

# NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

Milieueffectrapport Verbindingsweg N279

Gemeente Meierijstad

25 JANUARI 2019

## Contactpersoon

**JOHAN CHRISTEN**  
Specialist m.e.r.

T +31627060322  
M +31627060322  
E [johan.christen@arcadis.nl](mailto:johan.christen@arcadis.nl)

Arcadis Nederland B.V.  
Postbus 264  
6800 AG Arnhem  
Nederland

---

# INHOUDSOPGAVE

|          |                                                           |           |
|----------|-----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING</b>                                          | <b>5</b>  |
| 1.1      | Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau                   | 5         |
| 1.2      | Betrokkenheid regio en omgeving                           | 5         |
| 1.3      | Relatie met andere projecten                              | 6         |
| 1.4      | Voorgeschiedenis                                          | 8         |
| 1.5      | Leeswijzer                                                | 11        |
| <b>2</b> | <b>NUT EN NOODZAAK VERBINDINGSWEG N279</b>                | <b>13</b> |
| 2.1      | Bereikbaarheid en leefbaarheid in Veghel staan onder druk | 13        |
| 2.2      | Doelstellingen: verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid | 15        |
| <b>3</b> | <b>IN HET MER TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN</b>            | <b>17</b> |
| 3.1      | Trechteringsproces alternatieven en varianten             | 17        |
| 3.1.1    | Randvoorwaarden en uitgangspunten Verbindingsweg N279     | 17        |
| 3.1.2    | Resultaten werkgroep alternatieven en varianten MER       | 17        |
| 3.1.3    | Trechtering alternatieven en varianten MER                | 19        |
| 3.2      | Te onderzoeken alternatieven                              | 22        |
| 3.2.1    | Alternatief 1: Langs het kanaal - Noord                   | 23        |
| 3.2.2    | Alternatief 2: Langs het kanaal - Midden                  | 24        |
| 3.2.3    | Alternatief 3: Langs het kanaal - Zuid                    | 25        |
| 3.2.4    | Alternatief 4: Westelijk van Zijtaart                     | 26        |
| 3.2.5    | Alternatief 5: Westelijk van Zijtaart – ontzien NNB       | 27        |
| <b>4</b> | <b>IN HET MER TE ONDERZOEKEN EFFECTEN</b>                 | <b>29</b> |
| 4.1      | Wijze van beoordelen                                      | 29        |
| 4.2      | Beoordelingskader: te onderzoeken aspecten en criteria    | 29        |
| 4.2.1    | Beoordelingskader verkeerskundig doelbereik               | 29        |
| 4.2.2    | Beoordelingskader milieueffecten                          | 30        |
| 4.3      | Duurzaamheid in het MER                                   | 32        |
| 4.3.1    | Ambitie gemeente: afval, uitstoot en overlast             | 32        |
| 4.3.2    | Duurzaamheid als integraal onderdeel van het MER          | 34        |
| <b>5</b> | <b>VERVOLG VAN DE M.E.R.-PROCEDURE</b>                    | <b>35</b> |
|          | <b>COLOFON</b>                                            | <b>38</b> |



# 1 INLEIDING

## 1.1 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Met de opwaardering van N279 door de provincie was er lange tijd zicht op een omleiding van de N279 om Veghel. Die omleiding zou langs de bedrijventerreinen Veghel-West (De Dubbelen, Doornhoek en Foodpark) komen en daarmee een goede ontsluiting vormen voor deze terreinen. In de zomer van 2017 heeft de provincie echter besloten om de N279 over het huidige tracé door Veghel te behouden en geen omleiding aan te leggen. De reden hiervoor was dat uit de verkeersberekeningen bleek dat de omleiding de functie van de N279 door Veghel niet overnam. Een groot deel van het doorgaande verkeer bleef het huidige tracé van de N279 door Veghel gebruiken in plaats van de omleiding. Daarmee vormde de omleiding geen oplossing voor de provinciale verkeersproblematiek op de N279.

De opwaardering van de N279 door Veghel is echter geen oplossing voor de gemeentelijke en regionale problematiek rond de ontsluiting van de bedrijventerreinen Veghel-West. De gemeente Meierijstad heeft daarom het voornemen om vanaf de nieuwe afslag van de N279 bij Keldonk een verbindingsweg te realiseren tussen de N279 en de bedrijventerreinen.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is bedoeld om de voorgenomen activiteit aan te kondigen en de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek voor het nog op te stellen milieueffectrapport (MER) te beschrijven. In deze NRD zijn de achtergrond en doelstelling van de voorgenomen activiteit, en de te volgen procedure beschreven. Ook komen de te onderzoeken alternatieven en de mogelijke gevolgen voor het milieu in deze notitie aan de orde. Het doel van de NRD is:

- het informeren en betrekken van de omgeving;
- het afbakenen van de te beschouwen alternatieven;
- het afbakenen van de inhoud van het milieuonderzoek dat in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) wordt uitgevoerd.

Het opstellen van een NRD is de eerste stap in de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure), zie hoofdstuk 5. De NRD wordt gebruikt voor de raadpleging van burgers, van wettelijke adviseurs en andere bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan of het besluit een rol hebben. Deze NRD wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen reageren op de voorgestelde aanpak. Tegelijkertijd zal de Commissie voor de m.e.r. een advies uitbrengen over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

## 1.2 Betrokkenheid regio en omgeving

Naast de mogelijkheid om te reageren op de inhoud van de NRD, volgt er na afronding van het milieueffectrapport (MER), waarin de resultaten van het milieuonderzoek naar de effecten van de Verbindingsweg N279 zijn opgenomen, een nieuwe mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Daarnaast zijn en worden regio- en omgevingspartijen tussentijds meerdere malen betrokken bij de planontwikkeling. Dit gebeurt voornamelijk in de vorm van bijeenkomsten met een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers vanuit de dorpsraden, bedrijfsleven en belangenverenigingen. De werkgroep is en wordt op verschillende momenten in de m.e.r.-procedure gevraagd mee te denken bij de ontwikkeling van het plan. Zo heeft de werkgroep in deze fase van het project alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 aangedragen.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de benodigde ruimtelijke procedure voor de realisatie van de Verbindingsweg N279, te weten een Bestemmingsplan (BP). In het MER en BP worden ook de compenserende en verzachtende (mitigerende) maatregelen voor onder andere natuur en milieu vastgelegd. Ook het BP biedt de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen.

## 1.3 Relatie met andere projecten

### N279 Veghel-Asten (provincie Noord-Brabant)

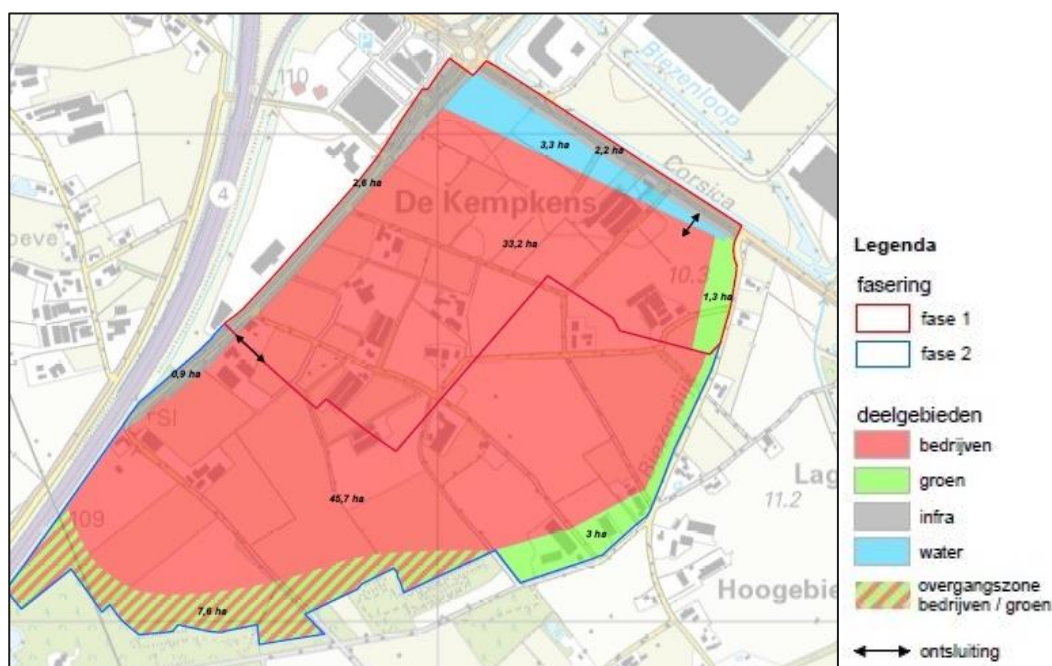
Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 maakte een omleiding van de N279 bij Veghel lange tijd onderdeel uit van de provinciale plannen voor de opwaardering van de N279 tussen Veghel en Asten. Na de keuze van de provincie om de N279 door Veghel op het huidige tracé op te waarderen nam de gemeente Meierijstad het initiatief om een verbindingsweg vanaf de bedrijventerreinen Veghel-West (Dubbelen, Doornhoek, Foodpark) in zuidelijke richting aan te leggen. Er blijft een belangrijke relatie bestaan met de provinciale opwaardering van de N279 omdat de verbindingsweg aantakt op de toekomstige nieuwe aansluiting bij Keldonk, zie figuur 1-1. De Verbindingsweg N279 kan dan ook pas gerealiseerd worden wanneer de provincie de aansluiting op de N279 bij Keldonk heeft aangelegd.



Figuur 1-1 Visualisatie N279 aansluiting Keldonk, bron: tracé informatiekaart schetsontwerp N279 Veghel-Asten, provincie Noord-Brabant (<https://pnb.tik-app.nl/n279-veghe-asten>)

### Foodpark Veghel (gemeente Meierijstad)

De gemeente Meierijstad is rond 2016 begonnen met het ontwikkelen van het nieuwe bedrijventerrein Foodpark Veghel, wat ten zuidwesten van de terreinen De Dubbelen en Doornhoek ligt. Dit bedrijventerrein wordt gefaseerd ontwikkeld. Fase 1 is al grotendeels gerealiseerd en daarom is de gemeente gestart met de eerste uitbreiding ter grootte van 9 ha. Deze uitbreiding ligt aan de zuidwestzijde van fase 1, zie figuur 1-2.



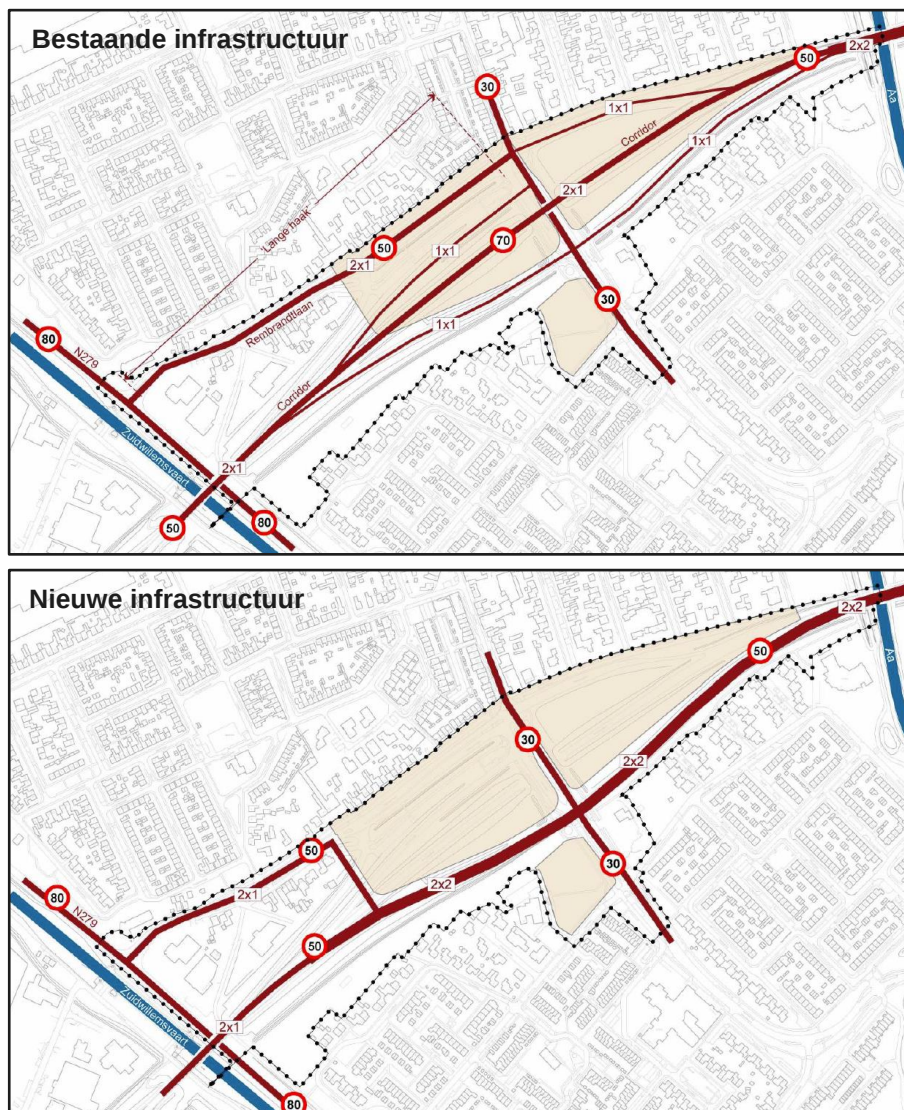
Figuur 1-2 Plangebied Foodpark Veghel, fase 1 en fase 2

Voor de uitbreiding wordt op dit moment de bestemmingsplanprocedure doorlopen. In de studie naar de effecten van de Verbindingsweg N279 dient gezien deze ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de verdere ontwikkeling van Foodpark Veghel, zowel van fase 1, als van de volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein ter grootte van circa 70 ha uit te geven bedrijventerrein (circa 100 ha bruto).

