fijn stof geldt dat de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer niet worden overschreden (zie bijlage 9 bij het MER). We zien geen aanleiding voor dat aspect extra maatregelen te treffen.

2.25.5 Indiener stemt niet in met een evenredige afname van natuurcompensatie vanwege het toepassen van dubbellaags ZOAB. Los van het feit dat we deze maatregel toegepast moet worden is dit geen basis om minder te compenseren.

Reactie GS

Wij passen in deze wet- en regelgeving toe. Daarin is vastgelegd wanneer sprake is van natuurcompensatie. Met het besluit om 2-laags ZOAB toe te passen is de natuurcompensatieopgave opnieuw berekend. Daarbij bleek dat geen sprake meer is van natuur die als gevolg van verstoring dient te worden gecompenseerd omdat door toepassing van 2-laags ZOAB in de natuurgebieden bij de weg geen sprake meer is van een toename van geluid door de capaciteitsvergroting.

2.25.6 Indiener 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. Dit kan in combinatie met ontwikkelingen die aanstaande zijn waaronder de plannen voor beekherstel.

Indiener is van mening dat er geen sprake kan zijn van financiële compensatie waarbij natuurcompensatie elders in de EHS zal plaatsvinden. Indiener wenst aantoonbaar, ondermeer aan de zijde van de woonkern Heeswijk-Dinther, natuurcompensatie uitgevoerd te zien.

Reactie GS

De provincie heeft een opgave tot realisatie van de EHS. Direct of kort langs de weg is onvoldoende niet gerealiseerde EHS aanwezig om te compenseren. We verwijzen verder naar paragraaf 1.3, onderdeel *Natuurcompensatie*, voor het standpunt dat provincie inneemt met betrekking tot de uitvoering van de natuurcompensatie.

2.25.7 Indiener is van mening dat gekoppeld aan de natuurcompensatie 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. Reeds eind 2011 was er al de optie van een ecoduct om de twee gebieden te verbinden over de N279 en het kanaal. Wij dringen er zeer op aan om deze maatregel nu ook te realiseren nu er werk met werk gemaakt kan worden.

Reactie GS

We hebben in het kader van het MER in december 2011 een onderzoek naar verbetering van de ontsnippering laten uitvoeren. Een ecoduct is een zeer kostbare oplossing van een situatie die in essentie al ruim 150 jaar bestaat. Met het graven van de Zuid-Willemsvaart is de barrière immers ontstaan. Wij achten de investering die een ecoduct met zich meebrengt in de huidige economische omstandigheden onverantwoord. Zie ook onze algemene opmerking in paragraaf 1.3 op dit punt. Er worden wel andere maatregelen genomen om de verbindingen te verbeteren door de situering van de faunapassages die onder de N279 worden aangebracht af te stemmen met de faunauittreedplaatsen langs de oevers van de Zuid-Willemsvaart. Dit maakt het voor kleinere dieren makkelijker vaart en weg te kruisen.

2.26 Dhr. W.A. Steenbakkers – Veghel

Samenvatting opmerkingen

2.26.1 Indiener is van mening dat de problematiek van het regionale forensenverkeer vooral wordt opgelost door substantieel meer te investeren in het langzame verkeer en het OV dan in het MER gebeurt.

Reactie GS

In het begin van het planproces zijn er vele mogelijkheden verkend om de verkeersproblemen op de N279 op te lossen. Enerzijds is het probleem goed geanalyseerd (zie MER hoofdstuk 2). Anderzijds zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend met behulp van de zogenaamde *ladder van Verdaas* (zie MER hoofdstuk 3.2). Daarbij zijn ook mogelijkheden van mobiliteitsmanagement en optimalisatie van het openbaar vervoer de revue gepasseerd. Gebleken is dat daarmee de verkeers- en leefproblemen niet voldoende worden opgelost. Daarom is gekozen voor aanpassing van de bestaande infrastructuur door capaciteitsvergroting.

2.26.2 Indiener kan onder de hierna volgende voorwaarden leven met het opwaarderen van de N279:

- a) Een goede inpassing van de N279 waar deze bevolkingscentra passeert, zoals bij Eerde, Zijtaart, Veghel.
- b) Naast de gangbare technieken als geluidsschermen, wil ik hierbij ook het gebruik van moderne middelen als tunnels, verdiepte liggingen, overkapping of overbouwing benoemen.

c) Een zo klein mogelijke aantasting van de natuur en, waar dat onvermijdelijk is, ruimhartige compensatie in het direct naastgelegen gebied.

Reactie GS

We streven naar een zo goed mogelijke inpassing van de weg met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving binnen aanvaardbare maatschappelijke kosten. Kostbare oplossingen zoals tunnels en overkappingen hebben we daarom niet in het plan opgenomen.

2.26.3 Indiener is van mening dat de nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond is nu al goed en na de opwaardering van de N279 nog beter. Er is dan een goed snelwegennet aan vier kanten van het stedelijk gebied, een kanaal, spoorlijnen en een vliegveld. De “cluster Brainport” – argumentatie met zijn “vier locaties” is niet relevant omdat alle daarin genoemde werkgelegenheidscentra nu al uitstekend bereikbaar zijn, en omdat twee van de vier niet eens in het onderzoeksgebied liggen.

Reactie GS

Het PIP heeft betrekking op het N279-trajectdeel 's-Hertogenbosch-Veghel. De capaciteitsvergroting heeft primair als doel de verkeersproblemen op dit traject op te lossen.

De grotere context waarop Indiener doelt wordt behandeld in de studie naar de Noordoost-corridor. Hiervoor wordt een aparte procedure met inspraakmogelijkheden gevolgd.

2.27 Dhr. E. Schel – Den Dungen

Samenvatting opmerkingen

2.27.1 Indiener maakt bezwaar tegen plannen zoals die nu ter inzage liggen. De parallelweg, die bestemd is voor langzaam verkeer en dus landbouw verkeer, komt op circa 30 meter van het huis van Indiener te liggen wat een verslechtering van de woonsituatie betekent. Bij de hoofdweg worden maatregelen genomen in tegen de geluidsoverlast door het plaatsen van geluidsschermen, bij de parallelweg worden deze maatregelen niet genomen.

Reactie GS

Sommige nadelige effecten zijn helaas niet te voorkomen. Daar hebben we een afweging tussen algemeen en individueel belang te maken. We streven ernaar het algemeen belang zo veel mogelijk te dienen en het individueel belang zo min mogelijk te schaden. Mocht het PIP volgens Indiener leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

Ten aanzien van geluidsschermen: waar schermen noodzakelijk zijn worden deze zo dicht mogelijk bij de bron, de hoofdrijbaan, geplaatst omdat ze daar het meest effectief zijn. De intensiteiten op de parallelweg zijn vele malen lager. Daarom zijn daar geen schermen nodig.

2.27.2 Indiener is van mening dat in het plan de parallelweg druk zal worden door met name het verkeer dat komt en gaat naar het industrieterrein Jennissen.

Reactie GS

Jennissen betreft geen industrieterrein, maar een in de regio actief loonwerkersbedrijf. Het bedrijf maakt gebruik van de parallelstructuur om met landbouwwerktuigen op de plaats van de werkzaamheden te komen. Deze voertuigen worden niet toegelaten op de N279 zelf. Deze situatie verandert niet door de capaciteitsvergroting van de N279 waar het PIP betrekking op heeft. Wij zien geen reden waarom de parallelweg drukker zal worden met verkeer dat komt en gaat naar Jennissen als gevolg van het plan.

2.27.3 Indiener geeft aan dat volgens hem de ontwikkeling van de kavel van Jennissen aan de Beusingsedijk c.q. Nijvelaar planologisch niet goed verantwoord is.

Reactie GS

We treden in overleg met de gemeente Sint-Michelsgestel ten aanzien van genoemde ontwikkeling. De eventueel niet goede planologische verantwoording van de ontwikkeling van deze kavel heeft ons inziens echter geen effect op de besluitvorming aangaande onderhoud PIP.

2.28 De Lorian Raadgevers o.g. namens mevrouw A.J.A.H.M.J. van Heeswijk, de heer R. van de Water en Learnworks B.V. – Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.28.1 Indiener is van mening dat de vrije ligging van het woon- en werkobject van Indiener sterk wordt aangetast door de verbreding van de N279 in de richting van hun object en de daarmee samenhangende maatregelen zoals de demping van de bestaande Aa en de omlegging daarvan, de amovering van het hen aangrenzende object Beekveld nr. 60 met groene buffers, de nieuwe ongelijkvloerse hoogliggende aansluiting van de Runweg met de N279 over de verlegde Aa, het opbreken van een gedeelte van Het Beekveld inclusief de daaraan staande eikenbomen en de verlegging daarvan in oostelijke richting, waardoor de privacy van het object door het verkeer sterk onder druk komt te staan.

Indiener is van mening dat in het conceptplan met dit belang voor hen in privé en zakelijk opzicht verre van voldoende rekening is gehouden.

Reactie GS

Sommige nadelige effecten zijn helaas niet te voorkomen. Daar hebben we een afweging tussen algemeen en individueel belang te maken. We streven ernaar het algemeen belang zo veel mogelijk te dienen en het individueel belang zo min mogelijk te schaden. Mocht het PIP volgens Indiener leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

In onderhoudig geval hebben wij getracht maatwerk te verrichten. Bij het herontwerp van de aansluiting Runweg is mede in verband met ligging van genoemd object besloten de aansluiting in Veggelse richting te verschuiven, de ovatonde zo laag mogelijk aan te leggen zodat ook minder ruimte voor taluds nodig is. Dit alles mede om de effecten van de capaciteitsvergroting op genoemd object zo beperkt mogelijk te houden. Op basis van 3D-modellen en visualisaties (zie MER bijlage 11B) zijn wij van mening dat hiermee een aanvaardbare situatie is bereikt.

Wij stellen vast dat Indiener ook enkele zaken noemt die niet het gevolg zijn van de capaciteit van de N279, maar samenhangen met de aanleg van het dynamisch beekdal. Dat is een project van het Waterschap Aa en Maas. Op initiatief van het Waterschap wordt hierover intensief overleg gevoerd met betrokkenen uit het gebied. De herinrichting van dit gebied maakt geen deel uit van dit PIP.

2.28.2 Indiener is van mening dat de woon- en verblijfskwaliteit- en daarmee de gezondheid van Indiener en op de locatie verblijvende (bedrijfs)- gasten door de verdere intensivering van het verkeer ook zal afnemen door een toename van luchtvervuiling en fijnstof.

Reactie GS

De gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het MER, paragraaf 8.10 en bijlage 9. Conclusie is dat geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden zijn voorspeld.

2.28.3 Indiener mist in het ontwerp- PIP de integrale aanpak met afwegingen tot op perceel niveau met betrekking tot de plannen van het Waterschap met het Dynamisch beekdal. Het gemis aan deze integrale planvorming- en aanpak maakt dat in relatie tot de belangen van Indiener er ook geen integrale beoordeling, - afweging en besluitvorming op plaats vindt, waardoor zij verder in hun belangen worden geschaad.

Reactie GS

Wij zijn van mening dat juist in onderhavige geval specifiek is gekeken naar de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden. Zie in dit verband onze reactie onder 2.28.1, alinea 2. We merken daarbij wel op dat de planvorming voor het dynamisch beekdal een eigen traject en dynamiek kent (mutual gains approach (mga) met betrokkenen in gebied). De afstemming tussen plannen heeft zoveel mogelijk plaatsgevonden. Daarbij is in het mga-proces gezamenlijk opgetrokken en heeft het waterschap mede namens de provincies gehandeld. Voor deze werkwijze is gekozen om te voorkomen dat belanghebbenden met verschillende gesprekspartners te maken zouden krijgen.

2.28.4 Indiener is van mening dat het woon-/werk/ leefklimaat derhalve voor de lange duur niet alleen slechter maar daarnaast tijdelijk gedurende een reeks van jaren ook nog negatief beïnvloed wordt door de bouwput waarin zijn komen te zitten, dit met alle gevolgen van dien op het (psychisch)persoonlijk vlak en in bedrijfsmatig en zakelijk-financieel opzicht.

Reactie GS

Overlast in de aanlegfase is niet geheel te voorkomen. Bij de aanbesteding voor de aannemer die het werk moet gaan maken, zullen we als criterium opnemen het voorkomen en beperken van overlast voor de omgeving. 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.

2.28.5 Indiener verzoekt initiatiefnemer tot zodanige aanpassingsmaatregelen te komen dat Indiener in hun bezwaren tegemoet worden gekomen.

Reactie GS

Een van onze taken is het afwegen van verschillende belangen. We doen dit zorgvuldig en op basis van gedegen onderzoek zoals ten behoeve van het MER uitgevoerd.

2.29 Gasunie – Groningen

Samenvatting opmerkingen

2.29.1 Indiener verzoekt initiatiefnemer in bijlage 8 'Leiding – Gas', bestemmingomschrijving (8.1), de aanduiding 'hartlijn leiding-gas I' en 'hartlijn leiding-gas 2' te wijzigen in 'hartlijn leiding-gas'. Door de wijziging komt de bestemmingsomschrijving overeen met hoe de aardgastransportleidingen op de verbeelding zijn weergegeven. Tevens verzoeken wij u ook om de inch, 36 en 42 en de druk 66,2 bar weg te laten. Deze kunt u binnen de toelichting vermelden.

Reactie GS

We passen het plan aan zoals aangegeven.

2.29.2 Indiener verzoekt, in Afwijking bouwregels (8.3), het woord "onevenredigheid" te schrappen. De gestelde voorwaarden zijn in strijd met het bepaalde in artikel 14, derde lid Bevb. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten. De Bevb biedt geen mogelijkheid voor een beoordelingsvrijheid.

Reactie GS

Aanpassing wordt overgenomen.

2.30 Fietzersbond – A.H.J. Smid ('s-Hertogenbosch)

Samenvatting opmerkingen

2.30.1 Indiener heeft met waardering kennis genomen van het feit dat in het Voorkeursalternatief van het MER het door de Fietzersbond bepleite fietspad aan de zuidwestzijde van de Zuid-Willemsvaart is opgenomen. Indiener vindt het van belang om op te merken dat de tekst bij de beschrijving van het Voorkeursalternatief ruimte laat voor interpretatie. De tekst luidt dat voorzien wordt "in het doortrekken van de fietsroute aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart vanaf de sluis Schijndel tot de Voltaweg in Veghel". Indiener gaat er daarbij van uit dat in het kader van alle werkzaamheden van Rijkswaterstaat en de Provincie dan tevens aandacht wordt geschonken aan het verbeteren van het thans reeds aanwezige fietspad tussen de Poeldonk in Den Bosch en de sluis Schijndel.

Reactie GS

Onze plannen voorzien niet in het onderhoud van reeds aanwezige fietsverbindingen aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart. Wel zullen wij het onverharde deel van in samenspraak met onze partners waaronder Rijkswaterstaat van een verharding willen voorzien. Dit is overeenkomstig een eerder door u geuite wens.

2.30.2 Indiener is uiteraard ook gelukkig met de in de plannen opgenomen fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart in het verlengde van de Runweg.

Maar in afwijking van het voorliggende plan pleit Indiener voor het aan de zuidzijde van de fietsbrug aanleggen van 3 afritten in plaats van 1. Naast de afrit in de richting Den Bosch pleit de Fietzersbond voor een afrit in de richting naar Schijndel-Veghel en een afrit rechtdoor richting Den Dungen en Sint-Michielsgestel.

Reactie GS

De aannemer maakt een definitief ontwerp. Wij zullen uw verzoek neerleggen bij de aannemer.

2.30.3 Indiener pleit bij de bruggen bij Middelrode en Heeswijk ook nadrukkelijk voor tweezijdige afritten in noordelijke en zuidelijke richting.

Reactie GS

Zie onze reactie hiervoor.

2.30.4 Indiener vraagt ook aandacht voor de fasering van de werkzaamheden die aan het kanaal en de N279 worden verricht en dan met name aan de fietsverbindingen langs kanaal en weg. Indiener kan zich voorstellen dat het naar voren halen van de aanleg van het fietspad aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart ervoor kan zorgen dat er een veilig fietsalternatief is bij werkzaamheden aan de noordzijde.

Reactie GS

Bij de aanbesteding zullen wij betrekken dat tijdens de uitvoering te allen tijde een veilige fietsroute moeten blijven bestaan. Het fietspad aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart kan daarin een functie vervullen.

2.30.5 Indiener wordt graag betrokken bij de verdere uitwerking en detaillering van de fietsverbindingen in het kader van de plannen rond de N279.

Reactie GS

De verdere uitwerking en detaillering zal plaatsvinden bij het definitief maken van het wegontwerp. Dit zal door de aannemer worden verzorgd die het werk gaat uitvoeren. De taak om een en andere goed met de omgeving af te stemmen komt ook bij de aannemer te liggen.

2.31 Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel

Samenvatting opmerkingen

2.31.1 Indiener geeft aan dat het georganiseerde bedrijfsleven het voornemen om de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel te verbreden om de knelpunten op de N279 en de alternatieve routes op te lossen ondersteunt. Indiener ziet dit Provinciaal Inpassings Plan als een eerste stap op weg naar een goede en robuuste oplossing voor de verkeersproblemen op de N279.

Reactie GS

Wij stellen de ondersteuning van ons plan op prijs.

2.31.2 Indiener is van mening dat een toekomstvast en robuust oplossing een weg is waar ook de aansluitingen met de A2, de Brand en de A50 ongelijkvloers zijn uitgevoerd

en waar dan een maximumsnelheid van 100 km/uur geldt. Volgens Indiener kan een daadwerkelijke verbetering van de doorstroming van verkeer -en voornamelijk vrachtverkeer - alleen bereikt worden door verbreding van de totale N279, een 100 km-regime, realisatie van enkel ongelijkvloerse kruisingen en gelijktijdige uitvoering van het zuidelijke en het noordelijke gedeelte met een robuuste oplossing van de aansluiting bij Veghel.

Reactie GS

Uit het onderzoek dat ten behoeve van MER en PIP is uitgevoerd blijkt dat de huidige oplossing de verkeersproblemen voor langere tijd in voldoende mate oplost. Dit blijkt onder andere uit de berekende trajectsnelheden die boven de 60 km/uur uitkomen. Uit een uitgevoerde gevoeligheidsanalyse blijkt dat de N279 Noord in de nu voorgestelde vorm ook bij 10% extra verkeer ten opzichte van de prognoses nog voldoende goed blijft functioneren (Bijlage 3F bij MER, hoofdstuk3). We hebben voor een uitvoering gekozen waarbij indien de omstandigheden dat mogelijk maken, we met weinig aanpassingen de maximum snelheid kunnen verhogen naar 100 km/u.

Verdergaande maatregelen bij de aansluitingen op A2 en A50 zijn momenteel financieel ook niet haalbaar. Verbeteringen op het zuidelijk deel van de N279 en bij Veghel worden in een afzonderlijk traject onderzocht. Deze zijn onder andere van belang bij een eventuele verhoging van de maximum snelheid.

2.31.3 Indiener verzoekt, aansluitend op het verzoek van de gemeente Veghel, beter inzicht te krijgen in de gevolgen van de opwaardering van de N279 Noord en vragen initiatiefnemer om een aparte studie naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten van de N279 ter hoogte van Veghel voor het voorkeursalternatief 2025. Indiener verzoekt initiatiefnemer in de studie ook de gevolgen voor de doorstroming op de N279 in de kern Veghel (en de leefbaarheid langs de alternatieve routes) mee te nemen als de groene golf van de N279 in Veghel niet gehandhaafd kan worden.

Reactie GS

We hebben reeds aanvullend bekeken wat de gevolgen van de capaciteitsvergroting van de N279 zijn ter hoogte van Veghel. Dit is terug te vinden in bijlage 3E bij MER, hoofdstuk 5. Geconcludeerd wordt dat de verkeerstoename als gevolg van de capaciteitsvergroting beperkt is (ca. 5%). De autonome ontwikkeling van Veghel en omgeving leidt echter tot een forse toename van verkeer op de N279 in Veghel. In 2008 is in dit verband reeds een kruispuntenstudie uitgevoerd. Uit die studie blijkt dat met uitbreiding van de capaciteit op het kruispunt met de oostelijke toe- en afrit van de A50, het kruispunt met De Amert en het kruispunt met de NCB-laan het Veghelse deel van de N279 voldoende capaciteit omvat voor een goede verkeersafwikkeling. De groene golf is en blijft uitgangspunt.

2.31.4 Indiener verzoekt initiatiefnemer om samen met het Rijk op te trekken bij het oplossen van problemen en het meenemen van deze problemen in het project Brainport Oost. Deze problemen zijn volgens Indiener dat de 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.

Reactie GS

Binnen het MER was dit inderdaad een aandachtspunt. In het kader van het PIP is het ontwerp in samenspraak met Rijkswaterstaat zodanig aangepast dat dit knelpunt is opgelost.

2.31.5 Indiener verzoekt initiatiefnemer een goede oplossing te vinden voor de verkeersproblemen op de N279 in de kern Veghel en de oplossing van deze knelpunten de hoogste prioriteit te geven binnen het project Brainport Oost en deze met de hoogste prioriteit uit te voeren.

