

DEEL B MER N279 VEGHEL - ASTEN

Rapport Alternatieven en Varianten

18 AUGUSTUS 2017



Contactpersonen

ARCADIS

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264

6800 AG Arnhem

Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	5
1.1	Voorgenomen activiteit	5
1.1.1	Vertrekpunt	5
1.2	Alternatieven	6
1.2.1	Optimalisatie bestaand tracé (Alternatief 1)	7
1.2.2	Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij Veghel (Alternatief 2)	9
1.2.3	Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij Helmond (Alternatief 3)	10
1.2.4	Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij zowel Veghel als Helmond (Alternatief 4)	11
1.3	Uitwerking alternatieven en varianten per deelgebied	12
1.3.1	Veghel	15
1.3.2	Keldonk	18
1.3.3	Boerdonk – Beek en Donk	20
1.3.4	Aarle-Rixtel – Helmond	22
1.3.5	Helmond Zuid (aansluiting N270) – Vlierden – Asten	26
	BIJLAGEN	29

1 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

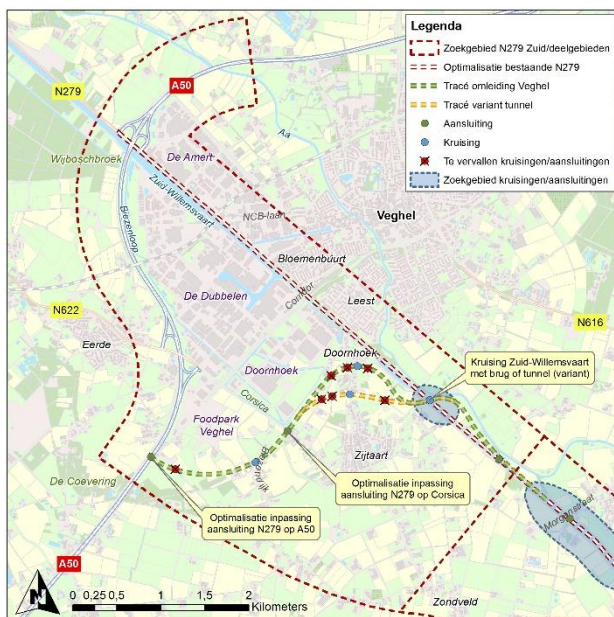
1.1 Voorgenomen activiteit

1.1.1 Vertrekpunt

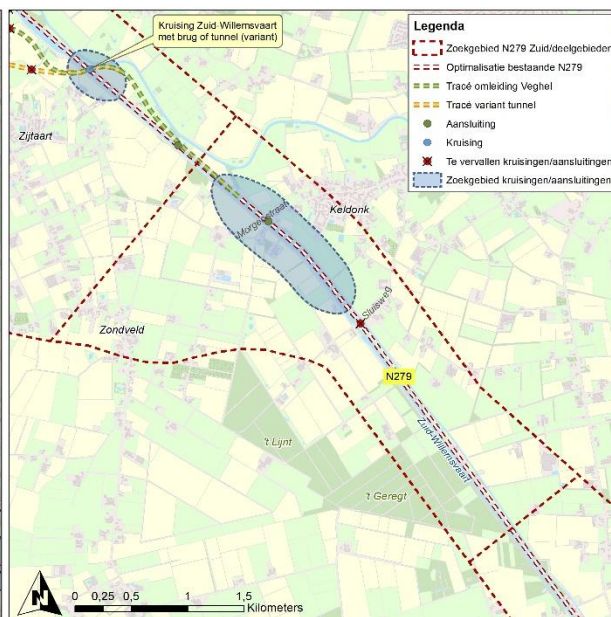
De afgelopen jaren is een trechteringsproces doorlopen om te komen tot een voorkeursoplossing voor de N279 Veghel – Asten. Dit proces is begonnen met de MIRT¹- Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (Ministerie VenW e.a., 2008). Vervolgens is de structuurvisie Ruimtelijke ordening deel D Brainport Oost (provincie Noord-Brabant, 2010) opgesteld, waarin een zoekgebied voor de N279 is vastgesteld. Binnen dit zoekgebied dienden de oplossingen te passen voor de opwaardering van de N279 Veghel-Asten.

