

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

Aan

Projectteam N279

Kopie aan

-

Datum

15 mei 2018

Contactpersoon

Paul van Loon

Telefoon

(06) 25 27 32 35

Ontwerpissues N279

Na vaststelling van het VKA in juli 2017 is een omgevingsproces doorlopen, waarbij omgeving aanpassingen op de nadere uitwerking van het VKA heeft voorgesteld. Daarnaast hebben de gemeenten, waterschap en provincie zelf de wens voor optimalisaties op het ontwerp geuit. De ontwerpissues betreffen de volgende punten:

1. Aansluiting Keldonk-Noord
2. Fietsverbinding Keldonk
3. Fiets tunnel Professor Dondersweg
4. Vloeiende aansluiting Wolfsputterbaan
5. Combinatie ecoduct en langzaam verkeer oversteek
6. Aansluiting N607
7. As-verlegging N279 ter hoogte van de aansluiting N607

In de komende periode wordt het Provinciaal InpassingsPlan opgesteld, ter inzage gelegd en eind 2018 ter vaststelling aangeboden aan Provinciale Staten. De bovenstaande ontwerpissues zijn mede bepalend voor de plangrens van het PIP. Omdat het ontwerp-PIP in mei 2018 wordt aangeboden aan Gedeputeerde Staten dient een besluit te worden genomen over de nog openstaande ontwerpissues. Deze memo wordt behandeld in de Stuurgroep van 22 februari 2018.

In de memo hieronder worden de openstaande ontwerpissues beschreven en beoordeeld op een aantal criteria, o.a. verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming, natuur, geluid, ruimtelijke inpassing en kosten. Tenslotte volgt per issue een conclusie en advies.

1. Aansluiting Keldonk-Noord

Inleiding

De ongelijkvloerse aansluiting Keldonk bestaat uit op- en afritten van en naar de N279 gelegen aan de noordzijde van Keldonk. Deze aansluiting wordt gecombineerd met een brug over het kanaal. De huidige directe oost-west verbinding van de Morgenstraat naar Hool komt daarmee te vervallen.

Beschrijving

Het huidige VKA bestaat uit een ontsluitingsweg over het kanaal met een apart vrijliggend fietspad op de brug in 2 richtingen. Aan de westzijde van het kanaal verloopt de ontsluitingsweg in een ruime boog naar het noorden om vervolgens aan te takken op het schouwpad van Rijkswaterstaat langs het kanaal. Dit ontwerp is voorbereid op het eventueel in de toekomst aanleggen van een ontsluitingsroute naar het

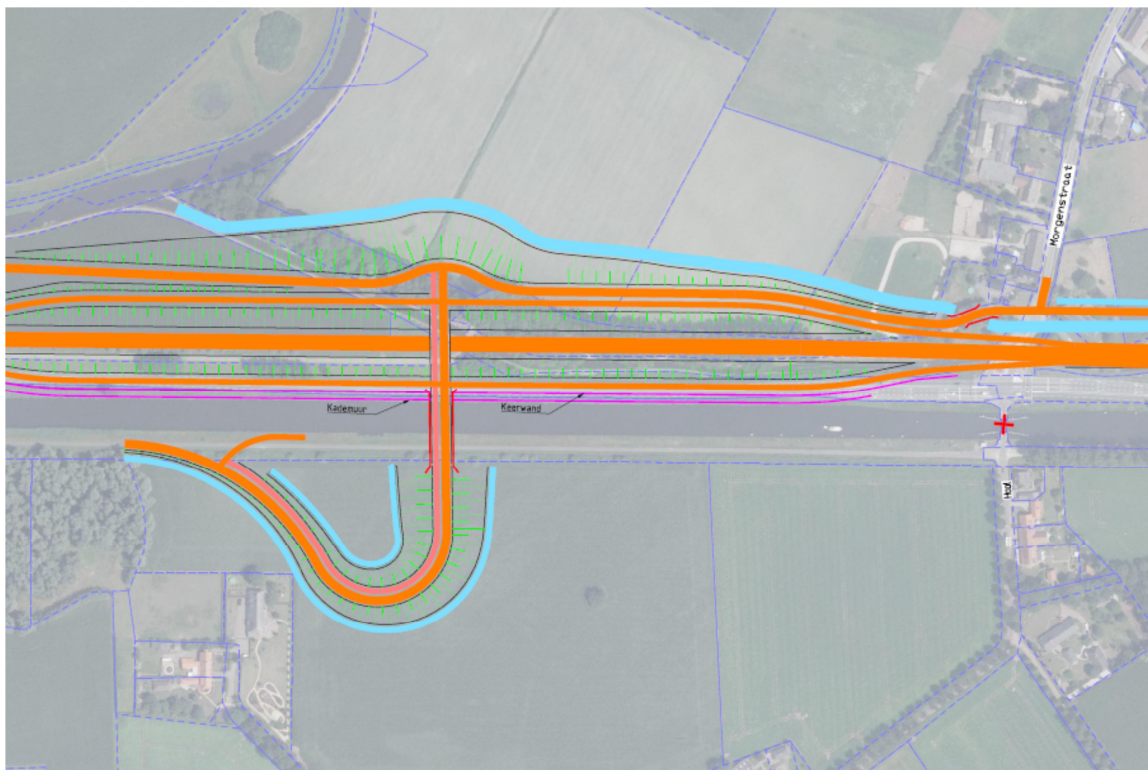


Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

bedrijventerrein Doornhoek en Dubbelen. Het VKA-ontwerp is in de afbeelding [afb. 1] hieronder afgebeeld.



Afb. 1 – VKA-ontwerp

Een variant op dit VKA-ontwerp is het omklappen van deze westelijke ontsluitingsweg van het noorden naar het zuiden. Daarbij wordt een aparte ontsluitingsweg voor het lokale verkeer aangelegd parallel aan het schouwpad langs het kanaal. Fietsverkeer wordt afgewikkeld op een vrijliggend fietspad in 2 richtingen. Een voordeel hierbij is dat het lokale verkeer en het fietsverkeer (de verbinding van de Morgenstraat naar Hool en Sweenslag) minder ver hoeft om te rijden. Daarnaast wordt de oost-west fietsverbinding volledig vrijliggend uitgevoerd. De kruisingen van de op- en afritten ter hoogte van de brug over de N279 worden voorzien van VRI's. Deze variant op het VKA-ontwerp is in de afbeelding [afb. 2] hieronder afgebeeld.

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten



Afb. 2 – variant op VKA-ontwerp

Effecten

Ten opzichte van het VKA heeft het lokale verkeer en het fietsverkeer (de verbinding van de Morgenstraat naar Hool en Sweenslag) in de variant minder ver om te rijden. Door de toepassing van een volledig vrijliggende fietsverbinding vanaf de Morgenstraat via de brug over het kanaal naar Hool en door de toepassing van VRI's op de aansluitingen van de op- en afritten van de N279 is de variant verkeersveilig te noemen.

De verkeersdoorstroming voor het eventuele toekomstige vrachtverkeer naar het bedrijventerrein Doornhoek en Dubbelen is in de variant minder dan in het VKA-ontwerp. De ruime boog in het VKA-ontwerp kan echter ook leiden tot verkeersonveilige situatie door de hogere snelheid van het verkeer in combinatie met een helling. In de variant worden haaksere bochten (bochtstraal 25 meter) toegepast en een helling in een rechtstand, zodat het verkeer in de bochten een lagere snelheid heeft en de verkeersveiligheid verhoogd wordt.

Het VKA-ontwerp en de variant op het VKA hebben geen significant verschil in effect op natuur. Wat geluid en lucht betreft komt de ontsluitingsweg in de variant-oplossing verder weg te liggen van de bebouwing. Dat vermindert de hinder op het adres Sweenslag 6 (Thomashuis). Het areaal ruimtebeslag landbouwgrond is kleiner. Wel wordt een groter gebied met een middelhoge verwachtingswaarde

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

Archeologie doorsneden. Qua bouwkosten is er geen significant verschil tussen het ontwerp en de variant, wel zijn de vastgoedkosten in de variant lager door het kleinere ruimtebeslag (en dus minder grondaankoop).

Onderzocht moet worden (bij de verdere detaillering van het ontwerp) of de infrastructuur en de grondlichamen nog meer in het beekdal (vrije ruimte profiel) van de Aa komen te liggen. Indien dit inderdaad zo is dan zal de natuurcompensatieopgave groter worden.