### Rembrandtlaan, Veghel (gemeente Meierijstad)

Na de aanleg van de A50 heeft de toenmalige gemeente Veghel plannen ontwikkeld voor de aanpassing van de Rembrandtlaan. Het betreft het weggedeelte tussen rivier De Aa en de Taylorbrug over de Zuid Willemsvaart en het weggedeelte tussen de provinciale weg N279 en de Sluisstraat. In de plannen wordt de Rembrandtlaan verlegd en is woningbouw in het gebied gepland.

De plannen zijn opgenomen in het bestemmingsplan Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan, dat eind 2016 door de gemeenteraad van Veghel (nu Meierijstad) is vastgesteld. Op 5 september 2018 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingsplan echter vernietigd, met de overweging dat de actualiteit, kenbaarheid en controleerbaarheid van de verkeergegevens in het gehanteerde verkeersmodel onvoldoende duidelijk was. De gemeente Meierijstad bereidt op dit moment een nieuw plan voor. Gezien de directe relatie tussen verkeer op een toekomstige Verbindingsweg N279 en de Rembrandtlaan dient rekening te worden gehouden met de ontwikkelingen zoals geschetst voor Veghel West, deelgebied Rembrandtlaan, zie figuur 1-3.



Figuur 1-3 Bestaande (boven) en nieuwe situatie (onder) infrastructuur Rembrandtlaan, bron bestemmingsplan Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan

## Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad (gemeente Meierijstad)

In 2019/2020 stelt de gemeente Meierijstad de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad op. Deze visie zal een integrale afweging bevatten van de infrastructurele maatregelen binnen de gemeente Meierijstad. De visie wordt opgesteld vanuit de noodzakelijke samenhang tussen verschillende infrastructurele oplossingen, ruimtelijke ontwikkelingen en ambities van de gemeente bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid. Het project Verbindingsweg N279 is vooruitlopend op het opstellen van de duurzame mobiliteitsvisie opgestart.

## 1.4 Voorgeschiedenis

### Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)

De opwaardering van de N279 Veghel-Asten kwam voor het eerst in beeld in het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad, vastgesteld door het samenwerkingsverband BrabantStad. In dit document hebben de vijf grootste gemeenten van Noord-Brabant en de provincie aan de hand van de 'Zevensprong van Verdaas' maatregelen benoemd die nodig zijn om de bereikbaarheid van de Zuidoostvleugel van Brabantstad te waarborgen. Onderdeel hiervan was het opwaarderen van de N279. Het Bereikbaarheidsprogramma werd gevolgd door het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoostvleugel BrabantStad (2007) en vervolgens verder uitgewerkt in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008).

#### Zevensprong van Verdaas

De Zevensprong van Verdaas bestaat uit de volgende stappen met vraag- of onderzoekpunten, die achtereenvolgens naast de mogelijke oplossingen of alternatieven worden gelegd:

1. Ruimtelijke visie en programma: hoe en waar zijn ruimtelijke ontwikkelingen in beeld, uitgaande van een integrale visie op het gebied?
2. Prijsbeleid: welke betekenis heeft het prijsbeleid op de omvang en verdeling van het autoverkeer?
3. Mobiliteitsmanagement en fietsgebruik: hoe kan een beter gebruik van alternatieve vervoersmodaliteiten, onder andere de fiets, worden georganiseerd?
4. Openbaar vervoer: hoe kan het openbaar vervoer worden gestimuleerd?
5. Benutting bestaande infrastructuur: op welke wijze kan de huidige infrastructuur het verkeer beter verwerken?
6. Aanpassing aan de bestaande infrastructuur: welke infrastructuur kan door aanpassing beter aan zijn doel beantwoorden?
7. Nieuwe infrastructuur: welke nieuw aan te leggen infrastructuur draagt bij aan de doelstelling voor het gebied?

### Hoofdwegenstructuur Veghel 2020 (2008)

Mede op basis van de maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad heeft de toenmalige gemeente Veghel de visie Hoofdwegenstructuur Veghel 2020 opgesteld. In deze visie kwam de omleiding van de N279 bij Veghel voor het eerst in beeld. Idee daarbij was om een win-win situatie te creëren waarbij de gemeentelijke wens om de bedrijventerreinen beter te ontsluiten werd gecombineerd met de provinciale/regionale wens om de N279 op te waarderen. In de gemeentelijke visie op hoofdlijnen is onder meer geconstateerd dat er problemen zijn met de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Veghel zuidwest en de leefbaarheid in het centrum van Veghel. In de visie zijn vervolgens verschillende varianten (bestaande uit meerdere maatregelen) onderzocht, waarbij ook een verbinding tussen de N279 en de bedrijventerreinen Veghel-West is onderzocht.

### Provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (2010-2011)

Vanaf de periode 2010-2011 werd de Verbindingsweg N279 opgepakt door de provincie Noord-Brabant als onderdeel van het project Noordoostcorridor binnen de 'gebiedsontwikkeling Brainport Oost'. De Noordoostcorridor bestond uit het opwaarderen van de N279 tussen Veghel en Asten (inclusief mogelijke omleidingen bij Veghel en Helmond) en de aanleg van een verbinding tussen de A50 bij Eindhoven en de N279 bij Helmond. In 2011 heeft de provincie de structuurvisie deel D, Brainport Oost vastgesteld. Hierin is een zoekgebied bepaald waarbinnen het definitieve tracé van de Noordoostcorridor gerealiseerd kon worden. Binnen dit zoekgebied was ook ruimte voor de aanleg van een omleiding van de N279 bij Veghel, een nieuwe aansluiting op de A50, en de opwaardering van de A50 tussen de aansluiting Veghel-Noord en de nieuwe aansluiting op de A50.

## Noordoostcorridor / De Ruit / N279 Veghel-Asten (2012-2017)

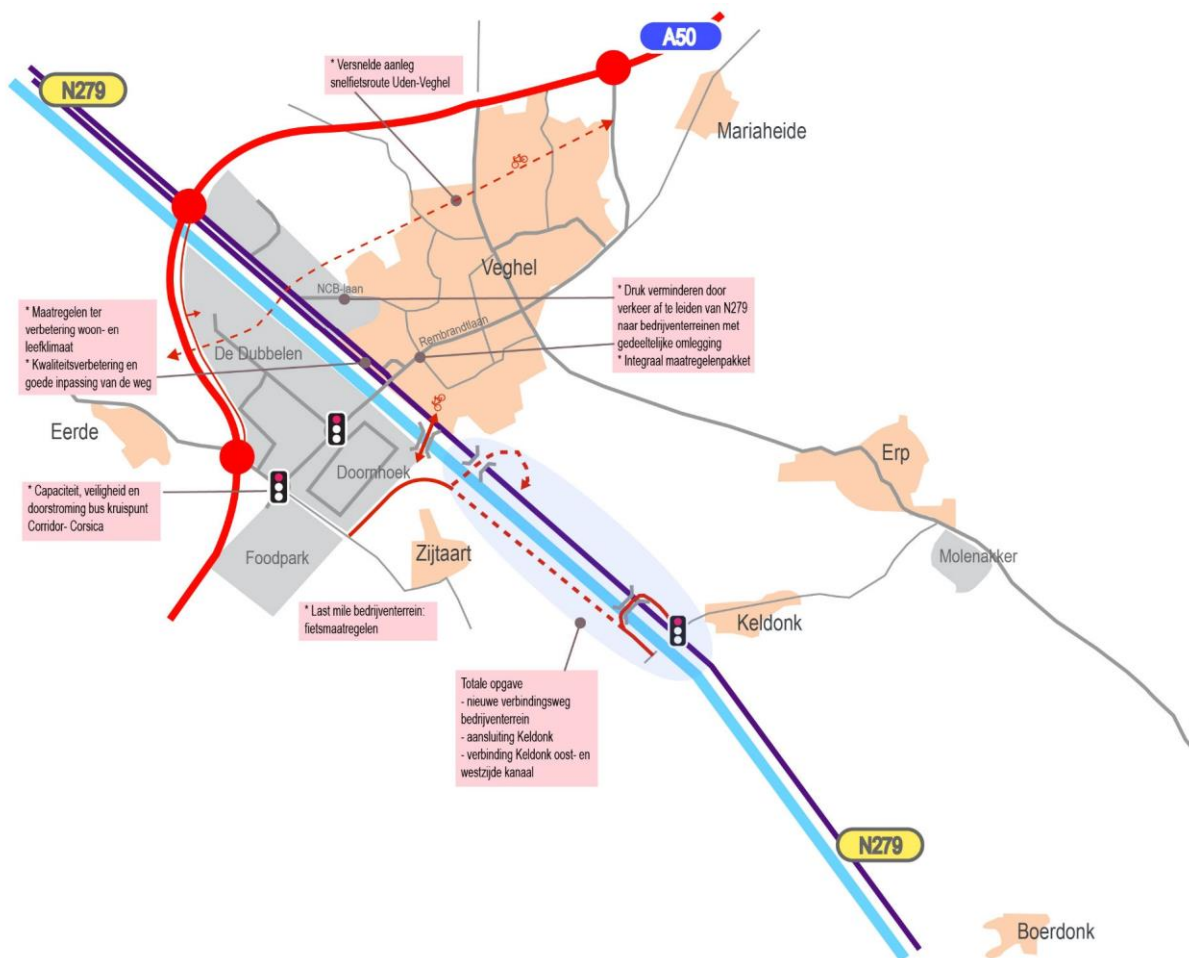
In de periode van 2012 tot en met 2017 maakte de Verbindingsweg N279 onderdeel uit van verschillende opeenvolgende provinciale projecten. In eerste instantie was dit de Noordoostcorridor (2012-2014), vervolgens De Ruit (2014-2015) en na het vervallen van de verbinding tussen de A50 bij Eindhoven en de N279 bij Helmond werd dit de N279 Veghel-Asten (2016-2017). In al deze projecten werd rekening gehouden met een mogelijke omleiding van de N279 bij Veghel, waarmee de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West en de leefbaarheid in het centrum van Veghel zou verbeteren. In de zomer van 2017 heeft de provincie (met steun van de gemeenteraad Meierijstad) in het kader van het project N279 Veghel-Asten echter besloten om de N279 over het huidige tracé door Veghel te behouden en geen omleiding aan te leggen.