Binnen dit zoekgebied, dat de vorm had van een tracézone, zijn de afgelopen jaren meerdere mogelijke oplossingen geformuleerd en beoordeeld; telkens vanuit een andere invalshoek. Hoewel de kaders voor de aanpassing van de N279 Veghel-Asten ten opzichte van de kaders voor de Noordoost corridor (NOC) zijn veranderd, wordt niet alle opgedane kennis terzijde gelegd. Van alle oplossingen uit de NOC-studies is de kansrijkheid binnen de kaders voor de N279 Veghel-Asten opnieuw beschouwd. De kansrijke oplossingen die in het voorliggende MER nader worden onderzocht, zijn genoemd in de NRD en aangevuld in de Reactienota. De oplossingen die niet kansrijk zijn beoordeeld, zijn in een trechteringsproces afgevalen.

Het zoekgebied van het totale traject is onderverdeeld in 5 deelgebieden. In Figuur 1-1 zijn deze aangegeven, waarbij het gebied Veghel (1^e afbeelding) is opgesplitst in deelgebied Veghel en Deelgebied Keldonk, met een scheiding net ten noordwesten van Keldonk. De indeling in 5 deelgebieden is gemaakt om de alternatieven en varianten systematisch te kunnen onderzoeken en de resultaten inzichtelijk te kunnen presenteren. Het trechteringsproces heeft geleid tot 4 (structuur)alternatieven voor het gehele traject (zie paragraaf 1.2). De 4 (structuur)alternatieven zijn samengesteld uit tracéalternatieven per deelgebied en de varianten daarbinnen, welke allemaal in het MER zijn onderzocht (zie paragraaf 1.3).

