



Quick scan

Aansluiting N279 - Kanaaldijk Aarle-Rixtel/Helmond

IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Helmond 

 gemeente
Laarbeek

gemeente  **Gemert-Bakel**

VERSIE 1 | 14 APRIL 2017

Colofon

IN OPDRACHT VAN

- > Gemeente Helmond
- > Gemeente Laarbeek
- > Gemeente Gemert-Bakel

PROJECT

- > MRE1602/Quick scan N279 - Kanaaldijk Noord West

RAPPORTTITEL

- > Quick scan | Aansluiting N279 - Kanaaldijk Aarle-Rixtel/Helmond

STATUS

- > versie 1

AUTEUR

- > ir. Berry Verlijdsdonk

DATUM

- > 14 april 2017

KENMERK

- > RA17/027

Inhoudsopgave

01	DOELSTELLING.....	5
02	ACHTERLIGGENDE FILOSOFIE.....	6
03	PROJECTOMSCHRIJVING	8
04	UITGANGSPUNTEN	11
05	TWEE TRACÉVARIANTEN	12
06	UITKOMSTEN DOORREKENINGEN	14
07	CONCLUSIES	20
08	EVENTUEEL VERVOLG.....	23





01

Doelstelling

- door nieuwe aansluiting verbetering bereikbaarheid regio:

*betere aanhaking Laarbeek en westzijde Helmond op N279
betere verbinding Helmond/Gemert en Helmond/noorden
minder (sluip)verkeer door Beek en Donk en Aarle-Rixtel
bereikbaarheid Helmond-centrum beter*

Bij de bestudering van het wegennet aan de noordoostzijde van Brainport – de gemeenten Gemert-Bakel, Laarbeek en Helmond – valt op dat de bereikbaarheid van de provinciale weg N279 niet optimaal is. Vanuit het westelijk deel van Helmond en een groot deel van Laarbeek ontbreekt een rechtstreekse aanhaking op de N279. Het dagelijks (bestemmings-)verkeer in dit deel van de regio moet gebruik maken van het onderliggend wegennet, alvorens de N279 te bereiken (v.v.). Daarom besloten de gemeenten Laarbeek, Helmond en Gemert-Bakel – in samenspraak met de provincie Noord-Brabant – te studeren op de mogelijkheden om de aanhaking op de N279 door middel van een extra ‘inprikker’ oostelijk van Aarle-Rixtel te verbeteren.

De inprikker – een nieuwe aansluiting N279 Kanaaldijk Aarle-Rixtel/Helmond – moet een rechtstreekse verbinding vormen tussen de N279 ten zuiden van Gemert en de Kanaaldijk bij Aarle-Rixtel. Met deze nieuwe aansluiting moet het volgende worden bereikt:

- Bestemmingsverkeer met een relatie in een van de kernen van Laarbeek en de westzijde van Helmond kan de N279 bereiken met minimaal gebruik van het onderliggend wegennet. Concreet betekent dit dat verkeer in Laarbeek veel minder gebruik hoeft te maken van de route via de Oranjelaan en – vanuit Aarle-Rixtel – de route via Opstal e.o.. Voor verkeer in Helmond is het niet langer nodig om vanuit de westzijde van de stad eerst naar de oostzijde van de stad te rijden alvorens uit te komen op de N279.
- Helmond en Gemert krijgen een rechtstreekse verbinding met elkaar. Het centrum van Helmond wordt daardoor beter – en vooral sneller – bereikbaar.
- Het gebruik van diverse sluiproutes door het buitengebied vermindert aanzienlijk.
- Doelstelling van de quick scan

Met een quick scan willen de drie gemeenten een betere afweging maken over de verkeerskundige effectiviteit van de nieuwe aansluiting en op basis daarvan bepalen of nadere bestudering van de maatregel zinvol.

Achterliggende filosofie

- overeenkomstig basis regionale Bereikbaarheidsagenda:
verkeer zo snel mogelijk naar robuuste randen (waaronder N279)
robuuste randen goed bereikbaar via inprikkers
verkeer Eindhoven/Helmond afwikkelen via enkele bundelwegen
samen zoeken naar goede oplossingen zonder de problemen te verplaatsen
(over grenzen heen kijken)

Samenhang met bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland 'Slim Samen Robuust' en Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 'Mobiël door slimme keuzes!'

Overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven ontwikkelden eind 2015 een strategie om Zuid-Nederland bereikbaar en leefbaar te houden en verwerkten die in het bidbook 'Bereikbaarheid Zuid-Nederland, Samen Slim Robuust'. Eén van de maatregelen die daarin benoemd zijn, is de opwaardering van de provinciale weg N279 tussen Veghel en Asten. Niet alleen moet deze verbinding onderdeel uitmaken van de robuuste randen in het regionale verkeerssysteem, waar langs zoveel mogelijk doorgaand verkeer wordt afgewikkeld. Bovendien wordt de N279 een belangrijke functie toegedacht in het zogenaamde 'daily urban system' (met name bestemmingsverkeer) voor de oostzijde van de Brainportregio. In het bidbook wordt geconcludeerd dat voor een goede invulling van beide functies het nodig is de bestaande weg aan te passen: het ongelijkvloers maken van de aansluitingen en (eventueel) enkele tracé-aanpassingen (in de omgeving van Veghel en bij Helmond-Dierdonk).

In het bidbook is ook stilgestaan bij de wijze waarop de interne verplaatsingsbehoefte in de regio kan worden ingevuld. Met het niet doorgaan van de Noordoostcorridor (de 'Ruit') bestaat de behoefte aan een nieuw plan. In 2016 is daarom – aansluitend op het bidbook door de gemeenten in Zuidoost-Brabant een bereikbaarheidsagenda opgesteld, op basis waarvan de maatregelen op het gebied van bereikbaarheid voor de komende 15 jaar optimaal op elkaar worden afgestemd en zodoende de regionale mobiliteit slim en toekomstvast te maken. Er wordt ingezet op smart mobility en co-modaliteit, waardoor een kwaliteitssprong voor fiets- en openbaar vervoervoorzieningen mogelijk wordt en het regionale autoverkeer naar de robuuste randen (het hoofdwegennet) wordt geleid. De agenda biedt de mogelijkheid voor een adaptieve uitwerking en intergemeentelijke programmering, in nauwe samenwerking met de Provincie, het Rijk en maatschappelijke partners.

In zowel het bidbook als de bereikbaarheidsagenda wordt uitgegaan van het creëren van robuuste randen rond het stedelijk gebied, via welke zoveel mogelijk dagelijkse verkeer wordt afgewikkeld. Aan

de oostkant van de Brainportregio wordt die robuuste rand gevormd door de N279 Veghel/Asten. Vanuit de regio moet deze weg vanaf het onderliggend wegennet goed (snel) bereikbaar zijn, zodat zo min mogelijk verkeer in de verleiding komt ongewenste (sluip-)routes te volgen. Dat gebeurt via zogenaamde ‘inprikkers’ die vanuit de kernen rechtstreeks leiden naar de robuuste rand. Alleen daar waar het niet anders kan wordt verkeer door het stedelijk gebied heen geleid via zogenaamde bundelwegen. In de regio zijn dat de N615 (Gemert/Eindhoven) en de A270 (Helmond/Eindhoven). Het streven is er op gericht de verkeerdruk op de bundelwegen zo klein mogelijk te houden – uiteraard zonder dat daardoor sluiproutes ontstaan.