## N279 Strategie en aanpak (2017)

Naar aanleiding van het voorlopige besluit van de stuurgroep N279 Veghel-Asten<sup>1</sup> over de opwaardering van de N279 Veghel-Asten op het huidige tracé, heeft Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Meierijstad een bureauonderzoek uitgevoerd naar de mobiliteitsproblemen die zouden worden veroorzaakt door het voorlopig besluit van de stuurgroep, of niet zouden worden opgelost door dit voorlopig besluit. Op basis van dit bureauonderzoek is een strategie geformuleerd voor de, na opwaardering van de N279, resterende ontsluitings- en leefbaarheidsproblematiek van Veghel. De resultaten van het bureauonderzoek en de visie op hoofdlijnen zijn opgenomen in het rapport N279 Strategie en aanpak van 9 mei 2017. In dit rapport wordt geconcludeerd dat voor het oplossen van de ontsluitings- en leefbaarheidsproblematiek van Veghel, naast het opwaarderen van de N279, een samenhangend maatregelpakket nodig is. In het rapport zijn, gekoppeld aan een viertal opgaven, de volgende maatregelen voorgesteld, zie figuur 1-4:

1. Maatregelen om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West te verbeteren:
  - Capaciteit uitbreiding van de A50 door de aanleg van een parallelstructuur langs de A50 tussen de aansluitingen Veghel-Noord en Eerde, inclusief de aanleg van een ontsluiting vanaf deze parallelstructuur naar bedrijventerrein De Dubbelen.
  - Verbinding in zuidelijke richting tussen de bedrijventerreinen Veghel-West en de N279 (de Verbindingsweg N279).
  - Ombouw van de rotonde(s) op de weg Corridor naar verkeersregelinstantaties (VRI's).
  - Aanvullende maatregelen, te weten de snelfietsroute Veghel-Uden, het verbeteren van de fietsfaciliteiten vanaf HOV-haltes (last mile), een fietsbrug bij Zijtaart en de toegang naar terrein De Dubbelen in de avond- en nachturen via de Montgomerylaan.
2. Gezien de grote ruimtelijke impact van de aansluiting van de N279 bij Keldonk, is voorgesteld om deze aansluiting te vervangen door een VRI en te onderzoeken of een relatie met de Verbindingsweg N279 mogelijk is. In het ontwerp provinciaal inpassingsplan N279 Veghel-Asten is geen invulling gegeven aan de wens om de aansluiting te vervangen door een VRI. Deze maatregel is daarmee achterhaald.
3. Maatregelen om de leefbaarheid rond de NCB-laan te verbeteren. Er wordt een integraal maatregelpakket voorgesteld bestaande uit maatregelen op het gebied van:
  - Ruimtelijke ordening; selectief zijn in het wel of niet toelaten van bepaalde functies en eventueel de voorgenomen ontwikkeling van de Noordkade beperken.
  - Infrastructuur; nieuwe brug over de haven voor voetgangers en fietsers.
  - Alternatieve vervoerwijzen; aanleg van een fietsroute Noordkade-centrum langs de haven en diverse maatregelen aan de Noordkade (fietsenstalling, laadpalen, parkeren op afstand, vervoermanagement).
  - Leefbaarheid; geluidsmaatregelen.
4. Maatregelen in het kader van de N279 om de inpassing en het woon- en leefklimaat te verbeteren:
  - Inpassing van de N279 met een kwaliteitsverbetering van de weg op het hele grondgebied van de gemeente Meierijstad.
  - Amoveren van woningen aan de N279 tussen de A50 en de Rembrandtlaan vanwege het slechte woon- en leefklimaat langs de N279.
  - De hierdoor vrijkomende plekken en andere groene plekken langs de weg benutten voor fraaie, groene herinrichting.
  - Kwaliteitsverbetering conform de Provinciale Verordening Ruimte.
  - De aanleg van stil asfalt op de N279 en het creëren van een groene golf bij de verkeerslichten.

<sup>1</sup> Bij dit voorlopige besluit van de stuurgroep heeft Meierijstad op verzoek van de gemeenteraad geen standpunt ingenomen.



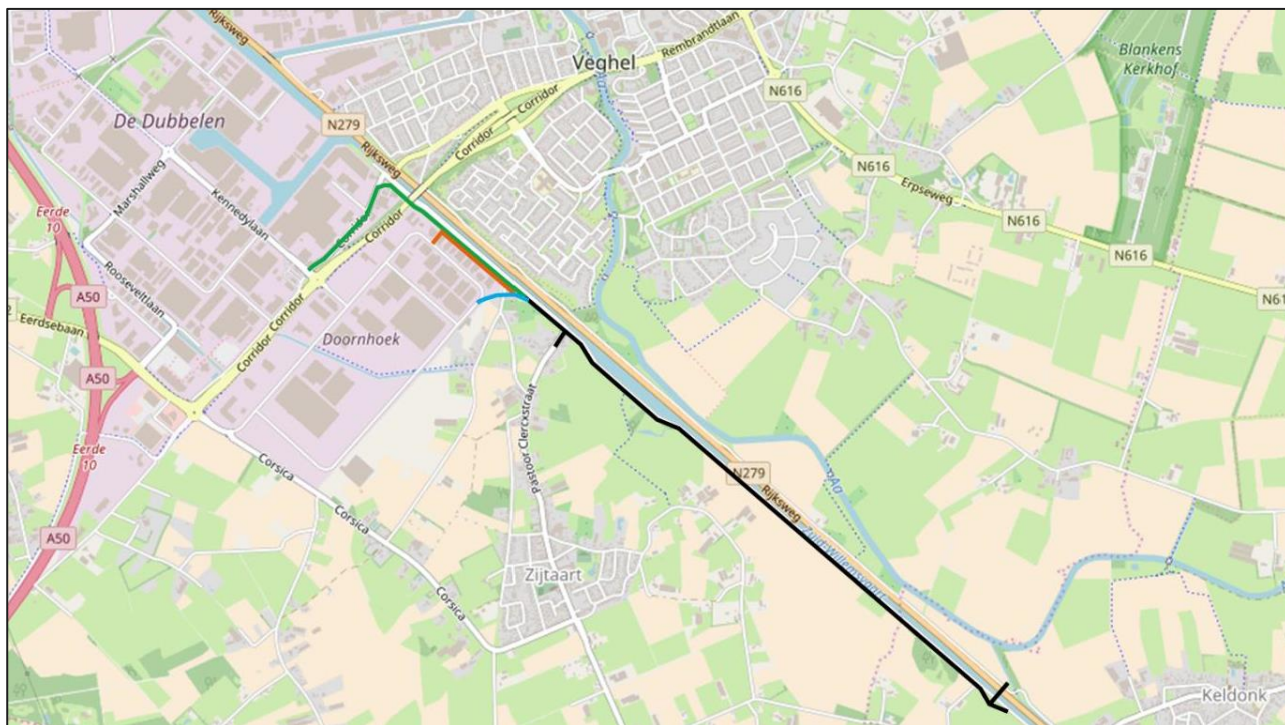
Figuur 1-4 Maatregelpakket ontsluitings- en leefbaarheidsproblematiek Veghel, bron: N279 Strategie en aanpak

Uit het voorgaande blijkt dat er naast de aanleg van de Verbindingsweg N279 een groot aantal andere maatregelen nodig is om de ontsluitings- en leefbaarheidsproblematiek in Veghel op te lossen. De scope van deze studie beperkt zich tot de Verbindingsweg N279 (bij Keldonk) en Corridor (inclusief eventueel aanvullende maatregelen).

### Haalbaarheidsscan Verbindingsweg Keldonk-Doornhoek (2018)

In juni 2017 heeft de gemeenteraad van de gemeente Meierijstad besloten om een verbindingsweg te onderzoeken tussen de nieuwe aansluiting op de N279 bij Keldonk die in het kader van de N279 Veghel-Asten wordt gerealiseerd, en de bedrijventerreinen Veghel-West. Als zoekgebied voor deze verbinding heeft de gemeenteraad een tracé zo dicht mogelijk langs het kanaal, direct aansluitend op het bedrijventerrein Doornhoek, aangewezen. In de Haalbaarheidsscan Verbindingsweg Keldonk-Doornhoek zijn drie varianten onderzocht voor de aansluiting van de verbindingsweg op het bedrijventerrein Doornhoek, De Dubbelen, zie figuur 1-5. Daarbij gaan alle varianten uit van een ligging langs het kanaal tot aan het bedrijventerrein Doornhoek. De varianten zijn beoordeeld op een aantal aspecten die voor de haalbaarheid van belang zijn (inpassing, verkeersoplossend vermogen en verkeersveiligheid). In de haalbaarheidsscan is geconcludeerd dat de meest zuidelijke aansluiting op bedrijventerrein Doornhoek (variant A, lichtblauw in figuur 1-5) het meest haalbaar is voor de Verbindingsweg N279.

In de haalbaarheidsscan is alleen gekeken naar varianten die grenzen aan het kanaal. Er zijn echter ook andere tracés denkbaar voor de Verbindingsweg N279. Het tracé langs het kanaal is ingegeven vanuit het besluit van de gemeente uit juni 2017, maar is niet gebaseerd op objectief onderzoek naar alternatieven. Wanneer direct na haalbaarheidsscan een bestemmingsplanprocedure opgestart zou worden voor variant A uit de haalbaarheidsscan, bestaat het risico dat bezwaarmakers zich in de bestemmingsplanprocedure beroepen op het feit dat er ook naar andere varianten gekeken had moeten worden. Om deze reden is in de haalbaarheidsscan geadviseerd om een bredere variantenstudie uit te voeren, in de vorm van de m.e.r.-procedure. De gemeente heeft dit advies overgenomen.



Figuur 1-5 Varianten aansluiting bedrijventerrein Doornhoek

## 1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, staat in hoofdstuk 2 beschreven waarom de gemeente het voornemen heeft om de Verbindingsweg N279 aan te leggen. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de tracéalternatieven behandeld die in het MER worden uitgewerkt en op hun effecten worden onderzocht. Hoofdstuk 4 bevat een toelichting op de in het MER te onderzoeken (milieu)effecten, waarbij eerst ingegaan is op de wijze van beoordelen en vervolgens op de te onderzoeken aspecten (zoals, geluid, lucht en natuur) en daarbij te hanteren criteria. Ten slotte is in hoofdstuk 5 een beschrijving opgenomen van de stappen in de m.e.r.-procedure die nog genomen worden na het opstellen van deze NRD.



## 2 NUT EN NOODZAAK VERBINDINGSWEG N279

### 2.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid in Veghel staan onder druk

In deze paragraaf is een analyse opgenomen van de problemen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid die de aanleiding vormen voor de aanleg van de Verbindingsweg N279. In het kader van het MER zal deze analyse nader worden onderbouwd met verkeerscijfers.

#### Bedrijventerreinen Veghel-West niet goed bereikbaar

De bedrijventerreinen Veghel-West vormen een belangrijke economische motor in de regio. Een goede bereikbaarheid van deze terreinen is noodzakelijk voor het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat en het aantrekken van voldoende en gekwalificeerd personeel. De ontsluiting van de bedrijventerreinen Veghel-West is sterk gericht op de A50. Vanuit de bedrijventerreinen is echter maar een aansluiting op de A50 beschikbaar. De aansluiting kan de hoeveelheid verkeer niet aan met als gevolg een wachtrij op de Eerdsebaan, file op de A50 en het ontstaan van sluipverkeer. Ook de capaciteit op de A50 zelf is onvoldoende om het verkeer goed te kunnen verwerken.

Naast de A50 vormt de N279 een belangrijke ontsluitingsroute voor verkeer van en naar de bedrijventerreinen Veghel-West. Er is in Veghel echter maar een brug beschikbaar over de Zuid-Willemsvaart; richting de N279 de Taylorbrug. Deze brug staat dan ook regelmatig vast, wat met name invloed heeft op de bereikbaarheid van en naar het zuiden. Het gevolg hiervan is dat er sluipverkeer ontstaat over de landelijke wegen rond Zijtaart (Reibroekstraat, Hool, Hoolstraat, Sweenslag, Zondveldstraat, etc.). Mede vanwege de smalle inrichting en het medegebruik door langzaam verkeer (landbouwverkeer, fietsers, brommers, etc.) zijn deze wegen niet geschikt voor veel vrachtverkeer.

