

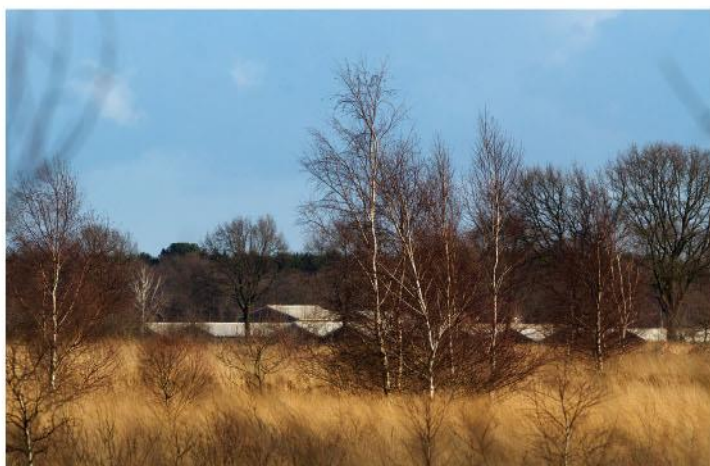


Commissie voor de
milieueffectrapportage

N279 Veghel – Asten

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

31 juli 2018 / projectnummer: 3155



1. Advies in het kort

Het plan

De provincie Noord-Brabant heeft samen met de regio een plan opgesteld voor de aanpassing van de N279 tussen Veghel en Asten. De aanpassing moet leiden tot een veiliger en vloeiender afwikkeling van het verkeer en tot een verbetering van de leefbaarheid. De provincie heeft de milieugevolgen onderzocht van verschillende alternatieven voor de aanpassing van de weg en van de aansluitingen daarop. Het milieueffectrapport (MER), waarin ze die gevolgen beschrijft, heeft ze ter beoordeling voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage¹. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Het oordeel

De Commissie concludeert dat het MER alle essentiële informatie bevat over de milieugevolgen van de aanpassing van de N279 tussen Veghel en Asten. Hiermee kan de provincie het milieubelang volwaardig meewegen in haar besluit over het plan. Uit het MER blijkt dat optimalisatie van de bestaande weg (alternatief 1) de verkeersproblemen even goed oplost als het alternatief met een omleiding bij Dierdonk (alternatief 3), maar minder negatieve milieueffecten veroorzaakt. Toch wordt alternatief 3 gekozen. Hoe de weging tussen de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden en hoe de keuze is gemaakt, is voor de Commissie onduidelijk. In hoofdstuk 2 licht ze dit oordeel toe.

De procedure

Voor het aanpassen van de N279 tussen Veghel en Asten wordt de procedure voor de milieueffectrapportage doorlopen. Die procedure omvat het opstellen van een provinciaal inpassingsplan en van een plan-MER. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben het initiatief genomen om de N279 aan te passen en Provinciale Staten nemen als bevoegd gezag een besluit over het voorstel.

