



REACTIENOTA
NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
VERBINDINGSWEG N279

College B&W 7 mei 2019

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Leeswijzer	3
3. De procedure	3
4. Zienswijzen	5
5. Ambtelijke wijzigingen	20
6. Conclusie en advies	20

1. Inleiding

Dit document is de Reactienota op de ingebrachte zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg N279 (hierna NRD). Het NRD heeft volgens de wettelijke procedure ter inzage heeft gelegen van 21 februari 2019 tot en met 3 april 2019. Naar aanleiding hiervan zijn er 13 reacties ontvangen. In deze Reactienota geven Burgemeester en Wethouders een reactie op de binnengekomen zienswijzen op de NRD en geven zij aan welke invloed de zienswijzen en adviezen hebben op het opstellen van het MER Verbindingsweg N279. Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze notitie van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen geanonimiseerd.

2. Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de procedure van de NRD en het vervolg van de m.e.r.-procedure Verbindingsweg N279. In de reactienota worden de zienswijzen individueel behandeld. De reactie op de zienswijzen is verwerkt in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 is gereserveerd voor eventuele ambtelijke wijzigingen en in hoofdstuk 6 wordt een conclusie gegeven naar aanleiding van de ingediende reacties.

3. De procedure

Hieronder volgt een toelichting op de verschillende stappen die in de m.e.r.-procedure voor de Verbindingsweg N279 worden doorlopen.

Stap: 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 heeft voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen van 21 februari tot en met 3 april 2019. Tijdens deze periode kon iedereen reageren op de voorgestelde aanpak.

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 Reactienota. Samen met de NRD vormt deze Reactienota het inhoudelijke kader voor het MER-onderzoek.

NB: Onderdeel van de wettelijke m.e.r.-procedure is dat het uiteindelijke MER voorgelegd wordt aan de commissie m.e.r.. Er is in dit project er tevens voor gekozen de NRD aan de commissie m.e.r. voor te leggen, hetgeen overigens wettelijk niet verplicht is. Het NRD is na de ter inzage leggingsperiode van het NRD voor een advies voorgelegd aan de commissie. Van de commissie m.e.r. is nog geen reactie ontvangen. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van de commissie m.e.r. zullen, indien noodzakelijk, in het MER meegenomen worden indien daar motiverende redenen voor zijn.

Stap: Opstellen en publicatie van het 1^e fase MER

Op basis van de NRD, de Reactienota en de wettelijke vereisten voor het MER zoals vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, stelt de gemeente het 1^e fase MER op. Het 1^e fase MER zal de (milieu)effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 beschrijven en deze vergelijken 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. Wanneer het 1^e fase MER gereed is wordt dit gepubliceerd.

Stap: Zienswijzen op het 1^e fase MER

Na de publicatie van het 1^e fase MER voor de Verbindingsweg N279 ligt het 1^e fase MER voor een periode van 6 weken ter inzage. Iedereen die dat wenst kan tijdens deze periode reageren op de inhoud van het 1^e fase MER door het indienen van een schriftelijke of mondelinge zienswijze.

Stap: Keuze voorkeursalternatief

Op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER en de ingediende zienswijzen op het 1^e fase MER, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief. De onderbouwing voor deze keuze wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.

Stap: Ontwerpbestemmingsplan en 2^e fase MER

Het ontwerp van het gekozen voorkeursalternatief voor de Verbindingsweg N279 wordt nader uitgewerkt in een ontwerpbestemmingsplan. De effecten van het voorkeursalternatief ervan worden opgenomen in het 2^e fase MER. Het ontwerpbestemmingsplan wordt samen met het 2^e fase 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 2^e fase MER door het indienen van een schriftelijke of mondelinge zienswijze. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het ontwerpbestemmingsplan en 2^e fase MER. Verder brengt de Commissie voor de m.e.r. een advies uit over de inhoud van het 1^e en 2^e fase MER. Deze onafhankelijke 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: Vaststelling bestemmingsplan

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

Stap: 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.

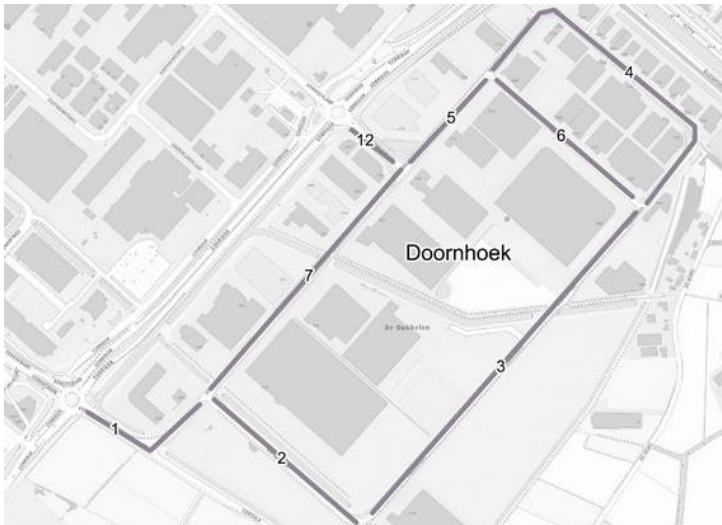
Stap: Uitvoering en monitoring

Wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld en de relevante procedures, waaronder vergunningverlening, zijn doorlopen, 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.

