

DOORTREKKING S210 (S24) - TRACEVOORSTUDIE

1. Voorgeschiedenis

Het bestuurlijk overleg van 21 november 1984 en 11 februari 1985 tussen de regio Helmond en het provinciaal bestuur leidde destijds tot de instelling van een ambtelijke begeleidingsgroep, die de opdracht kreeg een structuurstudie te verrichten naar de mogelijkheden om de resterende knelpunten in Helmond en omgeving op te lossen na realisering van een hoofdwegenstructuur in Noord-Oost-Brabant volgens variant F. In deze structuurstudie zijn op basis van de hoofdwegenstructuur volgens structuurvariant F een aantal structuurmodellen en, daarmee samenhangend, tracébanen ontwikkeld. De situering en begrenzing van de tracébanen is bepaald aan de hand van criteria die per aspect -verkeer, landschap, landbouw en stedenbouw- zijn ontleend aan een globale gebiedsanalyse. In de structuurstudie zijn per tracébaan de effecten op deze aspecten beschreven. Voor wat betreft de tracébanen 1a, b en c is in de structuurstudie opgemerkt, dat de nadere precisering van deze tracébanen in belangrijke mate zal afhangen van de toekomstige (stedelijke) ontwikkelingen van Helmond (bouwlocatie Dierdonk en eventueel Scheepstal). De structuurstudie heeft geleid tot een gezamenlijke bestuurlijk standpunt, in casu een keuze voor structuurmodel II+. Dit standpunt is vastgelegd in het bestuurlijk covenant van november 1987. Structuurmodel II+ voorzag in de doortrekking van de S24 (thans S210) in westelijke richting (A50). In samenhang met de hoofdwegenstructuur was voorzien in een dubbelbaans autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Voor het verkeer in noordelijke richting bevatte het model een aanvullende verbinding met de weg Gemert-Beek en Donk. In de structuurstudie is uitgegaan van een gefaseerde aanpak. De eerste fase, de aanleg van het gedeelte Brouwhuis-Bakelsedijk, is inmiddels gereed.

2. Besluitvorming hoofdwegenstructuur

Op 14 december 1988 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de hoofdwegenstructuur voor Noord-Oost-Brabant vastgesteld. De minister heeft daarbij gekozen voor een wegenstructuur volgens variant C. De minister geeft daarbij aan dat in het kader van de tracéstudie zal worden bezien of op termijn behoefte bestaat aan de aanleg van een oosttangent of dat kan worden volstaan met de uitbouw van de westtangent van Eindhoven.

De keuze inzake de hoofdwegenstructuur heeft tot gevolg, dat de tweede orde-functie Helmond-'s-Hertogenbosch thans is aangewezen op de weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266). Deze verbinding is voor wat betreft het gedeelte Helmond-Veghel niet opgenomen in het Provinciaal Wegenplan 1986.

In het kader van de vaststelling van het Provinciaal Wegennet 1992 is, als gevolg van de besluitvorming over de hoofdwegenstructuur, de weg langs de Zuid-Willemsvaart als 2e orde-verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Helmond opgenomen (S205).

3. Bestuurlijk overleg

De beslissing van de minister was aanleiding tot hernieuwd bestuurlijk overleg tussen de regio Helmond en de provincie, achtereenvolgens op 25 november 1988, 25 januari 1989 en 15 maart 1989.

Samenvattend heeft dit overleg geleid tot de volgende afspraken:

- de provincie blijft de verantwoordelijkheid erkennen voor de realisering van de doortrekking van de S210;
- de doortrekking van de S210 moet in uitrusting en dimensionering het karakter dragen van een tweede orde-verbinding;
- het accent op de westelijke doortrekking van de S210 vervalt, hoewel de optie voor de langere termijn open blijft;
- de verbinding mag niet strijdig zijn met de beleidsdoelstellingen van de provincie inzake de secundaire status;
- de verbinding moet bijdragen aan de oplossing van de lokale problemen.

In dit verband werd overeengekomen, dat door de provincie een nadere studie zou worden verricht naar de bij de tracéstudie te betrekken varianten. Daartoe is een werkgroep geformeerd, bestaande uit vertegenwoordigers van de diensten RNV en WMV. De bevindingen van deze werkgroep zijn in het onderstaande beschreven.

4. Uitgangspunten-randvoorwaarden S210

In de structuurstudie S24 van 1986 was, in verband met de verwachte verkeersbelasting, uitgegaan van een dubbelbaans autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen, met daarbij behorende boogstralen. Deze uitrusting en dimensionering waren van invloed op de situering van de tracébanen in de structuurstudie.

Gelet op de in hoofdstuk 3 beschreven bestuurlijke afspraken staat voor wat betreft de tracering van de doortrekking het secundaire karakter van de weg centraal en wordt voorts de dimensionering bepaald door de te verwachten verkeersintensiteiten. Ten einde inzicht te krijgen in de traceringsmogelijkheden i.c. de gevolgen daarvan zijn voor de navolgende aspecten randvoorwaarden geformuleerd:

- ruimtelijke hoofdstructuur (§ 4.1).
- landschap en landbouw (§ 4.2).
- stedebouw (§ 4.3).
- verkeer (§ 4.4).

4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur.

Het gebied ten noord-oosten van Helmond is in het Streekplan aangegeven als stadsregionaal uitloopgebied voor Helmond.

Belangrijke delen zijn aangewezen als "agrarisches gebied/bosgebied met natuurwaarde" en "natuurgebied" (plankaart 3). Tracering binnen dit uitloopgebied heeft over grote afstand barrière-vorming en versnippering van het buitengebied tot gevolg.