Reactie GS

De provincie heeft diverse werkzaamheden uitgevoerd ter hoogte van De Amert. Deze werkzaamheden zijn volledig afgerond. Voor zover vraagstukken spelen die van belang zijn in relatie tot Brainport Oost, dan zullen die daarin worden betrokken.

2.32 Historische Vereniging Berlicum Middelrode

Samenvatting opmerkingen

2.32.1 Indiener geeft aan elk plan tot verbreding van de N279, in welke variant en om welke redenen van economische aard en verkeersveiligheid dan ook, af te wijzen. Dit omdat het plan van de provincie strijdig is met de doelstelling van de vereniging, te weten: het beschermen van het historische landschap en dan vooral het natuurschoon.

Reactie GS

Wij hebben begrip voor de doelstellingen van de Historische Vereniging. Echter het is onze taak een bredere afweging te maken tussen verschillende belangen, cultuurhistorie en natuurschoon daarin inbegrepen. In het MER zijn de effecten van ons plan op onder andere cultuurhistorie, archeologie en natuur onderzocht en beschreven. Wij zijn op basis daarvan tot de conclusie gekomen dat de effecten op deze aspecten niet van dien aard zijn dat het belang dat verbonden is met de capaciteitsvergroting daarvoor moet wijken.

2.32.2 Indiener geeft zijn bezorgdheid aan ten aanzien van het oude Aadal met betrekking tot het plan tot verbreding van de N279 en het - in uitvoering genomen - plan van de (verdere) verbreding van de Zuid-Willemsvaart. Beide kunstwerken (dus de verbrede weg en het verbrede kanaal) tasten volgens Indiener de hiervoor genoemde natuurlijke omgeving zodanig aan dat compensatie van natuurschoon ter plaatse een vereiste is.

Reactie GS

Wij zijn van mening dat de inpassing van de verbrede N279 zorgvuldig gebeurt. Wij verwijzen daarbij naar het inrichtings- en beeldkwaliteitsplan dat al richtinggevend zal worden gehanteerd bij de uitvoering.

2.32.3 Indiener geeft aan met het oog op de voorgenomen grove schending van het landschap en natuurschoon in Berlicum en Middelrode de bestuurlijke procedures die u ter zake hanteert te volgen. In dit verband is Indiener van mening dat het ontwerp PIP/MER N279 Noord in procedure is gebracht zonder het vragen van inhoudelijk advies aan de Stuurgroep N279, wat volgens Indiener onbehoorlijk bestuur is. Indiener stemt daarom niet in met het voorliggende ontwerp PIP/MER N279 Noord.

Reactie GS

Ten behoeve van het planproces en de afstemming met gelijktijdig lopende ontwikkelingen in het gebied (dynamisch beekdal en omleggen en verbreden Zuid-Willemsvaart) hebben wij een stuurgroep in het leven geroepen waarin bestuurders van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Sint Michelsgestel, Bernheze, Schijndel en Veghel, waterschap Aa en Maas en het hoofd planvorming en advies van Rijkswaterstaat Noord-Brabant zitting hebben. De stuurgroep wordt voorgezeten door de gedeputeerde van Mobiliteit en Financiën. In deze stuurgroep zijn het ontwerp-PIP en MER besproken en er is gelegenheid geweest voor de stuurgroepleden om op MER en PIP te reageren. Wij zien niet op welke wijze er sprake zou kunnen zijn van onbehoorlijk bestuur.

2.33 Raadhage Makelaardij namens de heer J.A.I. Vorstenbosch – Heeswijk-Dinther

Samenvatting opmerkingen

2.33.1 Indiener verzoekt initiatiefnemer het ontwerp PIP aan te passen binnen de navolgende opties:

- handhaven huidige bedrijf Indiener met aangepaste ontsluiting en herziening van de kavelstructuur.
- het alsnog voorzien in een huisvesting op een mogelijk nieuw bedrijventerrein welke qua geografie en strategische ligging minimaal dezelfde waarde bezit als zijn huidige bedrijf.
- tezamen met initiatiefnemer het vinden van een passende vervangende huisvesting in de nabijheid van zijn huidige terrein met gelijkwaardige bedrijfsmogelijkheden.

Reactie GS

Wij zien geen mogelijkheden het bedrijf op de huidige locatie te handhaven gegeven het ontwerp van de weg en zullen in overleg met Indiener naar een aanvaardbare oplossing zoeken. Hierover wordt reeds overleg met Indiener gevoerd.

2.33.2 Indiener verzoekt initiatiefnemer het ontwerp PIP aan te passen met betrekking tot de nieuwe geplande parallelweg die de toegangsweg vormt naar het schrootbedrijf van Indiener aan Laverdonk 1. De geplande parallel voldoet niet aan de eisen van zwaar transport en andere alternatieven om Indieners bedrijf te bereiken zijn er niet. Indiener geeft daarbij aan dat, ook bij aanpassing van de maximale toelaatbare wegbelasting op de geplande parallelweg schade ondervindt als gevolg van een langere reistijd van aan- en afvoer van materialen. Indiener geeft aan dat als er niet tot een passende oplossing kan worden gekomen Indiener zijn bedrijf moet staken.

Reactie GS

De geplande parallelwegen voldoen aan de eisen voor zwaar verkeer. De bereikbaarheid van genoemd perceel door vrachtverkeer is niet in het geding. Mocht het PIP volgens Indiener echter toch leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

2.34 Holla advocaten namens de heer F.J.M. Verhagen en mevrouw A.H.J. Verhagen – van Doorn – Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.34.1 Indiener zet vraagtekens bij de juistheid van de gegevens van het akoestisch onderzoek (bijlage 6 van het ontwerp PIP) omtrent de adressering:

- Het adres Zuid Willemsvaart 44 is niet opgenomen in het onderzoek, wel Spurkstraat 44C. Indiener vraagt zich af of de uitgangspunten voor de berekening dan wel kloppen.
- In het rapport wordt aangegeven dat er geen hogere waarde is toegekend aan het adres Spurkstraat 44c. Indiener verneemt graag of door initiatiefnemer is nagegaan of dit ook voor het adres Zuid Willemsvaart 44 geldt.
- Spurkstraat 44c is niet als saneringslocatie aangemeld. Indiener wenst te vernemen of Zuid Willemsvaart ook niet vermeld is als saneringslocatie.
- Indiener wil weten of er sprake is van een saneringslocatie en of er eerder een hogere grenswaarde is vastgesteld.

Reactie GS

Over de adressering van de woning kunnen we kort zijn: het betreft dezelfde woning. De weg waaraan de woning is gelegen heet Spurkstraat. Het huisnummer is 44. Bij het benoemen van relevante woningen in het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van Google Maps/Google Earth. Daar staat de weg als Spurkstraat aangegeven. Op die manier is dit adres in het akoestisch onderzoek gekomen.

Wat in de rapportage is geschreven over Spurkstraat 44 geldt derhalve ook voor Zuid-Willemsvaart 44(C).

In het PIP, bijlage 6, akoestisch onderzoek, paragraaf 2.11, is een overzicht gegeven van in het onderzoeksgebied aanwezige saneringswoningen en woningen waar eerder een hogere waarde voor is vastgesteld. Onderhavige woning valt daar niet onder.

2.34.2 Indiener zet vraagtekens bij de juistheid van de gegevens van het akoestisch onderzoek (bijlage 6 van het ontwerp PIP) omtrent de berekening reconstructie:

- Indiener is van mening dat er niet uitgegaan kan worden van de juistheid van de eindresultaten doordat geen nadere toelichting wordt gegeven bij de uitgangspunten van de berekening.

Reactie GS

In het akoestisch onderzoek is opgenomen dat de berekeningen zijn uitgevoerd conform het reken- en meetvoorschrift 2006. Hoe de berekeningen plaatsvinden, ligt vast in dit standaard reken- en meetvoorschrift. In de Wet geluidhinder is bepaald op welke manier getoetst dient te worden. Overige uitgangspunten zoals rijsnelheid en wegdektypes zijn opgenomen in het hoofdstuk uitgangspunten of komen voort uit andere onderdelen van het MER.

2.34.3 Indiener geeft aan dat in paragraaf 2.10 van het akoestisch rapport geen nieuwe ontwikkelingen benoemd zijn. Volgens Indiener is er wel sprake van ontwikkelingen, namelijk de geplande uitbreidingen en herontwikkeling van het bedrijventerrein in Veghel, en vraagt zich of deze zijn meegenomen in de berekeningen.

Reactie GS

De uitbreiding van het bedrijventerrein Veghel is niet meegenomen bij de berekeningen. Het zal echter niet tot andere conclusies leiden. De nieuwe ontwikkeling betreft geen

geluidgevoelige bestemming en zorgt niet voor andere afscherming van de geluidgevoelige bestemmingen die meegenomen zijn in het akoestische onderzoek van de verbreding van de N279 tussen de A2 en A50

2.34.4 Indiener vraagt zich of in de berekening met tweelaags zoab, bij de berekening voor de woning van Indiener die naast een op- en afrit komt te liggen, het niet optreden van standaard reductie bij woningen aan op- en afritten verdisconteerd is in de betreffende berekening voor de woning van Indiener.

Reactie GS

Tweelaags ZOAB wordt niet bij op- en afritten toegepast, onder andere vanwege optrekkend en remmend verkeer. Bij de berekeningen is hier ook rekening mee gehouden. In de berekende eindsituatie met tweelaags ZOAB is dit stillere asfalt toegepast op de hoofdrijbanen en niet bij de op- en afritten. Het niet optreden van de reductie bij de op- en afritten is dus verdisconteerd.

2.34.5 Indiener is van mening dat in het PIP niet aangegeven is hoe op langere termijn wordt gewaarborgd door initiatiefnemer dat het zoab met voldoende regelmaat wordt vervangen.

Reactie GS

Er moet worden voldaan aan wet- en regelgeving. Tevens wordt er een contract opgesteld dat wordt aanbesteed. De aannemer moet zich hieraan houden. Het onderhoud is financieel zeker gesteld via de onderhoudsbegroting van de provincie zodat ook na de contractuele fase het onderhoud kan plaatsvinden.

2.34.6 Indiener is van mening dat niet gewaarborgd is in het PIP dat voorgestelde geluidsmaatregelen (o.a. dubbellaags zoab, geluidsschermen) daadwerkelijk genomen worden.

Reactie GS

Wij zijn zelf initiatiefnemer en zullen van de uitvoerende partij eisen dat deze maatregelen of maatregelen met een vergelijkbaar akoestisch resultaat, worden genomen. Wij zullen dat ook handhaven via het contract.

2.34.7 Indiener is van mening dat in de planvoorschriften een koppeling dient te worden opgenomen tussen de aanleg c.q. ingebruikname van de extra rijstroken en de en de plaatsing van geluidsschermen. Daarnaast is volgens Indiener van ontwerpbesluiten tot vaststelling van hogere grenswaarden nog niets gebleken.

Reactie GS

De verbreding van de weg en het plaatsen van de geluidsschermen zal als een werk worden aanbesteed. Bij ingebruikname zullen daardoor de schermen ook aanwezig zijn. Het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden nemen we voor de vaststelling van het PIP. In het akoestisch onderzoek is in paragraaf 6.3 aangegeven voor welke woningen een hogere waarde zal worden vastgesteld. Voor de woning van deze Indiener is dat niet nodig.

2.34.8 Indiener is van mening dat door het niet borgen van de geluid reducerende maatregelen moet worden geconstateerd dat de maximale planologische invulling van het PIP niet is onderzocht.

Reactie GS

Een PIP is een ruimtelijk beleidsinstrument. Daarin kunnen we niet alles regelen en borgen. Zoals we in onze reactie bij 2.34.6 al aangaven beschikken we over andere middelen om zeker te stellen dat de beschreven maatregelen ook daadwerkelijk worden genomen.

2.34.9 Indiener betwijfeld of door een cumulatie van geluidsbelasting van de weg en scheepvaart op de Zuid Willemsvaart aan de normen voor de binnenwaarde uit het Bouwbesluit wordt voldaan. Indiener geeft aan dat dit niet in het onderzoek is meegenomen.

Reactie GS

In de wetgeving is opgenomen dat de cumulatieve waarde in beeld wordt gebracht indien er sprake is van het vaststellen van een hogere waarde. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat er aan het binnenniveau dient te worden voldaan wanneer er sprake is van het aanvragen van hogere waarden. Deze controle of aan een bepaald binnenniveau wordt voldaan, is geen onderdeel van het akoestisch onderzoek dat in het kader van het PIP wordt uitgevoerd, maar volgt in een later stadium.

2.34.10 Indiener is van mening dat de continuïteit van de geluidsbelasting, met name in de avond en nachtperiode, had moeten worden onderzocht. Indiener is van mening dat op basis van de nu voorliggende gegevens niet kan worden vastgesteld of er na realisering van de verbreding van de weg nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Reactie GS

Het onderzoek is uitgevoerd conform geldende wetgeving en reken- en meetvoorschriften. Daarin is opgenomen op welke manier berekend en getoetst dient te worden. De waarden waaraan getoetst wordt, zijn erop gericht een zo aanvaardbaar mogelijk woon- en leefklimaat te realiseren.

2.34.11 Indiener vraagt de initiatiefnemer om in overleg te treden over het toepassen van geluidsmaatregelen bij de woning van Indiener die redelijkerwijs mogelijk zijn, waarbij Indiener een beroep doet op de verantwoordelijkheid van initiatiefnemer als zijnde initiatiefnemer.

Reactie GS

Wij hebben naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerp PIP het aspect geluid nogmaals zorgvuldig bekeken. Door middel van een aanvullend onderzoek in beeld gebracht welke extra maatregelen denkbaar zijn, extra ten opzichte van het wettelijk vereiste hetgeen reeds in het voorontwerp was opgenomen. Dit aanvullend onderzoek kunt u terugvinden in bijlage 11A bij het MER. Op basis van dit onderzoek hebben we besloten als extra maatregel 2-laags zoab toe te passen. Hiermee wordt over het gehele traject aan beide zijden van de weg een extra geluidsreductie te weeg

gedracht van 1 à 2 dB ten opzichte van enkellaags zoab en wel 5 à 6 dB ten opzichte van de huidige verharding. Door toepassing van deze extra maatregel is er nog maar in enkele gevallen sprake van een toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Wij menen hiermee alle maatregelen te hebben genomen die redelijkerwijs mogelijk zijn.

2.34.12 Indiener maakt hierbij kenbaar dat zij lichthinder ondervindt, in tegenstelling tot wat aangegeven is op pagina 182 dat er geen klachten bekend zijn over lichthinder, en vreest voor toename van de hinder.

Reactie GS

Ten tijde van het onderzoek waren er geen klachten bekend. Wij beschouwen de reactie van Indiener als een klacht die ons nu bekend wordt. Wij zijn reeds in overleg getreden met indiener.

2.34.13 Indiener is van mening dat het aspect lichthinder niet is meegenomen in de beoordeling van het PIP en dat een onderzoek naar lichthinder in het MER door toetsing aan het provinciaal beleid inzake lichthinder achterwege is gebleven.

Reactie GS

In het MER wordt in paragraaf 8.13.3 ingegaan op lichthinder in de woonomgeving.

2.34.14 Indiener is van mening dat er maatregelen genomen moeten worden tegen lichthinder. Indiener ziet bij voorkeur de eerder aanwezige beplanting worden teruggebracht of dat een soortgelijke maatregel wordt getroffen.

Reactie GS

De aansluiting Middelrode zal door de taluds die worden aangebracht tussen de Zuid-Willemsvaart en de hoofdrijbaan N279 een deel van de huidige lichthinder uit Veghelse richting waar Indiener over schrijft, wegnemen.

Mogelijkheden om met beplanting verder mogelijke lichthinder te voorkomen worden in de uitvoering meegenomen.

2.34.15 Voor Indiener is het niet duidelijk hoe de beelden uit het Beeldkwaliteitsplan (pagina 48) ter hoogte van de woning van Indiener worden uitgewerkt. Er lijkt sprake te zijn van een “groene wand”, maar van afscherming blijkt in de tekst op pagina 73 geen sprake.

Reactie GS

Het kaartbeeld op pagina 48 en de begeleidende tekst op pagina 49 geven de huidige situatie weer. Op pagina 49 staat beschreven dat de kwaliteit van het afwisselende beeld, zoals beschreven op pagina 47, wordt ontkracht door de enigszins gesloten beplanting welke zich langs de weg bevindt. De aanwezigheid van deze beplanting wordt hier dus niet als kwaliteit gezien.

Op pagina 73 wordt de gewenste toekomstige situatie beschreven. Uitgangspunt hierin is dat het contrast tussen het westelijk deel en het oostelijk deel, met het sluizencomplex als kantelpunt, wordt versterkt. Dit betekent, voor de landschappelijke inpassing, dat het

gebied tussen de aansluiting met de A2 en het sluizencomplex een open karakter van het landschap wordt nagestreefd. Tussen het sluizencomplex en de A50 wordt, aansluitend op het landschappelijke karakter, een besloten karakter nagestreefd. Voor de inpassing van de verbrede N279 betekent dit dat de aanwezige groenopstanden zoals nu aanwezig aan de zuidwestzijde van het kanaal na verbreding niet worden vervangen. De plankaart en de beschrijving op pagina 73 volgen in deze het landschappelijk uitgangspunt.

2.34.16 Indiener is van mening dat de natuurtoets niet gebaseerd is op de maximale planologische invulling doordat de aanleg van tweelaags zoab niet is geborgd in de planvoorschriften.

Reactie GS

Het PIP is een ruimtelijke beleidsinstrument waarin we geen eisen ten aanzien van wegverhardingstypen kunnen vastleggen. Zie ook onze reactie bij 2.34.8 en 2.34.6.

2.34.17 Indiener verzoekt initiatiefnemer contact op te nemen met Indiener om te bespreken welke maatregelen genomen kunnen worden tegen de cumulatieve hinder van het woonklimaat te verbeteren.

Reactie GS

Wij zijn met reclamant in gesprek gegaan. Indiener

2.34.18 Indiener is van mening dat aanvullend onderzoek naar licht- en geluidhinder is vereist en dat er nu geen sprake is van een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast dienen te treffen maatregelen vastgelegd te worden in de planvoorschriften. Indiener is dan ook van mening dat het PIP niet ongewijzigd kan worden vastgesteld.

Reactie GS

De onderzoeken voldoen aan de daaraan gestelde eisen. Dit is beoordeeld door de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage. Wij hebben geen reden daaraan te twijfelen. Wij hebben bij eerdere punten reeds toegelicht dat sommige maatregelen niet in de regels van het PIP kunnen worden vastgelegd, doch dat wij daarvoor over andere instrumenten beschikken, zoals het contract voor de uitvoering..

2.35 TEL Veghel

2.36 Mevr. E.A. van Halen – Veghel

De zienswijze van mevrouw van Halen is identiek aan die van TEL Veghel. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling

Samenvatting opmerkingen

2.35.1 Indiener is van mening dat de bereikbaarheid van Veghel met een 80 km/u weg met stoplichten beter gediend is, dan met de 100 km/u ongelijkvloers voorkeursvariant. Daarnaast is Indiener van mening dat er ondanks toezeggingen is nog steeds geen degelijke studie gedaan naar de verkeersaantrekkende werking van de verbreedde N279.

Reactie GS

Uit de verrichte onderzoeken blijkt dat een 80km/uur weg met verkeersregelininstallaties bij de kruisingen, ook als het aantal rijstroken wordt verdubbeld, niet voldoet. De trajectsnelheid blijft in de ochtend- en avondspits te laag. Dat leidt niet tot een goede bereikbaarheid.

In het verkeersmodel dat voor dit project is opgezet is uitgebreid onderzocht wat de effecten qua verkeersintensiteiten zijn van de verschillende alternatieven. Op basis daarvan zijn conclusies getrokken ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking. Dit is een onderdeel geweest van de MER-onderzoeken. Gedetailleerde gegevens zijn te vinden in bijlage 3 bij het MER.

2.35.2 Indiener is van mening dat initiatiefnemer door de ontoereikende aansluitingen willens en wetens- een toename van ongelukken, sluipverkeer, overlast bij omwonenden en files op de hoofdstructuur van het autowegennet veroorzaakt. Het voorkeursalternatief creëert dus problemen en verplicht zo andere overheden tot onvrijwillige en nog onvoorziene uitgaven.

Reactie GS

Indiener De verschillende alternatieven zijn grondig onderzocht in het kader van het MER. Uitgangspunt bij alle alternatieven is geweest dat de capaciteitsvergroting verkeersveilig wordt ontworpen en uitgevoerd, en moet bijdragen aan het verminderen van het sluipverkeer tussen Den Bosch en Veghel via de zogenaamde dorpenroutes. Paragraaf 8.2.3 van het MER gaat in op de ontlasting van het onderliggend wegennet. Paragraaf 8.2.7. van het MER gaat in op de verkeersveiligheid. Daaruit blijkt geen verwachte toename van het aantal ongelukken of sluipverkeer, zoals Indiener stelt. Het oplossen van de files op de N279 is het hoofddoel van dit plan alternatieven die dat doel niet realiseren zijn juist afgefallen. De aansluitingen op de A2 en A50 zijn nog nader onderzocht, zie bijlage 3 bij MER.

