

N279 Veghel – Asten

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
22 april 2025

Provincie Noord-Brabant



INHOUDSOPGAVE

0	SAMENVATTING	5
0.1	Wat is de aanleiding voor het project N279 Veghel - Asten?	5
0.2	Welk proces doorloopt het project N279?	6
0.3	Wat is de opgave voor de N279?	7
0.4	Wat zijn de kwaliteiten en kenmerken van de huidige N279 en omgeving?	10
0.5	Welke alternatieven onderzoeken we?	12
0.6	Wat is de aanpak voor het onderzoek?	14
0.7	Wat zijn de vervolgstappen?	15
1	INLEIDING	16
1.1	Aanleiding voor de verkenning N279 Veghel - Asten	16
1.2	Proces en besluitvorming	18
1.3	mer-plicht	20
1.4	Participatieproces	20
1.5	Leeswijzer	21
2	HET PROJECT N279 VEGHEL-ASTEN	22
2.1	Voorgeschiedenis	22
2.2	Doelstelling voor de N279	23
2.3	Kaders voor de opgave	24
2.4	Probleemanalyse	27
	2.4.1 Bereikbaarheid	30
	2.4.2 Verkeersveiligheid	35
	2.4.3 Leefbaarheid	37
3	FOTO VAN DE LEEFOMGEVING	39
3.1	De N279 en omgeving	39
3.2	Water en bodem	42
3.3	Natuur	44
3.4	Landschap en cultuurhistorie	46
3.6	Toekomstige ontwikkelingen	54

3.6.1	Generieke autonome ontwikkelingen	56
3.6.2	Autonome groei van het verkeer	56
3.6.3	Autonome ruimtelijke ontwikkelingen	57
3.6.4	Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen	60
4	ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN	63
4.1	Trechteringsproces verkenning N279	63
4.2	Zeef 1 - samenstellen kansrijke alternatieven	65
5	ONDERZOEKSPROCES	79
5.1	Het onderzoeksproces op hoofdlijnen	79
5.2	Beoordelingskader	79
5.3	Beoordelingswijze	83
6	VERVOLGSTAPPEN	84
7	REFERENTIES	86
	Laatste pagina	87

0

SAMENVATTING

De provincie Noord-Brabant wil samen met regionale partners komen tot een oplossing voor de problemen op de N279 tussen Veghel en Asten. In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) leest u wat deze problemen zijn, welke oplossingen we willen onderzoeken en hoe we deze oplossingen willen beoordelen.

Met deze NRD informeren we u over het doel en de aanpak van het nog uit te voeren onderzoek: het milieueffectrapport (MER). U kunt reageren op de analyses die we hebben uitgevoerd en de oplossingen (alternatieven) die we willen onderzoeken. Ook kunt u reageren op de onderzoeksthema's en methoden. We gebruiken de reacties in het vervolg van de verkenning van het project N279.

Op www.brabant.nl/N279 leest u hoe u kunt reageren.

In deze samenvatting leest u meer over:

- aanleiding en doel voor het project N279 Veghel - Asten;
- welk proces doorloopt het project;
- de opgave voor de N279;
- de kwaliteit en kenmerken van het plan- en studiegebied van de N279;
- de te onderzoeken alternatieven in het MER;
- de aanpak voor het onderzoek in het MER;
- het vervolgproces van het project N279.

0.1 Wat is de aanleiding voor het project N279 Veghel - Asten?

De N279 is een belangrijke verkeersader tussen Veghel en Asten in Oost-Brabant, essentieel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Door toename van verkeer, onder meer door de groei van de Brainportregio, ontstaan er files, verkeersopstoppen, gevaarlijke situaties en leefbaarheidsknelpunten. De provincie Noord-Brabant en regionale partners werken aan een plan om deze problemen aan te pakken en de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

Doelstelling N279

Het project N279 Veghel- Asten streeft naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

- een goede **bereikbaarheid** van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, voor nu en in de toekomst;
- een aangepaste N279 die voldoet aan de uitgangspunten van duurzaam veilig, waarmee de **verkeersveiligheid** verbeterd wordt;
- beperken van de hinder en overlast van de aangepaste N279 en het zoveel mogelijk verbeteren van de **leefbaarheid**.

De provincie wil snel tot oplossingen komen. Tegelijkertijd is ook zorgvuldigheid van groot belang. De oplossing moet ook haalbaar, duurzaam en toekomstbestendig zijn.

Programmatische aanpak

Het project kent drie samenhangende sporen:

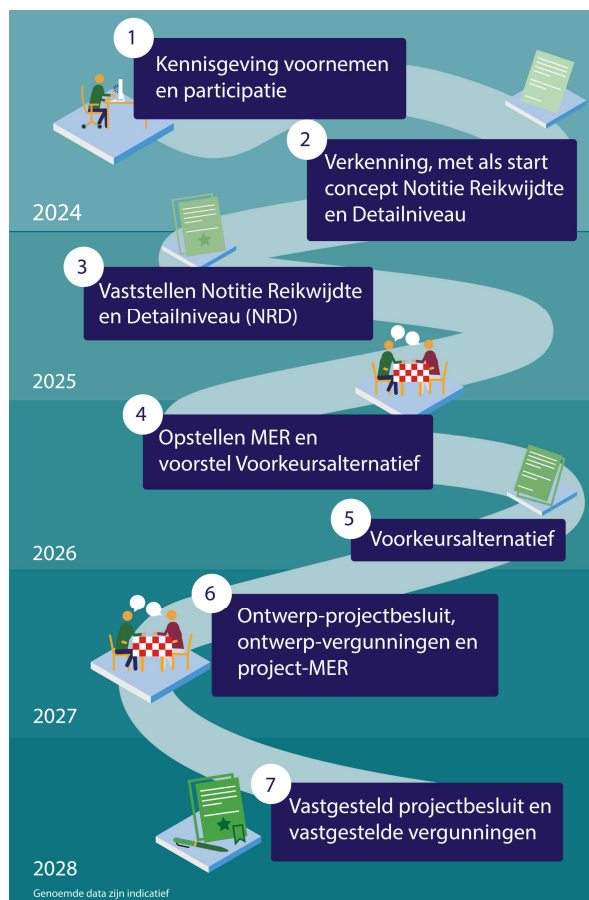
- 1 verkenning en planstudie voor de reconstructie van de N279: dit omvat een milieueffectrapportage (MER) en participatieproces om tot een voorkeursalternatief en uiteindelijk een vastgesteld projectbesluit te komen;
- 2 middellange termijnmaatregelen: maatregelen die direct de verkeersveiligheid verbeteren zonder toekomstige keuzes te belemmeren;
- 3 brede mobiliteitsmaatregelen: initiatieven voor een duurzame mobiliteitstransitie, zoals bijvoorbeeld snelfietsroutes en hoogwaardig openbaar vervoer.

0.2 Welk proces doorloopt het project N279?

De belangrijkste stappen waarmee in de projectprocedure wordt toegewerkt naar een projectbesluit van Gedeputeerde Staten worden getoond in afbeelding 0.1. Het projectbesluit is het besluit waarmee de provincie aanpassingen aan de N279 wil realiseren. Het wordt opgesteld met behulp van een milieueffectrapportage waarin staat hoe het milieubelang is betrokken in de keuzes.

Binnen het project N279 is participatie belangrijk voor de kwaliteit van de besluitvorming en transparantie voor de omgeving. Het rapport participatie beschrijft hoe partijen als bewoners of ondernemers bij de totstandkoming van deze NRD zijn betrokken en hebben kunnen meedenken. Het rapport geeft ook aan wat via participatie is ingebracht aan kennis, ideeën en aandachtspunten en hoe dit is meegenomen in het proces. Ook biedt de NRD opnieuw gelegenheid voor participatie.

Afbeelding 0.1 Projectprocedure N279 Veghel - Asten tot en met vastgesteld projectbesluit



0.3 Wat is de opgave voor de N279?

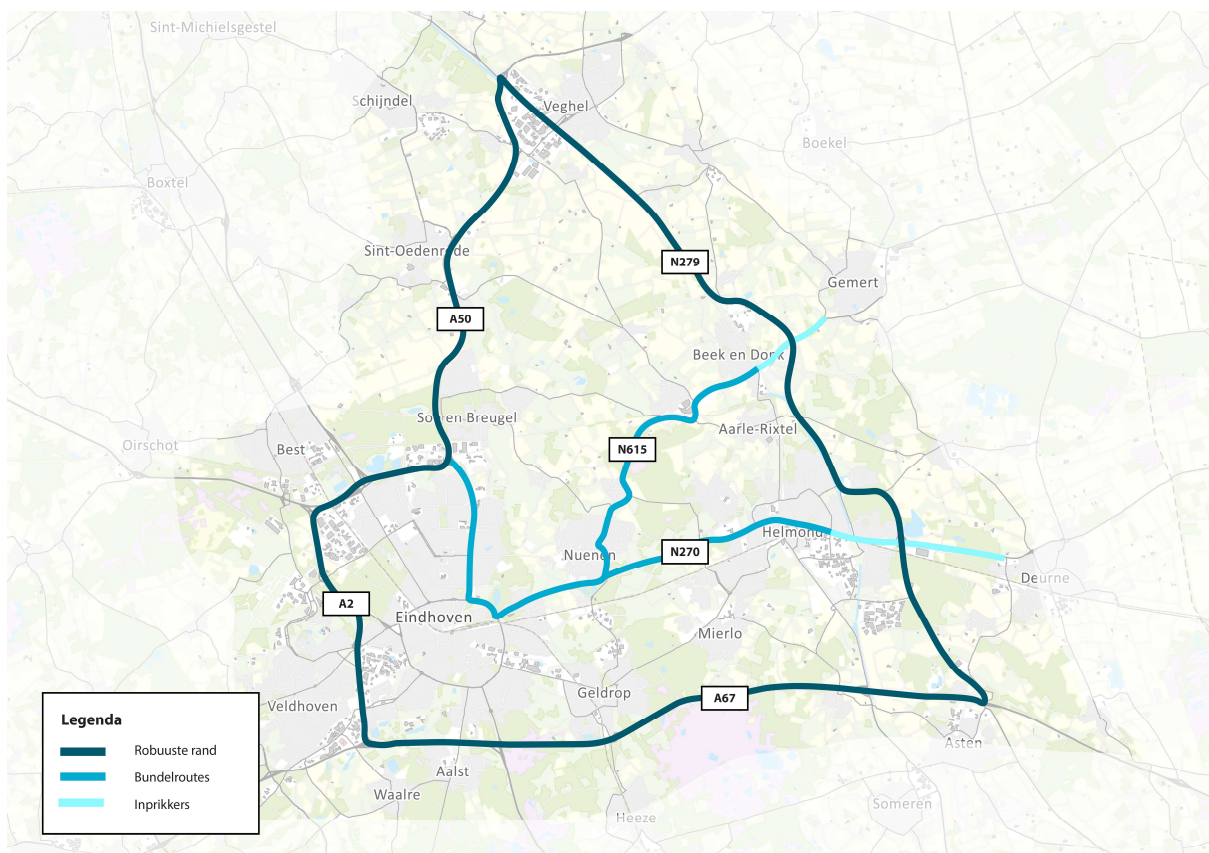
Komende jaren nemen de problemen voor de N279 Veghel - Asten op gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid toe en blijft ook de leefbaarheid langs de weg onder druk staan.

Bereikbaarheid is een probleem door slechte afwikkeling van kruispunten en weinig alternatieven voor de auto
Zo blijkt dat de bereikbaarheid van de regio via de N279 nu en in de toekomst vooral beperkt wordt door de afwikkeling van het verkeer op kruispunten. Deze kruispunten (waaronder ook rotondes) hebben onvoldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen. Dit zorgt voor vertraging, filevorming en een verhoogde kans op ongevallen. Door de groei van de bevolking en arbeidsplaatsen, groeit ook het verkeer op de N279 en nemen de verkeersproblemen tussen nu en 2040 verder toe. Dit is in het bijzonder het geval in Veghel waar de hoeveelheid (vracht)verkeer het hoogst is, er veel kruisingen op korte afstand zijn en ook de aansluiting van de N279 op de A50 een belangrijk knelpunt vormt. De wegvakken tussen de kruisingen op de N279 hebben voldoende capaciteit en vormen geen belemmering voor de bereikbaarheid.

Robuuste Rand

Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 als 'Robuuste Rand' tussen de autosnelwegen de A50 en de A67, zie afbeelding 0.2 (provincie Noord-Brabant, 2020). Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in Oost-Brabant uit kernen via de bundelroutes en inprikkers langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en/of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

Afbeelding 0.2 Functie N279 in relatie tot omliggende wegen



De reistijd met het OV is aanzienlijk langer dan met de auto voor routes tussen verschillende kernen in het gebied. Het aanbod van deelmobiliteit is zeer beperkt en vormt nog onvoldoende een alternatief voor autogebruik. Er ontbreekt ook een directe, comfortabele fietsverbinding langs de N279. De bereikbaarheid van hubs zoals P+R-terreinen, bushaltes en treinstations is cruciaal, waarbij grote loopafstanden van deze hubs naar bedrijventerreinen een knelpunt vormen.

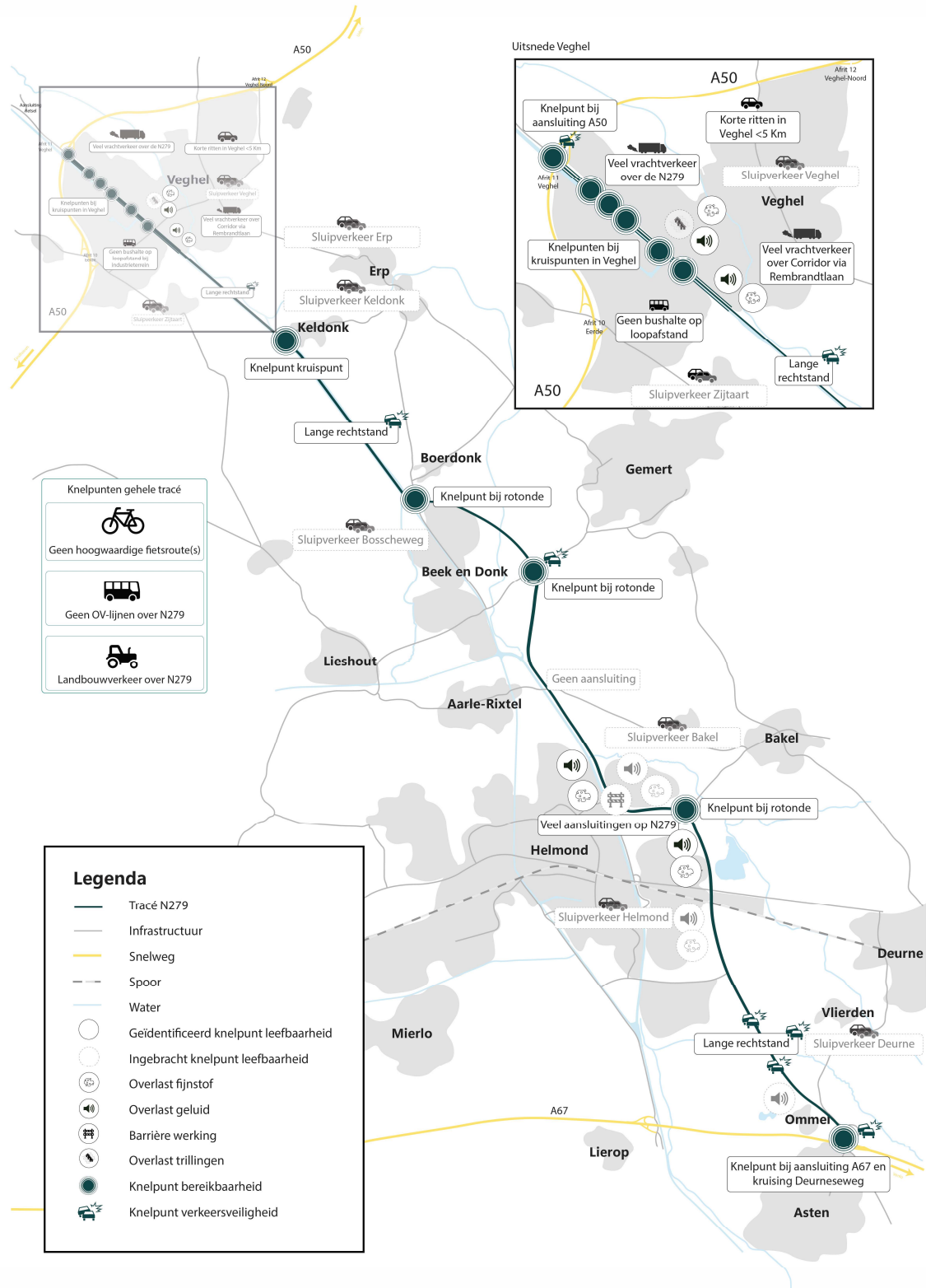
Verkeersveiligheidsrisico's door het ontbreken van eenduidig wegbeeld en knelpunten bij kruispunten

De N279 tussen Veghel en Asten kampt met diverse verkeersveiligheidsproblemen, die voornamelijk worden veroorzaakt door wisselende snelheden, een hoog aandeel vrachtverkeer, variërende wegomgeving en een gebrek aan eenduidigheid in de weginrichting. Voor de N279 is het vinden van een balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid cruciaal. De weg voorziet in doorgaand regionaal verkeer, maar ontsluit ook lokaal (landbouw)verkeer, wat een eenduidige en veilige inrichting bemoeilijkt. Naast kruispunten vormen ook de lange rechtstanden tussen Veghel en Keldonk en tussen Asten en Helmond een verkeersveiligheidsrisico.

Leefbaarheid onder druk door gezondheidsknelpunten, barrièrewerking en sluipverkeer

De N279 speelt een belangrijke rol in de leefbaarheid van de regio, met een focus op het bereikbaar houden van kleine kernen, bedrijventerreinen en het platteland. De weg veroorzaakt echter ook hinder door geluidsoverlast en fungeert als fysieke barrière. Door de problematiek met de afwikkeling van het verkeer ter hoogte van de kruispunten is met name tijdens de spitsperiode sluipverkeer door de kernen rondom de N279. Het verkeer op de N279 zorgt voor geluid en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen als stikstofdioxide en fijnstof die de gezondheid aantasten. Op enkele locaties langs het tracé zorgen de effecten van de weg in combinatie met andere bronnen van geluid en luchtverontreiniging voor gezondheidsknelpunten. Dit zijn de wijken Bloemenwijk en Leest in Veghel, de woningen in het buurtschap Kruisschot in Helmond en de woningen aan de Zeelandhof in Rijpelberg, Helmond. Op enkele andere locaties wordt ook de norm voor geluid door wegverkeer overschreden. De barrièrewerking van de N279 voor mens en natuur en het sluipverkeer in omliggende kernen vormen eveneens een opgave.

Afbeelding 0.3 Samenvatting van knelpunten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid N279 Veghel - Asten



0.4 Wat zijn de kwaliteiten en kenmerken van de huidige N279 en omgeving?

De provinciale weg N279 is een belangrijke noord-zuidverbinding in de provincies Noord-Brabant en Limburg, die de A2 bij 's-Hertogenbosch verbindt met de N273 bij Horn. De N279 is circa 70 km lang en speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid en leefbaarheid van Oost-Brabant. Het onderzoeksgebied voor dit project beslaat het deel vanaf de aansluiting met de A50 bij Veghel tot en met de aansluiting met de A67 bij Asten, een traject van circa 30 km, uitgevoerd als een weg met 1x2 rijstroken en gelijkvloerse aansluitingen.

De N279 Veghel-Asten loopt deels parallel aan het kanaal de Zuid-Willemsvaart en doorkruist de gemeenten Meierijstad, Laarbeek, Helmond, Deurne en Asten. De weg verbindt verschillende dorpen en steden, zoals Veghel, Erp, Keldonk, Aarle-Rixtel, Gemert, Bakel, Deurne, Beek en Donk, Helmond en Asten. Het landschap langs de N279 varieert van open natuurgebieden en agrarische gronden tot stedelijke omgevingen bij Veghel en Helmond.

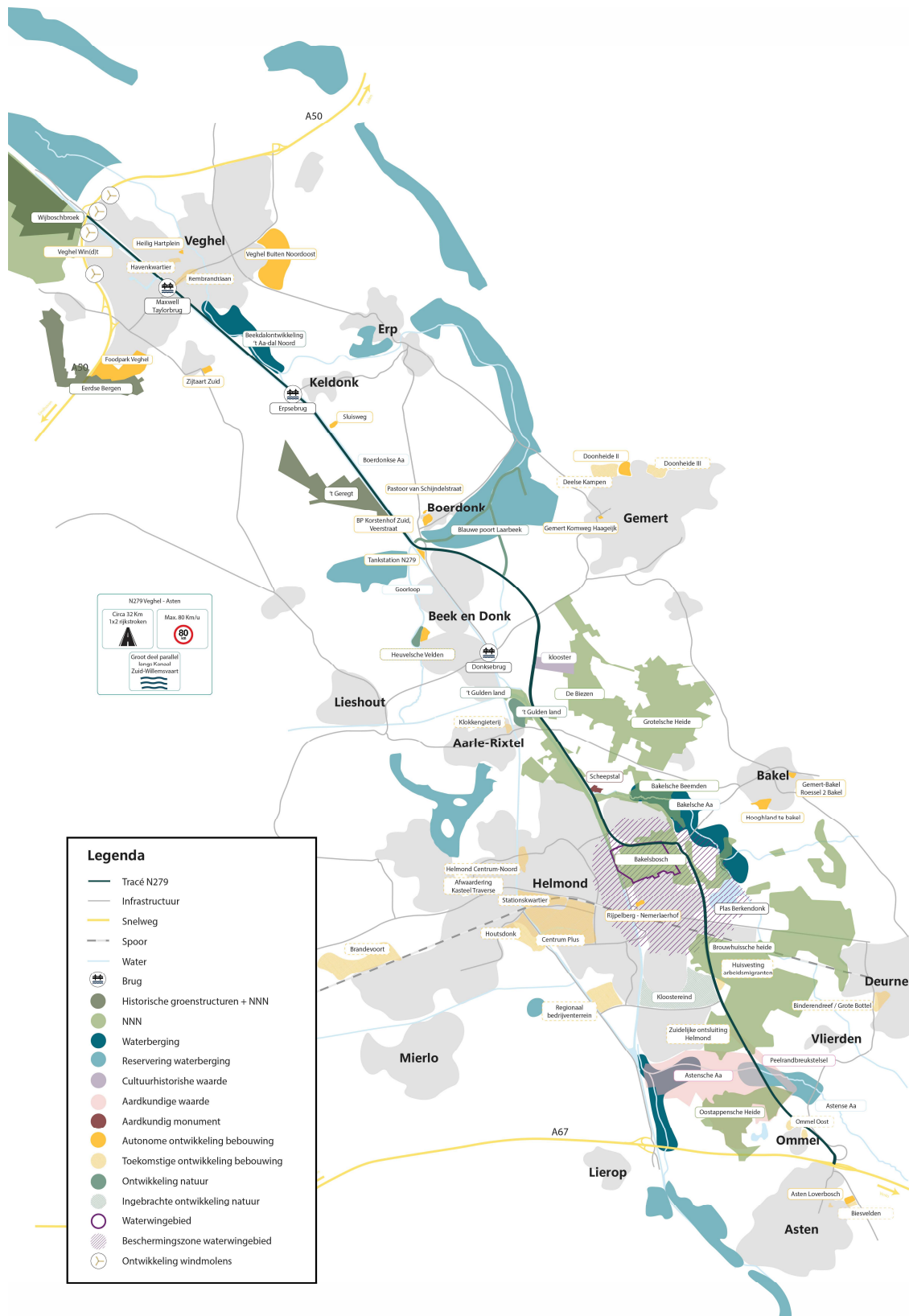
De N279 heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor zowel lokaal als regionaal verkeer. De weg faciliteert verkeer tussen de kernen langs de N279 en heeft een aanzienlijke rol in het regionaal (vracht)verkeer en woon-werkverkeer, bijvoorbeeld naar Eindhoven en Den Bosch.

De N279 kruist diverse beken zoals de Aa, Bakelse Aa, Boerdonkse Aa, Goorloop, en Astense Aa. Ook loopt de weg langs de Zuid-Willemsvaart, zie afbeelding 0.4. Regionale waterbergingsgebieden zijn aanwezig, waaronder delen van de Aa, Boerdonkse Aa, Bakelse Aa, en Astense Aa, die bij hoogwater ingezet moeten worden voor waterberging.

Een deel van de omgeving van de N279 ligt binnen het Natuurnetwerk Brabant (NNB), een samenhangend netwerk van natuurgebieden. Belangrijke gebieden langs de N279 zijn onder andere Wijboschbroek, 't Geregt, De Eerdse Bergen, De Biezen en Milschot, Grotelsche Heide, Bakelsbosch, De Ooststappense heide en verschillende beekdalen zoals de Aa en Bakelse Aa. De N279 vormt op diverse plekken een fysieke barrière tussen natuurgebieden. Daarnaast kunnen verstoring door, geluid of licht en stikstof de natuur nabij de N279 negatief beïnvloeden. Wijboschbroek, is een belangrijk natuurgebied vanwege zijn vochtige leembossen en historische ontginningsspatronen.

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn te vinden op diverse plaatsen langs de N279. Onder andere de historische houtwalbeplantingen langs de Zuid-Willemsvaart/N279 en het Missieklooster Heilig Bloed met kloostertuin nabij Aarle-Rixtel. Er zijn verschillende gradaties van archeologische vondsten bij Boerdonk - Beek en Donk, met een hoge dichtheid aan vondsten bij Helmondse Akkers. Nabij Scheepstal ten noorden van Helmond bevindt zich een archeologisch rijksmonument met bewoningssporen uit de late middeleeuwen of nieuwe tijd.

Afbeelding 0.4 Gebiedsinformatie en ontwikkelingen N279 Veghel - Asten



0.5 Welke alternatieven onderzoeken we?

Op basis van een trechteringsproces zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht op doelbereik, uitvoerbaarheid en impact op de leefomgeving. Op basis van deze eerste analyse is inzichtelijk gemaakt welke oplossingsrichtingen een positieve bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de projectdoelstellingen voor de N279. Deze oplossingen op verschillende locaties langs het tracé zijn samengevoegd tot 4 kansrijke alternatieven en 1 nader te onderzoeken alternatief. Afbeelding 0.5 toont schematisch hoe de alternatieven van elkaar verschillen in rijstrookindeling, kruispuntvorm en ligging.

Deze 5 alternatieven worden in de volgende fase nader onderzocht:

- kansrijk alternatief 1: het nulplusalternatief bevat een minimale pakket van maatregelen om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren met beperkte impact op leefbaarheid;
- kansrijk alternatief 2: legt meer nadruk op het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid door het aanbrengen van een middenberm over het gehele tracé en het uitbreiden van de capaciteit van de wegvakken met de hoogste spitsintensiteiten;
- kansrijk alternatief 3: zet maximaal in op het verbeteren van de bereikbaarheid door het toevoegen van rijstroken en parallelstructuren, wat meer ruimte vraagt en meer hinder en overlast kan veroorzaken;
- kansrijk alternatief 4: verkent omleidingsvarianten rondom Veghel om de leefbaarheid te verbeteren, gecombineerd met een afwaardering van het bestaande tracé.
- nader te onderzoeken alternatief 5: verkent een omleiding om de wijk Dierdonk, gecombineerd met een afwaardering van het bestaande tracé en minimale aanpassingen om de capaciteit op de kruisingen te vergroten en de verkeersveiligheid te verbeteren.

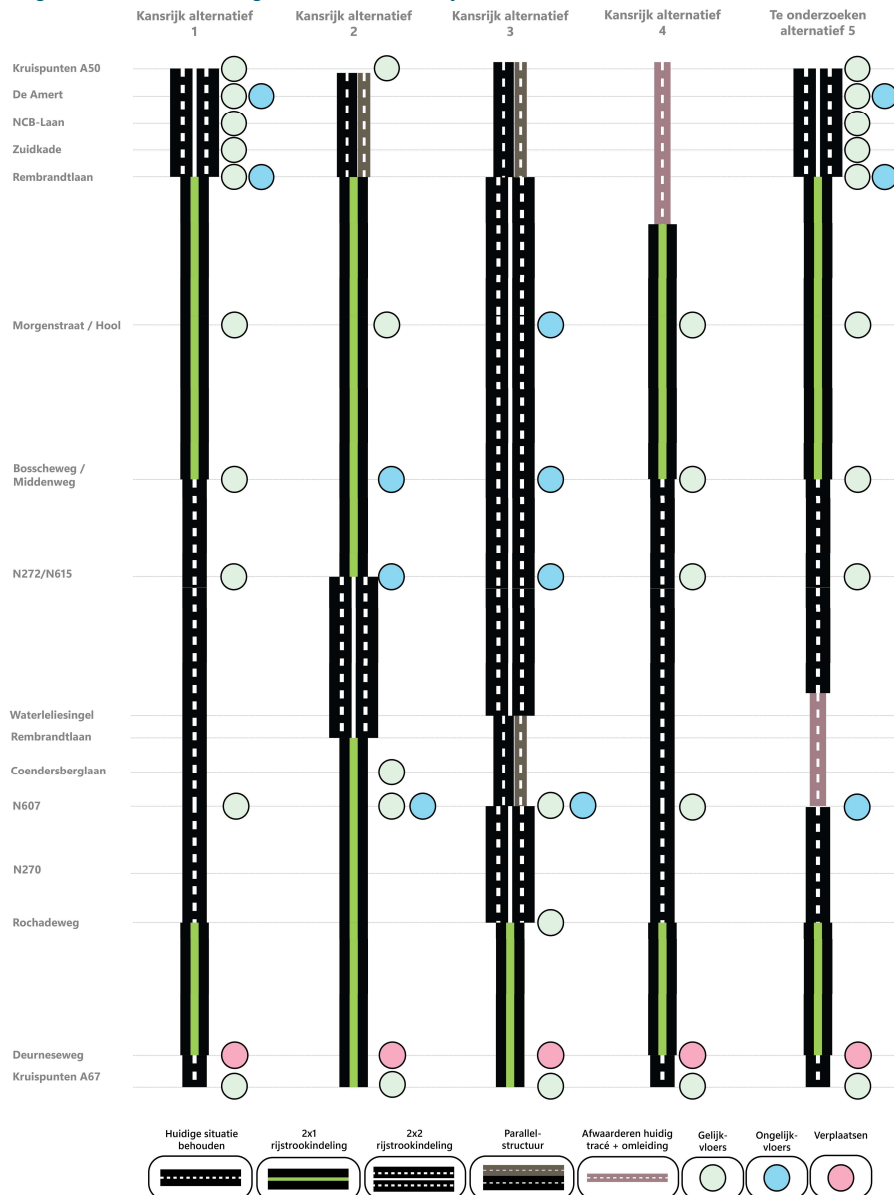
Onderbouwing waarom het nader te onderzoeken alternatief 5 is toegevoegd

Aanvullend op de 4 kansrijke alternatieven wordt een 5^{de} alternatief, met een omleiding om de wijk Dierdonk in Helmond, onderzocht. De omleiding bij Dierdonk is niet als kansrijk beschouwd vanwege de aanzienlijke impact op de leefomgeving rondom het nieuwe tracé, zoals milieugezondheidsrisico's en schade aan natuur, landbouw en cultuurhistorische waarden. Een aanpassing van de verkeerssituatie op het huidige tracé (Wolfsputterbaan) is een gelijkwaardig alternatief, omdat het gelijke voordelen biedt voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar zonder de negatieve effecten van een omleiding.

De gemeente Helmond heeft aangegeven dat zij het belangrijk acht om naast de alternatieven over de Wolfsputterbaan ook een alternatief met een korte omleiding om de wijk Dierdonk nader te onderzoeken, globaal overeenkomstig met het tracé uit het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van 2018. Zodat de effecten op de leefomgeving inzichtelijk worden. Wat helpt bij de besluitvorming en communicatie over de uiteindelijke keuzes.

De stuurgroep heeft geen unaniem advies gegeven over het meenemen van het extra alternatief. De meeste stuurgroepleden kunnen instemmen met de 4 kansrijke alternatieven zonder omleiding Dierdonk. Alleen de gemeente Helmond heeft aangegeven het belangrijk te vinden om de omleiding Dierdonk als te onderzoeken alternatief toe te voegen. Uiteindelijk hebben Gedeputeerde Staten besloten het 5^{de} alternatief met omleiding Dierdonk in de NRD op te nemen, om de effecten van zowel de reconstructie van het huidige tracé als een omleiding op deze locatie inzichtelijk te maken.

Afbeelding 0.5 Schematische weergave van de vier kansrijke alternatieven en het nader te onderzoeken alternatief 5



Kansrijk alternatief 1 vormt het Nulplusalternatief en legt de nadruk op beperken ruimtegebruik en vergroten van duurzaamheid en leefbaarheid door minimale aanpassingen. Kruispunten worden gelijkvloers aangepast, een middenberm wordt toegevoegd (2x1) op wegvakken met hoge verkeersveiligheidsrisico's als gevolg van lange rechtstanden. En in Veghel wordt het profiel uitgebreid naar 2x2 rijstroken voor voldoende capaciteit en het inpassen van de kruisingen. Dit is wat minimaal nodig is om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren, met minimale impact op de leefbaarheid. Bij dit alternatief kunnen in toekomstige spitsperiodes nog vertraging ontstaan.

Kansrijk alternatief 2 legt meer nadruk op het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid door het aanbrengen van een middenberm over het gehele tracé en het uitbreiden van de capaciteit van de wegvakken met de hoogste spitsintensiteiten. Hiervoor is ter hoogte van Veghel een parallelstructuur voorzien en zijn er tussen Beek en Donk en Rembrandtlaan (Helmond) 2x2 rijstroken. De capaciteit van een aantal kruisingen wordt verder vergroot door het realiseren van een ongelijkvloerse kruisingen. In dit alternatief is de totale reistijd over het tracé naar verwachting lager dan alternatief 1. Er wordt een lichte toename van de milieugezondheidsrisico's verwacht door enige verkeersaantrekkende werking. Ook vraagt dit alternatief ten opzichte van het nulplusalternatief op een aantal locaties een groter ruimtebeslag met impact op de leefomgevingseffecten.

Kansrijk alternatief 3 zet maximaal in op het vergroten van de capaciteit door het toevoegen van rijstroken (2x2-wegprofiel) en parallelstructuren bij Veghel en Helmond. Dit alternatief trekt meer doorgaand (vracht)verkeer aan, wat leidt tot een toename van de milieugezondheidsrisico's. Dit alternatief heeft een groter ruimtebeslag en mogelijke grotere leefomgevingseffecten. Gezien de mogelijke toekomstige ontwikkelingen vanuit de schaa sprong en Beethovendeal is het wenselijk deze variant met meer capaciteit op de wegvakken nader te onderzoeken.

Kansrijk alternatief 4 verkent verschillende varianten voor een omleiding rondom Veghel in combinatie met het afwaarderen van het bestaande tracé in Veghel. De inpassing van de oplossingen door Veghel is vanuit het beschikbare ruimtebeslag complex en kent hoge leefbaarheidseffecten. Daarom is het wenselijk om naast de oplossingen op het huidige tracé van de N279 ook te kijken naar een alternatief. Alternatief 4 wordt op de rest van het tracé gecombineerd met oplossingen uit alternatief 1. Dit betreft het gelijkvloers aanpassen van de kruisingen en een middenberm op wegvakken met lange rechtstanden vanuit verkeersveiligheid. Daarmee richt dit alternatief zich op het verbeteren van de leefbaarheid en blijft voldoende binnen de financiële kaders, vergelijkbaar met de andere alternatieven. Een omleiding verbetert de leefbaarheid langs het bestaande N279 in Veghel maximaal, maar heeft gelijktijdig nadelige effecten op de leefomgeving en leefbaarheid langs het nieuwe tracé. De inpassing van een route voor het nieuwe tracé kent nog een groot aantal uitdagingen die nader onderzocht moeten worden om de gewenste route en haalbaarheid van een omleiding vast te stellen.