Vanuit de ruimtelijke hoofdstructuur gelden derhalve de volgende randvoorwaarden:

1. Ruimtelijk samenhangende landschappen en functies mogen niet worden doorsneden en barrièrewerking dient zoveel mogelijk te worden vermeden.
2. De weg, als stedelijk element, dient zoveel mogelijk gebundeld te worden met en aan te sluiten bij bestaande en toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

4.2 Landschap en landbouw.

Vanuit landschappelijk oogpunt bezien is het gebied ten noordoosten van Helmond een gebied waarin de diverse onderdelen, met name bossen en natuurgebieden, afgewisseld met agrarische gronden, een samenhangend geheel vormen. Geomorfologisch maakt een en ander deel uit van een grote ringvormige dekzandrug rondom Bakel. De Bakelsche Beemden, met het Dal van de Bakelsche Aa vormen de zuidelijke begrenzing; in het oosten gaat het dekzandgebied via het Grotelsche Bos, Milschot en Aarle over in het bos van de Stippelberg.

Het natuureservaat van de Bakelsche Beemden, kent, voor wat betreft de vegetatie, relatief hoge natuurwaarden, mede als gevolg van de voorkomende milieugradiënten, zoals de overgang van hoog naar laag, droog en nat, van zware naar lichte gronden en voedselarme en -rijke situaties.

In de overgang van de bosvariëteiten komt dit ook naar voren door de opbouw van laag naar hoog, zoals elzenbroekbos, vochtige eikenbossen en heidevegetaties met grove den en plaatselijk gemengde naald- en loofhoutbossen.

De enige bestaande doorsnijding is de Heikantseweg die echter geen wezenlijk storende barrière in het landschap vormt mede door zijn beperkte profilering, ingepast in de oorspronkelijke structuur.

Het hele gebied dient optimaal te functioneren als uitloopen en recreatiegebied zowel voor Helmond als de toekomstige uitbreiding Dierdonk. Overigens is direct noordelijk van de Heikantseweg nog een visvijver en een camping gesitueerd (Kanthoeve).

In de dekzandzone tussen Bakelsche Beemden en Grotelsche Bos zijn nagenoeg geen agrarische gronden, op enkele enclaves na, gesitueerd. De meeste agrarische bedrijven en gronden zijn gesitueerd rond Heikant, noordwestelijk van Wolfspuit en aan de oostkant van Muizenhol. Het betreft zowel kleine als grote bedrijven van verschillende aard, zoals rundveehouderijen, gemengde bedrijven en intensieve veehouderijen.

Op grond van bovenstaande beschrijving kunnen de volgende randvoorwaarden worden geformuleerd, waarbij de nadruk wordt gelegd op het toegevoegd gegeven, dat er sprake is van een in uitvoering zijnde kanaalomlegging en een woonwijk in voorbereiding:

1. Bundeling van tracés en infrastructuur van vergelijkbare orde in samenhang met de stedenbouwkundige structuur dient vertrekpunt te zijn
2. Doorsnijding van de landschappelijke ecologische structuur dient te worden vermeden.
3. Gebieden met hoge natuurwaarden (natuurreservaat Bakelsche Beemden) mogen niet worden aangetast.
4. Onnodige versnippering van de agrarische structuur (RVK Bakel) dient te worden voorkomen.
5. De uitloop voor recreatie naar het gebied oostelijk van Helmond dient behouden te blijven, waarbij nieuwe barrières moeten worden vermeden.

4.3 Stedebouw

Door het gemeentebestuur van Helmond wordt de bouwlocatie Dierdonk ontwikkeld. In het Streekplan Midden- en Oost-Brabant, herziening 1985 (vastgesteld 1987), is deze bouwlocatie opgenomen met een nader in te vullen omvang, afhankelijk van ontwikkelingen elders in de stadsregio. Het provinciale beleidsuitgangspunt in het Streekplan luidt, dat Dierdonk dient als opvang voor het tekort aan woningbouwcapaciteit, naast de capaciteit binnen bestaand stedelijk gebied. Wanneer echter de stedelijke/landelijke zonering binnen de stadsregio Helmond nader bezien wordt, is Dierdonk de enige mogelijkheid voor een bouwlocatie met een omvang van 2000 of meer woningen. Bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van Dierdonk is een aantal beleidsuitgangspunten van het Streekplan in het geding, niet alleen met betrekking tot de bouwlocatie zelf (kwalitatieve aspecten van het woonmilieu) maar ook ten aanzien van de externe randvoorwaarden (infrastructuur, landschap):

- nieuwe infrastructuur, die onderdeel vormt van de hoofdstructuur, moet zoveel mogelijk worden gebundeld met bestaande infrastructuur in de verbindingssassen;
- ruimtelijk ontwikkelingen moeten zowel de landschappelijke basisstructuur als de stedelijke structuur ondersteunen en/of versterken;
- omvang en plaatsbepaling van toekomstige stedelijke uitbreidingen moeten uitloopmogelijkheden voor het groen waarborgen;
- nieuwe stedelijke uitleg moet zo goed mogelijk aansluiten op bestaande infrastructuur;
- stedelijke structuur en infrastructuur dienen buitengebiedwaarden (landbouw, bosbouw, natuurgebied, landschapswaarden, cultuurhistorische waarden) zoveel mogelijk te respecteren.