4. Zienswijzen

Het NRD heeft volgens de wettelijke procedure ter inzage heeft gelegen van 21 februari 2019 tot en met 3 april 2019. Naar aanleiding hiervan zijn er 13 reacties ontvangen. De reacties zijn in onderstaande tabel samengevat en van een reactie voorzien.

Nr. zienswijze	Reclamant 1
1.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant verzoekt om mee te kunnen praten over de totstandkoming van de alternatieven, vanwege de grote belangen van zijn bedrijf.
	<i>Reactie</i>
	De gemeente heeft een werkgroep in het leven geroepen met daarin vertegenwoordigers van alle betrokken partijen, zoals verschillende dorpsraden, de Zuidelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (ZLTO) en het Platform Ondernemend Meierijstad (POM). Om uw belangen te laten vertegenwoordigen kunt u contact opnemen met de voor u relevante belangengroepering(en). Daarnaast wordt, voordat er een voorkeursalternatief gekozen wordt, een inloopbijeenkomst gehouden. Tijdens deze inloopbijeenkomst is er ruimte om een reactie op de plannen te geven. De gemeente betreft de ingediende reacties vervolgens bij de keuze voor een voorkeursalternatief. Vervolgens bestaat er de mogelijkheid om te zijner tijd een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan dat voor de ontwikkeling van de Verbindingsweg N279 wordt opgesteld. Ten slotte kunt u een beroep indienen tegen het vastgestelde bestemmingsplan.
	Reclamant 2
2.1	<i>Zienswijze</i>
	Het geluidsniveau c.q. verkeersintensiteit en bedrijvigheid is nu al van een dusdanige niveau en zeker na het aanleggen van drempels op de Corsica dat het woongenot enorm wordt verstoord op de Lage Biezen.
	<i>Reactie</i>
	De gevolgen voor de leefbaarheid (woongenot) worden in het MER onderzocht, onder andere effecten op geluid en luchtkwaliteit.
2.2	<i>Zienswijze</i>
	Steeds meer vrachtverkeer en woon-werkverkeer gaat via De Corsica langs woning van reclamant; via sluiptwegen of de A50. Er worden geen verkeersmaatregelen getroffen.
	<i>Reactie</i>
	De in de NRD genoemde alternatieven en varianten zijn verkeersmaatregelen om het toenemende verkeer van en naar de bedrijventerreinen Veghel-West op een daarvoor ingerichte weg af te kunnen wikkelen. In het MER worden de effecten van deze alternatieven en varianten op de verkeersstromen in het studiegebied onderzocht. Uit deze analyse blijkt onder andere in hoeverre het verkeer de nieuwe route gaat volgen. Ook blijkt uit de analyse of er aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn, zoals aanpassingen aan de rotonde Corsica/Corridor en de Corsica zelf, of maatregelen voor fietsers in verband met de veiligheid en doorstroming van het fietsverkeer.
2.3	<i>Zienswijze</i>
	Met name verkeer naar achterliggende plaatsen en vice versa, zoals Lieshout, Beek en Donk, Helmond en Mariahout maken gebruik van de Corsica en passeren zo de kern Zijtaart en Mariahout, om industrieterrein Veghel en de A50 te bereiken. Voor met name dit toenemende verkeer bieden de varianten geen oplossing. Het bezwaar richt zich bij dit aspect op het totaal negeren en niet onderzoeken van tellingen betreffende het verkeer en het oplossend vermogen van de nieuw aan te leggen alternatieven en varianten.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 op de verkeersstromen in het studiegebied onderzocht. Dit wordt gedaan met behulp van verkeersberekeningen. Uit deze berekeningen blijkt welke route het

	verkeer na realisatie van de Verbindingsweg N279 zal nemen en in hoeverre de alternatieven en varianten voldoen aan de doelstellingen voor de weg.
2.4	<i>Zienswijze</i>
	Bij variant 3 wordt geen verdiepte ligging onderzocht (tussen woningen op de kruising De Hemel-Lage Biezen)
	<i>Reactie</i>
	Bij variant 3 is een verdiepte ligging opgenomen tussen Zijtaart en Doornhoek. Een verdiepte ligging bij de woningen op de kruising van De Hemel en Lage Biezen is niet inpasbaar zonder grote schade aan de panden die rond deze kruising staan. Een weg op maaiveld heeft namelijk veel minder ruimte nodig dan een verdiepte ligging.
2.5	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant geeft aan dat Zijtaart verder wordt geïsoleerd van Veghel.
	<i>Reactie</i>
	In het MER wordt onderzocht in hoeverre sociale relaties (waaronder die tussen Zijtaart en Veghel) worden beïnvloed door de verschillende alternatieven en varianten.
2.6	<i>Zienswijze</i>
	Een toenemend aantal vrachtauto's parkeert op de openbare weg op Doornhoek.
	<i>Reactie</i>
	<p>Op bedrijventerrein Doornhoek geldt een parkeerverbod op de openbare weg. Laden en lossen is er wel toegestaan. In zowel 2011 als in 2018 is een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de bedrijventerreinen in Veghel. Uit de tellingen die voor deze onderzoeken zijn uitgevoerd, is gebleken dat er zo goed als geen sprake is van fout geparkeerde (vracht)auto's op bedrijventerrein Doornhoek. Ter illustratie is in het in 2018 uitgevoerde parkeeronderzoek het volgende geconcludeerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 vrachtauto fout geparkeerd op een werkdag overdag in sectie 3 (de secties zijn opgenomen in onderstaande afbeelding). • Er zijn 's avonds/'s nachts of in het weekend op heel het bedrijventerrein Doornhoek geen fout geparkeerde auto's aangetroffen. • 2 vrachtauto's goed geparkeerd op donderdagnacht in sectie 3. • Tijdens de overige perioden zijn geen geparkeerde vrachtauto's gemeten op het bedrijventerrein Doornhoek.
	