Aandachtspunten in het ontwerp:

- Bij de uitwerking van het ontwerp moet voldoende ruimte zijn voor een eventuele nieuwe route tussen deze aansluiting en de bedrijventerreinen in Veghel-zuidwest. Dit betekent dat in dat geval de overspanning van het kunstwerk over het kanaal voldoende lang moet zijn. De verbindingsweg, het schouwpad/fietspad en de bermen moeten nog onder de brug door kunnen. Ook moet de boogstraal voldoende zijn komende van het viaduct van en naar de nieuwe weg en naar Hool. De nieuwe verbindingsweg wordt een voorrangsweg. Dit betekent dat in de bocht onderaan het talud de weg naar Hool haaks aansluit op de route van de nieuwe verbindingsweg.
- Bij de uitwerking van het ontwerp moet voldoende ruimte zijn voor de opstelvakken bij de verkeerslichten van de op- en afritten op het viaduct.
- De weg naar Keldonk is een voorrangsweg. De weg aan de noordoostzijde van de N279 is een weg voor bestemmingsverkeer met een lagere verkeersfunctie. Dit verschil in functie dient straks zichtbaar gerealiseerd te zijn.
- Een extra stukje fietspad aan de noordoostzijde voor fietsverkeer tussen Veghel en Keldonk, zodat fietsers niet omhoog en omlaag hoeven te fietsen.
- Voor voetgangers is het wenselijk een trap in het talud te realiseren (in ieder geval aan de westzijde). Aan de oostzijde is dit afhankelijk van hoe de wandelpaden daar lopen.

Conclusie en advies

De variant-oplossing brengt kleinere omrijafstanden voor het lokale verkeer en het fietsverkeer met zich mee. De variant scoort beter op verkeersveiligheid. De kans op aanwezige archeologische waarden is groter. Op het gebied van geluid en lucht is een licht positief effect te zien in de variant en de variant heeft lagere vastgoedkosten.

Het advies is de variant-oplossing in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen. Daarbij rekening houden met de ontwerpaandachtspunten zoals hierboven benoemd.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

2. Fietsverbinding Keldonk

Inleiding

Het te onderzoeken vraagstuk betreft een fietsverbinding tussen de kern Keldonk en het buurtschap bij Hool en Sweenslag (oost-west verbinding). In het VKA-ontwerp is een fietsverbinding opgenomen langs de ontsluitingsweg van Keldonk middels een gecombineerde brug over de N279 en de Zuid-Willemsvaart.

Vanwege aspecten als omrijdafstand, verkeersveiligheid en kosten is verzocht om een (haalbaarheids)onderzoek in te stellen naar een aparte fietsbrug over het kanaal. Onderzocht is of een alternatieve fietsverbinding een betere oplossing oplevert.

Onderzochte varianten:

1. variant 1: VKA-variant (omgeklapt – zie punt 1)
2. variant 2: fietsverbinding via MER-variant Keldonk-noord
3. variant 3: variant dorpsraad Keldonk

Beschrijving

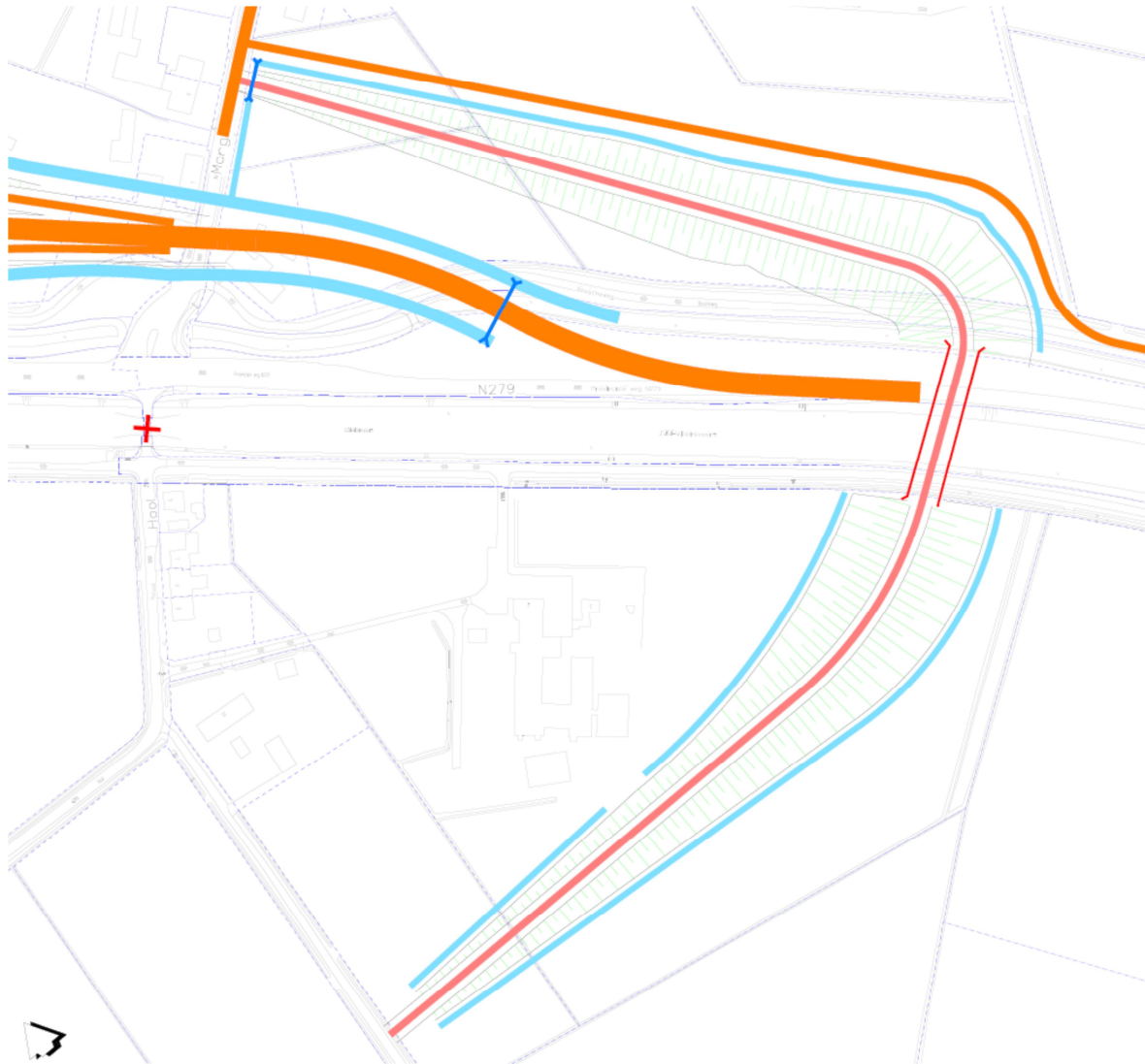
1. De VKA-variant (omgeklapt) bestaat uit een fietsverbinding over het kanaal gecombineerd met het autoverkeer. Het fietspad betreft een 2-richting bereden vrij liggend fietspad aan de buitenzijde van de ontsluitingsweg met een breedte van 3,50 meter. De kruisingen van de op- en afritten van de N279 met de ontsluitingsweg Keldonk bestaan uit VRI-geregelde kruispunten. De ontsluitingsweg Keldonk en het vrij liggend fietspad sluiten aan de westzijde van het kanaal weer aan op Hool. Het schouwpad van Rijkswaterstaat langs het kanaal blijft in deze variant ongemoeid. De VKA-variant (omgeklapt) staat weergegeven in afbeelding 2.
2. De 2e variant betreft de variant van een aparte brug voor (brom)fietsers op de locatie van de onderzochte MER-variant Keldonk-noord. Bij de MER-variant Keldonk-noord was de aansluiting van de N279 op het onderliggende wegennet aan de noordzijde van Keldonk gesitueerd en de brug over het kanaal (oost-west verbinding) aan de zuidzijde van Keldonk. Aan de westzijde van het kanaal sluit de fietsverbinding weer aan op Hool. Deze variant is in de afbeelding [afb. 3] hieronder afgebeeld.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten



Afb. 3 - fietsverbinding via MER-variant Keldonk-noord

3. De 3e onderzochte variant is een variant ingebracht door de dorpsraad van Keldonk. Dit betreft een fietsverbinding vanuit de kern van Keldonk. De woonstraat Klaverweide wordt hierbij verlengd in de richting van het kanaal. Vervolgens gaat het fietspad parallel aan het kanaal stijgen om een ongelijkvloerse overgang over de N279 en het kanaal te realiseren. Ter hoogte van het KI-centrum zal de fietsverbinding weer aansluiten op Hool. Deze variant is in de afbeelding [afb. 4] hieronder afgebeeld.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten



Afb. 4 - variant dorpsraad Keldonk

Effecten

De 3e variant met de aparte fietsverbinding vanuit de kern Keldonk naar Hool heeft ten opzichte van de huidige situatie de kortste omrijdafstand. Dat geldt dan met name voor het fietsverkeer van en naar Keldonk. Er zijn echter meerdere (recreatieve) fietsrelaties welke met deze variant met een grotere omrijdafstand te maken hebben.

Het aanleggen van een aparte fietsbrug ten zuiden van de Morgenstraat kost ca. 1,5 miljoen euro meer dan de variant met een gecombineerde fietsbrug aan de noordkant van Keldonk. Dat weggezet tegen het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fietsverbinding (enkele tientallen fietsers per dag – bron: fietstelling 2016) toont niet de nut en noodzaak aan van een aparte fietsbrug en de hogere investering.

Een aparte fietsverbinding (variant 2 of 3) is verkeersveiliger dan een met het gemotoriseerd verkeer gecombineerde brug. De gecombineerde variant 1 gaat uit van een vrijliggend fietspad in 2 richtingen en

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

verkeerslichten op de kruisingen met de op- en afritten van de N279. Een aparte fietsverbinding door het landschap is sociaal onveiliger (minder sociale controle) dan de gecombineerde variant.