Nader te onderzoeken alternatief 5 verkent de effecten van een omleiding rondom de wijk Dierdonk in combinatie met het afwaarderen van het bestaande tracé. De omleiding is globaal overeenkomstig met het tracé uit het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van 2018 en loopt met een korte boog ten noordoosten om de wijk Dierdonk heen. In tegenstelling tot het ontwerp uit het PIP wordt de omleiding ter hoogte van de rotonde N607-N297 volledig aangesloten op de N279, N607 en de Wolfsputterbaan. Alternatief 5 wordt op de rest van het tracé gecombineerd met oplossingen uit alternatief 1. Dit betreft het gelijkvloers aanpassen van de kruisingen, een middenberm op wegvakken met lange rechtstanden vanuit verkeersveiligheid, en een wegprofiel met 2x2 rijstroken ter hoogte van Veghel. Daarmee blijft dit alternatief voldoende binnen de financiële kaders, vergelijkbaar met de andere alternatieven.

0.6 Wat is de aanpak voor het onderzoek?

In de volgende fase van de verkenning (de MER-fase) worden de kansrijke alternatieven (zie hoofdstuk 4) nader onderzocht op doelbereik, uitvoerbaarheid, draagvlak, kosten en milieueffecten. Het voorkeuralternatief dat aan het eind van de verkenning wordt gekozen kan één van de kansrijke alternatieven zijn, maar bestaat waarschijnlijk uit een combinatie van onderdelen uit de kansrijke alternatieven.

Deze NRD bevat een voorstel voor reikwijdte en detailniveau van het onderzoek dat nog moet plaatsvinden in het MER. Daarbij worden op hoofdlijnen de volgende stappen doorlopen:

- *actualiseren van en uitwerken van de foto van de leefomgeving* zodat de kenmerken, kwaliteiten en ontwikkelingen in de leefomgeving goed in beeld worden gebracht. Dit maakt ook duidelijk hoe de leefomgeving zich tot 2040 ontwikkelt als het project N279 niet wordt uitgevoerd (referentiesituatie);
- *beschrijven en beoordelen van de effecten van de kansrijke alternatieven* ten opzichte van de situatie uit de foto van de leefomgeving. Daarbij worden zowel kwantitatieve als kwalitatieve effectbepalingmethoden gebruikt;
- *vergelijken van voor- en nadelen van alternatieven* op de bijdrage aan de projectdoelen, uitvoerbaarheid, leefomgevingseffecten en kosten.

Het beoordelingskader voor de N279 bestaat uit drie delen: doelbereik, randvoorwaarden en effecten.

Doelbereik: bijdrage van het kansrijk alternatief aan de projectdoelen:

- bereikbaarheid: het verbeteren van de verkeersafwikkeling, het niet stimuleren van doorgaand verkeer en het bevorderen van de mobiliteitstransitie;
- verkeersveiligheid: verminderen van knelpunten en risico's voor (vracht)auto's, fietsers en voetgangers;

- leefbaarheid: zoveel mogelijk verlagen van milieugezondheidsrisico's door luchtverontreiniging en geluid, barrièrewerking voor mens en natuur en verminderen van sluipverkeer als gevolg van de N279.

Randvoorwaarden aan de kansrijke alternatieven:

- uitvoerbaarheid: leidt de oplossing tot grote juridische of technische belemmeringen in vergunbaarheid, inpasbaarheid of maakbaarheid?
- kosten: Wat zijn de investeringskosten en kosten over de gehele levensduur?

Effecten van het kansrijk alternatief op de leefomgevingsaspecten:

- bodem en water;
- natuur;
- ruimtelijke kwaliteit: landschap, cultuurhistorie, archeologie;
- gezondheid, geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid en licht;
- sociale en ruimtelijke aspecten;
- recreatie en landbouw;
- duurzaamheid;
- compensatieopgave.

0.7 Wat zijn de vervolgstappen?

De NRD wordt zes weken ter inzage gelegd en ter advisering aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) en Brabant Advies voorgelegd. Ook worden wettelijke bestuursorganen en instanties geraadpleegd. Iedereen heeft een mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de NRD. Zie de publicatie van de NRD voor meer informatie over de mogelijkheden hiervoor. De zienswijzen en de adviezen op de NRD worden verwerkt in een Nota van Antwoord. Op basis van de Nota van Antwoord wordt het MER opgesteld (stap 4, afbeelding 0.1).

1

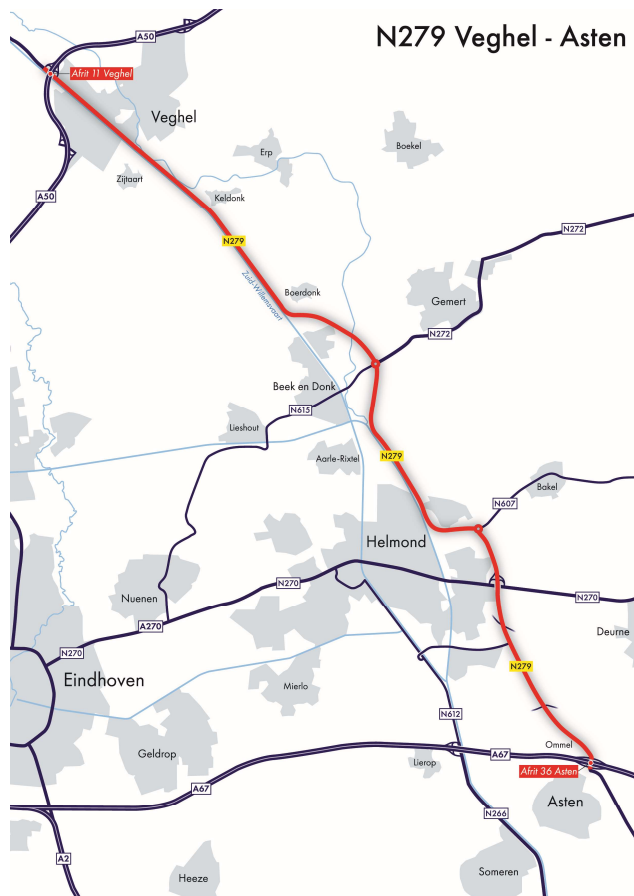
INLEIDING

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de verkenning N279 Veghel -Asten. De NRD beschrijft de opgave voor de N279 en vat de inzichten tot nu toe samen. Daarnaast beschrijft de NRD welke kansrijke alternatieven onderzocht worden in de volgende fase van de verkenning. Ook bevat de NRD de aanpak voor het onderzoek in het nog op te stellen milieueffectrapport (MER).

1.1 Aanleiding voor de verkenning N279 Veghel - Asten

De N279 verbindt woon- en werklocaties tussen Veghel en Asten en is een belangrijke verkeersader in het oosten van Brabant. De snelle groei van verkeer in deze regio vraagt om een robuuste oplossing voor deze weg. De provincie Noord-Brabant (initiatiefnemer) werkt samen met de gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat aan een plan om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de N279 tussen Veghel en Asten te verbeteren. In afbeelding 1.1 is de bestaande ligging van de N279 van Veghel naar Asten weergegeven.

Afbeelding 1.1 Ligging van de N279 tussen Veghel en Asten



De opgave N279 Veghel - Asten

De N279 speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio Oost-Brabant. Vanwege de toename van het autogebruik, de groei van de Brainportregio en verstedelijking neemt het verkeer toe op deze weg als belangrijke, robuuste rand voor de regio. Dit leidt dagelijks tot files en verkeersopstoppingen in de ochtend- en avondspits en leidt tot overlast voor de omgeving. Onder andere door sluipverkeer en/of geluidshinder. Ook levert het gevaarlijke situaties op door bijvoorbeeld kop- en staartbotsingen. Provincie Noord-Brabant en regionale partners (gemeenten Meierijstad, Laarbeek, Gemert-Bakel, Helmond, Deurne, Asten, waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat) werken al langere tijd samen met partijen in de omgeving aan de opgave van de N279. Met het project N279 willen provincie en partners komen tot een oplossing van de genoemde problemen.

Provincie Noord-Brabant heeft het voornemen een projectbesluit vast te stellen en daarbij een milieueffectrapportage (mer) te doorlopen. In het projectbesluit wordt de oplossing voor de opgave, verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en om de N279 tussen Veghel en Asten, vastgelegd.

Doelstellingen N279

Het project N279 Veghel- Asten streeft naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

- een goede **bereikbaarheid** van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, voor nu en in de toekomst;
- een aangepaste N279 die (zoveel mogelijk) voldoet aan de uitgangspunten van duurzaam veilig, waarmee de **verkeersveiligheid** verbeterd wordt;
- beperken van de hinder en overlast van de aangepaste N279 en het zoveel mogelijk verbeteren van de **leefbaarheid**.

De provincie wil snel tot oplossingen komen. Tegelijkertijd is ook zorgvuldigheid van groot belang. Daarnaast moet de oplossing haalbaar, duurzaam en toekomstbestendig zijn.

Programmatistische aanpak

De provincie en regionale partners werken via een programmatistische aanpak vanuit drie sporen aan opgave voor de N279, waarbij de inzet van de mobiliteitstransitie, verkeerscijfers en omgevingsparticipatie steeds centraal staat.

Spoor 1: Verkenning en planstudie voor de reconstructie N279

Voor de aanpassing van de provinciale weg N279 Veghel-Asten wordt toegewerkt naar een projectbesluit waarbij een proces met een milieueffectrapportage (mer) wordt doorlopen. Via deze mer-procedure krijgt het milieubelang, naast andere aspecten als uitvoerbaarheid, draagvlak en financiën een volwaardige rol in de besluitvorming. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en het milieueffectrapport (MER) dragen bij aan de (onderbouwing van) keuze van een voorkeursalternatief en uiteindelijk een Projectbesluit (beoogd 2028). In dit proces is ruimte voor participatie én formele inspraak.

Spoor 2: Middellange termijn maatregelen

Vooruitlopend op een onherroepelijk projectbesluit wordt, parallel aan de verkenning, gekeken waar mogelijk al eerder de verkeersveiligheid op de N279 kan worden verbeterd. Het gaat om maatregelen die de verkeersveiligheid direct verbeteren en waarvan de uitvoering mogelijk is zonder dat dit later nog te maken keuzes in de weg zit. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van gevaarlijke oversteken en uitritten waardoor er minder in- en uitvoegend verkeer is en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Deze worden in het MER beschouwd als autonome ontwikkelingen en maken geen onderdeel uit van het doorlopen proces wat in de NRD is beschreven.

Het gaat om de volgende vier oplossingen:

- aankopen eetcafé De Sluis en het verwijderen van de aansluiting Sluisweg op N279: het truckerscafé de Sluis is door de provincie Noord-Brabant aangekocht, en inmiddels gesloopt, en de parkeerplaats is gesloten. Daarnaast is besloten de toegang van de Sluisweg op de N279 af te sluiten. Het doel van deze oplossingen is het verminderen van het aantal op- en afritten direct op de provinciale weg, zodat het in- en uitvoegend verkeer op de N279 afneemt en de verkeersveiligheid verbetert;
- opheffen inrit ter plaatse van Rijksweg bij Veghel: vooruitlopend op de reconstructie van de N279 wordt de inrit van het van bouwbedrijf en transportbedrijf ter plaatse van de Rijksweg bij Veghel opgeheven. Het doel van deze oplossing is om het aantal in- en uitritten op de provinciale weg te verminderen. Dit zal leiden tot een afname van het in- en uitvoegend verkeer op de N279 en een verbetering van de verkeersveiligheid. Vanuit deze doelstelling is ook de Sluisweg afgesloten. Het kan zijn dat in de toekomst ook andere locaties in-en/of uitritten worden opgeheven;
- opheffen koude oversteek Vlierdense Bosdijk / Rijntjesdijk: bij deze kruising met de N279, waarbij het verkeer de N279 mag oversteken, maar niet mag op- en afrijden, wordt gekeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- opheffen koude oversteek Ooststappensedijk: idem als bij het vorige punt wordt bij deze kruising gekeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid voor het overstekende verkeer te verbeteren.

Spoor 3: Anders reizen maatregelen

De provincie Noord-Brabant zet in op een mobiliteitstransitie conform het Beleidskader Mobiliteit (Provincie Noord-Brabant, 2020). Om de N279 toekomstbestendig te maken wordt daarom niet alleen gekeken naar een mogelijke reconstructie van de weg, maar ook naar andere vormen van mobiliteit (brede mobiliteitsmaatregelen). Dit spoor is gericht op het aanbieden, aantrekkelijk maken en stimuleren van duurzame alternatieven voor de automobilist. Denk bijvoorbeeld aan snelfietsroutes, (hoogwaardig) openbaar vervoer, locaties voor mobiliteitshubs en via werkgevers stimuleren van ander en/of duurzamer reisgedrag. Maatregelen die bijdragen aan de bereikbaarheid op of aan de N279, waarvan de effecten meetbaar zijn, worden opgenomen in het projectbesluit of mogelijk vooruitlopend op de reconstructie van de N279 al uitgevoerd.

1.2 Proces en besluitvorming

Het project N279 wordt uitgevoerd via een projectprocedure ondersteund door een mer. Hierin wordt in een aantal stappen toegewerkt naar een projectbesluit van Gedeputeerde Staten. Dit besluit bevat het plan waarmee de provincie aanpassingen aan de N279 wil realiseren onderbouwd met een MER waarin staat hoe het milieubelang is betrokken in de keuzes. De verkenning van de N279 maakt gebruik van onderdelen van de MIRT-methodiek die vaak bij projecten van de Rijksoverheid wordt toegepast, maar doorloopt geen formeel MIRT-proces omdat het een provinciaal project is. Afbeelding 1.2 toont de belangrijkste stappen in de projectprocedure.

Afbeelding 1.2 Projectprocedure N279 Veghel - Asten

Projectprocedure N279 Veghel - Asten

De procedure t/m vastgesteld projectbesluit



Het project N279 kent een lange voorgeschiedenis (zie paragraaf 2.1). In mei 2024 is het project formeel gestart met een publicatie van een kennisgeving voornemen en participatie (stap 1) als eerste onderdeel de verkenningfase. De procedure valt nu onder het regime van de Omgevingswet.

De verkenningfase bestaat uit een nadere analyse van het probleem voor de N279 en het breed onderzoeken van oplossingen. Uit deze oplossingen zijn in de NRD een aantal kansrijke alternatieven geselecteerd voor nader onderzoek in een milieueffectrapport (stap 4). Uit de beoordeling van de kansrijke alternatieven en met input van het participatieproces wordt door de Gedeputeerde Staten (GS) later in het MER een zogeheten voorkeursalternatief (stap 5) gekozen.

In de planfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt, afgestemd en onderzocht, tot een detailniveau waarmee ook vergunningen kunnen worden aangevraagd via een ontwerp-projectbesluit (stap 6). Na het doorlopen van de procedure en het verwerken van zienswijzen en adviezen wordt het projectbesluit vastgesteld (stap 7). Er is dan mogelijkheid om beroep tegen het besluit in te stellen.

De realisatiefase start zodra het projectbesluit N279 Veghel - Asten in werking treedt of als eventuele beroepen behandeld zijn door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.3 mer-plicht

In de Omgevingswet is vastgelegd dat het voor bepaalde projecten in de fysieke leefomgeving verplicht is om een mer-procedure te doorlopen. Voor het project N279 Veghel - Asten zijn er verschillende redenen om een MER op te stellen bij het projectbesluit. Hierbij is het relevant dat het projectbesluit geen formele voorkeursbeslissing kent, maar een informele voorkeursbeslissing. Een formele voorkeursbeslissing zou gelden als een kaderstellend plan en tot een plan-mer-plicht kunnen leiden. Met een informele voorkeursbeslissing geldt in beginsel alleen een mogelijke project-mer-plicht.

Transparant en navolgbaar planproces

In de eerste plaats wil provincie Noord-Brabant met het MER bijdragen aan een transparant en navolgbaar planproces voor de N279 waarin de milieueffecten volwaardig in beeld gebracht en meegewogen worden in de besluitvorming.

Mogelijk direct of indirect verplicht

In de tweede plaats kan het ook wettelijk verplicht zijn om voor het project N279 een MER op te stellen. Of hiervan sprake is, is op dit moment nog onduidelijk omdat het voorkeursalternatief nog niet bekend is. Mogelijk valt het project N279 onder de definitie van project J1 in kolom 2 van bijlage V van het Omgevingsbesluit: een uitbreiding van een provinciale weg met 2 of meer rijstroken naar 4 rijstroken met een ononderbroken tracélengte van 10 kilometer. In dat geval geldt voor het project een directe plicht tot het opstellen van een MER op basis van artikel 11.6 (lid 1) van het Omgevingsbesluit in samenhang met artikel 16.43 van de Omgevingswet.

Ook indirect kan een wettelijk plicht tot het opstellen van een MER ontstaan als aanzienlijke milieueffecten van de N279 niet uitgesloten kunnen worden. Voor de N279 lijkt hiervan hoogstwaarschijnlijk sprake van te zijn gelet op de lengte van het tracé en de potentiële effecten van het project op de omgeving in algemene zin en in het bijzonder vanwege de effecten op Natura 2000.

Ook wanneer de N279 niet met 2 rijstroken over een ononderbroken tracélengte van 10 km wordt uitgebreid, moet op grond van artikel 11.6 (lid 2) van het Omgevingsbesluit in samenhang met artikel 16.43 van de Omgevingswet beoordeeld worden of de wijzigingen leiden tot aanzienlijke milieueffecten. Omdat de aanpassingen aan de N279 over een lang tracé plaatsvinden in een omgeving met op sommige locatie al hoge milieubelasting en veel kwaliteiten (natuur, watersysteem, landschap en erfgoed) zal deze beoordeling hoogstwaarschijnlijk alsnog leiden tot de conclusie dat er mogelijk aanzienlijke milieueffecten aan de orde zijn. In dat geval is alsnog een volwaardig MER verplicht.

Ook kunnen de aanpassingen aan de N279 leiden tot verschuivingen in de verkeersafwikkeling in de regio. Hierdoor kunnen (naderend) stikstofoverbelaste habitattypen in Natura 2000-gebieden extra depositie van stikstof ondervinden wat significante gevolgen kan hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden. Op grond van artikel 16.53c Omgevingswet moet een passende beoordeling van deze gevolgen plaatsvinden als deze niet in een zogeheten voortoets uitgesloten kunnen worden. Op dit moment is het nog onzeker of significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden. Ook dit geeft aanleiding om aanzienlijke milieueffecten als gevolg van het project N279 te vermoeden.

Conclusie

Vanwege de verschillende mogelijke redenen tot een (indirecte) mer-plicht en de wens van de provincie om een transparant en navolgbaar planproces te bieden, kiest de provincie direct voor een (vrijwillig) MER voor het projectbesluit N279 Veghel-Asten.

1.4 Participatieproces

De provincie en haar bestuurlijke partners streven naar een gezamenlijk samengesteld pakket aan oplossingen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van alle betrokken partijen in het gebied. Deze verkenning wordt daarom in nauwe samenwerking met de omgeving uitgevoerd.

Actieve betrokkenheid van bewoners, dorps- en wijkraden, (agrarische) ondernemers, natuurorganisaties, weggebruikers en gemeenten is cruciaal om samen tot de best mogelijke resultaten te komen.

Het doel van participatie is om de omgeving (zoals bewoners, weggebruikers, bedrijven en organisaties) te betrekken bij de verkenning. Het participatieproces moet ruimte bieden voor initiatieven die bijdragen aan de projectdoelen. De betrokkenheid van de omgeving verhoogt de kwaliteit van het besluitvormingsproces.

In de verkenningfase van het project N279 Veghel - Asten zijn diverse stappen gezet om de omgeving actief te betrekken. De omgeving heeft op verschillende momenten en manieren de gelegenheid gehad om informatie te ontvangen, mee te denken, mee te praten en kennis en informatie aan te dragen. Deze uitwisseling van informatie vond onder ander plaats tijdens de belangentafels, informatiebijeenkomsten, persoonlijke gesprekken en de projectwebsite N279 inclusief het online meedenkplatform. De inbreng van de omgeving speelt een belangrijke rol bij het ontwikkelen van oplossingen die rekening houden met de diverse belangen in het gebied.

Daarnaast werkt het projectteam samen met de overheden in het gebied: gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat. De ambtelijke regiegroep en bestuurlijke stuurgroep zijn betrokken geweest bij de doorlopen stappen om te komen tot de NRD en de kansrijke alternatieven. Elk stuurgroeplid heeft de gedeputeerde een advies gegeven over de concept NRD en de alternatieven die hierin zijn voorgelegd als kansrijke alternatieven. De gemeente Helmond heeft in dit advies verzocht om een alternatief met omleiding Dierdonk op te nemen als aanvullend alternatief om te onderzoeken in de MER. Gedeputeerde Staten hebben besloten het advies van de gemeente Helmond op te volgen en de omleiding Dierdonk als te onderzoeken alternatief toe te voegen aan de NRD.

1.5 Leeswijzer

De NRD beschrijft de opgave voor de N279 en vat de inzichten tot nu toe samen. Daarnaast beschrijft de NRD welke kansrijke alternatieven onderzocht worden in de volgende fase van de verkenning wordt. Ook bevat de NRD de aanpak voor het onderzoek in het nog op te stellen milieueffectrapport (MER). Onderstaande tabel toont wat de inhoud is van de NRD per hoofdstuk.

Tabel 1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk	Beschrijving
0 samenvatting	een beknopte samenvatting van het gehele document, waarin de belangrijkste punten, bevindingen en aanbevelingen worden uitgelicht
1 inleiding	toelichting op de aanleiding, het proces en de besluitvorming rondom het project N279 Veghel-Asten, evenals de betrokkenheid van belanghebbenden en een leeswijzer voor het document
2 het project N279 Veghel - Asten	een beschrijving van de voorgeschiedenis, de projectdoelen en de probleemanalyses op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid
3 beschrijving van de N279 en omgeving	een beschrijving van de N279 in relatie tot de verschillende milieuaspecten en een overzicht van de toekomstige ontwikkelingen die van belang zijn
4 ontwikkeling alternatieven	een overzicht van het proces waarmee verschillende alternatieven zijn ontwikkeld, inclusief de beschrijving en verwachte effecten van elk alternatief en de relevante ontwikkelingen en raakvlakken
5 onderzoeksproces	beschrijving van het onderzoeksproces op hoofdlijnen, de uitgangspunten, het beoordelingskader en de beoordelingswijze die zijn gehanteerd
6 vervolgstappen	informatie over de volgende stappen in het project, de milieueffectrapportage (mer), de rolverdeling tussen de provincie en andere partners, en de mogelijkheden voor belanghebbenden en het publiek om te reageren
7 referenties	een lijst van bronnen en literatuur die in het document zijn gebruikt

2

HET PROJECT N279 VEGHEL-ASTEN

2.1 Voorgeschiedenis

Het project N279 Veghel - Asten heeft een voorgeschiedenis die begint in 2000. Zowel het Rijk als de regio hebben sindsdien verschillende onderzoeken uitgevoerd om de bereikbaarheid en leefbaarheid aan de oostzijde van de Stadsregio Eindhoven en in de regio Oost-Brabant te verbeteren.

Tussen 2000 en 2015 zijn er meerdere studies en plannen opgesteld om de regio beter bereikbaar te maken. Deze onderzoeken resulteerden in verschillende alternatieven en plannen, zoals de 'Kleine Ruit' en later de 'Grote Ruit'. Ook was er sprake van diverse bestuurlijke en politieke besluiten die de koers van het project meerdere keren hebben veranderd. In 2014 heeft de Tweede Kamer besloten om het project 'De Ruit van Eindhoven' te beëindigen. Dit was de aanleiding om een nieuw proces op te starten, destijds gericht op komen tot een Provinciaal Inpassingplan (PIP) voor de N279.

In het PIP en bijbehorend MER is onderzoek uitgevoerd naar oplossingen voor de opgaven op het gebied van doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid op het traject N279 Veghel - Asten en de omliggende dorpen en kernen. In december 2018 is het PIP vastgesteld door de Provinciale Staten (Provincie Noord-Brabant, 2018). Het MER kreeg een positief toetsingsadvies van de Commissie mer. De Commissie signaleert daarbij dat nut en noodzaak van een omleiding Dierdonk in het licht van de grote milieu-impact onduidelijk is.

Tegen het PIP is door meerdere partijen beroep ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De behandeling van deze beroepen liet uiteindelijk drie jaar op zich wachten. Naar het oordeel van de afdeling is het PIP in strijd met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en rechtszekerheid. Daarnaast oordeelt de Raad van State dat gebruikt is gemaakt van een verkeersmodel dat onvoldoende betrouwbare verkeersprognoses oplevert. De provincie had deze verkeersprognoses niet mogen gebruiken voor de tracékeuze, de noodzaak van de omleiding Dierdonk, het benodigd aantal rijstroken, de inrichting van de weg en de beoordeling van de aanvaardbaarheid van milieueffecten. Op grond hiervan heeft de Raad van State het PIP in 2021 vernietigd. Daarbij is aangegeven dat de provincie opnieuw moet onderzoeken wat de verwachte verkeersintensiteiten zijn en op basis daarvan een nieuwe afweging moet maken over de tracékeuze. In het bijzonder over de noodzaak van de omleiding Dierdonk, het benodigd aantal rijstroken, de inrichting van de weg en de voorwaarden voor aantasting van het Natuur Netwerk Brabant (Raad van State, 2021).

Nadat het PIP vernietigd was, heeft de provincie Noord-Brabant in 2022 opdracht gegeven voor een quickscan naar het toekomstige verkeer op de N279. Deze quickscan (Goudappel, 2022) had als doel te beoordelen of het PIP met actuele verkeerscijfers gerepareerd kon worden. De conclusie was echter dat het gehele planproces opnieuw moest worden opgestart, conform de Omgevingswet. Vervolgens is door de provincie, op verzoek van de regionale partners, gestart met een brede belangen benadering, dit is uitgewerkt in een advies aan de bestuurlijke partners (stuurgroep) van december 2022 (BMC Advies, 2022).

In mei 2024 is met de publicatie van een 'Kennisgeving Voornemen en Participatie' gestart met een nieuwe studie en besluitvormingsproces voor de N279, beginnend met de verkenningsfase. De procedure valt nu onder het regime van de Omgevingswet.

2.2 Doelstelling voor de N279

Het project N279 Veghel- Asten streeft naar een optimum in de acceptatie en draagvlak tussen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarbij staan de volgende doelstellingen centraal:

- een goede **bereikbaarheid** van dit deel van de regio Oost-Brabant, als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, voor nu en in de toekomst;
- een aangepaste N279 die (zoveel mogelijk) voldoet aan de uitgangspunten van duurzaam veilig, waarmee de **verkeersveiligheid** verbeterd wordt;
- beperken van de hinder en overlast van de aangepaste N279 en het zoveel mogelijk verbeteren van de **leefbaarheid**.

Afbeelding 2.1 Projectdoelstellingen project N279 Veghel-Asten



Hieronder volgt een nadere toelichting op deze doelstellingen.

Bereikbaarheid

Versterken van de functie van de N279 als een robuuste rand (zie kader hieronder) voor het regionale verkeer als onderdeel van het mobiliteitssysteem van de regio Oost-Brabant. Een robuuste rand is een bovenregionaal verbindende weg die verkeer met herkomst of bestemming in de regio efficiënt laat reizen via het onderliggend wegennetwerk naar wegen van de 'hoogste orde', daarbij sluiptverkeer via lokale wegen ontmoedigt, zonder extra doorgaand landelijk verkeer aan te trekken.

Uitwerking van het doel:

- verbeteren van de verkeersafwikkeling voor regionaal en lokaal verkeer, zodat het verkeer soepel afwikkelt, vanaf het onderliggend wegennetwerk, via de bundelroutes en inprickers (zie afbeelding 2.5) naar de N279;
- niet stimuleren van het doorgaande personen- en vrachtverkeer;
- bevorderen van de mobiliteitstransitie.

Robuuste Rand

Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 als 'Robuuste Rand' tussen de autosnelwegen de A50 en de A67 (provincie Noord-Brabant, 2020). Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in Oost-Brabant uit kernen langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en/of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N279. Het gaat daarbij om het verminderen of wegnemen van al bestaande knelpunten (black spots), het verminderen of wegnemen van bestaande risico's in het wegontwerp en het voorkomen van nieuwe risico's in het wegontwerp door middel van het toepassen van richtlijnen als Duurzaam Veilig. Ook draagt het soepel afwikkelen van zoveel mogelijk regionaal verkeer via de robuuste rand N279 (in plaats van het onderliggende netwerk) bij aan het verbeteren van verkeersveiligheid.

Uitwerking van het doel:

- het verminderen van knelpunten en risico's voor gemotoriseerd vracht- en personenverkeer;
- het verminderen van knelpunten en risico's voor fietsers en voetgangers.

Leefbaarheid

Het verbeteren van de leefbaarheid langs de N279 door het zoveel als mogelijk verlagen van milieugezondheidsrisico's, verminderen van barrièrewerking voor mens en natuur en het verminderen van sluipverkeer.

Uitwerking van het doel:

Het zoveel mogelijk:

- verlagen van milieugezondheidsrisico's door luchtverontreiniging en geluid als gevolg van de N279;
- verminderen van de barrièrewerking van de N279 voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer;
- verminderen van de ecologische barrièrewerking van de N279;
- verminderen van sluipverkeer.

Relatie met brede welvaart

Naast deze projectdoelen heeft het project N279 de ambitie om in te spelen op brede welvaart. Naast materiële welvaart gaat het bij brede welvaart ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid. Het gaat zowel om de kwaliteit van leven in het 'hier en nu', als om de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen op andere plekken en voor toekomstige generaties. In het beoordelingskader voor het MER wordt aandacht besteed aan thema's als:

- **duurzaamheid:** door energiebesparing, gebruik maken van duurzame bronnen en efficiënt gebruik maken van fossiele brandstoffen de CO2-uitstoot verminderen.
- **biodiversiteit** wordt volwaardig betrokken in de onderzoeken en is ook mede onderdeel van het projectdoel leefbaarheid, waar naar een vermindering van de ecologische barrièrewerking van de weg wordt gekeken;
- **investeringskosten: doelmatige investeringen** met specifiek oog voor de kosten en waarde over de gehele levensduur worden ook betrokken in de onderzoeken. De waarde van investeringen komt tot uitdrukking in de benadering van brede welvaart waarbij zoals niet alleen kosten en waarde hier en nu, maar ook kosten en waarde elders of later in de tijd worden betrokken. Dit krijgt vorm door naast investeringskosten ook naar levenscycluskosten te kijken en in het MER aandacht te hebben voor milieueffecten over de gehele levensduur onder het aspect 'duurzaamheid'.

2.3 Kaders voor de opgave

Het beleid van de Rijksoverheid, provincie Noord-Brabant, het waterschap Aa en Maas en de verschillende gemeenten in de regio bevat richtinggevend beleid over de opgave voor de N279. Deze zijn na een beleidsanalyse samengevat aan de hand van de drie projectdoelen en in relatie met de brede welvaart.

Het beleid van de overheden is gericht op een goed functionerende N279 die bijdraagt aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de regio. De weg wordt gezien als een cruciale infrastructurele schakel die niet alleen de mobiliteit en economische activiteiten moet ondersteunen, maar ook moet bijdragen aan de duurzame en gezonde ontwikkeling van de leefomgeving.

Door een integrale (allesomvattende) en gebiedsgerichte aanpak (specifiek voor het gebied) te hanteren, kunnen de huidige en toekomstige behoeften van de regio optimaal worden bediend, waarbij de N279 een centrale rol speelt in de ruimtelijke en economische strategieën van de betrokken overheden en partners.

Bereikbaarheid

De beleidsstukken op nationaal, provinciaal en lokaal niveau benadrukken het belang van de N279 voor de bereikbaarheid van de regio. De Nationaal Omgevingsvisie (NOVI) (2020) zet in op een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem en onderstreept de noodzaak van optimale (internationale) bereikbaarheid, vooral in en rondom Eindhoven. Door de stikstofproblematiek blijven vorderingen op het verbeteren van het rijkswegennet momenteel achterwege. De bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant (2016) zet in op het creëren van een goed functionerende driehoek rondom Eindhoven bestaande uit A2, A67, N279 en A50. De visie van de regionale mobiliteitsvisie MRE (2024) bouwt hier verder op voort en gaat in op de verschillende modaliteiten om de Brainportregio bereikbaar te houden, door te investeren in een toekomstvast, duurzaam mobiliteitssysteem dat efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit stimuleert. In combinatie met de landelijke mobiliteitsvisie en het coalitieakkoord (2024) van de Rijksoverheid wordt gepleit voor een gebiedsgerichte aanpak om de bereikbaarheid van landelijke gebieden te verbeteren. Door een goed aanbod van openbaar vervoer aan te bieden, specifiek door het versterken van busvervoer tussen kernen. Rijksoverheid pleit voor een goede mix tussen de verschillende modaliteiten, zoals lopen, fiets, OV, deelmobiliteit en auto.

De rapportage bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant (2024) betreft een verkenning in de mobiliteitsmogelijkheden en behoeften van de inwoners in (kleine) kernen in regio Noordoost-Brabant. Aangegeven wordt dat men met name behoefte heeft aan een sluitende doorfietsnetwerk en het verbeteren van het openbaar vervoer netwerk. Ook toegankelijkheid van informatie en voorzieningen is belangrijk.

De omgevingsvisies van de provincie Noord-Brabant (2018) en diverse gemeenten zoals Helmond en Gemert-Bakel leggen nadruk op het aanpakken van infrastructurele knelpunten en het verbeteren van de N279 als robuuste rand, in combinatie met een gebiedsgerichte aanpak. Meierijstad legt, naast aanpak van infrastructurele knelpunten en multimodale bereikbaarheid ook nadruk op het verbeteren van verkeersveiligheid en leefbaarheidsknelpunten. De N279 wordt gezien als een belangrijke noord-zuidverbinding die belangrijk is voor de economische en sociale cohesie van de regio. Gemeente Laarbeek geeft aan in de omgevingsvisie (2024) aan dat er wordt gestuurd op gemotoriseerd verkeer om de kernen te vermijden en de N279, N272 en N615 te gebruiken.

De N279 wordt ook gezien als een vitale schakel voor economische groei en regionale ontwikkeling. De visie op een toekomstbestendige economie voor Brabant (2020) en de economische agenda 'De Peel maakt het' (2022-2027) benadrukken het belang van een goed bereikbare infrastructuur voor economische activiteiten. In regio's zoals Helmond en Veghel, waar de N279 een cruciale regionale verbindingssader vormt, is de weg essentieel voor de economische verbindingen tussen stedelijke gebieden en de aanwezige bedrijventerreinen.

Deze beleidsstukken benadrukken bovendien de noodzaak van een geïntegreerde aanpak waarbij economische, sociale en ecologische belangen in balans worden gebracht. Dit geldt vooral voor gebieden zoals de Brainportregio, waar de infrastructuur moet bijdragen aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat om de internationale concurrentiepositie van de regio te versterken. De N279 speelt hierbij een centrale rol in het verbinden van diverse economische hubs en het bevorderen van duurzame en efficiënte mobiliteit, waardoor de regio zich verder kan ontwikkelen als een economisch krachtig gebied.