Bij de ontwikkeling van de bouwlocatie Dierdonk is ook een algemene doelstelling van het Streekplan van belang: aandacht voor de menselijke schaal, natuur en landschap, verscheidenheid en leefomgeving, met de nadruk op verwevenheid van stad en landschap. Stedelijke uitleg moet in beginsel aansluiten op de basisstructuur van het landschap. Bij de stedelijke ontwikkeling binnen de stadsregio's is sprake van een gedifferentieerd beeld, waarin naast een voorkeur voor stedelijk wonen ook een voorkeur voor woonmilieu's met een suburbaan karakter is te onderkennen. In het kader van de afweging van de locatie Dierdonk ten behoeve van toekenning van locatie-subsidie (brief college Gedeputeerde Staten aan minister V.R.O.M. 10-11-1987) is gesteld:

"de kwalitatieve ruimtelijke bouw van de stad Helmond kenmerkt zich door aantrekkelijke, suburbane woonmilieu's aan de westzijde. Daarnaast zijn er binnen de stadsregio een aantal suburbane woonkernen, die eveneens aantrekkelijke woonsituaties bieden. De bouwlocatie Dierdonk dient een concurrerende positie in te nemen ten opzichte van deze stedelijke en stadsregionale woongebieden. Dit betekent, dat de bouwplaats een suburbaan karakter zal krijgen, wat gepaard gaat met relatief lage woningdichtheden. Concreet wordt gedacht aan een woonwijk met laagbouw, veel groen, en een woningdichtheid van 25 à 30 woningen".

Inmiddels is door de gemeente Helmond de nota "Randvoorwaarden Dierdonk" opgesteld, welke tot doel heeft een integraal kader te scheppen voor de ontwikkeling van een bestemmingsplan Dierdonk. De nota presenteert als algemene randvoorwaarde:

Dierdonk zal zich qua karakter presenteren door een aantrekkelijk woonmilieu in een interessante landschappelijke omgeving.

Bij de verdere uitwerking van deze randvoorwaarde wordt onder andere aandacht besteed aan:

- de landschappelijke relatie met de Bakelsche Aa, de bossen en het aangrenzende coulissenlandschap;
- de overgangssituatie ten opzichte van het buitengebied, die kenmerkend is voor het huidige gebied Dierdonk. Deze dient zichtbaar te blijven in de nieuwe structuur;
- de grote betekenis van het beekdal van de Bakelsche Aa voor het gebied Dierdonk; het vormt een structurerend element tussen Dierdonk en Heikant;
- een eventuele verdere stedelijke uitleg ten noorden van de Bakelsche Aa en het gebied Scheepstal;
- een evenwichtige stadsopbouw, niet alleen voor hoogwaardige woonfuncties, maar ook voor overeenkomstige werkgelegenheid;
- bijzondere aandacht voor de geleidingszone tussen Helmond-noord en Dierdonk (kanaal-tangent, omlegging Zuid-Willemsvaart, hoogspanningsleiding); de "verbindende" functie van Dierdonk met de stad verloopt via deze zone;
- De ontsluiting van Dierdonk op de stedelijke hoofdverkeersstructuur.

De nota gaat overigens voetstoots uit van het tracé van de S210, zoals dat is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Helmond.

Geredeneerd vanuit stedenbouwkundige invalshoek gaat het bij de toetsing van de tracévarianten om de invloed, die deze hebben op:

1. De kwaliteit van het woonmilieu op grond van omgevingsfactoren, zoals landschappelijke aspecten en invloeden van verkeersbewegingen.
2. De mogelijkheid van een toekomstige verdere uitbouw van het stedelijk gebied in noordelijke richting.
3. De functionele en fysieke relatie van Dierdonk met de stad.
4. De betekenis van de S210 voor de externe ontsluiting van Dierdonk en de stad.
5. De stedenbouwkundige relatie tussen Dierdonk en de S210.

4.4 Verkeer.

Aan de verbinding 's-Hertogenbosch-Helmond is, volgens de uitgangspunten van het Provinciaal Wegenplan 1986, bij de vaststelling van het Provinciaal Wegennet 1992 (S205) een tweede orde-functie toegekend. Met betrekking tot de dimensionering van deze weg wordt opgemerkt, dat zelfs indien wordt uitgegaan van een (auto)mobiliteitsgroei (bij ongewijzigd beleid) van 50% tot 2000 kan en mag worden uitgegaan van een enkelbaans weg. Overeenkomstig de RONA richtlijnen wordt daarbij gedacht aan een verbinding met gelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen. Bij de tracering wordt, uit een oogpunt van verkeersveiligheid, uitgegaan van een verbinding met korte boogstralen tussen de rechtstanden. Gelet op de orde-functie heeft de verbinding een directe relatie met de stedelijk structuur en ontwikkeling van Helmond.

Volgens de uitgangspunten van het wegenplan dient de S210 primair voor de ontsluiting van Helmond in de richting Veghel ('s-Hertogenbosch) enerzijds en in de richting Venlo anderzijds. In dit kader kunnen de volgende randvoorwaarden worden geformuleerd:

1. De weg dient optimaal bij te dragen in de ontsluiting van Helmond in noordelijke en zuidelijke richting.
2. Gebruik door bovenregionaal doorgaand verkeer dient voorkomen te worden.
3. De verbinding moet bijdragen in de oplossing van lokale knelpunten in de regio Helmond.

5. Tracévarianten

Voor de situering van de tracévarianten wordt in principe aangesloten bij de tracébanen zoals beschreven in de structuurstudie van 1986. Daar waar sprake is van bijzondere belemmeringen wordt van deze tracébanen afgeweken. De beschreven randvoorwaarden in hoofdstuk 4 zijn op onderdelen bepalend voor de tracering.

De ontwikkelingen welke zich sedert 1986 hebben voorgedaan, met name de nadere concretisering van de bouwlocatie Dierdonk, alsmede de bezwaren tegen de "oude" tracévarianten, zijn aanleiding geweest een tweetal nieuwe tracévarianten te introduceren (1f en 1g), waarbij de vorenvermelde randvoorwaarden richtinggevend zijn geweest (zie overzichtskaart B3-34290).

