

## Statenvoorstel 70/18 A

Voorgestelde behandeling

Procedurevergadering : 12 november 2018

PS-vergadering :

### Onderwerp

Vaststelling PIP N279 Veghel-Asten

### Datum

23 oktober 2018

### Documentnummer

GS: 4428604

PS: 4430967

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

### Samenvatting

De N279 Veghel – Asten wordt omgebouwd tot een 2x1 provinciale weg waarbij nagenoeg alle kruisingen ongelijkvloers worden aangelegd. Daarmee biedt de gekozen aanpak een oplossing voor zowel de huidige als de toekomstige situatie op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio. De kunstwerken worden dusdanig gebouwd dat een verbreding naar 2x2 rijstroken op termijn niet leidt tot desinvestering. Het inzetten van smart mobility is onderdeel van deze toekomstbestendige aanpak. Daarnaast investeren we extra in de geluidsreductie voor bewoners en in versterking van natuur en de kwaliteit van het landschap. Ook maken we samen met het waterschap Aa en Maas het watersysteem robuust en klimaatbestendig. Door monitoring volgen we hoe de verkeersdrukke zich in de komende jaren ontwikkelt. Deze integrale aanpak betekent een toekomstvaste investering in de bereikbaarheid van onder andere de Brainportregio.

### Het voorstel

1. In te stemmen met een toekomstbestendige aanpak van de N279 tussen Veghel en Asten en deze planologisch mogelijk te maken door:
  - a. het Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten, digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.ipN279VeghAst-va01 en de bijbehorende bijlagen, vast te stellen conform Wro artikel 3.26 lid 1 en de Crisis- en herstelwet;
  - b. geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 3.1 en 6.12 van de Wet Ruimtelijke ordening;

- c. het tijdstip als bedoeld in artikel 3.26 lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening te bepalen op 10 jaar gerekend vanaf het moment van vaststelling van het PIP door Provinciale Staten;
  - d. in te stemmen met de benodigde compensatie binnen het Natuurnetwerk Brabant (NNB) en de inzet om deze volledig fysiek uit te voeren conform het Compensatieplan, en wel binnen de volgende zoekgebieden: het dal van de Aa bij Erp, het gebied Grotelsche bos/Aerlesche Heide/Bakelse Aa, het dal van de beekloop van de Oude Aa bij Deurne, het dal van de Astensche Aa/De Berken en het gebied Groot Goor ten zuidwesten van Helmond.
2. In te stemmen met bovenwettelijke (financiële) investeringen in geluidsreductie en (financiële) investeringen in smart mobility, landschapsversterking/ruimtelijke kwaliteit en een klimaatbestendig watersysteem en deze investeringen te dekken uit het taakstellend projectbudget N279 Veghel-Asten.
  3. Het college van Gedeputeerde Staten opdracht te geven om de participatie van de omgevingspartijen voort te zetten bij de uitwerking van de te treffen maatregelen.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

**Aanleiding**

In het bestuursakkoord 2015-2019 'Beweging in Brabant' heeft de provincie aangegeven te starten met de aanpak van de N279 tussen de A50 bij Veghel en de A67 bij Asten. De focus ligt op het aanbrengen van de noodzakelijke aanpassingen aan het wegennet om de bereikbaarheid in Zuid-Nederland te verbeteren, door in te zetten op zowel smart mobility als op infrastructurele maatregelen die de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid bevorderen. De N279 Veghel-Asten is onderdeel van het regionaal mobiliteitssysteem in Zuidoost-Brabant en valt binnen het programma SmartwayZ.NL, dat eerder door uw Staten is vastgesteld ([PS-besluit 34/16](#)). Bestuurders van de provincie, de betrokken gemeenten en het waterschap Aa en Maas hebben in juli 2016 in een intentieverklaring afspraken vastgelegd om de N279 Veghel-Asten vlotter, veiliger en slimmer te maken.

**Bevoegdheid**

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening zijn Provinciale Staten bevoegd om het inpassingsplan vast te stellen. Gedeputeerde Staten zijn belast met de voorbereiding en verdere uitvoering daarvan.

**Doel**

De provinciale weg tussen Veghel en Asten is belangrijk voor het regionale (vracht)verkeer, vormt de verbinding tussen diverse woon- en werklocaties en dient als ontsluiting voor het lokale verkeer. De N279 Veghel - Asten is momenteel een weg met 1 rijstrook per richting (2x1) met een maximumsnelheid

van 80 km per uur. In Veghel is de doorstroming op het wegvak tussen de A50 en bedrijventerrein De Amert tijdens de beide spitsen op dit moment slecht. Op het overige deel van het traject (tussen Veghel en Asten) liggen de huidige verkeersintensiteiten minder hoog dan in Veghel en passen deze bij de bestaande functie en vormgeving. Ongeveer een kwart van het verkeer is vrachtverkeer. In de huidige situatie zijn nagenoeg alle kruisingen, aansluitingen en fietsoversteken gelijkvloers wat zorgt voor verkeersonveilige situaties.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

Er wordt, volgens berekeningen, een forse groei van het verkeer verwacht. De hoogste verkeersintensiteit op de N279 wordt verwacht op het traject door Veghel. Door de groei van het verkeer ontstaan onder andere knelpunten op diverse rotondes en aansluitingen, waaronder die bij Gemert en aan de noordzijde van Helmond. Verkeersanalyses laten zien dat een verbreding van de N279 naar 2x2-rijstroken voor de komende periode nog niet nodig is. Een aanpak met grotendeels behoud van het 2x1-baans wegprofiel en het ongelijkvloers maken van kruisingen en aansluitingen volstaat voor de periode tot 2030.