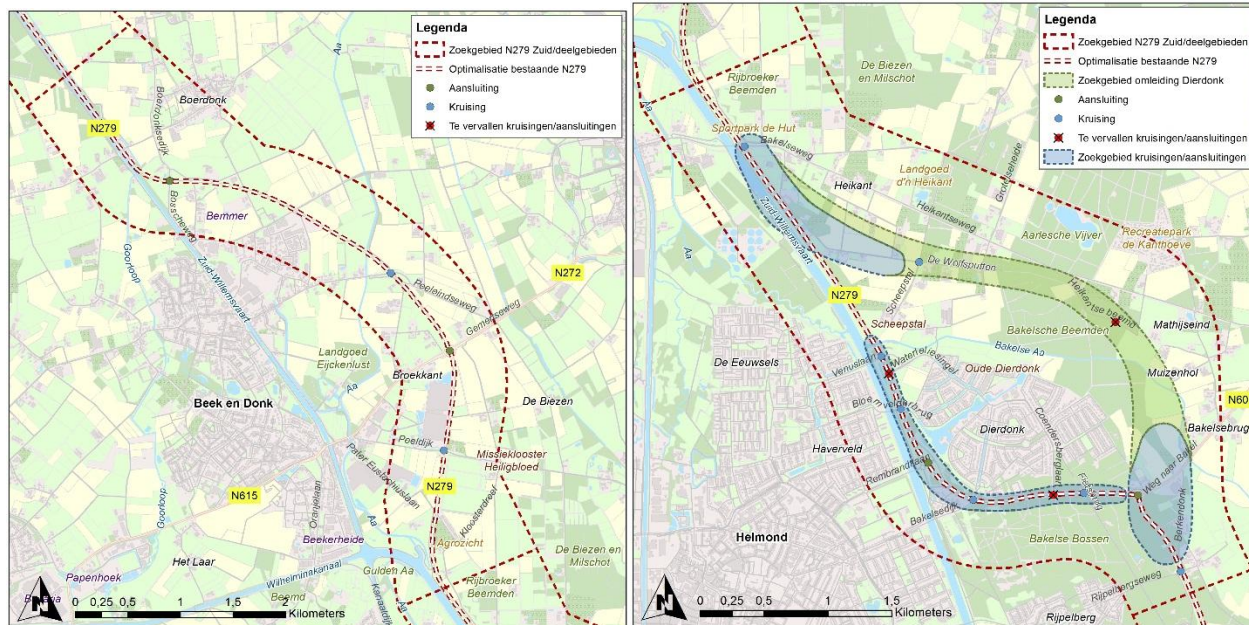


Deelgebied 1: Veghel



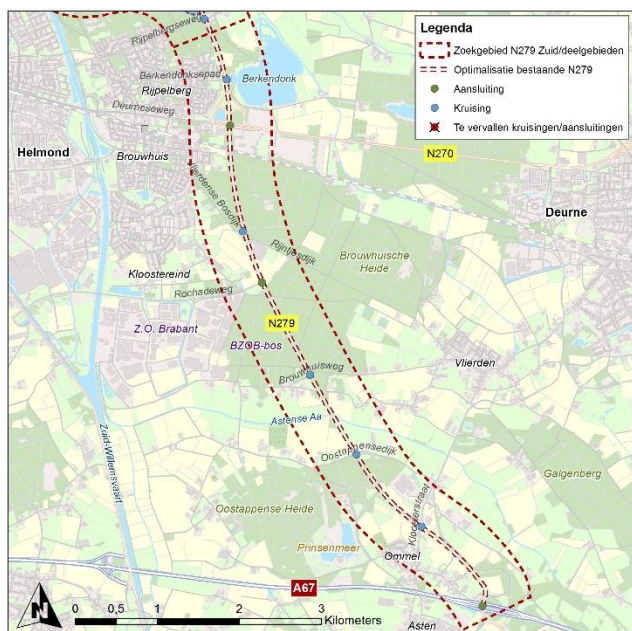
Deelgebied 2: Keldonk

¹ MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport



Deelgebied 3: Boerdonk - Beek en Donk

Deelgebied 4: Aarle-Rixtel – Helmond



Deelgebied 5: Helmond Zuid (aansl N270) – Vlierden - Asten

Figuur 1-1 Deelgebieden 1 t/m 5 voor MER N279

1.2 Alternatieven

De basis voor de aanpassing van de N279 Veghel-Asten is een gebiedsontsluitingsweg met 2 x 1 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/u.

Op het niveau van de N279 Veghel-Asten als geheel worden in het MER vier alternatieven onderzocht. Deze alternatieven zijn opgebouwd uit combinaties van mogelijke tracéalternatieven op deelgebied niveau. Hierbij is sprake van optimalisatie van het bestaande tracé, al dan niet met een omleiding bij Veghel en/of een omleiding bij Helmond. In principe worden of blijven alle aansluitingen en kruisingen ongelijkvloers. Dit resulteert in de alternatieven zoals opgenomen in onderstaande Figuur 1-2, Figuur 1-3, Figuur 1-4, Figuur 1-5 en Tabel 1-1. Deze alternatieven zijn daarna nader toegelicht.

Tabel 1-1 Beschrijving van de vier alternatieven die in dit MER worden onderzocht.

Alternatief N279	Omschrijving
1 Optimalisatie bestaand tracé	- Optimaliseren bestaand tracé N279 Veghel-Asten: - Veghel: De N279 tussen de aansluiting op de A50 en de Rembrandtlaan (Maxwell Taylorbrug) wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken. - Door, behoudens tracédeel Veghel, een vormgeving als 2x1-strooks weg behoudt de N279 het karakter van een provinciale weg. - De aansluitingen in Veghel blijven gelijkvloers - De maximumsnelheid blijft 80 km/h.
2 Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij Veghel	- Er komt een (hele) omleiding bij Veghel. Het bestaande tracé N279 in Veghel wordt afgewaardeerd met een verlaging van de maximumsnelheid van 80 naar 50 km/uur. - Gehele tracé N279 met de omleiding Veghel tot Asten: - Door een vormgeving als 2x1-strooks weg behoudt de N279 het karakter van een provinciale weg. - De maximumsnelheid blijft 80 km/h, behoudens het bestaande tracé door Veghel.
3 Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij Helmond	- Optimaliseren bestaand tracé N279: - Veghel: De N279 tussen de aansluiting op de A50 en de Rembrandtlaan (Maxwell Taylorbrug) wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken. - Door, behoudens tracédeel Veghel, een vormgeving als 2x1-strooks weg behoudt de N279 het karakter van een provinciale weg. - Er komt een omleiding bij Helmond. Het bestaande tracé N279 door Helmond blijft daarnaast gehandhaafd. - De maximumsnelheid blijft 80 km/h.
4 Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij zowel Veghel als Helmond	- Optimaliseren bestaand tracé N279: - Door, behoudens tracédeel Veghel, een vormgeving als 2x1-strooks weg behoudt de N279 het karakter van een provinciale weg. - De maximumsnelheid op de N279 blijft 80 km/h. - Er komt een (hele) omleiding bij Veghel: - Het bestaande tracé N279 in Veghel wordt afgewaardeerd met een verlaging van de maximumsnelheid van 80 naar 50 km/uur. - De maximumsnelheid op de N279 blijft 80 km/h. - Er komt een omleiding bij Helmond: - Het bestaande tracé N279 door Helmond blijft gehandhaafd. - De maximumsnelheid op de N279 blijft 80 km/h.