5.1 Tracévariant 1a.

Ten noorden van de Bakelsedijk is de tracévariant gesitueerd op de grens van het reservaat Bakelsche Beemden. Hierbij wordt het beekdal van de Bakelsche Aa doorsneden. Voor de koppeling met het tracé ten noorden van de Heikantseweg is een kleinere boogstraal toegepast dan voorzien in de structuurstudie van 1986 en in de tracering volgens het bestemmingsplan van Helmond. Bij deze tracering

- wordt een klein gedeelte van het natuurreservaat Bakelsche Beemden doorsneden;
- bedraagt de afstand tot de camping de Kanthoeve circa 160 m;
- wordt van het Grotelsche Bosch een groot deel doorsneden.

Ten noorden van de Heikantseweg loopt de tracévariant over een afstand van 3.0 km parallel aan de Heikantseweg. Naast de doorsnijding van het Grotelsche Bosch, wordt de landbouwenclave Grotelseheide doorsneden en een westelijk gelegen bosperceel. Bij de passage van de landbouwenclave worden huis- en bedrijfskavels van agrarische bedrijven doorsneden c.q. afgesneden.

Ter hoogte van Heikant is rekening gehouden met de gebruiksgrenzen van de agrarische bedrijven van Asdonk. De afstand tot de woonbebouwing ten noorden van de Heikantseweg bedraagt circa 120 m; de afstand tot De Biezen en Milschot bedraagt minimaal 350 m.

In de omgeving van het sportpark De Hut buigt de tracévariant af in noordelijke richting.

5.2 Tracévariant 1b.

De tracévariant 1b valt vanaf de Bakelsedijk voor een deel samen met tracévariant 1a, doch buigt vòòr de Heikantseweg in westelijke richting af. Door de ligging ten zuiden van de Heikantseweg wordt een aanzienlijk gedeelte van Bakelsche Beemden afgesneden, alsmede van een aantal kleinere bospercelen.

Als gevolg van de aanwezigheid van het onderstation van de PNEM en daarmee samenhangend de kruising met de hoogspanningsleiding alsmede de bebouwing langs de Heikantseweg, wordt de tracévariant vóór Heikant weer aangesloten op tracévariant 1a.

5.3 Tracévariant 1c.

De situering van deze tracévariant is mede bepaald aan de hand van de beschreven randvoorwaarden in paragraaf 4.2. Gekozen is voor een tracering op de begrenzing van het natuurreservaat en de bebouwingsgrens van Dierdonk. Ter hoogte van de kruising met de Bakelsche Aa wordt een beekdalstroomrug doorsneden.

Bij deze tracering is uit landschappelijke overwegingen afgeweken van de in de structuurstudie aangegeven mogelijkheid van doorsnijding van de Bakelsche Beemden. Tot Scheepstal is de tracévariant in het beekdal, parallel aan de Bakelsche Aa, gesitueerd. Vanaf Scheepstal is de tracévariant gebundeld met de kanaalomlegging. Ter hoogte van het sportpark De Hut wordt aangesloten op de tracévariant 1a.

5.4 Tracévariant 1f.

Deze variant is ontwikkeld om voor een deel tegemoet te komen aan de stedenbouwkundige bezwaren van variant 1c en aan de landschappelijke bezwaren van de varianten 1a en 1b. Variant 1f, die een combinatie vormt van de tracévarianten 1c en 1a/1b, is bepaald aan de hand van de randvoorwaarden zoals beschreven in paragraaf 4.1 en voor een deel 4.2 (ruimtelijke hoofdstructuur en landschap).

Na de passage van de Bakelsche Aa wordt het agrarisch gebied van Scheepstal a-structureel doorsneden en wordt de variant aangesloten op tracévariant 1b respectievelijk 1a.

5.5 Tracévariant 1g.

Bij deze variant is gepoogd optimaal tegemoet te komen aan de gestelde randvoorwaarden, door een vergaande bundeling met de bestaande infrastructuur. Daarbij kan tevens rekening worden gehouden met de "Randvoorwaarden" voor de bouwlocatie Dierdonk.

In deze tracévariant wordt de zogenaamde 1e fase van de S210 doorgetrokken via de Bakelsedijk naar de Rembrandtlaan. De tracévariant wordt ter hoogte van de Rembrandtlaan gebundeld met de kanaalomlegging en sluit ter hoogte van Scheepstal aan op tracévariant 1c.

6. Toetsing tracévarianten

In het navolgende worden de tracé-varianten per aspect getoetst aan de in hoofdstuk 4 geformuleerde randvoorwaarden.

6.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

De tracé-varianten 1a en 1b leiden tot een ingrijpende doorsnijding van het samenhangende landschappelijk gebied, gevormd door Bakelsche Beemden en Grotelsche Bosch. Bij variant 1b is beperkte bundeling met de bestaande Heikantseweg mogelijk, met dien verstande, dat de nieuwe verbinding in de buurt van de Heikantseweg kan worden getraceerd. De bestaande verbinding behoudt een functie voor de ontsluiting van bedrijven, woningen en percelen.

De nieuwe weg is echter van een totaal andere orde en houdt een vergelijkbaar zware aantasting van het landschappelijk gebied is als variant 1a.

Tracévariant 1f sluit beter aan bij toekomstige stedelijke ontwikkelingen (Dierdonk, Scheepstal), maar heeft niettemin nog enige doorsnijding van met name de Bakelsche Beemden tot gevolg.

Tracévariant 1c leidt tot een beperkte doorsnijding, maar vormt wel een barrière tussen het beekdal en het natuurreserveaat.

Door de maximale bundeling met bestaande c.q. in een aanleg zijnde infrastructuur voldoet variant 1g volledig aan de vanuit de ruimtelijke hoofdstructuur gestelde randvoorwaarden.

Samenvattend geldt vanuit de ruimtelijke hoofdstructuur een duidelijke voorkeur voor variant 1g. De varianten 1c en 1f kunnen als acceptabel worden gekwalificeerd. De varianten 1a en 1b worden in dit kader negatief gewaardeerd.