Op basis van deze analyses is gekozen voor een aanpak waarbij de N279 toekomstbestendig is. Het opheffen van bestaande verkeersknelpunten gebeurt door kruisingen en aansluitingen ongelijkvloers te maken en deze meteen zodanig uit te voeren dat de weg in de toekomst zonder desinvestering alsnog kan worden uitgebreid naar 2x2 rijstroken als de groei van het verkeer daar aanleiding toe geeft. Met real-time monitoring kan op tijd besloten worden om de N279 alsnog uit te breiden naar 2x2 rijstroken als de verkeerssituatie daar aanleiding toe geeft in de toekomst. We kiezen voor een omleiding bij Helmond om de toenemende verkeersdruk in druk bewoond gebied te verminderen, nu en in de toekomst. Om het knelpunt bij Veghel op te lossen is onderzocht of een omleiding Zijtaart bij Veghel een oplossing zou bieden. Een omleiding aanleggen bij Zijtaart blijkt geen soelaas te bieden voor de opgaven en daarom kiezen we voor de aanpak van het huidige tracé door Veghel. Deze wordt gezien de huidige doorstromingsproblemen wel direct uitgevoerd in 2x2 rijstroken met gelijkvloerse kruisingen.

## **Argumenten**

1. *In te stemmen met een toekomstbestendige aanpak van de N279 tussen Veghel en Asten en deze planologisch mogelijk te maken door:*
  - a. *het Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten, digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.ipN279VeghAst-va01 en de bijbehorende bijlagen, vast te stellen conform Wro artikel 3.26 lid 1 en de Crisis- en herstelwet;*
  - b. *geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 3.1 en 6.12 van de Wet Ruimtelijke ordening;*

- c. *het tijdstip als bedoeld in artikel 3.26 lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening te bepalen op 10 jaar gerekend vanaf het moment van vaststelling van het PIP door Provinciale Staten;*
- d. *in te stemmen met de benodigde compensatie binnen het Natuurnetwerk Brabant (NNB) en de inzet om deze volledig fysiek uit te voeren conform het Compensatieplan, en wel binnen de volgende zoekgebieden: het dal van de Aa bij Erp, het gebied Grotelsche bos/Aerlesche Heide/Bakelse Aa, het dal van de beekloop van de Oude Aa bij Deurne, het dal van de Astensche Aa/De Berken en het gebied Groot Goor ten zuidwesten van Helmond.*

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

*1.1. De aanpak van de N279 biedt een oplossing voor nu en de toekomst*

De aanpak is primair gericht op een verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. We richten ons op maatregelen voor huidige knelpunten en anticiperen met deze aanpak meteen op toekomstige ontwikkelingen. Een verbreding van de N279 naar 2x2 rijstroken is voor de periode tot 2030 op het gehele traject niet noodzakelijk. Door de kunstwerken en ongelijkvloerse kruisingen nu wel 'breder' aan te leggen, voorkomen we dat dure kunstwerken als viaducten in de toekomst afgebroken moeten worden wanneer een aanpassing naar 2x2 rijstroken alsnog nodig blijkt. Op deze manier worden desinvesteringen voorkomen. Daar waar de as van de weg verlegd wordt, leggen we de weg ook meteen op de plek waar een eventuele uitbreiding naar 2x2 rijstroken in de toekomst mogelijk is.

Deze op de toekomstgerichte aanpak heeft ook gevolgen voor de oplossingen die we hebben gekozen voor doorsnijding van de steden Veghel en Helmond. Bij Veghel bleek de onderzochte omleiding Zijtaart in de toekomst geen oplossing te bieden voor de knelpunten, omdat het verkeer onvoldoende gebruik zou maken van de omleiding waardoor op het huidige tracé toch veel knelpunten zouden blijven bestaan. Bij Helmond blijkt uit onderzoek dat een omleiding bij Dierdonk wél het gewenste effect heeft voor wat betreft de doorstroming. Hier trekken we het doorgaande- en lokale verkeer uit elkaar. We kiezen ervoor om het doorgaande (vracht)verkeer niet langer door de stad te laten rijden met oog op de leefbaarheid, nu en in de toekomst.

*1.2. Kosten van de aanpak van de N279 zijn gedekt*

Het PIP moet inzicht geven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Wetende dat de financiering rond is, zoals onder financiën toegelicht, is het niet nodig om een exploitatieplan op te stellen.

*1.3. We hanteren een uitsluitingstermijn van 10 jaar gerekend vanaf het moment van vaststelling*

Na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen voor de bij de aanpassing betrokken gronden. Gezien de omvang van het project N279, het feit dat er nog gronden moeten worden verworven en omdat ook in de vervolgfase nog diverse uitwerkingen samen met gemeenten en omwonenden gaan plaatsvinden (zie ook onder Argumenten 3.4), achten we een uitsluitingstermijn van maximaal 10 jaar in dit geval noodzakelijk. Dit betekent dat gemeenten na deze 10 jaar weer bevoegd zijn om een bestemmingsplan vast te stellen (behoudens enkele in het PIP genoemde uitzonderingen (zie Regels art. 32).

