

Nadere studie doortrekking S210

1. Inleiding

In 1989 is door de provincie, op basis van de Structuurstudie S24 van 1986, een tracévoorstudie verricht naar tracévarianten voor de doortrekking van de S210.

Op basis van de resultaten van deze tracévoorstudie hebben Gedeputeerde Staten op 21 oktober 1989 een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de zogenaamde variant 1g, welke is gebundeld met de Bakelsedijk en de omlegging in de Zuid-Willemsvaart (zie overzichtskaart).

Op 21 november 1989 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de regio Helmond. Bij die gelegenheid werd van de zijde van de gemeente Helmond gesteld, dat de weg aan de volgende voorwaarden zou moeten voldoen:

- a. de weg dient te voorzien in een volwaardige tweede-orde verbinding met het zuidelijk en noordelijk deel van het Nederlandse snelwegennet;
- b. de weg moet bijdragen aan de oplossing van lokale problemen:
 - door ontlasting van de Kanaalzone in Helmond en de Oranjelaan in Beek en Donk;
 - door de beperking van de hinder door zware verkeersstromen elders in de stad Helmond;
- c. de weg moet zowel het woonmilieu als het landschappelijk milieu zoveel mogelijk ontzien;
- d. aantasting van een wervend suburbaan karakter van het nieuwe woongebied Dierdonk moet voorkomen worden.

Op grond van bovenvermelde randvoorwaarden sprak de gemeente Helmond een voorkeur uit voor een modificatie van variant 1b, te weten 1b*.

Ten einde tot een evenwichtige en verantwoorde keuze te kunnen komen werd overeengekomen een nader studie te verrichten naar de effecten van de varianten 1b en 1g, mede in het licht van de door Helmond gepresenteerde randvoorwaarden.

Tevens werd afgesproken in het kader van deze studie de ligging van de omlegging Donk nader te preciseren.

De resultaten van deze studie zijn in het navolgende weergegeven.

2. Verkeersprognose

In het overleg met de zowel de gemeente Helmond (9 november 1989) als met de regio Helmond (21 november 1989) zijn door de gemeente Helmond twijfels geuit ten aanzien van de door de provincie gepresenteerde verkeersprognose en het daarmee samenhangende probleemoplossend vermogen van met name variant 1g.

Ten einde hierover eenduidigheid te verkrijgen is door de gemeente Helmond een verkeersberekening gemaakt met behulp van het Helmondse verkeersmodel. Hierbij is uitgegaan van een toename van het doorgaand verkeer in 2000 met 30%. Het interne en externe verkeer nemen in die periode toe met respectievelijk 10% en 15%. Deze prognose komt overeen met de doelstelling van de provincie, als geformuleerd in Kruispunt van Wegen. Deze verkeersberekening leidde kort samengevat tot de volgende bevindingen:

Vergeleken met de andere varianten (1a, 1b en 1c) vinden er bij variant 1g geen noemenswaardige intensiteitswijzigingen plaats op het interne wegennet van Helmond.

De aan- en afvoer van verkeer vindt in mindere mate plaats via de traverse-oost en S210, maar meer via wegen door de stad (Rochadeweg, Vossenbeemd, Weyerweg, Uiverlaan, Rembrandtlaan en Burgemeester van Houtlaan).

De intensiteit op de Kanaaldijk ten noorden van de stad vermindert, maar stijgt ten zuiden van de stad in samenhang met voornoemde verhogingen op de hiervoor aangeduide wegen.

De traverse-oost daalt het sterkst met circa 6.000 mvt/etm.

Voorts is berekend, dat 30% van het verkeer op de S210 een doorgaand karakter heeft (25% is bovenregionaal doorgaand). De overige 70% betreft extern verkeer.

De berekende intensiteit op de S210 varieert van 9.000 tot 12.00 mvt/etm, zodat ook voor de lange termijn, zelfs bij een grotere toename dan verondersteld, volstaan kan worden met een enkelbaans weg.

De door de gemeente Helmond uitgevoerde verkeersberekening bevestigt de provinciale verkeersprognose voor wat betreft variant 1g en geeft voorts een meer genuanceerd beeld van de effecten op het interne wegennet van Helmond.