2. Toelichting op het oordeel

Onderzochte alternatieven en varianten

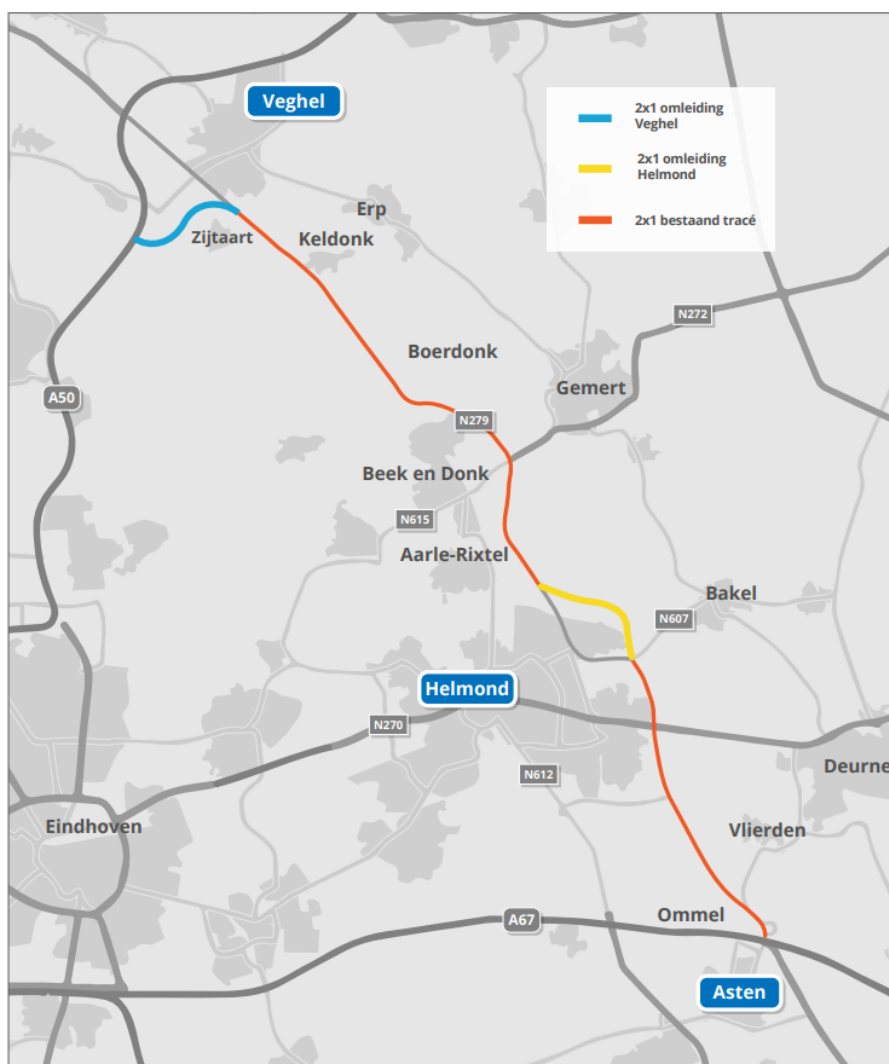
Met een verkeersanalyse is bepaald op welke delen van het traject en bij welke aansluitingen tussen nu en 2030 overbelasting optreedt en waar zich onveilige situaties voordoen. Het MER beschrijft verschillende alternatieven en varianten voor het oplossen van (te verwachten) knelpunten. De analyse laat zien dat tot 2030 nog geen extra rijstroken nodig zijn.²

¹ De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij dit advies zijn gebruikt door op www.commissiemer.nl nummer 3155 in te vullen in het zoekvak.

² In het verkeersonderzoek is een voorzichtige schatting gemaakt van het probleemoplossend vermogen van nieuwe technologieën (SMART Mobility). Aangenomen is dat hierdoor het verkeer op de weg met 3% zal afnemen en dat de capaciteit met 5% zal toenemen. Extra rijstroken zijn in enkele alternatieven alleen voorzien op het bestaande tracé door Veghel.

Het MER beschrijft ook de voorwaarden die de provincie aan de oplossing heeft gesteld. Zo moet het een regionale gebiedsontsluitingsweg blijven waar een maximale snelheid van 80 km/uur geldt. Verder moeten aansluitingen zo veel mogelijk ongelijkvloers worden en zo worden ingericht dat, indien nodig, uitbreiding naar 2x2 rijstroken eenvoudig mogelijk is.

Op grond van de gestelde voorwaarden en de resultaten van de verkeersanalyse is gekozen voor onderzoek naar een optimalisatie van de bestaande weg en naar de aanleg van omleidingen ten zuidwesten van Veghel en ten oosten van Dierdonk. Ook is er gevarieerd met de vorm³ en plaats⁴ van de meeste kruisingen en aansluitingen om te bepalen wat de invloed daarvan is op het verkeer en op de milieueffecten.



Overzicht van het onderzochte tracé. Bron: Samenvatting MER.

³ Zoals het aanleggen van een brug of tunnel.

⁴ Zoals het verschuiven van een knooppunt langs het tracé.

Effectenonderzoek gestructureerd en grondig uitgevoerd

De milieueffecten zijn op verschillende aggregatieniveaus beschreven: voor het tracé als geheel, voor vijf deelgebieden en voor de varianten van iedere aansluiting. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld de effecten van de omleiding bij Veghel en van die bij Dierdonk afzonderlijk worden beoordeeld. Het effectenonderzoek is zeer gestructureerd en grondig uitgevoerd. Voor ieder aggregatieniveau is dezelfde structuur aangehouden. Hierdoor zijn effectbeschrijvingen steeds terug te vinden en onderling te vergelijken. Omdat veel en gedetailleerd kaartmateriaal is gebruikt, krijgen ook individuele belanghebbenden een goed beeld van wijzigingen die in de eigen omgeving zullen optreden.