Landschappelijk gezien heeft een aparte fietsbrug, naast de brug voor gemotoriseerd verkeer, veel meer impact dan de VKA-oplossing waarbij er slechts sprake is van 1 gecombineerde brug. Er ontstaan twee hoge elementen in het vlakke en open landschap. Dit is een zware aantasting van de ruimtelijke structuur. Daarnaast is het ruimtebeslag (verlies landbouwgrond) veel groter. De aanwezig natuurwaarden (houtwallen) worden niet geraakt.

Conclusie en advies

Een aparte fietsverbinding van en naar het centrum van Keldonk heeft als voordeel dat de omrijdafstand voor fietsers van Hool naar Keldonk zo kort mogelijk is. Voor fietsers op een andere fietsrelatie geldt dat echter niet. Het aantal fietsers dat in de huidige situatie gebruik maakt van de fietsverbinding bedraagt slechts enkele tientallen per dag. Een aparte fietsbrug ten zuiden van de Morgenstraat is ten opzichte van de VKA-variant ca. 1,5 miljoen euro duurder.

De aparte fietsbrug is verkeersveiliger dan een met het gemotoriseerd verkeer gecombineerde brug. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad in variant 1 en VRI-kruisingen ter plaatse van de op- en afritten van de N279 is deze variant ook verkeersveilig te noemen. De beide varianten met de aparte fietsbrug zijn sociaal onveiliger dan een gecombineerde brug. Daarnaast is het ruimtebeslag en het effect (inbreuk) op het landschap fors groter met 2 aparte bruggen en grondlichamen dan bij een gecombineerde brug.

Het advies is de gecombineerde brug (VKA-variant 1) in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

3. Fietstunnel Professor Dondersweg

Inleiding

Aan de Prof. Dondersweg in Beek en Donk zijn enkele woningen en bedrijven gevestigd. De bedrijven zijn met name loonbedrijven, agrarische bedrijven en een horecagelegenheid (Brabantse Kluis). Door de aanleg van de ongelijkvloerse aansluiting N279 met de Gemertseweg wordt de Professor Dondersweg afgesloten. Een ongeregelde aansluiting van een zijweg op een provinciale weg is een potentieel verkeersonveilige locatie.

Uit het overzicht van geregistreerde ongevallen over de periode 2014 - 2016 blijkt dat er op de N272 (Gemertseweg) 25 ongevallen hebben plaatsgevonden waarvan geen enkel ongeval op de locatie waar de Professor Dondersweg aansluit op de Gemertseweg. Dit laatste betekent overigens niet dat er geen ongevallen hebben plaatsgevonden op deze locatie, want het overzicht betreft alleen de geregistreerde ongevallen.

De Professor Dondersweg heeft de status van bestemmingsverkeer. De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de Professor Dondersweg is niet opgenomen in het verkeersmodel van het VKA. Uit een verkeerstelling die in 2011 is verricht blijkt dat er op dat moment 310 motorvoertuigen per etmaal op de Professor Dondersweg reden. Uitgaande van groei van het verkeer in de afgelopen jaren wordt dit aantal nu geschat op ongeveer 350 motorvoertuigen per etmaal. Niet duidelijk is welk deel van dit aantal bestaat uit bestemmingsverkeer en/of landbouwverkeer.

Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de aansluiting bij de Professor Dondersweg bedraagt enkele tientallen per dag (bron: fietstelling 2016). Het aantal fietsers hangt sterk af van de seizoenen. Ofschoon geen concrete gegevens bekend zijn maakt de schoolgaande jeugd die vanuit Gemert een school bezoekt in Helmond frequent gebruik van de Professor Dondersweg. Daarnaast wordt de Professor Dondersweg in het voorjaar, zomer en herfst intensief gebruikt door recreatief fietsverkeer dat o.a. op weg is naar de Brabantse Kluis om daar wat te gaan eten en/of drinken.

Beschrijving

Het VKA-ontwerp gaat uit van het afsluiten van de Professor Dondersweg voor alle verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer. Het verkeer kan via de Peeldijk en De Biezen omrijden van en naar Gemert. De omrijdafstand bedraagt ca. 3,5 km. Voor fietsverkeer en ook voor landbouwverkeer is dat relatief ver.

In het kader van de afsluiting van de Professor Dondersweg moet onderzocht worden of beide wegen zich lenen voor de afwikkeling van dit extra verkeer. Dit geldt zeker voor de Peeldijk omdat deze weg naast het gebruik als route voor het doorgaande verkeer, intensief gebruikt wordt als toe- en afvoerweg van verkeer bestemd voor de Brabantse Kluis, het kassencomplex van de gebroeders Vereijken gesitueerd tussen de N279 en de Peeldijk, Oerlemans Houtzagerij en andere kleine bedrijven die aan de Peeldijk gevestigd



Memo

Onderwerp

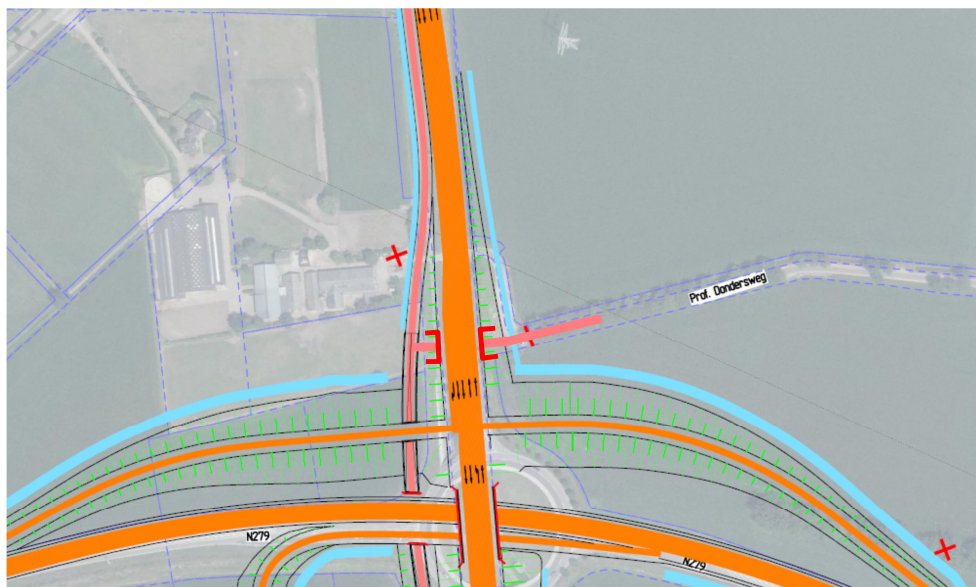
N279.36 – Veghel-Asten

zijn. Verder mondt de Pater Eustachiuslaan, waaraan ook enkele kassencomplexen van de gebroeders Vereijken en Van Gennip zijn gelegen, uit op de Peeldijk.

Kort samengevat betekent dit dat deze weg met een vrij smal profiel al belast is met een vrij grote hoeveelheid verkeer. Gelet op dit gegeven en het feit dat de aansluiting van de Peeldijk op de Gemertseweg in de directe nabijheid van de Beekse brug, een van de grootste verkeersobstakels in de regio, is gelegen, dient er een vervolgonderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek richt zich met name op de capaciteit en de verkeersafwikkeling van de Peeldijk en De Biezen. De aansluiting van de Peeldijk op de Gemertseweg nabij de Beeksebrug maakt onderdeel uit van de studie Bundelroutes. In dit onderzoek zal gekeken moeten worden naar de veiligheid van de fietsers die gebruik maken van de Peeldijk. De resultaten van dit onderzoek zullen in het project worden meegenomen.

Met de omgevingssessies welke in de afgelopen periode hebben plaatsgevonden is het idee geopperd om bij de aansluiting van de Professor Dondersweg op de (Gemertseweg) N272 een fietstunnel aan te leggen en aan te sluiten op het vrijliggende fietspad langs de N272 tussen Gemert en Beek en Donk. Aangezien de hoofdrijbaan ter plaatse van de Professor Dondersweg in de nieuwe situatie al hoog in het maaiveld is gelegen kan relatief op eenvoudige wijze een onderdoorgang voor het fietsverkeer worden gerealiseerd. De kosten voor een aparte fietstunnel zijn niet geraamd, de inschatting van de kosten voor een fietstunnel op deze locatie is een paar ton.

In de afbeelding hieronder [afb. 5] is de variant met de fietstunnel afgebeeld.



Afb. 5 - fietstunnel Professor Dondersweg

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

Effecten

Door de aanleg van een fietstunnel behoeven de fietsers niet om te rijden. Dit heeft een positief effect voor het recreatieve fietsverkeer in de omgeving. De aanleg van een fietstunnel onder de N272 is ten opzichte van de huidige situatie een veel verkeersveiligere oplossing. Door de aanleg van een fietstunnel wordt voorkomen dat fietsers op ongewenste locaties gaan oversteken.