6.2 Landschap en landbouw

De tracévarianten zijn beoordeeld aan de hand van de in par. 4.2 geformuleerde randvoorwaarden.

Variant 1a

Deze variant houdt een ingrijpende dwarsdoorsnijding in van het Aa-dal ter hoogte van Muizenhol.

Gedeelten van het natuurreserveaat Bakelsche Beemden worden over relatief grote lengten doorsneden.

Door de dwarsdoorsnijding is grote schade te verwachten aan de waterhuishouding in relatie met de doorsneden en aangrenzende vegetaties. De schade uit natuurwetenschappelijk oogpunt is zeer groot.

Er vindt een structurele doorsnijding plaats van het Grotelsche Bos en de Heikant met ernstige gevolgen voor het bosgebied, de visvijver, de camping (ook vanwege geluidhinder) en de agrarische bedrijven noordelijk van de Heikantseweg. Er ontstaat een complete extra structuur met barrièrewerking en versnippering (doorsnijding van een groot aantal agrarische bedrijven).

Door de barrièrewerking wordt de druk vanuit Dierdonk en Helmond op het natuurreserveaat Bakelsche Beemden onaanvaardbaar groot.

Variant 1a voldoet derhalve aan geen van de vijf genoemde randvoorwaarden.

Variant 1b.

Deze variant wijkt in zoverre af van variant 1a dat doorsnijding van de dekzandrug wordt vermeden.

Als voordeel ten opzichte van variant 1a geldt, dat het Grotelsche Bos gespaard blijft en dat daarmee de invloed op de visvijver en camping van beperkte aard is. Ook blijft een cluster agrarische bedrijven ten noorden van de Heikantseweg onaangetast. Daarentegen wordt een agrarisch bedrijf bij Wolfspuit doorsneden.

Een groot nadeel is echter de aantasting van en de invloed op het natuurreservaat door een extra lange doorsnijding en randligging.

De overige bezwaren, ook agrarische zijn voor deze variant hetzelfde als voor variant 1a.

Ook deze variant voldoet daarmee aan geen van de genoemde randvoorwaarden.

Variant 1f

Het gedeelte noordwestelijk van Dierdonk heeft dezelfde effecten als 1a en 1b. Alleen agrarisch is deze variant iets ongunstiger door de doorsnijding bij Scheepstal. Als beperkt voordeel geldt, ten aanzien van het zuidelijk gedeelte, de directe randligging met Dierdonk, waardoor de weg (althans ruimtelijk) in de stedelijke sfeer wordt getrokken.

Een nadeel vormt de doorsnijding van het natuurreservaat, de ligging in het beekdal alsmede de gevolgen die een en ander zullen, respectievelijk kunnen hebben voor de waterhuishouding van het natuurreservaat. Ook landschappelijk/ruimtelijk houdt deze variant een verstoring van het beekdal in, omdat het niet mogelijk is de weg op maai-veldhoogte te situeren, onder andere door de noodzaak om de beek over te steken.

Met betrekking tot de recreatie-uitloop van Helmond en Dierdonk is er nog het minst sprake van een barrièrewerking. Een doorsnijding van de totale structuur is bij deze variant niet aan de orde.

In feite voldoet variant 1f daarmee redelijk aan de randvoorwaarden 1 en 2 en gedeeltelijk aan 5.

Variant 1c

Deze variant is vanaf de splitsing met variant 1f in noordelijke richting duidelijk afwijkend. De problemen met het zuidelijk deel zijn gelijk aan die bij variant 1f. Het noordelijk deel volgt volledig de stedelijke structuur van Dierdonk en bundelt met het kanaal, zuidwestelijk van Scheepstal.

Uit agrarisch oogpunt is dit een zeer goede ligging omdat doorsnijding van bedrijven tot een minimum beperkt blijft. Landschappelijk is deze variant ten opzichte van de voorgaande ook een verbetering, omdat de ruimtelijke combinatie met Dierdonk en kanaaltracé geen verdere aantasting oplevert van grotere bos- of natuurgebieden. Het Aa-dal heeft ter plaatse een sterk gekanaliseerd karakter en zou bovendien, na realisering van Dierdonk, een overgangsgebied worden tussen stad en het noordelijk daarvan gelegen agrarisch gebied.

Hiermee voldoet variant 1c in sterke mate aan de uitgangspunten 1, 2 en 4 en gedeeltelijk aan 5.

Variant 1g.

Deze variant is sterk gebundeld met de bestaande infrastructuur (Bakelse Dijk en Zuid-Willemsvaart) en houdt geen nieuwe doorsnijding in van de bestaande structuur.

Het natuureservaat de Bakelsche Beemden blijft onaangetaast. Er is slechts een zeer beperkte aantasting van bosgebied aan de orde.

In agrarisch opzicht heeft de variant minimale gevolgen en leidt in ieder geval niet tot verdere versnippering van gebieden.

Ook de recreatieve functies van Helmond en Dierdonk, bijvoorbeeld de relatie met het uitloopgebied, blijven optimaal in stand.

Variant 1g voldoet daarmee aan alle vijf de randvoorwaarden.

Samenvattend blijkt uit het bovenstaande dat vanuit landschappelijk en landbouwkundig oogpunt een duidelijke voorkeur bestaat voor variant 1g.

De varianten 1c en 1f kunnen -in die volgorde- als redelijke alternatieven worden beschouwd, waarbij 1f vooral uit agrarisch oogpunt en in iets mindere mate vanuit natuur en landschap lager wordt gewaardeerd.

De varianten 1a en 1b worden in dit kader in hoge mate ongewenst geacht.

6.3 Stedebouw

In het onderstaande zijn de tracé-varianten getoetst aan de aspecten als vermeld in par. 4.3.