De hiervoor beschreven problemen blijken uit verkeersberekeningen die eind 2016 zijn uitgevoerd in het kader van een studie naar de nut en noodzaak van een omleiding van de N279 bij Veghel. Deze studie is in het kader van het provinciale project N279 Veghel-Asten uitgevoerd<sup>2</sup>. In figuur 2-1 en figuur 2-2 is de verhouding tussen de intensiteit (de hoeveelheid verkeer op de weg) en de capaciteit (de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken) van de wegen in en om Veghel weergegeven voor de jaartallen 2010 en 2030. Deze verhouding wordt de I/C-waarde genoemd. Uit deze figuren blijkt dat er in 2010 al sprake is van hoge I/C-waarden op de A50 en de Taylorbrug. Als gevolg van autonome ontwikkelingen, waaronder de verdere ontwikkeling van Foodpark Veghel, nemen de I/C-waarden in 2030 verder toe.



Figuur 2-1 I/C-waarden 2010 ochtend- (links) en avondspits (rechts), bron: Studie Veghel, N279 Veghel-Asten

<sup>2</sup> Studie Veghel, N279 Veghel-Asten, Arcadis, 5 december 2016.



*Figuur 2-2 I/C-waarden 2030 ochtend- (links) en avondspits (rechts), zonder opwaardering van de N279 Veghel-Asten, bron: Studie Veghel, N279 Veghel-Asten*

Verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West is door de samenwerkende overheden in AgriFood Capital ook benoemd als een van de regionale opgaven voor Noordoost-Brabant<sup>3</sup>.

### **Ontwikkeling fase 2 van Foodpark Veghel verergert de problemen**

Zoals in paragraaf 1.3 is aangegeven, is de gemeente voornemens om het bedrijventerrein Foodpark Veghel verder uit te breiden. Voor het eerste deel van deze uitbreiding (fase 2a) wordt op dit moment de bestemmingsplanprocedure doorlopen. In paragraaf 11.4 van de toelichting bij dit ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat als gevolg van de ontwikkeling van Foodpark Veghel een aantal knelpunten ontstaat in de verkeersafwikkeling op de wegen rondom de bedrijventerreinen van Veghel. Het betreft onder andere de wegen Corridor en Rembrandtlaan, en de rotonde Eerdsebaan / Corridor / Corsica. Door de uitbreiding van Foodpark Veghel (fase 2a) wordt de druk op deze wegen en rotonde verder verhoogd.

### **(Vracht)verkeer van en naar bedrijventerreinen leidt tot leefbaarheidsproblemen**

Als gezegd is de Taylorbrug de enige kruising van de Zuid-Willemsvaart in Veghel. Er zit daarom veel woon-werk verkeer op deze verbinding die de werkgebieden op de bedrijventerreinen Veghel-West verbindt met de woongebieden in de kern van Veghel. Ook maakt er veel vrachtverkeer gebruik van deze verbinding, mede doordat dit - naast de A50 - de enige daarvoor ingerichte route is richting het zuiden. Daarnaast zorgen de capaciteitsproblemen op de A50 (met name tijdens spitsperiodes en/of incidenten op de A50) er voor dat er extra veel (vracht)verkeer gebruik maakt van deze verbinding. Dit verkeer leidt tot leefbaarheidsproblemen (o.a. geluidhinder en luchtkwaliteit) in de kern van Veghel.

### **De verkeersstructuur in Veghel is kwetsbaar**

Het feit dat de Taylorbrug - naast de A50 - de enige kruising van de Zuid-Willemsvaart in Veghel is, heeft tot gevolg dat de verkeersstructuur in Veghel kwetsbaar is. In het geval van calamiteiten op de Taylorbrug moet verkeer dat het kanaal wil kruisen omrijden via de A50 of de Morgenstraat / Hool bij Keldonk. Met name de route richting de Morgenstraat / Hool bij Keldonk is niet ingericht om hoge verkeersintensiteiten af te wikkelen.

<sup>3</sup> Zie <http://overmorgen.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=b1f13e0f634a4b59aaa3bc2e44618a3a>

## 2.2 Doelstellingen: verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid

De Verbindingsweg N279 alleen kan de in de paragraaf hiervoor beschreven problemen niet oplossen. Daarvoor zijn ook andere maatregelen nodig. De Verbindingsweg N279 maakt daarom onderdeel uit van een samenhangend pakket aan maatregelen dat nodig is om de genoemde problemen op te lossen.

Als onderdeel van het samenhangende pakket aan maatregelen heeft de Verbindingsweg N279 tot doel om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de problemen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid in Veghel. De Verbindingsweg N279 heeft daarmee vier doelstellingen:

1. Verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West (De Dubbelen, Doornhoek, Foodpark Veghel).
2. Verbeteren van de bereikbaarheid van nog te ontwikkelen Foodpark fase 2.
3. Verbeteren van de leefbaarheid in de kern Veghel.
4. Versterken van de verkeersstructuur in Veghel.

Hieronder is per doelstelling beschreven in hoeverre de Verbindingsweg N279 naar verwachting voldoet aan de genoemde doelstellingen. Deze analyse wordt in het kader van het MER geactualiseerd op basis van nieuwe verkeersberekeningen.

### Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen Veghel-West

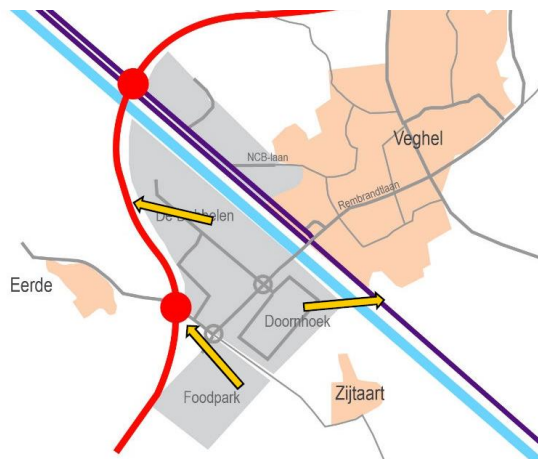
Het is belangrijk dat de gemeente Meierijstad zich, als economische motor van de regio, economisch verder kan ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor deze ontwikkeling. De Verbindingsweg N279 richt zich vooral op het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West van en naar het zuiden. Uit verkeersberekeningen die in het kader van voorgaande studies zijn uitgevoerd, blijkt dat voor de bedrijventerreinen Foodpark Veghel en Doornhoek vrijwel al het verkeer van en naar het zuiden gebruik gaat maken van de nieuwe verbindingsweg. Voor het bedrijventerrein De Dubbelen blijkt uit de berekeningen dat het verkeer zich zal verdelen over de Rembrandtlaan / N279 en de nieuwe verbindingsweg. De Verbindingsweg N279 draagt daarmee bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West.

### Verbeteren bereikbaarheid nog te ontwikkelen Foodpark fase 2

De Verbindingsweg N279 zorgt dat verkeer van en naar het bedrijventerrein Foodpark Veghel (zowel fase 1 als fase 2) rechtstreeks via Corsica/Doornhoek en de nieuwe verbindingsweg naar de N279 kan rijden. Zoals bij de vorige doelstelling beschreven, blijkt uit verkeersberekeningen dat voor Foodpark Veghel geldt dat vrijwel al het verkeer van en naar het zuiden gebruik gaat maken van de nieuwe verbindingsweg. De Verbindingsweg N279 draagt daarmee bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het nog te ontwikkelen Foodpark fase 2.

### Verbeteren leefbaarheid kern Veghel

Om de woongebieden in Veghel zo min mogelijk te belasten met verkeer van en naar de bedrijventerreinen Veghel-West, wil de gemeente extern verkeer van en naar de bedrijventerreinen buiten de kern van Veghel om naar de A50 en de N279 leiden. Deze filosofie is ook beschreven in het rapport N279 Strategie en aanpak, dat Goudappel Coffeng in 2017 in opdracht van de gemeente Meierijstad heeft opgesteld, zie de afbeelding hiernaast. De Verbindingsweg N279 heeft mede tot doel om het verkeer over de Taylorbrug en Rembrandtlaan richting de N279 (korte haak) te laten afnemen door het creëren van een meer directe verbinding richting het zuiden. Uit indicatieve verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de Haalbaarheidsscan Verbindingsweg Keldonk-Doornhoek blijkt dat de Verbindingsweg N279 er inderdaad voor zorgt dat het verkeer over de korte haak afneemt. Door de afname van verkeer op de korte haak kan de Verbindingsweg N279 in potentie een bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid in de kern van Veghel. In het MER wordt onderzocht in hoeverre deze afname ook daadwerkelijk leidt tot een verbetering van de leefbaarheid voor de aangrenzende woongebieden.



### **Versterken verkeersstructuur Veghel**

De Verbindingsweg N279 levert een bijdrage aan het versterken van de verkeersstructuur in Veghel door een snellere route (ook voor hulpdiensten) te creëren naar de kruising van de Zuid-Willemsvaart bij Keldonk. Hiermee zorgt de Verbindingsweg N279 voor een extra ontsluitingsroute richting het zuiden. Daarnaast zorgt de Verbindingsweg N279 hiermee voor een alternatieve route om de Zuid-Willemsvaart te kruisen wanneer de Taylorbrug vaststaat of afgesloten is (bij calamiteiten).

### 3 IN HET MER TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 die in het MER op hun milieueffecten onderzocht gaan worden. Voorafgaand aan deze beschrijving is eerst een toelichting opgenomen op het proces dat doorlopen is om tot deze alternatieven en varianten te komen.

#### 3.1 Trechteringsproces alternatieven en varianten

Voor het bepalen van de in het MER te onderzoeken alternatieven en varianten is een trechteringsproces doorlopen, waarbij de werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers vanuit de dorpsraden, bedrijfsleven en belangenverenigingen, en de gemeentelijke projectgroep betrokken zijn geweest. Eind november 2018 heeft de werkgroep tijdens een bijeenkomst alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 op kaart ingetekend. In het kader van de NRD zijn deze alternatieven en varianten begin december 2018 nader uitgewerkt en getoetst op kansrijkheid. Op basis van deze toets is bepaald welke alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 in het MER onderzocht worden. In deze paragraaf is dit zogenoemde trechteringsproces beschreven. Daarbij zijn eerst de randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven waar alle alternatieven en varianten aan moeten voldoen. Vervolgens zijn de resultaten van de sessies met de werkgroep en projectgroep beschreven.

##### 3.1.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten Verbindingsweg N279

De volgende randvoorwaarden en uitgangspunten gelden voor alle alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279:

- De alternatieven en varianten moeten een verbinding vormen tussen de nieuwe aansluiting op de N279 bij Keldonk en de wegen Corsica en/of Corridor op de bedrijventerreinen Veghel-West.
- De alternatieven en varianten moeten voldoen aan de doelstellingen voor het project, zowel voor verkeer als leefbaarheid.
- Het wegtype is een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken.
- De maximumsnelheid bedraagt 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.
- Kosteneffectiviteit speelt een rol bij het bepalen van de kansrijkheid van de alternatieven en varianten. Zo heeft een ondertunneling bijvoorbeeld de minste effecten op mens en milieu, maar is dit financieel niet haalbaar.
- De alternatieven en varianten moeten technisch maakbaar zijn en voldoen aan de ontwerprichtlijnen die voor een gebiedsontsluitingsweg gelden (denk aan boogstralen, rijbaanbreedte, etc.).

##### 3.1.2 Resultaten werkgroep alternatieven en varianten MER

Eind november 2018 heeft de werkgroep in een bijeenkomst tracés voor alternatieven en varianten op kaart ingetekend. Daarbij is de werkgroep gevraagd om per tracé aan te geven wat de voor- en nadelen van dit tracé zijn en of er nog specifieke zorgen of aandachtspunten voor het tracé gelden. De tracés zijn opgenomen in figuur 3-1. In Bijlage A zijn de tracés opgenomen, inclusief de daarbij door de werkgroep aangegeven zorgen en aandachtspunten.

Uit figuur 3-1 blijkt dat er drie verschillende bundels van alternatieven te onderscheiden zijn, namelijk een bundel van tracés ten westen van Zijtaart (blauwe tracés in figuur 3-1), een bundel van tracés parallel aan de Zuid-Willemsvaart (groene tracés in figuur 3-1) en een bundel van tracés ten noordoosten van het kanaal (gele tracés in figuur 3-1). Als mogelijke oplossing is ook een verdubbeling van het aantal rijstroken op de Taylorbrug genoemd (grijze tracé in figuur 3-1).