03

Projectomschrijving

- eerste verkeerskundige check op effecten nieuwe aansluiting N279-Kanaaldijk bij Aarle-Rixtel/Helmond
- gezamenlijke studie, in samenspraak met provincie
- koppeling met
Smart Wayz.nl
Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant
project N279 Veghel-Asten

Aanpak

Centraal in de quick scan staat de verkeerskundige doorrekening van de nieuwe aansluiting N279-Kanaaldijk Aarle-Rixtel/Helmond. Deze doorrekening geeft een beeld van de effecten die de inrikker heeft op de verkeersstromen in en rond Laarbeek, Helmond en Gemert-Bakel en geeft antwoord op de vraag of de maatregel beantwoordt aan de beleidsuitgangspunten op het gebied van de afwikkeling van het regionale autoverkeer. Er wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel voor de MRE-regio, dat in beheer is bij de provincie Noord-Brabant en tevens wordt gebruikt voor de provinciale N279-studie (SRE 3.0 model). In het model is rekening gehouden met de geplande ombouw van de N279 tot ongelijkvloerse verbinding. Werken met dit model heeft het voordeel dat de uitkomsten rechtstreeks kunnen worden vergeleken met berekeningen voor de N279.

Alleen verkeerskundig

Om te kunnen bepalen of de nieuwe aansluiting op de N279 bij Aarle-Rixtel wenselijk is dienen talloze aspecten te worden bestudeerd. In de quick scan worden echter alleen de verkeerskundige effecten in beeld gebracht. De ruimtelijke inpassing van een nieuwe aansluiting met alle gevolgen van dien worden niet in beeld gebracht. Ook wordt niet nagegaan welke effecten de ingreep heeft voor de leefbaarheid noch voor het (economisch) functioneren van de regio. Hiervoor is bewust gekozen. Doel van de quick scan is immers een beeld te krijgen van de verkeerskundige effecten van de nieuwe aansluiting: 'draagt de nieuwe aansluiting aan het beter functioneren van het verkeerssysteem in dit deel van de regio?'. Pas indien daarover een beter beeld is ontstaan kan worden bepaald of het zinvol is de andere aspecten ook in beeld te brengen.

Verkeersberekeningen

De verkeerseffecten van de nieuwe aansluiting zijn in deze quick scan op de volgende wijze in beeld gebracht:

- Door middel van toedelingen in het verkeersmodel op basis waarvan de totale verkeersdruk op het wegennet voor de spitsperiodes en voor het gehele etmaal is berekend.
- Door middel van zogenaamde ‘verschilplots’ waarmee kan worden bepaald waar in het netwerk veranderingen in de verkeersdruk optreden.
- Door middel van zogenaamde ‘selected links’, waarmee voor enkele wegvakken wordt bepaald wat de herkomst en bestemming is van elk voertuig dat daar passeert. Daarmee wordt een beeld verkregen van het aandeel doorgaand en bestemmingsverkeer op het wegvak.

Niet alleen wordt op basis van de uitkomsten de effectiviteit van de maatregel in beeld gebracht, bovendien wordt ingeschat welke aanvullende maatregelen – elders op het wegennet – eventueel nodig zijn om zo dicht mogelijk bij het gewenste verkeerseffect te komen. Omgekeerd wordt nagegaan welke maatregelen eventueel achterwege kunnen blijven.

Bij de interpretatie van de uitkomsten van de verkeersdoorrekeningen is het belangrijk rekening te houden met het feit dat het verkeersmodel de verdeling van het verkeer over het netwerk benadert op basis van de verkeerspatronen zoals die zich nu – waarneembaar – daadwerkelijk voordoen. Voor de toekomst wordt aan de hand van diezelfde patronen en met toevoeging van verwachte ruimtelijke ontwikkelingen een verkeersverdeling berekend. Omdat er een altijd een kans bestaat dat niet alle voorziene ontwikkelingen zich volgens de verwachtingen voordoen, kan de werkelijke verkeersverdeling in de toekomst afwijken van hetgeen het verkeersmodel ‘voorspelt’. Daarom wordt bij de interpretatie van de uitkomsten steeds een foutmarge van 10% gehanteerd. Omdat het in deze studie bovendien gaat om een quick scan zijn geen controleberekeningen uitgevoerd.

Afwegingsaspecten

Voor een doelgerichte aanpak van de quick scan is vooraf door de gemeenten omschreven welke optredende effecten gewenst of ongewenst zijn. Daaruit komt het volgende naar voren:

- Gewenste effecten:
 - > meer (bestemmings-)verkeer via Kanaaldijk NW naar het centrum van Helmond vanuit de richtingen Den Bosch en Gemert;
 - > minder verkeer via de entree Rembrandtlaan en vervolgroutes en via de entree Deurneseweg naar het centrum van Helmond;
 - > vermindering van de verkeersdruk bij de Beekse brug, Gemertseweg (N615) en Oranjelaan, in termen van intensiteiten en/of doorstroming (voor wat betreft doorgaand verkeer);
 - > geen verkeerstoename in de kom van Aarle-Rixtel (Dorpsstraat, Albers Pistoriusstraat);
 - > beperkt meer verkeer op de ontsluitingswegen van de westelijke wijken van Helmond, met name West en Warande.
- Ongewenste effecten:
 - > geen opwaardering van bestaande routes tot nieuwe bundelweg of rand, anders dan de in de regionale Bereikbaarheidsagenda genoemde N279 (robuuste rand) en N615 (bundelweg Laarbeek – Eindhoven), dus ook geen nieuwe regionale route (bundelweg) door Helmond via de Kanaaldijk NW/Julianalaan richting Europaweg/A270;

- > geen toename van doorgaand verkeer via het centrumgedeelte Kanaaldijk NW in Helmond;
- > geen toename van noord-zuid verkeer van/naar de zuidelijke bedrijventerreinen via Kanaaldijk NW of Zuidende;
- > geen verminderde kwaliteit van de doorstroming op de N279 en op de N272.

Bij de beoordeling van de modeldoorrekeningen wordt nagegaan of de gewenste en ongewenste effecten al of niet optreden en hoe de effecten zich tot elkaar verhouden. Dit laatste gebeurt om te bepalen welke aanvullende maatregelen in termen van tracering, aansluitingen en uitvoeringsdetaillering kunnen worden genomen om de gewenste effecten te bereiken c.q. te versterken en/of de ongewenste effecten te voorkomen c.q. te verminderen. Dit alles overeenkomstig het uitwerkingsniveau passend bij een quick scan.

Gezamenlijke aanpak

Omdat er op dit moment op diverse fronten wordt nagedacht over mobiliteitsvraagstukken in de regio is het belangrijk dat partijen elkaar goed informeren over de voortgang. Daarom is er gedurende de quick scan met regelmaat overleg geweest met de meest betrokken wegbeheerders, te weten de gemeenten Gemert-Bakel, Laarbeek en Helmond en de provincie Noord-Brabant. In dit overleg zijn resultaten van de quick scan besproken en is afgesteld hoe hierover te communiceren.

Relatie met project MER N279 Veghel/Asten

Omdat het niet wenselijk wordt geacht de lopende MER-procedure te vertragen is uitgangspunt dat indien de quick scan aanleiding is voor verdere studie, dit zal plaatsvinden in een aparte procedure. De lopende MER-procedure voor de N279 blijft dus ongemoeid.

04

Uitgangspunten

- N279 met ongelijkvloers kruisingen (plan provincie)
- werken met provinciaal verkeersmodel
- wegkenmerken:
 - 2x1 rijstrook*
 - ontwerpsnelheid 80 km/h*
 - ongelijkvloers aansluiten op N279; gelijkvloers op Kanaaldijk*
- géén onderscheid tussen omleiding Dierdonk of bestaand tracé

Ontwerpuitgangspunten

In de verkeersberekeningen is voor de nieuwe aansluiting uitgegaan van een wegverbinding met 2x1 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/h. De aansluiting op de N279 is ongelijkvloers en tweezijdig (volledig, met noordelijke en zuidelijke toe- en afrit). De verbinding kruist de kanaalomleiding ongelijkvloers (met een vaste brug). De aansluiting op de N266/ Kanaaldijk NW wordt gelijkvloers – als geregeld kruispunt – vormgegeven. De oude Zuid-Willemsvaart wordt gekruist met een (beweegbare) brug. De hoofdrichting op het kruispunt wordt de richting Helmond-N279 vice versa. De bestaande aansluiting N279/N272/Gemertseweg wordt ten opzichte van de eventueel reeds gemaakte provinciale plannen aangepast aan de gewijzigde verkeerstromen (ombouw van de N279). De nieuwe aansluiting en de aantakende wegverbinding tussen de N279 en de Kanaaldijk krijgt *géén* rechtstreekse aansluiting met de Bakelseweg/Heikantseweg, maar kruist deze ongelijkvloers.