Variant 1a

Deze variant ligt op voldoende afstand van Dierdonk om de kwaliteit van het woongebied en de omgeving ervan te waarborgen.

Variant 1a laat eventuele toekomstige uitbouw in noordelijke richting onverlet.

De functionele en fysieke relatie van Dierdonk met de stad wordt niet beïnvloed.

Variant 1a ligt aan de noordzijde op geruime afstand van de bebouwing. Bij latere uitbreiding kan deze variant mogelijk worden benut voor de externe ontsluiting.

Er is geen directe stedebouwkundige relatie met Dierdonk.

Variant 1b

Deze variant wordt in grote lijnen hetzelfde gewaardeerd als variant 1a.

Variant 1c

De weg vormt een strakke begrenzing van de bouwlocatie hetgeen leidt tot visuele en functionele belemmering. Dierdonk wordt afgesneden van het landelijk gebied. Omdat het woongebied geheel wordt ingesloten door bovenwijkse wegenstructuur wordt Dierdonk bij deze variant "omgeven" door geluidhinder.

Een eventuele toekomstige bouwlocatie Scheepstal komt aan de overzijde van de weg; dit behoeft overigens geen onoverkomelijke belemmering te zijn.

De functionele en fysieke relatie van Dierdonk met de stad wordt ook hier niet beïnvloed.

De variant schept mogelijkheden voor een gunstige, directe aanhaking.

Het tracé in randligging ten opzichte van Dierdonk brengt de S210 meer in de stedelijke sfeer.

Variant 1f

Hier vormt de weg voor een deel een strakke begrenzing van de bouwlocatie en dito afsnijding van het landelijk gebied. Ook ten aanzien van de geluidhinder is het ter zake gestelde bij variant 1c van toepassing, zij het in beperkte mate.

Deze variant laat een toekomstige bouwlocatie aan de noordzijde goeddeels onverlet.

Voor de functionele en fysieke relatie van Dierdonk met de stad geldt hetzelfde als bij 1a, 1b en 1c.

De weg ligt op enige afstand, maar is goed inpasbaar, eventueel in het kader van een toekomstige uitbreiding.

Het tracé van de S210 ligt in beperkter mate dan bij 1c in de stedelijke sfeer.

Variant 1g

Deze variant laat de noord- en oostzijde van de bouwlocatie geheel in open relatie met het landelijk gebied, ergo veroorzaakt geen afgrenzing en geen geluidhinder aan die zijden. Daarentegen neemt de geluidhinder aan de zuid- en westzijde enigermate toe. Mogelijkerwijs vergt deze variant meer ruimtebeslag als gevolg van de daarmee samenhangende verkeersoplossingen en bestrijding van geluidhinder. De uitloop naar het zuiden (Bakelse Bossen) kan beperkter worden zijn dan in de huidige situatie (gelijkvloers op meerdere plaatsen wordt mogelijk ongelijkvloers op enkele plaatsen).

De weg vormt geen extra belemmering in de relatie van Dierdonk met de stad. Deze is al beperkt door de aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart. Dierdonk is met de stad verbonden via een drietal verbindingen.

Door realisering van variant 1g ontstaat geen wezenlijk andere situatie, immers, bij alle andere varianten vormt de Zuid-Willemsvaart te zamen met de kanaaltangent een vergelijkbare situatie.

Deze variant biedt mogelijkheden voor een directe externe ontsluiting van zowel Dierdonk als Helmond-noord. Het tracé krijgt in relatie tot Dierdonk een stedelijk karakter en heeft derhalve ook stedenbouwkundige implicaties voor de bouwlocatie.

Samenvattend kan worden gesteld, dat vanuit stedenbouwkundige optiek de variant 1c en in mindere mate variant 1f ongewenst zijn. De op grotere afstand gelegen varianten 1a en 1b voldoen beter aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Tracé 1g kan, mits zorgvuldig uitgewerkt, in stedenbouwkundig opzicht een aanvaardbare oplossing bieden.

6.4 Verkeer

Ten behoeve van de prognose van de verkeersstromen in 2000 is gebruik gemaakt van het STUHNOB II-verkeersmodel, ontwikkeld ten behoeve van de structuurkeuze van de A50 (Oss-Eindhoven). Hierbij dient het volgende voorbehoud te worden gemaakt. Aangezien het gebied oostelijk van Helmond buiten het studiegebied valt, kan dit tot afwijkingen in de prognose leiden. Hoewel de modelresultaten zijn geïnterpreteerd naar en gecorrigeerd aan de hand van de situatie in 1985, dienen deze met de nodige terughoudendheid te worden gehanteerd waar het de absolute waarden betreft. De uitkomsten dienen veeleer voor een onderlinge vergelijking van de varianten.

In het verkeersmodel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- een gerealiseerde hoofdwegenstructuur volgens variant C;
- een verkeerstoename in de periode 1985-2000 van 35%, conform het provinciaal beleid als weergegeven in "Kruispunt van Wegen";
- de bouw van 2000 woningen in Dierdonk en de realisering van 300 woningen in de Kanaalzone;
- een doorgetrokken Kanaaltangent. Helmond-noord (de Eeuwsels-Jagershof) ontsluit op vrij directe wijze op deze Kanaaltangent. De ontsluiting van Dierdonk vindt plaats via de Kanaaltangent en de Bakelse Dijk;
- de varianten zijn uitgevoerd met een profiel van 1x2 rijstroken, met een gemiddelde rijsnelheid van 85 km/h, met uitzondering van variant 1g. Deze meer stedelijk uitgevoerde variant heeft, vanwege de vele aansluitingen, een gemiddelde rijsnelheid variërend van 60 tot 50 km/h.