Veelheid aan criteria

De alternatieven en varianten zijn beoordeeld op grond van ongeveer 60 criteria. Door het grote aantal criteria is het MER bijzonder omvangrijk geworden. Volgens de Commissie zijn niet alle criteria (even) relevant. Zo zijn op alle niveaus de gevolgen voor de externe veiligheid en de grondwaterkwaliteit gescoord ondanks het feit dat er geen 10^{-6} -contour wordt gevonden en het plan nergens wijzigingen in de grondwaterkwaliteit veroorzaakt. Verder zijn effecten op de gezondheid beschreven door toekennen van een GES-score⁵. Omdat het een weinig gedifferentieerde beoordelingsmethodiek betreft, voegt deze score nauwelijks iets toe aan de informatie over geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. En voor geluid is naast het aantal ernstig gehinderden ook de verschuiving in de blootstelling in kaart gebracht. Omdat bijvoorbeeld een geluidtoename van 64 naar 65 dB niet met een afname van 51 naar 50 dB kan worden vergeleken, is het naar het oordeel van de Commissie niet zinvol om de som van alle verschuivingen te beschouwen.

Een kritische (voor)beschouwing op de te verwachten effecten had volgens de Commissie geresulteerd in minder omvangrijke beoordelingstabellen en een compacter en toegankelijker MER.

Het voorkeursalternatief: onduidelijke waardering van effecten

Zoals eerder aangegeven, heeft de provincie voor dit plan drie doelen geformuleerd: verbeteren van de doorstroming, vergroten van de verkeersveiligheid en verbeteren van de leefbaarheid.

De provincie kiest ervoor om deze doelen te realiseren door bij Dierdonk een omleiding aan te leggen en de rest van het tracé te optimaliseren (alternatief 3). Het onderzoek naar de plaats en vorm van de aansluitingen wordt gebruikt om uit dit alternatief het voorkeursalternatief af te leiden.^{6, 7} Voor een omleiding bij Veghel wordt niet gekozen omdat daarmee de verkeersdoelen niet worden gerealiseerd en grotere effecten op het milieu te verwachten

⁵ GES = gezondheidseffectscreening.

⁶ Zie hiervoor bijvoorbeeld hoofdstuk 6 van de samenvatting van het MER en hoofdstuk 7 van het hoofdrapport.

⁷ Een groot aantal zienswijzen bevat zeer specifieke suggesties voor aanpassing van bepaalde aansluitingen of kunstwerken of over de uitwerking of aanpassing van hinderbeperkende maatregelen. Voorbeelden zijn de zienswijzen van Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (4383610), de gemeenten Helmond (4383481) en Laarbeek (4383749), de dorpsraden van Boerdonk (4385847) en Keldonk (4384276), ZLTO (4382635), de wijkraad Brouwhuis (4372312) en de zienswijzen 4381822 en 4383759. De Commissie adviseert om in de reactienotitie op de zienswijzen aan te geven waar in het proces van alternatievenontwikkeling de voorgestelde aanpassingen of maatregelen zijn beschouwd en waarom ze zijn afgefallen of om aan te geven hoe ze in de verdere detaillering van het voornemen zullen worden meegenomen.

zijn.⁸ De Commissie constateert dat optimalisatie van het volledige tracé ('alternatief 1' in het MER) de verkeersknelpunten even goed oplost als het alternatief met een omleiding bij Dierdonk.⁹

Het projectdoel 'verbeteren van de leefbaarheid' heeft de provincie omschreven als:

- het reduceren van de geluidbelasting door het verkeer op de N279 tot onder 65 dB en
- het streven naar duurzame infrastructuur die goed is ingepast in het landschap en effecten op natuurwaarden zo veel mogelijk probeert te verminderen.¹⁰

De Commissie stelt vast dat het alternatief zonder omleiding bij Dierdonk op 23 van de 'leefbaarheidscriteria', beter scoort dan dat met omleiding. Beide alternatieven scoren op 26 van deze criteria gelijk. Zo is zonder omleiding de invloed op het stelsel van beken en waterlopen en het landschap veel kleiner. Ook zijn er minder effecten op de natuur en de recreatie¹¹, is het ruimtebeslag kleiner en moeten minder mensen gedwongen verhuizen. Het te compenseren oppervlak natuur is ook ongeveer 9 ha of 20% kleiner.