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

*2. In te stemmen met bovenwettelijke (financiële) investeringen in geluidsreductie en (financiële) investeringen in smart mobility, landschapsversterking/ruimtelijke kwaliteit en een klimaatbestendig watersysteem en deze investeringen te dekken uit het taakstellend projectbudget N279 Veghel-Asten.*

*2.1. De gekozen extra innovatieve geluidsmaatregelen passen bij het innovatiebeleid en SmartwayZ.NL en hiermee beperken we de geluidseffecten*

De aanpassing van de N279 Veghel-Asten levert veel op voor de bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en de leefomgeving aan de regio. Met name de keuze om doorgaand verkeer met een omleiding bij Dierdonk niet langer door druk bewoond gebied te laten rijden, heeft ook negatieve consequenties. Waar de ene groep omwonenden te maken krijgt met minder geluidhinder en een betere luchtkwaliteit, worden andere bewoners, agrariërs en ook de natuur op andere plekken door deze keuze geconfronteerd met een nieuwe weg. Dit is de consequentie van een ingewikkelde afweging. Ook in Veghel treedt een toename van de hinder op langs het huidige tracé.

Om de impact op natuur, landschap, water en landbouw te beperken worden passende mitigerende en compenserende maatregelen getroffen. Wij hebben gemeend om op specifieke plekken extra investeringen te moeten doen. Om de leefbaarheid in de regio te verbeteren worden over het gehele tracé geluidreducerende maatregelen toegepast bovenop de verplichte maatregelen. Wij hebben bovendien de N279 als provinciaal project gekozen om de markt uit te dagen om met innovatieve geluidsmaatregelen te komen.

De toe te passen werkwijze en maatregelen passen in ons innovatiebeleid, het Actieplan geluid, het beleid voor provinciale wegen (de beleidsnota [KOPI, Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur](#)) en het programma SmartwayZ.NL.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

## *2.2. Smart mobility maatregelen verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid*

De aanpak van de N279 tussen Veghel en Asten maakt deel uit van het programma SmartwayZ.NL. Kern van dit programma is de opgave om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren door het oplossen van infrastructurele knelpunten én de toepassing van nieuwe smart mobility-oplossingen. De één-én-opgave. Naast de voorgestelde infrastructurele aanpak zetten we deze nieuwe technologieën in om de veiligheid, leefbaarheid en doorstroming op de N279 al direct te verbeteren. Concrete smart mobility-maatregelen zijn onder andere de toepassing van intelligente verkeerslichten die het mogelijk maken om stromen verkeer of specifieke voertuigen voorrang te geven (bijvoorbeeld met het bedrijfsleven werken we aan prioritering voor vrachtverkeer). Gedurende de verdere voorbereiding en realisatie en het beheer van de N279 blijven we intensief samenwerken met de andere deelopgaven binnen SmartwayZ.NL. We bieden start-ups de kans om nieuwe technologieën op de N279 uit te testen en passen bewezen concepten daar waar mogelijk grootschalig toe.

## *2.3. Maatregelen ten aanzien van landschapsversterking/ruimtelijke kwaliteit en een klimaatbestendig watersysteem zijn noodzakelijk en gewenst omdat het tracé gedeeltelijk door waardevol gebied gaat*

Voor de aanpassing van de N279 leggen we ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen aan en leggen we de weg bij Helmond om de wijk Dierdonk. Dit betekent op diverse plekken langs het tracé ingrepen in het landschap. Zo worden de ongelijkvloerse kruisingen goed ingepast in het landschap. In het open landschap bij de dorpsentree Keldonk en bij Boerdonk vindt versterking van de ruimtelijke kwaliteit plaats. We maken bij Keldonk ruimte voor een goed ingepaste waterberging, mede vanwege de klimaatopgave. De omleiding bij Helmond raakt het gebied van de Bakelse Aa en heeft consequenties voor de bestaande landschappelijke en ruimtelijke waarden in het gebied. Juist hier investeren we niet alleen in herstel, maar werken we samen met onze projectpartners aan een kwaliteitsverbetering. Niet alleen in natuur en landschap, maar ook in landbouw, recreatie en water. Met een intensief programma hebben we samen met het waterschap Aa en Maas, de gemeenten Helmond en Gemert-Bakel en direct omwonenden en belangengroepen met verschillende ontwerp sessies hiervoor een plan gemaakt, dat rekening houdt met de verschillende wensen en eisen.

## *3. Het college van Gedeputeerde Staten opdracht te geven om de participatie van de omgevingspartijen voort te zetten bij de uitwerking van de te treffen maatregelen.*

### *3.1. Het PIP met de toekomstbestendige aanpak en extra investeringen is gedragen door de Stuurgroep, met uitzondering van de gemeente Gemert-Bakel*

Hoewel de N279 een provinciale weg betreft, is de planvorming en besluitvorming om te komen tot dit besluit in nadrukkelijke samenwerking met de omgeving tot stand gekomen. Een stuurgroep, waarin naast de provincie, Rijkswaterstaat, de betrokken gemeenten en waterschap Aa en Maas deelnemen, heeft in het gehele proces de besluitvorming voorbereid. Daarbij is op basis van nieuwe informatie en inzichten, meerdere malen actief de te volgen weg getoetst in de omgeving, bij gemeenteraden en waterschapbestuur en de verdere achterbannen. De bestuurlijke partners die zijn vertegenwoordigd in de Stuurgroep hebben geadviseerd de gekozen oplossing (het zogenaamde Voorkeursalternatief) uit te werken in het PIP, met uitzondering van gemeente Gemert-Bakel.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