De kosten voor de aanleg van een fietstunnel zijn naar schatting een paar ton. Op relatief eenvoudige wijze kan een fietstunnel worden aangelegd onder de hoofdrijbaan. Een aandachtspunt bij het ontwerp is op welke wijze de aansluiting van het fietspad door de tunnel op het fietspad langs de N272 zo verkeersveilig mogelijk gemaakt kan worden. Er dient namelijk voldoende uitzicht te zijn voor het fietsverkeer uit de fietstunnel op het fietsverkeer langs de N272. Dit dient nader te worden uitgezocht / ontworpen en indien nodig moet het vrijliggende fietspad langs de N272 verder uitbuigen ter plaatse van de aansluiting van de fietstunnel. In dit laatste geval is extra grond benodigd van het naastgelegen perceel.

Aandachtspunt waterschap:

De bestaande watergang langs de Professor Dondersweg dient zichtbaar (oppervlakte) mee te buigen met de N272. In de huidige situatie maakt de watergang daar namelijk middels een lange geknikte duiker de bocht. Voor onderhoud is dit erg lastig.

Conclusie en advies

Gezien de geschatte hoeveelheden fietsers (m.n. schoolgaande jeugd en (seizoensgebonden) recreatief fietsverkeer van en naar de Brabantse Kluis) en een investering van naar schatting een paar ton voor de aparte fietstunnel wordt de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer sterk verbeterd.

Het advies is de fietstunnel Professor Dondersweg in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen. Daarbij rekening houden met de ontwerp-aandachtspunten zoals hierboven benoemd.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

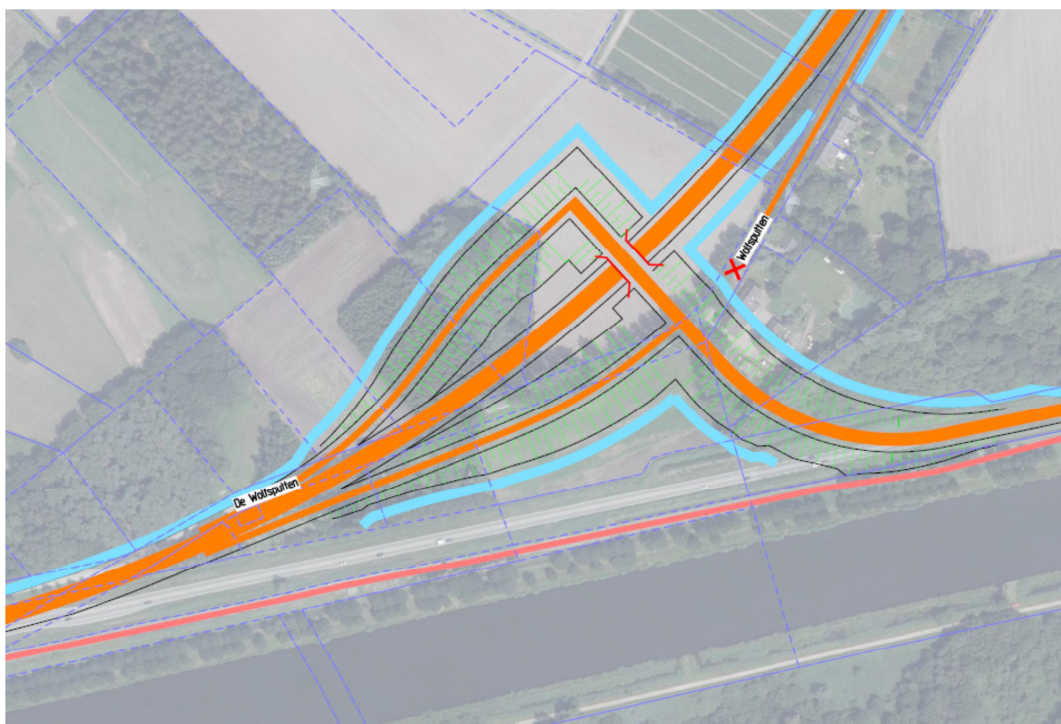
4. Vloeiende aansluiting Wolfsputterbaan

Inleiding

In de huidige situatie gaat de N279 via de Wolfsputterbaan en via de aansluitingen Waterleliesingel, Rembrandtlaan en Coendersberglaan naar de rotonde bij de aansluiting van de N607 (Weg naar Bakel). In de nieuwe situatie wordt deze route vervangen door een nieuwe omleiding om de wijk Dierdonk heen. De omleiding begint bij de noordelijke aansluiting van Helmond bij de Wolfsputterbaan en buigt daar af van het oude tracé.

De noordelijke aansluiting van Helmond bij de Wolfsputterbaan betreft een halve aansluiting, d.w.z. dat de aansluiting alleen geldt voor het verkeer van en naar Veghel. De aansluiting van de op- en afritten op de Wolfsputterbaan zijn als een haakse kruising uitgevoerd, waardoor het te allen tijde mogelijk is hier met een eventuele toekomstige aansluiting van en naar de Kanaaldijk op aan te sluiten.

Vanuit de gemeente is de wens geuit te onderzoeken of het mogelijk is de aansluitingen van de op- en afritten van de omleiding op de Wolfsputterbaan vloeiender gemaakt kunnen worden. In de afbeelding hieronder [afb. 6] is de aansluiting conform het VKA-ontwerp weergegeven.



Afb. 6 – VKA-variant noordelijke aansluiting Helmond (Wolfsputterbaan)



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

Beschrijving

De VKA-variant gaat uit van een ongelijkvloerse halve aansluiting van de N279 op de Wolfsputterbaan. Daarbij is in het VKA-ontwerp uitgegaan van haakse kruisingen van de op- en afritten met de Wolfsputterbaan.

Omdat er geen conflicten bestaan van afslaand verkeer op het onderliggende wegennet is de wens geuit de aansluitingen van de op- en afritten vloeiender te maken. Hierbij geldt wel de randvoorwaarde dat de vloeiendere op- en afritten een eventuele toekomstige aansluiting van het verkeer van en naar de Kanaaldijk niet onmogelijk mag maken.

Effecten

Door de toepassing van vloeiendere boogstralen in de op- en afritten ontstaat een betere verkeersafwikkeling van het verkeer van en naar de Wolfsputterbaan op deze aansluiting. Het verkeer hoeft niet af te remmen om vervolgens een haakse bocht te maken.

Vanwege het feit dat de provinciale weg (omleiding Dierdonk) van hogere orde is dan de Wolfsputterbaan, ondanks dat de snelheden gelijk zijn, heeft de provincie aangegeven de aansluiting zo te ontwerpen dat het verschil in rangorde voor de weggebruiker duidelijk wordt. Vanuit uniformiteit en herkenbaarheid is het daarom belangrijk het verkeer toch enigszins te laten afremmen en de automobilist duidelijk te maken dat er een weg volgt van een lagere categorie.

Het snelheidsregime van de N279 en van de Wolfsputterbaan bedraagt 80 km/uur. Om het verschil in rangorde duidelijk en herkenbaar te maken en toch vloeiende boogstralen toe te passen wordt voorgesteld de bogen van de op- en afritten van en naar de Wolfsputterbaan uit te voeren met stralen van 50 meter (passend bij een ontwerpsnelheid van 30 à 40 km/uur en een positieve verkanting van 2,5%).

Door de oprit ook vloeiend uit te voeren met een boogstraal van 50 meter komt de brug over de N279 iets schuiner i.p.v. haaks te liggen (verschil is marginaal). Hierdoor worden de investeringskosten hoger dan een haakse overgang. In de afbeelding hieronder [a/b. 7] is het ontwerp van de vloeiendere aansluiting weergegeven. De aantasting van natuurwaarden verandert, maar is niet wezenlijk anders van omvang.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten



Afb. 7 – vloeiende aansluiting Wolfsputterbaan

Een bijkomend voordeel van een vloeiende boog in de oprit naar de N279 is dat het ontwerp verder weg komt te liggen van de oostelijk van de aansluiting gelegen hoogspanningsleiding. Een aandachtspunt betreft de ligging van de putten en leidingen van de riooltransportbuizen in de ondergrond (dat geldt voor alle varianten).

De gemeente Helmond heeft meerdere redenen om een aanpassing van het bovengenoemde ontwerp met vloeiende bogen te vragen:

- Op de aansluiting ontbreken conflictpunten, waardoor een (bijna) haakse aansluiting zoals opgenomen in het VKA-ontwerp geen toegevoegde waarde heeft. Het verkeer wordt door de haakse aansluiting onnodig gedwongen om af te remmen en daarna weer op te trekken, terwijl iets verderop een veel natuurlijker eindpunt is in de vorm van het met verkeerslichten geregeld kruispunt met de Waterleliesingel.
- Er is geen verkeerskundige reden om verkeer dat vanaf de afrit komt eerst omhoog te laten rijden en vervolgens weer naar maaiveld te laten zakken. Dit leidt tot onnodige extra geluidbelasting en milieuhinder (uitstoot), mede in verband met de nabije woonbebouwing van Helmond-Noord (overzijde kanaal).