Vanuit een bredere blik op de verkeersproblematiek in de gemeente Meierijstad zijn door de werkgroepleden ook een aantal mogelijke tracés ingetekend voor een verbindingsweg tussen de N616 en de N279 of de nieuwe Verbindingsweg N279. Deze verbinding moet vooral verkeer door de kernen Erp, Keldonk en Veghel verminderen. In figuur 3-1 zijn deze tracés als rode stippellijnen weergegeven. Als laatste is in de werkgroep de wens geuit om nabij Doornhoek een fietsbrug aan te leggen over de Zuid-Willemsvaart. In figuur 3-1 is voor deze eventuele fietsbrug een zoekgebied aangegeven met een zwarte stippellijn.



Figuur 3-1 Alternatieven en varianten werkgroep 29 november 2018

## Bundel 1 Tracés ten westen van Zijtaart

De eerste bundel bestaat uit tracés die vanaf de aansluiting op de N279 in westelijke richting lopen en Zijtaart aan de westkant passeren om vervolgens aan te sluiten op de Corsica en/of Corridor. Deze tracés ten westen van Zijtaart zijn ingetekend vanuit het idee om het verkeer op bedrijventerrein Doornhoek niet te mengen met het doorgaande verkeer naar de bedrijventerreinen De Dubbelen en Foodpark Veghel. Ook voorkomen deze tracés aantasting van het buurtschap Doornhoek.

## Bundel 2 Tracés langs het kanaal

De tweede bundel bestaat uit tracés die vanaf de aansluiting op de N279 parallel aan het kanaal naar het noordwesten lopen en vervolgens in de omgeving van buurtschap Doornhoek naar het (zuid)westen afbuigen om aan te sluiten op de Corsica. Een van deze tracés blijft het kanaal nog langer volgen en sluit ter hoogte van de Taylorbrug aan op de Corridor. De tracés langs het kanaal zijn ingetekend vanuit de gedachte dat deze tracés de minste overlast voor mens en milieu zullen veroorzaken.

## Bundel 3 Tracés ten noordoosten van het kanaal

De derde bundel bestaat uit twee tracés die eerst aan de noordoostzijde van het kanaal in noordwestelijke richting lopen en vervolgens het kanaal met een brug kruisen. Nabij het buurtschap Doornhoek sluiten deze tracés aan op de weg op het bedrijventerrein Doornhoek. Deze tracés ten noordoosten van het kanaal zijn ingetekend met als doel om de dorpskern van Zijtaart zo min mogelijk te belasten en een verbinding naar de N616 mogelijk te maken.

### Verdubbeling aantal rijstroken Taylorbrug

Vanuit de gedachte dat het grootste verkeersknelpunt met betrekking tot dit project zich voordoet op de Taylorbrug, is in de werkgroep voorgesteld om als alternatief mee te nemen een verdubbeling van het aantal rijstroken op de Taylorbrug. Verkeer vanaf de bedrijventerreinen Veghel-West kunnen vervolgens via de Rembrandtlaan (korte haak) en de N279 richting het zuiden.

### Nieuwe verbinding N616 - (Verbindingsweg) N279

Als aanvulling op de Verbindingsweg N279, heeft de werkgroep een verbinding tussen de N616 Erpseweg en de (Verbindingsweg) N279 ingetekend. Deze nieuwe verbinding moet verkeer uit de kernen Erp, Keldonk en Veghel wegtrekken.

### Fietsbrug Zuid-Willemsvaart nabij Doornhoek

Als aanvulling op de Verbindingsweg N279, heeft de werkgroep nabij het buurtschap Doornhoek een fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart ingetekend. Daarbij is als suggestie meegegeven om deze fietsbrug ook toegankelijk te maken voor hulpdiensten. De ingetekende fietsbrug vormt een directere route tussen Zijtaart / Doornhoek en Veghel, en moet de relatie tussen beide zijden van de Zuid-Willemsvaart versterken. Voor deze fietsbrug is een zoekgebied ingetekend.

## 3.1.3 Trechtering alternatieven en varianten MER

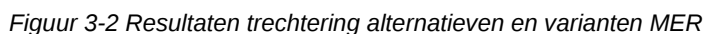
In het kader van de NRD zijn de door de werkgroep aangedragen alternatieven en varianten nader uitgewerkt, geanalyseerd en afgewogen. Ten eerste zijn de alternatieven en varianten getoetst op haalbaarheid en op hun bijdrage aan de doelstelling voor deze weg. Vervolgens is een afweging gemaakt om te bepalen welke alternatieven en varianten er in het MER onderzocht gaan worden. Ten slotte is gedetailleerder gekeken naar de ligging van de alternatieven en varianten. Daarbij is het doel van het ingetekende tracé in stand gehouden, maar is gedetailleerder gekeken naar de ligging, rekening houdend met bijvoorbeeld perceelsgrenzen, bebouwing, gebruik van bestaande wegen en (onnodige) doorsnijding van het landschap. Het resultaat van dit trechteringsproces is opgenomen in figuur 3-2 en wordt in deze paragraaf nader toegelicht.

### Bundel 1 Tracés ten westen van Zijtaart

Een tracé ten westen van Zijtaart heeft de minste impact op het buurtschap Doornhoek en voorkomt vermenging van verkeer op bedrijventerrein Doornhoek met het doorgaande verkeer naar de bedrijventerreinen De Dubbelen en Foodpark Veghel. Vanuit deze gedachte worden de tracés aan de westkant van Zijtaart meegenomen in het MER. Aandachtspunt daarbij is wel de nieuwe doorsnijding van het landelijke gebied, waarbij veel doorsneden percelen ontsloten moeten worden en veel kruisende verbindingen nodig zijn.

Van de door de werkgroep ingetekende tracés aan de westkant van Zijtaart, worden de twee meest westelijke tracés niet meegenomen in het MER omdat ze niet voldoen aan de doelstelling om de leefbaarheid in de kern van Veghel te verbeteren. Verkeer van en naar de bedrijventerreinen Doornhoek en De Dubbelen moet bij deze tracés te ver omrijden om van de Verbindingsweg N279 gebruik te gaan maken. Naar verwachting blijft het verkeer van en naar deze terreinen over de Taylorbrug en Rembrandtlaan rijden. Deze kanttekening werd ook door de werkgroep gemaakt bij het intekenen van deze tracés.

Het tracé dat net ten westen van de Corsica loopt en op deze weg aansluit nabij de bedrijventerreinen, wordt ook niet in het MER meegenomen. Er zijn namelijk voldoende mogelijkheden om nieuwe doorsnijdingen te beperken door gebruik te maken van de ligging van bestaande wegen.



De tracés van beide alternatieven zijn grotendeels gelijk en verschillen alleen van elkaar nabij de aansluiting op de N279 bij Keldonk. Een van de tracés loopt eerst ruim 500 meter parallel aan het kanaal en buigt daarna naar het westen af. Het andere tracé loopt vanaf de aansluiting meteen in westelijke richting en voorkomt daarmee als enige van de in het MER te onderzoeken alternatieven aantasting van een bosje langs het kanaal dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Brabant. Aandachtspunt bij dit alternatief is de wijze waarop het tracé aansluit op de aansluiting N279 bij Keldonk. Dit mede in relatie tot de ligging ten opzichte van het Thomashuis Erp (woonvoorziening voor mensen met een verstandelijke beperking) en een kruising met het fietsverkeer over de brug over het kanaal.

## Bundel 2 Tracés langs het kanaal

De tracés langs het kanaal hebben naar verwachting de minste impact op mens en omgeving omdat ze het tracé van de verbindingsweg bundelen met de al bestaande infrastructuurbundel van de Zuid-Willemsvaart en de N279. Vanuit deze gedachte worden er drie alternatieven in het MER onderzocht die uitgaan van een tracé langs het kanaal. De impact op het buurtschap Doornhoek is in deze alternatieven een belangrijk aandachtspunt.

Door de werkgroep is een tweetal tracés ingetekend die niet verder in het MER worden meegenomen. Ten eerste is dat het tracé langs het kanaal dat tussen het kanaal en Corsica voorziet in een nieuwe weg langs de zuidelijke rand van het bedrijventerrein Doornhoek. Dit tracé maakt geen gebruik van bestaande wegen om van het kanaal richting Corsica te gaan. Omdat er voldoende mogelijkheden zijn om nieuwe doorsnijdingen te beperken door wel gebruik te maken van de ligging van bestaande wegen, wordt dit tracé niet meegenomen in het MER. Ook het tracé dat vanaf buurtschap Doornhoek langs het kanaal blijft lopen (over Sluishoek) wordt niet verder uitgewerkt. Onder de bestaande Taylorbrug is onvoldoende ruimte om een volwaardige gebiedsontsluitingsweg met fietsvoorzieningen te realiseren. Onder andere om die reden bleek in het haalbaarheidsonderzoek al dat dit tracé niet haalbaar is.

De tracés binnen deze bundel die in het MER onderzocht gaan worden zijn ook hier iets gewijzigd ten opzichte van de door de werkgroep ingetekende tracés. Aantasting van bebouwing wordt daardoor zoveel mogelijk voorkomen en waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de al bestaande wegen Doornhoek (op het bedrijventerrein) en De Hemel.

De drie alternatieven langs het kanaal verschillen van elkaar in de plek waar het tracé in (zuid)westelijke richting afbuigt om aan te sluiten op de weg Corsica. Het meest noordelijke alternatief blijft het kanaal zo lang mogelijk volgen en buigt ter hoogte van het bedrijventerrein Doornhoek af naar de gelijknamige weg die over dit terrein loopt (de voorkeursvariant uit het haalbaarheidsonderzoek). Het middelste alternatief buigt ter hoogte van de verbreding in de Zuid-Willemsvaart af in westelijke richting en loopt direct ten zuiden van het buurtschap Doornhoek richting het bedrijventerrein. Bij het aansluiten op de weg Doornhoek doorsnijdt het middelste tracé het bedrijventerrein. Het meest zuidelijke alternatief buigt al voor de verbreding in de Zuid-Willemsvaart in westelijke richting af en sluit vervolgens via de weg De Hemel aan op Corsica.

Zowel het middelste als het meest zuidelijke alternatief loopt tussen het dorp Zijtaart en het buurtschap Doornhoek door. De weg vormt daarmee een nieuwe barrière tussen Zijtaart en Doornhoek. Om deze barrière te verminderen wordt bij beide tracés in het MER een variant onderzocht die uitgaat van een verdiepte ligging van het tracé, waarbij de Verbindingsweg N279 ongelijkvloers kruist met de Pastoor Clercxstraat. De Verbindingsweg N279 is hierdoor minder zichtbaar en hoorbaar. Daarnaast blijft de bestaande verbinding tussen Zijtaart en Doornhoek (de Pastoor Clercxstraat) intact.

Aandachtspunt bij alle alternatieven langs het kanaal is dat er een goede ontsluiting moet blijven vanuit Zijtaart en het buurtschap Doornhoek richting het kanaal (Sluishoek). Voor de twee alternatieven die gebruik maken van de bestaande weg Doornhoek op het gelijknamige bedrijventerrein, geldt dat het aantal ontsluitingen van bedrijven dat aanwezig is op deze weg een aandachtspunt is.

## Bundel 3 Tracés ten noordoosten van het kanaal

De tracés ten noordoosten van het kanaal hebben naar verwachting de minste effecten op de dorpskern van Zijtaart en maken het relatief eenvoudig om in de toekomst een verbinding naar de N616 te realiseren. De tracés lopen echter door of langs het beekdal van de Aa, wat zowel een natuurfunctie als een waterbergende functie heeft. Daarnaast moet voor deze tracés een nieuwe brug over de N279 en de Zuid-Willemsvaart aangelegd worden, wat grote landschappelijke impact heeft en veel extra kosten met zich meebrengt. Het meeste oostelijke tracé kruist verder ook tweemaal de Aa, wat betekent dat bij dit tracé nog twee extra bruggen nodig zijn. Ook hebben de tracés na de kruising van de Zuid-Willemsvaart een even grote impact op buurtschap Doornhoek als de tracés langs het kanaal (bundel 2). Deze kanttekeningen werden ook door de werkgroep aangegeven bij het intekenen van de tracés. Verder passen de tracés in deze bundel niet binnen het provinciale inpassingsplan voor de N279 Veghel-Asten. Met name vanwege de aantasting van het Aa-dal en de aanleg van een of meer extra bruggen, worden deze tracés niet meegenomen in het MER.