Dit alles bij elkaar genomen kunnen wij ons niet verenigen met het door Indiener gesteld. Er is degelijk onderzoek uitgevoerd en dat levert een duidelijk ander beeld op dan Indiener beweert.

2.35.3 Indiener 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 Noord.

Reactie GS

Wij hebben in onze algemene reactie (1.3) reeds aangegeven dat koppeling van beide procedures door het faseverschil waarin beide studies zich bevinden niet kan.

2.35.4 Indiener is van mening dat initiatiefnemer niet duidelijk maakt wanneer en waarom op termijn alsnog 100 km per uur toegestaan kan worden op de weg.

Reactie GS

Zie onze algemene reactie op dit punt in paragraaf 1.3 van deze nota.

2.35.5 Indiener is van mening dat de alternatieven onvoldoende zijn onderzocht en dat alternatieven die aangedragen zijn bij inspraakavonden onvoldoende zijn onderzocht.

Reactie GS

Wij menen dat de alternatieven in het MER voldoende zijn onderzocht. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft zich hier ook een oordeel over gevormd en is niet tot de conclusie gekomen dat alternatieven onvoldoende zijn onderzocht.

2.35.6 Volgens Indiener heeft initiatiefnemer onvoldoende gezocht naar alternatieven die goed scoren op een MKBA.

Reactie GS

We hebben vooraf bepaald hoe we de alternatieven zouden onderzoeken en vergelijken. Hiertoe is een startnotitie opgesteld en zijn richtlijnen voor de milieueffectrapportage vastgesteld. "Goed scoren op een MKBA" maakt daar geen onderdeel van uit.

2.35.7 Indiener is van mening dat de gezondheid van omwonende onnodig wordt belast. Volgens Indiener biedt een op 80 km/uur ingerichte en gecontroleerde weg (handhaving via tracé metingen) meer zekerheden op het zoveel mogelijk voorkomen van extra belasting van de gezondheid van omwonenden.

Reactie GS

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat geen van de gezondheidsnormen wordt overschreden bij ons voorkeursalternatief. Wij achten de uitvoering van het plan daarom aanvaardbaar uit oogpunt van gezondheid.

2.35.8 Indiener is van mening dat groenvoorzieningen onvoldoende en niet nabij de belaste plek worden gecompenseerd.

Reactie GS

In het plan is sprake van verplichte natuurcompensatie op grond van wet- en regelgeving. Dat is iets anders dan eventuele compensatie van groenvoorzieningen. Daarvoor geldt geen wettelijke verplichting. Wij streven wel naar een goede inpassing van de weg en zullen daartoe ook weer groenvoorzieningen aanbrengen. Een voorbeeld daarvan is het herstel van de haag langs de weg. Het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan (bijlagen 1 en 2 bij PIP) geven hier richting aan.

2.35.9 Indiener is van mening dat de provincie met de MER en PIP stelselmatig aanstuurt op de (te) vroegtijdig gekozen voorkeursvariant. Alternatieven zoals tijdens de raadpleegavonden ingebracht door bewoners en belangengroepen zijn niet onderzocht, of niet gelijkwaardig onderzocht en uitgewerkt (met bijvoorbeeld een inpassingsplan) waardoor een objectieve besluitvorming niet plaats vindt volgens Indiener.

Reactie GS

De ontwikkeling van de alternatieven heeft gedurende het m.e.r.-proces een hele ontwikkeling doorgemaakt. Deze wordt in hoofdstuk 3 van het MER beschreven. Daar blijkt ook dat het voorkeursalternatief zich heeft ontwikkeld, dat ingebrachte

alternatieven of varianten zijn bekeken, en er geen sprake is van een “te vroeg gekozen voorkeursvariant”.

Het is in de m.e.r.-systematiek gebruikelijk dat alternatieven waarvan duidelijk wordt dat ze niet haalbaar zijn of geen oplossing bieden voor het probleem niet verder in het onderzoek mee te nemen. Anders zouden onderzoekskosten onverantwoord uit de hand lopen.

2.35.10 Volgens Indiener wordt de weg niet ingepast met een ambitie die past bij het innovatieve gehalte van brainport.

Reactie GS

Dat is ook geen ontwerputgangspunt geweest.

2.35.11 Indiener is van mening dat de stuurgroep onvoldoende geïnformeerd is en dat het procedureel opsplitsen in deeltrajecten niet is toegestaan waardoor er sprake is van procedurefouten bij de totstandkoming van het ter inzage gelegde ontwerp PIP en MER.

Reactie GS

Ten behoeve van het planproces en de afstemming met gelijktijdig lopende ontwikkelingen in het gebied (dynamisch beekdal en omleggen en verbreden Zuid-Willemsvaart) hebben wij een stuurgroep in het leven geroepen waarin bestuurders van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Sint Michelsgestel, Bernheze, Schijndel en Veghel, waterschap Aa en Maas en het hoofd planvorming en advies van Rijkswaterstaat Noord-Brabant zitting hebben. De stuurgroep wordt voorgezeten door de gedeputeerde van Mobiliteit en Financiën. In deze stuurgroep zijn deelnemers regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken van het project en is hen om reactie gevraagd op besprekpunten. Ontwerp-PIP en MER zijn besproken en er is gelegenheid geweest voor de stuurgroepleden om op MER en PIP te reageren. Wij zien niet op welke punten de stuurgroep onvoldoende geïnformeerd zou kunnen zijn.

Er is geen sprake van het opknippen in deeltrajecten. De problematiek van de N279 Noord diende zich al rond 2000 aan en is sindsdien aandachtspunt geweest. In 2006 is besloten een planstudie uit te voeren om de verkeersproblematiek op de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel op te lossen. De Studie naar de Noordoost corridor, waar het zuidelijk deel van de N279 onderdeel van uitmaakt, kent een andere oorsprong.

2.37 Stichting N279Tegengeluid – Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.37.1 Indiener is van mening dat de huidige ter visie liggende stukken van het PIP en MER niet compleet zijn en dat de leesbaarheid van sommige stukken te wensen over laat. Dit betreft:

- a. de overstap naar anonieme naamgeving voor de varianten te weten A, B, O, E, C=VKA, MMA in plaats van functionele benamingen zoals 80km variant, 100km variant welke de afgelopen jaren gebruikt zijn, maakt het moeilijk documenten effectief te kunnen vergelijken en te begrijpen.
- b. het is onduidelijk waarop de veranderingen tussen de effect beoordelingstabel s.2 MER en tabel 4.2 uit het concept MER zijn gebaseerd.
- c. de geluidscontourkaarten (MER hoofdstuk 8 blz. 77 ev.) en de Verbeelding zijn slecht leesbaar.

- d. het Tussentijdse toetsing rapport van de commissie MER (Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch - Veghel, 14 juni 2012) ontbreekt; een overzicht welke adviezen van de commissie MER wel en welke niet zijn opgevolgd, ontbreekt.
- e. we constateren inconsistenties in de onderzoeksdocumenten en tussen de besluitvormende documenten.

Reactie GS

- a. Er is veel aandacht besteed aan de leesbaarheid van het MER en PIP. Er is gekozen voor een neutrale naamgeving omdat de namen die in het concept-MER zijn gehanteerd de lading niet altijd goed dekten. In hoofdstuk 3 worden de alternatieven duidelijk beschreven.
- b. Naar aanleiding van de eerste inspraakronde en het tussentijds toetsingsadvies hebben aanpassingen aan het voorkeursalternatief plaatsgevonden, zijn aspecten nader onderzocht, gecontroleerd en uitgewerkt. Dit heeft op punten tot herwaarderingen geleid in de scores. Zo heeft de keuze voor 2-laags zoab bijvoorbeeld gevolgen gehad voor verschillende aspecten (geluid, natuur). Voor natuur heeft, bijvoorbeeld, nog nader onderzoek plaats gevonden en is gebruik gemaakt van nieuwe gegevens. Die leidden deels tot andere conclusies.
- c. Op blz. 77 van het MER staan geen geluidscontourkaarten. Wellicht worden de kaarten op blz. 160 – 162 bedoeld. Deze kaarten zijn bedoeld voor de vergelijking van de alternatieven en illustratief, niet voor het beoordelen van specifieke situaties. Daartoe biedt het akoestisch onderzoek (bijlage 6 bij PIP veel meer informatie). Slechte leesbaarheid van de verbeelding hebben wij niet kunnen constateren. Op www.ruimtelijkeplannen.nl was de kaart naar onze bevindingen goed leesbaar en raadpleegbaar.
- d. Het tussentijds toetsingsadvies is openbaar en te raadplegen op de website van de commissie m.e.r.. Het is een vrijwillig gevraagd advies dat geen onderdeel uitmaakt van de wettelijke procedure. Het niet opnemen van dit advies en een reactie daarop zie wij derhalve niet als een omissie.
- Kortheidshalve kunnen we toevoegen dat alle adviezen van de commissie zijn opgepakt in de uitwerking van het concept naar het definitieve MER.
- e. Wij hebben de inconsistenties (die Indiener verder niet duidt) niet aangetroffen, anders dan dat keuzes zich door voortschrijdend inzicht en nieuwe meningsvorming hebben ontwikkeld. Het concept-MER had niet voor niets de status “concept”. Het moge een lezer dan duidelijk zijn dat in de definitieve versie nog veranderingen kunnen worden verwacht. Dit merken wij niet aan als inconsistent.

2.37.2 Indiener is van mening dat met VKA geen sprake is van goede ruimtelijke ordening noch van zorgvuldig ruimtegebruik in verband met:

- meer ruimtebeslag dan strikt noodzakelijk;
- onnodige extra hinder bij verhoging snelheid naar 100 km/u;
- overgedimensioneerd ontwerp leidt tot extra bovenregionaal verkeer;
- een weg ontworpen voor 80km/u voldoet ook (zie MMA).

Reactie GS

Bij de keuze voor het voorkeursalternatief hebben meer overwegingen een rol gespeeld dan de punten die indiener noemt. Primair moet het voorkeursalternatief de verkeersproblemen in voldoende mate oplossen. Hier hebben we als een van de criteria

de traject snelheid gehanteerd, naast de andere aspecten die in het MER zijn onderzocht. De criteria traject snelheid en robuustheid geven aan in hoeverre het alternatief voldoet aan de projectdoelstellingen. Dit achten we van belang omdat de oplossing waarin we fors investeren ook een goede en robuuste oplossing moet bieden voor het probleem nu en op de wat langere termijn. Daarom hebben we, naast de traject snelheid, ook onderzocht wat een op termijn verdere toename van het verkeer zou kunnen betekenen. De conclusie is dat we door het wegontwerp op 100 km/uur te baseren een robuustere oplossing realiseren die het verkeer voor een langere tijd goed kan afwikkelen. Dit weegt op tegen de extra investering en het iets extra ruimtebeslag.

2.37.3 Indiener is van mening dat door voorlopig een 80 km/uur regime op een (bredere) weg toe te staan die ontworpen is voor een snelheid van 100 km/uur sprake is van tweeslachtigheid die (rechts-) onzekerheid meebrengt voor Indiener.

Reactie GS

We maken onderscheid tussen het wegontwerp en de inrichting. Het wegontwerp gaat uit van 100 km/uur. Door middel van de inrichting (belijning, bebording etc.) zal echter het wegbeeld worden afgestemd op een 80 km/uur weg.

2.37.4 Indiener is van mening dat niet tot een zorgvuldige belangenafweging gekomen is omdat in de aan de keuze voor het VKA ten grondslag liggende rapporten, cijfers regelmatig afwijken en omdat het gaat om een verkeerskundige situatie die zich op basis van verkeersprognoses misschien over 12 jaar gaat voordoen en een integrale studie met overige ontwikkelingen ontbreekt.

Reactie GS

In langlopende studies zoals deze is nooit uit te sluiten dat voortschrijdend inzicht en nieuwe informatie iets andere cijfers laten zien dan eerdere studies. Om voldoende zekerheid te hebben dat de cijfers waarmee in deze planstudie is gerekend nog voldoende betrouwbaar zijn heeft er in oktober 2011 een analyse plaats gevonden waarin de cijfers uit het verkeersmodel zijn vergeleken met recentere modellen. Daarbij is geconcludeerd dat het gebruikte model nog steeds het beste aansluit bij de werkelijkheid en goed bruikbaar is voor de analyse.

Een kenmerk van dit type onderzoek is verder dat prognoses worden gemaakt voor situaties in de toekomst. Dit is een gebruikelijke werkwijze op verschillende terreinen en ook bij andere overheden.

Wij zijn van mening dat in het MER een compleet en volledig overzicht gegevens wordt en daarmee voldoende basis biedt voor ons besluit tot vaststelling van het PIP.

In onze algemene reactie (1.3) hebben wij reeds aangegeven waarom we geen integrale studie met anderen ontwikkelingen hebben uitgevoerd. We hebben afstemming gezocht waar dat kon, zoals met het dynamisch beekdal en de Zuid-Willemsvaart. Waar dat niet kan geldt steeds dat de nieuwe plannen rekening moeten houden met de oudere.

2.37.5 Indiener is van mening dat de economische uitvoerbaarheid van het PIP ongewis is, aangezien deze afhankelijk wordt gesteld van medewerking van het Rijk of mogelijk van een PPS-constructie.

Reactie GS

Indiener doelt hierbij op paragraaf 7.1.1.. Wij constateren dat deze paragraaf te ruim is geschreven. Inmiddels is duidelijk dat de provincie de capaciteitsvergroting uit eigen middelen zal financieren. Wij zullen de tekst op dit punt verduidelijken en deze paragraaf gewijzigd vaststellen.

2.37.6 Indiener verzoekt initiatiefnemer het ter inzage liggende MER en Ontwerp PIP conform onze zienswijzen aan te passen en uw besluit voor het voorkeursalternatief 2x2 rijstroken 100km. te wijzigen in het MMA (zonder ecoducten) 2x2 rijstroken 80 km. met toepassing van minimaal de geluidsreducerende maatregelen voor geluid als in het Ontwerp PIP genoemd.

Reactie GS

Alles nogmaals afwegend blijven wij bij ons voorkeursalternatief zoals opgenomen in het ontwerp-PIP. Hierbij geeft voor ons de doorslag dat de robuustheid van het voorkeursalternatief de investeringen beter rechtvaardigt dan de door Indiener voorgestelde oplossing waarbij mogelijk in een periode van 10 jaar weer verkeersproblemen zouden kunnen ontstaan.

2.38 Brabantse Milieufederatie en Brabants Landschap

Brabantse Milieufederatie en Brabants Landschap hebben gezamenlijke zienswijze ingediend.

Samenvatting opmerkingen

2.38.1 Indieners zijn van mening de stap van alternatief D naar alternatief C als voorkeursalternatief een beweging in de goede richting is in het licht van de milieunatuur- en leefbaarheidsbelangen die door de capaciteitsuitbreiding in meerdere of mindere mate zullen worden geschaad.

Reactie GS

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 (en inrichting van de weg) naar 100 km/u aan te passen. Dit is doorgevoerd in het ontwerp PIP. De natuurcompensatie, geluidsmaatregelen e.d. zullen allemaal gebaseerd zijn op alternatief D (100 km/u) zoals dat in het MER is opgenomen.

2.38.2 Indieners zijn van mening dat een op het MMA of alternatief C lijkend alternatief met 80 km/u als ontwerpsnelheid ontbreekt in het MER. Uit de verkeerstudies blijkt dat alternatieven met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen behalve bij de A2 en A50 en een maximum snelheid van 80 km/u in verkeerskundig opzicht voldoende probleemoplossend zijn. Dit roept bij Indiener de vraag op waarom een dergelijk alternatief (d.w.z. 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen behalve bij A2 en A50, ontwerpsnelheid 80 km/u) niet is onderzocht en meegewogen op basis van de ontwerpsnelheid 80 km/u. Indiener verzoekt u daarom zo'n alternatief alsnog te onderzoeken en in de afwegingen en keuze van het voorkeursalternatief te betrekken.

Reactie GS

Het verschil tussen het voorkeursalternatief en dat wat indieners voorstellen is dat ons voorkeursalternatief is ontworpen voor 100 km/uur en bij Indiërs zou dat 80 km/uur zijn. Wij zijn van mening dat we met een 100 km/uur wegontwerp een robuustere oplossing voor handen hebben die voor langere tijd de verkeersontwikkelingen kan opvangen.

Er zijn ook Indiërs die juist vinden dat het huidige plan een tussenfase is naar een uiteindelijke oplossing met ook ongelijkvloerse aansluitingen op A2 en A50. Tussen deze krachten hebben wij een afweging gemaakt.

2.38.3 Indiërs verzoeken, naar aanleiding van de goede resultaten in verkeerskundig opzicht van de alternatieven C en MMA, volgend alternatief te onderzoeken en mee te nemen in het afwegings- en keuze proces met als kenmerken: ontwerpsnelheid 80 km/u, ongelijkvloerse aansluitingen behalve bij A2 en A50, 2x2 en alleen nuttig en nodig een inhaalstrook of 2x2 rijstroken.

Reactie GS

Zie onze reactie bij de vorige opmerking.

2.38.4 Indiërs verzoeken initiatiefnemer nadrukkelijk van voldoende geactualiseerde gegevens en modellen uit te gaan. Naar de mening van Indiërs hebben nieuwe trends en ontwikkelingen in de economie, bevolkingsontwikkeling, verstedelijking nog te weinig hun neerslag gevonden in de modellen en onderzoeken. Vaak wordt nog een CPB scenario van voor het intreden van de economische neergang gebruikt bij verkeersmodellering. Indiërs vinden het de hoogste tijd die ontwikkelingen en de vergrijzing in de berekeningen en prognoses mee te laten wegen.

Reactie GS

Wij zijn van mening dat de gegevens actueel zijn. Het verkeersmodel is in oktober 2011 nog getoetst aan op dat moment recent verschenen modellen (zie bijlage 3D bij MER). Op basis van die analyse is geconcludeerd dat het verkeersmodel N279 Noord qua netwerk en intensiteiten het beste aansluit bij de werkelijkheid.

2.38.5 Indiërs verzoeken u de realisatie van de natuurcompensatieopgave niet per definitie te beperken tot gebieden die binnen de EHS vallen. Potentiële en reeds aanwezige natuur- en landschapswaarden buiten de EHS kunnen het evengoed waard zijn om te worden beschermd en ontwikkeld.

Reactie GS

Wij verwijzen op dit punt naar onze algemene reactie in 1.3.

2.38.6 Indiërs vragen initiatiefnemer aandacht te hebben voor de zienswijzen die worden ingediend door organisaties van omwonenden en regionale en lokale natuur- en milieuorganisaties. Indiërs kan in deze reactie niet ingaan op veel waardevolle punten die zij aan de orde stellen, maar aan veel van hun inbreng waar het betreft bescherming van woon- en leefmilieu en bescherming van natuur- en landschapswaarden wordt doorgegaan door ons ondersteunt.

Reactie GS

Wij hebben aandacht voor alle ingediende zienswijzen en beantwoorden in deze nota alle opmerkingen. Provinciale Staten betreft de zienswijzen ook bij haar afwegingen bij de vaststelling van het PIP.

2.38.7 Volgens Indiener zijn er enkele lacunes of omissies met betrekking tot betreffende de stukken die zijn ter visie zijn gelegd in het kader van de Inspraakprocedure:

1. Indiener trof op de site ruimtelijke plannen troffen niet aan:

- Het MER

- De bekendmaking van de Inspraak

2. Volgens Indiener mist het MER bijlage 2B (toponiemenkaart) bij de stukken op de site van de provincie. Op die site is MER bijlage 2B gelijk aan MER bijlage 2C.

3. Volgens Indiener is de Nota van Inspraak niet zoals in het ontwerp PIP staat (pag 84) als bijlage bij het ontwerp PIP gevoegd en als zodanig op de lijst met PIP bijlagen opgenomen. Deze Nota bleek ook niet te achterhalen op de site van de provincie.

Reactie GS

De Nota van Inspraak is (digitaal) toegezonden aan indiener. De nota is bovendien in juli 2012 openbaar gemaakt en op onze website geplaatst. Op ruimtelijkeplannen.nl bleken enkele stukken niet te kunnen worden geraadpleegd. Deze waren wel in te zien op de provinciale website. Vanwege deze omissie hebben wij de stukken opnieuw ter visie gelegd. Van deze tweede termijn heeft u wederom gebruik gemaakt.

2.39 Dhr. M. van Dinter - Veghel

Samenvatting opmerkingen

2.39.1 Indiener is van mening dat een nieuwe snelweg van 100 km/uur veel extra verkeer zal aantrekken (zie A50) met alle gevolgen van dien. Volgens Indiener kan de weg gelaten worden zoals deze nu is, omdat de bevolking niet meer groeit.

Reactie GS

De N279 zal niet worden uitgevoerd als snelweg zoals de A50. Het blijft een provinciale weg met vooralsnog een maximum snelheid van 80 km/u.

De weg kan ons inziens niet zo blijven omdat er al vele jaren sprake is van filevorming en vertraging in de spits en de verwachting is dat dit in de toekomst nog toeneemt als gevolg van de autonome groei van het verkeer. Dit blijkt uit de analyses die in het MER zijn gemaakt (MER en aanvulling MER, beide hoofdstuk 2).