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

- In het (provinciaal) voorstel met boogstralen geschikt voor ontwerpsnelheid 30 à 40 km/uur zou de realisatie van deze eventuele toekomstige aansluiting (met boog aan de noordkant) mogelijk in conflict komen met de hoogspanningsleiding direct naast de aansluiting. Verplaatsen daarvan is bijzonder kostbaar, zeker ook vanwege de nabijheid van een trafostation. Vandaar dat het beter is het viaduct van de aansluiting zodanig te richten dat een eventuele doortrekking mogelijk blijft zonder de hoogspanningslijn te raken.

Voor de gemeente Gemert-Bakel is het daarnaast van belang dat er winst in reistijd wordt geboekt. Immers, de aansluiting N607 op de N279 betreft een halve aansluiting en de huidige route via de Wolfsputterbaan blijft voor hen de route richting 's-Hertogenbosch. De huidige route zal rustiger worden, aangezien uit modelberekeningen blijkt dat circa 50% van het verkeer over de nieuw aan te leggen omleiding zal gaan rijden. Door een nog vloeiender ontwerp te maken (ontwerpsnelheid hoger dan 40 km/u) en door de afrit (zijde kanaal) niet op een talud te leggen wordt de verkeersafwikkeling verder vergroot. Daarbij kan nog steeds voldoende onderscheid gemaakt worden in rangorde van de wegen.

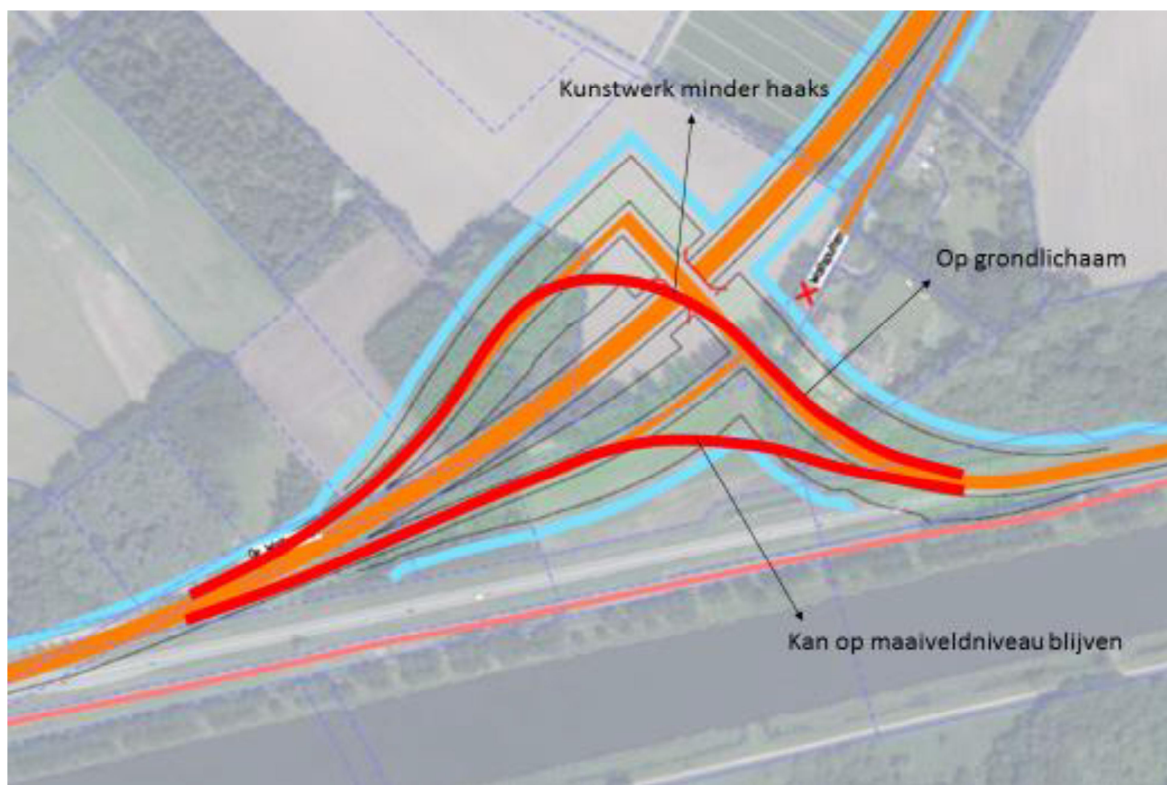
De gemeenten Helmond en Gemert-Bakel verzoeken de provincie om het ontwerp verder aan te passen (ligging viaduct, opheffen talud ligging afrit tot zover mogelijk en aanpassing van de boogstralen van de toe- en afrit tot een ontwerpsnelheid van 50 à 60 km/uur. In de onderstaande afbeelding [afb. 8] is het verzoek van de gemeenten weergegeven.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten



Afb. 8: verzoek gemeenten Helmond en Gemert-Bakel vloeiende aansluiting Wolfsputterbaan

De omleiding N279 is een regionale ontsluitingsweg en de Wolfsputterbaan een stedelijke ontsluitingsweg, overigens met de aantekening dat via deze stedelijke weg ook de regionale verbinding met Bakel in stand wordt gebracht. Beide wegen kennen een maximumsnelheid van 80 km/uur. Door dit niet als splitsing maar als afrit vorm te geven wordt dit voor de automobilist duidelijk. Ook de opeenvolgende wat kortere bogen van de toe- en afrit geeft al aan dat het een weg van een lagere orde betreft. Een snelheid van 70 km/uur is (eventueel) pas van toepassing vanaf de Waterleliesingel.

Conclusie en advies

Door de aansluiting van de op- en afritten van de N279 op de Wolfsputterbaan vloeiend te maken (provinciaal voorstel: ontwerpsnelheid 30 à 40 km/uur) zal de verkeersafwikkeling op de aansluiting verbeteren ten opzichte van de VKA-oplossing. Het toepassen van vloeiende boogstralen in de op- en afritten zorgt voor een iets schuine ligging van de brug over de N279, waardoor de investeringskosten licht stijgen.

Het advies is de vloeiende boogstralen in de op- en afrit van de N279 van en naar de Wolfsputterbaan in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen. En hierbij te onderzoeken welke ontwerpsnelheid het meest geschikt is voor deze locatie.

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

5. Combinatie ecoduct en langzaam verkeer oversteek

Inleiding

In de omleiding Helmond is een ecoduct gesitueerd ter verbinding van natuurgebieden aan de zuid- en noordzijde van de weg. De Heikantse Beemd wordt afgesloten door de ligging van de N279. Om die reden wordt de oversteek Heikantse Beemd ongelijkvloers gemaakt. De oversteek is bedoeld voor fietsers en lokaal (landbouw)verkeer.

Beschrijving

Het ecoduct verbindt 2 grote natuurgebieden met elkaar. Echter de beide natuurgebieden zijn voor een groot gedeelte in particulier eigendom. Daarnaast is het ecoduct in het VKA-ontwerp gesitueerd op een locatie waar de N279 en de Heikantseweg ver uit elkaar liggen en de overspanning erg groot is. In de afbeelding hieronder [afb. 9] is de VKA-variant weergegeven.



Afb. 9 – VKA-variant ecoduct en oversteek Heikantse Beemd



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

De wens is geuit het ecoduct naar het oosten te verplaatsen, zodat een kleinere overspanning wordt bereikt en er een combinatie van de oversteek Heikantse Beemd en de nieuwe N279 met het ecoduct kan worden gemaakt. In de afbeelding hieronder (uitsnede landschapsplan Pouderoyen) [afb. 10] is de locatie van de gecombineerde ecoduct en brug weergegeven.



Afb. 10 – combinatie ecoduct en oversteek Heikantse Beemd

Het fietsverkeer en lokaal (landbouw)verkeer kan aan de oostzijde van het ecoduct ongelijkvloers de N279 en de Heikantseweg oversteken. Langs de zuidzijde van de Heikantseweg ligt een vrijliggend fietspad gelegen in 2 richtingen. Fietsers welke van de combi-brug gebruik maken komen aan de noordzijde van de Heikantseweg uit (verkeerde zijde) en moeten oversteken om op het zuidelijk gelegen fietspad te komen. Om de fietsers de gelegenheid te geven direct aan de zuidelijke kant van de Heikantseweg het fietspad te bereiken wordt voorgesteld in het talud van de combi-brug een afrit voor voetgangers en fietsverkeer te realiseren. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een trap in het talud met een fietsgoot er naast.

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

Effecten

Door een kortere overspanning en het realiseren van één gecombineerde brug van ecoduct en oversteek Heikantse Beemd zijn de investeringskosten lager dan in de VKA-variant. Er gaat minder bestaand bos verloren. Maar het ecoduct wordt in beide alternatieven weer ecologisch ingericht. Het verschuiven van de oversteek Heikantse Beemd naar het westen is tevens als wens geuit door de particulier eigenaar aan de oostzijde van de oversteek (minder grondaankoop).

De situatie onder het ecoduct vereist nadere detaillering. Reden hiervoor is dat gemeente Helmond wenst dat er een veilige (verkeerskundig en sociaal) situatie ontstaat, die bovendien comfortabel is voor het langzaam verkeer. Daarbij zijn de volgende aspecten van belang:

- De Heikantseweg wordt over een grotere lengte ondergebracht in een tunnelachtige vorm, waardoor het voor fietsers minder prettig wordt.
- Direct oostelijk van het ecoduct moeten fietsers oversteken om het fietspad aan de zuidzijde van de Heikantseweg te bereiken. Door het tunneleffect is het uitzicht voor fietsers en auto's ter plaatse slecht, waardoor een potentieel verkeersonveilige situatie ontstaat.