2.7	<i>Zienswijze</i>
	Ontsluiting door de kanaalligging van de industrieterreinen en dorp Zijtaart Eerde naar Veghel en het forensen verkeer van en naar de A50 geeft door de verre ligging van de nieuw te realiseren brug met de varianten ook al geen oplossing. De smalle Taylor Brug van en naar Veghel zorgt door toenemend verkeer en bij calamiteiten op de A50 nog steeds voor niet toelaatbare toestanden in Veghel Centrum.
	<i>Reactie</i>
	De Verbindingsweg N279 is in eerste instantie niet bedoeld voor verkeer van de industrieterreinen, Zijtaart en Eerde naar Veghel. De Verbindingsweg N279 is met name bedoeld als zuidelijke ontsluitingsroute voor het verkeer van de bedrijventerreinen Veghel-West. Dit neemt niet weg dat de Verbindingsweg N279 in geval van calamiteiten op de Taylorbrug en/of de A50 een extra mogelijkheid vormt om het kanaal te kruisen.
2.8	<i>Zienswijze</i>
	Onderzoek van smartwayz.nl laat zien dat verkeersproblemen niet ontstaan door verkeer vanaf Doornhoek en Den Dubbelen maar door file leed afslag Veghel bij BAS en in de richting afslag Uden.
	<i>Reactie</i>
	Het klopt dat er geen verkeersproblemen in de gemeente Meierijstad zijn als gevolg van verkeer in zuidelijke richting vanaf de bedrijventerreinen Veghel-West. Zoals omschreven in de NRD maakt de Verbindingsweg N279 onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen die nodig zijn om invulling te geven aan de bereikbaarheidsambities voor de bedrijventerreinen in de gemeente Meierijstad. In het MER wordt onderzocht in hoeverre de alternatieven en varianten voldoen aan de doelstellingen voor de weg, te weten een verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel West (inclusief het nog te ontwikkelen Foodpark fase 2), het verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Veghel en het versterken van de verkeersstructuur in Veghel.
	Reclamant 3
3.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant maakt bezwaar tegen alternatief 3 en vooral variant 3.2.3. Door deze omleiding gaat wederom een groot gebied van Zijtaart verloren wat zeer nadelig is voor de kerkuilen.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden effecten op beschermde diersoorten (waaronder de kerkuil) onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om effecten op beschermde diersoorten te voorkomen dan worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279.
	Reclamant 4
4.1	<i>Zienswijze</i>
	Dassenburcht: alternatief 3 komt aan zij- en voorkant langs woning van reclamant. Reclamant geeft aan dat er een dassenburcht in de achtertuin is gesignaleerd en verzoekt dit mee te nemen in het MER-onderzoek.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden effecten op beschermde diersoorten (waaronder de das) onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om effecten op beschermde diersoorten te voorkomen dan worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279.
4.2	<i>Zienswijze</i>
	Corsica en sluijverkeer: Op de Corsica worden snelheden overschreden en is er veel sluijverkeer. Verzoek om maatregelen: extra drempels, verkeerssluis, etc.
	<i>Reactie</i>