Varianten N279

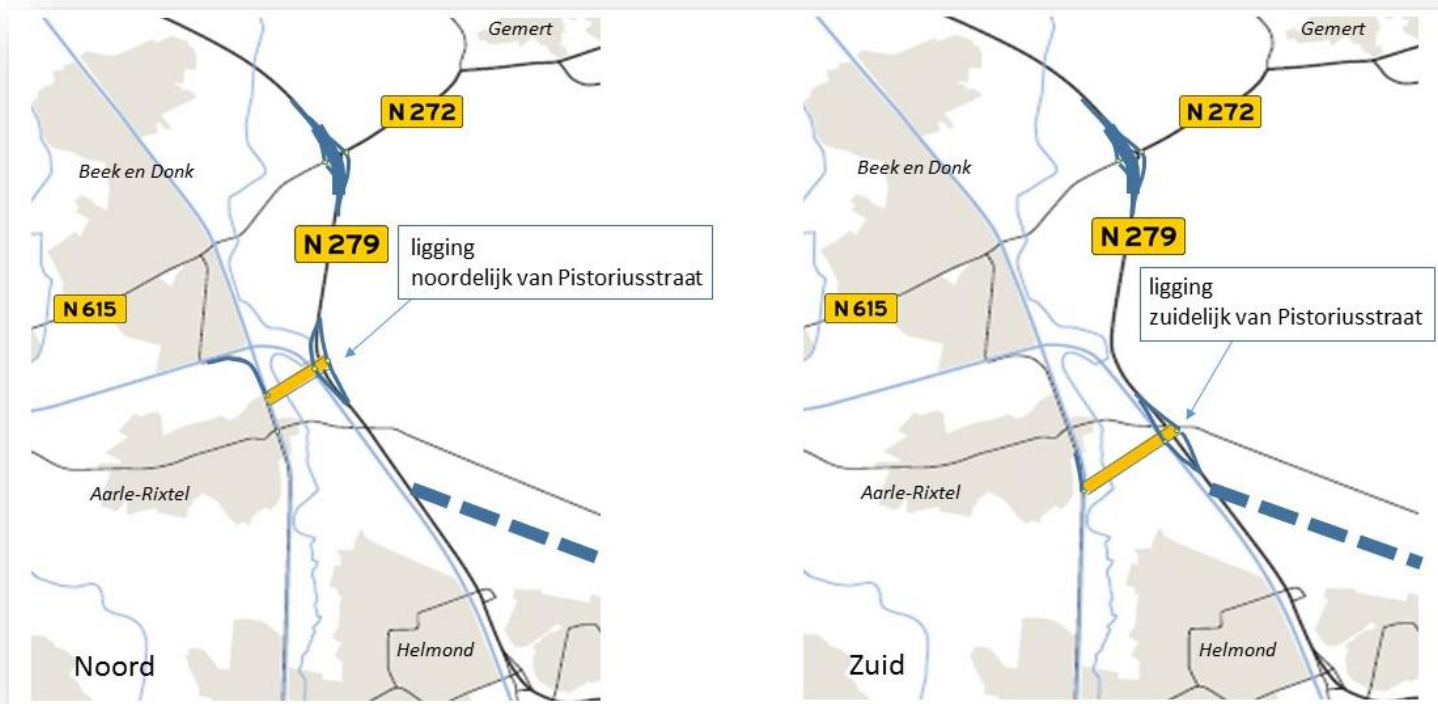
Uitgangspunt is de N279 in haar (vermoedelijk) nieuwe vorm: een provinciale weg met 2x1 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/h en ongelijkvloerse aansluitingen. In de nabijheid van de nieuwe aansluiting is nog sprake van twee mogelijke varianten in de tracering van de N279:

- De N279 via de bestaande tracering over de Wolfsputterbaan (westelijk van Dierdonk).
- De N279 via een nieuwe omleiding oostelijk om Dierdonk.

Beide tracévarianten zijn in relatie met de nieuwe aansluiting doorgerekend. De conclusie is dat het al of niet toepassen van de omleiding Dierdonk in de N279 voor de verkeersverdeling rond de nieuwe aansluiting (noordelijk van Helmond) geen noemenswaardige verschillen veroorzaakt. Beide maatregelen kunnen dus zonder extra gevolgen onafhankelijk van elkaar worden toegepast. Op basis van deze conclusie is in het vervolg van de quick scan geen onderscheid meer gemaakt in de variant met de omleiding Dierdonk en de variant via het bestaande tracé (Wolfsputterbaan).

05

Twée tracévarianten



Noordelijke ligging en zuidelijke ligging

In deze quick scan wordt geen aandacht besteed aan de inpassing van de nieuwe verbinding. Toch zijn twee principe-traceringen bestudeerd, om zo in verkeerskundige zin alle te onderscheiden tracémogelijkheden in beeld te krijgen. De verwachting is namelijk dat de verkeerskundige effecten van de aansluiting verschillen, afhankelijk van de locatie van de aansluiting. Het gaat om:

- Noordelijke ligging: noordelijk van de Albers Pistoriusstraat, aansluitend op de Kanaaldijk ten noorden van de brug;
- Zuidelijke ligging: zuidelijk van de Albers Pistoriusstraat (noordelijk van de Bundertjes), aansluitend op de N266/Kanaaldijk NW ten noorden van sluis 7.

Voor beide varianten is uitgegaan van een globale tracering, zonder rekening te houden met specifieke inpassingsaspecten van de locatie.