De groei van de bevolking zegt in dit verband niet zoveel omdat een zelfde hoeveelheid mensen zich nog steeds meer kan gaan verplaatsen en er een toename kan zijn van goederentransport. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de bevolkingsontwikkeling. Toch blijkt het verkeer toe te nemen.

2.40 Dhr. S. Jilesen - Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.40.1 Volgens Indiener is bij ter inzage leggen van het PIP en de MER een procedurefout gemaakt. De onderzoeksrapporten die ter inzage zijn gelegd en de basis zijn voor het PIP zijn gedeeltelijk als conceptrapporten gepubliceerd. Hierdoor heeft geen correcte afweging gemaakt kunnen worden. Op ruimtelijkeplannen.nl/N279 ontbrak de MER (bijlage 3) en is het PIP niet inzichtelijk.

Reactie GS

We hebben mede in dit verband de inspraak herhaald van 4 maart tot en met 17 april.

2.40.2 Indiener geeft aan in de nota "Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds" uitgegeven door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de volgende projecten worden geschrapt (en niet uitgesteld):

- A67 Leenderheide-Geldrop (fase 2)
- A67 no-regret pakket

Dit besluit heeft directe gevolgen voor de basis van de PIP en MER waardoor de onderzoeken met deze nieuwe kennis moet worden uitgebreid.

Reactie GS

Ons inziens heeft de rijksnota aangaande de bezuinigingen geen gevolgen voor het besluit aangaande het PIP N279 's-Hertogenbosch-Veghel. De in de rijksnota geschrapte wegvakken maken geen onderdeel uit van dit plan en zijn ook niet opgenomen in de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het PIP.

2.40.3 Indiener is van mening dat het bevoegd gezag duidelijk maakt dat zo spoedig mogelijk 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 Indiener als omwonende hierin geen belanghebbende zijn, kan Indiener 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

In het MER is de situatie onderzocht in 2025 en met een maximumsnelheid van 100km/u. Dit omdat niet zeker is of en wanneer tot de snelheidsverhoging wordt besloten, mogelijk voor 2025. Het is gebruikelijk om in MER-onderzoek waar onzeker is welke situatie zich zal voordoen uit te gaan van de ongunstigste situatie qua milieueffecten (worst case). Ook de maatregelen die in het plan zijn opgenomen houden rekening met deze maximum snelheid.

Er zal geen sprake zijn van een "ombouw" naar 100 km/uur weg. Na het te nemen verkeersbesluit zal alleen de inrichting behoeven te worden aangepast. De aansluitingen houden dezelfde vormgeving.

2.40.4 Indiener is van mening dat de conclusie in de stukken dat de geluidsbijdrage van de Runweg met de nieuwe aansluiting op de N279 niet significant is, fundamenteel onjuist is. Omdat het in de huidige situatie moeilijk is om bij de Runweg op de N279 te komen, maakt nu een deel van het verkeer gebruik van andere aansluitingen. Dit zal in de nieuwe situatie via de Runweg gaan rijden.

Reactie GS

In het verkeersmodel wordt van de huidige situatie is rekening gehouden met de moeite die het nu kost om op de N279 te komen zoals in de modellen voor de toekomstige situatie rekening is gehouden met het gemak waarmee dat in de toekomst kan. Een dergelijk effect op één enkel kruispunt hoeft niet automatisch te betekenen dat heel veel verkeer gebruik gaat maken van die route. Daarvoor is in beide situaties de herkomst en bestemming van dit verkeer van belang en de weerstand op de gehele route

daartussen. Wij achten de prognose betrouwbaar en daarmee ook de daarop gebaseerde geluidberekeningen.

2.40.5 Indiener geeft aan dat een verplichte beoordeling van de MER-commissie ontbreekt.

Reactie GS

De verplichte beoordeling van de MER-commissie vindt plaats na de inspraakperiode. De commissie wil kennisnemen van de zienswijzen en deze betrekken bij haar advies. Het advies ontbreekt dus niet, maar volgt nog. Dit is gebruikelijk.

2.40.6 Indiener is van mening dat door compensatiebeleid d.m.v. een compensatieplan bedoeld is om de negatieve gevolgen in de EHS te compenseren. Hierdoor zal de kwaliteit in de deelgebieden verbeteren. Maar door geluid (als gevolg van de N279) zal de kwaliteit afnemen. Hierdoor verandert de netto score niet. Doordat de netto score niet verandert, wordt niet voldaan aan de eis voor compensatie.

Reactie GS

De manier waarop natuurcompensatie bepaald moet worden is in onze wet- en regelgeving vastgelegd. Gebleken is dat door toepassing van het 2-laags zoab of akoestisch vergelijkbaar geen sprake meer is van een toename van natuur die door geluid wordt verstoord als gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279. Er is dus geen sprake van een afname van kwaliteit als gevolg van geluid.

De natuur die gecompenseerd wordt betreft natuur die als gevolg van de capaciteitsvergroting verdwijnt. Het betreft net iets meer dan 15 ha. Er wordt voldaan aan de eisen die voor natuurcompensatie gelden.

2.40.7 Indiener is van mening dat de kosten van een aantal maatregelen die in het voorkeursalternatief wel beschouwd worden maar die niet uitgevoerd worden in verband met de hoge kosten niet inzichtelijk gemaakt omdat in de Notitie bestuurlijke afweging geluidsmaatregelen (d.d. 26 september 2012) gesteld wordt dat voor onderzoek naar de toepassing van geluidswallen binnen de beschikbare tijd niet mogelijk was. Hierdoor heeft een goede afweging niet kunnen plaatsvinden.
(Blz 8, MER)

Reactie GS

Er waren voldoende andere argumenten om niet voor deze aanvullende maatregel te kiezen. Duidelijk was ook dat deze maatregel, onder andere door extra noodzakelijke grondverwervingen, beduidend duurder zou zijn dan het toepassen van 2-laags zoab. Dit blijkt reeds uit tabel 4 van de notitie (bijlage 11A).

2.40.8 Indiener is van mening dat de aansluitingen misschien zijn verbeterd, maar daarmee niet de doorstroming. Dit probleem ligt namelijk bij de capaciteit van de A-wegen, waardoor de doorstroming nog stagneert. Dit moet worden meegenomen in het onderzoek.
(Blz 9 punt 2, MER)

Reactie GS

De doorstroming van de rijkswegen zelf valt buiten de scope van dit project. Hierover heeft de provincie geen zeggenschap. Wel is gekeken naar eventuele effecten van de capaciteitsvergroting op de A2 en A50. Wij hebben de verkeersproblemen op de N279 Noord geanalyseerd inclusief de aansluitingen. Over de aansluitingen op de rijkswegen A2 en A50 is uitvoerig overleg gevoerd met Rijkswaterstaat en zijn aanvaardbare oplossingen bereikt. Het snelheidsregime van 80 km/uur draagt daar ook aan bij. De doorstroming blijft in die situatie voldoende. Bij een besluit over een hogere maximum snelheid op de N279 zal naar de doorstroming van het verkeer worden gekeken.

2.40.9 Indiener geeft, m.b.t. bladzijde 9 punt 4 van het MER, aan dat aan de zijde van de N279 reeds een parallelweg aanwezig is die door fietsers wordt gebruikt, dus zal het fietspad geen alternatief zijn voor het autogebruik. Daarnaast is dit plan al in het voorontwerp meegenomen.

Reactie GS

Ten tijde van het voorontwerp was het doortrekken van het fietspad aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart nog geen onderdeel van de plannen. Het voordeel dat wij in deze route zien is dat het een directe, doorgaande fietsroute van Veghel naar Den Bosch en terug vormt. Deze fietsverbinding biedt een extra keuzemogelijkheid voor fietsers.

2.40.10 Indiener is van mening dat doordat de studies rond Eindhoven en de N279 niet inhoudelijk en procesmatig samen gevoegd worden, geen reëel beeld verkregen kan worden van de toename van verkeer op de N279. Hierdoor is de inschatting in toename van verkeer en mogelijk andere gevolgen niet inzichtelijk.
(Blz. 10, MER)

Reactie GS

Bij de studie naar de noordoost-corridor (oostelijk van Eindhoven) wordt de capaciteitsvergroting van de N279 Noord uitgangspunt meegenomen. In onderhavig MER is onderzocht wat de effecten zouden zijn van 10% extra verkeer als gevolg van een capaciteitsvergroting van het zuidelijk deel van de N279. Dit heeft meegewogen bij de keuze van het voorkeursalternatief.

2.40.11 Indiener geeft, m.b.t. bladzijde 11 van het MER, aan dat 1 op de 5 auto's doorgaand is. Indiener vraagt zich af welke bijdrage dit levert aan dit aantal op korte termijn (huidige aanpassing) en in de toekomst (aanpassing N279 Zuid en bereikbaarheid Eindhoven Noord).

Reactie GS

De bedoelde passage staat op bladzijde 12. Deze is afgeleid van de passage op bladzijde 33 van deel B. In paragraaf 8.2.2. worden de ontwikkelingen van de verkeersintensiteiten van de verschillende alternatieven beschreven. Op bladzijde 77 (MER deel B) wordt de herkomst van de toenames verklaard.

2.40.12 Indiener geeft, m.b.t. bladzijde 12 van het MER, aan dat initiatiefnemer stelt dat door een relatief lage gemiddelde snelheid de N279 relatief veilig is. Toch is er het een argument om de snelheid te verhogen. Dit zal dus leiden tot een minder veilige situatie volgens Indiener.

Reactie GS

In de huidige situatie is sprake van 1 rijbaan met twee rijstroken voor het verkeer in beide richtingen. Daardoor wordt ingehaald op de rijstrook van de andere rijrichting. Dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee. In de toekomstige situatie is sprake van 2 gescheiden rijbanen van ieder 2 rijstroken. Hierdoor is er meer ruimte per richting, zijn de richtingen gescheiden en wordt inhalen makkelijker en minder onveilig. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid toe ook indien de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur.

2.41 Buurtvereniging De Poeldonk – Den Dungen

Samenvatting opmerkingen

2.41.1 Indiener is van mening dat inrichting als een 80 km-weg absoluut voldoende is en de beste maatregel om de aantrekkende werking op het verkeer te beperken. Inrichting als 100km-weg is zonde van het geld.

Reactie GS

Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het geen goede investering zou zijn als de weg binnen afzienbare tijd van 80 naar 100 km/uur zou moeten worden omgebouwd. Door juist nu hier al rekening mee te houden biedt de weg voor veel langere tijd voldoende ruimte om de ontwikkelingen van het verkeer op te vangen.

2.41.2 Indiener geeft aan dat op pagina vii van de MER rapportage

Gesteld wordt dat 'de maximum snelheid van 80 km/uur ook over voldoende oplossend vermogen beschikt.' Volgens Indiener kan in het PIP daardoor van de voorkeursvariant afgeweken worden.

Reactie GS

We kijken niet alleen naar het oplossend vermogen van een alternatief, maar ook naar de robuustheid. Dat laatste betekent dat is onderzocht of het alternatief ook op langere termijn kan blijven functioneren. Door de mogelijkheid de snelheid op termijn van 80 naar 100 km/uur te kunnen verhogen neemt de robuustheid aanzienlijk toe. Dat betekent dat de oplossing voor een langere tijd een oplossing biedt. Dat is kosteneffectiever dan een situatie waarbij in de zelfde periode twee keer een aanpassing zou moeten plaatsvinden.

2.41.3 Indiener vraagt zich af hoe op welke wijze initiatiefnemer de maximale snelheid van 80 km per uur op deze weg gaat handhaven.

Indiener vindt dat het provinciale verkeersbesluit waarmee een 80 km regime omgezet kan worden tot 100 km niet ingevoerd kan worden zonder toestemming van de gemeenten en zonder een inzichtelijk en toegankelijk overzicht van de verkeersintensiteiten en daadwerkelijke geluidsoverlast (nulmeting vóór de herinrichting en vervolgmeting na inrichting als 80 km-weg).

Reactie GS

Handhaving van de verkeersregels is geen taak van de provincie, maar van politie en justitie. Wij gaan er van uit dat daarvoor de gebruikelijke middelen worden ingezet. Nu wordt de maximum snelheid op de weg ook gehandhaafd.

Voordat we een verkeersbesluit nemen zullen we de mogelijke effecten daarvan onderzoeken voor zover wet- en regelgeving daar om vragen en op gebruikelijke wijze overleggen met onze partners in het gebied zoals de betrokken gemeenten, voor zover nodig het waterschap en Rijkswaterstaat. Tegen een verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt.

2.41.4 Indiener is van mening dat natuurcompensatie dient plaats te vinden in het gebied direct grenzend aan het gebied waar de natuur verstoord wordt. Indiener is verder van mening dat verminderde natuurcompensatie opgave door de toevoeging van tweelaags zoab in strijd is met de gedane toezegging. Indiener vindt dan ook dat natuurcompensatie op het niveau van een 80 km inrichting, i.e. ruim 50 ha, moet worden doorgevoerd.

Reactie GS

Wij houden ons in deze aan wet- en regelgeving. Daarin is vastgelegd hoe de natuurcompensatieopgave dient te worden bepaald. Hieraan houden wij ons verder zoeken wij naar mogelijkheden om de compensatie nabij de weg te laten plaatsvinden, doch wel binnen niet-gerealiseerde EHS. Zie hiervoor onze algemene reactie in paragraaf 1.3.

Er is geen eerdere toezegging gedaan omtrent de natuurcompensatie. In een eerdere fase was er sprake van een andere opgave omdat er nog geen sprake was van extra aanvullende maatregelen op het gebied van geluid. Door toepassing van deze maatregel (2-laags zoab) is de compensatieopgave kleiner geworden en de geluidssituatie aan weerszijden van de weg verbeterd.

2.41.5 Voor Indiener is het onduidelijk is waarom de verlaging van de N279 niet door zou kunnen lopen tot aan het viaduct bij Middelrode.

Reactie GS

Een verlaagde ligging is op delen van het traject problematisch in verband met de grondwaterstand en het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart. Alleen tegen zeer hoge kosten (betonnen bak constructie) is een verlaagde ligging mogelijk. Daar waar het wel mogelijk is tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, wordt er wel in voorzien. Dat betreft het gedeelte rond de Runweg te Berlicum. Wel zal worden bezien of in de aanbesteding de optie tot het lager aanleggen van de weg binnen de plangrenzen als emvi criterium (zie hiervoor) kan worden meegenomen en of dit zinvol is.

2.41.6 Het ontgaat Indiener waarom vanaf 's-Hertogenbosch gezien de eerste 300 meter van de geluidschermen 1 m hoog zou moeten zijn en daarna 1,5 meter.

Reactie GS

Geluidberekeningen wijzen uit dat voor het eerste deel een hoogte van 1 m volstaat en dat daarna 1,5 m nodig is om aan de normen te voldoen.

2.41.7 Indiener vraagt initiatiefnemer om een garantie dat voordat de weg daadwerkelijk van 80 naar 100 km verandert, er nieuwe en betrouwbare geluidsmetingen komen.

Volgens Indiener is meting van het reële geluidsniveau hard nodig voordat besloten wordt tot snelheidsverhoging (nulmeting voor herinrichting van de N279, vervolgmeting na afronding herinrichtingsmaatregelen). Indiener geeft dat daarbij niet alleen de effecten van toegenomen verkeersintensiteit maar ook de effecten van de werking van ZOAB, de introductie van "stille" voertuigen etc. dienen te worden meegenomen.

Reactie GS

Ook bij het nemen van het verkeersbesluit inhoudende de snelheidsverhoging naar 100km/uur zullen wij voldoen aan wet- en regelgeving, de Wet geluidhinder daarin inbegrepen. Eventueel daarvoor noodzakelijk onderzoek zal worden uitgevoerd.

2.42 Heemkundevereniging Op die Dunghen – Den Dungen

2.43 Stichting Erfgoed Sint Michielsgestel

De zienswijze van Stichting Erfgoed Sint Michielsgestel is identiek aan die van de Heemkundevereniging Op die Dunghen. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling

Samenvatting opmerkingen

2.42.1 Indiener vindt dat de inpassing van de N279 onvoldoende is en afbreuk doet aan het beekdalkarakter van het gebied. Indiener is van mening dat teneinde de visuele belasting van het verkeer op de N279 voor het beekdal zoveel mogelijk te reduceren, de weg op maaiveldniveau en tussen twee dijken dient te worden aangelegd. Door de gelijktijdige verbreding van de Zuid-Willemsvaart kan men hier werk met werk maken. Dit laatste gebeurt nu immers ook bij de bouw van de nieuwe brug bij Den Dungen.

Reactie GS

De aanleg van de weg tussen twee dijken zou tot een grotere barrière leiden en bovendien veel meer ruimte vergen. Op veel plaatsen is er tussen de weg en de Zuid-Willemsvaart onvoldoende ruimte om een dijk aan te leggen. Landschappelijk zou er een veel grotere aantasting ontstaan wanneer de weg over het gehele traject door dijken zou worden ingesloten. Tenslotte zou dit hogere kosten met zich meebrengen.

2.42.2 Indiener vindt dat de natuurcompensatie moet plaatsvinden in een gebied onmiddellijk grenzend aan het gebied waar de natuur verstoord wordt. Het Oude Aa-dal aan de Dungense kant van de Zuid-Willemsvaart, onmiddellijk grenzend aan het verstoorde deel acht Indiener een uitgelezen gebied om de natuurcompensatie te realiseren. Een gelukkige bijkomstigheid is volgens Indiener bovendien dat een groot deel van de gronden reeds bezit is van één eigenaar, de Dienst der Domeinen.

Reactie GS

Wij verwijzen naar paragraaf 1.3. Daar hebben wij ons standpunt ten aanzien van natuurcompensatie weergegeven.

2.44 DAS namens de heer en mevrouw Van Hasselt - Berlicum

Samenvatting opmerkingen

2.44.1 Indiener is van mening dat niet overtuigend aangetoond wordt dat de knelpunten op de N279 slechts op te lossen zijn door 4 rijbanen te projecteren met ongelijkvloerse kruisingen.

Reactie GS

Wij menen dat het onderzoek dat ten behoeve van het PIP is uitgevoerd en is vastgelegd in de bijlagen bij het PIP in voldoende mate aantoont dat ongelijkvloerse kruisingen en 4 rijstroken nodig zijn om de verkeersproblemen op de N279 Noord op te lossen.

2.44.2 In het hoofdrapport onder 1.1 Aanleiding en doel staat: “Op dit moment is de capaciteit van de N279 onvoldoende voor de hoeveelheid verkeer die van deze route gebruik wil maken”. Indiener geeft aan nergens terug te kunnen vinden waarop dit is gebaseerd of hoe dit is onderzocht.

Reactie GS

Vanaf 2001 zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de verkeersproblematiek op de N279 (toen nog N266). Deze zijn opgenomen in bijlage 3 van het MER. In 2001 was er al sprake van zware belastingen van delen van het traject en routes op het onderliggend wegennet. In het MER wordt de problematiek onder andere aan de hand van de trajectsnelheden duidelijk gemaakt. Als we niets zouden doen (autonome ontwikkeling) dalen de trajectsnelheden richting 's-Hertogenbosch in de spits naar 30 km/uur. Dat is voor dit type wegen veel te laag.

2.44.3 Indiener is van mening dat door initiatiefnemer het veronderstelde sluipverkeer als bewijs wordt gezien van het feit dat meer mensen van de N279 gebruik zouden willen maken. Volgens Indiener is er sprake van een onvoldoende draagkrachtige motivering waaraan daadwerkelijk onderzoek en gegevens ten grondslag liggen.

Reactie GS

Het sluipverkeer is voor ons niet het bewijs dat er meer verkeer van de N279 Noord gebruik zou willen maken, maar zou moeten maken. Het sluipverkeer dat van de dorpenroutes gebruik maakt omdat de N279 te veel vertraging oplevert is ongewenst. Uit het verkeersonderzoek (zie MER, 8.2.3) blijkt dat de capaciteitsvergroting bijdraagt aan het terugdringen van het sluipverkeer op de dorpenroutes.

2.44.4 Indiener is van mening dat in zowel het ontwerp PIP als de MER geen rekening gehouden wordt met het feit dat Indiëners op dit moment met een geluidswal te maken hebben die het geluid aanmerkelijk vermindert, te weten de oprit naar de voet van de brug om over de N279 en de Willemsvaart heen te gaan. Deze ligt momenteel evenwijdig aan de N279 en fungeert als een doelmatige geluidswal voor de woning van cliënten. In het ontwerp PIP als de MER wordt vermeld dat momenteel geen geluidwerende wallen aanwezig zijn, dat is gelet op vorenstaande niet correct. In de berekeningen die ten grondslag liggen aan deze plannen is geen rekening gehouden met de factor van geluidsreductie van hierboven genoemde geluidswal. Volgens Indiener krijgt Indiener te maken in huis en tuin te maken met meer dan een verdubbeling van de geluidsbelasting.