## **Verdubbeling aantal rijstroken Taylorbrug**

Een verdubbeling van het aantal rijstroken op de Taylorbrug lost weliswaar het grootste verkeersknelpunt op, maar trekt ook extra verkeer de kern van Veghel in. Deze oplossing voldoet daarmee niet aan de doelstelling om de leefbaarheid in de kern van Veghel te verbeteren. Ook levert deze oplossing geen positieve bijdrage aan de doelstelling om het verkeersnetwerk in Veghel te versterken. Er wordt geen alternatieve verbinding over de Zuid-Willemsvaart gecreëerd.

## **Nieuwe verbinding N616 - (Verbindingsweg) N279**

De door de werkgroep ingetekende verbinding tussen de N616 Erpseweg en de (Verbindingsweg) N279 wordt niet meegenomen in het MER voor de Verbindingsweg N279, omdat ze niet bijdragen aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West en Foodpark Veghel te verbeteren. De gemeente Meierijstad gaat starten met het opstellen van een duurzame mobiliteitsvisie voor de gehele gemeente. In deze visie wordt ook de toekomstige hoofdwegenstructuur van de gemeente Meierijstad opgenomen. Geen van de alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 maken een nieuwe verbinding tussen de (Verbindingsweg) N279 en de N616 onmogelijk. De afweging over een dergelijke nieuwe verbinding kan daarom in het grotere kader van de duurzame mobiliteitsvisie worden gemaakt.

## **Fietsbrug Zuid-Willemsvaart nabij Doornhoek**

De door de werkgroep ingetekende fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart nabij Doornhoek wordt niet meegenomen in het MER voor de Verbindingsweg N279, omdat de fietsbrug geen bijdrage levert aan de doelstellingen voor dit project. Ook hier geldt dat geen van de alternatieven voor de Verbindingsweg N279 een fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart onmogelijk maken. Deze wens kan daarom op een later moment in een breder perspectief nog afgewogen worden.

## **3.2 Te onderzoeken alternatieven**

In deze paragraaf zijn de in het MER te onderzoeken alternatieven en varianten toegelicht. In het kader van het MER worden de alternatieven en varianten verder uitgewerkt in schetsontwerpen. Op basis van deze schetsontwerpen worden in het MER de effecten van de alternatieven en varianten bepaald. Voor alle alternatieven geldt dat in het kader van het MER wordt bepaald welke kruisende verbindingen gehandhaafd worden en welke komen te vervallen.

### 3.2.1 Alternatief 1: Langs het kanaal - Noord



Figuur 3-3 Alternatief 1: Langs het kanaal - Noord

Alternatief 1 loopt vanaf de aansluiting op de N279 parallel aan de Zuid-Willemsvaart tot voorbij het buurtschap Doornhoek. Hier buigt het tracé af naar het westen om via een doorsteek aan te sluiten op de weg Doornhoek op het gelijknamige bedrijventerrein. Het tracé loopt daarbij over de bestaande over de waterberging van het bedrijventerrein Doornhoek. Vervolgens sluit het tracé via een doorsteek aan op de weg Corsica. De wegen Doornhoek en Corsica worden waar nodig aangepast om te voldoen aan de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg.

### 3.2.2 Alternatief 2: Langs het kanaal - Midden



Figuur 3-4 Alternatief 2: Langs het kanaal - Midden

Alternatief 2 loopt vanaf de aansluiting op de N279 parallel aan de Zuid-Willemsvaart tot net voorbij de verbreding in het kanaal. Hier buigt het tracé af naar het westen en loopt het tussen Zijtaart en Doornhoek door langs de watergang die hier ligt, om op het bedrijventerrein Doornhoek aan te sluiten op de gelijknamige weg. Vervolgens sluit het tracé via een doorsteek aan op de weg Corsica. De wegen Doornhoek en Corsica worden waar nodig aangepast om te voldoen aan de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg.

Als variant wordt in het MER een verdiepte ligging onderzocht van het tracé tussen Zijtaart en Doornhoek, waarbij de Pastoor Clercxstraat ongelijkvloers gekruist wordt.

### 3.2.3 Alternatief 3: Langs het kanaal - Zuid



Figuur 3-5 Alternatief 3: Langs het kanaal - Zuid

Alternatief 3 loopt vanaf de aansluiting op de N279 parallel aan de Zuid-Willemsvaart tot net voor de verbreding in het kanaal. Hier buigt het tracé af naar het westen en loopt het tussen Zijtaart en Doornhoek door. Ter hoogte van De Hemel buigt het tracé verder af in zuidwestelijke richting om via de huidige ligging van De Hemel aan te sluiten op de weg Corsica. De wegen De Hemel en Corsica worden waar nodig aangepast om te voldoen aan de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg.

Als variant wordt in het MER een verdiepte ligging onderzocht van het tracé tussen Zijtaart en Doornhoek, waarbij de Pastoor Clercxstraat ongelijkvloers gekruist wordt.

### 3.2.4 Alternatief 4: Westelijk van Zijtaart



Figuur 3-6 Alternatief 4: Westelijk van Zijtaart

Alternatief 4 loopt vanaf de aansluiting op de N279 een klein stuk parallel aan de Zuid-Willemsvaart tot net voorbij het bosje dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Brabant. Hier buigt het tracé af in westelijke richting en kruist daarna de Leinserondweg. Het tracé loopt hier parallel aan de Hoolstraat en volgt daarbij zoveel mogelijk bestaande perceelsgrenzen. Na een kruising met de Zondveldstraat buigt het tracé af in noordwestelijke richting, waarbij de wegen Pastoor Clercxstraat, Korenmolenweg en Hoge Biezen worden gekruist. Vervolgens sluit het tracé aan de zuidwestzijde van Zijtaart aan op de weg Corsica, die waar nodig wordt aangepast om te voldoen aan de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg. Het tracé volgt de Corsica tot aan de Corridor.

### 3.2.5 Alternatief 5: Westelijk van Zijtaart – ontzien NNB



Figuur 3-7 Alternatief 5: Westelijk van Zijtaart - ontzien NNB

Als variant op alternatief 4 wordt in het MER ook een alternatief onderzocht dat aantasting van het bosje langs het kanaal (onderdeel Natuurnetwerk Brabant) voorkomt. Dit tracé loopt vanaf de aansluiting op de N279 bij Keldonk direct in zuidwestelijke richting. Na een tweetal kruisingen met de weg Sweenslag volgt dit alternatief vanaf de kruising met de Leinserondweg hetzelfde tracé als alternatief 4. Dit betekent dat het tracé vanaf deze kruising tot aan Zijtaart de wegen Zondveldstraat, Pastoor Clercxstraat, Korenmolenweg en Hoge Biezen kruist. Vervolgens volgt dit alternatief vanaf Zijtaart de weg Corsica tot aan de Corridor. De Corsica wordt waar nodig aangepast om te voldoen aan de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg en om goed aan te sluiten op de nieuwe wegenstructuur.

Aandachtspunt bij dit alternatief is de wijze waarop het tracé aansluit op de N279 bij Keldonk. Deze aansluiting wordt in het kader van het MER nader uitgewerkt.



## 4 IN HET MER TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

### 4.1 Wijze van beoordelen

In het MER worden de effecten van de in het vorige hoofdstuk beschreven alternatieven en varianten inzichtelijk gemaakt door ze te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in 2030 waarbij de Verbindingsweg N279 niet wordt gerealiseerd maar overige vastgestelde projecten en ontwikkelingen wel. Dit zijn projecten of ontwikkelingen waarvoor de ruimtelijke procedures zijn doorlopen en/of recent zijn gerealiseerd. Belangrijke ontwikkelingen die onderdeel zijn van de referentiesituatie, zijn de N279 Veghel-Asten, de Randweg Boekel en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Foodpark Veghel. Ook de recent gerealiseerde Randweg Noord-Om Gemert en verbreding van de N279 Den Bosch-Veghel maken onderdeel uit van de referentiesituatie. De referentiesituatie krijgt in het MER altijd de score neutraal (0). De effecten van de alternatieven worden deels kwalitatief en deels kwantitatief bepaald. Bij de kwalitatieve effectbeoordeling wordt de onderstaande zevenpuntschaal gebruikt.

| Effectscore | Toelichting                                           |
|-------------|-------------------------------------------------------|
| +++         | Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie  |
| ++          | Positief ten opzichte van de referentiesituatie       |
| +           | Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie |
| 0           | Vergelijkbare effecten met de referentiesituatie      |
| -           | Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie |
| --          | Negatief ten opzichte van de referentiesituatie       |
| ---         | Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie  |

Tabel 1 Beoordelingsschaal effecten

Het doel van de effectbeoordeling in het MER is om een overzicht te geven van de positieve en negatieve milieueffecten van de Verbindingsweg N279. Dit overzicht van effecten wordt vervolgens meegenomen en afgewogen in de besluitvorming over de Verbindingsweg N279. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om een soort 'optelsom' te maken van alle positieve en negatieve effecten, om zo te komen tot het beste alternatief. De keuze voor een voorkeursalternatief is een bestuurlijke afweging, waarbij niet aan alle effecten eenzelfde gewicht zal worden toegekend. Ook kunnen bij de besluitvorming andere aspecten dan de in het MER onderzochte effecten een rol spelen, zoals de kosten.

### 4.2 Beoordelingskader: te onderzoeken aspecten en criteria

In navolgende tabellen is het voorstel voor het beoordelingskader opgenomen om de effecten van de Verbindingsweg N279 te beoordelen. In het beoordelingskader is een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van het verkeerskundig doelbereik en de beoordeling van milieueffecten.

#### 4.2.1 Beoordelingskader verkeerskundig doelbereik

Het onderstaande beoordelingskader wordt in het MER gebruikt om te toetsen in hoeverre de alternatieven voor de Verbindingsweg N279 voldoen aan de verkeerskundige doelen voor de weg, te weten het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West, inclusief het nog te ontwikkelen Foodpark fase 2. Na de tabel zijn de te onderzoeken aspecten en criteria nader toegelicht.

| Aspect                                                  | Toetsingscriteria                                                       | Kwal. / kwan. |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Effecten<br/>stedelijk/gemeentelijk<br/>wegennet</b> | Intensiteiten in (on)bebouwd gebied (mvt per etmaal)                    | Kwantitatief  |
|                                                         | Intensiteiten bebouwd gebied t.o.v. adviesintensiteiten Duurzaam Veilig | Kwantitatief  |
|                                                         | Kruispuntbelasting stedelijk/gemeentelijk wegennet                      | Kwantitatief  |

| Aspect                       | Toetsingscriteria                                                                               | Kwal. / kwan.                |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>Bereikbaarheid</b>        | Bereikbaarheid van bedrijventerrein                                                             | Kwalitatief/<br>kwantitatief |
|                              | Reistijdverhoudingen op trajecten (spits t.o.v. free-flow)                                      | Kwantitatief                 |
|                              | Verkeersafwikkeling belangrijke ontsluitingswegen bedrijventerrein (I/C ochtend / avondspits)   | Kwantitatief                 |
| <b>Toekomstbestendigheid</b> | Toekomstbestendigheid / restcapaciteit wegvakken belangrijke ontsluitingswegen bedrijventerrein | Kwantitatief                 |
|                              | Versterking wegennet Veghel                                                                     | Kwalitatief                  |
| <b>Verkeersveiligheid</b>    | Verkeersveiligheid kruispunten en wegvakken                                                     | Kwalitatief                  |

Tabel 2 Beoordelingskader verkeerskundig doelbereik

### Effecten stedelijk/gemeentelijk wegennet

Doel van de verbindingsweg is mede om de hoeveelheid verkeer op het gemeentelijk wegennet in de kern van Veghel af te laten nemen. Om dit te kunnen toetsen worden in het MER intensiteiten van de belangrijkste gemeentelijke wegen weergegeven. De intensiteiten worden getoetst volgens de adviesintensiteiten van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat getoetst wordt of de hoeveelheid verkeer op de weg past bij de inrichting en vormgeving van de weg en, als afgeleide daarvan, of het 'juiste' verkeer op deze wegen rijdt of dat er sprake is van sluipverkeer. Omdat kruispunten maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet wordt de kruispuntafwikkeling (verzadigingsgraden vanuit het verkeersmodel) gepresenteerd. Dit geeft de belasting van een kruispunt aan en de eventuele restcapaciteit.

#### Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen wordt kwalitatief in beeld gebracht (is er een directe en verbeterde ontsluiting op het hoofdwegennet/N279?). Daarnaast wordt op een aantal trajecten van en naar de bedrijventerreinen de reistijdverhouding berekend tussen de spits en de situatie buiten de spits waar het verkeer ongestoord kan doorrijden (free-flow). Ook wordt de verkeersafwikkeling (doorstroming) op het bedrijventerrein en de belangrijkste omliggende wegen bepaald aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit (de hoeveelheid verkeer op de weg) en de capaciteit (de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken) van de weg (I/C waarde). Hoe dichter de I/C-waarde bij 1 komt, hoe groter de kans op files.

#### Toekomstbestendigheid

Mede gezien de verdergaande ontwikkeling van het Foodpark Veghel, dient de ontsluiting van en naar de bedrijventerreinen toekomstbestendig te zijn. De toekomstbestendigheid wordt bepaald door op de ontsluitingswegen van de bedrijventerreinen de intensiteit (met een percentage per jaar) op te hogen totdat deze de capaciteit van de weg overschrijdt. Hiermee wordt inzicht verkregen wanneer de capaciteit van de Verbindingsweg N279 (mogelijk) wordt overschreden. Ook wordt een kwalitatieve beschouwing uitgevoerd op het effect van een nieuwe verbinding op de totale bereikbaarheid van Veghel.

#### Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid van kruispunten en wegvakken wordt kwalitatief beschouwd. Hierbij wordt gekeken of de weg en de kruispunten zijn ontworpen conform de eisen van Duurzaam Veilig, die zijn opgenomen in de richtlijnen van het CROW.

## 4.2.2 Beoordelingskader milieueffecten

In het MER wordt het onderstaande beoordelingskader gebruikt om de milieueffecten van de alternatieven voor de Verbindingsweg N279 te bepalen. Waar mogelijk en relevant is aangesloten op het beoordelingskader dat ook gehanteerd is in de provinciale studie naar de N279 Veghel-Asten. Een deel van de milieueffecten (met name de aspecten geluid en lucht) wordt in het MER ook gebruikt om te bepalen in hoeverre de alternatieven voldoen aan het leefbaarheidsdoel voor de weg, te weten het verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Veghel.

| Onderwerp                             | Aspect                            | Toetsingscriteria                                            | Kwal. / Kwan.                |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>Bodem</b>                          | Bodemkwaliteit                    | Beïnvloeding milieuhygiënische bodemkwaliteit                | Kwantitatief                 |
| <b>Grondwater</b>                     | Grondwaterstand                   | Beïnvloeding grondwaterstand                                 | Kwalitatief                  |
|                                       | Grondwaterstroming                | Beïnvloeding grondwaterstroming                              | Kwalitatief                  |
|                                       | Grondwaterkwaliteit               | Beïnvloeding grondwaterkwaliteit                             | Kwalitatief                  |
|                                       | Beschermingsgebieden              | Beïnvloeding van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden | Kwalitatief                  |
| <b>Oppervlaktewater</b>               | Oppervlaktewaterstelsel           | Beïnvloeding oppervlaktewaterstelsel                         | Kwalitatief                  |
|                                       | Oppervlaktewaterkwaliteit         | Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit                       | Kwalitatief                  |
|                                       | Waterberging                      | Beïnvloeding waterbergingsgebied                             | Kwalitatief                  |
| <b>Natuur</b>                         | Beschermden soorten               | Ruimtebeslag                                                 | Kwantitatief                 |
|                                       |                                   | Vernatting of verdroging                                     | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Verstoring door geluid                                       | Kwalitatief/<br>kwantitatief |
|                                       |                                   | Verstoring door licht                                        | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Versnippering/barrièrewerking                                | Kwalitatief                  |
|                                       | Beschermden gebieden <sup>4</sup> | Ruimtebeslag                                                 | Kwantitatief                 |
|                                       |                                   | Vernatting of verdroging                                     | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Verstoring door geluid                                       | Kwalitatief/<br>kwantitatief |
|                                       |                                   | Verstoring door licht                                        | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Versnippering/barrièrewerking                                | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   |                                                              |                              |
|                                       |                                   |                                                              |                              |
| <b>Landschap</b>                      | Landschap                         | Karakteristiek                                               | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Landschapselementen, patronen en/of -eenheden                | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Aardkundige waarden                                          | Kwalitatief                  |
|                                       | Ruimtelijke kwaliteit             | Beleving vanuit de omgeving                                  | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Beleving vanaf de Verbindingsweg N279                        | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Gebruikswaarde                                               | Kwalitatief                  |
|                                       |                                   | Toekomstwaarde                                               | Kwalitatief                  |
| <b>Cultuurhistorie en archeologie</b> | Cultuurhistorie                   | Cultuurhistorische waardevolle structuren en patronen        | Kwalitatief/<br>kwantitatief |
|                                       |                                   | Cultuurhistorische elementen                                 | Kwalitatief/<br>kwantitatief |
|                                       | Archeologie                       | Beïnvloeding bekende archeologische waarden                  | Kwalitatief/<br>kwantitatief |
|                                       |                                   | Beïnvloeding verwachte archeologische waarden                | Kwantitatief                 |

<sup>4</sup> De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (Kampina & Oisterwijkse Vennen) liggen op een afstand van meer dan 19 km. Directe effecten als gevolg van het initiatief zijn niet aan de orde. Ook zal de invloed van de Verbindingsweg N279 op de wegen in de directe omgeving van deze Natura 2000-gebieden te verwaarlozen zijn. Effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie zijn daardoor niet aan de orde.

| Onderwerp                              | Aspect                     | Toetsingscriteria                                                                                               | Kwal. / Kwan. |
|----------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Geluid en trillingen</b>            | Geluid                     | Aantal blootgestelden per geluidklasse van 5dB                                                                  | Kwantitatief  |
|                                        |                            | Totaal aantal ernstig geluidgehinderden                                                                         | Kwantitatief  |
|                                        |                            | Verschuiving in blootstelling                                                                                   | Kwantitatief  |
|                                        | Trillingen                 | Trillinghinder                                                                                                  | Kwantitatief  |
| <b>Luchtkwaliteit</b>                  | NO <sub>2</sub>            | Verschuivingen in blootstelling per µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub>                                           | Kwantitatief  |
|                                        | Fijnstof                   | Verschuivingen in blootstelling per µg/m <sup>3</sup> (extra) fijnstof (PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ) | Kwantitatief  |
|                                        | CO <sub>2</sub>            | Verandering uitstoot CO <sub>2</sub>                                                                            | Kwantitatief  |
| <b>Externe veiligheid</b>              | Plaatsgebonden risico (PR) | Aanwezigheid PR10 <sup>-6</sup> contour                                                                         | Kwantitatief  |
|                                        | Groepsrisico (GR)          | Verandering groepsrisico t.o.v. oriëntatiewaarde                                                                | Kwantitatief  |
| <b>Gezondheid</b>                      | Gezondheid                 | Aantal blootgestelden per GES-klasse (op basis van GES-contouren voor geluid, lucht en externe veiligheid)      | Kwantitatief  |
| <b>Sociale en ruimtelijke aspecten</b> | Visueel                    | Visuele hinder                                                                                                  | Kwalitatief   |
|                                        | Gedwongen vertrek          | Aantal keer gedwongen vertrek uit woning en/of bedrijven                                                        | Kwantitatief  |
|                                        | Bereikbaarheid omgeving    | Barrièrewerking                                                                                                 | Kwalitatief   |
|                                        | Ontwikkelingsmogelijkheden | Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving                                                          | Kwalitatief   |
|                                        | Sociale integratie         | Beïnvloeding van sociale relaties                                                                               | Kwalitatief   |
| <b>Recreatie</b>                       | Recreatieve voorzieningen  | Aantasting / doorsnijding recreatieve routes, voorzieningen en gebieden                                         | Kwantitatief  |
| <b>Landbouw</b>                        | Landbouwgrond              | Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond                                                                          | Kwantitatief  |
|                                        | Doorsnijding               | Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen                                                             | Kwalitatief   |
|                                        | Landbouwbedrijven          | Beïnvloeding landbouwbedrijven                                                                                  | Kwalitatief   |

Tabel 3 Beoordelingskader milieueffecten

Aanvullend op de milieueffecten worden in het MER ook de kosten van de alternatieven en varianten in beeld gebracht.

## 4.3 Duurzaamheid in het MER

### 4.3.1 Ambitie gemeente: afval, uitstoot en overlast

Gemeente Meierijstad heeft de ambitie om van de realisatie van de Verbindingsweg N279 een pilotproject op het gebied van duurzaamheid te maken. Specifiek voor deze weg zijn door de gemeente de volgende drie speerpunten benoemd:

- **(geen) Afval:** circulair materiaalgebruik.
- **(geen) Uitstoot:** CO<sub>2</sub>-neutraliteit (indien mogelijk CO<sub>2</sub> negatief) en verminderen uitstoot fijnstof.
- **(geen) Overlast:** voor mens en natuur, leefbaarheid en inpassing.

De gemeente heeft de drie speerpunten uitgewerkt in een duurzaamheidsvisie voor de Verbindingsweg N279. In deze visie heeft de gemeente uitgewerkt welke visie en ambities ze per speerpunt heeft voor de Verbindingsweg N279. Hierna is per speerpunt een samenvatting van de visie en ambities gegeven.

### **(geen) Afval**

De gemeente streeft volledig circulair materiaalgebruik na. Circulair betekent dat de nieuwe verbindingsweg geen afval en geen negatieve emissies met zich meebrengt. Dat wordt bereikt door enerzijds het hergebruiken van grondstoffen, materialen en onderdelen die bij het project (of elders) vrijkomen. En anderzijds door nieuwe materialen en onderdelen zo te maken, dat ze in de toekomst herbruikbaar zijn en er geen afval ontstaat. Ook onderhoudsvriendelijkheid en toekomstbestendigheid spelen een rol bij de ambities ten aanzien van afval en circulair materiaalgebruik. Er valt te denken aan maatregelen als het hergebruik van asfalt en/of puin van in de omgeving te slopen panden, een wegdek dat weinig bandenslijtage veroorzaakt en beperking van het gebruik van strooizout om een langere levensduur te bereiken.

### **(geen) Uitstoot**

De gemeente streeft naar een CO<sub>2</sub> neutrale, of zelfs CO<sub>2</sub> negatieve weg. Dit geldt voor de nieuw aan te leggen infrastructuur (de weg en energiegebruik van installaties), maar ook voor de uitvoering en zoveel mogelijk voor de uitstoot van het verkeer dat tijdens de totale gebruiksduur over de weg rijdt. CO<sub>2</sub>-emissies en fijnstof veroorzaakt door het verkeer, worden zoveel mogelijk voorkomen, op- of afgevangen.

Als maatregelen om de uitstoot te verminderen valt te denken aan slimme verlichting, het opwekken van duurzame energie, beplanting die extra fijnstof en CO<sub>2</sub> opneemt, gebruik van CO<sub>2</sub> arme materialen (in productie en toepassing) en het creëren van een vloeiende doorstroming (weinig optrekken en afremmen). De gemeente wil op dit vlak ambitieuze maar realistische doelstellingen stellen. Wat deze doelstellingen zijn moet uit het vervolgtraject blijken. De effectiviteit van verschillende maatregelen moet nog nader worden onderzocht en beproefd. Daarnaast moeten de milieuonderzoeken inzicht geven in de omvang van de uitstoot.