3. Afweging

Op grond van de in paragraaf 2 vermelde rekenresultaten kan worden geconcludeerd, conform de bevindingen van de tracévoorstudie S210, dat variant 1g goed functioneert voor het externe verkeer van Helmond, waarvoor deze verbinding primair is bedoeld. Variant 1b zal iets meer aantrekkingskracht hebben voor het doorgaand verkeer, doch een wezenlijk onderscheid tussen beide varianten is uit verkeerskundig oogpunt niet aan te geven. Een punt van aandacht vormt de aansluiting van de Kanaaltangent op de S210.

Hier vindt de grootste uitwisseling plaats van verkeer op de S210 en het stedelijk hoofdwegennet van Helmond.

Op grond van de gehanteerde ontwerp-uitgangspunten zou hier een gelijkvloerse aansluiting met een VRI worden gesitueerd. Een dergelijke oplossing leidt echter tot een extra belasting van het woonmilieu (geluidhinder) en een beperking van de verkeersafwikkeling. Om die reden bepleit de gemeente Helmond een ongelijkvloerse aansluiting. Laatstgenoemde oplossing is technisch moeilijk realiseerbaar, maar stuit bovenal op bezwaren uit een oogpunt van verkeersveiligheid en gaat met hoge kosten gepaard.

Een oplossing die tegemoet komt aan bovengenoemde bezwaren zou wellicht gevonden kunnen in de aanleg van een rotonde.

Een nadere detailstudie van de verschillende oplossingsvormen, in nauw overleg met de gemeente Helmond, zal hierover uitsluitsel moeten geven.

Ten aanzien van de overige aspecten kan in hoofdlijnen verwezen worden naar de eerdere conclusies uit de Tracévoorstudie S210 van juli 1989.

Toegespitst op de varianten 1g en 1b betekent dit kort samengevat het volgende.

Ruimtelijke hoofdstructuur

Vanuit de ruimtelijke hoofdstructuur geldt een duidelijke voorkeur voor variant 1g.

Variant 1b wordt in dit kader negatief gewaardeerd.

Landschap en landbouw

Variant 1b voldoet aan geen van de in de tracévoorstudie S210 genoemde randvoorwaarden.

Variant 1g daarentegen voldoet aan alle vijf de randvoorwaarden.

Stedebouw

Variant 1b voldoet aan de stedebouwkundige randvoorwaarden.

Variant 1g staat in beginsel op gespannen voet met het wervend suburbaan karakter van Dierdonk. Dit vraagt om een zorgvuldige uitwerking van het ontwerp, waarbij een gedeeltelijk verdiepte ligging ter hoogte van Dierdonk aanbeveling verdient uit een oogpunt van zowel geluidhinder als visuele hinder. De huidige situatie biedt daartoe aanknopingspunten.

De weghoogte van de S210 ter plaatse van de (ongelijkvloerse) kruising met de Rembrandtlaan en Venuslaan zal 15.50 à 16.00 m + NAP bedragen. De bestaande maaiveldhoogte tussen de Bakelse Dijk en Scheepstal is 17.50 à 18.00 m + NAP, zodat, indien de weg op constante hoogte wordt gehouden, deze ter hoogte van Dierdonk circa 2 m in ingraving komt te liggen. De haalbaarheid van deze suggestie kan eerst worden vastgesteld na een gedetailleerde studie naar de grondslag, grondwaterstanden en de kosten.

Met het oog op het woonmilieu wordt voorts de toepassing van een geluidvriendelijke verharding in overweging gegeven. Gelet op de recreatieve functie van de Bakelse Bossen en de oevers van de kanaalomlegging zal bij de uitwerking worden bezien of de bereikbaarheid daarvan kan worden bevorderd door middel van ongelijkvloerse kruisingen.

4. Conclusie

Op grond van bovenvermelde afweging gaat de voorkeur uit naar variant 1g, waarbij tevens kan worden geconcludeerd, dat in hoofdlijnen wordt tegemoetgekomen aan de door de gemeente Helmond gestelde voorwaarden.

Van belang daarbij is, dat uit stedebouwkundige optiek een zorgvuldige uitwerking plaatsvindt, als verwoord in de vorige paragraaf.

Samenvattend luidt de beschrijving van de voorgestelde variant als volgt.

Het gerealiseerde gedeelte van de S210 wordt ter hoogte van de Bakelse Dijk afgebogen in westelijke richting en volgt de bestaande weg over circa 700 m.