Ten behoeve van de verkeerskundige toetsing is met behulp van het verkeersmodel een vijftal varianten doorgerekend, te weten:

- de nul-variant (geen 2e fase van de S210);
- variant 1a (zonder aansluiting van de Kanaaltangent), welke verkeerskundig identiek is met variant 1b;

- variant 1f, welke vergelijkbaar is met variant 1a, maar dan met inbegrip van een aansluiting van de Kanaaltangent;
- variant 1c;
- variant 1g.

De modelberekeningen hebben de volgende karakteristieke resultaten opgeleverd:

De nulvariant

Deze variant leidt tot een intensiteit van ca. 15.000 mvt/werkdag op de 1e fase van de S210. Deze intensiteit kan nog stijgen bij onvoldoende maatregelen ter wering van het sluipverkeer in de omgeving van de Heikantseweg. De S210 (1e fase) heeft nauwelijks een functie voor het doorgaande verkeer, doch veeleer een verdeelfunctie voor het Helmondse externe verkeer over de oostflank van de stad. De intensiteit op de Bakelse Dijk neemt toe tot ca. 16.000 mvt/werkdag. De weg Helmond-Deurne wordt zwaar belast met ca. 24.000 mvt/werkdag. De oorzaak hiervan is, naast de autonome groei van het verkeer, gelegen in de doortrekking van de A73.

Variant 1a/1b

De ontsluiting van de oostelijke wijken van Helmond richting het noorden (Veghel e.v.) en richting noord-oosten (Gemert e.v.) verloopt via de S210. De intensiteiten op de Bakelse Dijk zijn hoog: 16.000 à 17.000 mvt/werkdag. De S210 vervult een duidelijke functie voor het doorgaand verkeer (met name van en naar de richting Deurne en Asten). Naar verwachting zal de intensiteit op de Oranjelaan (Beek en Donk) met ca. 8.000 mvt/werkdag afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Variant 1f

Door de aansluiting van de Kanaaltangent op de S210 kiest veel extern verkeer uit/naar Helmond zijn route via de Kanaaltangent. Dit leidt tot een lagere intensiteit op de Bakelse Dijk. Deze variant blijkt verkeerskundig effectiever te zijn dan variant 1a/1b, doordat een grotere hoeveelheid verkeer uit Helmond het noordelijk deel van de S210 in zijn route kiest. De functie voor het doorgaande verkeer is vergelijkbaar met die van variant 1a/1b. De belasting van het interne wegennet van Helmond door noord-zuid-relaties is relatief hoog.

Variant 1c

Door de sterk verbeterde snelle ontsluiting van Helmond-noord en Dierdonk op de S210 via de Kanaaltangent, gaat de S210 beter functioneren voor het externe/interne verkeer. De intensiteit op de 1e fase van de S210 bedraagt ca. 24.000 mvt/werkdag. De intensiteiten op de interne structuur nemen dientengevolge af: ca. 12.000 mvt/werkdag op de Bakelse Dijk (westelijk van de S210). De functie voor het doorgaande verkeer is weer vergelijkbaar met de varianten 1a/1b en 1f.

Variant 1g

Variant 1g betreft een deels stedelijke infrastructuur in Helmond-noord, die gebundeld is met de Bakelse Dijk en de Kanaaltangent. De functie voor het doorgaand verkeer neemt daardoor nog iets af. De intensiteit op de Oranjelaan (Beek en Donk) is ca. 1.000 mvt/werkdag hoger dan in de voorgaande varianten. De functie voor het externe verkeer blijft gelijk, doch de toegang tot de S210 wordt naar verwachting via een andere route gekozen, namelijk grotendeels via de Kanaaltangent. Beide routes zijn concurrerend voor elkaar, zodat uiteindelijk in de praktijk de routekeuze door kleine factoren reeds beïnvloed kan worden.

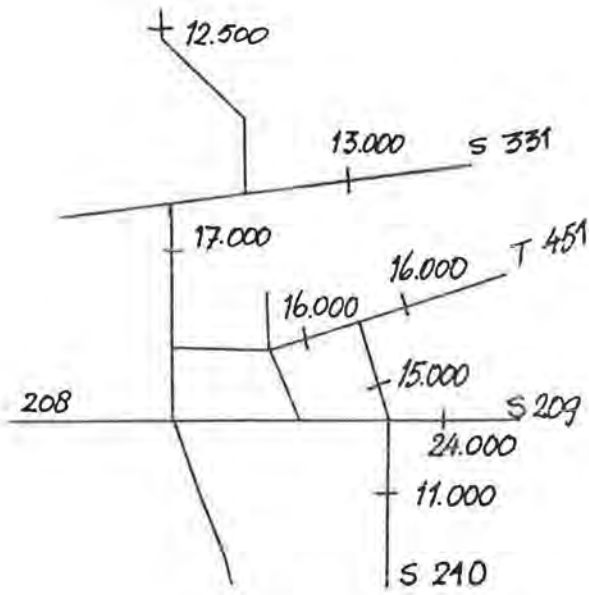
Samenvattend kunnen de varianten 1c en 1g uit verkeerskundig oogpunt als goed worden gekwalificeerd. Variant 1f is acceptabel terwijl de variant 1a/1b als minder gewenst wordt aangemerkt, met name vanwege de functie voor het doorgaande verkeer.