Het bovenstaande kan worden verbeterd door voor langzaam verkeer de reeds voorgestelde fietstrap toe te passen, maar daarnaast moet nagedacht worden over de wenselijkheid van toepassing van een grondlichaam. De gemeente Helmond opteert voor een ontwerp waarbij het tunneleffect maximaal wordt teruggebracht en zichtlijnen dus aanzienlijk verbeteren. Daarmee worden de verkeersonveilige oversteeksituatie en de sociale onveiligheid verbeterd.

Ten slotte dient er aandacht te zijn voor de ruimtelijke inpassing van dit element in de omgeving.

Conclusie en advies

Het combineren van de oversteek voor fietsverkeer en lokaal (landbouw)verkeer bij de Heikantse Beemd met het ecoduct heeft lagere investeringskosten tot gevolg. Ruimtelijk heeft deze optie voordelen ten opzichte van de VKA-variant.

Het advies is de combinatie brug van ecoduct en oversteek Heikantse Beemd in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen. Het ontwerp en de inpassing dient in nauw overleg uitgewerkt te worden.



Memo

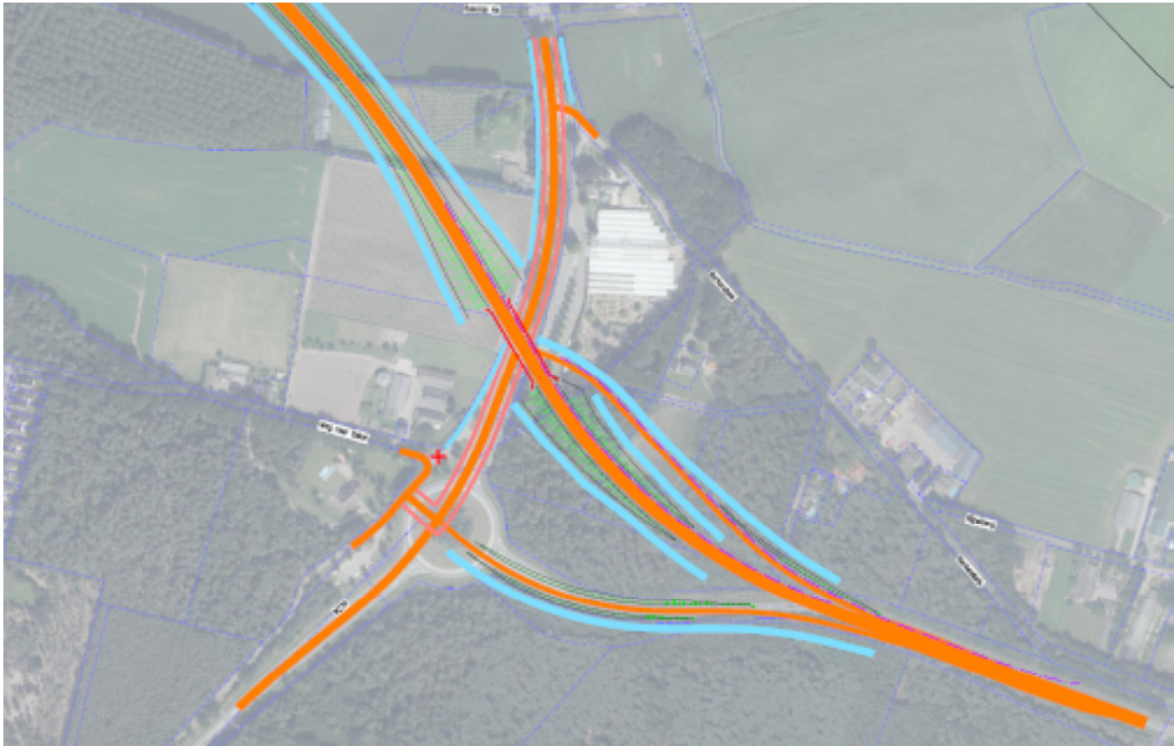
Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

6. Aansluiting N607 (heel / half en verleggen)

Inleiding

De zuidelijke ongelijkvloerse aansluiting van de omleiding Helmond is gelegen bij de provinciale weg N607 (Weg naar Bakel). De aansluiting is als een halve aansluiting ontworpen, d.w.z. dat alleen verkeer van en naar Helmond/Bakel en Asten gebruik kan maken van de op- en afritten. De N607 blijft op maaiveld en de N279 gaat erover heen. Dit ontwerp is ontstaan na het doorlopen van een zorgvuldig proces, waarbij alle overwegingen hebben meegespeeld, o.a. milieu-effecten, doelmatigheid en kosten. In de afbeelding hieronder [afb. 11] is het VKA-ontwerp weergegeven.



Afb. 11 – VKA-ontwerp ongelijkvloerse aansluiting N607

De wens is geuit vanuit de omgeving om te onderzoeken of een hele aansluiting (met een op- en afrit van en naar Veghel) mogelijk is.

Beschrijving

De VKA-variant gaat uit van een halve aansluiting richting het zuiden. Verkeer vanuit Bakel in de richting van Veghel kan via de Wolfsputterbaan naar de noordelijke aansluiting om vervolgens de N279 op te kunnen gaan.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

In de variant waarbij een volledige aansluiting ontstaat komt de noordelijke op- en afrit van de N279 bij deze aansluiting te liggen in het beekdal en waterbergingsgebied van de Bakelse Aa. De op- en afrit van de N279 naar de N607 (Weg naar Bakel) komen op maaiveldniveau te liggen.

Uit het verkeersmodel is naar voren gekomen dat in de variant met een volledige aansluiting ca. 400 motorvoertuigen (mvt)/etmaal gebruik maken van de afrit van de N279 naar de Weg naar Bakel en ook ca. 400 mvt/etmaal van de oprit naar de N279.

Effecten

Van de geplande noordelijke toe- en afrit van de aansluiting met de N607 naar de N279 maken in twee richtingen 800 mvt/etmaal gebruik. Deze 800 mvt moeten in geval van een halve aansluiting via de bestaande doorgaande weg door Helmond (Wolfsputterbaan) rijden om aan de noordzijde op de N279 in te voegen en vice versa. Verkeerskundig is dit effect, gezien de lage intensiteiten, zeer beperkt (uit modelberekeningen blijkt dat er circa 11.000 mvt/dag op de Wolfsputterbaan rijden in 2030). Het leidt op de bestaande route niet tot knelpunten. Door de aanleg van de omleiding Helmond wordt de bestaande route over de Wolfsputterbaan een stuk rustiger, waardoor de verkeersafwikkeling verbetert.

Ook in de nieuwe situatie blijft de ontsluiting van Bakel goed te noemen. De omrij-afstand voor het verkeer, als het via de Wolfsputterbaan rijdt, is marginaal (lengte bestaand tracé en omleiding nagenoeg gelijk). Door het ontwerp van de noordelijke aansluiting Wolfsputterbaan vloeiender te maken (zie punt 4) verbetert de verkeersafwikkeling van de Wolfsputterbaan/N279.

De toepassing van een halve aansluiting van de N279 op de N607 neemt veel minder ruimte in beslag in het beekdal en het waterbergingsgebied van de Bakelse Aa. Ook gaan er minder bestaande natuurwaarden verloren en wordt de landschapsstructuur van het beekdal minder aangetast. Een hele aansluiting zou er ook voor zorgen dat er op- en afritten dicht bij de aanwezige woonbebouwing aangelegd worden waardoor de geluidhinder groter is en de luchtkwaliteit minder.

De geschatte besparing in de investeringskosten van een hele naar een halve aansluiting bedraagt ca. 4,8 miljoen.

De vormgeving van de aansluiting (en dan met name de oprit naar het zuiden) is zo gekozen dat de ruimtereservering voor de bestaande infrastructuur zoveel mogelijk wordt gebruikt. Hierdoor wordt zo min mogelijk bosgebied aangetast en blijft tevens de dassenburcht onaangeroerd. De oprit naar het zuiden zou theoretisch meer naar de hoofdrijbaan verschoven kunnen worden, maar dat dient nader onderzocht te worden op verkeerskundig effect en effect op het leef- en woongebied van de dassen.

De aansluitingen van de op- en afrit op de N607 (Weg naar Bakel) hebben weinig conflictpunten. De wens vanuit de gemeente is de aansluitingen middels rotondes te realiseren (en niet met VRI's). Hierbij



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

wel de opmerking dat rotondes niet te regelen/sturen zijn en dat rotondes welke dicht bij elkaar gelegen zijn elkaar kunnen gaan beïnvloeden, waardoor de verkeersafwikkeling verslechtert.

Daarnaast is vanuit de gemeenten de wens geuit de fietspadenstructuur rondom de aansluitingen te verplaatsen naar het noorden van de N607, waarbij de oversteek richting Bakel wordt gecombineerd met de rotonde bij de afrit. Hierdoor ontstaan er zo geen conflictpunten tussen fietsers en het verkeer van de op- en afrit.