1.2.1 Optimalisatie bestaand tracé (Alternatief 1)

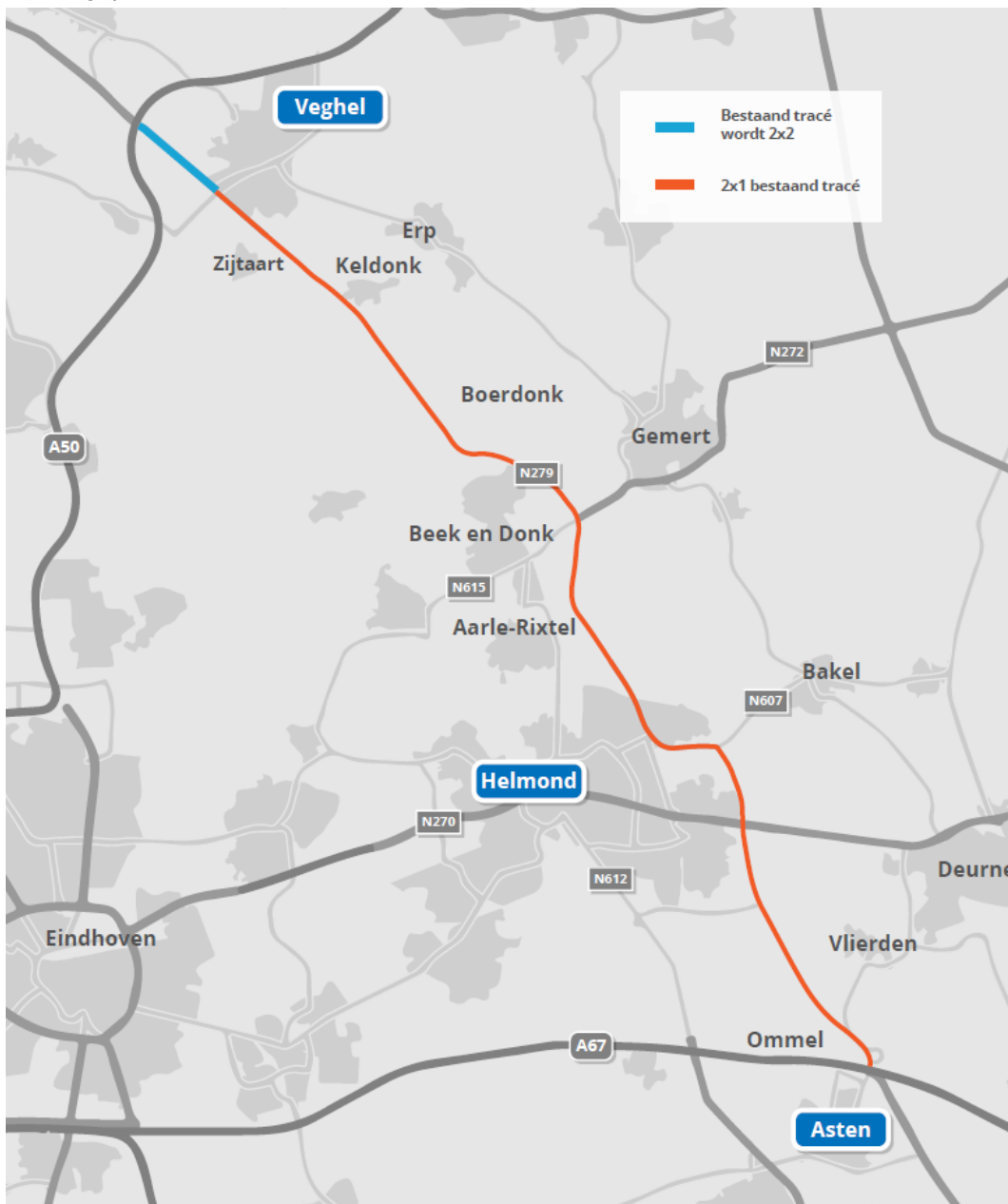
Alternatief 1 is een optimalisatie van het bestaande tracé van de N279 Veghel-Asten. Het karakter van een provinciale weg wordt behouden door een vormgeving als 2x1-strooks gebiedsontsluitingsweg, met uitzondering van de N279 in Veghel tussen de aansluiting op de A50 en de Rembrandtlaan (Maxwell Taylorbrug), waar het huidige tracé wordt opgewaardeerd naar 2x2-strooks. Ten opzichte van het nul plus alternatief in de NRD betreft dit een nadere optimalisatie om het verkeersknelpunt in Veghel weg te nemen.