7. Conclusies

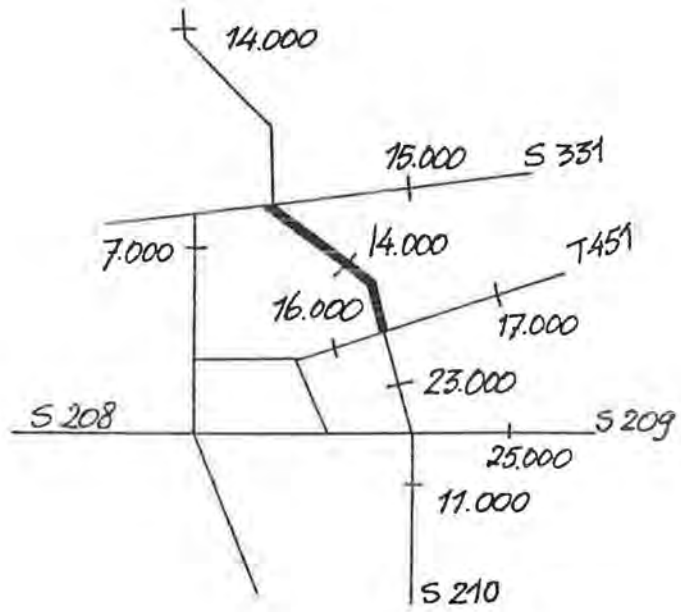
Op grond van de in hoofdstuk 6 gepleegde toetsing kan worden vastgesteld, dat variant 1g vanuit alle onderzochte aspecten positief wordt beoordeeld. Variant 1f is een acceptabel alternatief, maar heeft negatieve effecten uit landschappelijk, agrarisch en stedenbouwkundig opzicht. Variant 1c is verkeerskundig een goede oplossing en landschappelijk en agrarisch acceptabel. Stedenbouwkundig roept deze variant echter bezwaren op. De varianten 1a en 1b tenslotte komen weliswaar tegemoet aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden maar worden vanuit de overige aspecten negatief gewaardeerd.

Alles overwegende gaat de voorkeur uit naar een doortrekking van de S210 volgens variant 1g.

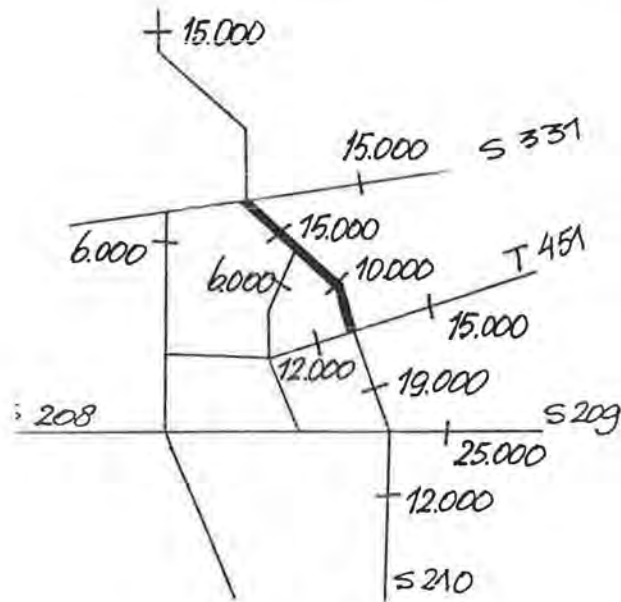
's-Hertogenbosch, 10 juli 1989.



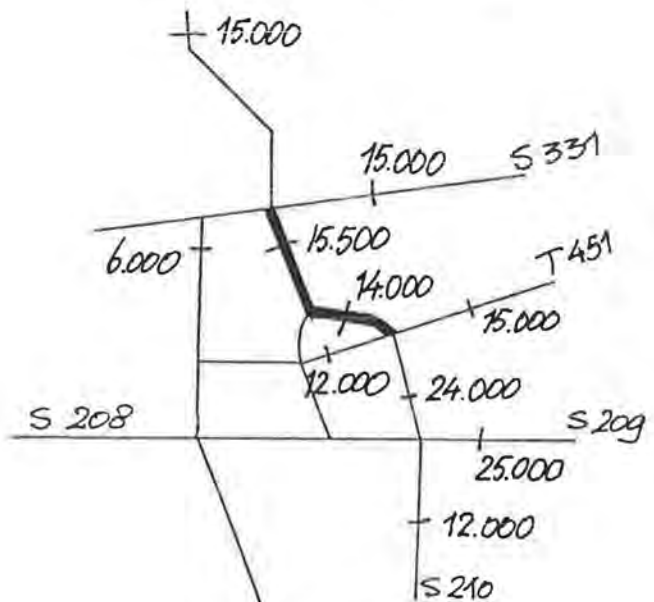
NUL-VARIANT



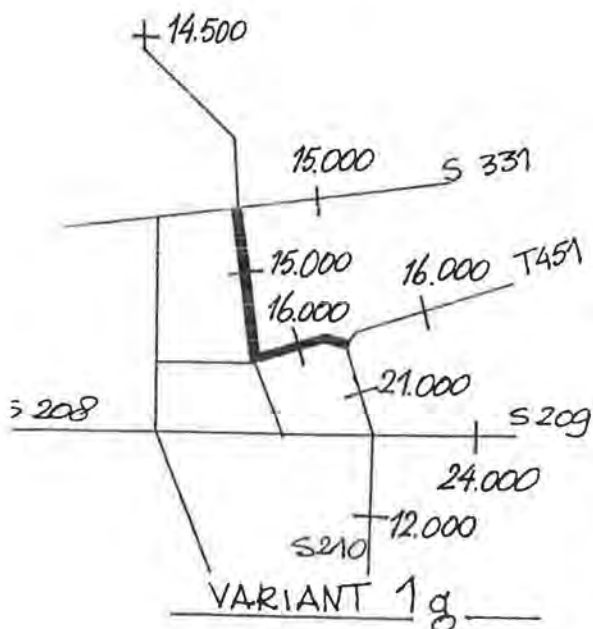
VARIANT 1a/1b



VARIANT 1f



VARIANT 1c



VARIANT 1g

VERKEERSSTROMEN IN 2000
M V T / WERKDAG

VARIANTEN DOORTREKKING

S 210