### **(geen) Overlast**

Dit speerpunt draait om het zoveel mogelijk beperken van de overlast die de Verbindingsweg N279 met zich mee zal brengen, voor zowel de mens als de natuur. Ook hier richt de gemeente zich op ambitieuze maar realistische doelstellingen. Daarbij denkt zij aan geluidsreductie, voorkomen van visuele hinder, toevoegen van kwaliteiten als recreatieve voorzieningen, het behoud, herstel of toevoegen van landschapselementen, stimuleren van biodiversiteit, evenwichtige waterhuishouding, etc. Het compleet voorkomen van overlast is niet mogelijk, maar de gemeente wil kijken hoe dicht ze daarbij kan komen. Daarbij richt zij zich ook op het gehele gebied: door kwaliteiten toe te voegen, ter compensatie van (onvermijdelijke) negatieve effecten, kan voor het geheel sprake zijn van het voorkomen van een toename van de overlast voor mens en natuur. Kosten voor maatregelen om overlast te voorkomen kunnen hoog zijn. De kosteneffectiviteit van maatregelen speelt dan ook een rol bij de haalbaarheid van maatregelen om overlast te voorkomen. Zo leidt een tunnel bijvoorbeeld tot de minste overlast voor mensen, maar is dit kostentechnisch niet haalbaar.

Omdat overlast voor een groot deel een subjectieve ervaring vanuit de omgeving is, is voornamelijk voor de uitwerking van dit speerpunt binnen de Duurzaamheidsvisie input vanuit de omgeving gewenst. Dit is ook het speerpunt waarvan blijkt dat het in de omgeving het meeste leeft. Op dit vlak is tijdens een openbare informatieavond op 5 maart 2018 en tijdens de werkgroepbijeenkomst van 29 november 2018 de volgende informatie opgehaald.

Tijdens de bewonersavond op 5 maart 2018 zijn verschillende punten genoemd die relevant zijn voor de ambities ten aanzien van duurzaamheid en specifiek de ervaring van overlast. Zo werd verzocht om (extra) aandacht voor geluidhinder, luchtkwaliteit, lichthinder, verkeerveiligheid (fiets en auto), effecten op andere wegen (kruising met onderliggende wegen), en de invloed op (agrarische) bedrijven, percelen en woningen.

Tijdens de bijeenkomst van de werkgroep op 29 november 2018 is de werkgroepleden gevraagd om input te leveren voor de ambities ten aanzien van duurzaamheid. Waar ligt hun grootste zorg? Wat wordt als overlast ervaren? Wat kan overlast verminderen? Welke kansen worden gezien? Genoemde punten zijn:

- Leg de weg niet door onbebouwd gebied / natuur.
- Stimuleer fietsverkeer.
- Houdt rekening met (verkeers)veiligheid.
- Gebruik zoveel mogelijk de ligging van bestaande wegen.
- Los de gesignaleerde knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid op, maar voorkom zo veel mogelijk een aanzuigende werking van de nieuwe weg.

### 4.3.2 Duurzaamheid als integraal onderdeel van het MER

De in de vorige paragraaf beschreven ambities ten aanzien van duurzaamheid maken een integraal onderdeel uit van het project Verbindingsweg N279. Per fase wordt extra aandacht besteed aan deze speerpunten en wordt bepaald hoe in de betreffende fase met de benoemde speerpunten geïntegreerd worden.

De effecten ten aanzien van uitstoot en overlast zijn grotendeels al een 'standaard' onderdeel van het beoordelingskader in een MER. Zo worden bij het onderwerp luchtkwaliteit de effecten van de Verbindingsweg N279 op fijnstof onderzocht en beoordeeld, worden de geluidseffecten onderzocht en wordt de invloed van de Verbindingsweg N279 op natuurgebieden, landbouw(bedrijven) en de ruimtelijke kwaliteit van het landschap onderzocht. De door de omgeving aangemerkte aandachtspunten maken daarmee onderdeel uit van de te onderzoeken aspecten in het MER. De input vanuit de omgeving heeft dan ook niet geleid tot aanpassing van het beoordelingskader voor het MER. De gemeente neemt de genoemde punten ook mee bij de verdere uitwerking van de Verbindingsweg N279.

De gemeentelijke duurzaamheidsspeerpunten die in een MER niet altijd aan bod komen, zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot en circulair materiaalgebruik. De CO<sub>2</sub>-emissies die door het project veroorzaakt worden, zijn onder te verdelen in:

1. CO<sub>2</sub>-emissies die gepaard gaan met de aanleg (uitvoering) van de weg, zoals het transport, materieel voor de werkzaamheden en de productie en verwerking van materialen (infra-gerelateerde uitstoot).
2. CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de gebruiksduur van de weg, zoals door energiegebruik voor verlichting en verkeerslichten, maar ook de uitstoot van CO<sub>2</sub> door het onderhoud en beheer van de weg (infra-gerelateerde uitstoot).
3. CO<sub>2</sub>-emissies door het verkeer dat over de weg rijdt (verkeersgerelateerde uitstoot).

De uitstoot van de laatstgenoemde, het verkeer dat over de weg gaat, wordt via het luchtonderzoek in beeld gebracht. Naast de berekening van fijnstof, brengen we in het MER ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot in beeld.

De infra-gerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot (1 en 2 in voorgaande opsomming) wordt in het MER in beeld gebracht aan de hand van een life cycle benadering. Dit betekent dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt bepaald voor de gehele levenscyclus van de weg, dus voor de aanleg van de weg en bijbehorende objecten, waar relevant voor het energiegebruik tijdens de beheerfase en voor het onderhoud tot en met de sloop. Dit wordt gedaan met behulp van een CO<sub>2</sub> footprinttool (gebaseerd op) DuboCalc.

Ten aanzien van de ambities voor afval (circulair materiaalgebruik) zullen de verschillende alternatieven nu nog niet onderscheidend zijn. De ambities voor afval hangen samen met de materiaalkeuzes, die pas later in het proces volgen. Dit aspect wordt daarom in de vervolgstappen na het MER verder onderzocht en uitgewerkt. Op één aspect van materiaalgebruik kunnen de alternatieven wel onderscheidend zijn: de benodigde hoeveelheden van materialen. Dit komt echter ook al tot uitdrukking in de CO<sub>2</sub>-emissies voor de infrastructuur en wordt daarom niet apart meegenomen in het MER.

## 5 VERVOLG VAN DE M.E.R.-PROCEDURE

De aanleg van een weg is kostbaar en kan aanzienlijke gevolgen hebben voor mens en milieu. Het is daarom belangrijk dat er een zorgvuldige procedure wordt doorlopen. De gemeente Meierijstad kiest ervoor om voor dit project de m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente doet dit om het belang van het milieu volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming over de nieuwe verbindingsweg. Daarnaast biedt de m.e.r.-procedure een extra borging van een onafhankelijke toetsing op diepgang, methodieken en afwegings- en toetsingskader door de Commissie voor de m.e.r. Met deze onafhankelijke toetsing borgt de gemeente dat de uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief goed onderbouwd is. Hieronder volgt een toelichting op de verschillende stappen die in de m.e.r.-procedure voor de Verbindingsweg N279 worden doorlopen.

### Stap 1: Publicatie van het voornemen

Eerste stap in de procedure is de publicatie van het voornemen om de nieuwe Verbindingsweg N279 te realiseren en daarvoor de m.e.r.-procedure te doorlopen. Deze publicatie doet de gemeente in huis aan huisbladen en via de nieuwsbrief Verbindingsweg N279.

### Stap 2: Zienswijzen en advies over reikwijdte en detailniveau (NRD)

De m.e.r.-procedure is gestart met de publicatie van de onderhavige Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In deze NRD zijn de doelstellingen voor de Verbindingsweg N279 opgenomen. Ook zijn de te onderzoeken alternatieven en varianten, en de te onderzoeken effecten in de NRD beschreven. De NRD wordt gebruikt voor de raadpleging van burgers, van wettelijke adviseurs en andere bestuursorganen die bij de voorbereiding van het plan of het besluit een rol hebben. Deze NRD wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen reageren op de voorgestelde aanpak. Tegelijkertijd zal de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. een advies uitbrengen over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

De ingediende zienswijzen worden betrokken bij het vaststellen van de onderzoeksopzet voor het MER. De manier waarop de gemeente in het vervolg van de m.e.r.-procedure zal omgaan met de ingediende zienswijzen, wordt opgenomen in een Nota van Antwoord.

### Stap 3: Opstellen MER

Op basis van de NRD, het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de NRD, de Nota van Antwoord en de wettelijke vereisten voor het MER zoals vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, stelt de gemeente het MER op. Het MER beschrijft de (milieu)effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 en vergelijkt deze met de situatie waarin de Verbindingsweg N279 niet wordt aangelegd (de referentiesituatie). Ook worden maatregelen voorgesteld waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt (mitigerende en compenserende maatregelen). Daarnaast wordt aangegeven of er kennisleemten zijn in het onderzoek door het ontbreken van gegevens en welke invloed deze kennisleemten hebben op het te nemen besluit.

### Stap 4: Keuze voorkeursalternatief en uitwerking

Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). De onderbouwing voor deze keuze wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief. Het VKA wordt verder uitgewerkt in een ontwerp, met eventuele aanvullende maatregelen. Denk daarbij aan geluidsmaatregelen langs de weg of bij woningen en aan verkeersmaatregelen op bestaande wegen. Getoetst wordt of de effecten van het Voorkeursalternatief binnen de bandbreedte van effecten vallen zoals opgenomen in het MER. Wanneer dit niet het geval blijkt te zijn, worden de effecten van het Voorkeursalternatief apart onderzocht. De resultaten van deze analyse landen in het MER.

### Stap 5: Raadsbesluit voorkeursalternatief

Het MER, de Notitie Voorkeursalternatief en het uitgewerkte VKA wordt aan de gemeenteraad voorgelegd. Daar wordt een tweetal besluiten voorgelegd: De Raad beslist of het voorgelegde tracé de voorkeur heeft. Ook beslist de raad of ze het benodigde budget voor de realisatie beschikbaar stelt.

### **Stap 6: Ontwerpbestemmingsplan, zienswijzen en advies**

Het ontwerp van het gekozen voorkeursalternatief voor de Verbindingsweg N279 wordt nader uitgewerkt in een ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt samen met het MER ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken. Tijdens deze periode kan iedereen die dat wenst reageren op de inhoud van ontwerpbestemmingsplan en het MER door het indienen van een schriftelijke of mondelinge zienswijze. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het ontwerpbestemmingsplan en MER. Verder brengt de Commissie voor de m.e.r. een advies uit over de inhoud van het MER. Deze commissie toetst daarbij of het MER de juiste informatie bevat om het milieu volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming over de Verbindingsweg N279.

### **Stap 7: Vaststelling bestemmingsplan**

Na afweging van alle binnengekomen adviezen en zienswijzen stelt de gemeente het definitieve bestemmingsplan vast. Dit bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd en staat open voor beroep.

### **Stap 8: Beroep en uitspraak Raad van State**

Binnen zes weken na publicatie van het bestemmingsplan kan door belanghebbenden die ook bij het ontwerpbestemmingsplan hun zienswijze naar voren hebben gebracht, een beroep tegen het plan worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS). Beroep kan ook worden ingediend door belanghebbenden die eerder geen zienswijze naar voren hebben gebracht, als de belanghebbende niet kan worden verweten dat hij/zij geen zienswijze heeft ingediend. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer er ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan onderdelen zijn gewijzigd die leiden tot een ander effect van het project voor de belanghebbende. De AbRvS streeft ernaar om binnen een jaar uitspraak te doen over de ingediende beroepen.

### **Stap 9: Uitvoering en monitoring**

Wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld, de relevante procedures, waaronder vergunningverlening, zijn doorlopen en de benodigde gronden zijn aangekocht, kan de Verbindingsweg N279 worden gerealiseerd. Waar noodzakelijk worden de effecten van de Verbindingsweg N279 gemonitord. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van al bestaande wettelijk voorgeschreven monitoringsprogramma's. Welke effecten gemonitord moeten worden, wordt bepaald door het bevoegd gezag.

## BIJLAGE A RESULTATEN WERKGROEP 29 NOVEMBER 2018

## COLOFON

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU  
MILIEUEFFECTRAPPORT VERBINDINGSWEG N279

**KLANT**

Gemeente Meierijstad

**AUTEUR**

Johan Christen

**PROJECTNUMMER**

C05056.000047

**ONZE REFERENTIE**

083705524 A

**DATUM**

25 januari 2019

**STATUS**

Definitief

**Arcadis Nederland B.V.**

Postbus 264  
6800 AG Arnhem  
Nederland  
+31 (0)88 4261 261

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)