Met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privéauto) wordt prioriteit gegeven aan duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en ov), terwijl minder duurzame vormen zoals de auto minder prioriteit krijgen. Dit principe zorgt voor bereikbare en leefbare gebieden. Om een samenhangend mobiliteitssysteem te integreren in Brabant is het van belang om reizigers bewust te maken van andere mogelijkheden van vervoer en deze ook aan te bieden. Het beleidskader Mobiliteit (2020) van de provincie Noord-Brabant, het bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant (2016), bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant (2024), het multimodaal mobiliteitspakket stedelijke regio's Den Bosch (2024) en de regionale mobiliteitsvisie MRE (2024) geven aan om te investeren in het fietsnetwerk, OV-

voorzieningen, voldoende aanbod te genereren van (gedeelde) mobiliteit, het realiseren van mobiliteitshubs. De gemeente Meierijstad heeft een duurzame mobiliteitsvisie (2021) waarbij prioriteit wordt gegeven aan duurzame vormen van reizen, het stimuleren van fietsen en het inzetten op Smart Mobility. Gemeente Helmond heeft in de mobiliteitsvisie (2024) duidelijk het STOMP-principe gehanteerd om de leefkwaliteit in de stad te verbeteren. Door onder andere in te zetten op meer kwaliteit en ruimte voor de voetganger. Voor de fiets wordt ingezet om de kwaliteit te verbeteren van het bestaande fietsnetwerk en dit comfortabeler te maken en veiliger en ontbrekende schakels te ontsluiten. Daarnaast wil Helmond een goed OV-netwerk vormen en investeren in deelmobiliteit door wijkhubs aan te leggen. Voor de auto geldt juist om in de openbare ruimte de auto niet meer op één te zetten. Gemeente Gemert-Bakel zet evenals gemeente Asten in op maatregelen om reizigers te stimuleren de fiets te kiezen en betere OV-verbindingen te realiseren.

Verkeerveiligheid

Verkeersveiligheid is een terugkerend thema in diverse beleidsstukken. Het beleidskader Mobiliteit (2020) van de provincie Noord-Brabant benadrukt dat verkeersveiligheid een voorwaarde is voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Om dit te bereiken, wordt er geïnvesteerd in de aanleg en reconstructie van (provinciale) infrastructuur volgens het kwaliteitsniveau uit de nota Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur (2023-2027) en richtlijnen van het CROW welke gebaseerd zijn op het principe 'Duurzaam Veilig'. De omgevingsvisie Kwaliteit van Brabant (2018) geeft aan dat verkeersveiligheid een aandachtspunt blijft omdat het aantal verkeersongevallen stijgen. Het Brabants verkeersveiligheidsplan (2024) heeft de ambitie om 0 verkeersslachtoffers te hebben. Het richt zich op 3 pijlers, gedrag, infrastructuur en handhaving. Waarbij hoofdzakelijk wordt gesteld dat de wegbeheerders zorgen voor een vergevingsgezinde infrastructuur en er wordt in gezet op de Brabantse fietsinfrastructuur conform de richtlijnen van CROW.

Gemeente Gemert-Bakel en gemeente Deurne willen tussen de kernen veilige verbindingen voor zowel de auto, fiets als openbaar vervoer, met de focus op langzaam verkeerverbindingen. Gemeenten Meierijstad, Helmond, Deurne en Asten geven ook in de omgevingsvisies aan dat de verkeersveiligheid op de N279 moet worden verbeterd. Daarnaast wordt aangegeven dat de fietsinfrastructuur verkeersveiliger moet worden gemaakt.

Leefbaarheid

Een integrale en gebiedsgerichte benadering is een overkoepelend principe in veel beleidsstukken en omgevingsvisies. De omgevingsvisie van Noord-Brabant (2018) en het ruimtelijk voorstel 'richting geven aan de kwaliteit van Brabant' (2023) hebben als doel gesteld dat Brabant in 2050 een (breed) welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend is en daarbij een goede leefomgevingskwaliteit biedt voor alle Brabanders. De fysieke leefomgeving met omgevingskwaliteit heeft effect op de positieve gezondheid.

De doelstelling leefbaarheid (hoofdstuk 2.2) richt zich specifiek op het verbeteren van de gezondheid, het verminderen van barrièrewerking voor mens en natuur en het verminderen van sluipverkeer. Leefbaarheid is echter breder en gericht op bijvoorbeeld duurzaamheid, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit of natuur. Dit zijn allemaal thema's waarop normen of beleidsdoelen bestaan die ook bij de uitwerking van het project N279 volwaardig betrokken in onder andere de milieueffectrapportage.

Gezondheid

De leefbaarheid van omwonenden langs de N279 is van groot belang. Het beleidskader gezondheid 2021-2030 van de provincie Noord-Brabant richt zich op het verminderen van overlast en het bevorderen van een gezonde leefomgeving en leefstijlfactoren, met als doel drie gezonde levensjaren te winnen voor Brabanders. Daarnaast hebben provincie Noord-Brabant en de gemeenten Meierijstad en Helmond ook het Schone Lucht Akkoord ondertekend, dat streeft naar verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Tenslotte heeft de provincie als wegbeheerder van de N279 ook een rol in het beheersen van het wegverkeerslawaai via het actieplan omgevingslawaai (Provincie Noord-Brabant, 2024).

Barrièrewerking

De N279 vormt op delen van het tracé een barrière voor natuur en mens. De N279 doorsnijdt verschillende natuurnetwerken, waardoor het ook als een barrière voor de natuur functioneert. De provincie Noord-Brabant heeft als ambitie naar het creëren van een robuust landschaps- en natuurnetwerk, het Natuurnetwerk Brabant (NNB) (Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2025, provincie Noord-Brabant, 2024).

Doel van onder meer het Natuurbeheerplan is om ontbrekende gebieden en verbindingen toe te voegen en bestaande gebieden te behouden en versterken. Vanuit de omgeving van Dierdonk geven bewoners aan dat de N279, in combinatie met de Zuid-Willemsvaart, een barrière vormt tussen hun woongebied en het centrum van Helmond.

Sluipverkeer

Ten aanzien van sluipverkeer is de functie van de N279 als Robuuste Rand uit het Beleidskader mobiliteit van groot belang. Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 tussen de A50 en de A67 als 'Robuuste Rand', zie afbeelding 2.6. Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in Oost-Brabant uit kernen langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

Natuurlijke systemen

De omgevingsvisies van zowel de provincie als de gemeenten zetten in op integrale gebiedsontwikkeling en benadrukken de noodzaak van een duurzame en leefbare omgeving rondom de N279. Dit wordt ondersteund door de omgevingsvisies van gemeenten zoals Laarbeek (2021) en Helmond (2022), die inzetten op een duurzame infrastructuur die rekening houdt met natuur, waterbeheer en ecologische verbindingen. Het ruimtelijk voorstel 'richting geven aan de kwaliteit van Brabant' (2023) geeft aan dat de sleutel voor het aanpakken van veel ruimtelijke opgaven ligt in het herstel van het natuurlijk bodem- en watersysteem. Het voorontwerp Brabants Programma Landelijk Gebied (BPLG) (2024) ondersteunt deze aanpak door te streven naar een veerkrachtige natuur en een robuust water- en bodemsysteem.

Infrastructurele projecten staan onder druk, mede door de uitstoot van stikstof. De Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben de stikstofaanpak, de Brabantse Ontwikkelaanpak Stikstof (BOS) 2.0, vastgesteld in december 2024. De aanpak heeft als doel om Brabant open te houden, voor maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Maatregelen moeten zorgen voor een evenwicht tussen voldoende natuurherstel en voldoende stikstofvermindering.

De N279, die grotendeels parallel loopt aan de Zuid-Willemsvaart en de beek de Aa, speelt een belangrijke rol voor het ontwikkelen van gezonde, robuuste en veerkrachtige watersystemen die ruimte bieden aan duurzaam gebruik. Waterschap Aa en Maas ziet kansen voor extra natuurontwikkeling boven op het bestaande natuurnetwerk Brabant en is de trekker van verschillende integrale gebiedsontwikkelingen in het Aa-dal, een gebied met risico's op wateroverlast, droogte, hittestress en uitdagingen op het gebied van waterkwaliteit (Waterschap Aa en Maas, 2019). Waterbergingsgebieden zoals 't Ham bij Veghel en de Bakelse Beemden bij Helmond zijn cruciaal voor het hoogwaterbeschermingsbeleid. In hoofdstuk 3.2 wordt verder ingegaan op de waterbergingsgebieden.

2.4 Probleemanalyse

De probleemanalyse van de N279 tussen Veghel en Asten richt zich op de projectdoelen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Andere leefomgevingsaspecten worden toegelicht in hoofdstuk 3. Eerst wordt er een globale schets gegeven van de knelpunten wat vervolgens verder is uitgewerkt. In de Notitie Kansrijke Alternatieven (referentienr. 140010/25-001.409) is meer informatie over de probleemanalyse te vinden. Afbeelding 2.2 (pagina 28) toont de belangrijkste knelpunten langs de N279. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen knelpunten die zijn ingebracht door stakeholders uit de omgeving (subjectieve knelpunten) en (geïdentificeerde) knelpunten die ook blijken uit de analyses (objectieve knelpunten).

Bereikbaarheid: probleem door slechte afwikkeling van kruispunten en weinig alternatieven voor de auto

Het blijkt dat de bereikbaarheid van de regio voornamelijk beperkt wordt door de kruispunten op de N279. De kruispunten hebben onvoldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen. Dit zorgt voor vertraging, filevorming en een verhoogde kans op ongevallen. Door de groei van de bevolking en arbeidsplaatsen, groeit ook het verkeer en nemen deze problemen richting 2040 verder toe. Dit is in het bijzonder het geval in Veghel waar de hoeveelheid (vracht)verkeer het hoogst is, er veel kruisingen op korte afstand tot elkaar liggen en ook de aansluiting van de N279 op de A50 een belangrijk knelpunt vormt. De wegvakken op het gehele tracé tussen de kruisingen op de N279 hebben voldoende capaciteit en vormen niet direct een belemmering voor de bereikbaarheid.

De reistijd met het OV is aanzienlijk langer dan met de auto voor routes tussen verschillende kernen in het gebied. Het aanbod van deelmobiliteit is zeer beperkt en vormt nog onvoldoende een alternatief voor het autobedieltje. Er ontbreekt een directe, comfortabele fietsverbinding in de noord-zuid richting langs de N279. Wandelen is vooral relevant binnen kernen en raakt minder aan de functie van de N279. De bereikbaarheid van hubs zoals P+R-terreinen, bushaltes en treinstations is cruciaal, waarbij grote loopafstanden naar bedrijventerreinen (als start/ eindbestemming voor veel reizigers) een knelpunt vormen.

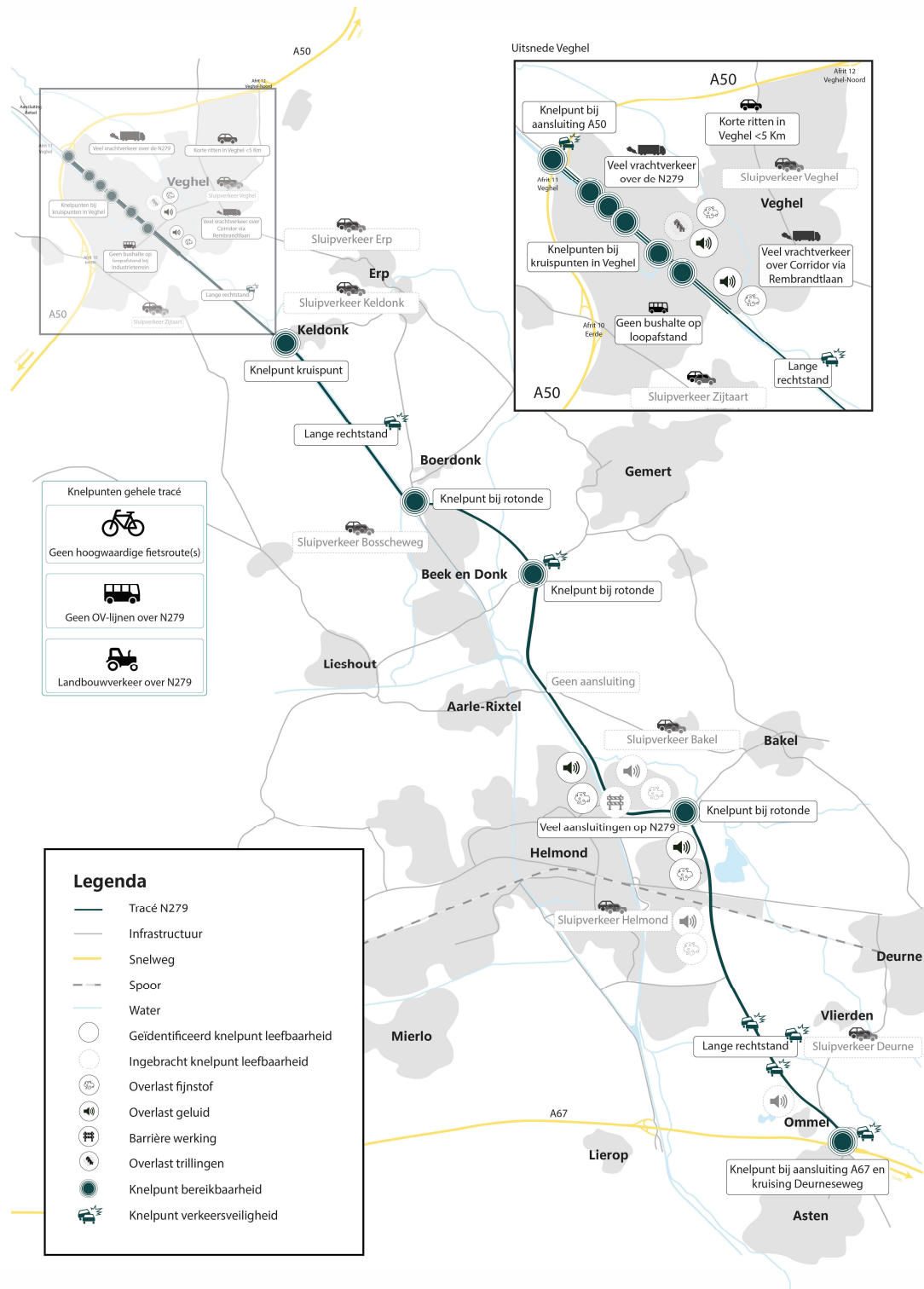
Verkeersveiligheid: risico's door het ontbreken van eenduidig wegbeeld en knelpunten bij kruispunten

De N279 tussen Veghel en Asten kampt met diverse verkeersveiligheidsproblemen, die voornamelijk worden veroorzaakt door hoge snelheden, een hoog aandeel vrachtverkeer, variërende wegomgeving en een gebrek aan eenduidigheid in de weginrichting. Voor de N279 is het vinden van een balans tussen verkeersafwikkeling en veiligheid cruciaal. De weg voorziet in doorgaand regionaal verkeer, maar ontsluit ook lokaal (landbouw)verkeer, wat een eenduidige en veilige inrichting bemoeilijkt. De oversteekbaarheid van landbouw- en langzaamverkeer (met name fiets) vormt een knelpunt voor zowel de lokale bereikbaarheid als de verkeersveiligheid. Naast kruispunten vormen ook de lange rechtstanden tussen Veghel en Keldonk en tussen Asten en Helmond een verkeersveiligheidsrisico.

Leefbaarheid: onder druk door gezondheidsknelpunten, barrièrewerking en sluipverkeer

Het verkeer op de N279 zorgt voor geluid en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen als stikstofdioxide en fijnstof. Op enkele locaties langs het tracé zorgen de effecten van de weg in combinatie met andere bronnen van geluid en luchtverontreiniging voor gezondheidsknelpunten. De meeste stapeling van effecten vindt plaats in de wijken Bloemenwijk en Leest in Veghel, de woningen in het buurtschap Kruisschot in Helmond en de woningen aan de Zeelandhof in Rijpelberg, Helmond. De barrièrewerking van de N279 voor mens en natuur en het sluipverkeer in omliggende kernen vormen eveneens problemen.

Afbeelding 2.2 Knelpunten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid N279- Veghel - Asten



2.4.1 Bereikbaarheid

De probleemanalyse richt zich op de bereikbaarheid langs de N279 tussen Veghel en Asten, waarbij diverse vervoersmiddelen zoals auto's, vrachtverkeer, openbaar vervoer (OV), fietsen en deelmobiliteit worden geanalyseerd. Hierbij worden zowel de huidige knelpunten als de verwachte ontwikkelingen tot 2040 in kaart gebracht.

Auto- en vrachtverkeer

De totale hoeveelheid personen- en vrachtverkeer op de N279 neemt tussen 2019 en 2040 toe van gemiddeld 19.500 naar gemiddeld 25.300 verkeersbewegingen per etmaal. Dit komt mede door een groei in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de omliggende gemeenten, vooral in Helmond en Meierijstad. Hoewel de wegvakken van de N279 geen capaciteitsproblemen vertonen, doen deze zich wel voor op de kruispunten.

Gehanteerde verkeersmodel

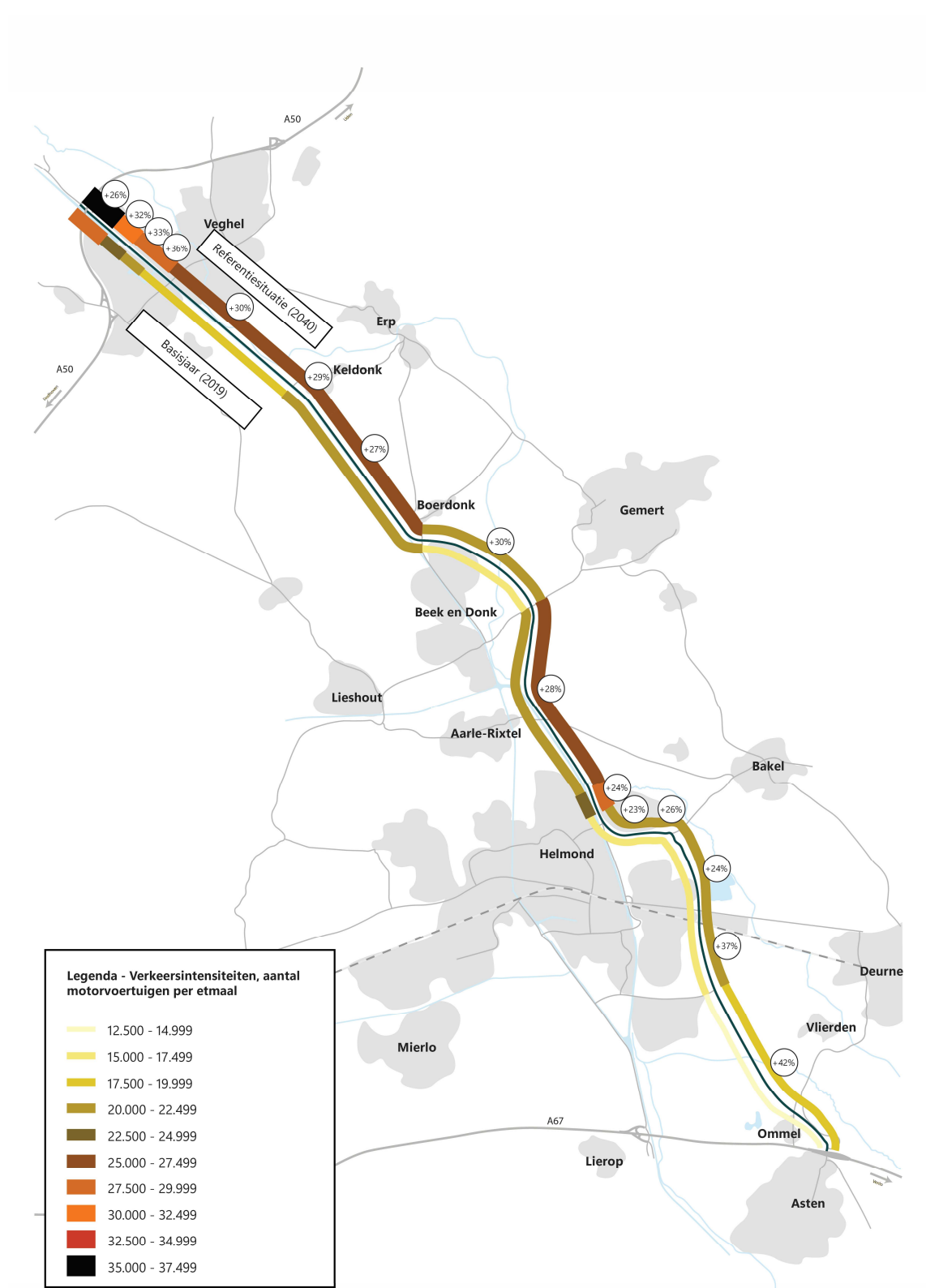
Bij de probleemanalyse bereikbaarheid is gebruik gemaakt van het projectspecifiek verkeersmodel N279 Veghel-Asten op basis van het BBMA versie 2022. Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de verschillen tussen het projectspecifiek verkeersmodel en het geactualiseerde BBMA naar versie 2024 in beeld te brengen. Voor het project N279 Veghel-Asten is de conclusie dat de actualisatie van het BBMA naar versie 2024 niet tot een wezenlijk ander verkeersbeeld op en rond de N279 leidt.

Afbeelding 2.3 toont wat de hoeveelheid verkeer is op de verschillende wegvakken van de N279 in 2019 en voor de referentiesituatie in 2040. Hieruit blijkt dat de grootste absolute aantal groei zich bevindt op het wegvak De Amert - N.C.B.-laan van circa 28.000 naar circa 35.400 verkeersbewegingen. Procentuele grootste toename van verkeer bevindt zich op het wegvak Rochadeweg - Deurneseweg, van circa 13.700 naar circa 19.500 verkeersbewegingen.

Daarnaast neemt het (doorgaand) vrachtverkeer op de N279 toe. Dit is te verklaren door de autonome ontwikkeling van de landelijke vrachtwagenheffing die, niet alleen op autosnelwegen, maar ook op de N279 van kracht zal zijn. De vrachtwagenheffing belast het vrachtverkeer op basis van het aantal gereden kilometers. Doordat de N279 tussen de A67 en A50 ligt ingeklemd, vormt de N279 vanuit bepaalde windrichtingen een kortere route dan via de omliggende autosnelwegen. Indirect zorgt de invoering van de landelijke vrachtwagenheffing er in de referentiesituatie voor dat het doorgaand vrachtverkeer op de N279 meer dan verdubbeld ten opzichte van de huidige situatie.

In afbeelding 2.3 zijn de verkeersintensiteiten op doorsnede van het wegvak gevisualiseerd. De locatie van het wegvak, betreft het wegvak tussen twee kruisingen in. In beide richtingen zijn de verkeersintensiteiten opgeteld. De verkeersintensiteiten van de huidige situatie (basisjaar) komen uit 2019, en de referentiesituatie betreft 2040. De verkeersmodelresultaten volgen uit het projectspecifiek verkeersmodel N279 Veghel-Asten op basis van het BBMA versie 2022. Er zijn in de referentiesituatie geen maatregelen getroffen, en betreft dus de autonome groei van het verkeer. Tussen de N270 en de A67 zijn de intensiteiten laag ten opzichte van de rest van het traject. Dit zorgt ervoor dat een relatief kleine toename aan verkeer hier in procentuele zin voor een grote toename zorgt. De toename is in absolute zin hier niet zo groot dat een 2x2 benodigd is. In Veghel is de grootste absolute toename maar doordat de intensiteiten hier al hoog zijn is deze toename in procentuele zin beperkter.

Afbeelding 2.3 Verkeersintensiteiten N279 Veghel - Asten basisjaar (2019) en referentiesituatie (2040) (projectspecifiek verkeersmodel N279 Veghel-Asten)



Kruispunten vormen het knelpunt in afwikkeling van het verkeer

Het afwikkelen van verkeer op de N279 wordt voornamelijk bepaald door de verkeersafwikkeling op de kruispunten. Uit de verkeerscijfers blijkt dat de wegvakken van de N279 tussen Veghel en Asten zowel in de huidige situatie, als in 2040 niet meer dan 80 % zijn belast en dus voldoende capaciteit hebben voor afwikkeling van verkeer. Dit betekent dat er op de wegvakken zelf geen problemen worden verwacht. Op kruispunten daarentegen, is de verkeersafwikkeling in de meeste gevallen ontoereikend. De volume-capacity ratio (een indicatie voor de verkeersafwikkeling op een kruispunt (V/C-ratio)) vormt hierbij een belangrijk criterium. Kruispunten met een V/C-ratio hoger dan 0,80 raken zwaar belast, wat met name tijdens de ochtend- en avondspits kan leiden tot congestie en filevorming.

Het overgrote deel van de kruispunten op de N279 heeft een hogere V/C-ratio dan 0,80. In samenhang met de gemiddelde wachttijd en lokale factoren zoals kruispuntafstanden, is deze V/C-ratio gebruikt om de verkeersafwikkeling op de N279 te beoordelen. Hieruit blijkt dat de reistijd voor auto- en vrachtverkeer via de N279 voor weggebruikers niet betrouwbaar genoeg is, waardoor de wegverbinding niet voldoet aan de gewenste functie als Robuuste Rand van de regio. Daarnaast zorgt de ontoereikende verkeersafwikkeling op kruispunten ervoor dat de bereikbaarheid van kernen die ontsloten zijn door de N279 onder druk staat. De volgende kruispunten dragen hieraan bij, en zijn daarmee als bereikbaarheidsknelpunten aan te merken:

- A50 Aansluiting 11 / N279:
 - zowel in de ochtend- als avondspits is de capaciteit in de huidige situatie van deze twee verkeersregelininstallatie (VRI)-kruispunten ontoereikend;
 - congestie op de A50 zorgt in de huidige situatie voor terugslag op de N279 en de aansluitende toeritten. Terugslag op N279 is ook negatief voor de bereikbaarheid van andere kernen aan de N279;
 - in 2040 is de capaciteit ook onvoldoende en neemt wachttijd voor beide kruispunten verder toe in de spitsperiodes;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Veghel, maar mogelijk belemmert het ook de ontsluiting van andere kernen van en naar de A50 via de N279;
- kruispunten ter hoogte van Veghel / N279:
 - de capaciteit van de vijf kruispunten ter hoogte van Veghel is in de huidige situatie ontoereikend in zowel de ochtend- als de avondspits;
 - hoge kruispunt dichtheid en een relatief hoog aandeel afslaand (vracht)verkeer beïnvloeden de doorgaande verkeersstroom negatief;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Veghel, maar mogelijk belemmert het ook de ontsluiting van andere kernen van en naar de A50 via de N279;
- kruispunt Morgenstraat (Keldonk) / N279:
 - beperkte capaciteit in de huidige situatie, zowel in de ochtend- als avondspits;
 - de beweegbare Erpsebrug vormt een extra beperkende factor;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Keldonk en Erp;
- kruispunt Bosscheweg (Boerdonk) / N279:
 - de enkelstrooksrotonde heeft een ontoereikende capaciteit in de huidige situatie, vooral in de avondspits;
 - het probleem wordt groter richting 2040 door toenemende verkeersintensiteiten;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Boerdonk en bedrijventerrein Bemmer;
- kruispunt N615 / N272 / N279:
 - de dubbelstrooksrotonde heeft een ontoereikende capaciteit in 2040;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Beek en Donk en Gemert;
- kruispunt Waterleliesingel (Helmond-Noord) / N279:
 - ontoereikende capaciteit in de huidige situatie in zowel de ochtend- als avondspits;
 - hoge verkeersintensiteit in beide richtingen en beperkte lengte van opstelstroken verergeren de verkeersafwikkelingsproblemen;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Helmond-Noord en Dierdonk;
- kruispunt N607 (Weg naar Bakel) / N279:
 - enkelstrooksrotonde heeft in de huidige situatie een ontoereikende capaciteit in de avondspits;
 - toenemende intensiteiten van doorgaand verkeer verergeren het probleem richting 2040;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Bakel;
- kruispunt Deurneseweg / N279:
 - ontoereikende capaciteit in de huidige situatie, zowel in de ochtend- als avondspits;

- korte afstand tot aansluiting 36 op de A67 verlaagt de capaciteit door noodzakelijke afstemming van VRI-regelingen;
- dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Ommel en Asten, maar mogelijk belemmert het ook de ontsluiting van andere kernen op de A67 via de N279;
- A67 Aansluiting 36 / N279:
 - twee VRI-kruispunten met ontoereikende capaciteit in de huidige situatie in zowel de ochtend- als avondspits;
 - veel uitwisseling van verkeer tussen de N279 en de A67 verergert de problematiek;
 - dit kan van negatieve invloed zijn op de bereikbaarheid van Ommel en Asten, maar mogelijk belemmert het ook de ontsluiting van andere kernen op de A67 via de N279.

Met name ter hoogte van Veghel en Helmond (Dierdonk) en bij de aansluitingen op de A50 en de A67 is de afstand tussen kruispunten klein. Dit in combinatie met een ontoereikende afwikkelingscapaciteit zorgt dat de kans op filevorming het grootst is op deze delen van het traject. De verkeersafwikkeling op kruispunten waarvan de V/C-ratio's verder toenemen richting het jaar 2040 is problematisch te noemen. Dit geldt voor drie rotondes op de N279 tussen Veghel en Asten. De ontoereikende afwikkelingscapaciteit van deze rotondes zorgt voor een verslechterde verkeersafwikkeling op de N279 tussen Veghel en Asten, maar ook de ontsluiting van kernen als Boerdonk, Beek en Donk, Gemert en Bakel op de N279 komt hierdoor onder druk te staan. Bijkomend nadeel ten aanzien van de verkeersveiligheid is dat bestuurders nog meer risicovol verkeersgedrag zullen vertonen bij het oprijden van de rotondes, dan in de huidige situatie al het geval is. Dit verhoogt de kans op flankongevallen op de drie rotondes.

Herkomst- en bestemmingsanalyse

Hoewel de N279 niet dezelfde functie als autosnelwegen A50 en A67 heeft, lijkt deze provinciale weg op basis van de herkomst- en bestemmingsanalyse (deels) wel als zodanig te worden gebruikt. Door middel van de herkomst- en bestemmingsanalyse is gezocht naar een verklaring voor de verkeersintensiteit door de dominante verkeersstromen in beeld te brengen. Hieruit blijkt dat de N279 tussen Veghel en Asten als schakel in meerdere, diverse routes wordt gebruikt door het verkeer.

Relatief veel doorgaand vrachtverkeer op de N279

Zo valt uit de herkomst- en bestemmingsanalyse het volgende op te maken:

- op de N279 tussen Veghel en Asten rijdt relatief veel doorgaand vrachtverkeer, waarbij:
 - circa 45 % van het vrachtverkeer dat bij Asten de N279 oprijdt, doorrijdt op de N279 richting 's-Hertogenbosch (noordelijke richting);
 - voor de tegengestelde richting (vanuit Veghel) geldt dat dit aandeel lager is circa 20 %;
 - in absolute zin rijdt er ook meer doorgaand vrachtverkeer in noordelijke richting (circa 1.200 per etmaal) dan in zuidelijke richting (circa 700 per etmaal).

Het relatief hoge aandeel doorgaand vrachtverkeer op de N279 in noordelijke richting valt mogelijk te verklaren door de gunstige ligging van de N279 op de route voor vrachtverkeer vanuit het Ruhrgebied met een bestemming in de richting van Rotterdam/Moerdijk. Dat het aandeel doorgaand vrachtverkeer in zuidelijke richting zowel procentueel als absoluut lager is, is te verklaren door het feit dat verkeer van en naar Veghel sterk georiënteerd is op Uden, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Van het vrachtverkeer dat bij Veghel op de N279 rijdt, betreft dit daarom vooral bestemmingsverkeer en minder doorgaand verkeer.

Sterke relatie met 's-Hertogenbosch

Verder blijkt uit de analyse dat met name ter hoogte van Veghel en Helmond het aandeel afslaand verkeer hoog is. Van dit afslaand verkeer komt er relatief veel verkeer uit de richting van 's-Hertogenbosch, wat een sterke relatie van 's-Hertogenbosch met Veghel en met Helmond impliceert. Van het verkeer met een bestemming in Veghel rijdt een deel de A50 op bij aansluiting 11 om de snelweg vervolgens bij aansluiting 10 weer te verlaten, waardoor de A50 extra wordt belast (door bestemmingsverkeer).

De N279 vormt een schakel in oost-westverbindingen

Verder maakt de analyse inzichtelijk dat er nauwelijks verkeer vanaf de N279 (tussen Veghel en Asten) via de A50 in de richting van Eindhoven rijdt. De N279 tussen Veghel en Asten fungeert vooral nabij N270 en N272 als schakel in oost-westverbindingen richting Eindhoven. Hierdoor is met name bij de kruispunten met de N272 en N270 veel uitwisseling van verkeer.

Netwerkanalyse

Beperkt aanbod OV

Uit de lijnenkaarten blijkt dat het OV-netwerk in Oost-Brabant voornamelijk is gericht op Den Bosch en het OV-netwerk in Zuidoost-Brabant voornamelijk gericht is op Eindhoven, Veghel, Uden en Oss. De N279 wordt in Brabant Oost ter hoogte van Veghel niet gebruikt door bussen. Tussen Asten en Helmond Zuid, ter hoogte Dierdonk en tussen Helmond en Beek en Donk gaat een lijnbus deels via de N279.

Uit de netwerkanalyse blijkt dat voor diverse routes de reistijd met het OV aanzienlijk langer is dan met de auto. Dit geldt met name voor verbindingen tussen de kernen zoals Gemert, Erp, Veghel, Helmond, Beek en Donk, Deurne, Bakel, Asten en Helmond-Noord. Voor sommige van deze routes is de reistijd met het OV minstens twee keer zo lang, en in sommige gevallen zelfs vier keer zo lang als met de auto.

Beperkt aanbod van deelmobiliteit

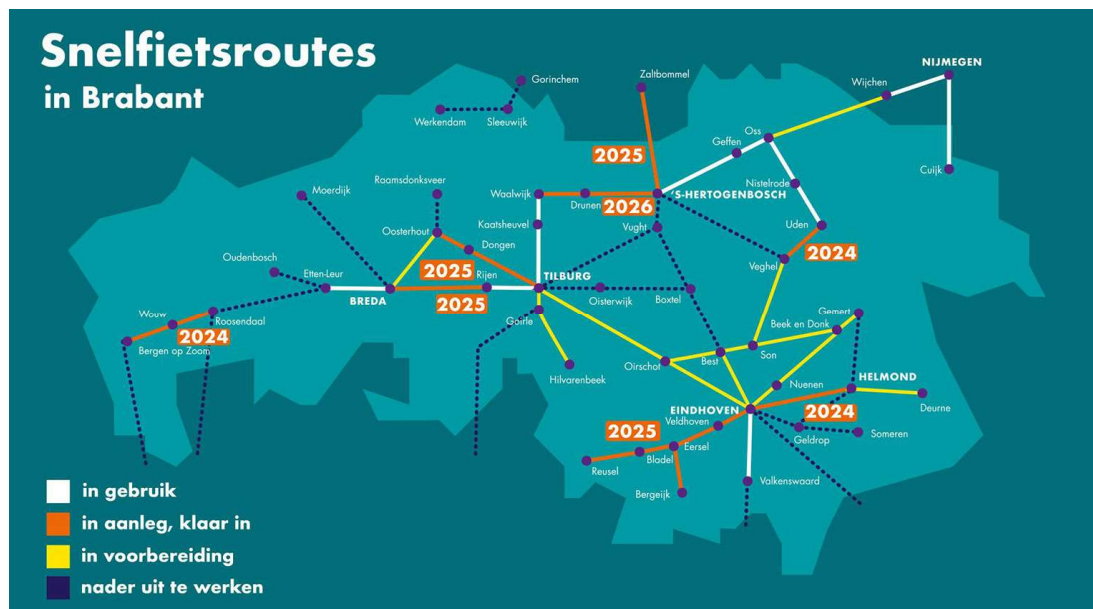
Het aanbod van deelmobiliteit is zeer beperkt in het gebied, met slechts enkele deelauto's en OV-fietsen beschikbaar. Dit biedt onvoldoende alternatief voor eigen autogebruik, wat als een knelpunt wordt gezien.