De maximumsnelheid blijft 80 km/u. De gelijkvloerse aansluitingen worden opgeheven of vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen. Uitzondering hierop zijn de aansluitingen de Amert, NCB-laan, Zuidkade en Rembrandtlaan in Veghel, welke gelijkvloers blijven, maar worden opgewaardeerd door aparte rijstroken voor elke rijrichting en 2 rijstroken per rijrichting voor het rechtdoor gaande verkeer. De ongelijkvloerse kruising bij de Maxwell Taylorbrug blijft gehandhaafd.

Kruisingen blijven ongelijkvloers en gelijkvloerse, zogenaamde koude, oversteken worden ongelijkvloerse kruisingen. De volgende aansluitingen en kruisingen worden geoptimaliseerd:

- In deelgebied Keldonk vervallen de aansluitingen bij de Morgenstraat en Sluisweg. Deze worden vervangen door één ongelijkvloerse aansluiting.
- In deelgebied Boerdonk – Beek en Donk worden de ongelijkvloerse kruisingen Peeleindseweg en Peeldijk gehandhaafd.
- In deelgebied Boerdonk – Beek en Donk worden de rotondes bij de Middenweg/Bosscheweg bij Boerdonk en de Gemertseweg vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting.

- In deelgebied Aarle Rixtel – Helmond blijven de ongelijkvloerse kruisingen cq. aansluitingen Bakelseweg, Venuslaan, Bloemvelderbrug, Rembrandtlaan, Bakelsedijk, brug over de Dierdonkse Heide en de Rijpelbergseweg gehandhaafd.
- In deelgebied Aarle Rixtel – Helmond vervallen de gelijkvloerse aansluitingen Waterleliesingel en Coendersberglaan. Ter vervanging wordt de Waterleliesingel via een parallelweg aangesloten op de aansluiting Rembrandtlaan en de Coendersberglaan via een parallelweg naar de ongelijkvloerse aansluiting N607.
- De rotonde N279-N607 wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting.
- Tussen Helmond Zuid en Vlierden-Asten worden de volgende kruisingen cq. aansluitingen: het Berkendonksepad, de Deurneseweg, Brouwhuisweg en Kloosterstraat gehandhaafd.
- De gelijkvloerse, zogenaamde koude, oversteek bij Vlierdense Bosdijk/ Rijntjesdijk wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Hetzelfde geldt voor de Oostappensedijk.
- De rotonde N279-Rochadeweg wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting.
- De gelijkvloerse aansluiting met de Deurneseweg nabij de A67 blijft gehandhaafd. Wel wordt voor dit kruispunt in combinatie met de aansluitende kruispunten van de toe en afritten van de A67 een regeltechnische optimalisatie uitgevoerd om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Indien nodig worden kruispunten met de toe- en afritten van de bestaande aansluiting op de A67 aangepast.