Reactie GS

In het geluidmodel is in de huidige en toekomstige situatie rekening gehouden met afscherpende objecten. Het talud met de weg die over het kanaal gaat is in eerste instantie geen geluidwal die als zodanig is geplaatst, maar heeft wel een geluidafschermende werking. Om deze reden is deze afscherming niet in het akoestisch onderzoek als geluidswal benoemd, maar wel meegenomen bij de berekeningen van de huidige situatie als afscherpend object. Bij het toekomstige ontwerp zijn de daarbij behorende hoogteverschillen ook in het model opgenomen. Door middel van bronmaatregelen worden de geluidseffecten die horen bij de wijzigingen zoveel mogelijk gereduceerd. Er is zeker geen sprake van verdubbeling van het geluid.

2.44.5 Volgens Indiener is een geluidsluwe gevel geen reële compensatie voor de blokkade van de manier van huis- en tuingebruik van cliënten en de economische mogelijkheden van het onroerend goed. Aldus is sprake van een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat van Indiener.

Reactie GS

Een geluidsluwe gevel is zeker niet bedoeld als compensatie. Het is een toetsaspect dat wordt gebruikt om te bepalen of er na de capaciteitsvergroting nog sprake kan zijn een aanvaardbare situatie of niet.

Mocht het PIP volgens Indiener leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

2.44.6 Indiener is van mening dat, behalve door de toename van geluidsniveau en – intensiteit, Indiener veelvuldiger gealarmeerd wordt door bepaalde geluiden uit het verkeer, o.a. vanwege plotseling remmen, ambulance of loszittende ladingen.

Reactie GS

We houden ons aan de wet- en regelgeving en hebben met onderzoek inzichtelijk gemaakt hoe we aan de wettelijke eisen zullen voldoen.

2.44.7 Indiener is van mening dat de meting, beschrijving, vergelijking en duiding van huidige en toekomstige geluidshinder en trillingen geenszins met de werkelijke situatie overheer komen. Op basis daarvan kan niet worden beoordeeld of sprake is van een goede woon- en leefomgeving.

Reactie GS

De wijze waarop akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd is in regelgeving vastgelegd. De waarden waaraan getoetst wordt in de wetgeving is erop gericht een representatief beeld te schetsen en rekening te houden met een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat. Echter, het sluit niet uit dat er toch hinder wordt ondervonden. De beleving van geluid kan van persoon tot persoon verschillen. De een is gevoeliger van aard dan de ander. Ook kan bijvoorbeeld geluid anders ervaren worden wanneer de klankkleur wijzigt terwijl het geluidsniveau gelijk blijft. Ook kunnen piekgeluiden zorgen voor hinder of juist het zien van verkeer waardoor het geluid meer bewust wordt ervaren. De geluidwetgeving is er om de bewoners zoveel mogelijk te beschermen,

maar zal in veel gevallen van een gemiddelde uitgaan, waardoor hinder niet helemaal uitgesloten kan worden.

2.44.8 Indiener is van mening dat als gevolg van de geplande Kapelstraat achter de tuin van cliënten langs met rotonde aan de Zuid-west zijde daarvan en de hoge brug die naar het eigendom van cliënten verlengd gaat worden, er daarnaast van de privacy nagenoeg niks meer overblijft.

Reactie GS

Er is inderdaad sprake van een verandering van de situatie die ook van invloed kan zijn op de privacy. Wellicht kan additionele beplanting hier een oplossing bieden.

Mocht het PIP volgens Indiener leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

2.44.9 Volgens Indiener kan een betere inpassing worden gemaakt in het historisch waardevolle landschap van de rotonde nabij de woning van Indiener. Indiener heeft hiertoe een schets bijgevoegd.

Reactie GS

Er is zo zuinig mogelijk omgegaan met het cultuurhistorisch waardevolle landschap, doch voor een verkeerstechnisch verantwoorde oplossing is de ruimte nodig. De door Indiener aangegeven oplossing levert verkeerstechnische knelpunten op onder andere voor het vrachtverkeer. Er dient voldoende ruimte te zijn tussen de aansluitingen op de rotonde en de aansluitingen moeten zo veel mogelijk haaks staan op de rotonde zelf.

2.44.10 Indiener is van mening dat bij het vermelden van de gespotte of verondersteld aanwezige soorten sprake lijkt van veel willekeur: vogels waarvan wel de huismus vermelding krijgt, maar koolmees, pimpelmees, vink, boomkruiper, zwaluw en ijsvogel niet, terwijl deze, op de laatste na, toch vaste bewoners zijn van het gebied en ook van de tuin van cliënten. Reptielen krijgen geen vermelding terwijl al 45 jaar lang de kleine levendbarende hagedis zich in de tuin van Indiener vertoont en de Kamsalamander is er recent aangetroffen. Insecten, helmkruidbladwesp en neushoornkever bewonen ook dit gebied. En paar jaar geleden bezocht een das de tuin van cliënten om er met tussenpozen van een paar weken 2 wespennesten open te graven.

Reactie GS

De N279 alternatieven zijn in het MER getoetst op effecten van beschermde soorten die onder de Flora- en faunawet vallen. Binnen deze wet zijn verschillende beschermingsregimes van toepassing en is hier gericht op getoetst. In de MER beoordeling wordt met name gekeken naar de zwaarder wettelijk beschermde soorten die in of nabij het plangebied voorkomen. Zwaarder beschermde soorten zijn vleermuizen, de kamsalamander en vogels met jaarrond beschermde nesten zoals de huismus. Jaarrond beschermde nesten zijn formeel aangegeven op de Lijst jaarrond beschermde nesten opgesteld door Dienst Regelingen. De vogelsoorten waarvan de Indiener aangeeft dat deze ontbreken vallen formeel niet onder de vogels waarvan de nesten jaarrond worden beschermd. Derhalve is het niet relevant om alle vogelsoorten te benoemen.

Naar informatie van de Indiener komt de kamsalamander en de levendbarende hagedis voor op het perceel aan de Assendelftseweg 1 te Berlicum. Daarnaast is de das foeragerend in de tuin gesignaleerd. Het beekdal van de Aa is inderdaad bekend als leefgebied van de kamsalamander en de das en het perceel met vijver en struweel biedt geschikt leefgebied voor de kamsalamander en de das. In het MER zijn als gevolg van de N279 effecten op deze soorten beoordeeld, treden er afhankelijk van het alternatief negatieve effecten op en zijn maatregelen voor deze soorten opgenomen. Het voorkomen van de levendbarende hagedis in en nabij het plangebied is op basis van de geraadpleegde gegevens met officiële waarnemingen niet bekend. Gezien de verspreiding van deze soort in Noord-Brabant en vereiste habitat met vochtige heide of heide met vennen is het niet aannemelijk dat het beekdal van de Aa functioneel leefgebied vormt voor deze soort. Indien er inderdaad sprake is van het voorkomen van de levendbarende hagedis op het perceel aan de Assendelftseweg 1 is het leefgebied naar verwachting beperkt tot dit perceel met structuurrijkere vegetatie en ruigten. De open agrarische omgeving is verder ongeschikt voor deze soort. De aanpassing van de N279 vindt ruim buiten het perceel aan de Assendelftseweg 1 plaats. Er vindt dan ook zeker geen vernietiging van functioneel leefgebied en/of doding van de levendbarende hagedis plaats. Dit geldt hier eveneens voor de kamsalamander en de das.

2.44.11 Volgens Indiener zijn er meer uitlaatgassen nabij de toevoerweg/ rotonde die in hoeveelheid verkeer toeneemt, meer uitlaatgassen in en rond de woning door de N279 die dichterbij komt. Als gevolg van de hogere snelheid komen er meer uitlaatgassen bij. De woonkwaliteit van het perceel van Indianers neemt daarmee sterk af.

Reactie GS

Er zijn in de onderzoeken geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit geconstateerd. Dat betekent niet dat de door Indiener geschetste toename niet zal plaatsvinden, maar dat deze binnen aanvaardbare grenzen blijft.

2.44.12 Indiener geeft aan dat als het onoverkomelijk is, om de N 279 tot een 4 baans weg te maken, die dan uitgevoerd moet worden als een 80-km weg met de bijbehorende lengte- en dwarsprofielen. Dit omwille van de garantie voor de toekomst en minder geluid en milieueffecten. Ook de in- en uitvoegstroken kunnen dan korter. Het verkeer dat op vele plaatsen de N 279 op- en afrijdt, heeft dan minder aanpassing te ondergaan qua snelheid op het onderliggende wegennet; dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Bovendien zal verkeer dat momenteel kiest voor kleinere wegen, zich minder laten afschrikken door de snelheid van de N 279.

Reactie GS

Met de oplossing die Indiener voorstelt bestaat de kans dat er over een aantal jaren weer problemen ontstaan. Dan zouden we de weg opnieuw onder handen moeten nemen. Dat zou twee keer kosten en werkzaamheden en dus overlast voor de omgeving en weggebruiker betekenen. We nemen nu meteen de milieumaatregelen die noodzakelijk zijn in de eindsituatie (dat er 100 km/uur wordt gereden). In de periode daarvoor bieden deze maatregelen extra bescherming.

2.45 IVN Bernheze

Samenvatting opmerkingen

2.45.1 Indiener is van mening dat in het ontwerp de focus volledig gericht is op het autoverkeer en er op geen enkele manier wordt ingegaan op de mogelijkheden voor het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen, zoals openbaar vervoer en/of het fietsgebruik. Het fietsgebruik wordt volgens Indiener juist ontmoedigd doordat door de ongelijkvloerse kruisingen de oversteekplaatsen vanuit de aanliggende dorpen richting het bestaande fietspad aan de zuidzijde van het kanaal juist opgehoogd worden. Indiener pleit ervoor het gebruik van de fiets te stimuleren en deze "drempel" zo laag mogelijk te houden.

Reactie GS

We nemen verschillende maatregelen om het fietsverkeer te stimuleren. We noemen de extra fietsbrug bij de Runweg en het doortrekken van de fietsroute aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart tot in Veghel.

2.45.2 Voor Indiener is het niet duidelijk op basis van welke criteria een verhoging van de snelheid naar 100 km/uur te rechtvaardigen is en wat dan de consequenties zullen zijn voor het aanliggende gebied.

Reactie GS

De (mate van) doorstroming is een belangrijk aspect om te betrekken in de afweging bij een te nemen verkeersbesluit. Het verkeersbesluit zal gemotiveerd worden genomen.

2.45.3 Indiener pleit er voor compensatie in eerste instantie op een bereikbare plek voor het leefgebied van kwetsbare (niet mobiele) diersoorten te zoeken en dus aan dezelfde kant van het kanaal gezocht dient te worden.

Reactie GS

In paragraaf 1.3 hebben wij ons algemene standpunt over natuurcompensatie reeds verwoord.

2.45.4 Indiener stemt niet in met de gekozen methode voor natuurcompensatie zoals in het Natuurcompensatieplan op hoofdlijnen is voorgesteld. Indiener verwacht dat bij de afbakening van zoekgebieden in eerste instantie alleen het gebied ten noorden van de Zuid –Willemsvaart wordt beschouwd en wanneer compensatie in dit gebied niet mogelijk blijkt ook het grondgebied aan de zuidzijde van het kanaal hierbij te betrekken.

Reactie GS

In paragraaf 1.3 hebben wij ons algemene standpunt over natuurcompensatie reeds verwoord.

2.45.5 Indiener geeft aan dat de meegeleverde kaarten met locaties die voor compensatie in aanmerking komen onduidelijk en nauwelijks leesbaar zijn.

Reactie GS

Het geeft slechts een indruk van de zoekgebieden. Het zijn nog geen locaties waar de compensatie zal plaatsvinden.

2.45.6 Indiener gaat ervanuit dat bij de concrete invulling van de natuurcompensatie maximaal gebruik wordt gemaakt van lokaal aanwezige gebiedskennis en dat in ieder geval de belangenorganisaties hierbij betrokken zullen worden.

Reactie GS

Wij overleggen hierover met onze gebiedspartners.

2.45.7 Indiener is van mening dat het effect van ZOAB op de langere termijn niet mag worden overschat. Onderzoeken wijzen volgens Indiener uit dat de geluidsreductie op termijn afneemt van gemiddeld 6 dB(A) naar gemiddeld 2 dB(A) na tien jaar. Als deze bewezen effecten door initiatiefnemer worden meegenomen kan volgens Indiener de conclusie dat "verstoring door geluid niet zal toenemen" niet langer staande worden gehouden.

Reactie GS

De berekening voor geluid worden bepaald aan de hand van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. De aannemer is daaraan gehouden bij de uitvoering en het onderhoud. In het contract zal dit aspect ook worden opgenomen.

2.45.8 Volgens Indiener druist de redenering, dat er geen ecologische noodzaak aanwezig is voor een ecoduct, volledig in tegen het ontsnipperingsbeleid wat de Provincie voorstaat en ook zou moeten uitdragen. Het projectoverstijgende effect van het gelijktijdig verbreden van zowel de weg als de Zuid-Willemsvaart vormt wel degelijk een vergroting van die barrière voor een aantal van de aanwezige (kwetsbare) diersoorten.

Reactie GS

Zowel Rijkswaterstaat als de provincie Noord-Brabant voeren een actief ontsnipperingsbeleid waarbij natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Dit komt onder andere voort uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Een ecoduct voor de N279 is niet opgenomen in het MJPO noch anderszins. Verder verwijzen wij naar onze opmerking hierover in het algemeen deel.

2.45.9 Indiener geeft aan als lokale en betrokken natuurorganisatie graag bereid te zijn een bijdrage te leveren aan de integrale realisatie van de plannen in het beekdal van de Aa, bijvoorbeeld met het inbrengen van onze gebiedskennis en positief mee te denken met het herinrichten van het gebied.

Reactie GS

Wij maken waar mogelijk graag gebruik van de gebiedskennis.

2.46 Stichting Brouwberg

Samenvatting opmerkingen

2.46.1 Indiener geeft aan zich aan te sluiten bij de zienswijze zoals ingediend door de Stichting omwonenden N279 (2.17)

Reactie GS

Wij nemen kennis van deze steunbetuiging. Voor de beantwoording van de zienswijze waarbij wordt aangesloten verwijzen we naar 2.17.

2.47 Het Groene Hart

Samenvatting opmerkingen

2.47.1 Indiener is van mening dat er sprake is van een verwijtbare nalatigheid van de overheid, die in strijd is met de wettelijk, vereiste zorgvuldigheid bij de planvoorbereiding, die daardoor een plangoedkeuring in de weg kan staan. Volgens Indiener is een integrale aanpak, waarbij meerdere ontwikkelingsindicatievelden die in het gebied spelen, en sturing van de planvorming en uitvoeringsprocessen vereist. GS als initiatiefnemer en hoofdverantwoordelijke voor het ruimtelijk beleid in de provincie heeft volgens Indiener geen actie ondernomen om tot een gecoördineerde aanpak cq. integrale planontwikkeling te komen.

Reactie GS

Wij zijn van mening dat we zorgvuldig zijn geweest in de planvoorbereiding en waar mogelijk afstemming hebben gezocht en daarbij met regelmaat overleg hebben gevoerd met gebiedspartners. Echter sommige ontwikkelingen zijn nog in een zo andere planfase dat een integrale planontwikkeling niet mogelijk is. Zie ook onze algemene reactie op dit punt in 1.3.

2.47.2 Indiener is van mening dat er op dit moment geen harde ombouwbehoefte van de N279 bestaat in de zin van een verbreding van 2x1 naar 2x2. Er bestaat volgens Indiener slechts een doorstromingsprobleem in de spitsuren als gevolg van enkele gelijkvloerse aansluitpunten met een verkeerslichtenregeling die stagnerend werken. Volgens Indiener is een 2x1 80 km variant of eventueel een variant 3x1 met verbeterde aansluitpunten zonder stopmomenten voor het doorgaand verkeer ten onrechte niet onderzocht en afgewogen. Volgens Indiener is daardoor ook niet voldaan aan de merwetgeving tot onderzoek naar alternatieven die een goed oplossend vermogen paren aan de minste milieubelasting.

Reactie GS

In de vooronderzoeken is ook gekeken naar 2x1 rijstroken met aangepaste aansluitingen (zie paragraaf 3.3 en bijlage 3B van het MER). Deze variant blijkt onvoldoende te scoren op verkeersafwikkeling en robuustheid van de oplossing. In deze passages in het MER is terug te vinden dat ook een variant met 3x1 is verkend.

2.47.3 Indiener vraagt zich of gegarandeerd kan worden dat na ombouw van de N279, de weg een voornamelijk regio ontsluitende functie zal blijven vervullen en niet onbedoeld als een bovenregionale (internationale) verbinding tussen de A-2 Den Bosch en het Roergebied zal gaan functioneren? Indiener is van mening dat de weg zodanig dient te worden uitgevoerd dat deze duidelijk een regionale betekenis uitstraalt en niet uitnodigend is voor doorgaand snelverkeer.

Reactie GS

Provinciale wegen zijn openbare wegen. Deze wegen maken deel uit van een netwerk aan wegen. Weggebruikers hebben daarom diverse keuzemogelijkheden. Het Rijkswegennet is het hoofdwegennet waar verkeer voor nationale en internationale

bestemming gebruik van maken. Primair zal dat verkeer dan ook die route kiezen. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de N279 vrijwel geen verkeer aantrekt van de A2.

2.47.4 Volgens Indiener is het gevolg van de uitvoering van de plannen voor de capaciteitsverbreding van de N279, ruimtelijk kwaliteitsverlies waardoor het PIP dus een objectief vaststelbare, niet goede ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg heeft. Daarmee is volgens Indiener de strijdigheid met de Wro een feit en kan om die reden geen goedkeuring verwerven.

Reactie GS

Wij delen de mening van Indiener niet dat de capaciteitsvergroting zondermeer tot ruimtelijk kwaliteitsverlies en dus tot geen goede ruimtelijke ordening zou leiden. Bij ruimtelijke ordeningsvraagstukken moeten afwegingen gemaakt worden tussen verschillende belangen. Ons inziens is er sprake van goede ruimtelijke ordening als dit zorgvuldig gebeurt. Aan het plan ligt een grote hoeveelheid onderzoek ten grondslag naar alle effecten en gevolgen van de capaciteitsvergroting. Op basis daarvan hebben wij een voorkeur bepaald en leggen deze ter besluitvorming voor aan Provinciale Staten. Bij de vaststelling wordt een zorgvuldige afweging gemaakt. Wij menen dat daarmee sprake is van goede ruimtelijke ordening.

2.47.5 Indiener is van mening dat de verbreding van het kanaal en de N279 de reeds bestaande segmentering en barrièrewerking van het Aadal in omvang zullen verdubbelen. Volgens Indiener wordt met Rijks- en provinciaal beleid ingezet op opheffing cq niet opnieuw scheppen van ecologische barrièrewerking en zou de logische conclusie moeten zijn dat de voorziene projecten, bij louter verbreding ervan wegens evidente beleidsstrijdigheid niet zijn toegestaan.

Daarin kan alleen verandering komen indien er dusdanige technische maatregelen worden genomen dat de huidige barrièrewerking inderdaad vermindert en er geen nieuwe wordt toegevoegd. Indiener doet een voorstel voor enkele maatregelen:

- Er kan gekozen worden voor amovering van het kanaal gelet op de zeer beperkte bijdrage aan het goederenvervoer in verhouding tot dat van transport per as in de regio;
- Weg niet ombouwen maar verleggen naar een, bij voorkeur bestaand) tracé buiten het beekdalsysteem;
- Kanaal niet verder verbreden en terugbrengen van het vroegere profiel waar al wel verbreding heeft plaats gevonden; dit stabiliseert de barrièrewerking tot die zoals deze sinds 1920 was;
- Wegprofiel niet verbreden maar ombouw beperken tot stroomlijning van aansluitpunten om een continue doorstroming van het verkeer te verbeteren.

Reactie GS

De barrièrewerking is een aspect waarnaar in het kader van het MER naar is gekeken. In paragraaf 1.3 hebben wij reeds ons algemene standpunt ten aanzien van een ecoduct geformuleerd. De voorstellen die Indiener doet achten wij niet in alle opzichten realistisch. Ze leiden tot aanzienlijke desinvesteringen die we maatschappelijk niet kunnen verantwoorden, of leiden, zo blijkt uit het MER, niet tot een oplossing van het verkeersprobleem op de N279.

2.47.6 Indiener is van mening dat de conclusie dat maatregelen in de vorm van een 20 meter breed serviduct om de noord-zuid barrièrewerking in het beekdal van de Aa op te heffen te duur en te weinig effectief is niet zonder meer te trekken valt uit de betreffende deelstudie. Daarnaast dient volgens Indiener bovendien binnen een MER geen uitspraak gedaan te worden over kosten aanvaardbaarheid, dat oordeel komt uitsluitend het bevoegde besluitvormende gezag toe.

Reactie GS

Het is gangbaar dat wij voorstellen doen voor door PS te nemen besluiten. Wij zijn van mening dat de kosten voor een ecoduct (of serviduct, zo u wilt) in deze tijden onverantwoord zijn, mede gezien het lange bestaan van de barrière. Dit stellen wij voor in het kader van de besluitvorming en hierover is PS ook reeds eerder geïnformeerd. Toen is ons niet meegegeven de mogelijkheden voor een ecoduct nader te onderzoeken. Wij vinden het derhalve logisch de verdere planuitwerking zonder ecoduct voort te zetten. Uiteindelijk neemt PS inderdaad het besluit.