Fietsnetwerk langs N279 ontbreekt

Er ontbreekt een directe en comfortabele fietsverbinding langs de N279. De huidige fietsverbindingen zijn vaak oncomfortabel en onveilig door gedeelde infrastructuur met landbouw- en bestemmingsverkeer en onvoldoende verlichting. Het kanaal de Zuid-Willemsvaart vormt een barrière in het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk in het gebied rond de N279 is sterk gericht op Eindhoven.

De provincie wil graag het fietsnetwerk uitbreiden. De aangelegde en geplande snelfietsroutes zijn gericht op de verbinding met de metropoolregio Eindhoven, zoals de verbindingen Gemert – Eindhoven en Veghel – Eindhoven (via Best) die in voorbereiding zijn. Een toevoeging in het snelfietsroutenetwerk is de F270 tussen Eindhoven en Helmond die nog moet worden gerealiseerd. Daarnaast zijn er plannen om een snelfietsroute tussen Gemert en Helmond aan te leggen. Afbeelding 2.4 geeft een overzicht weer van alle (toekomstige) snelfietsroutes.

Afbeelding 2.4 Overzicht snelfietsroutes in Brabant (Provincie Noord-Brabant, 2024)



Knelpunten voor voetgangers

Wandelen is vooral relevant binnen kernen, het heeft niet direct effect voor de N279 vanwege de grote afstanden tussen de kernen langs de N279. De bereikbaarheid van hubs zoals bushaltes en treinstations speelt een cruciale rol, waarbij grote loopafstanden naar bedrijventerreinen op dit moment een knelpunt vormen.

2.4.2 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid op provinciale wegen zoals de N279 tussen Veghel en Asten is een landelijk probleem. Uit politiegegevens blijkt dat 41 % van de dodelijke verkeersongevallen plaatsvindt op 60- en 80 km/u-wegen, voornamelijk provinciale wegen (Veilig Verkeer Nederland, 2023). Snelheid speelt vaak een rol in zowel het ontstaan als de ernst van ongevallen: hoe hoger de snelheid, hoe groter de impact. Hoewel snelheidsbeperkende maatregelen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, hebben ze vaak een negatief effect op de verkeersafwikkeling. Dit kan ertoe leiden dat weggebruikers hun gedrag aanpassen door risicovolle sluiptroutes te nemen of gevaarlijke inhaalmanoeuvres uit te voeren. Dit benadrukt het belang van een zorgvuldige balans tussen verkeersafwikkeling en veiligheid, vooral op wegen zoals de N279.

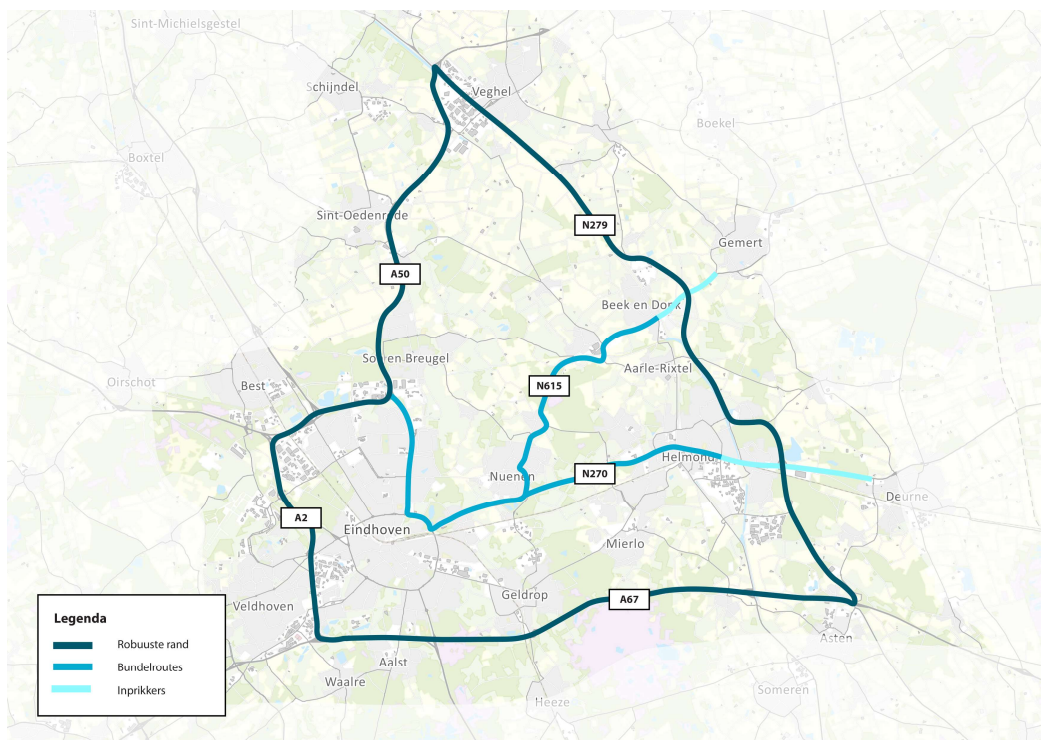
Verkeersfunctie

De N279 vervult een belangrijke verbindingsfunctie tussen de snelwegen A50 en A67, wat het een aantrekkelijke route maakt voor regionaal verkeer. Dit brengt echter de uitdaging met zich mee om te zoeken naar een balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De classificatie van de N279 als 'Robuuste Rand' betekent dat de weg regionaal verkeer moet afwikkelen zonder te dienen als doorgaande noord-zuidroute. Daarnaast heeft de N279 een ontsluitingsfunctie voor lokaal verkeer. Zie afbeelding 2.5 voor de functie van N279 in relatie tot het omliggende wegennet.

Robuuste Rand

Provincie Noord-Brabant categoriseert de N279 als 'Robuuste Rand' tussen de autosnelwegen de A50 en de A67. Dit betekent dat de weg het regionaal verkeer in oost Brabant uit kernen langs de N279 dient af te wikkelen richting onder andere de A2, A50 of A67, maar geen doorgaand verkeer dient te faciliteren. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en/of bestemming langs de N279. De N279 dient sneller te zijn dan de lokale wegen en tegelijkertijd de kernen te ontsluiten. Op basis van de huidige weginrichting is de N279 te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

Afbeelding 2.5 Functie N279 in relatie tot omliggende wegen



Vormgeving

De N279 tussen Veghel en Asten is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (bubeko) type II. De weg bestaat uit 1x2-rijstroken met een dubbele asmarkering en zonder middenberm. De maximumsnelheid bedraagt 80 km/u, met uitzondering van de rotonde aan de oostzijde van Beek en Donk (N615/N272) en de rotonde bij Helmond (N607), waar de maximum snelheid 50 km/h is. De weg is gesloten voor (brom)fietsverkeer en er geldt een inhaalverbod. Behalve bij Helmond is de weg ook gesloten voor landbouwverkeer. Langzaam verkeer dient tenslotte overal voorrang te verlenen aan gemotoriseerd verkeer bij gelijkvloerse kruispunten.

Het wegbeeld van de N279 verschilt per deeltraject. Zo heeft de N279 ter hoogte van Veghel en Helmond vooral een stedelijk karakter, terwijl de deeltrajecten Keldonk en Ommel - Asten een meer landelijk karakter hebben. Daarnaast variëren de kruispuntvormen per deeltraject, wat ten koste gaat van een uniforme en herkenbare weginrichting. Hetgeen zorgt voor verschillende verwachtingspatronen onder weggebruikers, wat de kans op een ongeval verhoogt.

Kruispunt dichtheid

Met name ter hoogte van Veghel, Helmond en bij de aansluitingen van de N279 op de A50 en A67 is de afstand tussen kruispunten kort. Dit is niet alleen van negatieve invloed op de verkeersafwikkeling, maar brengt ook verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Zo is de kans op een kop-staartbotsing of flankongeval ter hoogte van de kruispunten relatief groot tijdens spitsperiodes.

Lange rechtstanden

Tussen Veghel en Beek en Donk en tussen Helmond en Asten bestaat de weginrichting van de N279 uit een lange rechte weg (lange rechtstanden). Dit brengt verschillende verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Ten eerste neemt de kans op 'polderblindheid' toe naarmate een rechtstand over lange afstand niet wordt afgewisseld met bochten. Polderblindheid treedt op bij weggebruikers die als gevolg van onvoldoende afwisseling in het wegbeeld afgeleid raken van de verkeerssituatie, waardoor de kans op eenzijdige en frontale ongevallen toeneemt. Doordat een middenberm ontbreekt, heeft een frontaal ongeval meestal desastreuze gevolgen op de N279. Van de 12 dodelijke ongevallen die op de N279 plaatsvonden tussen 2012 en 2022, was de helft het gevolg van een frontaal ongeval.

Door het ontbreken van een middenberm kan er ook overal op de N279 ingehaald worden. Zeker bij rechtstanden waar weinig zichtbeperkende elementen langs de weg staan, zullen voertuigen elkaar veel inhalen. Zowel bewust, als onbewust kunnen weggebruikers op de N279 tussen Veghel en Asten dus op de andere weghelft belanden.

Verkeer- en ongevallencijfers

Ongevallencijfers bevestigen de verhoogde kans op kop-staart en flankongevallen op de N279 waar de kruispunten dicht op elkaar liggen. Van alle ongevallen die tussen 2012 en 2022 op de N279 tussen Veghel en Asten plaatsvonden, bleek het in 44 % van de gevallen te gaan om een kop-staartbotsing. Met name ter hoogte van Veghel, waar de kruispunt dichtheid het hoogst is, vonden veel kop-staartongevallen plaats.

Wat verder bijdraagt aan de verhoogde kans op kop-staartongevallen is het hoge aandeel vrachtverkeer op de N279. Met een gemiddeld aandeel vrachtverkeer van 25 % in de referentiesituatie, is de kans op pelotonvorming van verkeer groot. Bij pelotonvorming houden voertuigen beperkte afstand tot elkaar, waardoor vaak onvoldoende tijd is om te reageren op onverwachte snelheidsverschillen. Een kop-staartbotsing kan dan een gevolg zijn. Tegelijkertijd zijn inhaalacties vrijwel onmogelijk bij pelotonvorming. Daarnaast worden automobilisten over het algemeen gedwongen een lagere snelheid te rijden dan men wenst, wat de neiging om voorliggers in te halen versterkt.

2.4.3 Leefbaarheid

Deze probleemanalyse richt zich op de gezondheidseffecten, barrièrewerking op natuur en op sluipverkeer. Het verkeer op de N279 resulteert in geluidsbelasting en luchtverontreiniging in de omgeving. De N279 kan een barrière vormen voor kernen aan weerszijde van de weg en doorsnijdt natuurgebieden. In kernen langs de N279 wordt overlast ervaren door sluipverkeer. De analyse is gebaseerd op de foto van de leefomgeving, zie hoofdstuk 3.

Gezondheid

De N279 veroorzaakt geluidsoverlast, trillingen en luchtverontreiniging. Vooral in Veghel zijn de gezondheidsrisico's in combinatie geluid en luchtverontreiniging uit andere bronnen hoog. Dit komt naar voren uit de Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) die een indicatie geeft van de stapeling van effecten door onder andere industrie, landbouw, wegverkeer en luchtvaart. Deze stapeling leidt in de wijken zoals Bloemenwijk en Leest in Veghel tot hoge milieugezondheidsrisico's door lucht en geluid van circa 6 %. Andere locaties, zoals Helmond (Kruisschot en Zeelandhof) en enkele verspreide woningen langs de N279, hebben ook hogere milieugezondheidsrisico's dan gemiddeld langs de N279. Deze locaties vormen daarom knelpunten op gebied van gezondheid. Ook op andere locaties is sprake van enige milieugezondheidsrisico's. Deze zijn echter niet opvallend hoog of de luchtverontreiniging en geluid zijn vooral afkomstig van andere bronnen dan het wegverkeer op de N279.

Naast milieukundige gezondheidsaspecten speelt de sociaaleconomische status (SES) een rol. Inwoners van de gemeenten langs de N279 hebben over het algemeen een hogere SES dan het landelijk gemiddelde, met uitzondering van Helmond. Hier variëren SES-scores sterk, met enkele wijken zoals Helmond-Noord en Brouwhuis met lagere scores. De ervaren gezondheid varieert in de regio, waarbij Helmond opvalt met slechts 65 % van de inwoners die een goede gezondheid ervaart, lager dan het nationale gemiddelde van 69 %. In Veghel ervaart 63 % van de inwoners in Bloemenwijk een goede gezondheid, wat lager is dan het gemiddelde van 71 % in Meierijstad.

Binnen de woongebieden die door de N279 worden doorkruist, zoals Veghel (Leest en Bloemenwijk) en Helmond (Kruisschot en Zeelandhof), is sprake van geluidhinder. De huidige verkeersintensiteit op de N279 varieert hier tussen de circa 15.000 en 25.000 motorvoertuigen per etmaal, wat leidt tot geluidsniveaus tot boven de 70 dB op enkele plaatsen. Dit resulteert in aanzienlijke geluidhinder. Ook buiten de woongebieden zijn er woningen die dicht bij de weg liggen en een hoge geluidbelasting ervaren, soms tot wel 70 dB of meer. In de bebouwde kom van Veghel, bijvoorbeeld, ondervinden woningen langs de N279 en de aangrenzende grote ontsluitingswegen, zoals de Corridor, geluidsniveaus boven de 65 dB. In Helmond doorkruist de N279 de noordzijde van de stad, met de wijk Dierdonk aan de noordoostzijde. Hoewel de bebouwing zich op enige afstand van de weg bevindt, is er toch sprake van ervaren geluidhinder. In buurtschap Kruisschot en nabij de aansluiting met de N270, waar de N279 dicht bij de bebouwing ligt, is de geluidhinder significant. In de woonkern van Ommel, die op enige afstand van de N279 ligt, is de mate van geluidhinder afkomstig van de N279 relatief beperkt en draagt met name de A67 bij aan een hoge geluidbelasting van de kern.

Barrièrewerking

De N279 vormt een fysieke barrière voor zowel de mens als natuur. Met name tussen Veghel en Dierdonk vormt de N279 een barrière door de ligging parallel aan de Zuid-Willemsvaart. In Veghel is het aantal verbindingen over de weg en het kanaal beperkt. In Keldonk wordt dit sterk ervaren en is dit terug te voeren op de aanleg van het kanaal (1826) die destijds het dorp heeft doorsneden. De Erpsebrug vormt in het gebied tussen Veghel en Beek en Donk de enige oversteek over het kanaal. Ook door inwoners van Dierdonk wordt de N279 als barrière ervaren. Er zijn hier echter diverse verbindingen voor auto's, fietsers en voetgangers over de N279 en het kanaal die Dierdonk snel en veilig verbinden met Helmond. In vergelijking met andere delen van het tracé is het aantal en de kwaliteit van de verbindingen ook goed. Objectief gezien is er daarom geen sprake van sterke barrièrewerking door de N279 ter hoogte van Dierdonk.

De barrièrewerking van de N279 in combinatie met de Zuid-Willemsvaart wordt ook ervaren door het landbouwverkeer.

Met betrekking tot natuur doorkruist de weg verschillende natuur- en landschapsgebieden, wat leidt tot versnippering van leefgebieden en wat leidt tot een afname van de biodiversiteit. Ecologische verbindingzones zijn belangrijk om deze barrièrewerking te verminderen en natuurgebieden te versterken. Het huidige tracé van de N279 doorsnijdt op drie plekken de ecologische verbindingzones, zie ook paragraaf 3.3 waarin de natuurgebieden worden weergegeven. Daarnaast ligt de N279 gedeeltelijk naast watergangen en bomenrijen.

Sluipverkeer

In de kernen van de dorpen en steden langs N279 wordt hinder ervaren door sluipverkeer, dit wordt onder andere veroorzaakt doordat er vertraging plaatsvindt op de N279 en verkeer daardoor een andere route kiest. Dit probleem wordt in Meierijstad ervaren door de bewoners van onder andere. Zijtaart, Erp, Keldonk en delen van Veghel. Er wordt ook gesproken over hinder door sluipverkeer via de Bosscheweg en de Kanaaldijk langs Beek en Donk en Aarle-Rixtel. Daarnaast zijn er zorgen over sluipverkeer door Helmond en door Deurne, waarbij specifiek de Vlierdenseweg / Vlierdensedreef en de Deurneseweg zijn benoemd in reacties.

3

FOTO VAN DE LEEFOMGEVING

Dit hoofdstuk beschrijft de N279 en omgeving aan de hand van de belangrijkste milieuaspecten uit het beoordelingskader voor het nog op te stellen MER (zie hoofdstuk 5). Daarmee wordt als het ware een foto van de huidige staat en kwaliteit van de leefomgeving gemaakt. Ook wordt ingegaan op de belangrijkste toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op de ontwikkeling van de N279 en haar leefomgeving. Afbeelding 3.1 geeft een weergave van de gebiedsinformatie en autonome ontwikkelingen.

3.1 De N279 en omgeving

De provinciale weg N279 is een belangrijke noord-zuidverbinding in de provincies Noord-Brabant en Limburg, die de A2 bij 's-Hertogenbosch verbindt met de N273 bij Horn. Het totale traject bedraagt circa 70 km waarvan circa 60 km in beheer bij de provincie Noord-Brabant en 10 km bij de provincie Limburg. Het noordelijke deel van Den Bosch tot aan Dierdonk in Helmond loopt direct naast de Zuid-Willemsvaart, met een boog iets van het kanaal af ter hoogte Beek en Donk.

Het onderzoeksgebied voor dit project betreft het deeltraject tussen de aansluiting met de A50 bij Veghel en de aansluiting met de A67 bij Asten, een traject van circa 30 km. Het traject is uitgevoerd als een weg met 1x2 rijstroken (1 rijbaan met 1 rijstrook per rijrichting) en voornamelijk gelijkvloerse kruisingen. Het deeltraject tussen Den Bosch en Veghel is in 2017 gereconstrueerd tot een weg met 2x2 rijstroken (2 rijbanen gescheiden door een middenberm met 2 rijstroken per rijrichting) en voornamelijk ongelijkvloerse kruisingen. In 2022 is een reconstructie van de N279 tussen Asten en Meijel (Limburgse grens) afgerond, het wegprofiel is gelijk gebleven aan de oorspronkelijke situatie met 1x2 rijstroken. De kruising bij de Buizerdweg is vervangen voor een rotonde en de verkeersveiligheid ter hoogte van koude oversteken is verbeterd.

De N279 speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Oost-Brabant, en heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor zowel lokaal als regionaal verkeer. De weg doorkruist de gemeenten Meierijstad, Laarbeek, Helmond, Deurne en Asten. De weg verbindt verschillende dorpen en steden, zoals Veghel, Erp, Keldonk, Aarle-Rixtel, Gemert, Bakel, Deurne, Beek en Donk, Helmond en Asten. De weg faciliteert verkeer tussen de kernen langs de N279 en heeft een aanzienlijke rol in het regionaal (vracht)verkeer en woon-werkverkeer, bijvoorbeeld naar Helmond, Veghel, Eindhoven en Den Bosch. Het landschap langs de N279 varieert van open natuurgebieden en agrarische gronden tot stedelijke omgevingen bij Veghel en Helmond.

Vanwege de toename van het autogebruik, de groei van de Brainportregio en de verstedelijking neemt het verkeer toe. Deze toename is ook zichtbaar op de N279, welke als robuuste rand een belangrijke rol vervult in het verkeersnetwerk van de regio. Dit leidt dagelijks tot files en verkeersopstoppen in de ochtend- en avondspits en tot overlast voor de omgeving. Onder meer door sluiptverkeer en geluidsoverlast. Ook zorgt de huidige situatie op, en inrichting van, de weg voor gevaarlijke situaties door bijvoorbeeld kop- en staart of frontale botsingen.

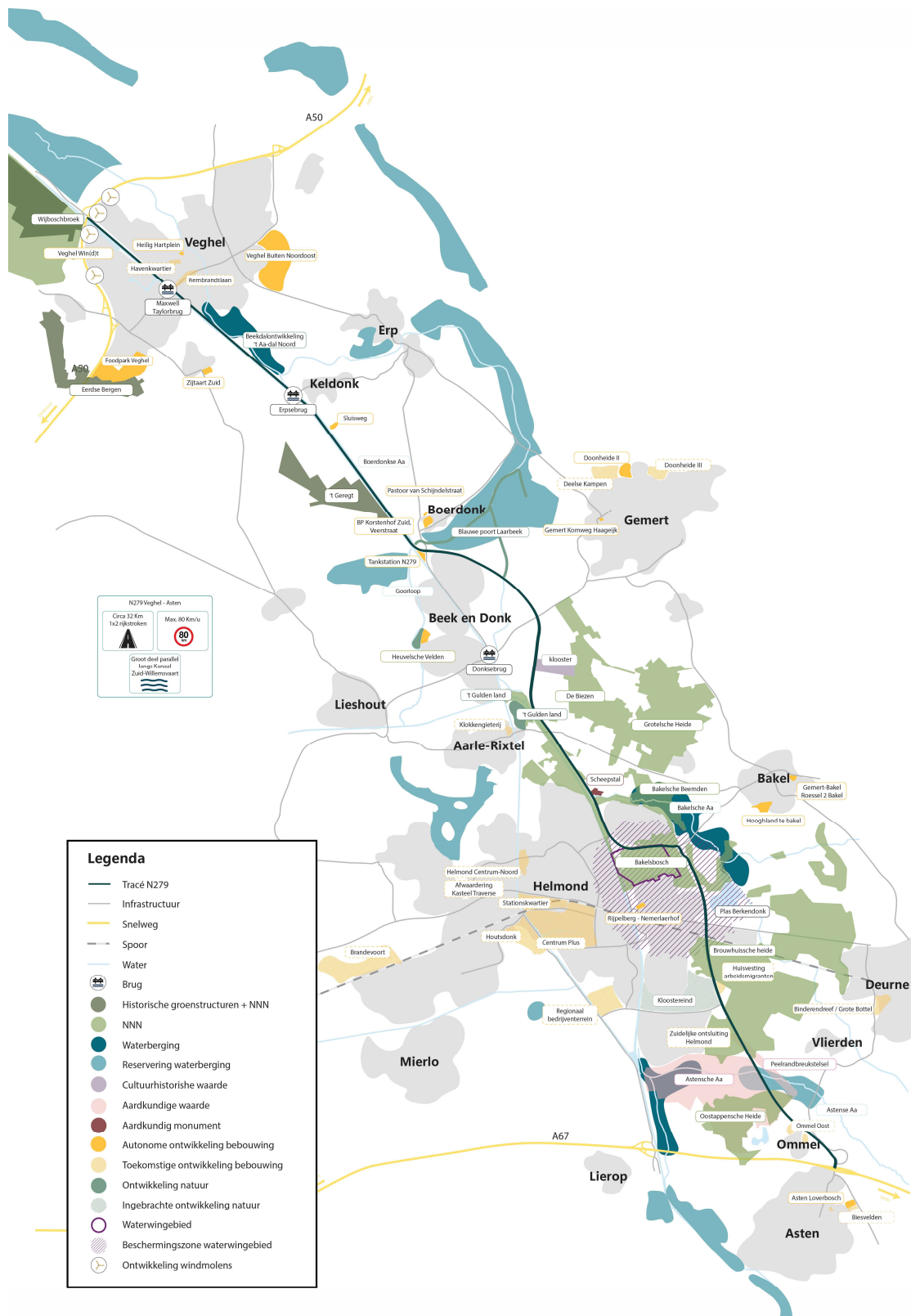
Deze weg doorkruist een gevarieerd landschap dat kenmerkend is voor het zuiden van Nederland, met name de Meierij en de Peelrand. Het gebied is bekend om zijn afwisseling tussen lage beekdalen, natte broekgebieden en hoger gelegen dekzandruggen.

De oudste bewoning in dit gebied vond plaats op de randen van de beekdalen en de dekzandruggen, waar het agrarische landschap oorspronkelijk kleinschaliger was vanwege de verschillen in terreingesteldheid. Deze kenmerken hebben ervoor gezorgd dat het landschap hier nog steeds meer besloten is in vergelijking met de lager gelegen delen.

Met de komst van grootschalige heide-, beekdal- en broekontginningen veranderde het landschap significant. Deze ontginningen werden in een stroomversnelling gebracht door de grootschalige veenwinning in de 19e eeuw, mede mogelijk gemaakt door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart en later ook de spoorlijn Wesel-Boxtel ter hoogte van Veghel. Hierdoor ontstond een rationelere en grootschaligere verkaveling van het landschap.

De N279 is pas begin jaren 2000 tot stand gekomen. Voor die tijd vormde de N266 de belangrijkste noord-zuidverbinding hoofdzakelijk langs de Zuid-Willemsvaart.

Afbeelding 3.1 Gebiedsinformatie en ontwikkelingen N279 Veghel - Asten



3.2 Water en bodem

Het principe van water en bodem sturend wordt steeds belangrijker vanwege de groeiende uitdagingen zoals klimaatverandering, grond- en oppervlaktewaterkwaliteit en verstedelijking. Water en bodem sturend betekent dat de kenmerken van het water- en bodemsysteem leidend zijn bij het bepalen hoe gebieden worden ontwikkeld en beheerd. In het projectgebied zijn diverse beken aanwezig, waaronder de Aa, de Bakels Aa, Boerdonkse Aa, Goorloop en de Astense Aa. Daarnaast loopt de N279 op diverse locaties langs de Zuid-Willemsvaart. De beekdalen en beekoverstromingsvlakten zijn in het landschap en gebruik herkenbaar door de variatie rondom de beken en het water dat wordt afgevoerd. Ook zijn in het gebied enkele regionale waterbergingsgebieden en reserveringswatergebieden aanwezig, die bij hoogwater gebruikt kunnen worden. De waterbergingsgebieden zijn noodzakelijk en de capaciteit van het waterbergingsgebied moet blijven behouden of worden vergroot. Zie ook afbeelding 3.2 voor de gebieden.

Dit betreffen de gebieden:

- de Aa (zuidzijde Veghel en ten oosten en zuiden Boerdonk);
- de Bakelse Beemden (ten noordoosten van Dierdonk);
- Astense Aa (ten noorden van Ommel).

Om inzicht te krijgen in het bodemsysteem is het van belang de fysisch-geografische opbouw van een gebied in beeld te krijgen. De N279 bevindt zich in het hoger gelegen zandgebied van de fysisch-geografische regio, met afwisselend landschapstypen zoals de Meierij en Peelrand. Deze gebieden hebben afwisselend oude bouwlanden, beekdalen en dekzandgebieden.

Het gebied tussen Veghel en Asten in Noord-Brabant kenmerkt zich door een variërend landschap van beekdalen, agrarische gronden en stedelijke ontwikkelingen. De bodem bestaat voornamelijk uit zandgronden, die van nature goed doorlatend zijn, maar ook kwetsbaar voor erosie en uitspoeling van nutriënten door intensieve landbouw. In lager gelegen delen, zoals de beekdalen van de Aa en de Kleine Dommel, zijn er kleigronden. Belangrijke aardkundige waarden zijn gerelateerd aan de aanwezigheid van de Peelrandbreuk, die de overgang markeert tussen de hoger gelegen Peelhorst en de lager gelegen Roerdalslenk. De Peelrandbreuk loopt ongeveer parallel aan de N279, op enige afstand ten oosten ervan.

De Roerdalslenk, waar de N279 doorheen loopt, is door de dikke watervoerende pakketten een belangrijk gebied voor drinkwaterwinningen. Langs het tracé van de N279 bevinden zich drie drinkwaterwinningen van drinkwaterbedrijf Brabant Water, zie ook afbeelding 3.2:

- waterwingebied Veghel;
- waterwingebied Helmond;
- waterwingebied Vlierden.

Deze locaties kennen specifieke beperkingen en regels om verontreinigingen te voorkomen en de kwaliteit van het grondwater te beschermen.

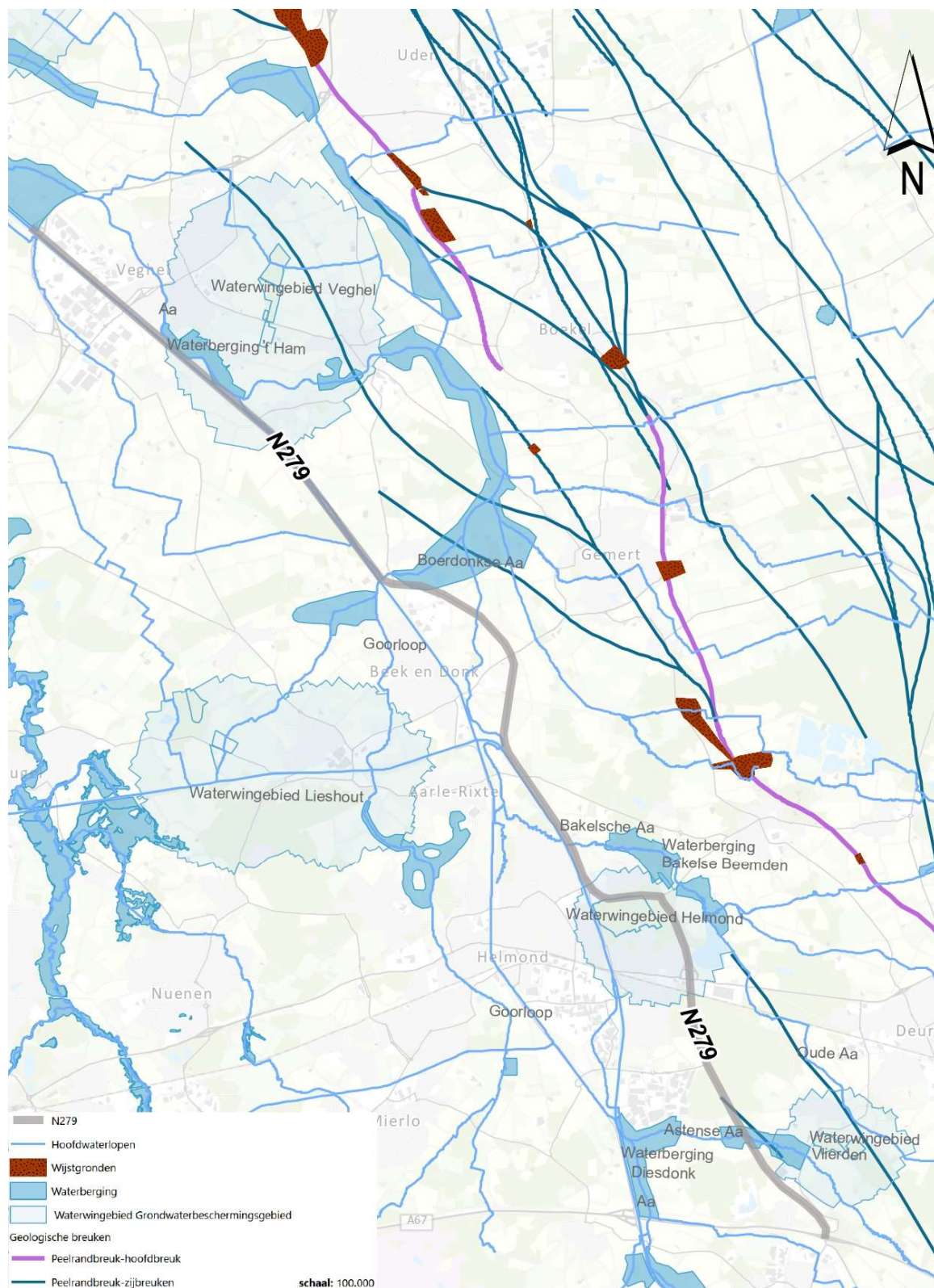
Het oppervlaktewatersysteem in het gebied wordt gedomineerd door het kanaal Zuid-Willemsvaart en diverse beken die onderdeel uitmaken van het stroomgebied van de Aa. Deze beken en de Aa zijn aangewezen als KRW-wateren met specifieke doelen en opgaven. De Aa stroomt bij Veghel dicht langs het tracé en kruist de N279 meerdere keren. De waterhuishouding in het gebied wordt sterk beïnvloed door deze beken, die cruciaal zijn voor de afwatering en ecologie.

De grondwaterstanden in het gebied liggen op de goed doorlatende zandgronden dieper onder maaiveld dan in de beekdalen. Door jarenlange waterafvoer en drainage zijn de grondwaterstanden op veel plaatsen verlaagd ten opzichte van de historische situatie. Dit probleem wordt versterkt door klimaatverandering, met langere periodes van droogte en piekbuien.

Beleidsmaatregelen vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Natuur Netwerk Brabant (NNB) richten zich op het herstellen van de natuurlijke waterhuishouding, zoals het hermeenderen van beken en het stimuleren van waterberging in agrarische en natuurgebieden. Er is ook aandacht voor het tegengaan van bodemverontreiniging door meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen vanuit de landbouw.

Er zijn verontreinigingscontouren aanwezig in de ondergrond bij de kernen Veghel, Beek en Donk, Helmond en Asten. Dit is van belang bij bemalingen of vergravingen.

Afbeelding 3.2 Drinkwaterwinningen- en waterberging gebieden, het tracé van de N279 doorkruist een aantal van deze wingebieden opgenomen vanuit Omgevingsverordering (Provincie Noord-Brabant, 2023)



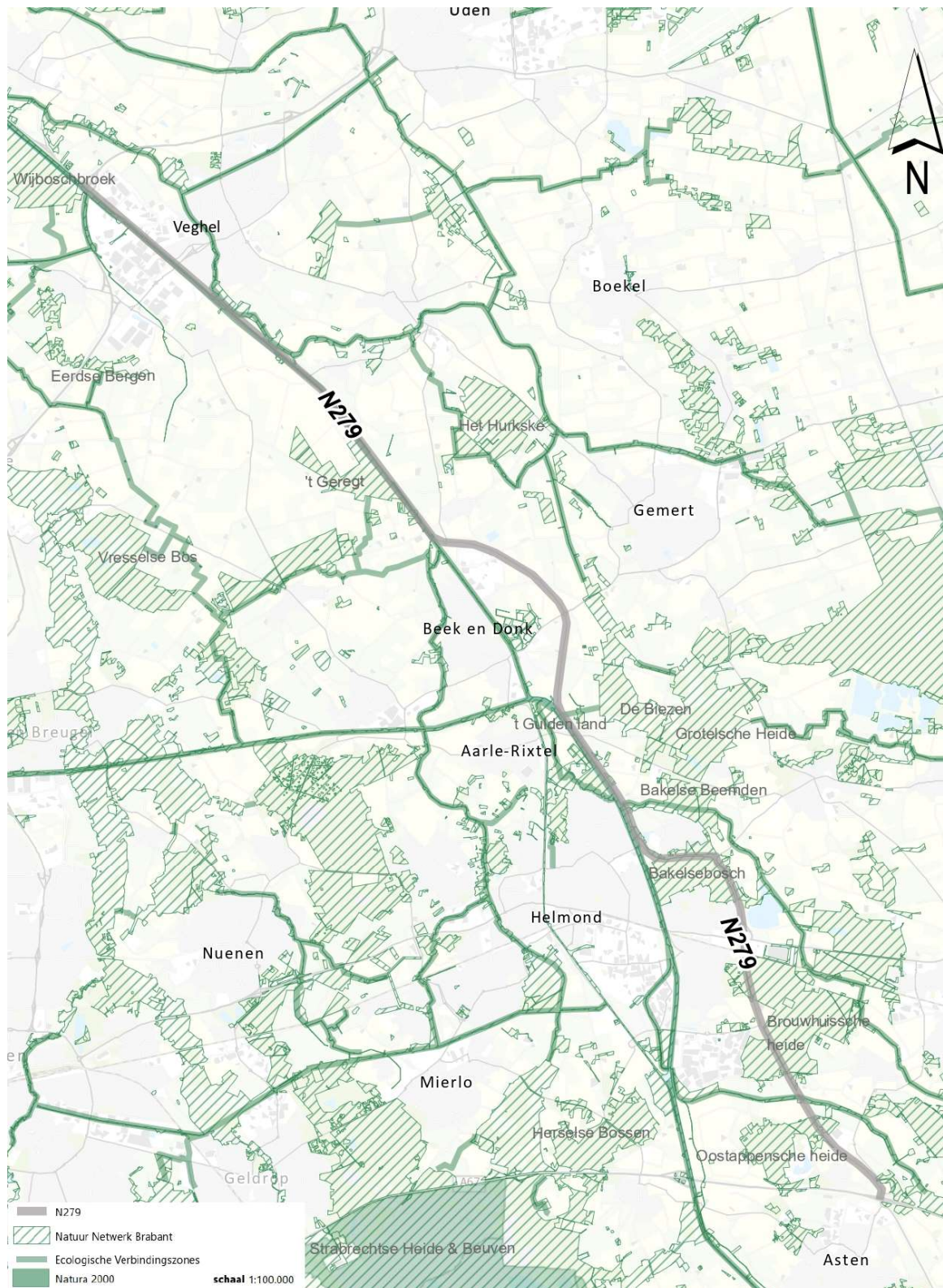
3.3 Natuur

In Natura 2000-gebieden worden plant- en diersoorten die in Europa bedreigd zijn en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. De N279 ligt niet direct in of nabij een Natura-2000 gebied. In de bredere omgeving zijn echter wel diverse Natura 2000-gebieden aanwezig. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen in het zuidelijk deel van de N279 op circa 6 km afstand. Het gaat daarbij om de Deurnsche Peel & Mariapeel, Strabrechtse Heide Beuven en de Grootte Peel (circa 6 km). Deze gebieden bevatten bedreigde plant- en diersoorten en vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Veel van deze Natura 2000-gebieden hebben habitats die stikstofoverbelast zijn.