Conclusie en advies

De aanleg van een op- en afrit van de N279 naar de N607 is functioneel niet nodig, gezien de verkeersintensiteiten van 2x 400 mvt/etmaal. De aanleg van een volledige aansluiting verhoogt de investeringskosten ten opzichte van een halve aansluiting met ca. 4,8 miljoen.

Het verkeer van en naar Bakel maakt gebruik van de Wolfsputterbaan, welke door de omleiding Helmond een stuk rustiger wordt. Daarnaast is er nauwelijks een verschil in reistijd tussen de omleiding en het bestaande tracé Wolfsputterbaan. Door een meer vloeiende aansluiting bij Helmond-Noord wordt de verkeersafwikkeling Wolfsputterbaan/N279 verder verbeterd.

Het advies is de halve aansluiting van de N279 op de N607 (is het VKA-ontwerp) in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen. Daarbij rekening houden met de optimalisaties (fietspadenstructuur en rotondes) zoals hierboven benoemd.



Memo

Onderwerp

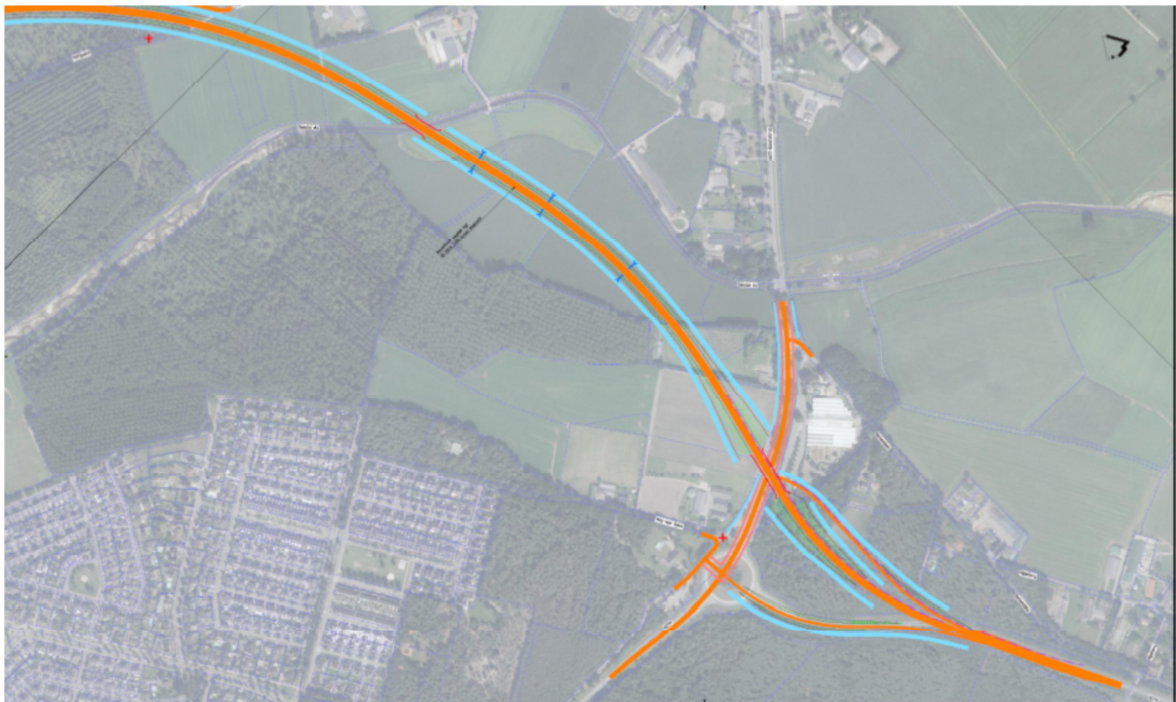
N279.36 – Veghel-Asten

7. Aansluiting N607 en tracéligging Bakelse Beemden

Inleiding

Het tracé van de omleiding om Helmond verloopt parallel aan de Wolfspuiten, langs het bosgebied rondom de woonwijk Dierdonk en door het waterbergingsgebied van Bakelse Aa. De zuidelijke ongelijkvloerse aansluiting van de omleiding Helmond is gelegen bij de provinciale weg N607 (Weg naar Bakel). De aansluiting is ontworpen als een halve aansluiting, d.w.z. dat alleen verkeer van en naar Helmond, Bakel en Asten gebruik kan maken van de op- en afritten.

In de afbeelding hieronder [afb. 12] is het VKA-ontwerp weergegeven (let op: plaatje is iets gedraaid en niet noordgericht).



Afb. 12 – tracéligging omleiding Helmond VKA ontwerp

Door het waterschap Aa en Maas is verzocht de mogelijkheid te onderzoeken van verlegging van het tracé van de omlegging Helmond naar het westen (meer naar de rand van het bosgebied), waarbij de aansluiting met de N607 op de huidige rotonde ligt. Dit verzoek heeft meerdere redenen:

- Minder aantasting van de bergingscapaciteit / korte doorkruising waterbergingsgebied.
- Aansluiting op de bestaande rotonde is kostenbesparend (benodigde kunstwerken worden naar alle waarschijnlijkheid korter (bruggen / overkluizingen)).
- De weg komt verder van de vistrap te liggen.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

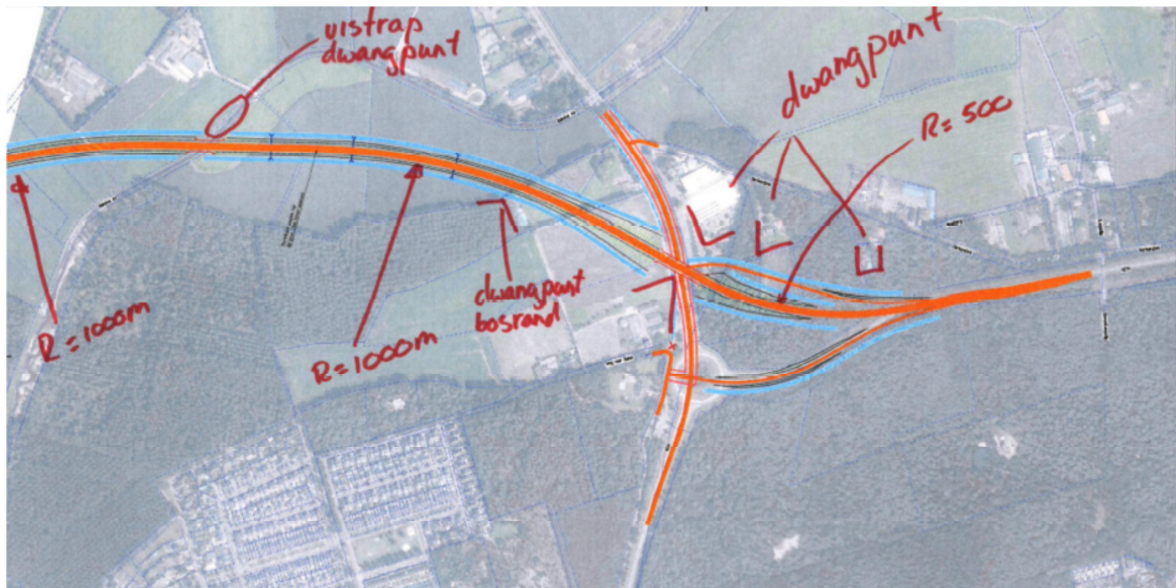
- Bij de Weg naar Bakel is een dubbele aansluiting mogelijk (grote wens van gemeente Gemert-Bakel).

Uitgangspunten verkeerstechnisch ontwerp

Bij het ontwerpen van de omlegging Helmond is uitgegaan van het volgende:

- De tracéligging is overgenomen uit het tracé van de NOC. Bij de start van het N279 ontwerp was de NOC-ligging als uitgangspunt gesteld, met als reden dat, destijds het de wens was om zo ver mogelijk van het bosgebied en de woonwijk Dierdonk af te blijven.
- Er is geen maximum aan een toe te passen boogstraal in een 80 km/uur weg.
- De minimum boogstraal bij een 80 km/uur weg bedraagt $R=300$ m.
- Op basis van stopzicht en zicht bij invoegstroken is de minimum boogstraal $R=500$ m.

In de afbeelding hieronder [afb. 13] is een schets weergegeven met daarbij de dwangpunten waar omheen moet worden gewerkt.