2.47.7 Indiener is van mening dat door het niet toepassen van een landschapecologische benadering het landschapsonderzoek/plan ernstig tekort in het onderzoek naar gebiedswaarden en beoordeling van de verbindingsbehoeften annex effectiviteit van mogelijke serviducten. Indiener is van mening dat in het PIP de in de gebiedsvisie geschetste ecologische barrière problematiek in noord-zuid richting niet voldoende uitgewerkt is.

Reactie GS

In het PIP/MER is op basis van de huidige én potentiële natuurwaarden in het plangebied en omgeving een analyse uitgevoerd welke ontsnipperende maatregelen er nodig zijn om de negatieve effecten als gevolg van de N279 en de geplande ombouw op te lossen. Naast het minimaal vereiste zijn ontsnipperingsmaatregelen passend bij hogere ambitieniveaus verkend. Hierbij is gekeken naar de verbindingsbehoefte van soorten op lokaal en bovenregionaal niveau evenals naar verbindingen tussen belangrijke kerngebieden zoals het Groene Woud en de Maashorst. Uit deze verkenning komt naar voren dat met de kleinere maatregelen aanzienlijke winst is te behalen omdat dit nauw aansluit met de behoefte van de diersoorten. Binnen het planontwerp zijn dan ook meerdere faunatunnels aansluitend op fauna uittreedplaatsen opgenomen aansluitend op kerngebieden. Dit sluit aan op hetgeen Indiener aangeeft dat opheffing van barrièrewerking door meerdere kleinschalige maatregelen hetzelfde effect kan resulteren als een enkele grootschalig verbindingsherstel. Eén grote faunapassage, zoals een ecoduct of serviduct, moet zowel de N279 als de Zuid-Willemsvaart passeren en gaat gepaard met zeer hoge kosten en ruimtebeslag. Dit gaat veel verder dan de opgave die vanuit de N279 voortvloeit en wat vanuit het landelijk en provinciale ontsnipperingsbeleid aangegeven is. In het ontsnipperingsbeleid zijn op basis van gebiedsanalyses ter hoogte van cruciale doorsnijdingen van landschapecologische relaties ecoducten voorzien zoals bij de A2 Het Groene Woud en snelwegen op de Veluwe. De infrastructuurbundel Zuid-Willemsvaart en N279 is daarbij niet aangemerkt als een cruciale doorsnijding; op dit traject zijn gericht kleinere ontsnipperingsmaatregelen voorzien. In het PIP is mede op basis hiervan gekozen voor goede inpassing van meerdere faunatunnels die de noord-zuidbarrière effectief en duurzaam oplost.

2.47.8 Indiener is van mening dat initiatiefnemer de aantasting van de gebiedswaarden door de ombouw van de N279 onvolledig in beeld gebracht heeft waardoor ze geringer lijken dan ze werkelijk zijn (onvoldoende onderscheid gemaakt tussen de actuele en potentiële waarden en tussen biotische en abiotische waarden). Als gevolg daarvan schiet volgens Indiener ook de daarop afgestemde mitigatie en compensatie ernstig tekort.

Reactie GS

In het PIP/MER zijn de actuele en potentiële waarden beschreven. Hierbij is niet alleen gekeken naar hetgeen qua EHS beleid wordt beschermd maar ook naar leefgebieden van wettelijke beschermde soorten. Deze leefgebieden liggen zowel binnen als buiten beschermde natuurgebieden van de EHS. Vervolgens is het effect van de N279 en de ombouw aan deze waarden getoetst conform de voorgeschreven toetsingskaders. Hieronder valt impliciet dat de ombouw van de N279 de potentiële ontwikkeling van natuurwaarden, zoals realisatie van de EHS en ecologische verbinding langs de Aa, niet in de weg mag staan. Bestaande ecologische barrières bij de N279 worden in het MER/PIP effectief opgelost door de aanleg van meerdere faunatunnels die goed aansluiten op leefgebieden en ontsnipperingsvoorzieningen bij de Zuid-Willemsvaart. Het verlies aan EHS door ruimtebeslag wordt eveneens volledig gecompenseerd.

2.47.9 Indiener is van mening dat de ongelijkvloerse kruisingen grote verschillen in ruimtegebruik en versnippering laten zien. Op de afslag Berlicum na springen de ongelijkvloerse kruisingen echter veel royaler om de ruimte zonder dat daar noodzaak toe lijkt te bestaan. Daarnaast is Indiener van mening dat nagegaan zou dienen te worden of de parallelweg nog wel noodzakelijk is.

Reactie GS

De vormgeving van de aansluitingen is door verschillende plaatselijke aspecten bepaald. Eigendommen en aanwezige bedrijven en bebouwing speelde een rol, maar ook bestaande bruggen waar in een aantal gevallen op aan gesloten diende te worden. Dat gold ook voor de onderliggende wegen.

Bij Heeswijk kunnen geen op- en afritten bij de bestaande brug worden gemaakt omdat de brug verlengd moet worden. Dat is technisch mogelijk, maar dan moet De Steeg (de aansluiting richting Heeswijk) verplaatst richting de Aa.

Bij de Milrooijsebrug is de meander Assendelft een beperkende factor. Ook hier is uitgangspunt om de bestaande brug te laten liggen. Bij een centrale aansluiting bij de brug zal toch een weg richting Middelrode aangelegd moeten worden, welke nagenoeg hetzelfde ruimtebeslag vraagt.

De parallelweg is noodzakelijk voor weggebruikers die geen gebruik mogen maken van de N279 zelf, zoals landbouwverkeer en langzaam verkeer. Daarnaast dient de parallelweg ter ontsluiting van aangrenzende percelen omdat directe ontsluiting op de N279 verkeersonveilig is.

2.47.10 Indiener is, met betrekking tot de gebiedsvisie N279 (bijlage 2a van het MER) van mening dat:

- in de gebiedsvisie de ecologische barrière problematiek in noord-zuid richting verscheidene malen aan de orde komt en een aanpak ervan wordt noodzakelijk

geacht. In dat kader wordt ook een koppeling tussen Aa-dal en de Kloosterstraat voorzien. Beide voornemens worden in het PIP verder niet uitgewerkt;

- een integrale aanpak van N279 en kanaalverbreding wordt gepropageerd. Ook dit is verder bij de planvorming niet uitgewerkt;
- verder valt op dat in ondersteunende kaartmateriaal consequent de Kloosterstraat Aa-dalverbinding ontbreekt.

Reactie GS

De gebiedsvisie is een bouwsteen geweest voor de planvorming die wij in samenspraak met onze gebiedspartners in 2008 hebben opgesteld. In de visie zijn bepaalde ambities geformuleerd voor het gebied. Sindsdien hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die op punten heroverwegingen noodzakelijk maakten omdat duidelijk was geworden dat niet alle ambities nog realiseerbaar waren. Sommige voornemens zijn daarom op een andere wijze uitgewerkt.

Er is via de ambtelijke projectgroep en de stuurgroep steeds aandacht geweest voor de afstemming tussen de kanaalverbreding, capaciteitsvergroting N279 en het dynamisch beekdal van de Aa. Dit heeft tijdens de planvorming zeker aandacht gekregen. De drie projecten bevinden zich echter ook in verschillende fasen en kennen verschillende initiatiefnemers. Een volledig integrale benadering was daardoor onmogelijk.

3 ZIENSWIJZEN OVERHEIDSINSTANTIES

3.1 Waterschap Aa en Maas - 1

Onderwerp: Consequenties natuurcompensatieplan N279-Noord

Samenvatting opmerkingen

3.1.1 Indiener vraagt aandacht voor de consequenties van het afwijzen van het concept natuurcompensatieplan in het gecombineerd beleidsoverleg van de provincie.

Door uw instantie is ervoor gekozen om compensatie zeker te stellen in het PIP door daar een financieel budget, en daarmee juridische borging, zeker te stellen. Wij betreuren deze plotselinge kentering in het proces om te komen tot een natuurcompensatieplan. De koerswijziging heeft consequenties voor het waterschap en deze zijn hieronder kort aangegeven.

- Minder subsidie inkomsten voor het project dynamisch beekdal: 1 tot 1,5 miljoen euro. Het project moet ongeveer 6 miljoen euro aan subsidie binnenhalen om te kunnen realiseren. Door het wegvallen van deze subsidie wordt het project moeilijker uit te voeren.
- Extra plankosten AA Heeswijk-Dinther van 5-10 duizend euro.

Reactie GS

Hierover hebben we verschillende malen van gedachten gewisseld. Ons algemene standpunt hebben we weergegeven in paragraaf 1.3. Hieruit blijkt een tegemoetkoming aan het verzoek.

3.1.2 Indiener geeft aan niet akkoord kunnen gaan met de koerswijziging en verzoekt GS een heroverweging te maken ten aanzien van uw besluit voor in ieder geval de gebieden in het dynamisch beekdal.

Reactie GS

Wij verwijzen naar onze reactie in paragraaf 1.3.

3.2 Waterschap Aa en Maas - 2

Onderwerp: Zienswijze PIP N279 Noord en MER

Samenvatting opmerkingen

3.2.1 Indiener geeft aan goed betrokken te zijn geweest bij de planvorming door zitting in de stuurgroep en de ambtelijke werkgroepen. Dit heeft er toe geleid dat sinds het ter inzage leggen van het voorontwerp PIP de waterparagraaf, het PIP en het MER enorm is verbeterd. Indiener wil er nogmaals op wijzen dat in het vervolgtraject een waterhuishoudkundig onderzoek dient te worden opgesteld waarin de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie in detail wordt uitgewerkt. Indiener verzoekt daarbij bijzondere aandacht te besteden aan de situatie bij de Runweg (en meer specifiek perceel BLC00 L 02408 G 0000, Beekveld 56) in verband met het voorkomen van mogelijke wateroverlast.

Reactie GS

De waterhuishouding is in onze optiek reeds zeer gedetailleerd uitgewerkt en biedt voldoende basis voor het te nemen besluit. Uiteraard dient een en ander richting uitvoering nader te worden uitgewerkt. Dit zal deel uit maken van het DBm-contract dat we voorbereiden. Het verdere “Design” zal daar deel van uitmaken, de waterhuishoudkundige situatie inclusief.

3.3 Gemeente Bernheze en Gemeente Sint Michielsgestel

Samenvatting opmerkingen

3.3.1 Indiener geeft aan zich volmondig aan te sluiten bij ingediende zienswijze van Waterschap Aa en Maas met betrekking tot de natuurcompensatie (zienswijze 3.1). Zij het dat de argumenten van Indiener meer principieel inhoudelijk dan van financiële aard zijn, waarbij Indiener het wel terecht vindt dat het Waterschap dit financiële argument benoemt. Zijn belang in het kunnen voltooien van de geplande projecten in het Aa-dal raakt immers direct de natuurwaarden en — beleving in onze beide gemeenten.

Reactie GS

Hierover hebben we verschillende malen van gedachten gewisseld. Ons algemene standpunt hebben we weergegeven in paragraaf 1.3. Hieruit blijkt een tegemoetkoming op basis van het verzoek.

3.3.2 Indiener spreekt zijn verbazing uit over de afwijzing van het concept natuurcompensatieplan en vanwege het feit dat de impact van dit provinciale bestuurlijke standpunt een onmiskenbare wissel zal trekken op steun en draagvlak in de verdere proceduregang van het Provinciaal Inpassingsplan niet alleen bij de colleges van burgemeester en wethouders, maar ook bij de gemeenteraden en bij de burgers die zij vertegenwoordigen.

Reactie GS

Wij verwijzen naar onze voorgaande reactie.

3.3.3 Indiener vraagt zich af of, in het provinciaal bestuurlijk standpunt dat uit gaat van de compensatieopgaven primair te laten plaatsvinden binnen de EHS, de bestaande, op dit moment beperkt aanwezige EHS in het primaire zoekgebied, ook de toekomstbestendige EHS is of moet zijn.

Reactie GS

Ons algemene standpunt hebben we weergegeven in paragraaf 1.3.

3.3.4 Indiener geeft aan, voor wat betreft natuur en landschap, de aan de N279 Noord grotendeels parallel lopende (groenblauwe) zone tussen Empel in het noorden en Veghel in het zuiden een als zodanig een te waarderen geheel te vinden. De integrale gebiedsbenadering die Indiener zodoende nastreeft, vindt steun in het Tussentijds toetsingsadvies van de Commissie MER d.d. 14 juni 2012 over het concept-MER N279 Noord. Gelet op voorgaande geeft Indiener GS nadrukkelijk in overweging het standpunt zoals verwoord in de Stuurgroep N279 Noord te herzien. Zowel inhoudelijk als procedureel biedt de door Indiener voorgestelde gebiedsbenadering voldoende handvatten om tot herziening over te gaan en daarmee aan draagvlak en toekomstige gebiedskwaliteiten te winnen.

Reactie GS

Wij zijn tegemoet gekomen aan het verzoek en werken gezamenlijk een concreet uitvoeringsplan uit voor de natuurcompensatie. Daarnaast is het een contractuele verplichting van de aannemer die het werk moet uitvoeren om een door de provincie goed te keuren voorstel te doen voor realisatie van het inrichtingsplan enerzijds en de inrichting van de groenblauwe mantel anderzijds. Voor laatstgenoemd aspect is een separaat budget benoemd groot € 100.000.

3.4 Gemeente Bernheze

Samenvatting opmerkingen

3.4.1 Indiener stelt met tevredenheid vast dat de toekomstige maximum snelheid op de te verbreden N279 Noord van 100 km/u is verlaagd naar 80 km/u. Indiener benadrukt daarbij dat voor Bernheze het gewenste effect (minder sluipverkeer) bij de nieuwe N279 Noord op het lokale wegennet onverminderd in stand blijft, terwijl de risico's op uitwijkgedrag bij congestie op de voor Bernheze belangrijke A50 worden geminimaliseerd.

Reactie GS

We hebben gekeken naar de effecten van de lagere maximum snelheid in relatie tot het sluipverkeer (zie MER bijlage 3E, hoofdstuk 2). De lagere intensiteiten die 80 km/u op de N279 tot gevolg hebben leiden nauwelijks tot extra verkeer op de dorpenroutes, maar betekent dat verkeer voor de rijkswegen A2 of A50/A59 blijft kiezen.

3.4.2 Indiener is het eens met het feit dat alle effecten van de nieuwe N279 Noord zoals in de MER voor de 100 km/u variant in beeld zijn, ook in de 80 km/u oplossing uitvoering krijgen. Met betrekking tot een toekomstig verkeersbesluit waarin de gekozen maximum snelheid van 80 km/u alsnog naar 100 km/u wordt verhoogd wil Indiener onderstrepen dat ten aanzien van de A50 niet de aanpassing van de gelijkvloerse aansluiting in een ongelijkvloerse aansluiting als maatgevend beslispoint beschouwt dient te worden maar een vlottere doorstroming op de A50 als zodanig als leidende maatstaf daarvoor te zien. Inzet van de initiatiefnemer daarvoor richting Minister willen Indiener- samen met de regio Brabant Noord - graag ondersteunen.

Reactie GS

Wij nemen kennis van dit standpunt en deze steunbetuiging.

3.4.3 Indiener is ingenomen met het feit dat in goede onderlinge afstemming de te vernieuwen parallelstructuur langs de toekomstige N279 op het grondgebied van Bernheze nu volledig wordt doorgetrokken en aansluiting krijgt op de toekomstige rotonde die op de Laverdonk de Ontsluitingsweg Heeswijk-Dinther Zuid via een ongelijkvloerse aansluiting verbindt met de toekomstige N279 Noord. Indiener is voornemens om op korte termijn ook ons ontwerp bestemmingsplan Ontsluiting Heeswijk-Dinther Zuid in procedure te brengen.

Reactie GS

Wij zijn ook blij in onderlinge samenwerking tot ene goede oplossing voor deze aansluiting te zijn gekomen. Wij danken de gemeente voor de coöperatieve opstelling.

3.4.5 Indiener geeft aan dat het benoemen van de natuurcompensatie in uitsluitend een financiële opgave onacceptabel is. Indiener gaan er dan ook vanuit dat komende onderlinge afstemming leidt tot een kenbaar fysiek resultaat van aanwijsbare compensatie in het gebied zelf en dat dit resultaat als zodanig in het vast te stellen PIP een vertaling zal krijgen.

Reactie GS

De financiële compensatie zien we als een zekerstelling. Deze wordt gecombineerd met de opgave dat de compensatie gerealiseerd dient te zijn voor de openstelling van de verbrede weg.

3.4.6 Indiener wil in aanvulling op inspraakreactie 3.3 opmerken dat blijkt dat in de huidige plannen het toepassen van dubbellaags ZOAB, vanwege een daarmee samenhangende afname qua geluidsverstoorde natuur, zal leiden tot dienovereenkomstige afname in te compenseren hectaren natuur. Indiener zijn de effecten van dubbellaags ZOAB bekend. Onderzoeksgegevens van huidige ZOAB toepassing leren dat het effect na het moment van aanleg in elke jaren drastisch kan afnemen als de geluidseffecteisen die bij aanleg gelden ook niet voor de onderhoudsperiode zijn vastgelegd. Wij gaan er vanuit dat dit laatste een must is om de initieel ingerekende voordelen ook structureel te borgen.

Reactie GS

Wij zullen dit bij de aanbesteding (DBm-contract) borgen. Het onderhoud maakt hier deel van uit.

3.4.7. Indiener geeft aan dat in het PIP in het plangebied nabij de toekomstige, ongelijkvloerse aansluiting Heeswijk geen sprake meer is van de mogelijkheid tot (her)vestiging van een tankstation. Indiener wil in dat geval graag over een wijzigingsbevoegdheid beschikken die de gemeente de mogelijkheid biedt om bij gebleken wenselijkheid daar toch een zodanige invulling aan te kunnen geven. Bijvoorbeeld om een dergelijk (LPG) tankstation uit de bebouwde kom te kunnen uitplaatsen.

Reactie GS

Het benzineverkoop punt is niet meer in het ontwerp-PIP opgenomen omdat de realisatie van deze bestemming onvoldoende zeker is. Mocht er sprake zijn van een heroverweging dan heeft de gemeente daarin het initiatief.

3.4.8 Volgens Indiener is onvoldoende duidelijk gemaakt dat er in de procedure gebruik gemaakt wordt van de Crisis en Herstelwet

Reactie GS

Dit staat vermeld in hoofdstuk 1 van de toelichting van het PIP. Tevens is c.q. wordt dit gecommuniceerd in de bekendmakingen voor zover nodig.

3.4.9. Indiener spreekt de wens uit om ook na de ruimtelijke planfase ten tijde van de uitvoeringsvoorbereiding en bij de aanleg van de N279 Noord te betrokken willen blijven. Dat geldt overigens wederkerig omdat dit voor beide projecten tot te benutten

win-winkansen leidt.

Reactie GS

Wij zullen de afstemming met onze gebiedspartners ook in het vervolg blijven zoeken. Hierover hebben we in de ambtelijke projectgroep en stuurgroep reeds met elkaar gesproken.

3.5 Gemeente Sint Michielsgestel

Samenvatting opmerkingen

3.5.1 Indiener betreurt ten eerste dat initiatiefnemer het ontwerp PIP/MER N279 Noord in procedure heeft gebracht zonder inhoudelijk advies van de Stuurgroep N279 in te winnen. Indiener vindt de opstelling van initiatiefnemer in deze na jarenlange constructieve samenwerking met alle betrokken partijen in de Stuurgroep dan ook onbegrijpelijk.

Reactie GS

Deze reactie verbaast ons. De gemeente Sint Michielsgestel heeft zitting in de stuurgroep en daarin zijn voorontwerp-PIP en concept MER alsook het ontwerp PIP en MER aan de orde geweest. Tevens zijn de gemeenteraden gehoord.

3.5.2 Indiener verwacht op relatief korte termijn grote problemen met de verkeersafwikkeling bij de aansluiting op de A2 en bij de uitbreiding van het bedrijventerrein De Brand nabij de Dungense brug. Ook sluit Indiener filevorming op het onderliggende wegennet (nabij de Dungense brug en de Beusingsdijk) niet uit. Dit alles heeft een negatieve invloed op het aandeel (sluip)verkeer op de parallelroute door Berlicum en Middelrode en richting Rosmalen naar de A59. Indiener verzoekt initiatiefnemer aan te geven onder welke omstandigheden initiatiefnemer welke maatregelen treft om deze gevolgen te beheersen.

Reactie GS

Het is ons onduidelijk waar de gemeente deze verwachtingen op baseert. De genoemde problemen op korte termijn blijken niet uit de verkeersonderzoeken.

3.5.3 Indiener kan niet instemmen met de onzekerheid die u voor onze inwoners omdat er geen objectieve criteria geformuleerd zijn die verhoging van het snelheidsregiem naar 100 km/u rechtvaardigen. Dit zal het draagvlak voor de uit te voeren werken niet vergroten en genereert daarmee een aanzienlijk juridisch en procedurerisico.