Een deel van het studiegebied N279 maakt deel uit van het Natuurnetwerk Brabant (NNB), zie afbeelding 3.3. Het NNB omvat zowel bestaande als nieuw aan te leggen natuurgebieden in Brabant, waaronder de Natura 2000-gebieden en andere natuurgebieden. De provincie Brabant streeft ernaar om in 2027 een sterk en aaneengesloten natuurnetwerk te hebben. Hiervoor zijn ecologische verbindingzones tussen natuurgebieden noodzakelijk. Activiteiten buiten het NNB kunnen echter ook negatieve effecten hebben op dit netwerk, zoals verstoring van soorten door geluid of licht. Om dit te voorkomen, werkt de provincie Noord-Brabant aan het versterken en verbinden van natuurgebieden om zo een robuust natuurnetwerk te realiseren. De provincie Noord-Brabant werkt aan het versterken en verbinden van natuurgebieden om een robuust, aaneengesloten natuurnetwerk te realiseren tegen 2027. Enkele belangrijke gebieden zijn het Wijboschbroek ten noordwesten van Veghel, De Eerdse bergen ten zuiden van het Foodpark Veghel, de habitats langs de Aa tussen Veghel en Keldonk. De Biezen, Bakelse Beemden en het beekdal van de Bakelse Aa tussen Helmond en Bakel, het Bakelsbosch ten noorden van Rijpelberg, de Brouwhuissche Heide ten zuidoosten van Helmond, het beekdal van de Astense Aa en de Ooststappense Heide ten noorden van Ommel en het De Berken ten oosten van Ommel. Binnen deze gebieden zijn tal van natuurtypen met verschil in waarde en ontwikkeltijd. Over het algemeen geldt dat het zuidelijk hoger gelegen delen van het tracé vaak natuurtypen als droge productiebossen kennen. In de lager gelegen beekdalen en broekontginningen gaat het om onder meer kruiden en faunairijk grasland, rivier- en beekgeleidend bos en haagbeuken- en essenbossen.

Biodiversiteit omvat alle soorten die in Nederland beschermd zijn, waaronder de soorten die op de Rode Lijst staan. De IUCN Rode Lijst biedt een overzicht van locaties waar diersoorten in aantal afnemen, zeldzaam zijn, of geheel zijn verdwenen. Langs de N279 zijn verschillende diersoorten waargenomen, waaronder de das, bunzing, ree, konijn, et cetera.

Afbeelding 3.3 Natuur Netwerk Brabant en Ecologisch verbindingzones rondom het tracé N279 Omgevingsverordening (Provincie Noord-Brabant, 2023)



3.4 Landschap en cultuurhistorie

De N279 doorkruist een gevarieerd landschap dat kenmerkend is voor het zuiden van Nederland, met name in de Meierij en de Peelrand. Het gebied is bekend om zijn afwisseling tussen lage beekdalen, natte broekgebieden en hoger gelegen dekzandruggen. De oudste bewoning in dit gebied vond plaats op de randen van de beekdalen en de dekzandruggen, waar het agrarische landschap oorspronkelijk kleinschaliger was vanwege de verschillen in terreingesteldheid. Deze kenmerken hebben ervoor gezorgd dat het landschap hier nog steeds meer besloten is in vergelijking met de lager gelegen delen.

Met de komst van grootschalige heide-, beekdal- en broekontginningen veranderde het landschap significant. Deze ontginningen werden in een stroomversnelling gebracht door de grootschalige veenwinning in de 19e eeuw, mede mogelijk gemaakt door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart en later ook de spoorlijn Wesel-Boxtel. Hierdoor ontstond een rationelere en grootschaligere verkaveling van het landschap.

Landschap

Ten noordwesten van Veghel bevindt zich het Wijboschbroek, zie afbeelding 3.4, dit gebied heeft een belangrijke natuur- en landschapswaarde, door dat het één van de weinig overgebleven (vochtige) leembossen betreft in Nederland. Het Wijboschbroek betreft een jonge broekontginning met goed herkenbare patronen van greppels, sloten, wallen, wegen en dijken, die samenhangen met de ontginningsfasen. De jongste ontginningen in dit gebied staan sterk in verband met de Zuid-Willemsvaart. Ten zuiden van Veghel zijn de oude zandontginningen Zijtaart, Doornhoek, Corsica en Zondveld te vinden, met akkerbouw en populierenplantages. Deze akkercomplexen zijn nog redelijk goed herkenbaar door de aanwezige beplanting. Het contrast tussen het open beekdal van de Aa en de dicht bebouwde en beplante zandruggen is karakteristiek voor dit deelgebied. Langs de N279 loopt de Goorloop richting Beek en Donk. Schaalvergroting, intensivering en gebruik van teeltondersteunende voorzieningen in de landbouw hebben invloed op deze karakteristieken en leiden onder meer tot het verlies van (historische) landschapselementen en functionele grootschalige verkaveling.

Bij de rotonde ter hoogte van de N279 bij Boerdonk gaat het landschap over van dekzanden naar een redelijk gaaf broekontginningslandschap bij de Aa en de Snelle Loop. Dit gebied bevat landbouwgronden, bossen en lanen met een redelijk goed herkenbare ontginningsstructuur. Hierbij hoort het redelijk ongerepte bos-, houtwallen- en lanencomplex De Biezen. Ten zuidwesten van het industrieterrein Boerdonk doorsnijdt de N279 het dal van de Aa.

Tussen Helmond en Asten ligt een aardkundig waardevolle gebied Oostappensche Heide/Astensche Aa. Dit omvat een complex van hoge en lage stuifduinen in een heidegebied met een vrij natuurlijke, gave en markante overgang naar het beekdal van de Astensche Aa. De N279 loopt door een breuk die onderdeel is van het Peelrandbreukstelsel, een geologische breukzone die grofweg van Roermond tot Oss loopt, hoewel hiervan ter plaatse niets zichtbaar is aan het oppervlak.

Provincie Noord-Brabant heeft de zogeheten groenblauwe mantel ontwikkeld, ter bescherming van de ruimtelijke structuur. De groenblauwe mantel verwijst naar een netwerk van natuurlijke en semi-natuurlijke landschappen dat zich uitstrekt over het platteland. De N279 ligt deels binnen en grenst een aantal keren aan de groenblauwe mantel. Op een paar locaties raakt de groenblauwe mantel het tracé niet, namelijk bij Beek en Donk van rotonde N279 - Gemertseweg, en aan de westzijde van Dierdonk.

Binnen de groenblauwe mantel is ruimte voor de ontwikkeling van gebruiksfuncties met een extensief karakter, zoals grondgebonden landbouw en recreatie, voor zover die bijdragen aan de kwaliteiten van natuur, water en landschap. De ontwikkeling van nieuwe (kapitaal)intensieve functies, zoals intensieve stedelijke ontwikkeling of intensieve vormen van recreatie en landbouw (zoals de bouw van kassen, (bezoekers-)intensieve recreatie, of concentratiegebieden voor intensieve landbouwfuncties) passen minder bij het karakter van deze gebieden. Door de gebieden als groenblauwe mantel aan te duiden kan de gemeente de waarden betrekken in hun ruimtelijke afweging (Provincie Noord-Brabant, 2023).

Cultuurhistorie

De Zuid-Willemsvaart, aangelegd in 1826, is beeldbepalend en cruciaal voor de cultuurhistorische ontwikkeling van het gebied. De Veghelse binnenhaven, eveneens gerealiseerd in 1826, wordt zeer hoog gewaardeerd. De restanten van de spoorlijn Boxtel-Wesel, met herkenbare ophogingen en oude hakhoutbeplanting, zijn ook van hoge cultuurhistorische waarde. Heidenederzettingen zoals Zijtaart en Doornhoek hebben een gave stedenbouwkundige structuur, zowel in lijnvorming als in bebouwing (kerkelijk-woonhuizen-boerderijen). Vanaf de Zuid-Willemsvaart is er een sterke visuele relatie tussen de oude ontginningsgronden en het dorpsilhouet.

Bij Bemmer wordt de Zuid-Willemsvaart/N279 begeleid door historische houtwalbeplanting van hoge waarde. Tussen Beek en Donk en Aarle-Rixtel ligt aan de N279 het Missieklooster Heilig Bloed (1902) met een kloostertuin.

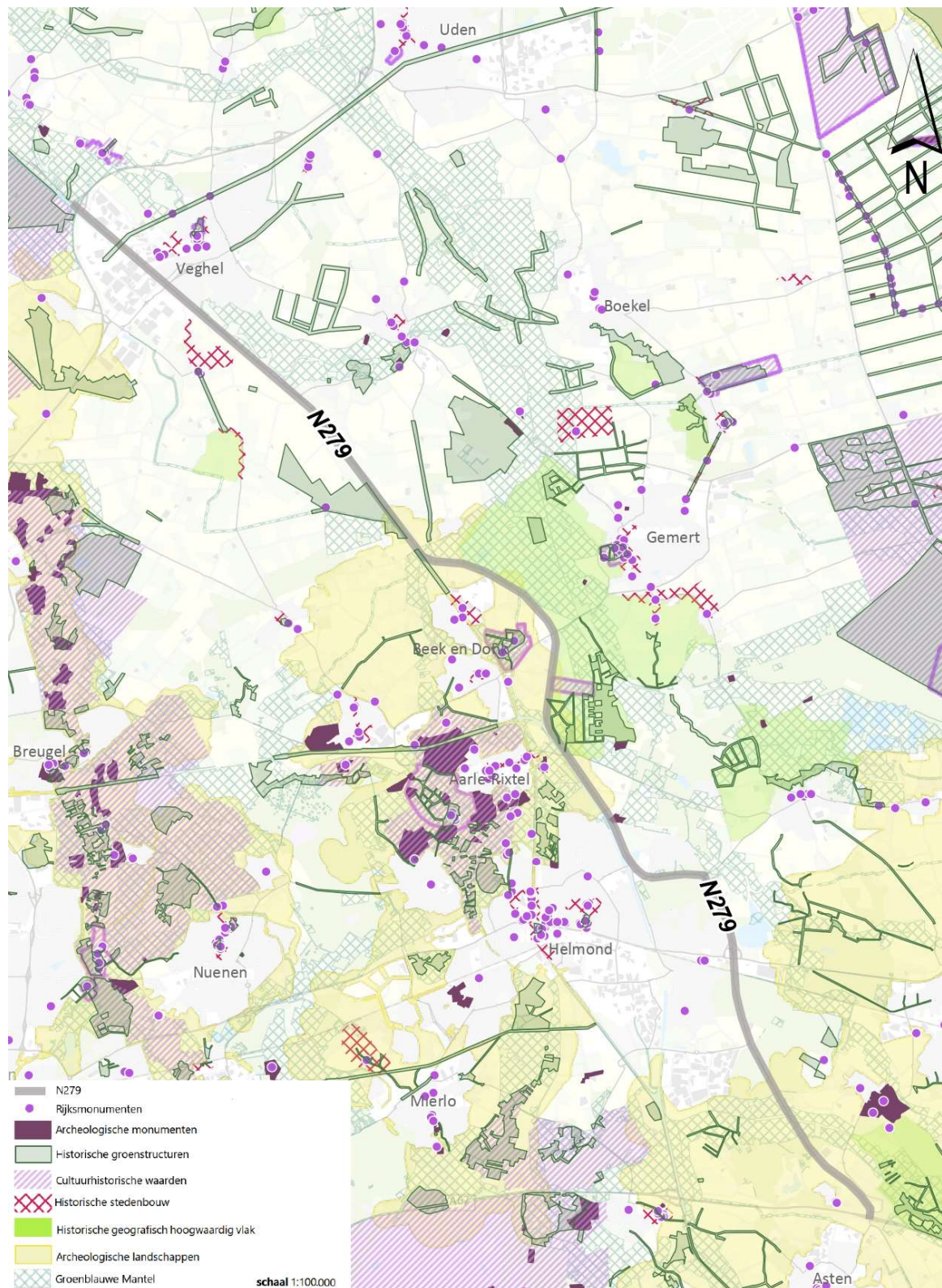
Archeologie

In het gebied bij Veghel - Keldonk zijn verschillende gradaties in de trefkans op archeologische vondsten, met een hoge tot middelhoge trefkans van de buitenring van Veghel tot Keldonk en vanaf Boerdonk. Het archeologisch landschap van de Helmondse Akkers wordt gekenmerkt door een hoge dichtheid aan vondsten.

Bij Boerdonk - Beek en Donk zijn verschillende gradaties in trefkans op archeologische vondsten, met een hoge tot middelhoge trefkans (gefragmenteerd) vanaf Boerdonk tot de buitenring van Helmond. Het archeologisch landschap van de Helmondse Akkers heeft een hoge dichtheid aan vondsten, veelal gerelateerd aan oude akkercomplexen op de dekzandruggen. Nabij Scheepstal is ook een archeologisch rijksmonument met sporen van bewoning uit de late middeleeuwen en/of nieuwe tijd.

Het archeologisch landschap van het Dekzandeiland Asten-Deurne bestaat uit oude bouwlanden en stuifduinen bedekte 'dekzandeilanden', met een relatief lage dichtheid aan archeologische vindplaatsen.

Abbeelding 3.4 Archeologische-, cultuur, en aardkundige waarden en groenblauwe mantel rondom de N279 (Provincie Noord-Brabant, 2024) (Provincie Noord-Brabant, 2023)



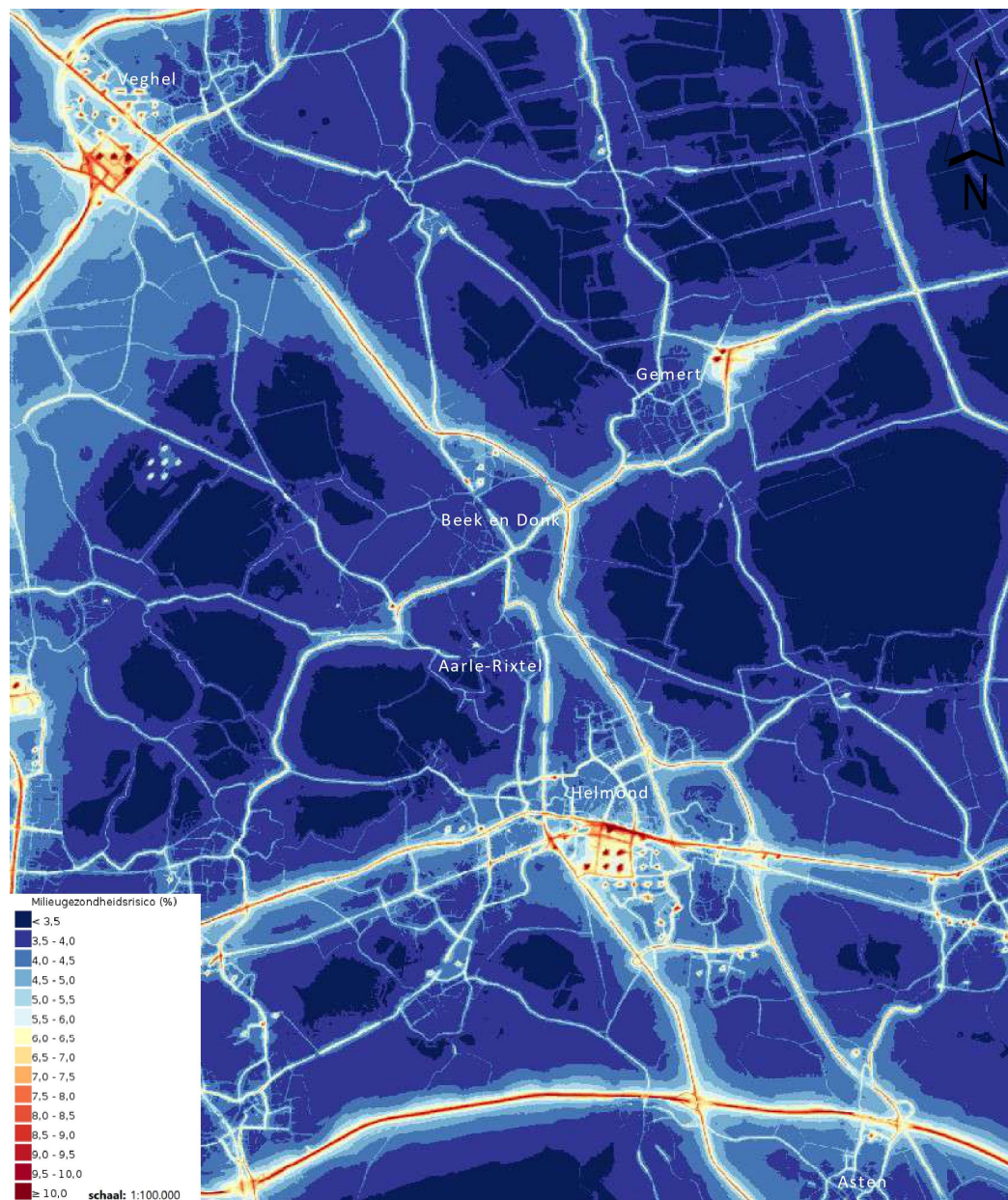
3.5 Gezondheid

Het verkeer op de N279 heeft invloed op de gezondheid van omwonenden. Zo veroorzaakt het verkeer op de weg geluid en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, wat resulteert in milieugezondheidsrisico's. Daarnaast is ook de ervaren gezondheid en sociaaleconomische positie van bewoners langs de N279 van belang voor de mate waarop de N279 de gezondheid van omwonenden beïnvloedt. Deze indicatoren komen voort uit benadering van Brede Welvaart.

Milieugezondheidsrisico's door optelsom van luchtverontreiniging en geluid

De milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) geeft een goede inschatting van de optelsom van geluidbelasting en luchtverontreiniging uit verschillende bronnen, waaronder het wegverkeer van de N279. De indicator geeft in procenten aan welk deel van de ziektelast (verloren gezonde levensjaren) veroorzaakt wordt door deze bronnen in de huidige situatie. Afbeelding 3.5 laat zien dat de MGR hoog is langs de N279, andere hoofdwegen en bedrijventerreinen.

Afbeelding 3.5 Milieugezondheidsrisico's (tot 2020) langs het tracé N279 (Atlas Leefomgeving, 2023)



Met name in de omgeving van Veghel is de MGR-indicator hoog (circa 6 %) voor tientallen woningen in de wijken Bloemenwijk en Leest direct langs de N279. Andere kernen en wijken langs het tracé kennen lagere niveaus met uitzondering van het gebied Kruisschot en een deel van de woningen aan de Zeelandhof in Rijpelberg in Helmond (MGR van ruim 5 %). Verspreid langs de N279 zijn enkele individuele woningen nabij de weg gelegen met een hoge MGR van 5 % of meer. Dit geldt met name tussen Keldonk en Boerdonk.

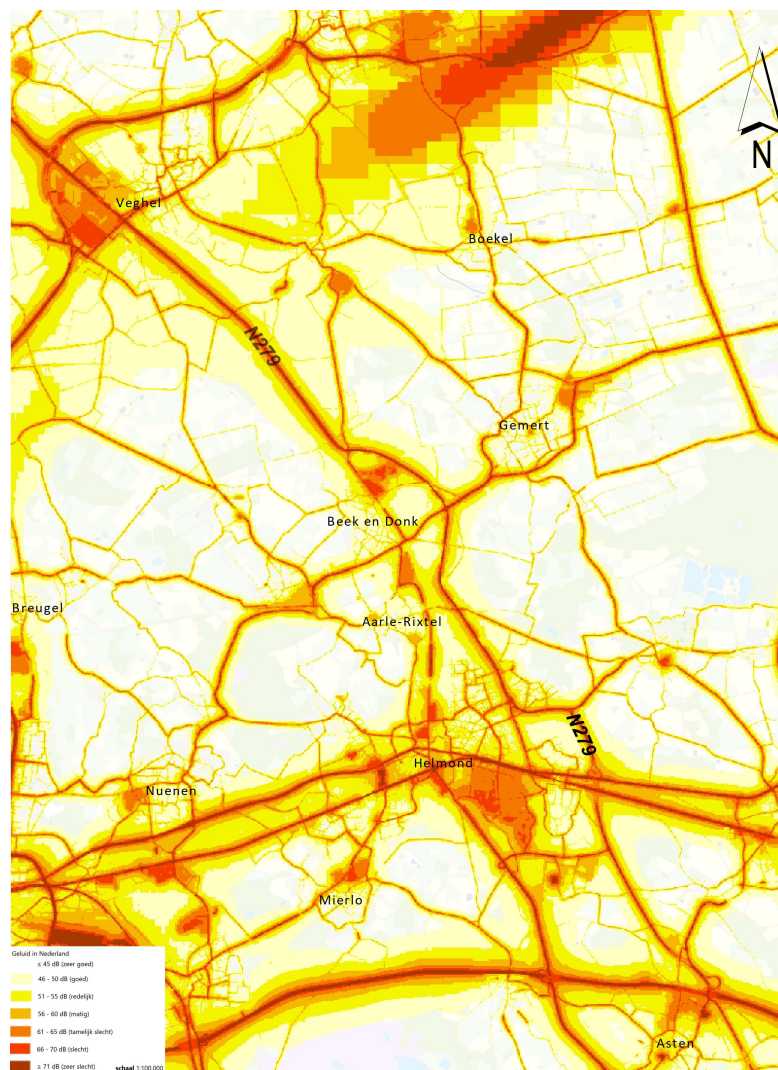
Op andere locaties in het studiegebied zijn de MGR lager of vormt de N279 niet de dominante bron. Het gaat hierbij onder andere om Helmond-Noord en Dierdonk (MGR <5 %), Brouwhuis (hier is een hoge MGR-indicator, maar de spoorlijn en de N270 zijn dominant) en Ommel (MGR 4-5 %, maar de A67 is voor de kern dominant).

Uit reacties van stakeholders blijkt dat de inwoners van Dierdonk, Brouwhuis en Ommel hinder ervaren en zich zorgen maken over gezondheidseffecten. Uit de analyses blijkt echter niet dat hiervan op basis van de objectieve gegevens sprake is van hoge milieugezondheidsrisico's afkomstig van de N279.

Geluid

Onderstaande afbeelding toont dat geluid vanuit verschillende bronnen als wegen, industrie en bedrijventerreinen, maar ook de vliegvelden Volkel en Eindhoven Airport bijdragen aan de milieugezondheidsrisico's door geluid. Ook hier is de cumulatieve geluidbelasting het hoogste in Veghel.

Afbeelding 3.6 Cumulatie van verschillende geluidbronnen in het studiegebied N279 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022)



Als beheerder van provinciale wegen zoals de N279 probeert provincie Noord-Brabant toename van geluidhinder door deze wegen te beperken en waar mogelijk te verminderen. Uit het ontwerp-actieplan Geluid 2024-2029 (4^e tranche) blijkt ook dat verkeer door wegverkeerslawaaï op verschillende plekken langs de N279 (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring veroorzaakt en zich het meest duidelijk concentreert in Veghel (Provincie Noord-Brabant, 2024). Tabel 3.1 toont de situatie van het aantal woningen, personen en gehinderden boven de 55 dB L_{den} uit bijlage IV van het actieplan. Vrijwillige of verplichte sanering (maatregelen) zijn overigens pas nodig bij een geluidniveau van 61-66 dB L_{den} . De provincie Noord-Brabant hanteert de een eigen ambitieuzere drempel van 60 dB. De tabel laat zien de geluidhinder afkomstig van de N279 zich ook onder deze niveaus concentreert in Meierijstad, wat het beeld uit bijvoorbeeld de MGR bevestigt.

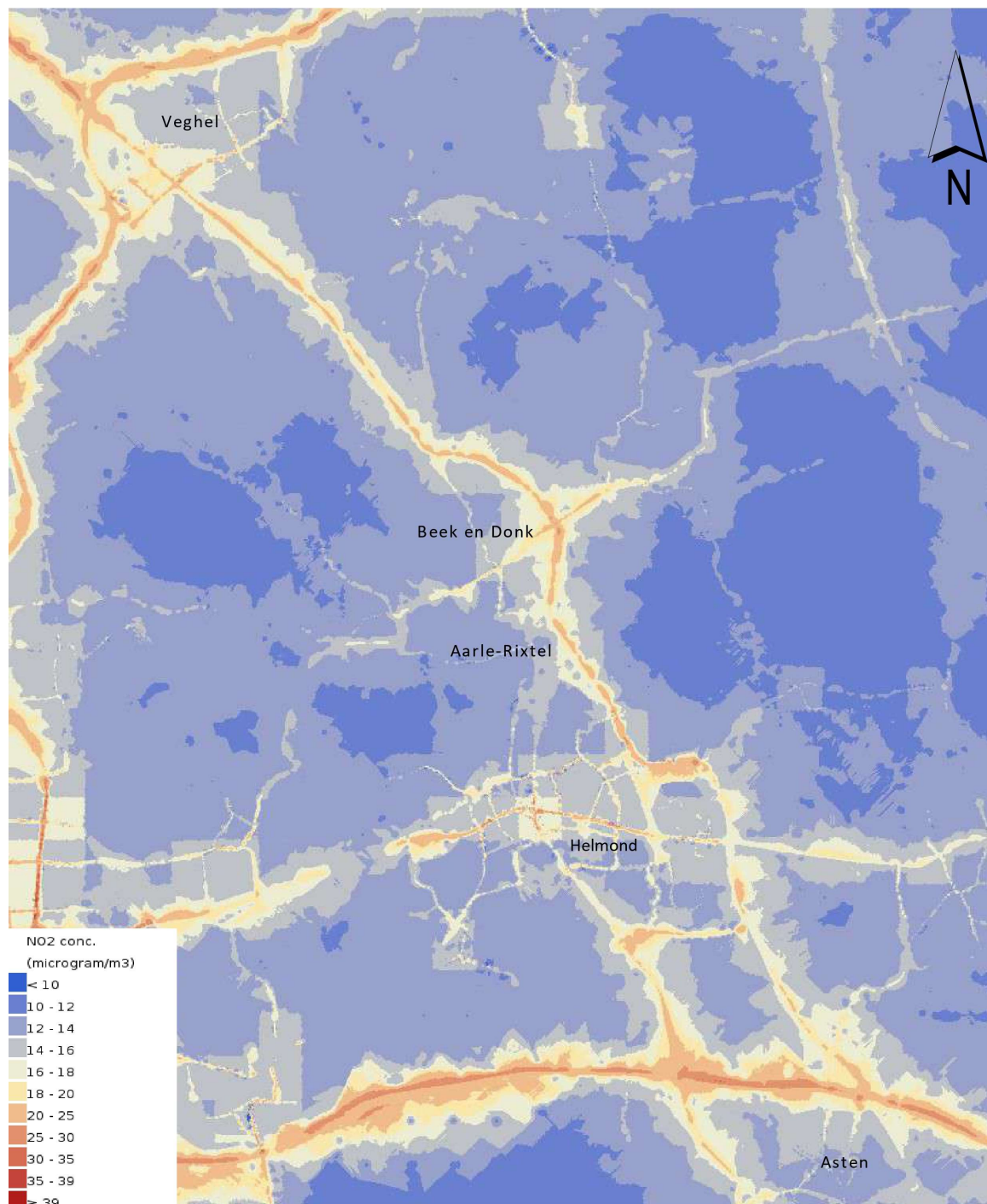
Tabel 3.1 Overzicht aantal woningen, personen en gehinderden en slaapgestoorden situatie 2022 N279 Veghel-Asten

Weg	Gemeente	$L_{den} \geq 55$ dB		
		Aantal woningen	Aantal personen	Aantal gehinderden
N279	Deurne	2	4	1
N279	Meierijstad	212	454	67
N279	Laarbeek	28	60	8
N279	Helmond	12	26	3
N279	Asten	27	58	9

Luchtkwaliteit

Ook de luchtkwaliteit in de omgeving van de N279 heeft effect op gezondheid. Afbeelding 3.7 geeft de concentraties stikstofdioxide (NO_2) weer en geeft hiervan een indicatie. Er zijn ook andere stoffen zoals (zeer) fijnstof (PM_{10} en $PM_{2.5}$) die van belang zijn voor de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit op deze stoffen valt binnen de wettelijke normen (grenswaarden), maar bevindt zich nog boven de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dit is overigens in een groot deel van Nederland het geval, met uitzondering van de noordoostelijke provincies waar de achtergrondconcentraties lager zijn. Opnieuw valt Veghel op, maar ook op diverse andere delen van het tracé zijn concentraties iets hoger. Bijvoorbeeld rondom Laarbeek, ten zuiden van Dierdonk en Ommel nabij de (aansluiting met de) A67.

Afbeelding 3.7 Concentratie stikstofdioxide (NO₂) als indicatie van luchtkwaliteit in het studiegebied N279 (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), 2024) (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), 2024)



Sociaaleconomische status

Welvaart, opleidingsniveau en arbeidsmarktaandeel (acroniem: WOA) zijn belangrijke factoren in bestaanszekerheid, kansengelijkheid en gezondheid van mensen. Samen vormen ze de sociaaleconomische status (SES) van mensen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2022). Een lage SES hangt vaak samen met een mindere fysieke en mentale gezondheid, meer stress en een lagere levensverwachting (Pharos, 2022). Sociaaleconomisch kwetsbare groepen zijn daarmee ook kwetsbaarder op het gebied van gezondheid.

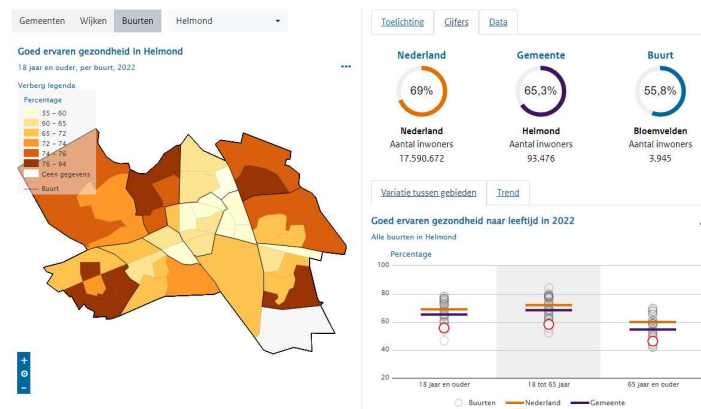
Inwoners van de gemeenten langs de N279 hebben een hogere SES-WOA-score dan gemiddeld in Nederland, met uitzondering van gemeente Helmond. In gemeente Helmond zijn de verschillen in de SES tussen inwoners echter veel groter dan gemiddeld in de regio. Helmond-Noord en Brouwhuis hebben een lager dan gemiddelde SES, de wijk Rijpelberg een gemiddelde SES en de wijk Dierdonk een bovengemiddelde SES (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2022). In Veghel vallen de buurten Bloemenwijk en Leest op door een SES die net onder het Nederlands gemiddelde ligt (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2022). Dit zijn de wijken die ook hoge milieugezondheidsrisico's kennen.

Ervaren gezondheid

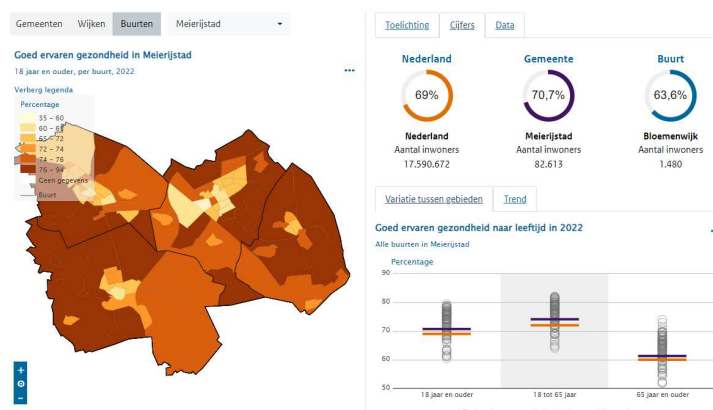
De ervaren gezondheid is in de regio vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, 2022). Gemeente Helmond valt op door het lage percentage inwoners (65 %) dat aangeeft een goede ervaren gezondheid te hebben. Dit is duidelijk lager dan het Nederlands gemiddelde van 69 %. Binnen Helmond vallen de buurten Bloemvelden en Straakven ten westen van de N279 op met lage ervaren gezondheid rond de 55-60 %. Rijpelberg en Brouwhuis kennen percentages rond de 65 %. De wijk Dierdonk daarentegen kent een bovengemiddeld hoog percentage: 77 % van de inwoners ervaart een goede gezondheid.

Voor gemeente Meierijstad geldt dat gemiddeld 71% van de inwoners aangeeft een goede gezondheid te hebben. Dit is vergelijkbaar tot iets hoger dan het Nederlands gemiddelde. Voor inwoners van de Bloemenwijk in Veghel geldt een percentage van 63 %, wat correleert met de hogere milieugezondheidsbelasting die daar optreedt. Overigens kunnen tal van andere factoren een rol spelen in de ervaren gezondheid van deze inwoners.

Afbeelding 3.8 Percentage inwoners met een goed ervaren gezondheid in buurten binnen Helmond getoond op kaart (linkerzijde) en als variatie tussen gebieden (rechterzijde)



Afbeelding 3.9 Percentage inwoners met een goed ervaren gezondheid in buurten binnen Meierijstad getoond op kaart (linkerzijde) en als variatie tussen gebieden (rechterzijde)



Autonome ontwikkeling van gezondheid

Gezondheid langs de N279 ontwikkelt zich naar verwachting tot 2040 als volgt (Rijksinstituut voor Volksgezondheid, Ministerie van Volksgezondheid, 2018).

Geluidhinder door verkeer neemt toe door de autonome groei van het verkeer op de N279 met circa 30 %. Bij hogere snelheden is overigens niet het motorgeluid, maar het geluid van banden en luchtverplaatsing dominant. Emissieloos verkeer leidt daarom niet tot afname van geluid en kan door hoger gewicht van (vracht)auto's door bijvoorbeeld accu's zelfs tot meer geluid leiden op hoge snelheden. Meer algemeen wordt een trendmatige toename van geluid verwacht door meer activiteiten in de fysieke leefomgeving.