Afb. 13 – schets met ontwerp dwangpunten

Beschrijving van het voorstel

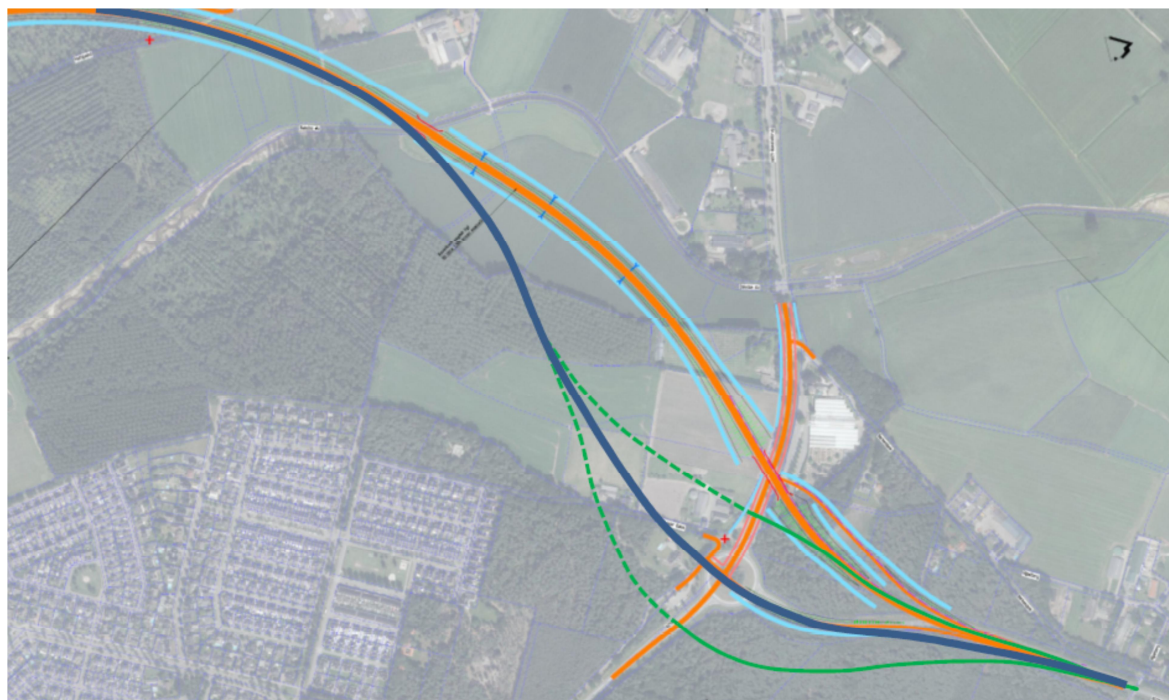
Het verzoek van het waterschap Aa en Maas betreft het verleggen van het tracé van de omlegging naar het westen (meer naar de rand van het bosgebied), zodanig dat het tracé op de locatie van de huidige rotonde N279-N607 komt te liggen. In de afbeelding hieronder [afb. 14] is deze veranderde ligging schetsmatig aangegeven.



Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten



Afb. 14 – schets tracéligging omleiding Helmond verzoek waterschap Aa en Maas

In het blauw is schematisch de ligging van het tracé weergegeven en in het groen de ligging van de op- en afritten (waarbij in gestippeld groen de noordelijke op- en afrit). Er is getracht om zo goed mogelijk aan te sluiten op het tracé van de omleiding (aan de westzijde) en op het bestaande tracé richting het zuiden. Er zijn boogstralen gebruikt van 500 en 1000 meter. Indien voor deze optie gekozen zal gaan worden, dient uit nader ontwerponderzoek te blijken dat de schets zal voldoen aan de verkeerstechnische ontwerp eisen (qua hoogteligging, boogstralen, verkantingen, etc).

Effecten

In de gevraagde optie met betrekking tot de ligging van het tracé van de omleiding Helmond ontstaan de volgende effecten:

- De geluidseffecten veranderen aanzienlijk, er ontstaat een toename van geluid bij een zeer groot aantal woningen in de wijk Dierdonk en een afname bij een aantal boerderijen aan de oostkant van de omleiding.
- Deze negatieve effecten t.o.v. de VKA-variant gelden ook voor de aspecten lucht, gezondheid en externe veiligheid, maar blijven naar alle waarschijnlijkheid onder de wettelijke norm.
- De natuurcompensatieopgave wordt groter, vanwege de aantasting van het NatuurNetwerkBrabant ter hoogte van de aansluiting N607/N279.
- Er moeten enkele stevige woningen extra gesloopt worden.

Memo

Onderwerp

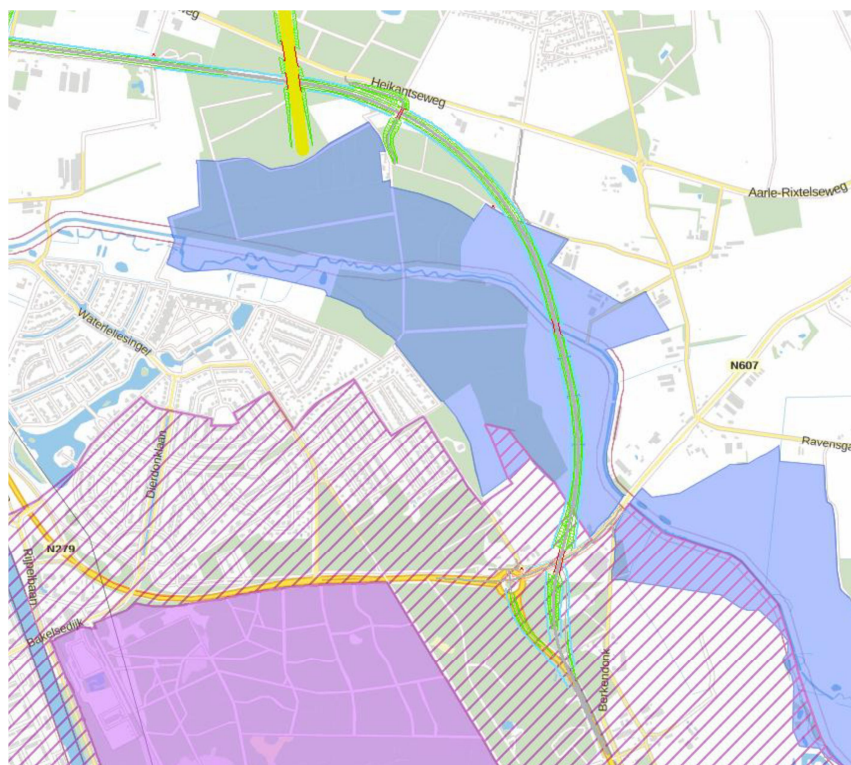
N279.36 – Veghel-Asten

- De bypass-optie uit het ruimtelijke kwaliteitsplan wordt minder interessant.

Het verder meenemen van deze optie vergt een nadere analyse van de milieu- en overige effecten op MER-niveau. Immers deze optie is geen onderdeel van de reeds onderzochte varianten in het MER. Alsnog onderzoek leidt tot een vertraging van circa 1 jaar.

Reactie op de argumenten van het waterschap

- Minder aantasting van de bergingscapaciteit / korte doorkruising waterbergingsgebied.
 - ➔ Volgens onderstaande afbeelding [afb. 15] uit de Verordening Ruimte thema Water is het waterbergingsgebied erg groot en zal de gewijzigde tracéligging nagenoeg dezelfde aantasting van het waterbergingsgebied opleveren.



Afb. 15 – waterbergingsgebied conform Verordening Ruimte thema Water

- De benodigde kunstwerken worden veel korter (bruggen / overkluizingen) en dus goedkoper.
 - ➔ Het verschil in kosten zal 'in de marge' liggen. In beide opties (het reeds gekozen VKA ontwerp en het voorstel van het waterschap) is een overgang over de N607 en de aansluiting van de op- en afritten nodig. Daarnaast is in beide opties een brug over de Bakelse Aa nodig

Memo

Onderwerp

N279.36 – Veghel-Asten

en dient er in beide opties een onderdoorgang onder de omleiding Helmond gerealiseerd te worden om de waterberging te laten functioneren.

- De weg komt verder van de vistrap te liggen.
 - ➔ De vistrap kan in het huidige gekozen ontwerp ook gespaard blijven.
- Bij de Weg naar Bakel is een dubbele aansluiting mogelijk (grote wens van gemeente Gemert-Bakel).
 - ➔ De dubbele aansluiting kan in het huidige gekozen ontwerp ook worden gerealiseerd.
 - ➔ De hoeveelheid verkeer op de noordelijke op- en afrit is laag (2x 400 motorvoertuigen per etmaal). Dit staat niet in verhouding tot de hoge kosten, de negatieve effecten op het landschap, het ruimtegebruik en de aantasting van het waterbergingsgebied. En daarmee is een volledige aansluiting niet effectief.

Conclusie en advies

Geconcludeerd kan worden dat het ontwerp van de omleiding om Helmond zo is gekozen dat voldaan wordt aan de dwangpunten en dat de impact op de omgeving zo klein mogelijk is. Een verlegging van het tracé naar het westen (meer naar de rand van het bosgebied) levert geen meerwaarde op:

- De doorsnijding van het waterbergingsgebied is even groot als in het gekozen ontwerp.
- De vistrap kan in beide varianten behouden blijven.
- Qua kosten geen significant verschil.

Daarnaast is sprake van de volgende negatieve effecten:

- Grotere aantasting van het bosgebied en het NatuurNetwerk Brabant.
- Groter negatief effect (m.n. geluid en lucht) op de woonwijk Dierdonk.

Het advies is de reeds gekozen tracéligging van de N279 in de omleiding Helmond te handhaven en in het verdere proces van PIP en contract mee te nemen.