	In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 op de verkeersstromen in het studiegebied onderzocht. Dit wordt gedaan met behulp van verkeersberekeningen. De verkeersintensiteiten worden vergeleken met de adviesintensiteiten van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat getoetst wordt of de hoeveelheid en soort 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. Het streven is dat de vorm, de taak en het gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt nagegaan of en zo ja, welke aanvullende maatregelen er nodig zijn voor het functioneren van de nieuwe verbindingsweg.
4.3	<i>Zienswijze</i>
	Aansluitingen: aandacht wordt gevraagd voor de aansluiting met de Corsica in alternatief 1. Verwachting is dat een kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI) niet volstaat. Daarnaast blijft de Taylorbrug een bottleneck in de spits. De optie parallelweg A50 (beide richtingen) zou een oplossing kunnen zijn.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 op de verkeersstromen in het studiegebied onderzocht. Dit wordt gedaan met behulp van verkeersberekeningen. Daarbij wordt ook expliciet ingegaan op de belasting van kruispunten (waaronder het kruispunt tussen alternatief 1 en de Corsica). Onderzocht wordt welke vormgeving nodig is om het verkeer op dit kruispunt af te kunnen wikkelen. Zoals omschreven in de NRD kan de Verbindingsweg N279 alleen niet de bereikbaarheidsambities van de gemeente Meierijstad waarmaken. De Verbindingsweg N279 maakt dan ook onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen die voorgesteld zijn om invulling te geven aan de bereikbaarheidsambities van de gemeente Meierijstad.
4.4	<i>Zienswijze</i>
	Fietsverkeer: aandacht wordt gevraagd voor een goede oversteek om de nieuwe verbindingsweg te kunnen kruisen
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de effecten op de bereikbaarheid onderzocht. Op basis van de geconstateerde effecten kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn.
	Reclamant 5
5.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant geeft aan dat het sluipverkeer door Keldonk toeneemt. Verzocht wordt om de verbindingsweg tussen de N279 en de N616 wél mee te nemen in het MER.
	<i>Reactie</i>
	Zoals beschreven in paragraaf 3.1.3 van de NRD wordt een verbinding tussen de N616 Erpseweg en de (Verbindingsweg) N279 niet meegenomen in het MER voor de Verbindingsweg N279, omdat deze verbinding niet bijdraagt aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veghel-West en Foodpark Veghel te verbeteren. 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 een gemeentelijke duurzame mobiliteitsvisie worden gemaakt.
5.2	<i>Zienswijze</i>
	Er zijn 2 hoofdvarianten: langs het kanaal (groene variant) en ten westen van Zijtaart-Keldonk (blauwe variant). De groene variant straks langs het kanaal heeft voor reclamant de voorkeur.

	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. 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.
	Reclamant 6
6.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant is van mening dat de brug, gezien als alternatief voor woon-werkverkeer van en naar de Doornhoek (in de vorm van een korte en milieuvriendelijke fietsverbinding) juist aan alle doelstellingen een bijdrage levert. Reclamant is benieuwd of ook de MER een verschil in milieu- en leefbaarheidseffecten voorziet op de voorgesteld tracés met of zonder fietsbrug, door de verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, de verkeersstructuur en verbetering van de leefbaarheid in de kernen, en verzoekt om de fietsbrug wel mee te nemen in de MER.
	<i>Reactie</i>
	Een fietsbrug bij Zijtaart is opgenomen in het Fietsplan Veghel en de nota N279 Strategie en aanpak, zie ook de beschrijving onder het kopje 'N279 Strategie en aanpak (2017)' in paragraaf 1.4 van de NRD. Een fietsbrug biedt echter geen oplossing voor het vele vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen, waar de Verbindingsweg N279 zich voornamelijk op richt. Omdat geen van de alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 onmogelijk maken, is het niet noodzakelijk om de fietsbrug vooraf in het project mee te nemen. Mocht uit het MER blijken dat maatregelen nodig zijn om de veiligheid van fietsers te waarborgen, kan een fietsbrug alsnog opgenomen worden in het project. De fietsbrug zal dan betrokken worden bij de uitwerking van het voorkeursalternatief.
6.2	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant hecht er een groot belang aan dat de mogelijkheid voor lokaal autoverkeer van Zijtaart naar De Dubbelen (via de Sluishoek onder de Taylorbrug door) in stand wordt gehouden.
	<i>Reactie</i>
	In het kader van het MER wordt voor elk van de alternatieven en varianten uitgewerkt welke verbindingen in stand gehouden blijven en welke verbindingen worden afgesloten. De effecten van eventuele afsluitingen worden onderzocht in het MER, zowel bij Verkeer als bij Sociale en ruimtelijke aspecten (barrièrewerking). Het staat op dit moment zeker nog niet vast dat de verbinding via Sluishoek komt te vervallen.
	Reclamant 7
7.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant geeft aan dat op 2 oktober 2017 in een ambtelijk overleg is aangegeven dat het schouwpad parallel gelegen aan het kanaal ten alle tijden gehandhaafd dient te blijven.
	<i>Reactie</i>
	Handhaving van het schouwpad wordt als uitgangspunt meegenomen bij de uitwerking van de schetsontwerpen voor de verschillende alternatieven en varianten.
7.2	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant verzoekt inhoudelijk aandacht te besteden aan de oever met de daarbij behorende kern- en beschermingszone (aangemerkt als regionale kering).
	<i>Reactie</i>
	Bij de uitwerking van de schetsontwerpen voor de verschillende alternatieven en varianten wordt rekening gehouden met de waterkerende functie van de kering (inclusief de daarbij behorende kern- en beschermingszone).