Schadelijke emissies door het verkeer nemen af door schoner verkeer, al kan bandenslijtage een grotere rol spelen door het hogere gewicht van voertuigen. Meer algemeen wordt een trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland verwacht ook door hogere eisen aan andere bronnen van luchtvervuiling en de energietransitie.

Per saldo zullen de milieugezondheidsrisico's langs de N279 in algemene zin afnemen ondanks de groei van het verkeer. Dit is in lijn met het gezondheidsbeleid van provincie Noord-Brabant. Daarbij is de verbetering van de generieke luchtkwaliteit de dominante factor. De autonome ontwikkeling van ervaren gezondheid en sociaaleconomische status is onzeker.

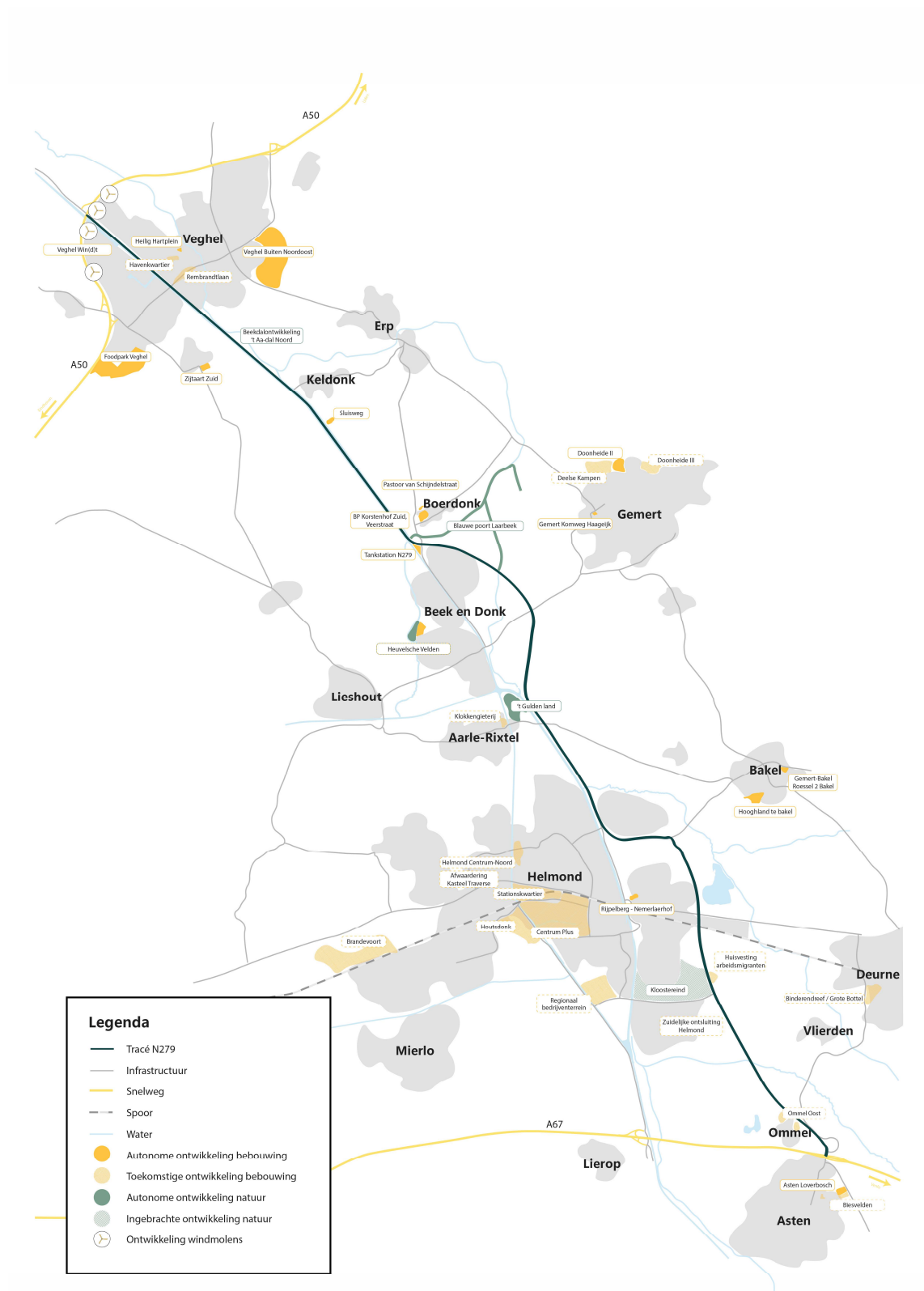
3.6 Toekomstige ontwikkelingen

De regio Oost-Brabant ontwikkelt zich komende jaren volop. De ontwikkeling van arbeidsplaatsen en inwoners leidt tot meer verkeer. Ook vraagt de woningbouw, voorzieningen, bedrijvigheid en infrastructuur die hiervoor nodig is ruimte. Daarnaast zijn er ook andere ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld op het gebied van beekherstel, waterberging of natuurontwikkeling. Daarnaast zijn er wat algemene trends en ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de leefomgeving zoals klimaatverandering en luchtkwaliteit. In het project N279 wordt met deze ontwikkelingen rekening gehouden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- generieke autonome ontwikkelingen;
- autonome groei van het verkeer;
- autonome ruimtelijke ontwikkelingen;
- toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

De autonome en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn in afbeelding 3.10 weergegeven. Dit zijn de autonome ontwikkelingen die per juli 2024 zijn geïnventariseerd.

Afbeelding 3.10 Autonome en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kaart N279 Veghel - Asten



3.6.1 Generieke autonome ontwikkelingen

Er zijn projectoverstijgend enkele belangrijke trends en ontwikkelingen die de fysieke leefomgeving in het studiegebied N279 mede-bepalen. Denk hierbij aan klimaatverandering die zorgt voor grotere weersextremen waaronder extreme neerslag, droogte en hittestress. Hierdoor neemt het belang van het vasthouden en bergen van water naast de weg en in het studiegebied toe. Een ander voorbeeld is de trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit die van invloed is op de gezondheid langs de N279.

Daarnaast zijn de beleidskader van overheden ook steeds in ontwikkeling. Zo geldt dat per januari 2025 het nieuwe beleid Ontwerp Actieplan Geluid in treedt, voor de periode 2024 - 2029 (Provincie Noord-Brabant, 2024).

Voor het programma Hoogwater Aanpak Brabant Oost (HoWaBo) wordt onder ander het stromingsgebied van de Aa onderzocht, om te beschermen tegen hoogwater en te voldoen aan de actuele beschermingsnorm voor wateroverlast. Hiervoor ligt de NRD ter inzage tot maart 2025, waarna vervolgens gestart wordt met de mer. Er zijn daarnaast diverse ontwikkelingen rondom water en bodem sturend en klimaat, waardoor er een addendum is op gesteld voor het Regionaal Water en Bodem Programma. De Gedeputeerde staten heeft het addendum op 1 oktober 2024 vastgesteld, momenteel worden de zienswijzen verwerkt en is de verwachting in februari 2025 opnieuw vastgesteld te kunnen worden.

3.6.2 Autonome groei van het verkeer

Bij het bepalen van de autonome groei van het verkeer in de regio wordt rekening gehouden met infrastructurele maatregelen en demografische ontwikkelingen inclusief de verwachte groei van inwoners en arbeidsplaatsen op lange termijn tot 2040. Dit is opgenomen in het Projectsamenwerkingsmodel N279 Veghel-Asten. Voor het projectsamenwerkingsmodel voor de N279 zijn de aantal inwoners en arbeidsplaatsen meegenomen zoals in tabel 3.2 en tabel 3.3 is weergegeven. Dit is gebaseerd op de autonome ruimtelijke ontwikkelingen.

Tabel 3.2 Aantal inwoners per gemeente conform projectsamenwerkingsmodel BBMA 2040_N279 (Bron: Projectsamenwerkingsmodel N279 Veghel-Asten)

	Huidige situatie 2019	Referentie 2040
Asten	16.721	18.680
Deurne	32.471	34.135
Gemert-Bakel	30.723	33.995
Helmond	92.425	107.202
Laarbeek	22.523	24.185
Meerijstad	81.110	92.654

Tabel 3.3 Aantal arbeidsplaatsen per gemeente conform projectsamenwerkingsmodel BBMA 2040_N279 (Bron: Projectsamenwerkingsmodel N279 Veghel-Asten)

	Huidige situatie 2019	Referentie 2040
Asten	8.063	8.741
Deurne	14.449	14.752
Gemert-Bakel	11.915	12.730
Helmond	46.421	60.777
Laarbeek	8.501	9.093
Meerijstad	49.541	53.371

3.6.3 Autonome ruimtelijke ontwikkelingen

Dit zijn ruimtelijke ontwikkelingen die nog niet gerealiseerd zijn, maar wel gelden als autonome ontwikkeling voor het project N279. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om woningbouwplannen of natuurontwikkeling die een status van tenminste ontwerpbesluit hebben en die met enige mate van zekerheid komende jaren ontwikkeld worden. Het project N279 dient rekening te houden met deze autonome ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door in beginsel te zorgen dat de weg niet door het te ontwikkelen natuurgebied komt of niet te dicht bij de geplande woningen. Concreet gaat het hierbij om:

Gemeente Meijerijstad

Veghel Buiten Noordoost - vastgesteld

Het bestemmingsplan voor Veghels Buiten Noordoost is vastgesteld. Er is beroep/bezwaar aangetekend tegen een klein deel van het bestemmingsplan. Het plan heeft de intentie om woningbouw mogelijk te maken. Het betreft de ontwikkeling van maximaal 1.250 nieuwe woningen in het noordoostelijke deel van Veghels Buiten, gemeente Meijerijstad. De verwachte verkeersintensiteit voor dit gebied is 6.000 motorvoertuigbewegingen per werkdag, met verdeling over met name Udenseweg en Erpseweg, die allemaal toegang bieden tot de N279. Hierdoor zal de verkeersdruk op de N279 toenemen, wat extra belasting op bestaande knelpunten zal veroorzaken.

Bestemmingsplan Veghel-West, herziening Heilig Hartplein 16-22 - vastgesteld

Het bestemmingsplan Heilig Hartplein richt zich op een bouwplan om 18 appartementen, 12 patiowoningen en een parkeergarage voor 76 auto's te realiseren. Het Heilig Hartplein ligt ten westen van het oude centrum van Veghel, aan het eind van de zijtak van de Zuid-Willemsvaart. De ontsluiting van het plangebied zal voornamelijk via de N.C.B-laan, Hoogstraat of Sluisstraat-Rembrandtlaan plaatsvinden. De N.C.B-laan en Sluisstraat-Rembrandtlaan bieden toegang tot de N279.

Buitengebied Veghel, wijziging Sluisweg 28 - vastgesteld

Het plan voor Sluisweg 28 in het buitengebied van Veghel, gemeente Meijerijstad, herziethet bestemmingsplan om ruimte te maken voor nieuwe woningbouw en bedrijfsactiviteiten. Dit omvat het beëindigen van een konijnenveehouderij, de sloop van oude gebouwen, en het behoud van een bedrijfsgebouw voor opslag. De impact op de N279 is minimaal, zonder significante toename van verkeer of milieuvervuiling.

Omgevingsvergunning Veghel Win(d)t - vastgesteld

De omgevingsvergunning Veghel Win(d) betreft de voorgenomen ontwikkeling van vier windturbines met toebehoren. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt gedaan met behulp van de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. De windturbines staan gepland in een lijnopstelling langs de rijksweg A50 rond de bedrijventerreinen De Dubbelen en de Amert en kruist haaks de Zuid-Willemsvaart.

Bestemmingsplan Zijtaart-Zuid - vastgesteld

Gemeente Meijerijstad is van plan het bestemmingsplan te herzien om een nieuw juridisch-planologisch kader voor het plangebied vast te stellen, om ter plaatse van Zijtaart-Zuid woningbouw te realiseren. Het plan is in twee fasen opgesplitst, in fase A worden maximaal 50 woningen gerealiseerd en in fase B maximaal 35 woningen. De beoogde ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied, waarin het plangebied bestemd is als 'Agrarisch', met een kleine strook bestemd als 'Groen-landschapselement'. Middels een bestemmingsplanherziening wordt de bestemming van het plangebied gewijzigd.

Bestemmingsplan Korstenhof Zuid, Boerdonk - ontwerp

Het doel van het bestemmingsplan Korstenhof Zuid is om de kern Boerdonk uit te breiden met een nieuwe woonwijk. De toekomstige ontwikkeling omvat de bouw van maximaal 80 woningen in twee fasen. Het toekomstige programma zal leiden tot een verkeersgeneratie van 564 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Het verkeer vanuit de nieuwe woonwijk zal worden ontsloten via een wijkontsluitingsweg op de Pastoor van Schijndelstraat. Vanuit deze straat kan het verkeer richting het westen ontsluiten op de Boerdonksedijk. Circa 820 meter richting het zuiden komt de Boerdonksedijk via de Middelweg uit op de Provincialeweg N279.

Pastoor van Schijndelstraat - ontwerp

Het bestemmingsplan 'Buitengebied Veghel, Pastoor van Schijndelstraat ong. Boerdonk' heeft als doel de ontwikkeling van een nieuw woongebied. Het voornemen bestaat uit het ontwikkelen van een 19-tal woningen binnen het plangebied. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door agrarische gronden. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de weg Pastoor van Schijndelstraat en aan de west- en oostzijde door woningen en gedeeltelijk aan een ecologische verbindingzone aan de oostzijde. Ten westen van het plangebied Pastoor van Schijndelstraat ong. te Boerdonk loopt op 665 meter afstand de provinciale weg N279 'Bosscheweg'.

Foodpark Veghel 2021 - vastgesteld

Aan de zuidkant van Veghel, gelegen aan de A50 ter hoogte van afslag 10 Eerde, ligt het bedrijventerrein Foodpark Veghel. Bij de opzet van het bedrijventerrein Foodpark is het de bedoeling geweest om het bedrijventerrein in zuidelijke richting af te ronden, zodat bedrijfsbebouwing mogelijk is tot ongeveer aan de Corridor. Door middel van dit bestemmingsplan wordt deze zuidelijke afronding van Foodpark mogelijk gemaakt. Ook is in dit plan de landschappelijke afronding van het bedrijventerrein opgenomen en het besluitgebied van de Omgevingsvergunning voor De Kempkens die in 2020 is verleend, zodat één samenhangend plan ontstaat. Met de ontwikkelingen van Foodpark Veghel fase 4, zal de hoeveelheid verkeer richting Foodpark toenemen met circa 1.300 mvt/etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Waardoor knelpunten naar voor zijn gekomen, waaronder de capaciteit van de Corridor. Er wordt gekeken naar een capaciteitsuitbreiding van de Corridor na de ombouw van de N279.

Gemeente Laarbeek

Bestemmingsplan Heuvelsche Velden - vastgesteld

Het bestemmingsplan Heuvelsche Velden is voornemens om maximaal 65 woningen en natuurontwikkeling te realiseren ten westen van Beek en Donk. Het projectgebied is gelegen aan de Pater Becanusstraat en de Oostbeemdweg, aan de rand van het projectgebied loopt de beek de Goorloop.

Omgevingsvergunning tankstation N279-Bosscheweg Beek en Donk - ontwerp

Het doel van de omgevingsvergunning is om op de locatie langs de N279 en Bosscheweg een verkooppunt van motorbrandstoffen met bijbehorende winkelruimte, wasboxen en wasstraat te realiseren. Bij dit tankstation zal daarnaast ook worden voorzien van snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's en wordt een waterstof tankinstallatie gerealiseerd. Dit nieuwe tankstation zal het bestaande tankstation in het centrum van Beek en Donk vervangen.

Bestemmingsplan 'Gulden Land' - vastgesteld

Het bestemmingsplan 'Gulden Land' richt zich op de ontwikkeling van natuurgebieden in het plangebied. De primaire doelstelling is natuurontwikkeling, inclusief het behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden, landschappelijke waarden, en ecologische verbindingzones. Het plan beoogt ook het meanderen van de waterloop de Aa om bij te dragen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water en het Natuurnetwerk Brabant. Het plan voorziet in de herontwikkeling van agrarische gronden naar natuurgebieden en het optimaliseren van de waterloop de Aa. Dit omvat de aanleg van circa 15 hectare hoogwaardige natuur en ecologische verbindingzones. Specifieke maatregelen zijn onder meer het creëren van nieuwe (onverharde) paden, wegen, parkeervoorzieningen, en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gemeente Gemert-Bakel

Bestemmingsplan Roessel 2 Bakel - vastgesteld

Het doel van het bestemmingsplan is om de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk ter plaatse van Roessel 2 in Bakel mogelijk te maken. Het plan omvat de bouw van 42 nieuwe woningen. Het plangebied zal ontsloten worden middels de wijkontsluitingswegen Dorpsstraat en Hooge Braak.

In de huidige situatie is er een werkplaats, tankstation, showroom, loods en woonhuis gevestigd. De bestaande bebouwing zal worden gesloopt om de nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken.

Bestemmingsplan Hooghland te Bakel - vastgesteld

Het bestemmingsplan 'Hooghland te Bakel' is opgesteld met als doel de ontwikkeling van de tweede fase van de woonwijk Neerakker, genaamd Hooghland, in Bakel. Dit plan voorziet in de bouw van 95 grondgebonden woningen om tegemoet te komen aan de lokale woningbehoefte en om een groene, dorpsachtige woonomgeving te creëren. Daarnaast wordt er een waterbergingsgebied, 'De Fabrieksloop', aangelegd ten zuiden van de nieuwbouw om problemen met wateroverlast in de omgeving te mitigeren.

Bestemmingsplan Komweg Haageijk - vastgesteld

Het bestemmingsplan beoogt op de hoek van Komweg/ Haageijk 67 appartementen te realiseren. De huidige bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw in de vorm van 3 bouwblokken met een onderliggende halfverdiepte parkeergarage. De woningen worden ontsloten via de wegen Komweg, Haageijk en Elisabethplaats.

Gemeente Helmond

Bestemmingsplan Rijpelberg - Nemerlaerhof - ontwerp

Het bestemmingsplan 'Rijpelberg - Nemerlaerhof' is opgesteld met de intentie om 41 woningen te realiseren op het terrein van de voormalige Rijpelbergse tennisclub en het aangrenzende sportveld in Helmond. De toekomstige ontwikkeling omvat de bouw van 41 woningen onderverdeeld in 12 levensloopbestendige woningen, 14 eengezinswoningen en 15 starterswoningen. De geplande ontwikkeling bevindt zich nabij de provinciale weg N279. Hoewel de directe impact op de N279 beperkt lijkt, kan de toename van het aantal woningen indirect zorgen voor een toename in verkeersbewegingen en druk op de omliggende infrastructuur.

Gemeente Asten

Loverbosch - vastgesteld

Bestemmingsplan Loverbosch is opgedeeld in drie fases. Voor ontwikkeling van Loverbosch is in het verleden een Masterplan uitgewerkt waarmee de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Loverbosch in meerdere fases zijn vastgelegd. Inmiddels is fase 1 gerealiseerd en bevindt fase 2 zich in de realisatie fase. De gemeente Asten heeft het planvoornemen haar dorpskern aan de oostzijde uit te breiden met de uitbreidingswijk Loverbosch fase 3. Voor fase 3 worden 205 woningen gerealiseerd.

Waterschap Aa en Maas

Projectplan Waterwet Wijboschbroek - vastgesteld

De natte natuurschap Wijboschbroek, gelegen tussen Schijndel en de Zuid-Willemsvaart, is een bijzonder natuurgebied met hoge (potentiële) natuur- en landschapswaarden. Het is één van de weinig overgebleven (vochtige) leembossen in Nederland. Voor het herstel van de natte natuurschap Wijboschbroek worden een aantal maatregelen getroffen die gericht zijn op het vernatting van het gebied door het vasthouden van water en het zo veel mogelijk buiten houden van gebiedsvreemd water.

Blauwe Poort fase 2 - vastgesteld

Waterschap Aa en Maas richt de oevers van de Aa, Snelleloop en de Boerdonkse Aa in de omgeving van Boerkonk en Laarbeek opnieuw in. De beken worden heringericht om ze voor toekomst klimaatrobuust te maken, ook wel beekherstel. Daarnaast wil Waterschap Aa en Maas dat de ecologische toestand van beken wordt aangepakt om de biodiversiteit en waterkwaliteit te verbeteren. Met de maatregelen wordt invulling gegeven aan de opgaven uit het Waterbeheerplan 2022-2027, te weten circa 6 kilometer beekherstel, 2,3 kilometer EVZ en het oplossen van 3 vismigratieknelpunten.

Maatregelen verkeersveiligheid verbeteren op de N279

Vooruitlopend op het projectbesluit is onderzocht of er maatregelen zijn die de verkeersveiligheid direct verbeteren en waarvan de uitvoering mogelijk is zonder dat dit keuzes voor het project N279 in de weg zit. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de heroriëntatie brede belangenbenadering N279 Veghel - Asten (BMC Advies, 2022). Het betreft de volgende maatregelen:

- aankopen eetcafé De Sluis en verwijderen aansluiting Sluisweg op N279;
- opheffen inrit ter plaatse van Rijksweg bij Veghel;
- opheffen koude oversteek Vlierdense Bosdijk/Rijntjesdijk en vervangen door een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer;
- opheffen koude oversteek Oostappensedijk.

3.6.4 Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Er zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen die overwogen worden, maar die nog niet voldoende concreet en zeker zijn om als autonome ontwikkeling te gelden. Denk hierbij aan langetermijnplannen uit omgevingsvisies van gemeenten. Deze ontwikkelingen vormen een aandachtspunt en raakvlak, maar het project N279 hoeft hier in juridische zin geen rekening mee te houden. Wel zijn deze en meer ontwikkelingen (in een breder gebied) betrokken bij de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen tot 2040 om de autonome groei van het verkeer niet te onderschatten.

Beethovendeal

Vanuit de overheid wordt €2,5 miljard geïnvesteerd in de microchipsector Brainport Eindhoven. Om ervoor te zorgen dat Nederland een aantrekkelijk vestigingsplaats blijft, wordt onder andere geïnvesteerd in bereikbaarheid en betaalbare woonruimte. Deze investeringen zorgen voor meer werkgelegenheid en inwoners, in met name regio Eindhoven. Dit kan invloed hebben op de mobiliteit en verstedelijking in de regio en daarom ook van invloed zijn op de N279. Of en hoe dit de N279 raakt is momenteel nog niet duidelijk.

Bus op vluchtstrook A50

De bereikbaarheid op en rondom de A50 bij Eindhoven komt steeds meer onder druk. Daarom is een pakket van korte termijnmaatregelen opgesteld, waaronder bus over de vluchtstrook A50. Het doel is dat door langs de file te rijden de reistijd wordt verkort en een meer betrouwbare dienst(regeling) kan worden aangeboden. En hierdoor een toename van het busgebruik te realiseren en het verminderen van het autogebruik voor een betere bereikbaarheid van banen, voorzieningen en inwoners.

Bus Rapid Transit

Om een frequenter en sneller openbaar vervoer aan te bieden is de provincie Noord-Brabant samen met de gemeenten en provincie Gelderland zoekende naar verbetering van het openbaar vervoer in de corridor Eindhoven-Nijmegen. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van Bus Rapid Transit Eindhoven-Veghel-Uden-Oss. Om tussen deze kernen het aantrekkelijk te maken voor de reiziger om met het openbaar vervoer te reizen.

Beekdalontwikkeling 't Aa-dal Noord

Het doel van de beekdalontwikkeling is om een klimaatbestendig beekdal van de Aa, waar functies op het gebied van water, natuur, landbouw, recreatie, cultuurhistorie en landschap elkaar versterken. Het project is opgedeeld in meerdere deelgebieden. Beek de Aa meandert langs de N279, waardoor er een mogelijk overloop plaatsvindt.

Onderdeel van Aa-dal Noord is het waterbergingsgebied Ham-Havel. Het project betreft een beekherinrichting over 2,1 km, er is hier eerder al een waterberging en ecologische verbindingzone gerealiseerd. Van belang dat er voldoende ruimte is voor beekherstel van de Aa en dat de waterbergingsruimte wordt behouden of vergroot. Er wordt onderzocht wat er meer noodzakelijk is.

Vismigratie knelpunten Goorloop Gegraven

Er zijn 2 vismigratieknelpunten aanwezig die kruisen bij de N279, ter hoogte van de Morgenstraat en ter zuiden van de Sluisweg (hectometerpaal 51.8). Waterschap Aa en Maas is aan het onderzoeken wat nodig is voor deze knelpunten.

Boerdonkse Aa / vernieuwing duikers en sifons Zuid-Willemsvaart

Op verschillende locaties kruisen regionale waterlichamen met een duiker of sifon een Rijkskanaal. In de nabijheid van het project N279 liggen meerdere objecten (waaronder sifon de Goorloop). Een aantal van deze objecten zijn inmiddels meer dan 100 jaar oud en zijn hun einde technische levensduur gepasseerd. Voor deze objecten heeft Rijkswaterstaat een noodplan voor het geval een object faalt. Ook is Rijkswaterstaat gestart met de voorbereiding van de vernieuwing van deze objecten. Het betreft in eerste instantie 15 duikers en sifons onder de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. De Goorloop is één van deze objecten. Met de vernieuwingsopgave wordt naar verwachting in 2026 gestart.

Zuidelijke ontsluiting Helmond

De verstedelijking in Helmond zorgt voor een aanzienlijke toename van verkeer, vooral in het stadscentrum. Een onderzoek is gestart naar verbetering van de zuidelijke ontsluiting via de N279, Rochadeweg en N612 naar de A67, inclusief mogelijke afschaling van de Kasteel Traverse. Er wordt ook gekeken naar het verminderen van de leefbaarheidseffecten van de huidige Kasteel Traverse, het versterken van noord-zuidverbindingen en het waarborgen van de bereikbaarheid. Er wordt regelmatig afgestemd tussen deze studie en de N279 om de raakvlakken te beheersen.

Afwaardering Kasteel Traverse (Helmond)

De Kasteel Traverse (N270) is een belangrijke oost-westverbinding in de regio. Echter kruist de weg het centrum van Helmond en wordt de weg ervaren als barrièrewerking. De Mobiliteitsvisie van Helmond (2040) geeft aan dat er onderzoeken lopen voor om de Kasteel Traverse af te waarderen. Dit heeft gevolgen voor de wegenstructuur in zuidoost-Brabant, waaronder er ook verkeersgevolgen zijn voor de N279. Er wordt regelmatig afgestemd tussen deze studie en de N279 om de raakvlakken te beheersen.

Kloostereind Brouwhuis

Er is een inrichtingsvisie opgesteld om het landschapspark toegankelijker en aantrekkelijker te maken. Landschappelijke, cultuurhistorisch en ecologische waarden worden in stand gehouden of versterkt. Het projectgebied van Landschapspark Kloostereind is ingeklemd tussen de N279, Rochadeweg, Zuid-Willemsvaart en Brouwhuis. Voor de N279 geldt dat er ter hoogte van de Vlierdense Bosdijk een verkeersveilige oversteek voor langzaamverkeer wordt gerealiseerd en het aanbrengen van een faunapassage. Eveneens wordt ten zuiden van de Vlierdense Bosdijk grenzend aan de N279 het gebied ingetekend als zoekgebied voor klimaatadaptieve maatregelen, zoals het bufferen en vasthouden van water.

Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein in Helmond en Someren

Voor het regionaal bedrijventerrein Brainport-Oost is door de colleges van gemeente Helmond en gemeente Someren het voorkeursrecht conform de Wvg in 2024 gevestigd op de locatie Lungendonk - Varenschut. Dit betekent dat eigenaren hun grond bij verkoop eerst aan de gemeente moeten aanbieden. De gemeenteraden van Helmond en Someren hebben het voorkeursrecht eind december bekrachtigd. De komende 3 jaar zal er een goedgekeurd omgevingsplan moeten komen om het plan vorm te geven. Het creëren van meer ruimte voor bedrijven zorgt ook voor een toename van verkeer in de regio, wat invloed zal hebben op de N279.

Huisvesting arbeidsmigranten Rijntjesdijk Vlierden

Ter plaatse van de voormalige nertsenfokkerij aan de Rijntjesdijk in Vlierden wordt onderzocht of het mogelijk is om 65 mobiele woningen te plaatsen voor arbeidsmigranten. In eerste instantie was de aanvraag geweigerd vanwege de ontsluiting van het plan, echter zijn er momenteel onderzoeken om deze locatie te ontsluiten middels een rotonde Rochadeweg met de N279.

Structuurvisie Ommel-Oost 2023

De structuurvisie Ommel-Oost betreft het gebied ten oosten van de Kloosterstraat in Ommel. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van circa 3,7 hectare. In de huidige situatie worden de percelen gebruikt voor landbouw. Het doel van het plan is circa 60 - 80 nieuwe woningen te realiseren. Om het plan mogelijk te maken, moet het omgevingsplan gewijzigd worden of een buitenplanse omgevingsactiviteit ingediend worden. De structuurvisie is door de gemeenteraad van Asten in juli 2023 vastgesteld. Het plangebied ligt binnen een straal van 100 meter van de N279. In afbeelding 3.10 is de locatie aangegeven.

Masterplan Uitbreiding Ommel

Het masterplan uitbreiding Ommel geeft aan dat er een mogelijkheid is om circa 100 tot 150 woningen te realiseren ter hoogte van de Hogeweg en ten westen van de Kloosterstraat. Het masterplan is in januari 2025 door de gemeenteraad vastgesteld. De locatie is deels gelegen langs de N279, in de visie wordt aangegeven dat maatregelen moeten worden getroffen tegen de geluidbelasting van de N279.

Biesvelden 1 Asten-Oost

Er wordt een masterplan opgesteld voor het gebied Asten-Oost, waar Biesvelden 1 onderdeel van uitmaakt. De locatie van Biesvelden 1 bevindt zich onder Loverbosch fase 3. De gronden van Biesvelden I zijn al aangekocht. Het vooruitzicht is dat voor Biesvelden I ruim 200 woningen worden gerealiseerd. Er wordt eerst een Masterplan opgesteld voor het projectgebied.

Zuidkade - Veghel

Ter plaatse van de mengvoederfabriek van Victoria is het plan om een nieuwe woonwijk te bouwen met circa 300 tot 400 woningen. De fabriek zal naar verwachting in 2026 verdwijnen.

Woondeal Noordoost-Brabant & Zuidoost Brabant 2022 - 2030

De woningdeals zijn afspraken tussen de Rijksoverheid, gemeenten, provincies, woningcorporaties en andere betrokken partijen met als doel de woningbouw te versnellen en te zorgen voor voldoende betaalbare woningen in Nederland. De deals richten zich op het aanpakken van de woningtekorten, het bevorderen van de bouw van betaalbare huur- en koopwoningen en het verbeteren van de doorstroming op de woningmarkt. Voor de gemeente rondom de N279 zijn ook afspraken gemaakt, (21 gemeenten in Zuidoost-Brabant, 13 woningcorporaties in Zuidoost-Brabant, Provincie Noord-Brabant en Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 2023).

Samenhang verkenning N279 en pré-verkenning verkeersstructuur Brainport-Oost

Als belangrijke randvoorwaarde om haar groeiopgave in het kader van het Verstedelijkingsakkoord Brainport goed te kunnen invullen wordt gestudeerd op mogelijkheden om met een aanpassing van de regionale verkeersstructuur aan de zuidoozijde van Helmond een duurzame bereikbaarheid van Brainport-Oost te bewerkstelligen. Het onderzoek Verkeersstructuur Brainport-Oost (voorjaar 2024) laat zien dat beide genoemde doelen in zicht komen indien aan de zuidoozijde van Helmond de bestaande infrastructuur wordt aangepast dan wel toegevoegd. Deze maatregelen worden aangeduid als 'Zuidelijke Ontsluiting Helmond', maken onderdeel uit van het overleg dat het Rijk hierover in het kader van het BO MIRT met de regio voert en is nauw verbonden met de planstudie N279 Veghel-Asten.

De studies naar respectievelijk de N279 en de Zuidelijke Ontsluiting Helmond lopen niet synchroon. Dat maakt het belangrijk om ze zorgvuldig op elkaar af te stemmen, op voorwaarde dat het lopende planproces rond de N279 alleen vertraging mag ondervinden als daar gereede aanleiding toe is en dit door de Provincie wordt onderschreven. Ditzelfde geldt voor het geval de afstemming van beide plantrajecten voor de N279 tot nieuwe risico's leidt op het gebied van planologische procedures.

Het bovenstaande maakt het noodzakelijk om te werken met twee parallel lopende, planologisch-juridisch separate planlijnen: één voor de N279 (de verkenning) en één voor de Zuidelijke Ontsluiting (een pré-verkenning). Beide planlijnen staan doorlopend nauw met elkaar in verbinding.

4

ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN

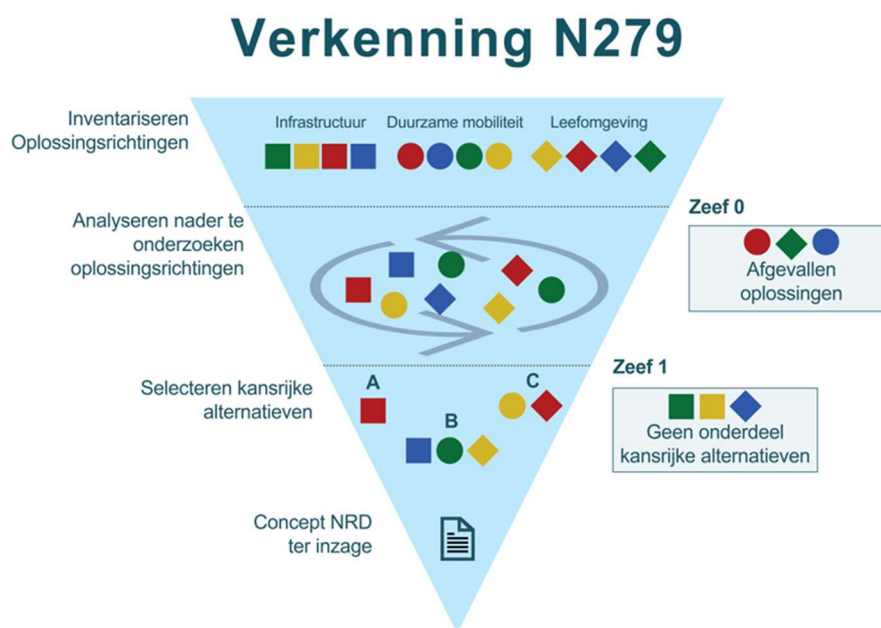
Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het proces dat vanaf de kennisgeving voornemen en participatie is doorlopen. Dit proces heeft geresulteerd in 4 kansrijke alternatieven en 1 nader te onderzoeken 5^{de} alternatief. De onderbouwing over het doorlopen proces en de doorlopen trechtering voor de selectie van de kansrijke alternatieven is beschreven in de notitie kansrijke alternatieven (NKA).

4.1 Trechteringsproces verkenning N279

De kansrijke alternatieven voor de N279 zijn ontwikkeld in verschillende stappen in een zogeheten trechteringsproces (Afbeelding 4.1). Uit een brede inventarisatie zijn allerlei denkbare oplossingen geïnventariseerd door het projectteam, partners en het publiek. Hieruit is stapsgewijs een selectie gemaakt, via de zogeheten zeef 0 en zeef 1, van oplossingen die bijdragen aan de projectdoelen en scope van het project, passen binnen de financiële kaders en die uitvoerbaar en vergunbaar zijn. Deze zogeheten kansrijke oplossingen zijn gecombineerd tot vier samenhangende en duidelijk van elkaar verschillende kansrijke alternatieven.