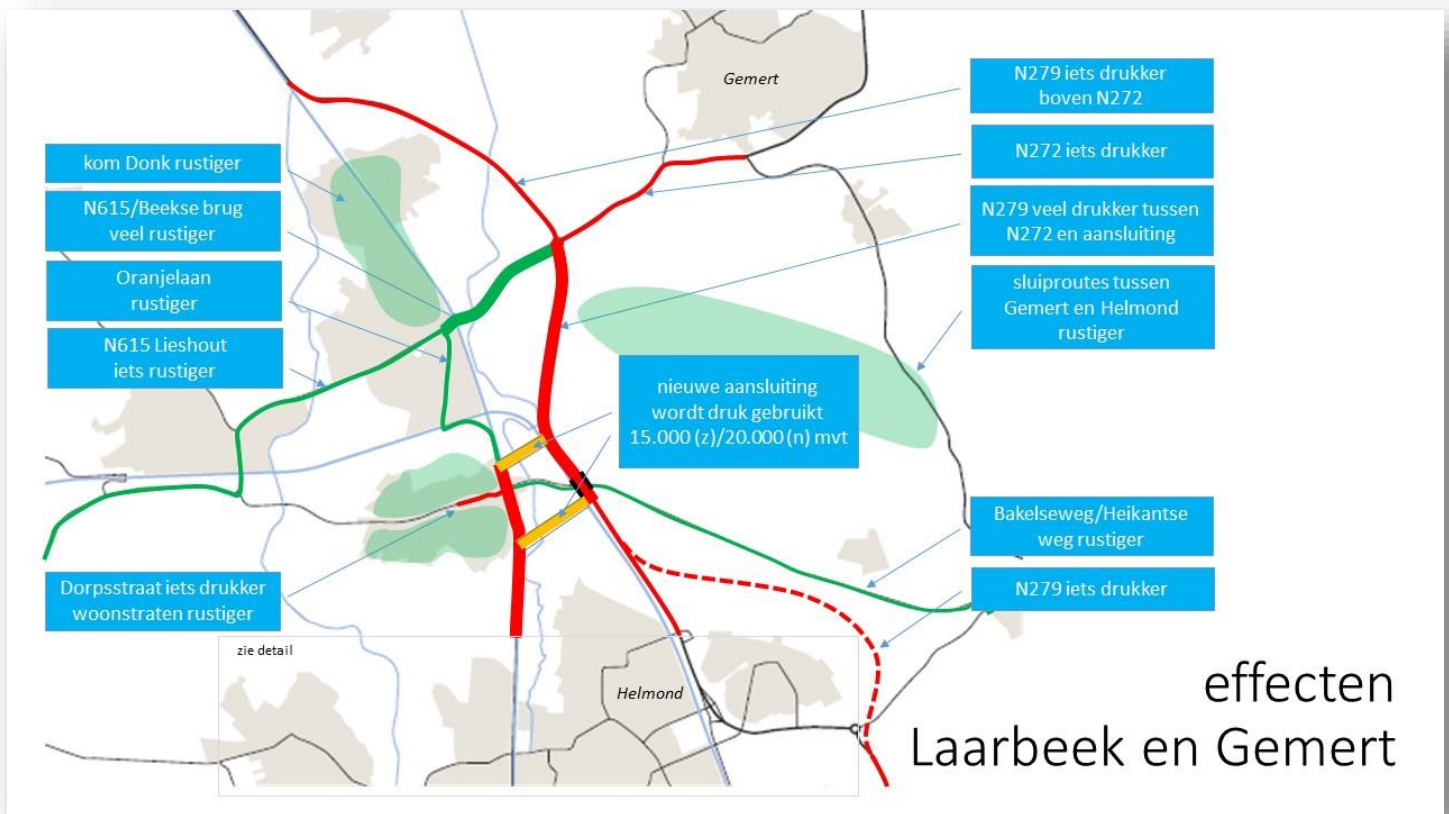
Uitvoeringsaspecten

Het toevoegen van een extra aansluiting heeft gevolgen voor het verkeerskundig ontwerp van de N279. Voor de zuidelijke ligging moet rekening worden gehouden met een complicerende factor indien deze gecombineerd wordt met de omleiding Dierdonk. In dat geval komen de aansluiting en de aftakking bij Dierdonk zodanig dicht bij elkaar te liggen dat speciale voorzieningen moeten worden toegepast. Dit heeft echter geen enkele invloed op de verkeerskundige effectiviteit van de variant. Daarom wordt dit aspect in het kader van de quick scan buiten beschouwing gelaten.



06

Uitkomsten doorrekeningen



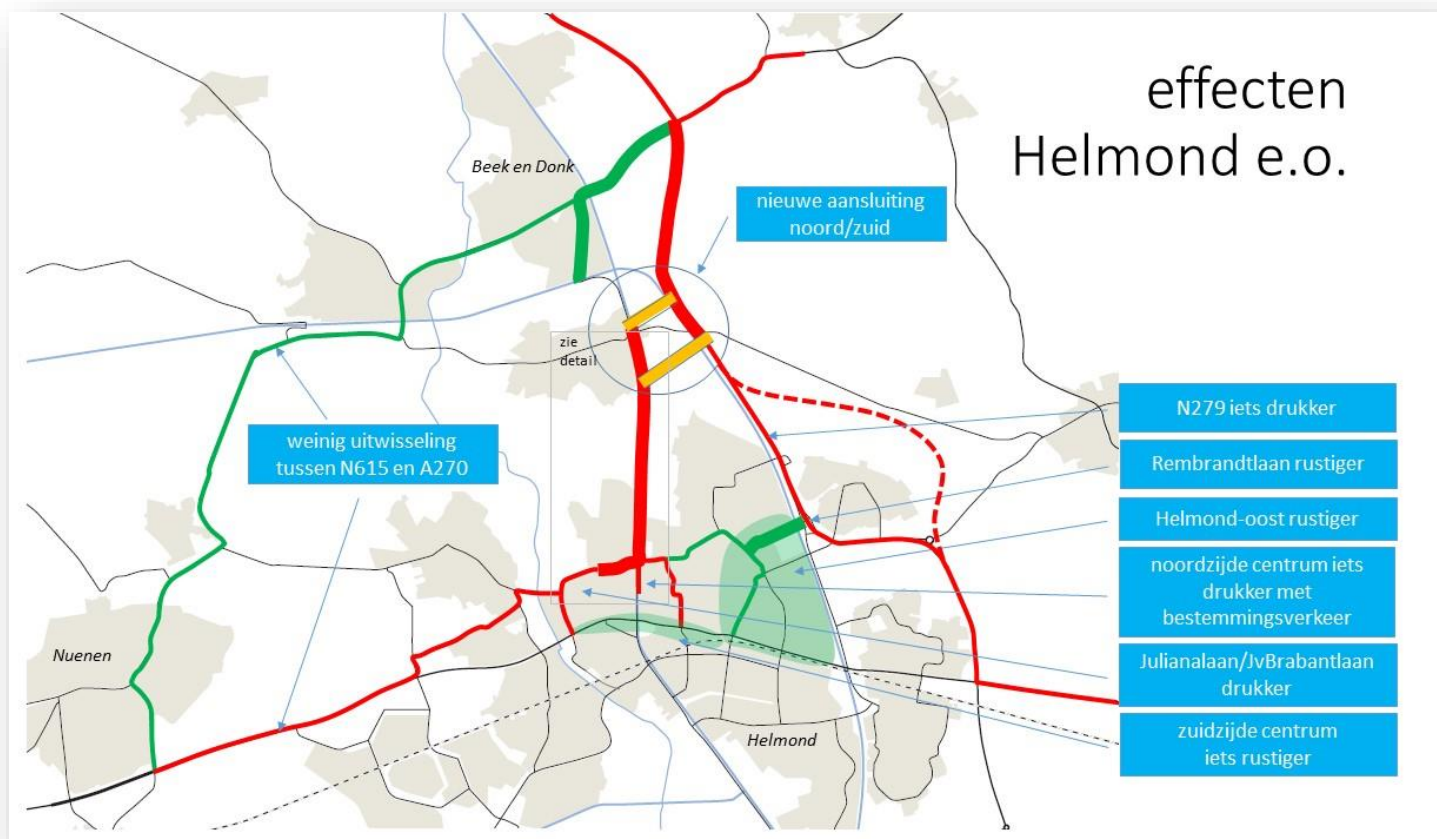
Uit de berekeningen komt naar voren dat de verkeerscirculatie in en om Gemert, maar met name in en om Laarbeek fors wijzigt. Op basis van nadere analyse is op te maken dat de grote verschuivingen in routekeuze vooral bestemmingsverkeer betreft. De effecten voor doorgaand verkeer zijn veel minder groot. Het volgende valt op:

- De nieuwe aansluiting zelf wordt intensief gebruikt. Afhankelijk van de gekozen ligging bedraagt de etmaalbelasting tussen 15.000 motorvoertuigen (zuidelijke ligging) en 20.000 motorvoertuigen (noordelijke ligging). Daarmee wordt de aansluiting direct een van de drukst gebruikte routes in dit deel van de regio. Daaruit valt af te leiden dat er in verkeerskundig opzicht grote behoefte bestaat aan de verbinding.
- De effecten van de nieuwe aansluiting met noordelijke ligging blijken groter dan bij de zuidelijke ligging. Voor het meeste bestemmingsverkeer in Laarbeek ligt de zuidelijke ligging van de nieuwe

aansluiting minder gunstig: er ontstaan grotere omrijbewegingen, waardoor waarschijnlijk meer verkeer de oude route blijft volgen. Dit verklaart grotendeels het verschil in het gebruik van de noordelijke en zuidelijke ligging.