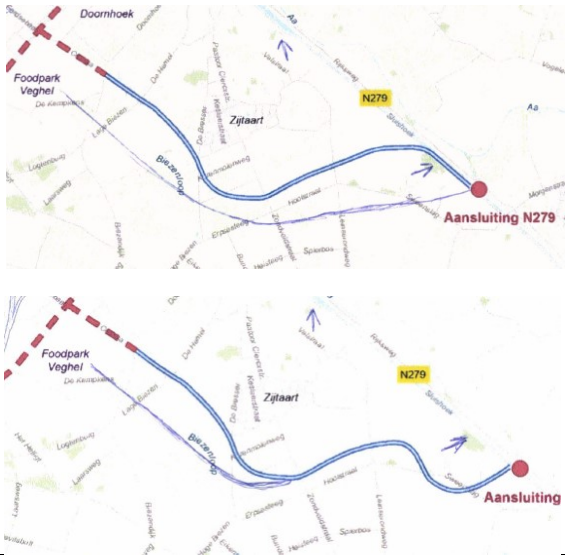
7.3	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant verzoekt de ecologische functie mee te nemen; voor de westelijke oever van het kanaal wordt een basiskwaliteit (conform model Breedscheenjuffer) nagestreefd.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op de natuur onderzocht. Daarbij worden ook de effecten op de ecologische functie van de Zuid-Willemsvaart meegenomen.
	Reclamant 8
8.1	<i>Zienswijze</i>
	Er moet een compleet nieuw bestemmingsplan worden opgesteld voor de Rembrandtlaan en hiervoor een volledige (nieuwe) procedure worden gevolgd (ontwerp - vaststelling - beroep). In een nieuwe procedure moeten alle voor de Rembrandtlaan relevante besluiten (zoals de vaststelling van het PIP N279) worden meegenomen. Het lijkt niet logisch om de tekeningen zoals weergegeven op pagina 7 van de NRD als input mee te nemen voor de Verbindingsweg, terwijl de procedure voor de Verbindingsweg reeds in gang is gezet en voor de Rembrandtlaan een compleet nieuwe bestemmingsplanprocedure moet worden doorlopen. Zeker niet gezien het feit dat bij het opstellen van het (vorige) bestemmingsplan Rembrandtlaan, geen rekening is gehouden met de huidige inzichten met betrekking tot de N279 Veghel-Asten en de Verbindingsweg.
	<i>Reactie</i>
	Het klopt dat het bestemmingsplan Rembrandtlaan niet als autonome ontwikkeling gezien kan worden. Er moet immers een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Dit zit ook zo in het nieuw regionaal verkeersmodel.
8.2	<i>Zienswijze</i>
	Tot op heden is geen zicht gegeven in de gevolgen van de diverse routes voor het verkeer, de omliggende infrastructuur (o.a. de bedrijventerreinen De Dubbelen en Doornhoek), de verkeersmaatregelen die aanvullend op de Corsica en de Corridor genomen moeten worden, de gevolgen voor de verkeersafwikkeling bij het verkeerslicht bij afrit 10 (A50/Hutten/Vanderlande). Reclamant vraagt op welk moment deze zaken inzichtelijk worden gemaakt en deze informatie beschikbaar wordt gesteld.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de Verbindingsweg N279 op de verkeersstromen in het studiegebied onderzocht. Dit wordt gedaan met behulp van verkeersberekeningen. Daarbij wordt ook de verkeersbelasting van aansluiting 10 Eerde meegenomen.
8.3	<i>Zienswijze</i>
	Uit verkeersberekeningen zou blijken dat veel verkeer van en naar het zuiden gebruik gaat maken van de verbindingsweg. Reclamant vraagt hoe zich dit verhoudt tot de verkeersstromen van/naar noorden.
	<i>Reactie</i>
	De Verbindingsweg N279 richt zich op de verkeersstromen van en naar het zuiden. In het kader van de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad worden ook maatregelen onderzocht voor de verkeersstromen van en naar het noorden. Er is nog geen keuze gemaakt welke maatregelen daarvoor getroffen worden.
8.4	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vraagt wat het effect is van de aantrekkende werking van de opgewaardeerde N279 tussen Den Bosch en Astén.


	<i>Reactie</i>
	De opwaardering van de N279 tussen Den Bosch en Asten maakt onderdeel uit van de autonome ontwikkeling en zit dan ook in het nieuwe regionale verkeersmodel.
8.5	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vraagt wat de te verwachten effecten zijn van de in te voeren vrachtwagenheffing (2030) in zowel het geval dat alleen de A50 in de heffing komt, maar ook in het geval dat (een deel van) de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Asten in de vrachtwagenheffing komt.
	<i>Reactie</i>
	Planning van het Rijk is om eind 2019 een besluit over vrachtwagenheffing te nemen en de vrachtwagenheffing in 2023 in te voeren op de A-wegen en op de N-wegen waar veel uitwijkgedrag wordt verwacht. Als eind dit jaar (2019) een besluit wordt genomen over de vrachtwagenheffing dan betekent dit dat dit onderdeel uitmaakt van de autonome ontwikkeling (2030).
	Reclamant 9
9.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant heeft ook reactie gegeven op NRD/MER N279.
	<i>Reactie</i>
	Ter kennisgeving aangenomen. De gemeentelijke Verbindingsweg N279 betreft een ander project dan de provinciale N279 Veghel-Asten. Ingediende reacties op de N279 Veghel-Asten worden dan ook niet meegenomen bij het MER Verbindingsweg N279.
9.2	<i>Zienswijze</i>
	Enkele alternatieven zijn ook bij N279 onderzocht maar bleken te duur. Vraag is hoe reëel deze varianten dan nu zijn. De variant met een tracé ten westen van Zijtaart is voor reclamant meer acceptabel dan de variant langs het kanaal-Noord.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Ook worden de kosten van de alternatieven en varianten bepaald. Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER en de kosten, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). De onderbouwing voor deze keuze wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.
9.3	<i>Zienswijze</i>
	Grote bezwaren tegen bundel 2 tracés i.v.m. woning en bedrijf van reclamant.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. 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.
9.4	<i>Zienswijze</i>
	Realisatie van de verbindingsweg leidt tot aantasting van het woongenot van reclamant.
	<i>Reactie</i>
	De gevolgen voor de leefbaarheid (woongenot) worden in het MER onderzocht, via onder andere effecten op geluid en luchtkwaliteit.
9.5	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vreest veel geluidsoverlast te ondervinden van de verbindingsweg.
	<i>Reactie</i>