De omleiding bij Dierdonk scoort op 4 criteria beter dan alternatief 1, namelijk op 'verschuiving in de blootstelling aan geluid', 'verandering in het groepsrisico', 'doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau' en 'beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving'. Reductie van de geluidbelasting is een belangrijk projectdoel en het totale aantal ernstig geluidgehinderden is daarmee een belangrijk criterium. Dit scoort voor alle alternatieven '0' en is dus niet onderscheidend. Bij opwaarderen van het bestaande tracé neemt het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de huidige situatie in de omgeving Helmond en Dierdonk¹² toe met ongeveer 5% (25 personen) tot 496, terwijl het bij aanleggen van een omleiding met 3% (16 personen) afneemt tot 455.^{13, 14}

Hoe het grote aantal positievere scores voor alternatief 1 en het kleinere aantal voor de omleiding bij Dierdonk ten opzichte van elkaar zijn gewogen, blijkt niet uit het MER en ook niet uit de toelichting op het inpassingsplan. Omdat de omleiding bij Dierdonk de meest ingrijpende keuze is die met dit plan wordt gemaakt, is het belangrijk dat de keuze hiervoor en de weging ten opzichte van de afgevalen alternatieven helder worden onderbouwd.¹⁵

⁸ Zo pakken de opties met een omleiding bij Veghel op het gebied van aantasting van de natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden en geluidhinder ongunstiger uit dan de opties zonder omleiding.

⁹ Met een omleiding zou volgens het MER de bereikbaarheid van stads- en dorpskernen beter zijn dan zonder omleiding. Hiervoor zijn alleen de verbindingen Helmond-N279 en Dierdonk-N279 beoordeeld. Alternatief 1 scoort '-' omdat men, door de beperking van het aantal aansluitingen, één keer extra moet afslaan om op de N279 te komen. In alternatief 3, dat '+' scoort op dit criterium, moet men één keer extra afslaan om van het oude tracé op de omleiding van de N279 te komen. Daarmee onderscheid alternatief 1 zich volgens de Commissie op dit criterium niet van alternatief 3.

¹⁰ Zie hiervoor blz. 7 van de samenvatting van het MER.

¹¹ Zie hiervoor de zienswijze van gezamenlijke ondernemers rondom de Heikant (nr. 4375763).

¹² Deelgebied 4 in het MER.

¹³ Zie hiervoor bijlage 7 bij het MER. Overigens constateert de Commissie dat de aantallen ernstig gehinderden in de tabellen van deze bijlage niet geheel met elkaar in overeenstemming zijn. In antwoord op vragen hierover heeft de provincie aangegeven dat het ontbreken van gegevens over de aanpassing bij Ommel en het afronden van resultaten de inconsistenties verklaren.

¹⁴ Daarbij verplaatst de hinder zich van Helmond en het westen van de wijk Dierdonk naar de oostkant van die wijk.

¹⁵ Dat die weging helder moet worden onderbouwd, blijkt ook uit de talrijke zienswijzen die stellen dat de verkeersdoelen met alle alternatieven worden gerealiseerd en dat het VKA kostbaarder is en meer milieuschade veroorzaakt dan

De Commissie adviseert om in de toelichting bij het inpassingsplan te beschrijven welke rol het MER heeft gespeeld bij de keuze van het alternatief 3 als basis voor de uitwerking van het voorkeursalternatief.

Uitwerking van de compensatie-opgave

Het MER gaat in op de wettelijk verplichte mitigatie- en compensatiemaatregelen die voortkomen uit het voornemen.¹⁶ De maatregelen worden in het MER vooral globaal en in de vorm van kansen geduid. In enkele zienswijzen wordt hierop gewezen.¹⁷ Zo constateert de Brabantse Milieufederatie onder andere dat sommige van de gebieden die voor natuurcompensatie zijn aangemerkt, al natuurverlies bij andere projecten moeten compenseren. De Commissie constateert dat de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie die in het MER worden gepresenteerd, nog concreet moeten worden vastgelegd.

alternatief 1. Voorbeelden zijn de zienswijze van de gemeente Gemert-Bakel (4384056), de stichting Klankbord Aarle-Rixtel (4383590) en de zienswijzen 4379463 en 4381661.

¹⁶ Zie hiervoor bijvoorbeeld blz. 56–58 van het hoofdrapport, paragraaf 2.2.5 van het bijlagerapport Natuur en het ruimtelijke kwaliteitsplan (bijlage 25 bij het MER).

¹⁷ Zoals de zienswijzen van de gemeente Gemert-Bakel (4383748), de Brabantse milieufederatie (4385888) en het Waterschap Maas en Aa (4832700).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert zij de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer
dr. Henk Everts
drs. Roeland van Kerkhoff
dr. Johan Lembrechts (secretaris)
Marja van der Tas (voorzitter)
dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Vaststellen van een provinciaal inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het [Besluit milieueffectrapportage](#) geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D1.1, "wijzigen of uitbreiden van een autoweg".

Bevoegd gezag

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

Initiatiefnemer

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft de zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot 13 juli heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3155](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