- Een belangrijk deel van het verkeer dat gebruik gaat maken van de nieuwe aansluiting rijdt nu door Beek en Donk via de N615 vanaf de N279 en de Oranjelaan richting Aarle-Rixtel (v.v.). De omvang van deze verkeersstroom is aanzienlijk, met name op de N615. Ter hoogte van de Beekse brug wordt verkeersintensiteit bijna gehalveerd, waardoor het knelpunt op die locatie voor een belangrijk deel verdwijnt. Op de Oranjelaan is de verkeersafname wat minder, maar nog steeds aanzienlijk. Nadere analyse wijst uit dat al het doorgaande verkeer uit noordelijke richting (Gemert, Veghel) met bestemmingen ten zuiden van Beek en Donk vrijwel volledig verschuift naar de route via de N279 en gebruik gaat maken van de nieuwe aansluiting (v.v.).
- Ook uit de richting noorden (Veghel) treedt een verschuiving van het verkeer op, hoewel minder omvangrijk. Dat is waarneembaar in de kom van Donk: minder doorgaand verkeer volgt de route door het dorp (Bosscheweg, Koppelstraat) en rijdt in plaats daarvan door via de N279 om bij de nieuwe aansluiting de provinciale weg te verlaten (v.v.).
- De verschuiving van het verkeer uit de kom van Beek en Donk leidt een verkeerstoename op de N279. Deze toename is aanzienlijk. Als gevolg daarvan is er sprake van een overschrijding van de capaciteit van het wegvak tussen de N272 (Gemert) en de nieuwe aansluiting.
- De aantrekkingskracht van de N279 als route tussen Gemert en Helmond blijkt groot. Een substantieel deel van het verkeer dat gebruik maakt van de nieuwe aansluiting heeft zijn herkomst of bestemming in Gemert of het achterland van Gemert. Dat heeft een aanzuigende werking op de N272. Deze route is zonder de nieuwe aansluiting al druk maar wordt dus nog iets drukker. Het extra verkeer dat van de N272 gebruik maakt rijdt nu via diverse (sluip-)routes zuidelijk van Gemert. Die sluiproutes verdwijnen voor het grootste deel. Blijkbaar accepteert het verkeer op de N272 enige vertraging – de N272 raakt overbelast – boven het omrijden via sluiproutes.
- De effecten in de kom van Aarle-Rixtel zijn relatief groot: het zwaartepunt van de verkeerscirculatie in de kom verschuift in oostelijke richting. Meer bestemmingsverkeer richt zich op de nieuwe aansluiting en verdwijnt daardoor van het onderliggend wegennet (woonstraten, met name aan de noordzijde van de kom). De nu veel gebruikte routes via Opstal en de Beekseweg/Wilhelminalaan worden flink rustiger. Dit geldt ook voor de Kanaaldijk richting Beek en Donk (v.v.).
- Het sluipverkeer op de Bakelseweg/Heikantseweg – een verkeersstroom die doorgaat tot in Deurne – verplaatst zijn route naar de N270 en N279. Als gevolg daarvan wordt de Bakelseweg/Heikantseweg aanzienlijk rustiger (v.v.). en op de N279 en N270 (Deurne) iets drukker.



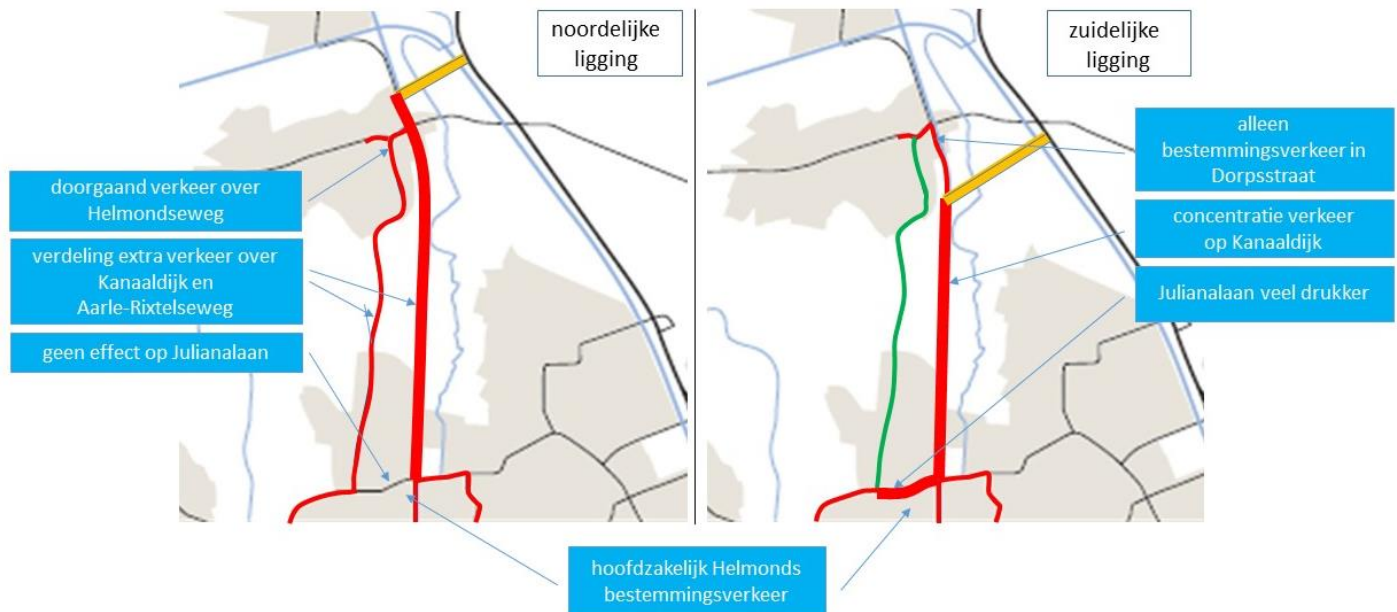


In Helmond is een verschuiving van het verkeer waarneembaar van de oostzijde (Rembrandtlaan en omgeving) naar de westzijde van de stad (met name de rondweg noordwest). In zijn algemeenheid kan worden geconstateerd dat de belangrijkste verschuivingen verband houden met bestemmingsverkeer. De effecten voor het doorgaande verkeer zijn veel minder groot. Het volgende valt op:

- Aan de noordzijde van de stad ontstaat een 'nieuwe' toegang. Die toegang ontbreekt nu grotendeels. Daardoor spreidt het verkeer zich vanuit het noorden over meerdere routes door en langs Laarbeek, met de grootste concentratie op de route N615/Oranjelaan/Kanaaldijk en parallel daaraan de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg. Door de nieuwe aansluiting wordt de noordelijke toegang tot de stad weer hersteld en wordt het op alle parallelle routes rustiger, met uitzondering van de Kanaaldijk en de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg (afhankelijk van de gekozen ligging van de aansluiting).
- De nieuwe noordelijke toegang – voornamelijk de Kanaaldijk – wordt intensief gebruikt. Afhankelijk van de gekozen ligging van de aansluiting verdeelt dit verkeer zich over de Kanaaldijk en de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg (zie ook hierna).