	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op geluid worden onderzocht in het MER. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan geluidnormen, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279
9.6	<i>Zienswijze</i>
	Doordat de doorgaande weg op korte afstand van woning van reclamant komt te liggen wordt aantasting van privacy verwacht.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op visuele hinder worden onderzocht in het MER. Het MER zal voorstellen bevatten om eventuele effecten te beperken of voorkomen. Deze maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor de voorgestelde maatregelen opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279.
9.7	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant verwacht lichthinder te ondervinden.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op visuele hinder worden onderzocht in het MER. Daarbij wordt ook stilgestaan bij mogelijke lichthinder, zowel van het verkeer als van lichtmasten. Het MER zal voorstellen bevatten om eventuele effecten te beperken of voorkomen. Deze maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor de voorgestelde maatregelen opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279.
9.8	<i>Zienswijze</i>
	Verzoek om maatregelen te nemen om stankoverlast te beperken/voorkomen.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op de luchtkwaliteit worden onderzocht in het MER. Het MER zal voorstellen bevatten om eventuele effecten te beperken of voorkomen. Deze maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor de voorgestelde maatregelen opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279.
	Reclamant 10
10.1	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 1: Minst goede alternatief. Waarom geen directe aansluiting op de N279? Als er een aansluiting vanuit de Past. Clercxstraat op de N279 komt worden enorme verkeersproblemen (sluipverkeer) voorzien. Vraag of er een geluidswal komt. Daarnaast doorkruising van 2 natuurgebieden.
	<i>Reactie</i>
	Uitgangspunt voor de Verbindingsweg N279 vormt het provinciale inpassingsplan voor de N279 Veghel-Asten. Een nieuwe (extra) aansluiting van de Past. Clercxstraat op de N279 maakt geen onderdeel uit van dit provinciale inpassingsplan en is daarom niet aan de orde. In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij worden ook de effecten op verkeer, geluid en natuur onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan geluidnormen of wetgeving voor natuur, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279. 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.
10.2	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 2: Goed alternatief als er een verdiepte ligging komt. Wel doorsnijding van 2 natuurgebieden.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten (verdiepte ligging voor alternatieven 2 en 3) onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij worden ook de effecten op natuur onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan wetgeving voor natuur, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279. 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.
10.3	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 3: Dit alternatief komt overeen met alternatief 2, echter is de ligging dichterbij de kern. Verdiept heeft voorkeur.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten (verdiepte ligging voor alternatieven 2 en 3) onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij worden ook de effecten op natuur onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan wetgeving voor natuur, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279. 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.
10.4	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 4: Goed alternatief. Sluipverkeer wordt afgevangen. Kleine doorsnijding van natuurgebied. Verdiepte ligging is nog een optie.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij worden ook de effecten op natuur onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan wetgeving voor natuur, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279. Wanneer uit de effectbeschrijving blijkt dat een verdiepte ligging meerwaarde heeft, kan dit worden voorgesteld in het MER. Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA), waarbij een eventueel voorgestelde verdiepte ligging ook afgewogen wordt. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor een verdiepte ligging opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279. De onderbouwing voor de keuze van een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.
10.5	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 5: Dit alternatief heeft voor reclamant de voorkeur, m.n. als het verdiept wordt. Evenals alternatief 4 biedt dit alternatief mogelijkheden voor de toekomst, gelet op de aansluiting op de A50 en de mogelijke uitbreiding van het industrieterrein.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Wanneer uit de effectbeschrijving blijkt dat een verdiepte ligging meerwaarde heeft, kan dit worden voorgesteld in het MER. Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER, maakt de gemeente een