*3.2. Betrokkenheid bij het ontwerp PIP*

Gedurende het proces om te komen tot een PIP is een intensief participatie- en communicatie traject ingezet. Omwonenden, betrokkenen en geïnteresseerden zijn tijdens informatiebijeenkomsten, via de nieuwsbrief, via social media en via de media geïnformeerd over de stand van zaken van het project en de keuzes die gemaakt zijn. Tijdens ontwerpatelier hebben geïnteresseerden meegedacht over de beste inpassing van de weg. Elk van de officiële tussenproducten om te komen tot een PIP is ter inzage gelegd zodat eenieder daarop kon reageren. Suggesties voor verbeteringen zijn in de plannen opgenomen. Belanghebbenden konden van 29 mei t/m 9 juli 2018 een zienswijze indienen op het ontwerp-PIP voor de N279 Veghel-Asten. In totaal hebben we ruim 900 zienswijzen ontvangen, waarvan ruim 400 unieke reacties. Een groot deel van de zienswijzen betrof het verzoek om direct over het gehele tracé een 2x2-profiel aan te leggen. Andere zienswijzen betroffen onder meer zorgen van omwonenden met betrekking tot overlast van geluid en luchtverontreiniging door de keuze van de omleiding Helmond. De beantwoording van elke zienswijze is terug te vinden in de Nota van Zienswijzen.

*3.3. Het PIP is verbeterd op basis van de onafhankelijke adviezen van de commissie m.e.r. en Brabant Advies*

De Commissie m.e.r. concludeert in haar advies dat het MER alle essentiële informatie bevat over de milieugevolgen van de aanpassing van de N279 tussen Veghel en Asten. Hiermee is het MER geschikt voor besluitvorming. Brabant Advies stipt onder andere de aanvullende mogelijkheden voor toepassing van smart mobility aan bij infrastructurele projecten als deze.

*3.4. Het PIP is kaderstellend: verdere invulling vindt plaats met de omgeving*

De verdere uitvoering van het project N279 Veghel - Asten wordt in het PIP niet gepresenteerd. Het inpassingsplan is namelijk kaderstellend. Deze aanpak, waarin het inpassingsplan het kader schept voor optimalisaties in de uitvoeringsfase, is een vorm van uitnodigingsplanologie. In de uitvoeringsfase wordt dan ook samen met de omgeving een verdere invulling gegeven aan oplossingsrichtingen.

### Nadere toelichting:

In de huidige situatie is de verkeersintensiteit het hoogst op het eerste gedeelte tussen de A50 en bedrijventerrein De Amert met 25.200 mvt/etm. Dit wegvak heeft in de huidige situatie in beide spitsen een slechte doorstroming. Op het overige deel van het traject (tussen Veghel en Asten) liggen de intensiteiten lager, namelijk tussen de 11.500 en 16.000 mvt/etm. De huidige intensiteiten passen daarmee bij de bestaande functie en vormgeving. Het aandeel vrachtverkeer op het hele tracé is hoog en varieert, afhankelijk van het wegvak, tussen de 21% en 24%.

De verkeersintensiteiten op de N279 nemen, volgens de verkeersprognoses, in de toekomst sterk toe. De verwachte verkeersbelasting voor 2030 op de N279 tussen Veghel en Helmond varieert tussen de 20.000 en 23.000 mvt/etm. De verkeersintensiteit door Veghel loopt op van 25.000 mvt/etm. bij de Rembrandtlaan en 35.000 mvt/etm. bij de aansluiting De Amert naar 40.000 mvt/etm. bij de aansluiting A50. Verder ontstaan door de groei van het verkeer knelpunten op diverse kruisingen en aansluitingen en staat de verkeersveiligheid onder druk vanwege de vele gelijkvloerse kruisingen (rotondes) en fietsoversteken.

De weg loopt door de bebouwde gebieden van Veghel en Helmond. Onderzoek naar geschikte oplossingen voor deze gebieden heeft ertoe geleid dat we kiezen voor een uitbreiding van de N279 op het huidige tracé door Veghel naar 2x2 rijstroken met gelijkvloerse aansluitingen tussen De Amert en de Taylorbrug. Met de aanpassing van de N279 verbetert de verkeersveiligheid omdat fietsers de N279 ongelijkvloers kruisen, er gescheiden rijbanen voor autoverkeer worden aangelegd en waar mogelijk vrijliggende fietspaden.

Bij Helmond kiezen we ervoor de weg om de wijk Dierdonk heen te leggen, omdat Helmond met zijn druk bewoonde wijken door de verwachte groei van het verkeer in de toekomst zwaar belast worden. We geven er daarom de voorkeur aan het doorgaande verkeer uit Helmond te halen door de omleiding aan te leggen. Het doorgaande verkeer (circa 50%) rijdt in de toekomst over de omleiding, terwijl het lokale verkeer met de herkomst en bestemming in de stad het huidige tracé blijft gebruiken. Hiermee blijven de wijken Dierdonk, Helmond Noord, Helmond Centrum en het dorp Bakel goed bereikbaar (zie thema Omleiding in de Nota van Zienswijzen).