Dit hoofdstuk beschrijft het doorlopen trechteringsproces, met daarbij in het bijzonder aandacht voor de wijze waarop de kansrijke alternatieven onderscheidend zijn vanuit milieuoogpunt. De vier kansrijke alternatieven worden in de volgende fase van de verkenning uitgewerkt en nader onderzocht in onder meer een MER. De kansrijke alternatieven gelden als de zogeheten 'redelijke alternatieven' uit artikel 11.16 lid 1 onder b van het Omgevingsbesluit en zijn om deze reden onderdeel van deze NRD.

Afbeelding 4.1 Schematische weergave van het trechteringsproces bij totstandkoming van de NRD N279



Zeef 0 - verzamelen en selecteren mogelijk kansrijke oplossingen

Een eerste selectie uit de geïnventariseerde oplossingen vond plaats om te komen tot mogelijk kansrijke oplossingen om nader onderzoeken. Het betrof hier het selecteren van oplossingen die naar verwachting een bijdrage leveren aan de projectdoelen en die haalbaar zijn binnen de kaders van het project N279. Oplossingen die niet passen binnen het projectkader, niet bijdragen aan het doelbereik, op basis van de eerste inzichten juridisch of technisch niet uitvoerbaar zijn of afzonderlijk al niet passen binnen de financiële kaders of zijn afgefallen. Deze niet-realistische oplossingen of oplossingen die buiten de scope van het project vallen, zijn verder niet meer meegenomen.

Dit betreffen onder andere de volgende oplossingsrichtingen:

- een snelheidsverhoging naar 100 kilometer per uur (past niet bij de functie van de weg en vergroot knelpunten leefbaarheid);
- een oostelijke omleiding Veghel (onvoldoende bijdrage aan bereikbaarheid door lengte van de omleiding);
- een tunnel (vanuit kosten en ruimtelijke inpassing (Veghel) en doelbereik (Helmond) niet realistisch);
- nieuwe oost-westverbindingen (niet passend bij de projectdoelen voor de N279).

Zeef 1 - Nadere analyse oplossingen

De mogelijk kansrijke oplossingen uit zeef 0 zijn geordend, op hoofdlijnen nader uitgewerkt en onderzocht. Met verkeersmodelleren zijn de effecten op de verkeerstromen in kaart gebracht. De oplossingen zijn beoordeeld op hun bijdrage aan de projectdoelen, uitvoerbaarheid en onderscheidende leefomgevingseffecten, zie het afweegkader zeef 1 in tabel 4.1. Naar aanleiding van deze analyse bleken enkele oplossingen niet kansrijk. Bijvoorbeeld omdat ze te weinig bijdrage leveren aan de projectdoelen of omdat ze onevenredige impact hebben op de leefomgevingseffecten en relatie tot het doelbereik. Sommige oplossingsrichtingen bleken wel een positief effect te hebben op de omgeving, maar paste niet binnen de scope en projectdoelen van de N279. Deze oplossingsrichtingen zijn gecategoriseerd als 'aan het project'. Deze worden niet verder uitgewerkt binnen de verkenning N279. Indien op een later moment blijkt dat synergie bereikt kan worden kan besloten worden de aanpassingen (gedeeltelijk) te integreren.

Voorbeelden van afgefallen oplossingsrichtingen zijn:

- verplaatsen rotonde Bosscheweg / Middenweg;
- aansluitingen bij Veghel of Helmond opheffen;
- herstellen van het ei van Ommel;

Omleiding Dierdonk

Op basis van de analyse naar de kansrijkheid van de oplossingen is geconcludeerd dat de omleiding om Dierdonk niet als kansrijk beschouwd is. De omleiding draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, maar leidt ook tot nieuwe locaties met milieugezondheidsrisico's en brengt schade toe aan natuur, landbouw en cultuurhistorische waarden. Een oplossing voor de verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op het huidige tracé (Wolfsputterbaan) biedt dezelfde voordelen voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid, maar met minder impact op de leefomgeving. Daarmee is er een gelijkwaardig alternatief met minder aantasting.

Vanuit het participatieproces met de samenwerkende partijen heeft de gemeente Helmond aangegeven dat zij het belangrijk acht om naast de alternatieven over de Wolfsputterbaan ook een korte omleiding om Dierdonk nader te onderzoeken in de MER. Voor de gemeente Helmond is het belangrijk de omleiding Dierdonk verder te onderzoeken om inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven van de N279 zijn rondom Dierdonk. Zodat het verschil in kwaliteit van leefbaarheid (geluideffecten en barrièrewerking) tussen de kansrijke alternatieven over het tracé van de Wolfsputterbaan en een omleiding vergelijkbaar met het voorkeursalternatief uit het PIP inzichtelijk kan worden gemaakt. Het meenemen van de omleiding Dierdonk in de MER, draagt daarmee bij aan de besluitvorming en uitlegbaarheid van de gemaakte keuzes naar de omgeving.

Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit 5^{de} alternatief met omleiding Dierdonk nader te onderzoeken in de MER, zodat inzicht wordt verkregen in de effecten van zowel de reconstructie van het huidige tracé als een omleiding op deze locatie.

Een aantal oplossingen zijn als aan het project gecategoriseerd. Op een later moment in het proces kan blijken dat het vanuit het raakvlak met inpasbaarheid of vanuit het oogpunt van synergie wenselijk is deze aanpassingen (gedeeltelijk) te integreren in de scope van de N279. Hierover worden te zijner tijd afspraken gemaakt op bestuurlijk niveau. Het betreft de volgende oplossingsrichtingen:

- aanpassingen aan de Beekse brug/N615;
- aanpassingen aan de Erpse brug;
- aanpassingen aan de Rembrandtlaan (Veghel);
- extra aansluiting ter hoogte van Aarle-Rixtel;
- aanpassingen aan de knoop N270/N279;
- afwaardering Kasteeltraverse en zuidelijke ontsluiting Helmond;
- weefvak A50 tussen aansluiting 10 en 11.

Tabel 4.1 Afweegkader zeef 1

Aspect	Toelichting
doelbereik bereikbaarheid	draagt de oplossing bij aan het: - verbeteren van de verkeersafwikkeling via de robuuste rand voor lokaal en regionaal verkeer vanuit het onderliggend wegennetwerk, de bundelroutes, inprikkers en de kernen via de N279; - niet stimuleren van het doorgaande personen- en vrachtverkeer; - bevorderen van de mobiliteitstransitie
doelbereik verkeersveiligheid	draagt de oplossing bij aan het: - verminderen van knelpunten en risico's voor gemotoriseerd vracht- en personenverkeer; - verminderen van knelpunten en risico's voor fietsers en voetgangers
doelbereik leefbaarheid	draagt de oplossing bij aan het (zoveel mogelijk): - verlagen van milieugezondheidsrisico's door luchtverontreiniging en geluid als gevolg van de N279; - verminderen van de barrièrewerking van de N279 voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer; - verminderen van de ecologische barrièrewerking van de N279; - verminderen van sluipverkeer
uitvoerbaarheid	leidt de oplossing tot grote juridische of technische belemmeringen in vergunbaarheid, inpasbaarheid of maakbaarheid?
leefomgevingseffecten	wat zijn de onderscheidende effecten van de oplossing op: - bodem en water; - natuur; - ruimtelijke kwaliteit; - gezondheid en veiligheid; - gebruiksfuncties (waaronder landbouw); - duurzaamheid; - uitvoeringshinder

4.2 Zeef 1 - samenstellen kansrijke alternatieven

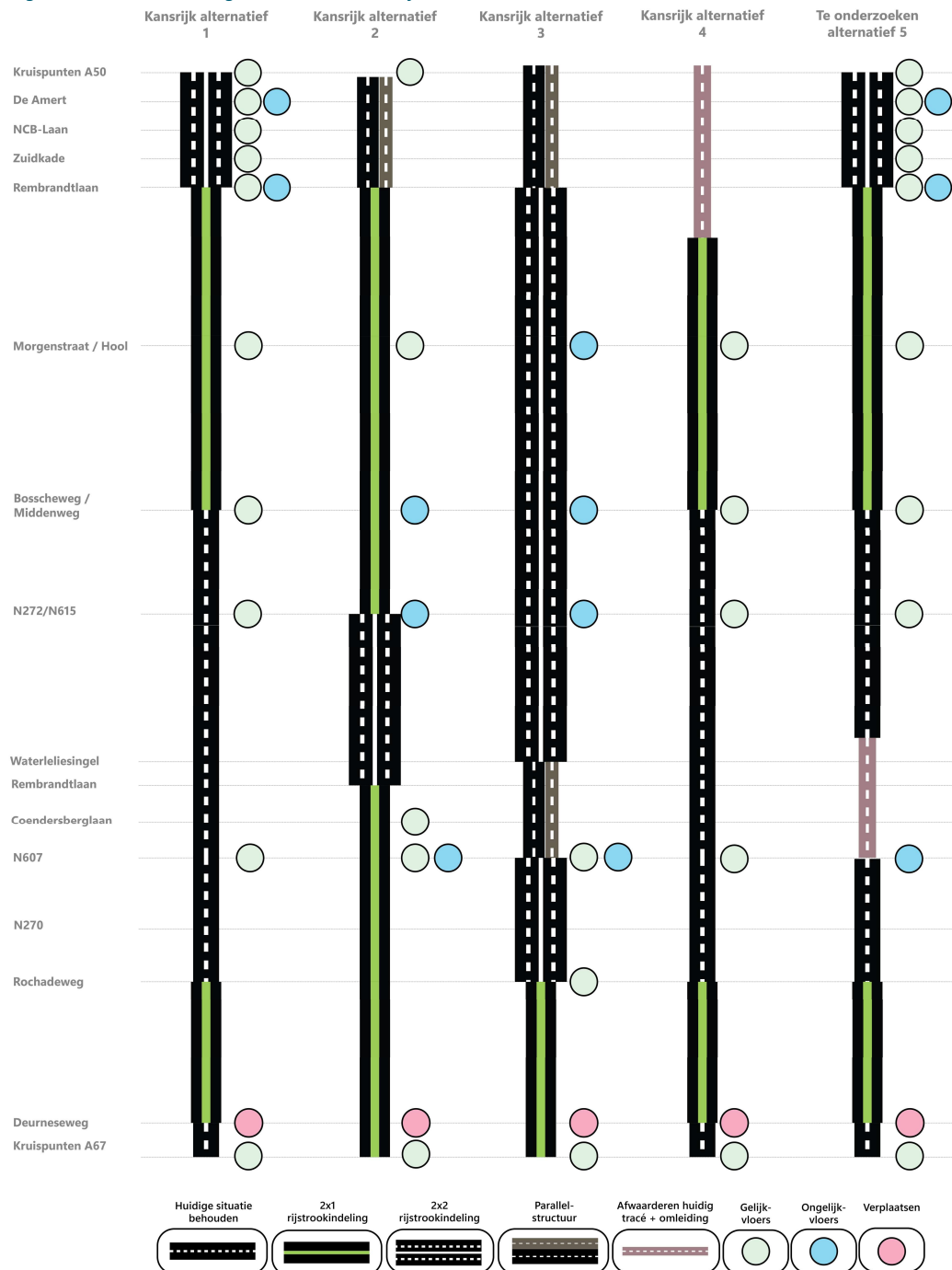
De kansrijke alternatieven zijn opgebouwd uit logisch met elkaar samenhangende (deel)oplossingen voor de gehele N279. Er zijn 4 kansrijke alternatieven en een 5^{de} nader te onderzoeken alternatief met omleiding Dierdonk samengesteld. De alternatieven verschillen onderling duidelijk van elkaar om de bandbreedtes in doelbereik, effecten, kosten en uitvoerbaarheid inzichtelijk te maken en met elkaar te vergelijken. Op deze manier wordt in de volgende fase van de verkenning duidelijk waarin de alternatieven zich van elkaar onderscheiden. Hiermee wordt inzicht verkregen in de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven (en onderliggende deeloplossingen) en de integrale afweging op impact en belangen, wat de juridische robuustheid van het uiteindelijke projectbesluit vergroot. Dit leidt tot de gewenste beslisinformatie om het voorkeursalternatief vast te stellen.

Het voorkeursalternatief kan bestaan uit een combinatie van deeloplossingen uit de kansrijke alternatieven. Optimalisaties in de (deel)oplossingen die net buiten de bandbreedte vallen, maar waarvan de effecten en het doelbereik voldoende kunnen worden aangetoond kunnen in de besluitvorming onderdeel worden van het voorkeursalternatief of als variant worden meegenomen. Aanpassingen die een grootschaligere impact hebben en leiden tot een anders functionerende hoofdoplossing kunnen niet zonder grote onderzoekslast worden geïntegreerd in de voorkeursoplossing.

De volgende 5 alternatieven worden in de MER onderzocht. Afbeelding 4.2 toont schematisch hoe de alternatieven van elkaar verschillen in rijstrookindeling en kruispuntvorm:

- kansrijk alternatief 1: het nulplusalternatief bevat een minimaal pakket van maatregelen om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren met beperkte impact op leefbaarheid;
- kansrijk alternatief 2: legt meer nadruk op het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid door het aanbrengen van een middenberm over het gehele tracé en het uitbreiden van de capaciteit van de wegvakken met de hoogste spitsintensiteiten;
- kansrijk alternatief 3: zet maximaal in op het verbeteren van de bereikbaarheid door het toevoegen van rijstroken en parallelstructuren, wat meer ruimte vraagt en meer hinder en overlast kan veroorzaken;
- kansrijk alternatief 4: verkent omleidingsvarianten rondom Veghel om de leefbaarheid te verbeteren, gecombineerd met een afwaardering van het tracé door Veghel en gelijkvloerse aanpassingen aan het bestaande tracé;
- nader te onderzoeken alternatief 5: verkent een omleiding om de wijk Dierdonk, gecombineerd met een afwaardering van het bestaande tracé en gelijkvloerse aanpassingen aan het bestaande tracé.

Afbeelding 4.2 Schematische weergave van de vier kansrijke alternatieven en nader te onderzoeken alternatief 5



De 5 alternatieven kennen elk een eigen invalshoek en bouwen deels op elkaar voort. De alternatieven kunnen op hoofdlijnen als volgt gekarakteriseerd worden:

Kansrijk alternatief 1

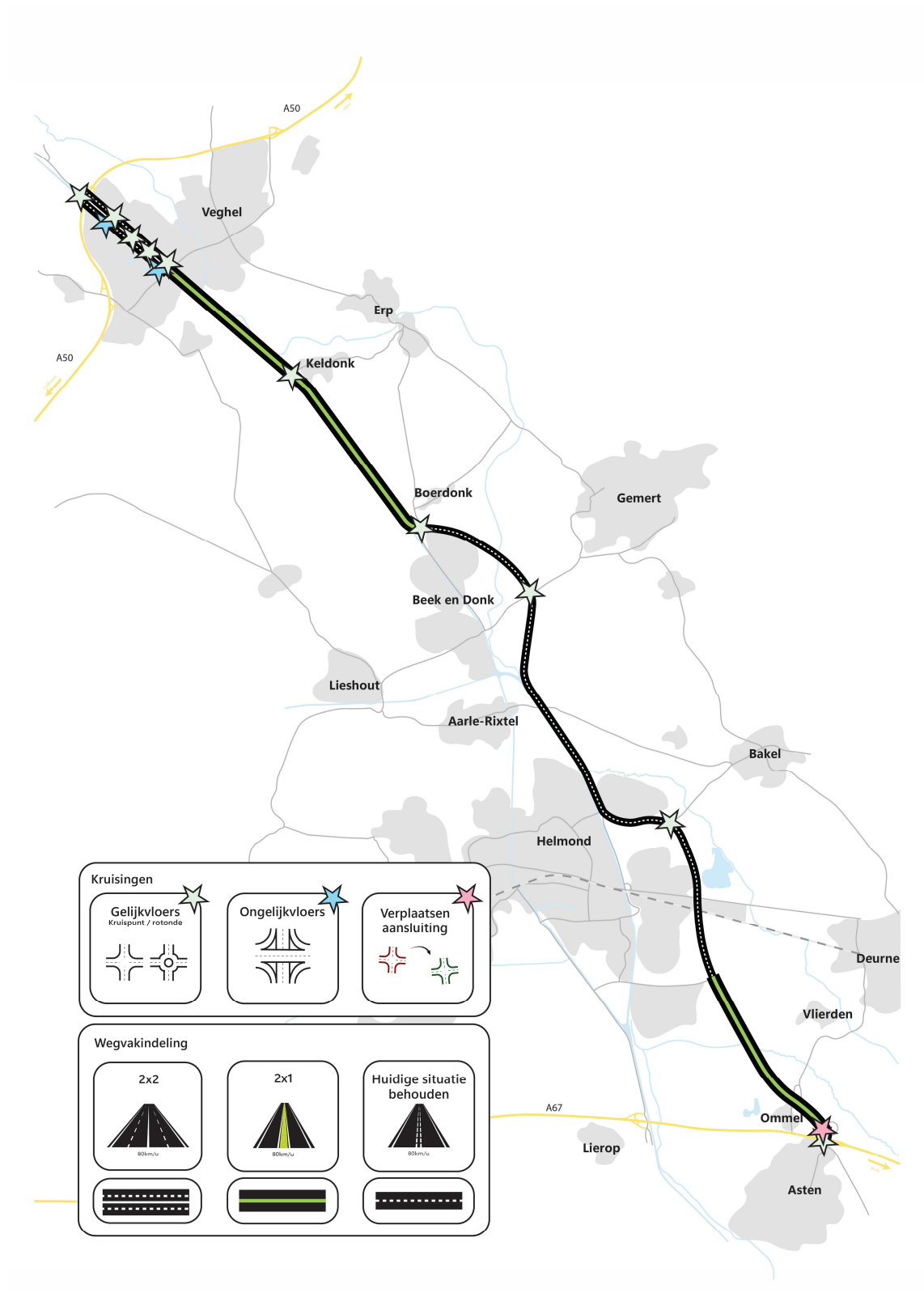
Alternatief 1 vormt het nulplusalternatief welke met zo min mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert. De nadruk in dit alternatief ligt op het beperken van het benodigde ruimtebeslag en daarmee de impact op duurzaamheid en leefomgevingseffecten. Met de aanpassingen aan de kruisingen verbetert naast de verkeersveiligheid ook de bereikbaarheid doordat met een betere afwikkelingen op de kruisingen de gemiddelde reistijd over het tracé afneemt. Bij de drukke kruispunten en ter hoogte van de aansluiting met de A50 treedt in de spitsperiode mogelijk nog enige vertraging op.

Alternatief 1 maakt het mogelijk om de meerwaarde van aanvullende, meer ingrijpende aanpassingen in de andere alternatieven goed te vergelijken. Door de minimale aanpassing van infrastructuur wordt materiaalgebruik (en kosten) geminimaliseerd en trekt de weg zo min mogelijk extra (doorgaand) verkeer aan, met bijbehorende emissies en geluidhinder. In de volgende fase moet bepaald worden welke mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn om deze impact te compenseren. Daarmee zet dit alternatief van alle alternatieven het meest in op duurzaamheid (materiaalgebruik en CO₂-uitstoot) en leefomgevingseffecten (door de beperkte verkeersaantrekkende werking en het benodigde ruimtebeslag). Dit is van belang om te motiveren dat alle 'redelijke alternatieven' zijn beschouwd in het MER. Het is een 'milieuvriendelijk' alternatief, een alternatief dat de principes van de Ladder van Verdaas volgt (de ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen) en een alternatief dat van belang is vanuit de huidige onzekerheid rondom het dossier stikstofdepositie benodigd is om in een eventuele ADC-toets aan te tonen of er gelijkwaardige alternatieven zijn met minder impact.

Alternatief 1 verbetert de verkeersveiligheid door het aanbrengen van een middenberm (2x1 profiel) op de wegvakken met lange rechte stukken. Hiermee wordt het risico op frontale botsingen voorkomen. De kruisingen met de grootste knelpunten worden gelijkvloers aangepast. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de kruisingen bij de A67 wordt de Deurneseweg verplaatst. Op de wegvakken blijft de capaciteit gelijk aan de huidige situatie. Bij Veghel wordt tussen de Maxwell Taylor brug en de A50 wel een wegprofiel met 2 rijstroken per rijrichting gerealiseerd om het verkeer veilig en vlot af te kunnen wikkelen op de kruisingen.

Als variant binnen het alternatief wordt meegenomen wat het doelbereik en de effecten zijn van het ongelijkvloers aanpassen van de kruisingen met de Amert en Rembrandtlaan/Maxwell Taylorbrug in Veghel. Afbeelding 4.3 geeft de oplossingsrichtingen weer die zijn opgenomen in alternatief 1.

Afbeelding 4.3 Kansrijk alternatief 1

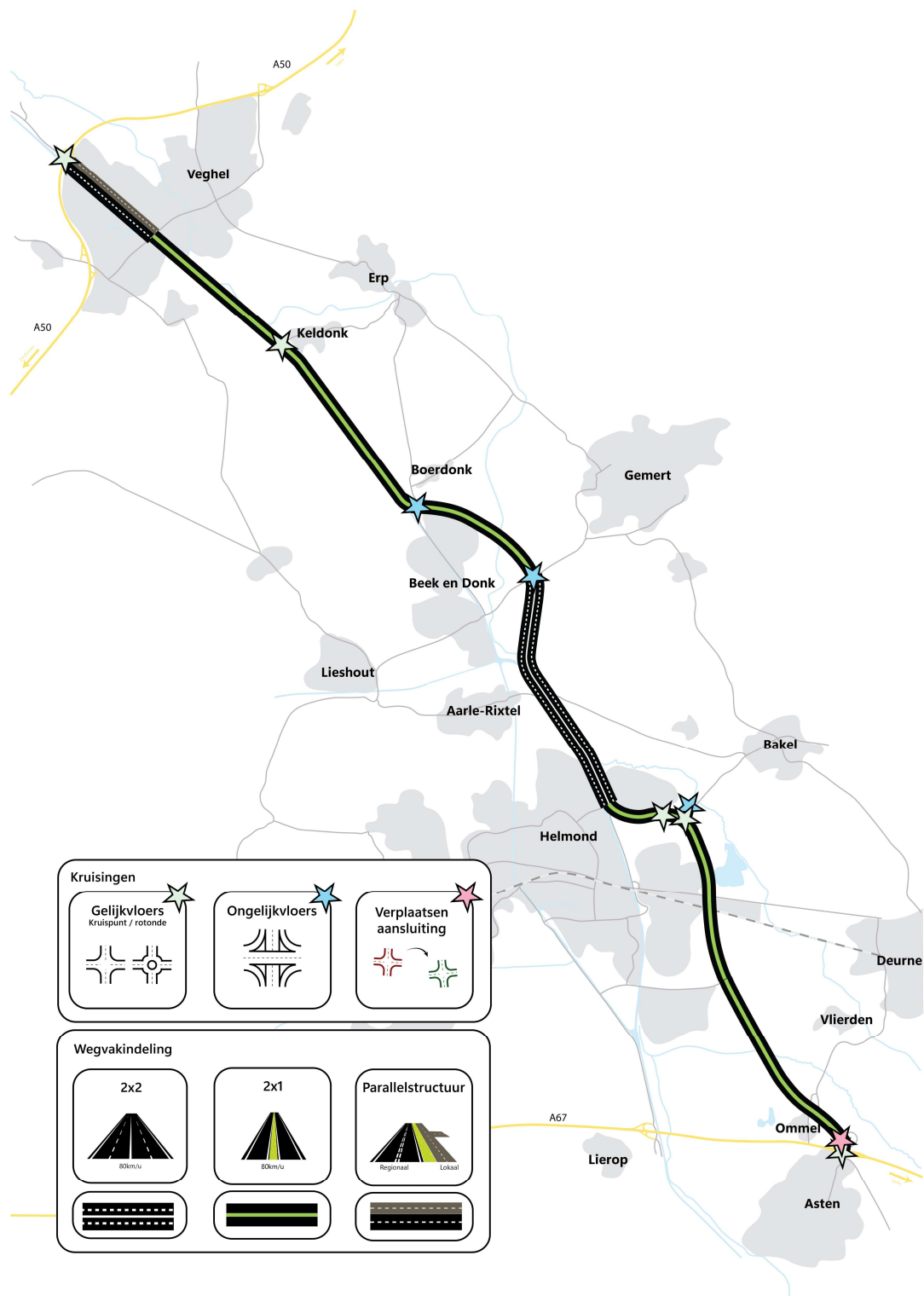


Kansrijk alternatief 2

Alternatief 2 bevat oplossingen die meer nadruk leggen op het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, en gaat gepaard met meer infrastructurele maatregelen zoals ongelijkvloerse kruisingen, aanpassing naar een 2x1 met middenberm of 2x2-wegprofiel en parallelstructuren (het lokale verkeer te scheiden van het doorgaande verkeer). Alternatief 2 legt daarbij de nadruk op het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar is terughoudend met toevoegen van capaciteit door extra rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen behalve waar de verkeersintensiteiten in de spitsperiodes zeer hoog zijn. Alternatief 2 bevat een parallelstructuur ter hoogte van Veghel, waarbij het lokale en doorgaande verkeer wordt gescheiden, wat de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en mogelijk ook leefbaarheid verder verbetert.

Alternatief 2 heeft naar verwachting een lichte verkeersaantrekkende werking, met impact op de milieugezondheidsrisico's. Hier moet in de volgende fase nader naar gekeken worden, om ook de benodigde mitigerende maatregelen te bepalen.

Afbeelding 4.4 Kansrijk alternatief 2



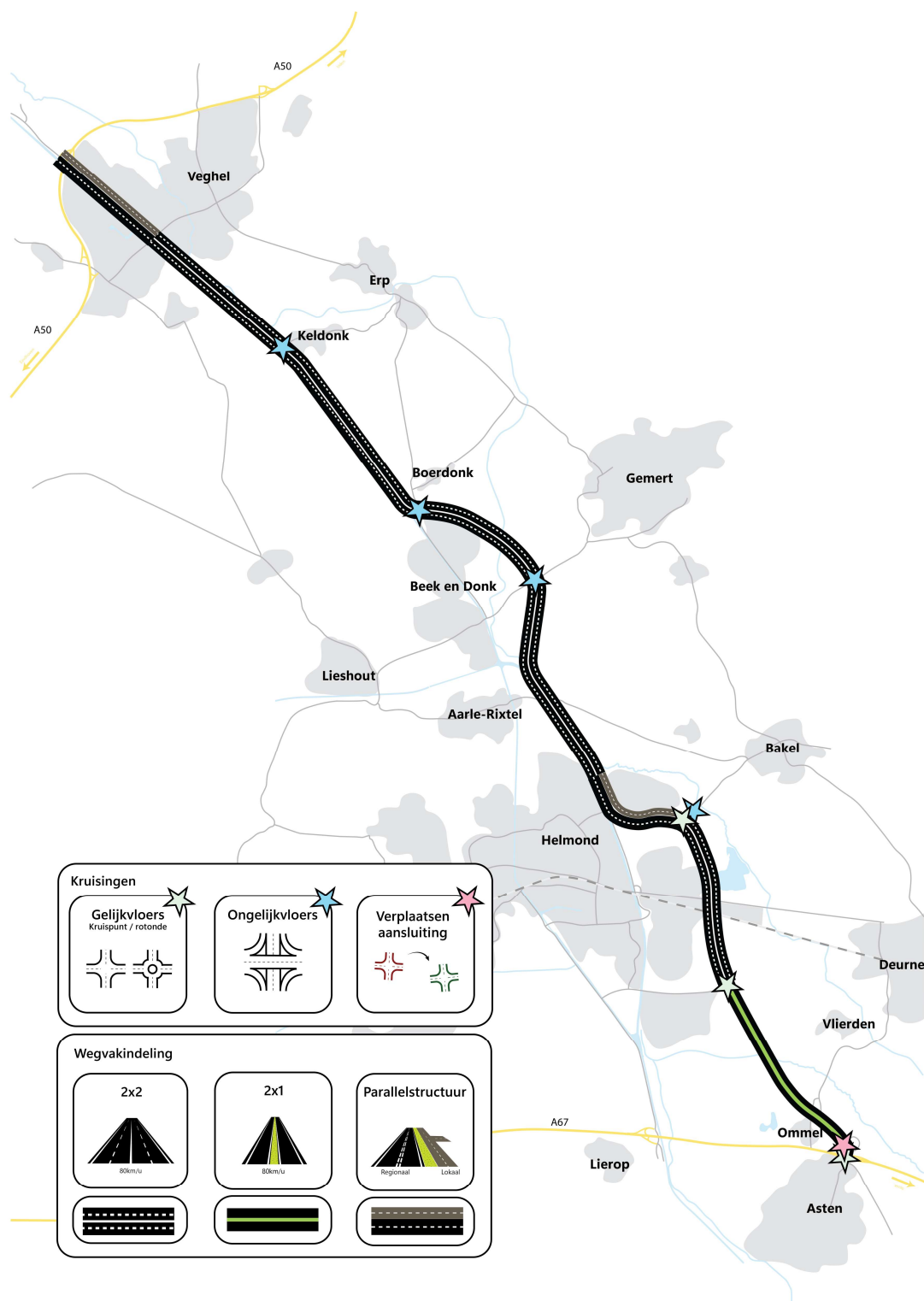
Het gehele tracé wordt uitgevoerd met een middenberm tussen de rijbanen (exclusief Veghel in verband met de parallelstructuur). Dit draagt sterk bij aan het voorkomen van frontale botsingen en daarmee het verbeteren van de verkeersveiligheid. In Veghel worden de kruisingen ontsloten via een parallelstructuur die loopt tot aan de kruisingen onder aan de A50 aansluiting 11. Op het wegvak tussen de N272/N615 (Beek en Donk) en de Rembrandtlaan (Helmond) wordt de capaciteit uitgebreid naar een wegprofiel met 2x2 rijstroken. De capaciteit op de overige wegvakken blijft één rijstrook per rijrichting.

De rotonde Bosscheweg/Middenweg en de kruising N272/N615 (Beek en Donk) worden ongelijkvloers uitgevoerd en bij de kruising van de Morgenstraat/Hool wordt een ongelijkvloers verbinding gerealiseerd voor het verbeteren van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (met name fietsers). De overige kruisingen blijven gelijkvloers en worden waar nodig gelijkvloers aangepast. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de kruisingen bij de A67 wordt de Deurneseweg (Asten) verplaatst. Afbeelding 4.3 geeft de oplossingsrichtingen weer die zijn opgenomen in alternatief 2.

Kansrijk alternatief 3

Alternatief 3 bevat oplossingen die meer nadruk leggen op het uitbreiden van de wegcapaciteit op de N279 door het toevoegen van rijstroken (2x2 profiel) en ongelijkvloerse kruisingen op bijna het gehele tracé, en gaat gepaard met grootschalige infrastructurele maatregelen. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten en de verdere de nog onzekere ontwikkelingen in de regio in het kader van de schaalprong en beethovendeal geven aanleiding om een alternatief te onderzoeken die meer capaciteit toevoegt. Alternatief 3 bevat zowel ter hoogte van Veghel als ter hoogte van Dierdonk, Helmond een parallelstructuur, waarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert. Alternatief 3 heeft naar verwachting een sterke verkeersaantrekkende werking en een groot ruimtebeslag met een grotere impact op de leefbaarheid en leefomgevingseffecten. Wat de impact is, of dit afweegt tegen positieve effecten en welke maatregelen nodig zijn om de impact te mitigeren of compenseren moet in de volgende fase onderzocht worden.

Afbeelding 4.5 Kansrijk alternatief 3



In alternatief 3 heeft het gehele tracé een 2x2 wegprofiel, met uitzondering van het wegvak ten zuiden van de Rochadeweg, wat ook met een verkeersaantrekkende werking bij 2x2 voldoende capaciteit heeft met 1 rijstrook per rijrichting. Dit wegvak wordt als een 2x1 wegprofiel uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ter hoogte van Veghel en Helmond (Wolfsputterbaan) wordt in plaats van een 2x2 wegprofiel een parallelstructuur ingepast.

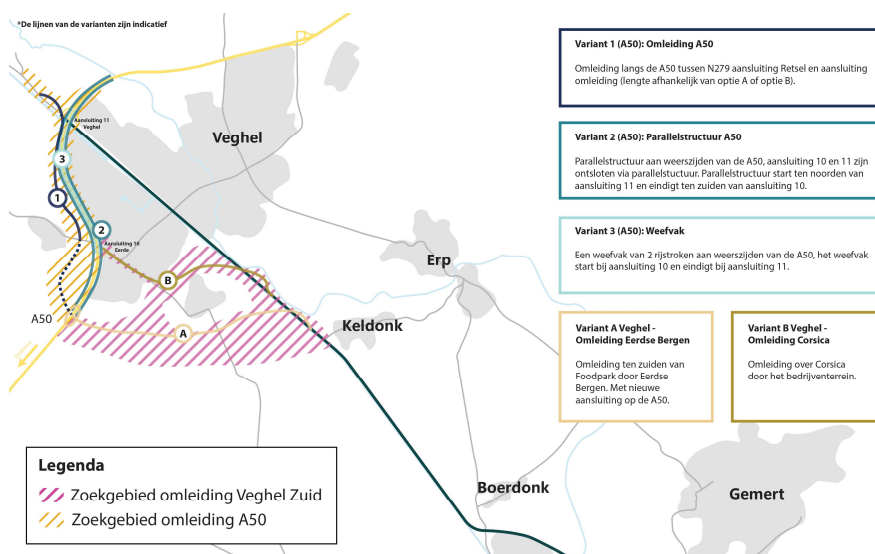
Hierdoor wordt het doorgaande verkeer niet gehinderd door de hoge kruispunt dichtheid, wat tevens de verkeersveiligheid verbetert. Ook in Veghel wordt een parallelstructuur ingepast, deze loopt door tot ten noorden van de A50 aansluiting 11. De twee kruispunten onder aan A50 worden ontsloten via de parallelstructuur, waardoor het doorgaande verkeer geen extra druk legt op de afwikkeling van de kruisingen. De kruising Morgenstaat/Hool (Keldonk), rotonde Bosscheweg/Middenweg (Beek en Donk), kruising N272/N615 (Beek en Donk) en rotonde N607 (Helmond) worden ongelijkvloers uitgevoerd om het extra verkeer soepel af te kunnen wikkelen. De overige kruisingen blijven gelijkvloers en worden waar nodig gelijkvloers aangepast. Ook in dit alternatief wordt de Deurneseweg verplaatst. Afbeelding 4.5 geeft de oplossingsrichtingen weer die in alternatief 3 zijn opgenomen.