	keuze voor een voorkeursalternatief (VKA), waarbij een eventueel voorgestelde verdiepte ligging ook afgewogen wordt. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor een verdiepte ligging opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279. De onderbouwing voor de keuze van een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.
	Reclamant 11
11.1	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant heeft een aantal aandachtspunten bij alternatief 1: veilige overstek voor fietsers, geluid, sluiproute, behoud veilige en leefbare woonomgeving, daling waarde onroerend goed, kruising natuurgebieden en onveilige situaties bedrijventerrein.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij wordt ook ingegaan op de door inspreker aangegeven aspecten (verkeersveiligheid, geluid, sluiptverkeer, leefomgeving, natuur). 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 de keuze van een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.
11.2	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 2: Dit alternatief is volgens reclamant meest veilige samen met alternatief 3, echter wel doorkruising van een tweetal natuurgebieden en gebied met archeologische waarden.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij worden ook de effecten op natuur onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan wetgeving voor natuur, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279. 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.
11.3	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 3: Reclamant pleit voor totaal verdiepte ligging onder Past. Clerxstraat in verband met veiligheid.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten (waaronder een verdiepte ligging voor alternatieven 2 en 3) onderzocht op hun (milieu)effecten. 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. Overigens wordt de Past. Clercxstraat bij een (half)verdiepte ligging altijd ongelijkvloers gekruist. Qua veiligheid is daarbij dus geen verschil tussen een halfverdiepte en totale verdiepte ligging.
11.4	<i>Zienswijze</i>
	Alternatief 4: Volgens reclamant is dit alternatief het beste voor afvangen sluiptverkeer rond Zijtaart (net als 5), meest toekomstgericht, traject meer richting zuidwest (niet via Corsica deze voor lokaal verkeer reserveren). Wel nog een doorkruising van stukje natuurgebied.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten (verdiepte ligging voor alternatieven 2 en 3) onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij worden ook de effecten op natuur onderzocht. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan wetgeving voor natuur, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279. 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.
11.5	Zienswijze Alternatief 5: Volgens reclamant beste variant i.v.m.: afvangen sluipverkeer, goede aansluiting bij kanaal, robuuste en toekomstbestendige ontsluiting, sparen van natuur. Reactie In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij wordt ook ingegaan op de door inspreker aangegeven aspecten (sluipverkeer, toekomstbestendigheid, natuur). 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 de keuze van een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.
11.6	Zienswijze Reclamant stelt voor alternatief 4 en 5 een andere/betere variant voor (zie zoals in onderstaande tekening met penstreep weergegeven).  Reactie De door reclamant aangegeven ligging voor de alternatieven 4 en 5 is ook door leden van de werkgroep ingebracht tijdens de werkgroepbijeenkomst op 29 november 2018. Bij de nadere trechtering van alternatieven, zoals beschreven in paragraaf 3.1.3 van de NRD, is deze ligging echter afgevalen omdat er voldoende mogelijkheden zijn om nieuwe doorsnijdingen te beperken door gebruik te maken van de ligging van bestaande wegen. Concreet leidt de door reclamant voorgestelde ligging tot meerdere doorsnijdingen van de Biezenloop die is aangewezen als onderdeel van het Natuurnetwerk Brabant, doorsnijding van meerdere (huis)percelen en zicht vanaf de weg op achterkanten van landbouwbedrijven aan de Corsica. Om deze redenen wordt de voorgestelde ligging niet meegenomen in het MER.
11.7	Zienswijze Reclamant stelt voor alternatief 3 een betere bocht voor.

	
	<i>Reactie</i>
	De door reclamant aangegeven ligging voor de bocht tussen De Hemel en Corsica heeft tot gevolg dat een landbouwbedrijf met meerdere panden zal moeten verdwijnen. Dit is niet gewenst. De exacte vormgeving op deze locatie wordt uitgewerkt in het schetsontwerp dat als basis gebruikt wordt om de effecten in het MER te onderzoeken. Uitgangspunt bij de uitwerking in het schetsontwerp is een vormgeving die aan de ontwerprichtlijnen voldoet en zo min mogelijk aantasting van bebouwing tot gevolg heeft.
	Reclamant 12
12.1	<i>Zienswijze</i>
	Tracés bundel 2 lopen vlak langs woning van reclamant. Openheid van landschap wordt aangetast. Reclamant wordt afgescheiden van dorpskern Zijtaart. Het is ongewenst als scholieren via de drukke verbindingsweg naar Veghel moeten fietsen.
	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij wordt ook ingegaan op de door inspreker aangegeven aspecten landschap, barrièrewerking, verkeersveiligheid). 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 de keuze van een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief. Overigens zal de Verbindingsweg N279 een vrijliggend fietspad krijgen, waardoor er geen sprake is van fietsers op de Verbindingsweg N279. Wel kan het zijn dat fietsers de Verbindingsweg N279 moeten kruisen.
12.2	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vreest voor waardevermindering van de woning.
	<i>Reactie</i>
	Waardevermindering is geen milieueffect dat onderzocht wordt in het MER. Waardevermindering kan echter optreden als gevolg van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg N279. In het kader van de bestemmingsplanprocedure die na het MER voor de Verbindingsweg N279 wordt opgestart, is het mogelijk om schade als gevolg van de plannen voor de Verbindingsweg N279 te claimen.
12.3	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vreest voor aantasting van woongenot.
	<i>Reactie</i>
	De gevolgen voor de leefbaarheid (woongenot) worden in het MER onderzocht, via onder andere effecten op geluid en luchtkwaliteit.
12.4	<i>Zienswijze</i>
	De tracés zijn in strijd met rapport 'Een nieuw perspectief voor het Aa-dal'.
	<i>Reactie</i>
	Het door inspreker aangevoerde rapport stamt uit 2004 en heeft geen beleidsmatige status meer doordat sindsdien allerlei nieuwe beleidsdocumenten voor dit gebied zijn opgesteld,