### *Mitigerende maatregelen*

Kiezen voor de omleiding Helmond is een lastige, maar een weloverwogen beslissing. Deze omleiding heeft invloed op geluid, natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en water. Deze keuze vereist maatregelen voor het beperken van de hinder van de nieuwe weg voor de inwoners langs de weg en van de wijken Dierdonk en de Rijpel/Bakel. Het vereist een goede landschappelijke inpassing van de weg en compensatie voor de aantasting van de Groenblauwe mantel. Het PIP biedt de ruimte om voor de gevolgen van de aantasting van deze

### **Datum**

23 oktober 2018

### **Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967



waarden maatregelen te treffen, te mitigeren of te compenseren. Het betreft het toepassen van geluidsarm asfalt en geluidsschermen of -wallen, het treffen van ecologische voorzieningen (bijvoorbeeld een ecodeuct, dassentunnels en geleidingen voor vleermuizen), het waarborgen van landschappelijke inpassing, ruimtelijke kwaliteit en van voldoende waterbergingscapaciteit.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

*Geluid en innovatie*

Langs het huidige tracé door Veghel worden verplichte geluidsmaatregelen getroffen bij onder andere de wijken Bloemenbuurt en De Leest. Bij Helmond verbetert de aanleg van de omleiding de leefbaarheid in de stad. Bij een keuze voor de aanpak van het huidige tracé neemt de geluidshinder naast het tracé op het onderliggende wegennet en in de wijken door Helmond plaatselijk toe. Met name in de wijken is dit effect lastig te mitigeren. De omleiding daarentegen vermindert het aantal ernstig geluidgehinderden rondom de Wolfsputterbaan en in de wijken Helmond-Noord en Dierdonk. Daar wonen relatief veel mensen. Hier staat tegenover dat er door de omleiding, nieuwe (andere) bewoners te maken krijgen met geluidshinder. Met de keuze voor de omleiding gaan er meer mensen in hun geluidsbeleving op vooruit dan dat er op achteruit gaan. De geluidshinder is in dit geval met maatregelen (zoals geluidsschermen en gevelmaatregelen) goed te mitigeren (bijvoorbeeld bij De Wolfspuiten).

Daarnaast leggen we niet alleen geluidsreducerend asfalt op plekken waar we dat moeten aanbrengen, dit doen we meteen voor het hele tracé. We zetten ook in op extra geluidsmaatregelen, waarbij we de markt uitdagen om met innovatieve maatregelen te komen. Voor innovatieve geluidsmaatregelen is een bedrag beschikbaar van € 4,5 miljoen. Dit bedrag is beschikbaar als cofinanciering, waarbij met gemeenten afspraken zijn gemaakt over een eigen bijdrage van 50%. Daarmee komt een totaal budget beschikbaar van € 9 miljoen voor innovatieve geluidsmaatregelen in beide richtingen op enkele plaatsen, voornamelijk bij Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis.

*Waardevol gebied*

De omleiding Helmond gaat door waardevol gebied. De keuze voor omleiding Helmond 'verplicht' tot herstel en versterking landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit. Er zijn vier gebieden waar de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt: (1) bij de verlegging van de Goorloop bij Keldonk, (2) nabij de rotonde Boerdonk in het verlengde van het project 'de Blauwe Poort', (3) rondom het ecodeuct tussen de Bakelsche Beemden en de Grotelsche Heide en (4) in het beekdal van de Bakelse Aa. Voor deze gebieden geldt dat nog niet alle benodigde gronden in overheidsbezit zijn om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te kunnen realiseren. Voor de gronden die nog in particulier bezit zijn gaat de provincie zich maximaal inzetten om deze via minnelijke weg te verwerven met als uiterste optie onteigening. De bestemming 'Groen' moet binnen 5 jaar na realisatie van de reconstructie gerealiseerd zijn.

Landschappelijke inpassing van de aanpassing van de weg is ondergebracht in de bestemming 'Verkeer', met een aanduiding Landschappelijke inpassing. Deze inpassing is van groot belang en vindt minnelijk plaats met als uiterste optie onteigening. Deze uiterste optie is nodig, omdat we de weg niet kunnen aanleggen zonder dat de gronden zijn verworven. De juridische borging zit in de onteigeningstitel op basis van de genoemde bestemming.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

*Natuur*

De omleiding Helmond doorsnijdt de natuurgebieden Bakelse Beemden en Grotelsche Heide over een lengte van circa 900 meter. Dit beïnvloedt de verspreiding van soorten naar nieuwe leefgebieden. Om de soortenuitwisseling te waarborgen wordt een ecoduct aangelegd. Met een begroeid ecoduct wordt de barrièrewerking verzacht en kan soortuitwisseling plaatsvinden van zoogdieren, vleermuissoorten, reptielen en amfibieën, en biotoop-gebonden vlinders en kevers. In de flank van het kunstwerk komt er een nieuwe recreatieve route die de recreatiemogelijkheden vanuit Helmond (wandelen, fietsen, paardrijden en mountainbiken) vergroot, dit gebeurt zodanig dat dit geen hinder voor de soortenuitwisseling oplevert.