Reactie GS

Ons inziens is er geen sprake van onzekerheid: zolang er geen verkeersbesluit is genomen om de maximumsnelheid te verhogen zal deze 80 km/u bedragen. Zekerheid biedt ook het feit dat we qua milieumaatregelen al rekening houden met de maximum snelheid van 100 km/u. Dat betekent dat er ook bij een maximum snelheid van 100 km/u nog steeds voldoende bescherming is conform wet- en regelgeving. Zolang er 80 km/u als maximum snelheid geldt, is er daarboven nog sprake van extra bescherming. Bovendien wordt als extra aanvullende geluidmaatregel 2-laags ZOAB toegepast. We hebben op deze wijze zekergesteld dat de omgeving in alle gevallen voldoende beschermd is tegen de milieueffecten van de capaciteitsvergroting.

3.5.4 Indiener verwacht ook dat handhaving van de maximumsnelheid op de N279 op problemen zal stuiten. Indiener verwacht dat in de praktijk men sneller gaat rijden dan de maximumsnelheid van 80 km/u. Dit wordt veroorzaakt door de ontwerpuitgangspunten (100 km/u) in combinatie met een maximumsnelheid van 80 km/u. Dit brengt verkeersonveiligheid met zich mee volgens Indiener.

Reactie GS

We maken onderscheid tussen de ontwerpuitgangspunten en de inrichting. De 100 km/u is een ontwerpuitgangspunt. Met de inrichting van de weg (belijning, bebording etc.) zal een 80 km/uur wegbeeld worden gerealiseerd. Omdat het ontwerp wel op 100 km/uur is gebaseerd kan relatief makkelijk aanpassing van de inrichting plaatsvinden. Zie ook onze beantwoording in het algemeen deel, paragraaf 1.3.

3.5.5 Indiener is van mening dat de natuurcompensatie plaats dient te vinden in het verstoorde gebied binnen de gemeente Sint-Michielsgestel. Indiener houdt vast aan de compensatie van het verlies aan ecologische waarden en kenmerken in termen van areaal, kwaliteit en samenhang, in het aangetaste gebied (het oude Aa-dal en het Dynamisch Beekdal) in de gemeente Sint Michielsgestel. Dit alles conform uw 'Verordening ruimte 2012' en uw reactie op onze inspraakreactie van 20 april jl. Deze integrale gebiedsbenadering wordt ook door de Commissie MER voorgestaan (zie Tussentijds toetsingsadvies van juni 2012).

Reactie GS

Wij verwijzen hier naar ons algemene standpunt in 1.3.

3.5.6. Indiener dringt erop aan het verlagen van de weg op meerdere plaatsen c.q. grotere lengte in het traject toe te passen.

Reactie GS

Een verlaagde ligging is op delen van het traject problematisch in verband met de grondwaterstand en het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart. Alleen tegen zeer hoge kosten (betonnen bak constructie) is een verlaagde ligging mogelijk. Daar waar het wel mogelijk is tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, wordt er wel in voorzien. Dat betreft het gedeelte rond de Runweg te Berlicum. Wel zal worden bezien of in de aanbesteding de optie tot het lager aanleggen van de weg binnen de plangrenzen als omvi criterium (zie hiervoor) kan worden meegenomen en of dit zinvol is.

3.5.7 Indiener vindt het van belang de reservering voor de beheerskosten van de dubbellaags ZOAB-constructie opgenomen worden in het budget. Voor het goed functioneren van dit type wegdek is tijdig onderhoud van groot belang.

Reactie GS

De financiële middelen zijn gebaseerd op type verharding, termijn van vervanging, de verplichtingen uit wet- en regelgeving etc. De middelen worden zeker gesteld via jaarlijkse vaststelling van de onderhoudsbegroting.

3.5.8. Indiener verzoekt initiatiefnemer de fietsverbinding van de Runwegbrug naar de bestaande infrastructuur van Den Dungen en in de richting Schijndel (ZO) op te nemen in het PIP.

Reactie GS

De fietsverbinding is een maatregel die wordt uitgevoerd voor rekening van de provincie. Wij sluiten met de fietsbrug aan op de bestaande infrastructuur. Het staat de gemeente in beginsel vrij om andere aansluitingen in eigen beheer te realiseren.

3.6 Gemeente Veghel

Samenvatting opmerkingen

3.6.1 Indiener ondersteunt het dat initiatiefnemer de N279 aanlegt met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, 2*2 rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen waar voorlopig maximaal 80 km/uur mag worden gereden. Indiener ziet dit Provinciaal InpassingsPlan als een eerste stap op weg naar een goede oplossing voor de verkeersproblemen op de N279. Een toekomst vaste oplossing is voor Indiener een weg waar ook de aansluitingen met de A2, de Brand en de A50 ongelijkvloers zijn en waar een maximum snelheid van 100 km/uur geldt.

Reactie GS

Wij zijn erkentelijk voor de steun voor ons voornemen.

3.6.2 Indiener verzoekt initiatiefnemer ongelijkvloerse aansluitingen bij A2, A50 en De Brand mee te nemen in het project Brainport Oost en samen met het Rijk te blijven optrekken in het vinden van een toekomst vaste oplossing en deze oplossing met prioriteit uit te voeren.

Reactie GS

Het overleg in het kader van Brainport Oost loopt. Daarnaast zullen wij monitoren en met onze partners beraadslagen over de (verkeers)ontwikkelingen.

3.6.3 Indiener wil graag beter inzicht in de gevolgen van de opwaardering van de N279 Noord voor verkeersafwikkeling in de kern Veghel en vragen initiatiefnemer om een aparte studie naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten van de N279 ter hoogte van Veghel voor het voorkeursalternatief 2025. Indiener verzoekt u in de studie ook mee te nemen de gevolgen voor de doorstroming op de N279 in de kern Veghel (en de leefbaarheid langs de alternatieve routes) als de groene golf van de N279 in Veghel niet gehandhaafd kan worden.

Reactie GS

In het MER, bijlage 3E, hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de Veghelse situatie. Wij zien geen aanleiding om nu andere standpunten in te nemen.

3.6.4 Indiener verzoekt initiatiefnemer om een aanvullende studie naar de intensiteiten (en geluid) op het onderliggende wegennet op de routes parallel aan de N279 in de kern Veghel uit te voeren, daar deze nog niet uitgevoerd is. Daarbij is Indiener van mening dat als negatieve effecten optreden aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden. Het is dan aan initiatiefnemer om, als veroorzaker van deze negatieve effecten, een oplossing voor deze problemen op te pakken.

Reactie GS

In de verkeersstudies is aandacht besteed aan de effecten op het onderliggend wegennet. We hebben daarbij met name gekeken naar de effecten op de alternatieve routes (sluiproutes). Bij Veghel zien we dat de intensiteiten als gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279 afnemen op de Middengaal en Vorstenboscheweg ten opzichte van autonome ontwikkeling (MER, deel B, blz.84-85), terwijl op dezelfde hoogte op de N279 sprake is van een toename. Dit impliceert dat meer verkeer vanuit het noordwesten Veghel via de N279 zal naderen. De effecten voorbij de aansluiting op de A50 hebben we in zojuist genoemde bijlage 3E nader verkend. Uit een vergelijking van de plansituatie met de autonome ontwikkeling wordt duidelijk dat de autonome ontwikkeling van Veghel leidt tot een forse toename van verkeer op de N279. De verkeerstoename als gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279 is op het Veghelse deel maar beperkt en deze is vooral te verklaren uit het feit dat het verkeer rondom Veghel beter gebruik gaat maken van de N279 in plaats van alternatieve routes. Een gewenst effect derhalve.

Wij merken op dat dit deel van de N279 tezamen met het zuidelijk deel nog onderwerp van studie vormt in het kader van Brainport Oost.

3.6.5 Indiener verzoekt om samen op te trekken naar het Rijk voor het oplossen van de problemen bij de toerit van de N279 op de westbaan richting Eindhoven in de ochtendspits en op de oostbaan richting Uden in de avondspits en het meenemen van deze problemen in het project Brainport Oost.

Reactie GS

Wij hebben hierover reeds contact.

3.6.6 Indiener verzoekt initiatiefnemer om na realisatie van de beoogde faseringsvariant, samen met de landelijke en regionale partners, een eindvariant uit te werken die ook op de middellange termijn (10-15 jaar) een duurzame, robuuste en veilige oplossing biedt. Dat wil zeggen: een oplossing met ongelijkvloerse kruisingen van de N279 op de Brand, de A2 en de A50 en met een maximum snelheid van 100 km/uur.

Reactie GS

Wij menen met het huidige initiatief waarbij wanneer de omliggende wegen dit toelaten via een verkeersbesluit extra capaciteit kan worden gerealiseerd, een oplossing voor langere tijd te realiseren. We houden daarbij verdere ontwikkeling naar de toekomst open. Via monitoring zullen we na openstelling van de weg de ontwikkeling van de verkeersafwikkeling blijven volgen. Wanneer zich signalen aandienen dat hier weer knelpunten zullen optreden, zullen we opnieuw met het Rijk in gesprek gaan.

3.6.7 Indiener verzoekt initiatiefnemer om een groot deel van natuurcompensatie te realiseren in de omgeving waar de aantasting plaatsvindt. Op deze manier worden de natuurwaarden zo dicht mogelijk bij de plaats waar deze thans zijn, behouden. Het is van belang dat bij de vaststelling van het PIP in het compensatieplan vaststaat waar en hoe de natuurwaarden worden gecompenseerd.

Reactie GS

Zie ons algemene standpunt in paragraaf 1.3.

3.7 Gemeente 's-Hertogenbosch

Samenvatting opmerking

3.7.1 Indiener is van mening dat het ontwerp van de N279 op het wegvak A2 - Beusingsedijk te weinig robuust, duurzaam en veilig is voor de toekomst. Wij zien het voorliggende ontwerp voor de N279 dan ook nadrukkelijk als een faseringsvariant. Daarbij pleit Indiener voor voldoende flexibiliteit en een correctie van de plangrenzen om (een deel) van de verkeersproblemen, die Indiener op korte termijn verwacht, te kunnen oplossen of verminderen. Daarnaast pleit Indiener voor een gezamenlijke aanpak en strategie om de verkeersproblemen op de middellange termijn te kunnen oplossen.

Reactie GS

De door de gemeente verwachte problemen tussen A2 en Beusingsedijk blijken niet uit de verkeersprognoses. Zoals bekend is voor verdere aanpassing van de situatie bij de A2 de medewerking van het Rijk noodzakelijk en daar liggen de prioriteiten elders. Wij zullen de situatie blijven monitoren en wanneer zich signalen aandienen dat hier weer knelpunten zullen optreden opnieuw met het Rijk in gesprek gaan.

Over afstemming van de plangrenzen heeft reeds overleg plaatsgevonden. We passen het plan aan conform de afspraak.

3.7.2 Indiener is van mening dat het ontwerp PIP te weinig ruimte en flexibiliteit biedt om toekomstige verkeersproblemen op het wegvak A2 - Beusingsedijk, als gevolg van de nu gekozen opwaardering van de N279, op te lossen. Indiener vindt dat, als initiatiefnemer (vooralsnog) kiest voor handhaving van de gelijkvloerse aansluiting op de A2 en de Brand, in het PIP deze ruimte en flexibiliteit alsnog zoveel als mogelijk dient te worden opgenomen, zodat een deel van de problemen in de verkeersafwikkeling kunnen worden aangepakt of verminderd, vooruitlopend op een grootschaliger planaanpassing. Indiener denkt dan bijvoorbeeld aan het vergroten van het plangebied, het verruimen van de verkeersbestemming 'V' en/of het opnemen van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid om hier aanvullende verkeersmaatregelen te kunnen nemen, indien noodzakelijk.

Reactie GS

Wij zullen bij de vaststelling rekening houden met de behoefte van de gemeente om meer flexibiliteit op dit trajectdeel aan te brengen.

3.7.3 Indiener gaat er van uit dat de begrenzing van het PIP rondom de locatie Beusingsedijk I Dungensebrug aanpast conform het voorstel van indiener

Reactie GS

Hierover heeft reeds overleg plaats gevonden. Het voorstel wordt overgenomen. Wij zullen in de toelichting duidelijk maken dat de te handhaven fietsverbinding via het bestemmingsplan van de gemeente wordt zeker gesteld.

3.7.4. Indiener is van mening dat het PIP de mogelijkheid moet bieden om oplossingen die nodig zijn om de A2 en de N279 op korte en lange termijn goed met elkaar te verbinden. Voor de korte termijn denkt initiatiefnemer daarbij aan oplossingen zoals bijvoorbeeld een dubbele invoegstrook vanaf de N279 naar de A2 in noordelijke richting.

Reactie GS

Deze is ook opgenomen in het wegontwerp.

3.7.5 Indiener geeft aan dat op de verbeelding ontwerp van de weg 1 blijkt dat de bestaande watergang ten zuiden van de Brand wordt gehandhaafd. Deze watergang zal door de gemeente 's-Hertogenbosch binnen afzienbare tijd worden overgedragen aan het waterschap Aa en Maas. We gaan ervan uit dat de nadere uitwerking van de N279 en het naastgelegen fietspad voldoende rekening houdt met eisen die het waterschap stelt ten behoeve van het beheer en onderhoud van de watergang.

Reactie GS

Het waterschap is bekend met het plan.

3.7.6 Indiener verzoekt initiatiefnemer om na realisatie van de beoogde faseringsvariant, samen met de landelijke en regionale partners, een eindvariant uit te werken die ook op de middellange termijn (10-15 jaar) een duurzame, robuuste en veilige oplossing biedt. Dat wil zeggen: een oplossing met ongelijkvloerse kruisingen van de N279 op de Brand, de A2 en de A50 en met een maximum snelheid van 100 km/uur.

Reactie GS

Wij menen met het huidige initiatief waarbij wanneer de omliggende wegen dit toelaten via een verkeersbesluit extra capaciteit kan worden gerealiseerd, een oplossing voor langere tijd te realiseren. We houden daarbij verdere ontwikkeling naar de toekomst open. Via monitoring zullen we na openstelling van de weg de ontwikkeling van de verkeersafwikkeling blijven volgen. Wanneer zich signalen aandienen dat hier weer knelpunten zullen optreden, zullen we opnieuw met het Rijk in gesprek gaan.

3.8 Rijkswaterstaat

Samenvatting opmerkingen

3.8.1. Indiener is content met de keuze voor een maximumsnelheid van 80 km/u op de verbrede N279 Noord.

Reactie GS

Wij houden de mogelijkheid open op enig moment via een verkeersbesluit de maximum snelheid te verhogen naar 100 km/uur. Wij zullen dat besluit dan nader motiveren.

3.8.2. Indiener vraagt initiatiefnemer de planologische begrenzing, in de verbeelding van het PIP, passend te maken op de in het overleg van Indiener met initiatiefnemer tot stand gekomen voorgestelde oplossing.

Reactie GS

We passen de verbeelding hierop aan.

3.9 Provinciale Omgevingscommissie Noord-Brabant

Samenvatting opmerkingen

3.9.1 de commissie is van mening dat er onvoldoende aandacht is gegeven aan de plaatsing van het wegvak in het bredere beleidskader en perspectief van de Noord-Oost

Corridor. Ook de compensatiemaatregelen en een integrale gebiedsontwikkeling hangen hiermee nauw samen.

Reactie GS

Zie onze opmerking in het algemeen deel, paragraaf 1.3.

3.9.2 De commissie is van mening dat het MER-rapport nog niet gereed is. De resultaten van de inspraak moeten vanwege de nog lopende procedure worden afgewacht volgens de commissie. Mogelijk komen daaruit nieuwe inzichten naar voren op grond waarvan verkeerssnelheid en vormgeving in een ander perspectief geplaatst moeten worden.

Reactie GS

Wij volgen de m.e.r.-procedure zoals als deze is voorgeschreven. Ons inziens is het MER af omdat het voldoende informatie bevat over de gevolgen voor het milieu en de vergelijking van de alternatieven. We betrekken daar het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. bij. Zij hebben bij hun advies ook naar de binnengekomen zienswijzen gekeken.

3.9.3 De commissie is van mening dat bij het realiseren van de EHS een ruimere scope nodig is. Concreet betekent dit dat er niet alleen gekeken moet worden naar compensatie in de EHS maar ook naar compensatie buiten de EHS.

Reactie GS

Wij verwijzen voor dit punt naar onze algemene reactie in paragraaf 1.3.

3.9.4 De commissie beveelt initiatiefnemer aan om zo spoedig mogelijk bijvoorbeeld in de vorm van een quick- scan, alle infrastructuurplannen (maar ook Brabant-breed) gezamenlijk door te lichten op hun doelen en maatregelen in relatie met de beschikbare budgetten. Dit zou naar de mening van de commissie kunnen leiden tot een nadere prioriteitstelling en een daaraan gekoppelde herinrichting van de verschillende investeringsfondsen c.q. een daaraan gerelateerde uitwerking van de betrokken compensatieplannen, inclusief het zicht op de brede belangenbehartiging per project. Indiener is bereid hierover te adviseren.

Reactie GS

Wij menen de prioriteiten juist gesteld te hebben. Dit hangt mede samen met de vaststelling van de begroting door PS en de daaruit te financieren projecten. Wij hechten aan het oplossen van de verkeersproblematiek op de N279 Noord tussen 's-Hertogenbosch en Veghel. Wij zouden geen betrouwbare partner zijn indien we in dit stadium onze prioriteiten zouden wijzigen en van het plan zouden afzien.

4 ZIENSWIJZEN UIT 2^E PERIODE TER VISIE LEGGING

4.1 ABAB Accountants en Adviseurs namens de heer van Wamel – Berlicum

4.1.1 Indiener is van mening dat het MER-onderzoek tekort schiet doordat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet wordt overwogen om bereikbaarheidsproblemen op de N279 op te lossen (pagina 24 MER rapport).

Reactie GS

De impact die nieuwe infrastructuur heeft op de omgeving is vele malen groter dan bij de verbreding van de bestaande infrastructuur. Het wordt daarom ook niet wenselijk geacht nieuwe infrastructuur aan te leggen als aanpassingen aan de bestaande infrastructuur een oplossing kan bieden. Zie hiervoor de zogenaamde “ladder van Verdaas” die in Nederland wordt toegepast bij het oplossen van verkeersproblemen (MER,3.2). In de afweging van de oplossingen die het bereikbaarheidsprobleem tussen 's-Hertogenbosch en Veghel kunnen oplossen is daarom niet overwogen nieuwe infrastructuur aan te leggen.

4.1.2 Indiener is van mening dat het een veel beter alternatief zou zijn om een nieuwe ontsluitingsweg te creëren, gelegen tussen de kernen Berlicum en Middelrode nabij de Westakkers, en zo voor een nieuwe aansluiting te zorgen op de te verbreden provinciale weg. Gelet op de grote impact, zo deze wordt voorgesteld, zijnde het aanleggen van ongelijkvloerse delen voor de ontsluiting van zowel Berlicum als bij Middelrode. Een eventuele parallelweg tussen de Runweg en de Assendelftseweg zou tevens dan kunnen komen te vervallen, daar via de kernen een eventuele ontsluiting tot de mogelijkheden behoort. Indiener is van mening dat hier in de MER rapportage geen aandacht wordt geschonken op welke wijze eventuele alternatieven hier nog denkbaar zouden zijn, maar dat zonder meer al wordt gesteld dat er geen overweging ten grondslag wordt gelegd voor nieuwe infrastructuur. Indiener is van mening dat dit wel dient te geschieden.

Reactie GS

We nemen kennis van het alternatief dat indiener voorstelt, maar zoals in de reactie op 4.1.1 aangegeven is het aanleggen door indiener voorgestelde nieuwe infrastructuur geen optie voor het oplossen van het bestaande bereikbaarheidsprobleem.

4.1.3 Indiener is van mening dat de herinrichting van de infrastructuur bij de Kapelstraat ook op een andere wijze kan geschieden, die minder ruimte in beslag neemt en veel effectiever is in het kader van een goede doorstroom van het verkeer. Zo zou de bestaande brug over de Zuid Willemsvaart, die opgehoogd wordt, kunnen worden verplaatst. Waarbij dan een verbinding ontstaat tussen de Kapelstraat en de Molendijk Noord.

Reactie GS

Wij sluiten aan op de bestaande infrastructuur. Wijzigingen zijn daar niet in voorzien door de gemeente die wegbeheerder is van deze infrastructuur.

4.1.4 Indiener is van mening dat in de voorbereidende fase, toen de plannen destijds werden ontwikkeld, het veel meer in de rede had gelegen dat Rijkswaterstaat met uw provincie gelijk had opgetrokken. Om in ieder geval integraal voor een goede oplossing te kiezen, in het kader van de herinrichting van de N279.

Reactie GS

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.

4.1.5 Indiener is van mening dat inzicht moet worden verschaft omtrent de uitvoerbaarheid van het plan, waarbij Indiener refereert aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan (artikel 3.1.6. f WRO). Indiener is van mening dat dit onvoldoende tot uitdrukking komt in de plantoelichting en dat er een financiële paragraaf moet worden opgenomen in het provinciaal inpassingsplan, waar uit blijkt uit met welke middelen een ander gefinancierd word en of dit voldoende is voor de raming van de totale herinrichting.

Reactie GS

We hebben de financiële paragraaf mede naar aanleiding van deze zienswijze geactualiseerd en daarbij aangegeven uit welke middelen het plan wordt gefinancierd.