- De grootste verschuivingen in Helmond doen zich voor op het noordwestelijk deel van de rondweg, meer in het bijzonder de Julianalaan en de Jan van Brabantlaan. Veel van het verkeer dat vanuit het noorden gebruik maakt van de nieuwe aansluiting heeft een herkomst of bestemming aan de westzijde van de stad. Volgens het verkeersmodel volgt daarom het meeste verkeer vanaf de Kanaaldijk rechtsaf een route via de Julianalaan, Jan van Brabantlaan en Boerhaavelaan richting Noord-West, Mierlo-Hout, Stiphout en Brandevoort. De verkeerstoename is het grootst op de Julianalaan en de Jan van Brabantlaan (hierover verderop meer).
- Het verkeer dat er door de nieuwe aansluiting aan de noordkant van de stad bijkomt gaat er aan de oostzijde van de stad vanaf. Dat is vooral waarneembaar op de Rembrandtlaan, die rustiger wordt. De afname van het verkeersaanbod zet zich voort op de Wethouder Ebbenlaan, Uiverlaan en Burgemeester van Houtlaan.
- De nieuwe aansluiting zorgt er voor dat het bestemmingsverkeer voor Helmond-centrum – met name vanuit Gemert en Veghel (v.v.) – veel meer kiest voor de noordelijke toegang. Dat is waarneembaar op de Kanaaldijk NW en op de Noordende/Oostende/Zuidende, die in de relatie met het centrum wat drukker worden met bestemmingsverkeer. Uit de berekeningen blijkt dat deze verkeersstromen niet doorgaan ten zuiden van de Kasteel-Traversal. Het is dus geen doorgaand verkeer en ook geen verkeer met een relatie met de zuidzijde van Helmond (bedrijventerreinen).
- De nieuwe aansluiting zorgt ervoor dat veel bestemmingsverkeer voor Helmond de N279 eerder verlaat. Dit leidt echter niet tot een vermindering van de verkeersintensiteit op de N279 ten oosten van Helmond. Dit heeft twee redenen. Allereerst is de aansluiting bij Aarle-Rixtel in twee richtingen uitgevoerd en kan ook verkeer vanuit het zuiden met herkomst/bestemming Laarbeek (en achterland) er gebruik van maken (v.v.). Dit verkeer komt er op het wegvak N279 ten oosten van Helmond bij. Ten tweede is een verschuiving van het verkeer te zien met herkomst/bestemming in Deurne van de route via de Bakelseweg/Heikantseweg/N604 (Bakel-Deurne) naar de route via de N279/N270. Opgeteld leiden beide verkeersstromen tot een kleine toename van de verkeersbelasting op de N279 oostelijk van Helmond.
- Er is – hoewel zeer beperkt – sprake van een verschuiving van het verkeer op de relatie Gemert/Eindhoven (N615). Dit – voor Helmond doorgaande – verkeer verlegt zijn route via de N615 naar de route via de N279 en nieuwe aansluiting en vervolgt zijn weg via Helmond en de A270. De omvang van de verschuiving is zoals gezegd echter klein en eigenlijk – met het oog op het detailniveau van deze quick scan – te verwaarlozen.

noord vs. zuid: communicerende vaten



Ingezoomd: situatie tussen Aarle-Rixtel en Helmond

Speciale aandacht gaat uit naar de veranderingen in de verkeersintensiteit op de wegen tussen Aarle-Rixtel en Helmond. Zoals eerder aangegeven zorgt de nieuwe aansluiting voor het herstel van de noordelijke toegang naar het Helmondse centrum. Daar maakt het Helmondse bestemmingsverkeer goed gebruik van. Wat opvalt is dat daarvoor de twee beschikbare routes – de Kanaaldijk en de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg – afhankelijk van de gekozen ligging van de nieuwe aansluiting als communicerende vaten worden gebruikt:

- Bij de noordelijke ligging – met het grootste verkeerskundige effect – verdeelt de verkeersstroom richting Helmond (v.v.) zich gelijkmatig over de Kanaaldijk en de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg. Reden hiervoor is dat beide routes vanaf de noordelijke ligging eenvoudig – zonder omrijbeweging – te bereiken zijn. De Klokkengietersstraat in Aarle-Rixtel vormt de linking pin. De weerstand die er voor zorgt dat ongeveer de helft van het extra verkeer gebruik maakt van de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg is te vinden in Helmond op de Julianalaan. Met de huidige belasting is de Julianalaan al tot aan de maximale capaciteit gevuld. Met extra verkeer gaat er congestie optreden. De Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg wordt daarom door het verkeer als escape gebruikt. De verkeersdruk op de Julianalaan neemt daardoor bij de noordelijke ligging niet toe.

- Bij de zuidelijke ligging is er geen sprake van verdeling van het extra verkeer over beide routes tussen Aarle-Rixtel en Helmond. Alle extra verkeer – overigens minder omvangrijk dan bij de noordelijke ligging – wordt afgewikkeld via de Kanaaldijk, die daardoor flink drukker wordt. De Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg wordt juist iets rustiger dan nu het geval is. Reden voor deze verkeersverdeling is het feit dat verkeer van en naar Helmond vanaf de zuidelijke ligging de route via de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg alleen kan bereiken via een omrijbeweging over de Klokkengietersstraat. Blijkbaar is dat in tijd ongunstig en is het sneller om via de Kanaaldijk rechtstreeks naar Helmond te rijden en via de Julianalaan in westelijke richting verder te rijden (v.v.). Gevolg is dat er veel verkeer op de Julianalaan bijkomt, waardoor deze overbelast raakt.



Conclusies

Gewenste effecten

- nieuwe aansluiting intensief gebruikt (grote impact op verkeerscirculatie)
- meer verkeer naar wegen hogere orde (minder sluipverkeer)
- regio beter (sneller) bereikbaar
- nauwelijks extra doorgaand verkeer door Helmond (N615 > A270)
- verkeersknelpunt Beekse brug grotendeels opgelost
- minder doorgaand verkeer door kernen Beek en Donk en Aarle-Rixtel

De quick scan heeft een duidelijker beeld opgeleverd van de gewenste effecten van de nieuwe aansluiting N279-Kanaaldijk Aarle-Rixtel/Helmond. Het volgende wordt geconstateerd:

- De nieuwe aansluiting voorziet in een grote behoefte van het regionale bestemmingsverkeer van alle drie gemeenten. De effecten op het onderliggend wegennet van Laarbeek en Helmond zijn het grootst. Daar doen zich verschillende omvangrijke verschuivingen voor – deels positief, deels negatief. Alleen al de constatering dat de nieuwe aansluiting intensief wordt gebruikt leidt tot de conclusie dat er blijkbaar een link in het regionale wegennet wordt gemist. Dat is vooral waarneembaar in Laarbeek, waar nu veel ‘doorgaand’ verkeer (met name ook Helmonds verkeer) een route door de kom volgt.
- Algemene conclusie is dat de maatregel ertoe leidt dat de verkeersstromen in de regio zich verplaatsen naar wegen van een hogere orde. Met name de N279 wordt meer gebruikt. Dit heeft grosso modo een gunstige invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Ook de zogenaamde inprickers worden meer gebruikt, hetgeen overeenstemt met het uitgangspunt van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant, maar niet in alle gevallen positief is ten aanzien van leefbaarheid (tenminste niet zonder aanvullende maatregelen). Wel gunstig is het feit dat diverse sluiproutes in de regio geheel of gedeeltelijk verdwijnen.
- Voor verkeer vanuit het noorden worden de kernen van Laarbeek en Helmond meer rechtstreeks – en dus sneller – bereikbaar. Uit de berekeningen blijkt dat de maatregel zich zelfs doet gelden tot ver buiten de regio: op de A2 bij ‘s-Hertogenbosch is een – weliswaar kleine – verschuiving van verkeer waarneembaar met een herkomst/bestemming in de regio.
- Met name de kernen Aarle-Rixtel en Beek worden met de nieuwe aansluiting beter bereikbaar vanuit het zuiden. Nu nog moet herkomst/bestemmingsverkeer omrijden via de N615/Beekse brug

ofwel een route kiezen door Helmond. De eerste verergert het capaciteitsprobleem bij de Beekse brug, de laatste is ongewenst vanwege de effecten op de leefbaarheid in Helmond.