Vervolgens wordt in noordelijke richting afgebogen en wordt de weg gebundeld met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart.

In totaal voorziet het ontwerp in 3 ontsluitingspunten voor Helmond c.q. Dierdonk, te weten via de Bakelse dijk, de Kanaaltangent en de Venuslaan.

De laatstgenoemde ontsluiting vindt plaats via een verbindingsweg.

De wijze van ontsluiting van de Kanaaltangent is onderwerp van nadere studie. De S210 ligt in beginsel op maaiveldhoogte, met uitzondering van het gedeelte tussen de Bakelse Bossen en Scheepstal, waar een gedeeltelijke ingraving wordt voorgestaan.

In variant 1g zijn 3 viaducten opgenomen en wel ter plaatse van de kruising met de Bakelse dijk (westzijde), de Rembrandtlaan en de Venuslaan.

Eventuele extra voorzieningen voor de ontsluiting van de Bakelse Bossen en de kanaaloevers zullen bij de planuitwerking nader worden onderzocht.

Bij de uitwerking van dit voorstel verdienen de volgende zaken de aandacht:

- voor de 150 kV hoogspanningsleiding geldt een belemmerende strook van 2 x 26 m;
- bij kruising van deze leiding moet de afstand tussen draad en verharding minimaal 8 m' bedragen.

Deze zaken zijn met name van belang voor de situatie ter plaatse van de Rembrandtlaan.

5. Omlegging Donk

5.1 Inleiding

Bij de tracébeplanning spelen, evenals bij de tracévoorstudie van het gedeelte in Helmond, de volgende aspecten in beginsel een rol:

- landschap en landbouw;
- stedebouw;
- verkeer.

Vanuit stedebouwkundige optiek dient de nieuwe verbinding in zijn algemeenheid, zoveel mogelijk aan te sluiten bij de stedebouwkundige ontwikkelingen.

Gelet op de belemmeringen in het betrokken gebied, is de speelruimte echter beperkt en zal een toetsing achteraf plaatsvinden.

Het verkeerskundig aspect speelt in dit verband een ondergeschikte rol voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Ten aanzien van het alignement zijn de RONA-richtlijnen zoveel als mogelijk gehanteerd.

Ook uit landschappelijk en landbouwkundig oogpunt is de keuzemogelijkheid niet erg complex.

In het noorden wordt het tracé bepaald door de aanwezige agrarische bebouwing, de Rotterdam-Rijnpijpleiding en het in ontwikkeling zijnde industrieterrein.

In het zuiden vormt variant 1g (gebundeld met de omlegging Zuid-Willemsvaart) een vast gegeven.

In feite is alleen een keuze mogelijk tussen twee tracévarianten voor het gedeelte tussen de Peeldijk en de Vonderweg.

De bestaande fysieke belemmeringen bieden slechts ruimte voor een tracévariant oostelijk van Broekkant en een variant westelijk van Broekkant door het landgoed Eyckenlust.

5.1 Beleid

Aan het studiegebied is nòch in het vigerende nòch in het ontwerp-streekplan specifieke waarde toegekend vanuit natuur en/of landschap. Het vigerende streekplan geeft voor het gebied wel de aanduiding "landschappelijk te ontwikkelen zone". Dit zou voor de tracering van een provinciale weg richtinggevend zijn voor wat betreft de inrichting en inpassing ervan. Uit agrarisch oogpunt bezit het gebied ontwikkelingspotenties voor de intensieve veehouderij en de rundveehouderij. Het tracé van de nieuwe weg dient dergelijke potenties zoveel mogelijk onaangetast te laten.

5.3 Algemene gebiedsbeschrijving

In het onderstaande worden de afzonderlijke in het geding zijn gebiedsdelen beschreven.

a. Landgoed Eyckenlust

Dit gebied wordt bepaald door de landschappelijk ruimtelijke kwaliteit van dit grotendeels agrarisch in gebruik zijnde landgoed.

Kenmerkend is de concentratie van houtopstanden in de kern van het gebied en langs de Aa, welke als waardevol structureel element door het gebied loopt.