	<p>waaronder de structuurvisie Veghel. Desondanks zijn de in het rapport genoemde waarden nog steeds in het gebied aanwezig en zullen deze betrokken worden bij de beoordeling in het MER. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op onder andere natuur en landschap in beeld gebracht. Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). Daarbij wordt ook eventuele aantasting van de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden meegenomen. De onderbouwing voor deze keuze wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.</p>
12.5	<i>Zienswijze</i>
	<p>Reclamant stelt dat de gezondheid in het gedrang komt door de verhoogde uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast.</p>
	<i>Reactie</i>
	<p>In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Daarbij wordt ook ingegaan op de door inspreker aangegeven aspecten (gezondheid: luchtkwaliteit, geluid). Indien maatregelen nodig zijn om aan wettelijke normen te voldoen, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279.</p>
12.6	<i>Zienswijze</i>
	<p>De verbindingsweg past niet binnen het koersdocument: de transitie van stad en platteland, een nieuwe koers (provincie Noord Brabant, december 2011) waarbij balans tussen economie, ecologie en leefbaarheid & gezondheid centraal staat.</p>
	<i>Reactie</i>
	<p>In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op onder andere ecologie en leefbaarheid (o.a. geluid, lucht, sociale aspecten) in beeld gebracht. Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). Daarbij gaat zij op zoek naar een juiste balans tussen alle aanwezige belangen, waaronder de in het door inspreker genoemde koersdocument (economie, ecologie en leefbaarheid & gezondheid). De onderbouwing voor deze keuze wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.</p>
	Reclamant 13
13.1	<i>Zienswijze</i>
	<p>Reclamant heeft ook reactie gegeven op NRD/MER N279.</p>
	<i>Reactie</i>
	<p>Ter kennisgeving aangenomen. De gemeentelijke Verbindingsweg N279 betreft een ander project dan de provinciale N279 Veghel-Asten. Ingediende reacties op de N279 Veghel-Asten worden dan ook niet meegenomen bij het MER Verbindingsweg N279.</p>
13.2	<i>Zienswijze</i>
	<p>Enkele alternatieven zijn ook bij N279 onderzocht maar bleken te duur. Vraag is hoe reëel deze varianten dan nu zijn. De variant met een tracé ten westen van Zijtaart is voor reclamant meer acceptabel en de variant langs het kanaal-Noord.</p>
	<i>Reactie</i>
	<p>In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. Ook worden de kosten van de alternatieven en varianten bepaald. Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven en varianten in het MER en de kosten, maakt de gemeente een keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). De onderbouwing voor deze keuze wordt opgenomen in een Notitie Voorkeursalternatief.</p>
13.3	<i>Zienswijze</i>
	<p>Grote bezwaren tegen bundel 2 tracés i.v.m. woning en bedrijf van reclamant.</p>

	<i>Reactie</i>
	In het MER worden de verschillende alternatieven en varianten onderzocht op hun (milieu)effecten. 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.
13.4	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vreest voor aantasting van het woongenot.
	<i>Reactie</i>
	De gevolgen voor de leefbaarheid (woongenot) worden in het MER onderzocht, onder andere effecten op geluid en luchtkwaliteit.
13.5	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant vreest voor geluidsoverlast.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op geluid worden onderzocht in het MER. Indien maatregelen nodig zijn om te voldoen aan geluidnormen, worden deze opgenomen in de plannen voor de Verbindingsweg N279.
13.6	<i>Zienswijze</i>
	Doordat de doorgaande weg op korte afstand van woning van reclamant komt te liggen wordt aantasting van privacy verwacht.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op visuele hinder worden onderzocht in het MER. Het MER zal voorstellen bevatten om eventuele effecten te beperken of voorkomen. Deze maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor de voorgestelde maatregelen opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279.
13.7	<i>Zienswijze</i>
	Reclamant verwacht lichthinder te ondervinden.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op visuele hinder worden onderzocht in het MER. Daarbij wordt ook stilgestaan bij mogelijke lichthinder, zowel van het verkeer als van lichtmasten. Het MER zal voorstellen bevatten om eventuele effecten te beperken of voorkomen. Deze maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor de voorgestelde maatregelen opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279.
13.8	<i>Zienswijze</i>
	Verzoek om maatregelen te nemen om stankoverlast te beperken/voorkomen.
	<i>Reactie</i>
	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op de luchtkwaliteit worden onderzocht in het MER. Het MER zal voorstellen bevatten om eventuele effecten te beperken of voorkomen. Deze maatregelen worden betrokken bij de uitwerking van het voorkeursalternatief. Daarbij weegt de gemeente af of de kosten voor de voorgestelde maatregelen opwegen tegen de vermindering van de negatieve effecten van de Verbindingsweg N279.

5. Ambtelijke wijzigingen

Er zijn geen ambtelijke wijzigingen.

6. Conclusie en advies

De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De meeste reacties hadden betrekking op de (on)wenselijkheid van een variant/alternatief. De beoordeling van de varianten komt echter terug in de MER waarin de varianten nader worden onderzocht.