Voor de das komen er speciale voorzieningen, namelijk dassentunnels (buizen) en bijbehorende geleide-rasters. Dit gebeurt ten westen van Boerdonk in de verbindingzone tussen de natuurgebieden het Hurkske en het Geregt en gaat vergezeld van 'uitstapvoorzieningen' in het kanaal. Daarnaast zijn er natuurmaatregelen nodig om te voldoen aan de Wet Natuurbescherming, zoals herinrichting en uitbereiding/vervangende dassenleefgebieden in het gebied ten zuidwesten van het ecoduct, in het dal van de Bakelse Aa ter hoogte van Dierdonk, in het beekdal van de Bakelse Aa nabij de weg naar Bakel en nabij de nieuwe lus bij Ommel. Verder komen er voorzieningen voor vleermuizen, voor de steenuil en huismussen en voor een aantal bijzondere biotopen.

De Verordening Ruimte schrijft voor dat bij doorsnijding van het Natuurnetwerk Brabant de natuurwaarden die verloren gaan elders gecompenseerd worden. Uitgangspunt daarbij is dat de natuurcompensatie plaatsvindt in de nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant. De compensatieopgave wordt bepaald door fysieke doorsnijding en toename van geluidshinder in natuurgebieden.

De compensatieopgave is uitgewerkt in een Natuurcompensatieplan op hoofdlijnen en vastgesteld op 45,3 hectare te realiseren compensatie in verschillende natuurdoeltypen. Juist op verzoek van de regionale bestuurders betrokken bij de aanpassing van de N279, is er voor gekozen om fysiek te compenseren en de compensatieopgave te zoeken dicht bij het traject. Hiertoe is voor deze 45,3 hectare een zoekgebied van 145 hectare aangewezen met gebieden binnen de grenzen van het Natuurnetwerk Brabant, waaronder ook niet gerealiseerde ecologische verbindingzones. 40 hectare van dit zoekgebied is al in eigendom van de overheid. Wij noemen dit een 'ruime jas' benadering.

Het zoekgebied ligt onder andere in het dal van de Aa bij Erp, in het gebied Grotelsche bos/Aerlesche Heide/Bakelse Aa, in het dal van de beekloop van de Oude Aa bij Deurne, in het dal van de Astensche Aa/De Berken en in het gebied Groot Goor ten zuidwesten van Helmond.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

Fysieke compensatie dient op grond van de Verordening Ruimte binnen 3 jaar na het onherroepelijk worden van het ruimtelijk plan te zijn afgerond. Bij een omvangrijke en zware compensatieopgave (zoals hier het geval) kan de termijn voor afronding verlengd worden tot maximaal 10 jaar. In het PIP is geregeld dat gebruik gemaakt kan worden van deze maximale uitvoeringsduur, maar we spannen ons in om de realisatie van de natuurcompensatie te koppelen aan de uitvoeringsduur van de weg. Ook is in het PIP opgenomen (artikel 29) dat de weg afgesloten kan worden als niet in 10 jaar de natuurcompensatie is afgerond.

Om de hinder voor bewoners te beperken worden, naast wettelijke maatregelen, aanvullende maatregelen getroffen (zie beslispunt 2).

*Landschappelijk en ruimtelijke kwaliteit, met extra ambitie*

Het PIP gaat uit van een extra ambitie in landschapsverbetering en landschapsversterking. In twee gebieden (Goorloop Keldonk en de Bakelse Beemden) is een gebiedsproces doorlopen met omwonenden, grondeigenaren en belanghebbenden. Het plan bevat maatregelen om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Naast herstel van het functioneren van het watersysteem, bevat het plan ook een borging van de waterbergings-opgave. Samen met het waterschap Aa en Maas is deze opgave klimaatbestendig ontworpen. Ook zijn recreatieve voorzieningen opgenomen en is rekening gehouden met de landbouwbelangen. Het grondverwervingstraject is gestart en de eerste (strategische) gronden worden verworven. In het herstel en versterken van de landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit wordt fors geïnvesteerd (€4 miljoen).

*Duurzaamheid*

Eisen en wensen ten aanzien van duurzaamheid komen in het contract voor de aanbesteding van de realisatie van het project. Hierbij denken we in ieder geval aan CO<sub>2</sub>-reductie, optimalisatie van het materiaalgebruik (hergebruik, vermindering grondstofgebruik), koppeling van energieopwekking aan verlichting, een klimaatrobust ontwerp en toekomstbestendige ondergrondse infrastructuur (leidingen en riolering). De te maken keuzes vinden ook in de fase van de voltooiing van het PIP en het contract plaats.

### *Smart Mobility*

Voor smart mobility loopt reeds en start nog een aantal pilots en verkenningen, waarvan de effecten nog niet bekend zijn. Ook worden bewezen diensten en innovaties ingezet. Samen met SmartwayZ.NL worden keuzes hiervoor bepaald. Er is een bedrag van € 5,9 miljoen beschikbaar gedurende de looptijd van het programma SmartwayZ.NL. Deze maatregelen hoeven overigens niet ruimtelijk verankerd te worden in het PIP. De aanpak van smart mobility op de N279 bestaat voor nu uit:

- Het ontwikkelen en toepassen van Smart Logistics. De logistieke sector uit met name Veghel, Gemert en Helmond ontwikkelt samen met de provincie een datasysteem dat toekomstige logistieke stromen op zowel de N279 als de omliggende steden en dorpen 'real-time' in beeld brengt. Dit systeem maakt het mogelijk om hulpdiensten of vrachtverkeer prioriteit te geven. Vooruitlopend op de aanpassing van de N279 worden intelligente verkeerslichten (iVRI's) geplaatst.
- Het operationaliseren van slimme mobiliteitsdiensten via een marktplaats, waar de markt de kans krijgt om de gebruikers van de N279 te stimuleren gebruik te maken van slimme diensten.
- Het toepassen van de gebruikersbenadering en het stimuleren van de werkgeversaanpak om de wensen van de gebruikers beter te kennen en gedragsveranderingen te stimuleren, zoals gebruik van nieuwe en andere vormen van mobiliteit, reizen op andere tijdstippen en een keuze voor een combinatie van modaliteiten.
- Verbeteren van de veiligheid van het vrachtverkeer. Het blijkt dat ongevallen met vrachtauto's leiden tot zeer ernstige verkeershinder met totale blokkades van het verkeer in de regio tot gevolg. Een onjuiste bandenspanning blijkt hieraan bij te dragen. Door een signaleringssysteem dat bestuurders van vrachtauto's 'real-time' attendeert op de bandenspanning van hun vrachtauto kan preventief worden gehandeld.

Ontwikkelen van een adequate monitoring en evaluatie. De provincie meet regelmatig operationele verkeersgegevens en genereert daarmee informatie voor de verkeerssimulaties van de i-VRI's op de N279. Deze inzichten worden ingezet om al vóór de aanpassing van de N279 waar mogelijk de verkeersdruk te verminderen. Deze informatie is gekoppeld aan het te ontwikkelen datadashboard binnen het programma SmartwayZ.NL.

### *Betrokkenheid omgeving*

De Stuurgroep N279, waarin naast de provincie, Rijkswaterstaat, de betrokken gemeenten en waterschap Aa en Maas deelnemen, is intensief betrokken bij de planvorming en heeft regelmatig getoetst of er draagvlak bij de achterbannen bestaat (bij bestuur, politiek en maatschappelijke partijen). Er is een breed gedragen advies voor omleiding Helmond, met uitzondering van de gemeente Gemert-Bakel.

Belanghebbenden konden van 29 mei t/m 9 juli 2018 een zienswijze indienen op het ontwerp-PIP voor de N279 Veghel-Asten. De provincie Noord-Brabant

### **Datum**

23 oktober 2018

### **Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

heeft deze zienswijzen bestudeerd en op basis hiervan het PIP verbeterd. De beantwoording van elke zienswijze is terug te vinden in de Nota van Zienswijzen.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

Op het ontwerp-PIP voor de uitbreiding van de N279 Veghel-Asten is goed gereageerd door omwonenden en belanghebbenden. Er zijn 430 unieke zienswijzen ontvangen. Daarnaast is er door 515 personen een soort petitie ingediend met als boodschap om de hele weg meteen in 2x2 rijstroken aan te leggen. Verder zijn er veel reacties over de geplande omleiding van de N279 bij de Helmondse wijk Dierdonk.

Bij de totstandkoming van het ontwerp-PIP zijn vele belangstellenden betrokken geweest. De plannen zijn in een aantal werkgroepen vanaf de Nota Reikwijdte en Detailniveau tot op heden verrijkt met input van belangstellenden.

De volgende aanpassingen zijn op basis van de zienswijzen doorgevoerd:

- De hoogte van de geluidwerende voorzieningen is op verzoek opgehoogd naar maximaal 4,5 meter.
- De omschrijving van de 'Groen' is meer maatwerk geworden en kan nu nog beter toegespitst worden op de lokale situatie. Bedrijfsbestemming is toegevoegd.
- Er zijn enkele geringe grenscorrecties doorgevoerd.
- Overige en ambtshalve wijzigingen zijn vooral bedoeld om de kwaliteit (juistheid, volledigheid en betrouwbaarheid) van het PIP te verbeteren en hebben geen betrekking op effecten voor omwonenden of provinciale belangen. De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Nota van Zienswijzen.

*Commissie m.e.r. en Brabant Advies*

De Commissie m.e.r. concludeert in haar advies dat het MER alle essentiële informatie bevat over de milieugevolgen van de aanpassing van de N279 tussen Veghel en Asten. Zij vraagt nog extra aandacht voor de argumentatie van de omleiding Helmond en constateert dat het MER geschikt is om het milieubelang volwaardig mee te wegen in het besluit van Provinciale Staten over het plan. In het PIP en de nota van zienswijzen (zie thema Omleiding Helmond) is de keuze voor de omleiding toegelicht en het PIP bevat maatregelen die nadelige gevolgen compenseren of mitigeren.

Brabant Advies vraagt aandacht voor slimme en andere vormen van mobiliteit van personen en goederen en in gedragsverandering, nieuwe methoden van mobiliteit (MaaS, et cetera), verkeersveiligheid, integraliteit van de gebiedsontwikkeling en monitoring. Dit zijn aspecten die in het programma SmartwayZ.NL, in het PIP en de uitvoeringsfase aandacht blijven krijgen.

### *Kaderstellend*

Het provinciaal inpassingsplan is kaderstellend. De kaders zijn in de fase van de MER getoetst op haalbaarheid en doelmatigheid. Bovendien is met de omgeving afstemming gezocht om zo optimaal in te kunnen spelen op de lokale wensen en behoeften. Met het vaststellen van het PIP leggen we de ruimtelijk-planologische basis waarin de gekozen oplossing gerealiseerd kan worden. Ook blijkt dat er binnen deze grenzen tot verdere optimalisaties kan worden gekomen. In de vervolgfase wordt samen met de omgeving desgewenst gezicht naar optimalisaties. Wij hebben als provincie hierbij een faciliterende en uitnodigende rol (zie ook Toelichting par. 3.4).