Aan de oostkant, grenzend aan Broekkant, bevinden zich enkele grotere agrarische bedrijven met losse huiskavels.

b. Gebied tussen de Vonderweg en de Peeleindseweg

Dit betreft een vrij jong agrarisch gebied, rationeel verkaveld met nagenoeg geen bebouwing. Ruimtelijk structurerend is de gekanaliseerde Aa met plaatselijk wat beplantingselementen.

c. Het gehucht Broekkant

Dit gehucht ligt als een clustertje bebouwing noordelijk en rondom de Gemertseweg en heeft mogelijk nog wat oudere (historische) wortels. Het betreft slechts een enkel agrarisch bedrijf en bestaat voornamelijk uit burgerwoningen.

d. Zuidelijk van en aansluitend aan Broekkant ligt het gebiedje Laardonk

Kenmerkend is de wat oudere ontginningsstructuur van het gebied met een kleinschalig verkavelingspatroon. Langs de Peeldijk zijn de laatste jaren enkele moderne agrarische bedrijven gevestigd.

5.4 Beoordeling van de tracés

a. De westelijke variant

Deze doorsnijdt het Aadal binnen het landgoed Eyckenlust en loopt over enige afstand parallel aan de Aa westelijk van Broekkant.

De landschappelijke aantasting is relatief groot. De eenheid van Eyckenlust wordt doorbroken en de ruimtelijk visuele consequenties zijn verstrekkend.

De landschappelijke "schade" zuidelijk en noordelijk van Eyckenlust blijft beperkt, alhoewel aan de zuidkant een waardevol loofhoutbosje wordt aangetast. Landbouwkundig is de versnippering en doorsnijding van enkele agrarische bedrijven (huiskavels) en overig grondgebied sterk nadelig te noemen. Daarnaast wordt Broekkant afgesneden van Beek en Donk.

b. De oostelijke variant

Deze laat de eerdergenoemde landschappelijke eenheid van Eyckenlust intact. Bovendien wordt Broekkant niet geïsoleerd.

De doorsnijding van het gebied noordelijk van de Peeleindseweg vraagt meer zorg door de inpassing van de kruising met de Aa.

Ten zuiden van de Gemertseweg lijkt het oostelijk tracé redelijk goed in de verkavelingsstructuur inpasbaar.

Landbouwkundig lijken de mogelijke problemen, door het ontwijken van huiskavels en de minder versnipperende werking, goed oplosbaar.

5.5 Conclusie

De oostelijke variant verdient landschappelijk en landbouwkundig verre de voorkeur.

Bij de inrichting van de weg dient rekening te worden gehouden met de specifieke streekplanindicatie (landschappelijk te ontwikkelen zone).

Stedebouwkundig is de westelijke variant enigszins strakker langs de bebouwing gesitueerd.

Daarentegen is de oostelijke variant over vrijwel de volle lengte gebundeld met de Rotterdam-Rijn-pijpleiding. Een uitgesproken voorkeur is vanuit stedebouwkundig oogpunt niet aan te geven.

Samenvattend gaat op grond van bovenvermelde overwegingen de voorkeur uit naar de oostelijke variant.

6. Verdere aanpak

Indien medio 1990 bestuurlijk overeenstemming wordt bereikt over de S205/210 kan een aanvang worden gemaakt met de verdere uitwerking en de planologische inpassing.

In eerste instantie dient een principeplan te worden gemaakt, dat tevens als basis kan fungeren voor het bestemmingsplan. In het kader van het principeplan zal tevens duidelijkheid ontstaan over:

- aansluitingsvorm aansluiting Kanaaltangent;
- hoogteligging van de weg ter hoogte van Dierdonk;
- aanvullende geluidwerende voorzieningen en
- langzaam verkeersvoorzieningen.

Eind 1991 zouden Gedeputeerde Staten, gehoord de Commissie voor verkeer en waterstaat, kunnen besluiten over het principeplan. Aansluitend zou de bestemmingsplanprocedure van start kunnen gaan.

Volgens de huidige wetgeving is voor de S205/210, zijnde een weg met gesloten-verklaring voor langzaam verkeer, geen MER-procedure nodig.

Bij de bestemmingsplanprocedure zijn drie gemeenten betrokken, te weten Helmond, Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Een geïntegreerde aanpak verdient de voorkeur.

Met de volledige bestemmingsplanprocedure, inclusief Kroonprocedure, is circa 3 jaar gemoeid zodat in 1995 met de daadwerkelijke aanleg zou kunnen worden begonnen.

's-Hertogenbosch, 22 mei 1990.