Kansrijk alternatief 4

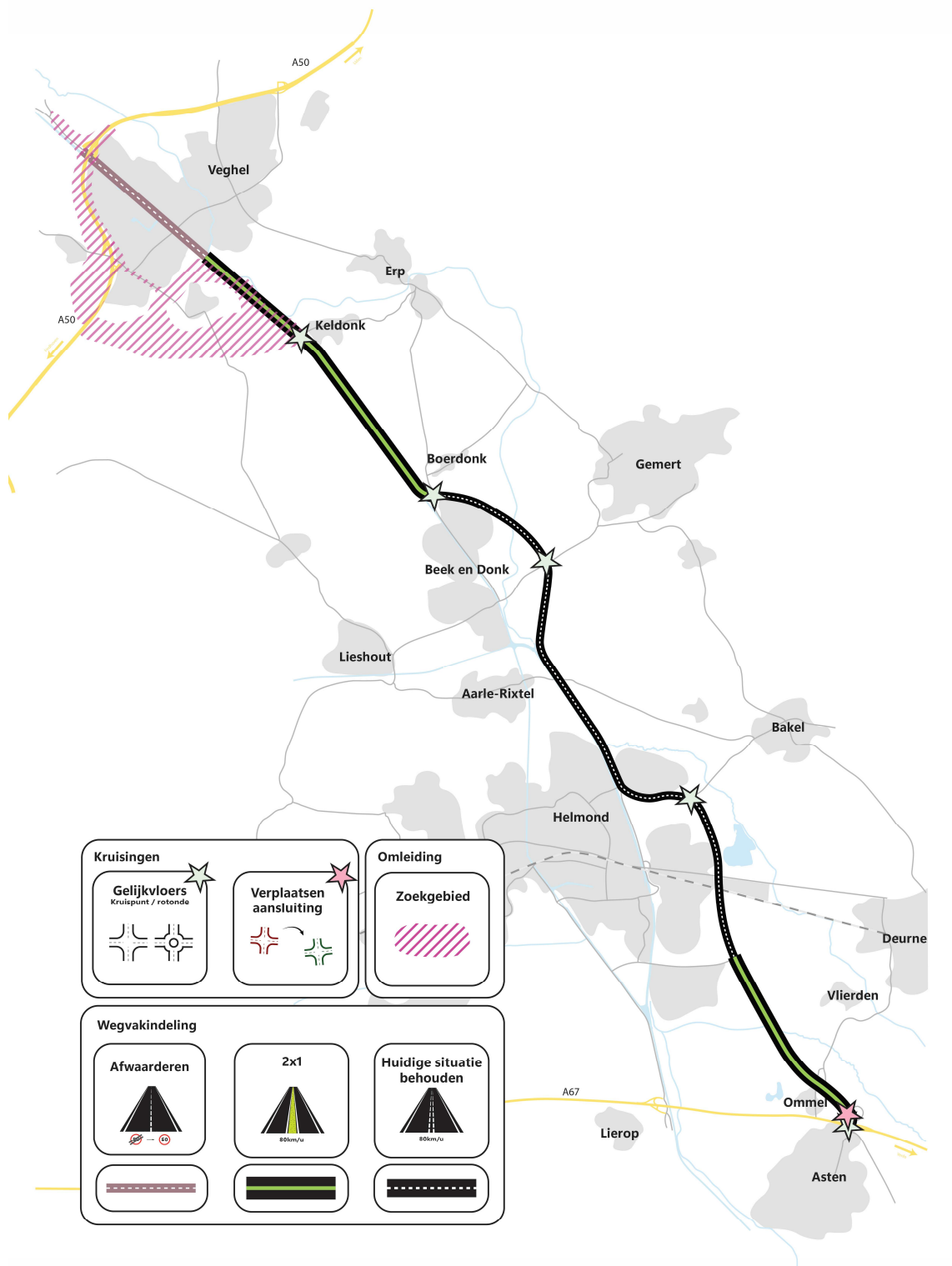
De inpassing van de oplossingen op het huidige tracé door Veghel is complex en kennen hoge leefbaarheidseffecten. Daarom wordt naast de oplossingen door Veghel een alternatief tracé ten zuidoosten van Veghel verkend. Alternatief 4 bevat diverse varianten in combinatie met het afwaarderen van het huidige tracé in Veghel. Alternatief 4 is op de rest van het tracé gelijk aan alternatief 1. Het alternatief zet daarmee in op de verbetering van de leefbaarheid, verminderen van gezondheidsrisico's, door de weg door Veghel te verleggen en langs de rest van het tracé zo min mogelijk effecten te creëren. Anderzijds zorgt de omleiding voor nieuwe leefbaarheidsknelpunten langs het nieuwe traject. Daarbij kent de inpassing van een route voor het nieuwe tracé nog een groot aantal uitdagingen die nader onderzocht moeten worden om de gewenste route en haalbaarheid van een omleiding vast te stellen. Daarnaast is deze combinatie aan oplossingen gemaakt vanuit budgetoverwegingen, waardoor het alternatief voldoende aansluit bij de financiële kaders van het project en vergelijkbaar is met de andere alternatieven. De verwachting is dat dit alternatief een lage verkeers aantrekkende werking heeft door de beperkte capaciteitsuitbreiding en het langere route als gevolg van de omleiding. Wat de impact hiervan is op de bereikbaarheid moet uit de volgende fase blijken. De variant van de omleiding kan bij het samenstellen van het voorkeursalternatief gecombineerd worden met oplossingen uit de andere 3 alternatieven.

Alternatief 4 bevat diverse varianten voor een omleiding ten zuidoosten van Veghel en het afwaarderen van het huidige tracé in Veghel. De omleiding wordt gecombineerd met wegprofiel met 1 rijstrook per rijrichting en gelijkvloerse kruisingen. Op wegvakken met lange rechtstanden wordt een middenberm aangebracht. Dit zijn de wegvakken tussen de Rochadeweg in Helmond en aansluiting A67 in Asten en tussen de Maxwell Taylorbrug en Boerdonk. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de kruisingen bij de A67 wordt de Deurneseweg verplaatst. Op alle wegvakken, behalve Veghel, blijft de wegvakcapaciteit gelijk aan de huidige situatie. Afbeelding 4.6 geeft de oplossingsrichtingen weer die in alternatief 4 zijn opgenomen. Afbeelding 4.7 geeft de varianten voor de omleiding om Veghel weer. De 2 varianten aan de zuidzijde kunnen gecombineerd worden met de 3 varianten langs/over de A50.

Afbeelding 4.6 Varianten omleiding Veghel



Afbeelding 4.7 Kansrijk alternatief 4



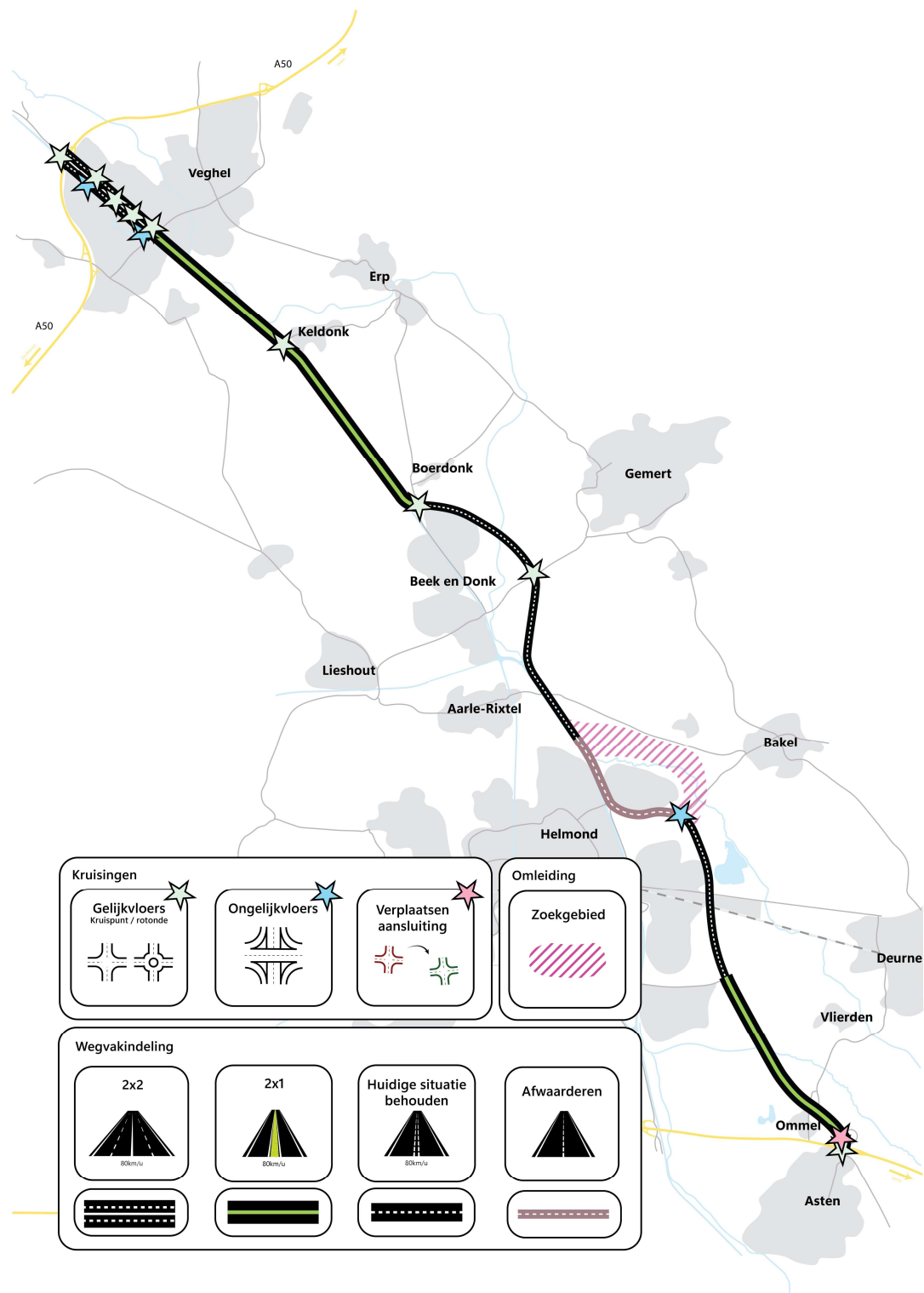
Nader te onderzoeken alternatief 5

Aanvullend op de 4 hierboven beschreven kansrijke alternatieven wordt een 5^{de} alternatief, met een omleiding om de wijk Dierdonk in Helmond, meegenomen als te onderzoeken alternatief. Als onderdeel van het participatieproces hebben de stuurgroepleden een individueel advies gegeven aan Gedeputeerde Staten. De gemeente Helmond heeft in haar advies aangegeven dat zij het zeer belangrijk acht om naast alternatieven over de Wolfsputterbaan ook een korte omleiding om Dierdonk nader te onderzoeken en daarom in het NRD op te nemen, globaal overeenkomstig met het tracé uit het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van 2018.

Voor de gemeente Helmond is het belangrijk dit extra alternatief op te nemen om inzichtelijk te maken wat de effecten van de verschillende alternatieven van de N279 zijn rondom Dierdonk. Om het verschil inzichtelijk te maken in kwaliteit van leefbaarheid (geluideffecten en barrièrewerking) tussen de kansrijke alternatieven over het tracé van de Wolfsputterbaan en het voorkeursalternatief uit PIP met omleiding Dierdonk. Het meenemen van het alternatief van omleiding Dierdonk in de MER, draagt daarmee bij aan een betere uitlegbaarheid van de gemaakte keuzes naar de omgeving in Helmond.

In de stuurgroep is door de samenwerkende partijen geen unaniem advies ontstaan over het wel of niet meenemen van een extra alternatief met de omleiding Dierdonk. De meeste stuurgroepleden kunnen instemmen met de 4 kansrijke alternatieven zonder omleiding Dierdonk. Alleen de gemeente Helmond vindt het belangrijk om de omleiding Dierdonk als te onderzoeken alternatief toe te voegen. Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit 5^{de} alternatief met omleiding Dierdonk nader te onderzoeken in de MER, zodat inzicht wordt verkregen in de effecten van zowel de reconstructie van het huidige tracé als een omleiding op deze locatie.

Afbeelding 4.8 Te onderzoeken alternatief 5



Alternatief 5 bevat een omleiding ter hoogte van Helmond ten noordoosten om de wijk DierdonkIn tegenstelling tot het ontwerp uit het PIP wordt de omleiding ter hoogte van de rotonde N607-N279 volledig aangesloten op de N279, N607 en de Wolfsputterbaan. . De Wolfsputterbaan wordt daarbij afgewaardeerd naar een gemeentelijke ontsluitingsweg. De type inrichting en maximumsnelheid van deze afwaardering is onderdeel van de uitwerking in de volgende fase.

Het alternatief zet in op de verbetering van de leefbaarheid aan de zuidwestzijde van Dierdonk, door de weg langs de wijk Dierdonk te verleggen. Ook op de rest van het tracé wordt ingezet op zo min mogelijk impact op de leefomgeving te creëren.

Alternatief 5 is op de rest van het tracé gelijk aan alternatief 1. Dit betekent op de rest van het tracé een wegprofiel met één rijstrook per rijrichting en gelijkvloerse kruisingen. Behalve in Veghel, waar het alternatief een 2x2 profiel bevat wat (minimaal) nodig is om de afwikkeling van de kruisingen én de verkeersveiligheid te verbeteren. Op wegvakken met lange rechtstanden (langer als de richtlijn voorschrijft), wordt een 2x1 wegprofiel met middenberm aangebracht. Dit zijn de wegvakken tussen de Rochadeweg in Helmond en aansluiting A67 in Asten en tussen de Maxwell Taylorbrug en Boerdonk. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de kruisingen bij de A67 wordt de Deurneseweg verplaatst. Op alle wegvakken, behalve Veghel, blijft de wegvakcapaciteit gelijk aan de huidige situatie. De capaciteit van de kruisingen wordt vergroot door gelijkvloerse aanpassingen te doen. Afbeelding 4.8 geeft de oplossingsrichtingen weer die in alternatief 5 zijn opgenomen.

Met een omleiding nemen de milieugezondheidsrisico's ten zuidwesten van Dierdonk af en wordt de barrièrewerking van de weg tussen Dierdonk en Helmond verminderd. Anderzijds zorgt de omleiding voor nieuwe leefbaarheidsknelpunten en barrièrewerking langs het nieuwe tracé en wordt schade aangebracht aan natuur, landbouw en cultuurhistorische waarden. Door het 5^{de} alternatief met omleiding Dierdonk te onderzoeken in de MER, wordt inzicht verkregen in de leefbaarheidseffecten van een omleiding ten opzichte van de alternatieven over het bestaande tracé, dit kan bijdragen aan de besluitvorming en communicatie over de te maken keuzes.

Multimodale bereikbaarheid

Uit de onderzoeken m.b.t. multimodale bereikbaarheid blijkt dat mobiliteitsmaatregelen onvoldoende oplossend vermogen bieden om de groei van het verkeer tegen te gaan en de noodzaak voor infrastructurele maatregelen weg te nemen. Het wordt aangeraden om aanvullend op de infrastructurele maatregelen voor uitbreiding van de capaciteit en verbetering verkeersveiligheid en leefbaarheid ook in te zetten op het verbreden en versterken van de multimodale vervoerswijzen. In een autodominante regio biedt dit een positieve impuls op het gebied van leefbaarheid en inclusieve mobiliteit. Uit de analyse blijkt dat positieve effecten, met name op brede welvaart, kunnen worden bereikt met maatregelen op het gebied van openbaar vervoer (OV), fiets en hubs. De multimodale maatregelen kunnen als flankerende maatregelen worden ingezet bij alle kansrijke alternatieven.

5

ONDERZOEKSPROCES

5.1 Het onderzoeksproces op hoofdlijnen

In de MER-fase van de verkenning worden de effecten van de kansrijke alternatieven (zie hoofdstuk 4) nader onderzocht op doelbereik (tabel 5.1), uitvoerbaarheid, draagvlak, kosten (tabel 5.2) en milieueffecten (tabel 5.3). Daarbij worden globaal de volgende stappen doorlopen:

Actualiseren en uitwerken van de foto van de leefomgeving

In het MER wordt de foto van de leefomgeving uit hoofdstuk 3 nader uitgewerkt tot een volwaardige beschrijving van de huidige situatie en referentiesituatie op alle leefomgevingsaspecten. Daarbij worden ook de autonome ontwikkelingen geactualiseerd.

Beschrijven en beoordelen van de effecten van de alternatieven

Vervolgens worden de effecten beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie in 2040. Daarbij wordt rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen die op de N279 en in het bredere studiegebied optreden tot 2040. Een nadere toelichting hierop is opgenomen in hoofdstuk 3.5.

Bij de beschrijving en beoordeling van de effecten wordt in eerste instantie uitgegaan van de situatie zonder mitigerende of compenserende maatregelen. Dit om een zuivere vergelijking van de effecten tussen verschillende alternatieven mogelijk te maken. In tweede instantie wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om via optimalisatie, mitigatie of compensatie effecten te voorkomen, verzachten of te compenseren.

Vergelijking van de alternatieven

Op basis van de beoordeling van doelbereik, uitvoerbaarheid, draagvlak, kosten wordt een vergelijking tussen alternatieven (en daarin opgenomen deeloplossingen) gemaakt. Daarbij wordt het milieubelang naast ook andere belangen betrokken in de afweging voor een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief kan één van de kansrijke alternatieven zijn, maar bestaat waarschijnlijk uit een combinatie van onderdelen uit de kansrijke alternatieven. Het wordt vervolgens voorkeursalternatief nader uitgewerkt tot een projectbesluit.

5.2 Beoordelingskader

Doelbereik

Onderstaande tabel bevat het beoordelingskader welke in de MER gehanteerd zal worden om de alternatieven te beoordelen ten aanzien van de projectdoelen.

Tabel 5.1 Beoordelingskader doelbereik bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid

Projectdoel	Uitwerking doel	Criterium (invloed op)
Bereikbaarheid	Verbeteren van de verkeersafwikkeling voor regionaal verkeer vanuit het onderliggend wegennetwerk, de bundelroutes, inprikkers en de kernen via de N279 naar het rijkswegen netwerk (A50 & A67).	- verkeersintensiteit: motorvoertuigen per etmaal [mvt/etm], vrachtwagens per etmaal [vr/etm]; - wegvakbelasting: intensiteit-capaciteitsverhouding [I/C] ochtendspits [OS], avondspits [AS]; - kruispuntverzadiging: · verzadigingsgraad [V/C-ratio], ochtendspits [OS], avondspits [AS]; · wachttijd [seconden], ochtendspits [OS], avondspits [AS]; - gemiddelde reistijd en trajectsnelheid: gemiddelde reistijd [minuten] en trajectsnelheid [km/u] van Veghel tot Asten en vice versa.
	Niet stimuleren van het doorgaande personen- en vrachtverkeer.	Doorgaand personenverkeer: absoluut aantal en percentage [%] auto's per etmaal [au/etm] Doorgaand vrachtverkeer: absoluut aantal en percentage [%] vrachtwagens per etmaal [vr/etm].
	Bevorderen van de mobiliteitstransitie.	Modal split: aantal verplaatsingen per etmaal.
Verkeersveiligheid	Verminderen van knelpunten en risico's voor gemotoriseerd personen- en vrachtverkeer.	Middels een rittenanalyse worden de risico's en knelpunten geïdentificeerd voor alle relevante modaliteiten. Hierbij worden de aspecten zoals beschreven in het 'Kader Verkeersveiligheid' als basis genomen en toegepast op deze projectsituatie.
	Verminderen van knelpunten en risico's voor fietsers en voetgangers.	Middels een rittenanalyse worden de risico's en knelpunten geïdentificeerd voor alle relevante modaliteiten. Hierbij worden de aspecten zoals beschreven in het 'Kader Verkeersveiligheid' als basis genomen en toegepast op deze projectsituatie.
Leefbaarheid	Gezondheid: (zoveel mogelijk) verlagen van milieugezondheidsrisico's door luchtverontreiniging en geluid afkomstig van de N279.	Zie aspecten beoordelingskader leefomgevingseffecten: gezondheid, luchtkwaliteit en geluid.
	Barrièrewerking: (zoveel mogelijk) verminderen van de ecologische barrièrewerking van de N279.	Zie aspecten beoordelingskader leefomgevingseffecten: natuur.
	Barrièrewerking: (zoveel mogelijk) verminderen van de barrièrewerking van de N279 voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer.	- voetgangers en fietsers: kwalitatieve beschouwing op basis van het ontwerp in samenhang met verkeersveiligheid; - landbouwverkeer: Zie aspecten beoordelingskader: landbouw - doorsnijding en bereikbaarheid.
	Sluipverkeer: (zoveel mogelijk) verminderen van sluipverkeer.	- (her)verdeling (dominante) verkeersstromen: kwalitatieve beschouwing o.b.v. verschilplots.

Uitvoerbaarheid, draagvlak en kosten

Onderstaande tabel bevat het beoordelingskader ten aanzien van de uitvoerbaarheid, kosten en draagvlak.

Tabel 5.2 Beoordelingskader uitvoerbaarheid, draagvlak en kosten

Thema	Criterium
Uitvoerbaarheid	Leidt de oplossing tot grote juridische of technische belemmeringen in vergunbaarheid, inpasbaarheid of maakbaarheid?
Draagvlak	Welke belangen vanuit betrokken stakeholders spelen een rol ten aanzien van deze oplossing?
Kosten	Investeringskosten: betaalbaar: < M€ 250; betaalbaarheid aandachtspunt: M€ 250 - 300; niet betaalbaar (budgetspanning): M€ > 300. Kosten over de levensduur (LCC).

Leefomgevingseffecten

Onderstaande tabel bevat het beoordelingskader voor de leefomgevingseffecten van de alternatieven voor de N279. Daarbij is aangesloten bij het door de Commissie mer positief beoordeelde beoordelingskader uit het MER bij het PIP N279, aangevuld met actuele ontwikkeling vanuit beleid en nieuwe inzichten vanuit brede welvaart (zie ook hoofdstuk 2.2). Denk hierbij aan thema's als duurzaamheid (milieukosten en effecten ook elders en later en circulariteit), herkomstwaarde als onderdeel van ruimtelijke kwaliteit en milieugezondheidsrisico's (als manier om cumulatie van gezondheidseffecten door verschillend bronnen van luchtverontreiniging en geluid weer te geven).

Tabel 5.3 Beoordelingskader leefomgevingseffecten

Thema	Aspect	Criterium (invloed op:)
Bodem	Bodemkwaliteit	Milieuhygiënische kwaliteit
		Samenstelling bodem (geomorfologie)
Grondwater	Aardkunde	Aardkundige waarden (elementen en gebieden)
	Grondwaterstand	Grondwaterstand
	Infiltratie van hemelwater	Infiltratie van hemelwater
	Grondwaterstroming	Grondwaterstroming
	Grondwaterkwaliteit	Grondwaterkwaliteit
	Beschermingsgebieden	Waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en natte natuurgebieden
Oppervlaktewater	Oppervlaktewaterstelsel	Oppervlaktewaterstelsel
	Oppervlaktewaterkwaliteit	Oppervlaktewaterkwaliteit (chemische en biologische kwaliteit)
	Waterberging	Waterberging
Natuur	Beschermd soorten	Verlies
		Versnippering / barrièrewerking
		Verstoring door geluid
	Natura 2000-gebieden	Vermesting en verzuring (stikstofdepositie)
	Natuurnetwerk Nederland	Wezenlijke kenmerken en waarden
Ruimtelijke kwaliteit	Herkomstwaarde	Leesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis en identiteit van de fysieke leefomgeving

Thema	Aspect	Criterium (invloed op:)
	Belevingswaarde	Belevingswaarde vanuit de omgeving: visueel ruimtelijke kenmerken en daarmee van de belevingswaarde van het landschap als geheel, (incl. visueel-ruimtelijke kenmerken van landschap, cultuurhistorie en archeologie) Belevingswaarde vanaf de N279: visueel-ruimtelijke ervaring van de weggebruiker
	Gebruikswaarde	Gebruikswaarde: functie van het landschap en de geschiktheid ervoor (gebruik van c.q. geschiktheid voor activiteiten in het landschap (recreatie, landbouw, water, natuur)
	Toekomstwaarde	Behoud van stabiliteit en flexibiliteit van de fysieke leefomgeving voor het vervullen van maatschappelijke behoeften van toekomstige generaties
Gezondheid	Milieugezondheidsrisico's	Milieugezondheidsrisico's door luchtverontreiniging, geluid en externe veiligheid (indien mogelijk)
Geluid	Reikwijdte wegverkeerslawaaï	Geluidbelast oppervlakte (ha) bij 48 dB Lden
	Geluidhinder	Aantal ernstig geluidgehinderden (verschuiving tussen geluidbelastingsklassen)
Trillingen	Trillingen	Trillingshinder
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ (aantallen personen die aan 1 µg/m ³ NO ₂ meer of minder blootgesteld worden, aan 2 µg/m ³ , et cetera) in relatie tot normen en advieswaarden
	Fijnstof (PM10 en 2.5)	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ (aantallen personen die aan 1 µg/m ³ PM10 meer of minder blootgesteld worden, aan 2 µg/m ³ , et cetera) in relatie tot de normen en advieswaarden
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico (PR)	PR 10-6 contour
	Aandachtsgebieden	Groepsrisico
Sociale en ruimtelijke aspecten	Visueel	Visuele hinder
	Gedwongen vertrek	Aantal keer gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven
	Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving en sociale integratie	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving Beïnvloeding van sociale relaties
	Sociale veiligheid	Beïnvloeding sociale veiligheid
Licht	Lichthinder	Lichthinder
Recreatie	Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden	Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden
	Recreatieve voorzieningen	Doorsnijding recreatieve routes, voorzieningen en gebieden
Landbouw	Landbouwgrond	Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond
	Doorsnijding	Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen en -bedrijven
	Landbouwbedrijven	Levensvatbaarheid Landbouwbedrijven
Compensatieopgave	Natuurcompensatie	
Duurzaamheid	Milieukostenindicator (MKI)	Milieukostenindicator (MKI)
	Circulariteit	Potentie hergebruik van materialen en modulair bouwen

5.3 Beoordelingswijze

Bij de beoordeling van het doelbereik en de effecten wordt onderstaande beoordelingsschaal gebruikt. De beoordelingsschaal wordt per betreffende aspect en criterium uit het beoordelingskader geconcretiseerd in het MER. Daarbij wordt rekening gehouden met de huidige staat en kwaliteit, de autonome ontwikkeling en afstand tot normen, advies- of streefwaarden of andere ambities.

Tabel 5.4 Beoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Zeer positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal; geen of gering effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Licht negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

6

VERVOLGSTAPPEN

Dit hoofdstuk gaat in op de besluitvorming en de bijbehorende documenten, de achtergrond en de vereisten van de mer-procedure en de taakverdeling en de mogelijkheden om te reageren op het project N279 Veghel - Asten.

Het doel van de door te lopen projectprocedure is om de meeste geschikte oplossing te bepalen voor de N279 Veghel - Asten. Deze oplossing wordt uiteindelijk vastgelegd in het projectbesluit. Om dit proces te doorlopen worden de stappen, weergegeven in afbeelding 1.2 doorlopen. Na het vaststellen van de NRD wordt de mer-procedure doorlopen, zie paragraaf 6.2. en komt het voorkeursalternatief tot stand.

Vaststellen reikwijdte en detailniveau

Tijdens de verkenningsfase wordt een nadere analyse uitgevoerd van de problemen en knelpunten op de N279. Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen, waarbij zowel technische als milieukundige aspecten worden meegenomen. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is opgesteld om de scope van het nog uit te voeren MER vast te leggen.

De NRD wordt zes weken ter inzage gelegd en ter advisering aan de Commissie mer en Brabant Advies voorgelegd. Ook worden wettelijke bestuursorganen en instanties geraadpleegd. Iedereen heeft een mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de NRD. De zienswijzen en de adviezen op de NRD worden verwerkt in een Nota van Antwoord. De zienswijzen en de adviezen op de NRD worden verwerkt in een Nota van Antwoord. Op basis van de Nota van Antwoord wordt het MER opgesteld.

Opstellen milieueffectrapport (MER)

De geselecteerde kansrijke alternatieven worden onderzocht in een milieueffectrapport. Dit rapport beschrijft de milieueffecten van de verschillende alternatieven en varianten en vergelijkt ze op basis van diverse criteria die zijn opgenomen in het beoordelingskader, zie hoofdstuk 5. De input van het participatieproces wordt ook meegenomen in deze fase. Zie voor een verdere toelichting paragraaf 6.2.

Voorstel voorkeursalternatief

Op basis van de bevindingen in het MER, technische aspecten, kosten en uitkomsten uit het participatieproces wordt een voorkeursalternatief gekozen. Dit voorkeursalternatief is de oplossing die het best passend is bij de projectdoelen, het beschikbare budget en de belangen van betrokken stakeholders en partners. Op basis van het beoordelingskader wordt de motivering van het voorkeursalternatief vastgelegd in de notitie voorkeursalternatief. Gedeputeerde Staten (GS) nemen een besluit over het voorkeursalternatief en betrekken hierin het advies van de stuurgroep. Het voorkeursalternatief kan een van de kansrijke alternatieven zijn, maar kan ook bestaan uit een combinatie van deeloplossingen en optimalisaties hierop uit de kansrijke alternatieven. Zie paragraaf 4.2 voor een nadere toelichting op de functie en opbouw van de kansrijke alternatieven. Het voorkeursalternatief geldt als informele voorkeursbeslissing binnen de procedure van het projectbesluit.

Ontwerp-projectbesluit, ontwerp-vergunningen en MER

Door middel van het milieuonderzoeken worden de milieueffecten van het voorkeursalternatief in beeld gebracht. Het MER is een bijlage van het projectbesluit. In het projectbesluit beschrijft de provincie hoe het project eruit zal zien.

Ook geeft de provincie inzicht in de maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving die genomen worden om het project te realiseren. Dit kunnen permanente of tijdelijke maatregelen en voorzieningen zijn.

Het ontwerp-projectbesluit wordt vervolgens 6 weken ter inzage gelegd. Iedereen kan zienswijzen indienen op het ontwerp-projectbesluit. De Commissie mer beoordeelt het MER bij het ontwerp-projectbesluit. Brabant advies beoordeelt zowel het ontwerp-projectbesluit als het MER.

Vastgesteld Projectbesluit en vastgestelde vergunningen

Eventuele ingediende zienswijzen op het ontwerp-projectbesluit en het MER worden verwerkt. Indien de zienswijzen, het advies van Commissie mer en Brabant advies hiertoe aanleiding geven, worden het projectbesluit en daartoe behorende vergunningen en toestemmingen aangepast. Vervolgens wordt definitieve projectbesluit en vergunningen gepubliceerd, met het MER als bijlage. Het projectbesluit legt de keuze voor het alternatief en varianten voor de N279 Veghel-Asten hiermee planologisch-juridisch definitief vast en dient als ruimtelijk kader voor de realisatie van het project.

Proces na doorlopen projectprocedure

De projectprocedure eindigt met het vaststellen van het projectbesluit en treedt vier weken na de bekendmaking in werking. Tegen het projectbesluit staat direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

7

REFERENTIES

- 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant, 13 woningcorporaties in Zuidoost-Brabant, Provincie Noord-Brabant en Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. (2023). *Regionale Woondeal Zuidoost-Brabant*. Opgeroepen op november 18, 2024, van <https://www.volkshuisvestingnederland.nl/binaries/volkshuisvestingnederland/documenten/publicaties/2023/04/21/woondeal-noordoost-brabant/Woondeal+Zuidoost-Brabant.pdf>
- Atlas Leefomgeving. (2023, oktober 10). *Milieugezondheidsrisico*. Opgehaald van Atlas Leefomgeving: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- BMC Advies. (2022). *Plan van aanpak N279 Veghel - Asten*. Opgeroepen op oktober 22, 2024, van <https://n279veghelasten.nl/bibliotheek/default.aspx#folder=2723353>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2022, april 7). *Sociaal-economische status; scores per wijk en buurt, regio-indeling 2021*. Opgehaald van CBS Statline: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85163NED/map?dl=A6DD4>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2022, april 7). *Sociaal-economische status; scores per wijk en buurt, regio-indeling 2021*. Opgeroepen op november 18, 2024, van CBS Statline: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85163NED/map?dl=A6DCE>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2022, april 7). *Statusscore per wijk en buurt o.b.v. welvaart, opleidingsniveau en arbeid*. Opgeroepen op november 18, 2024, van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2022/14/statusscore-per-wijk-en-buurt-o-b-v-welvaart-opleidingsniveau-en-arbeid>
- Goudappel. (2022). *Verkeersonderzoek N279*. Opgeroepen op december 5, 2024, van <https://n279veghelasten.nl/bibliotheek/default.aspx#folder=2723352,2723353>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022, September 30). <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>. Opgeroepen op november 18, 2024, van Atlas leefomgeving: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&activateOnStart=layercollection&gm-x=150000&gm-y=460000&gm-z=3&gm-b=1544180834512,true,1;1553244467280,true,0.8>
- Pharos. (2022, juli). *Sociaal economische Gezondheidsverschillen (SEGV)*. Opgeroepen op november 18, 2024, van Pharos: <https://www.pharos.nl/factsheets/sociaaleconomische-gezondheidsverschillen-segv/>.
- Provincie Noord-Brabant. (2018, oktober 23). *N279 Veghel - Asten*. Opgeroepen op november 6, 2024, van Planviewer: https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.9930.ipN279VeghAst-va01/t_NL.IMRO.9930.ipN279VeghAst-va01.html
- Provincie Noord-Brabant. (2020, oktober 6). *Beleidskader mobiliteit*. Opgeroepen op oktober 31, 2024, van Brabant: https://www.brabant.nl/publish/pages/10142/_koers_2030.pdf
- Provincie Noord-Brabant. (2022, september). *Ambitiweb duurzaamheid*. Opgeroepen op oktober 31, 2024, van <https://publicaties.brabant.nl/ambitiweb-duurzaamheid/>
- Provincie Noord-Brabant. (2023, december 5). *Omgevingsverordening Noord-Brabant*. Opgeroepen op november 1, 2024, van https://noord-brabant.tercera-ro.nl/SiteData/9930/Publiek/BV00461/pt_NL.IMRO.9930.TAMOVrNBrabant-va01.html#inhoudNL.IMRO.PT.sb298d951-6366-40af-b987-f330e19329b2
- provincie Noord-Brabant. (2024, december 05). *Actieplan Geluid Noord-Brabant (4e tranche 2024-2029)*. Opgeroepen op december 12, 2024, van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2024-18711.html>
- Provincie Noord-Brabant. (2024). *Cultuurhistorische Waardenkaart herziening 2024*. Opgeroepen op november 18, 2024, van <https://noord->

brabant.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=cc65ce7c9a66445ea653a582f26e4b85

- Provincie Noord-Brabant. (2024). *Fietspaden*. Opgeroepen op november 1, 2024, van www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/fiets/fietspaden
- Provincie Noord-Brabant. (2024). *Ontwerp-actieplan Geluid 2024-2029 (4e tranche)*. Opgeroepen op november 12, 2024, van Actieplan Richtlijn Omgevingslawaaï
- Provincie Noord-Brabant. (2024). *Ontwerp-actieplan Geluid 2024-2029 (4e tranche)*. Opgeroepen op november 12, 2024, van Actieplan Richtlijn Omgevingslawaaï
- Raad van State. (2021, december 15). *Uitspraak 201900309/1/R2*. Opgeroepen op november 6, 2024, van Raad van State: <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@127919/201900309-1-r2/>
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). (2024, maart 26). *Stikstofdioxide (NO2) 2022 (WHO-advieswaarde)*. Opgeroepen op november 18, 2024, van Atlas leefomgeving: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2022). *Buurtatlas: gezondheid per buurt, wijk en gemeente*. Opgeroepen op november 18, 2024, van https://buurtatlas.vzinfo.nl/#ervaren_gezondheid
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid, Ministerie van Volksgezondheid. (2018). *Milieukwaliteit*. Opgeroepen op november 13, 2024, van Volksgezondheid Toekomst Verkenning: <https://www.vtv2018.nl/milieukwaliteit>
- Veilig Verkeer Nederland. (2023, maart 02). *Advies VVN: Breng snelheid terug naar 60 km/uur op 80km/uur-wegen die niet optimaal veilig zijn ingericht*. Opgeroepen op oktober 25, 2024, van Veilig Verkeer Nederland: <https://vvn.nl/nieuws/breng-maximumsnelheid-op-80-kmuur-wegen-terug-naar-60-kmuur>
- Waterschap Aa en Maas. (2019, mei 16). *Beekdalontwikkeling 't Aa-dal Noord*. Opgeroepen op november 4, 2024, van Aa en Maas: <https://www.aaenmaas.nl/in-jouw-buurt/projectenkaart/beekdalontwikkeling-aa-dal-noord/>

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
www.brabant.nl