- De vooraf geuite vrees dat de nieuwe aansluiting een nieuwe 'bundelweg' doet ontstaan via Helmond naar Eindhoven (v.v.) blijkt ongegrond. De verkeersdoorrekeningen laten zien dat een verwaarloosbaar klein aandeel verkeer de route verlegt van de N615 naar de route via Helmond/A270. Er zijn waarschijnlijk dus geen aanvullende maatregelen nodig. Ditzelfde geldt voor de routes door het centrum van Helmond. Aan de noordzijde van het centrum worden die weliswaar drukker (Kanaaldijk en Noordende/Oostende/Zuidende), maar dat wordt veroorzaakt door bestemmingsverkeer voor het centrum. Ten zuiden van de Kasteel-Traversal is geen verkeerstoename waarneembaar.
- De gemeente Laarbeek en verkeer van en naar Gemert hebben veel last van de slechte verkeersafwikkeling bij de Beekse brug. Al lange tijd probeert de gemeente Laarbeek in samenspraak met de provincie deze problemen op te lossen, maar dat heeft tot op heden nog weinig of geen succes. Met de aanleg van de nieuwe aansluiting op de N279 bij Aarle-Rixtel blijkt echter een belangrijk deel van het probleem bij de Beekse brug te verdwijnen. Bijna de helft van het verkeer verlegt zijn route naar de nieuwe aansluiting en belast daarmee niet langer de brug. De verkeersintensiteit zakt daardoor zodanig, dat de nog resterende afwikkelingsproblemen waarschijnlijk met simpele maatregelen kunnen worden opgelost.

Ongewenste effecten

- deel N279 tussen N272 en aansluiting fors drukker (capaciteitsprobleem)
- hoge verkeersdruk Kanaaldijk/Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg
- verschuiving verkeer van oostzijde naar westzijde
- Julianalaan drukker met bestemmingsverkeer (capaciteitsprobleem)
- Jan van Brabantlaan drukker met bestemmingsverkeer

De quick scan laat enkele negatieve effecten zien van de nieuwe aansluiting N279-Kanaaldijk Aarle-Rixtel/Helmond. Het volgende is in dit licht van belang:

- De nieuwe aansluiting wordt zodanig intensief gebruikt dat het wegvak tussen de aansluiting en de N272 zwaarder wordt belast dan de capaciteit toelaat. Om te voorkomen dat daardoor regelmatig congestie ontstaat dient op dat wegvak de capaciteit uitgebreid te worden. Omdat veel verkeer bij de nieuwe aansluiting de N279 oprijdt en bij de aansluiting met de N272 weer verlaat (v.v.) en dus alleen gebruik maakt van dit ene wegvak kan overwogen worden om tussen beide aansluitingen de

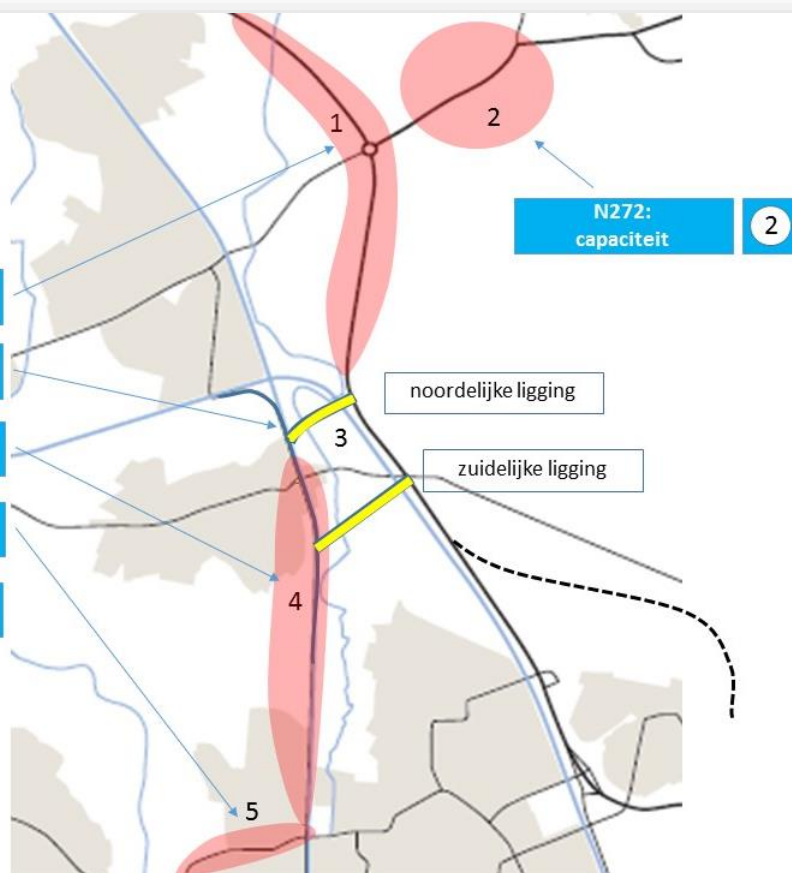
in- en uitvoegers in elkaar te laten overlopen. Dit is verkeerskundige niet verder uitgewerkt en zou bij een eventueel vervolg nader moeten worden bestudeerd.

- De relatief hoge verkeersdruk op de wegen tussen Aarle-Rixtel en Helmond kan aanleiding geven voor leefbaarheidsproblemen. Of dat daadwerkelijk het geval is moet blijken uit nader onderzoek. Zelfs in het geval van de noordelijke ligging is de verkeerstoename zodanig dat op voorhand niet met zekerheid is te zeggen of daadwerkelijk leefbaarheidsproblemen ontstaan. In de zuidelijke ligging spelen de problemen op de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg niet.
- In Helmond doet zich een verschuiving voor van de verkeersdruk van de oostzijde naar de westzijde van de stad. Dit zorgt voor verlichting op de hoofdwegen aan de oostzijde, hetgeen voor de Rembrandtlaan en de Wethouder Ebbenlaan een gunstig effect heeft. Voor de overige wegen is geen sprake van een probleem en hoeft dus ook niets opgelost te worden. De verkeerstoename aan de westzijde van de stad leidt wel tot problemen. Per saldo is de verschuiving van de verkeersdruk in Helmond – zonder dat aanvullende maatregelen worden genomen – ongunstig.
- De problemen aan de westzijde van Helmond concentreren zich op de Julianalaan. Indien gekozen wordt voor de zuidelijke ligging – of de noordelijke ligging met aanvullende maatregelen op de Helmondseweg – neemt de verkeersdruk op de Julianalaan fors toe. Gezien de situatie ter plaatse is dat in verkeerskundig opzicht en qua leefbaarheid waarschijnlijk niet haalbaar en in ieder geval niet gewenst. Algemeen wordt dit knelpunt vooralsnog aangemerkt als een van de grootste bottlenecks (in verkeerskundig opzicht) die uit de quick scan naar voren komen. Het is niet duidelijk of er oplossingen mogelijk zijn om dit knelpunt weg te nemen, behalve de mogelijkheid om het verkeer te verdelen over de Kanaaldijk en de Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg. Bij een eventueel vervolg op deze quick scan is dit een van belangrijkste onderwerpen voor nadere analyse.
- In de quick scan is niet in beeld gebracht wat een verkeerstoename op de Kanaaldijk voor gevolgen heeft voor de leefbaarheid van de woonbebouwing aan de noordzijde van Helmond (Groene Loper en nieuwbouwplannen aan de oostzijde van het kanaal), en zo ja, of die oplosbaar zijn.
- De extra drukte op de Julianalaan zet zich voort op de Jan van Brabantlaan en de Boerhaavelaan. De verkeerstoename wordt echter geleidelijk minder en daarmee ook de noodzaak voor aanpassingen. Die noodzaak is er op de Jan van Brabantlaan nog wel. Nadere studie moet uitwijzen of op dit wegvak een capaciteitsvergroting noodzakelijk is of dat er andere oplossingen zijn.