4.1.6 Indiener merkt op dat, zoals het ontwerpplan nu is gepresenteerd, dit met zich meebrengt dat de exploitatie van de fruitboomgaard van Indiener danig in de knel komt. Indiener is de mening toegedaan (als de plannen doorgang gaan vinden) dat de verkoop niet alleen betrekking kan hebben op de 2,5 hectare grond die benodigd is voor de aan te leggen infrastructuur, maar het totale bedrijf dan moet worden aangekocht. Dit zal ook uiteen gezet worden door een aan te stellen taxateur, waaruit zal blijken dat de inperking van de boomgaard een dermate financiële impact zal hebben dat het bedrijf niet kan voortbestaan.

Reactie GS

Wij verwerven in principe de gronden die voor de aanleg van de weg noodzakelijk zijn. Mocht het PIP volgens indiener leiden tot een planologisch nadeliger situatie waaruit schade ontstaat, dan kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

- 4.2 Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt**
- 4.3 H.F. te Velde – Helmond**
- 4.4 Stichting Brouwberg, aanvullende zienswijze – Helmond**
- 4.5 Stichting Omwonenden N279, aanvullende zienswijze – Berlicum**
- 4.6 De heer Blom – Aarle-Rixtel**
- 4.7 Blom Consultancy B.V.**
- 4.8 Satori Factory**
- 4.9 Blom Holding B.V.**

De zienswijzen van de Stichting Comité N65, H.F. te Velde, Stichting Brouwberg, Stichting Omwonenden N279, de heer Blom, Blom Consultancy B.V., Satori Factory en Blom Holding B.V. (waarbij de zienswijzen 4.6 tot en met 4.9 ondertekend zijn door dezelfde persoon) zijn identiek. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling.

4.2.1 Indiener is van mening dat in het PIP niet of onvoldoende rekening gehouden wordt met de samenhang tussen dit PIP en andere projecten en plannen betreffende infrastructuur en milieu in Brabant. Dit is in strijd met de noodzakelijke integrale aanpak. Indiener is van mening dat er geen besluiten genomen mogen worden omtrent de N279 Noord zonder rekening te houden met de N279 Zuid.

Reactie GS

Wij onderkennen dat er relaties bestaan tussen de N279 Noord en N279 Zuid. Er zijn 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 van de N279. 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.

4.2.2 Indiener is van mening dat een relatief veilige N279 met een lage verkeersintensiteit bij voltooiing van de capaciteitsuitbreiding van de N279 Noord en N279 Zuid de kortste maar ook daarmee de snelste weg naar het Ruhrgebied in Duitsland wordt. Dit betekent extra aantrekken van (vracht)verkeer.

Reactie GS

De verkeersonderzoeken tonen niet aan dat de verbrede N279 een alternatieve route wordt voor vrachtverkeer richting het Ruhrgebied. Door de gerealiseerde ombouw en bouw van de A2 c.q. N2 rond Eindhoven wordt 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 en de doorstroming van het verkeer richting het Ruhrgebied.

4.2.3 Indiener is van mening dat zonder een PIP voor de grote Ruit om Eindhoven er geen besluit kan worden genomen over het PIP N279 Noord. De detailuitwerking daarvan heeft immers onder meer grote consequenties voor de verkeersstromen op de N279 Noord.

Reactie GS

We verwijzen naar de reactie bij 4.2.1

4.2.4 Volgens Indiener vorderen 3 lopende bestuursrechtelijke procedures (vanuit de invalshoek gezondheid en luchtverontreiniging worden in Helmond en Eindhoven bestuursrechtelijke procedures gevoerd over een alternatieve korte Ruit om Eindhoven via ondertunneling van bestaande drukke wegen door bebouwde kommen) onder meer een verbod op iedere uitgave voor bestaande infrastructurele plannen rond Helmond, Eindhoven, N270/ N279/ NOC/ Brainport onder dwangsom van het tienvoudige van die uitgaven. Gezien dit aanzienlijke risico kan dit PIP niet worden goedgekeurd.

Reactie GS

We verwijzen naar de reactie bij 4.2.1

4.2.5 Volgens Indiener zijn, ongeacht normoverschrijding, de gezondheidsgevolgen van wonen langs drukke wegen welbekend en uitvoerig gedocumenteerd in tientallen zo niet honderden wetenschappelijke studies. Indiener stelt dat GS strafrechtelijk verwijtbaar geacht kan worden voor het gedogen van overschrijding van de normen van luchtverontreiniging. Volgens Indiener kan met de overheid goedgekeurde rekenmodel CARII eenvoudig worden aangetoond dat overal langs deze drukste wegen door bebouwde kommen in Brabant sprake is van verboden overschrijding van de normen voor luchtverontreiniging.

Reactie GS

Wij achten deze zienswijze ongegrond. Wij handelen conform wet- en regelgeving. In het MER is bovendien onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit (MER, 8.10). Geen van de alternatieven leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

4.10 Familie van Zutphen - Veghel

4.10.1 Indiener is van mening dat de weg Laverdonk als gevolg van de geplande verbreding van de N279 ter hoogte van de afslag Dinther zal worden afgesloten. De adressen Laverdonk 1; 2 en 2b, en andere, en derhalve ook het perceel van Indiener, kadastraal bekend Heeswijk-Dinther sectie E-1846 kunnen dan niet meer rechtsreeks vanaf de N279 worden bereikt. Dit betekent dat Indiener en anderen gedwongen worden omrijkilometers te maken om het bedrijfsperceel te kunnen bereiken. Indiener gaat daar niet mee akkoord.

Reactie GS

De weg Laverdonk wordt aangesloten op de parallelstructuur. Een directe aansluiting van Laverdonk is verkeersonveilig, bovendien is het nu in de spits vaak moeilijk om

vanaf Laverdonk de N279 op te komen. Met de nieuwe aansluiting Heeswijk Zuid wordt op geringe afstand een veilige en betere aansluiting van de N279 aangeboden.

4.10.2 Indiener geeft aan dat wat betreft fijnstof de wettelijke norm, welke voor 2012 geldt, ruimschoots is overschreden. Daarnaast is volgens Indiener het aantal voertuigen per etmaal te laag ingeschat en daarnaast, zal volgens Indiener mede als gevolg van de voorgenomen verbreding van de N279, de verkeerintensiteit aanmerkelijk toenemen doordat verkeer vanaf de rondweg Eindhoven zich in toenemende mate via de A50 en de N279 naar de A2 verplaatst. Daarnaast is volgens Indiener geen rekening gehouden met de achtergronddepositie van fijnstof vanuit het Roergebied, luchthaven Eindhoven Airport en die van de industrieterreinen van Veghel.

Reactie GS

Wij verwijzen naar het luchtkwaliteitsonderzoek in het MER. Daaruit blijkt dat bij geen van de alternatieven grenswaarden worden overschreden.

4.10.3 Volgens Indiener kan de N279 binnen het grondgebied van de N279 niet worden verbreed vanwege de ecologische en groene ruimtelijke kwaliteiten van het gebied waarin de verbreding is gepland. De weg doorsnijdt de ter plaatse aanwezige zone Natte Natuurparel en dit wordt volgens indiener niet gecompenseerd met nieuwe Natte Natuurparel. Daarnaast gaat volgens Indiener als gevolg van de voorgenomen verbreding de Groene Hoofdstructuur en/of EHS deels verloren zonder dat daar een voldoende natuurcompensatie tegen over staat.

Reactie GS

De provincie heeft een opgave tot realisatie van de EHS. Direct of kort langs de weg is onvoldoende niet gerealiseerde EHS aanwezig om te compenseren. Wij verwijzen verder naar paragraaf 1.3, onderdeel *Natuurcompensatie*, voor het standpunt met betrekking tot de uitvoering van de natuurcompensatie.

4.10.4 Indiener is van mening dat niet deugdelijk is vastgesteld hoeveel ha natuur verloren gaat als gevolg van de voorgenomen verbreding van de N279, en evenmin is duidelijk hoeveel ha natuurcompensatie, alsmede natte natuurparel nieuw worden aangelegd.

Reactie GS

Zie reactie onder 4.10.3

4.10.5 Volgens Indiener is initiatiefnemer tekort geschoten m.b.t. de informatievoorziening alsmede m.b.t. de ter inzage legging van relevante stukken doordat bij het raadplegen van de opgegeven website www.brabant.nl/n279 geen relevante informatie met betrekking tot het ontwerp inpassingsplan (PIP) N 279, s'-Hertogenbosch- Veghel raadpleegbaar was, behoudens een verouderde richtlijn MER van 11 september 2007 en een startnotitie planstudie/MER van 27 maart 2007.

Reactie GS

Het ontwerp-PIP en MER hebben gedurende twee perioden ter inzage gelegen op de wettelijk voorgeschreven wijze. Tijdens de tweede periode (van 4 maart tot en met 17

april 2013) waren alle stukken digitaal (via ruimtelijkeplannen.nl) en analoog raadpleegbaar. Op onze website www.brabant.nl is via een link doorverwezen naar ruimtelijkeplannen.nl.

Ter info: Tijdens de eerste periode (19 december 2012 tot en met 13 februari 2013) is ons gebleken dat er problemen waren met het raadplegen van sommige stukken op ruimtelijkeplannen.nl. Vandaar dat wij de zienwijze procedure hebben herhaald.

4.11 Brabantse Milieufederatie, aanvullende zienswijze

4.12 Het groene Hart, aanvullende zienswijze

De aanvullende zienswijzen van de Brabantse Milieufederatie en Het Groene Hart zijn identiek. Hierna volgt de gezamenlijke behandeling

4.11.1 Indiener is van mening de aanpak van de stagnatie met name in de spitsuren door de gelijkvloerse aansluiten te vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen en alleen rijstroken toe te voegen waar dat beslist noodzakelijk is, ten onrechte als alternatief ontbreekt.

Reactie GS

In hoofdstuk 3 van het MER wordt beschreven hoe we van een verkenning van oplossingsrichtingen via een aantal stappen gekomen zijn tot de alternatieven die in het MER uitgebreid zijn onderzocht op alle milieuaspecten. Wij zijn van mening dat verantwoord en zorgvuldig is gebeurd. Het ondoenlijk alle denkbare alternatieven te onderzoeken zonder dat deze getoetst zijn aan de projectdoelstellingen. In de fase van oplossingsrichtingen naar planalternatief (MER, 3.3) zijn verschillende oplossingen bekeken die alternatief van indiener benaderen. Verder levert een weg met incidenteel extra rijstroken een onrustig, minder overzichtelijk wegbeeld op hetgeen niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

4.11.2 Volgens Indiener ontstaat door een volledige ombouw van de N279 naar 2x2 rijstroken in combinatie met 80 of 100 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen op het onderliggend wegennet, in combinatie met een zelfde uitvoering op het zuidelijk deel van deze weg een aantrekkelijk alternatief voor doorgaand verkeer dat nu aangewezen is op de A2. Dat is volgens Indiener een onwenselijke ontwikkeling.

Reactie GS

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.

4.11.3 Volgens Indiener zijn de effecten van de gecombineerde capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging op het noordelijk (Den Bosch - Veghel) en het zuidelijk (Veghel - Asten) traject niet of onvoldoende in beeld gebracht.

Reactie GS

Wij onderkennen dat er relaties bestaan tussen de N279 Noord en N279 Zuid. Er zijn 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 van de N279. 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.

4.11.4 Indiener is van mening dat door als tijdelijke maatregel een snelheidslimiet van 80 km/u te stellen, slechts tijdelijk die aantrekkelijkheid voor doorgaand verkeer beperkt verminderd. Onduidelijk is volgens indiener wanneer en waarom deze tijdelijke limiet naar 100 km/u zal worden verhoogd en wat daarvan de gevolgen zijn. Andere effectieve maatregelen om doorgaand sluipverkeer van de A2 te voorkomen ontbreken volgens Indiener.

Reactie GS

De verhoging van de maximum snelheid vindt plaats via een verkeersbesluit op een moment dat we dit wenselijk achten om de verkeersafwikkeling van de N279 Noord op peil te houden en de aansluitende wegen hierop zijn toegerust. De gevolgen van de eventuele snelheidsverhoging zijn in het MER reeds onderzocht in alternatief D. De milieumaatregelen die worden getroffen, zijn reeds afgestemd op de maximum snelheid van 100 km/u. De gevolgen zullen geen overschrijding van de huidige grenswaarden te weeg brengen.

Wij zullen ten aanzien van het verkeer de ontwikkelingen monitoren. De eventueel aantrekkende werking die van de capaciteitsvergroting uitgaat kunnen worden meegewogen bij de voorbereiding van een besluit tot aanpassing van de maximum snelheid.

4.11.5 Volgens Indiener nodigt een 100 km/uur ontwerp uit tot harder rijden dan 80 km/uur zodat deze maatregel al vanaf den beginne weinig betekenis toekomt en geldt ook dat bij een 2x2 ontwerp de weg meteen al een aantrekkelijk alternatief wordt voor de A2 ongeacht of het formeel een 80 of 100 km/uur weg betreft.

Reactie GS

De inrichting van de weg zal zo veel mogelijk aansluiten bij de inrichting van een 80 km/u weg. Daarnaast zal zoals overal de maximum snelheid worden gehandhaafd en zal de ontwikkeling van het verkeer nauwlettend worden gevolgd. De N279 heeft een regionaal verbindende functie en blijft daar ook op afgestemd. Het Rijk werkt ook aan de capaciteitsvergroting van de A2 richting Eindhoven, bedoeld voor (inter)nationale verbindingen. De verhouding tussen de wegen blijft van dien aard dat het functievoorsel voor weggebruikers duidelijk blijft.

4.11.6 Indiener is van mening dat uit de studies blijkt dat bij 80 km/u voldoende doorstroming wordt bereikt op de N279. Volgens Indiener is nagelaten dat een

alternatief met een ontwerpsnelheid 80 km/u (i.c.m. ongelijkvloerse aansluitingen en diverse opties voor plaatselijk toevoegen van extra rijstroken) op een volwaardige manier in de studie opgenomen is.

Reactie GS

In hoofdstuk 3 van het MER wordt beschreven hoe we van een verkenning van oplossingsrichtingen via een aantal stappen gekomen zijn tot de alternatieven die in het MER uitgebreid zijn onderzocht op alle milieuaspecten. Wij zijn van mening dat verantwoord en zorgvuldig is gebeurd. Er zijn 80 km/u alternatieven serieus en uitvoerig onderzocht. Toch is gebleken dat ze op punten onvoldoende aan de projectdoelstelling kunnen voldoen.

Voor het onderhavige tracé kunnen zeer veel varianten worden bedacht. Het ondoenlijk alle denkbare alternatieven te onderzoeken zonder dat deze getoetst zijn aan de projectdoelstellingen. In de fase van oplossingsrichtingen naar planalternatief (MER, 3.3) zijn verschillende oplossingen bekeken die het alternatief van indiener benaderen. Een weg met incidenteel extra rijstroken levert een onrustig, minder overzichtelijk wegbeeld op hetgeen niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

4.11.7 Volgens Indiener ontbreekt verkeersmanagement in de aanpak. Met name waar het spitsproblemen betreft lijkt het Indiener hoogst noodzakelijk en gewenst, in combinatie met beperkte plaatselijke infrastructurele aanpassingen (ongelijkvloerse aansluitingen).

Reactie GS

Verkeersmanagement is als oplossingsrichting onderzocht, zie MER, 3.2.

4.11.8 Indiener geeft aan kort voor sluiting van deze tweede ter visie legging inzicht gekregen te hebben in een MKBA en second opinion voor de Noordoostcorridor (N279-zuid + oostwest verbinding) . Indiener was tot 15 april niet op de hoogte van het bestaan van deze stukken die dateren uit 2010. Volgens Indiener is in deze stukken sprake van een verkeer aanzuigende werking van de opgewaardeerde N279 tussen Den Bosch en Asten. Indiener geeft aan binnenkort met een aanvullende zienswijze te komen.

Reactie GS

De planvorming voor de Noordoostcorridor kent een eigen traject van inspraak. Indiener kan zijn standpunten ten aanzien van genoemde stukken in dat kader kenbaar maken.

4.11.9 Indiener is van mening dat er ten onrechte hoge economische groeiscenario's gebruikt zijn bij het opstellen van de verkeersmodellen. Hierdoor ontbreekt het zicht op de verkeerssituatie bij een gematigder economische en verkeersgroei.

Reactie GS

We hebben het verkeersmodel gedurende de studie getoetst aan nieuwere inzichten (NRM 2011 Zuid) en geconstateerd dat het model nog steeds de beste afspiegeling geeft van de werkelijkheid qua netwerk en intensiteiten. De problemen in verkeersafwikkeling in de spits zijn op werkdagen vrijwel dagelijks waarneembaar. De noodzaak dit aan te pakken blijft ook bij gematigder verkeersgroei aanwezig. De oplossing biedt dan voor een langere tijd een robuuste oplossing.

4.11.10 Indiener is van mening dat het gepresenteerde materiaal moeilijk te doorgronden en in onderling verband te overzien is. Er komen onverklaarbare veranderingen, beoordelingen en scores tussen MER en concept MER aan het licht.

Reactie GS

Indiener geeft niet aan om welke veranderingen, beoordelingen en scores het gaat waardoor het niet mogelijk is inhoudelijk op deze zienswijze van indiener in te gaan. In algemene zin kunnen we toelichten dat op basis van inspraakreactie, het tussentijds toetsingsadvies van de commissie m.e.r. en de doorontwikkeling van het plan aanpassingen en verbeteringen zijn doorgevoerd. Veel aandacht is besteed aan het beter leesbaar maken van het MER. Dit heeft tot een andere hoofdstukindeling en nieuwe, compactere samenvatting geleid. Daarnaast is voor sommige milieuaspecten aanvullend onderzoek uitgevoerd (omdat nieuwe maatregelen in het plan zijn opgenomen zoals 2-laags zoab) of zijn gegevens geactualiseerd omdat nieuwe informatie beschikbaar kwam. De achterliggende onderzoeken zijn steeds opgenomen in de bijlagen bij het MER. De herkomst van de veranderingen, beoordelingen en scores zijn daaruit verklaarbaar.

4.11.11 Volgens Indiener is een integrale aanpak en sturing van de planvorming en uitvoeringsprocedures noodzakelijk. Niet alleen wat betreft de bereikbaarheidsproblematiek maar voor het geheel van ruimtelijk opgaven langs deze corridor. Volgens Indiener is daarvan bij de huidige aanpak, keuzes en besluitvorming geen sprake.

Reactie GS

Zie ons algemene standpunt aangaande de koppeling met de Noordoostcorridor in hoofdstuk 1 en onze reactie onder 4.11.3

4.11.12 Naar mening van de Indiener moet als uitgangspunt in het ontwerp- en keuzesproces gelden dat over het geheel genomen de omgevingskwaliteit voor omwonenden en natuur en landschap in de corridor langs de N279 moet verbeteren en op z'n minst niet mag verslechteren. Volgens Indiener is dat nu niet het geval.

Reactie GS

Wij streven naar een zorgvuldige inpassing van de weg en hebben daartoe ondermeer een beeldkwaliteitsplan voor de weg laten opstellen alsmede een inrichtingsplan. Het inrichtingsplan is erop gericht de karakteristieken van het landschap met de inpassing van de weg zo veel mogelijk te ondersteunen en versterken. Verder worden waar nodig de milieumaatregelen genomen die nodig zijn om aan wet- en regelgeving te voldoen. Daarmee wordt een aanvaardbare omgevingskwaliteit geborgd. Op punten worden extra maatregelen genomen die ertoe bijdragen dat de situatie niet verslechterd, maar verbeterd. We noemen de toepassing van 2-laags ZOAB waardoor de geluidbelasting van de omgeving als gevolg van de N279 in vergelijking met de autonome ontwikkeling gelijk blijft of zelfs verbeterd. Zie afbeelding 1 in Bijlage 11 bij MER. Woningen nabij de aansluiting Middelrode laten een verbetering van 1 tot 3 dB zien door de extra maatregel.

4.11.13 Indiener geeft aan dat de berekeningswijze en uitkomsten van het model CAR II door diverse belanghebbende in hun zienswijze ter discussie worden gesteld. Wij

verzoeken u hun kritiek en bezwaren nader te onderzoeken. Het lijkt Indiener van belang dat vanuit het voorzorgsbeginsel hierover meer duidelijkheid komt alvorens definitieve keuzes over de capaciteitsvergroting, de rijsnelheden en mitigerende maatregelen worden gemaakt.

Reactie GS

Ons is een zienswijze bekend (4.2.5.) waarin wordt gesteld dat de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt het CAR II model genoemd. Wij hebben daarop als volgt geantwoordt:

Langs het deel van de N279 waar dit plan betrekking op heeft wordt slechts zeer incidenteel gewoond. Het merendeel van de woningen in het studiegebied staat op ruimere afstand. Van een drukke weg door bebouwde kommen is hier geen sprake. Afgezien hiervan is in het MER onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit (MER, 8.10). Geen van de alternatieven leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

4.11.14 Indiener attendeert initiatiefnemer er nogmaals op de voorstellen ter verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid uit het Manifest Beter Verbinden!, waarvoor steun bij vele tientallen organisaties in de regio bestaat.

Reactie GS

Wij hebben kennis genomen van het manifest.