### **Datum**

23 oktober 2018

### **Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

### **Kanttekeningen**

1. *In te stemmen met een toekomstbestendige aanpak van de N279 tussen Veghel en Asten en deze planologisch mogelijk te maken door:*
  - a. *het Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten, digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.ipN279VeghAst-va01 en de bijbehorende bijlagen, vast te stellen conform Wro artikel 3.26 lid 1 en de Crisis- en herstelwet;*
  - b. *geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 3.1 en 6.12 van de Wet Ruimtelijke ordening;*
  - c. *het tijdstip als bedoeld in artikel 3.26 lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening te bepalen op 10 jaar gerekend vanaf het moment van vaststelling van het PIP door Provinciale Staten;*
  - d. *in te stemmen met de benodigde compensatie binnen het Natuurnetwerk Brabant (NNB) en de inzet om deze volledig fysiek uit te voeren conform het Compensatieplan, en wel binnen de volgende zoekgebieden: het dal van de Aa bij Erp, het gebied Grotelsche bos/Aerlesche Heide/Bakelse Aa, het dal van de beekloop van de Oude Aa bij Deurne, het dal van de Astensche Aa/De Berken en het gebied Groot Goor ten zuidwesten van Helmond.*

#### *1.1. De ingekomen zienswijzen vragen aandacht voor alternatieven*

De ingekomen zienswijzen laten een breed beeld aan reacties zien. Hierbinnen zijn drie hoofdlijnen te onderscheiden, te weten reacties die zijn gericht op het direct verbreden van het tracé naar 2x2 rijstroken, op het niet realiseren van de omleiding Helmond en op rechtszekerheid van de borging van natuur en landschappelijke inpassing/ruimtelijke kwaliteit.

Een uitgebreide onderbouwing vindt u in de Nota van beantwoording zienswijzen. Zie thema's in de Nota van Zienswijzen over de Omleiding Helmond, 2x2, Natuurcompensatie en Ruimtelijke kwaliteit.

*1.2. Mogelijk zal in het kader van de Wet Natuurbescherming een ontheffing noodzakelijk zijn*

Uit het natuuronderzoek in het kader van de Wet Natuurbescherming, blijkt dat er (her)inrichtingsmaatregelen of vervangende leefgebieden nodig zijn. Voor zover nodig, maakt het PIP deze maatregelen ruimtelijk mogelijk.

**Datum**

23 oktober 2018

**Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

*1.3. Een vergunning in het kader van stikstofdepositie is niet nodig*

Om natuurgebieden te beschermen mag daar de stikstofbelasting niet significant toenemen. Dit is een aandachtspunt door de toename van verkeer.

Uit het onderzoek stikstof blijkt dat er geen significante depositie optreedt op voor natuurgevoelige gebieden, waardoor een vergunning in dit kader niet nodig is.

## **Financiën**

Er wordt met dit dossier geen aanvullende financiering gevraagd. Binnen het programmabudget van SmartwayZ.NL is een taakstellend budget van € 265 miljoen beschikbaar voor de realisatie van de aangepaste N279 Veghel-Asten ([PS-besluit 34/16](#)). Hierbij is onderscheid tussen de 'basis' kwaliteit en de investeringen in extra kwaliteit (zoals geluidreductie, smart mobility, landschapsversterking/ruimtelijke kwaliteit en een klimaatbestendig watersysteem). Het plan is geraamd op € 245 miljoen (raming PIP). Daarnaast is € 4,5 miljoen vanuit het programmabudget voor de N279 beschikbaar voor bovenwettelijke innovatieve geluidsmaatregelen, indien de gemeenten hier een gelijk bedrag aan cofinanciering naast zetten. Hiermee blijft het project binnen het taakstellende budget.

Om te komen tot een klimaatbestendige en robuuste realisatie van de wateropgave, draagt het Waterschap Aa en Maas financieel bij. Hierover zijn de gesprekken nog lopende.

## **Europese en internationale zaken**

Geen.

## **Planning**

December 2018	Besluit PIP door Provinciale Staten
2019	Ter inzage PIP voor beroep Eventuele Beroepsprocedures Raad van State (onder Crises- en Herstelwet) Procedure voor grondverwerving
Vanaf 2020	Selecteren aannemer voor het maken van het ontwerp en de uitvoering Start realisatie
2023	Oplevering werkzaamheden

## **Bijlagen**

1. Het [Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten](#), digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.ipN279VeghAst-va01 en bijbehorende bijlagen
2. Nota van Zienswijzen
3. Advies Commissie m.e.r.
4. Briefadvies Brabant Advies

### **Datum**

23 oktober 2018

### **Documentnummer**

GS: 4428604

PS: 4430967

Het vast te stellen Provinciaal Inpassingsplan en bijbehorende bijlagen zijn ook in te zien via: [www.brabant.nl/ipN279VeghelAsten](http://www.brabant.nl/ipN279VeghelAsten).

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Programmamanager: de heer A.H.A.M. Derks, (06) 18 30 31 27,  
[aderks@brabant.nl](mailto:aderks@brabant.nl).

Opdrachtnemer: de heer M.P.M. van den Hoven, (06) 23 00 78 57,  
[mvdhoven@brabant.nl](mailto:mvdhoven@brabant.nl).