Eventueel vervolg

Inhoudelijke aandachtspunten

- | | |
|---|--|
| 1 | N279 tussen Boerdonk en Aarle-Rixtel: capaciteit |
| 3 | nieuwe verbinding N279/Kanaalwijk: ruimtelijke inpassing tracé |
| 4 | maatregelen Aarle-Rixtel en Helmond: Helmondseweg en Aarle-Rixtelseweg |
| 5 | Julianalaan en Jan v Brabantlaan Helmond: capaciteit (alternatieve route?) |
| 6 | milieu- en leefbaarheidseffecten |



Zoals al is aangegeven zijn er indien er een vervolg wordt gegeven aan de quick scan enkele aandachtspunten waar nadere analyse c.q. onderzoek nodig is:

1. Capaciteit N279: samen met de provincie moet worden bestudeerd of de gewijzigde intensiteiten als gevolg van de nieuwe aansluiting leiden tot andere inzichten met betrekking tot de vormgeving van de weg en de aansluitingen.
2. Capaciteit N272: eveneens samen met de provincie is nadere studie nodig naar de mogelijkheden om de doorstroming op de N272 tussen Gemert en de aansluiting N279 te verbeteren. Overigens is ook nu al – zonder de nieuwe aansluiting – sprake van congestie. Deze kan echter samenhangen met de vormgeving van de bestaande rotonde.

3. De ruimtelijke inpassing van de nieuwe aansluiting zelf: nu is er gewerkt met een globale ligging van het tracé. In een vervolg moet duidelijk worden hoe de verbinding kan worden ingepast in de omgeving (noord en zuid).
4. De afwikkeling van het verkeer tussen Aarle-Rixtel en Helmond: de communicerende vaten Kanaaldijk en Helmondseweg/Aarle-Rixtelseweg moeten nauwkeurig worden bestudeerd alvorens duidelijk wordt of er een goede oplossing beschikbaar is en, zo ja, hoe die er uitziet.
5. De afwikkeling van het verkeer in het noorden van Helmond: samenhangend met punt 4 is dit een prangend knelpunt dat uit de quick scan naar voren komt. Vraag is of er maatregelen mogelijk zijn op de wegvakken zelf of dat er gezocht moet worden naar een alternatieve route.
6. Milieu- en leefbaarheidseffecten: deze quick scan beperkt zich tot de verkeerskundige effecten van de nieuwe aansluiting. Bij de conclusies valt echter de term ‘leefbaarheid’ al een aantal keer. Veel van de aandachtspunten die uit de quick scan naar voren komen hangen dan ook nauw samen met leefbaarheid. In een eventueel vervolg moet daarom snel meer helderheid worden verkregen over de mate waarin sprake is van knelpunten op het gebied van milieu en leefbaarheid.

Behalve het bovenstaande is het belangrijk bij een vervolg de maatregel te beschouwen in samenhang met de ladder van Verdaas. Hoewel het hier in de eerste plaats om een automaatregel gaat, biedt de oplossing ook kansen voor bijvoorbeeld openbaar vervoer en fiets. Beide zijn onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda – met name de relatie tussen Gemert en Helmond – en zouden in een vervolg moeten worden meegenomen.

Procedurele aandachtspunten

eerst behandeling in gemeenteraden

- *nu nog geen uitspraak over wenselijkheid aansluiting mogelijk*
- *wel eerst reactie op quick scan: is vervolgstudie wenselijk?*

indien 'ja': samen optrekken in vervolgproces biedt meeste kans op resultaat

- *andere aspecten (leefbaarheid, inpassing) in beeld brengen*
- *oplossen knelpunten gezamenlijke verantwoordelijkheid van initiatiefnemers*
- *samenwerking met provincie organiseren*
- *steun zoeken bij regionale partners*

lopend planproces N279 provincie doorzetten

- *vertraging in voortgang proces ongewenst*
- *later kan nieuwe aansluiting worden ingepast via aparte procedure*

Er zijn drie gemeenten betrokken bij deze quick scan. Voor elk van hen zijn de effecten van de nieuwe aansluiting anders. Voor alle gemeenten geldt dat de maatregel er voor zorgt dat de regio als geheel beter bereikbaar wordt en beter gebruik wordt gemaakt van de robuuste randen (in casu de N279). Dat is goed voor de verkeersveiligheid en voor de leefbaarheid. Daarna variëren de conclusies per gemeente:

- Voor de gemeente Laarbeek – waar het tracé waarschijnlijk doorheen loopt – zijn de effecten het meest uitgebreid en voornamelijk positief. Duidelijk is dat de nieuwe aansluiting de bereikbaarheid van de gemeente verbetert en veel verkeer uit de kernen Beek en Donk en Aarle-Rixtel wegtrekt.
- Voor de gemeente Gemert zijn de effecten bescheidener van aard, maar nagenoeg alleen positief. De verbinding met Helmond wordt sterk verbeterd, hetgeen goed is voor de bereikbaarheid van de gemeente. Bovendien wordt extra capaciteit geboden op de relatie tussen Gemert en de rest van Brainport, hetgeen eveneens ten goede komt aan de bereikbaarheid. Een aantal sluiproutes verdwijnt of vermindert.
- Voor de gemeente Helmond lijken de negatieve effecten groter dan voor beide andere gemeenten. Met name de situatie aan de noordzijde van de stad vereist nadere bestudering. Zoals ze nu uit de quick scan naar voren komen zijn de nadelen waarschijnlijk groter dan de voordelen. Los daarvan geldt echter ook voor Helmond dat de bereikbaarheid van de stad vanuit het noorden door de maatregel flink verbetert en dat daar met name de centrumfuncties van kunnen profiteren.

De gemeentebesturen hebben niet de intentie op basis van deze quick scan uitspraken te doen over de wenselijkheid van de nieuwe aansluiting. Daar is de quick scan ook niet voor bedoeld. Op basis

van de uitkomsten wordt alleen de vraag gesteld of het zinvol is de aandachtspunten zoals hiervoor genoemd onderwerp te maken van nadere studie. Dan ontstaat een completer beeld van de voor- en nadelen van de maatregel en kan tevens meer gezegd worden over aanvullende, mitigerende of compenserende maatregelen. Daarom leggen zij die vraag voor aan de respectievelijke gemeenteraden.

Bij een eventueel 'ja' is het van essentieel belang dat het regionale karakter van de vervolgstudie – met een intensieve intergemeentelijke samenwerking – goed naar voren komt. Dat betekent dat alle knelpunten die zich naar aanleiding van de quick scan aftekenen bij een vervolgstudie worden beschouwd als een gezamenlijke verantwoordelijkheid, voor alle drie gemeenten. Alleen een gezamenlijk gedragen benadering kan tot succes leiden. Daarnaast is het belangrijk dat bij een vervolg de provincie actief meedenkt, aangezien veel aandachtspunten direct of indirect samenhangen met het functioneren van de N279. Bovendien is de provincie belangrijke partner in de Bereikbaarheidsagenda, waarin een vervolgstudie een plaats zou moeten krijgen.

Vanwege het grote belang van de N279 voor deze regio mag het lopende planproces voor de provinciale weg niet worden gehinderd door vervolgstappen naar aanleiding van deze quick scan. Daarom is uitgangspunt dat bij een eventueel vervolg een aparte planprocedure wordt doorlopen.