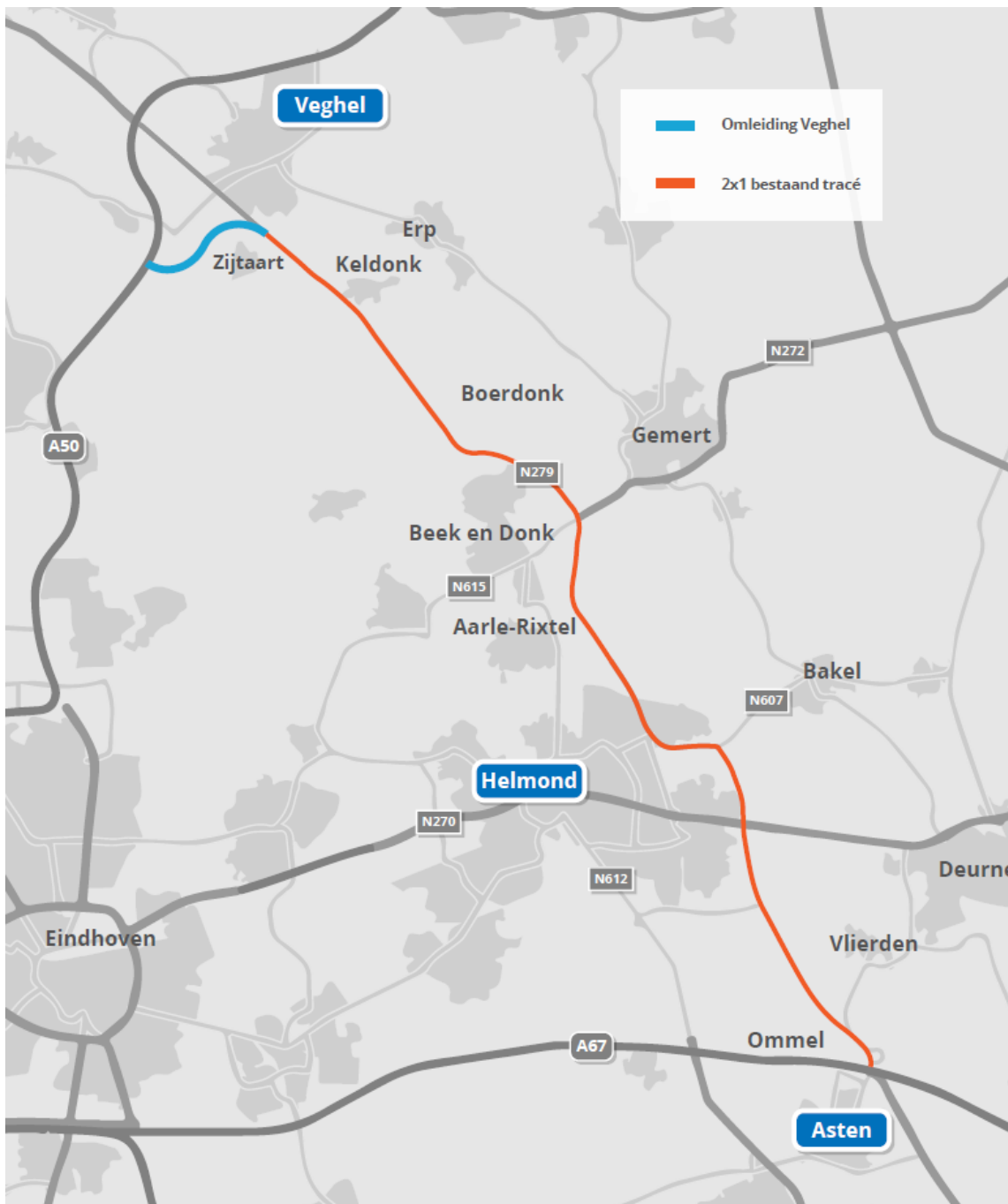
Figuur 1-2 Alternatief 1

1.2.2 Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij Veghel (Alternatief 2)

Alternatief 2 bestaat uit de optimalisatie van het tracé buiten Veghel zoals beschreven bij alternatief 1, maar met een omleiding Veghel.

Het verschil met alternatief 1 is dat in alternatief 2 het bestaande tracé van de N279 in Veghel wordt afgewaardeerd door een verlaging van de maximumsnelheid van 80 naar 50 km/u. Daarnaast komt er een omleiding bij Veghel met 2 x 1 rijstroken. De omleiding krijgt, net als de rest van de N279 Veghel-Asten een maximumsnelheid van 80 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen op de A50 en met Corsica.

De omleiding bij Veghel loopt tussen een nieuw aan te leggen aansluiting op de A50 en de N279 net ten noorden van Keldonk. Het tracé ligt langs de bedrijventerreinen Doornhoek en Foodpark Veghel en loopt tussen het dorp Zijtaart en buurtschap Doornhoek door. Ten oosten van Zijtaart kruist het tracé de Zuid-Willemsvaart. De Biezendijk kruist de omleiding met een ongelijkvloerse kruising.

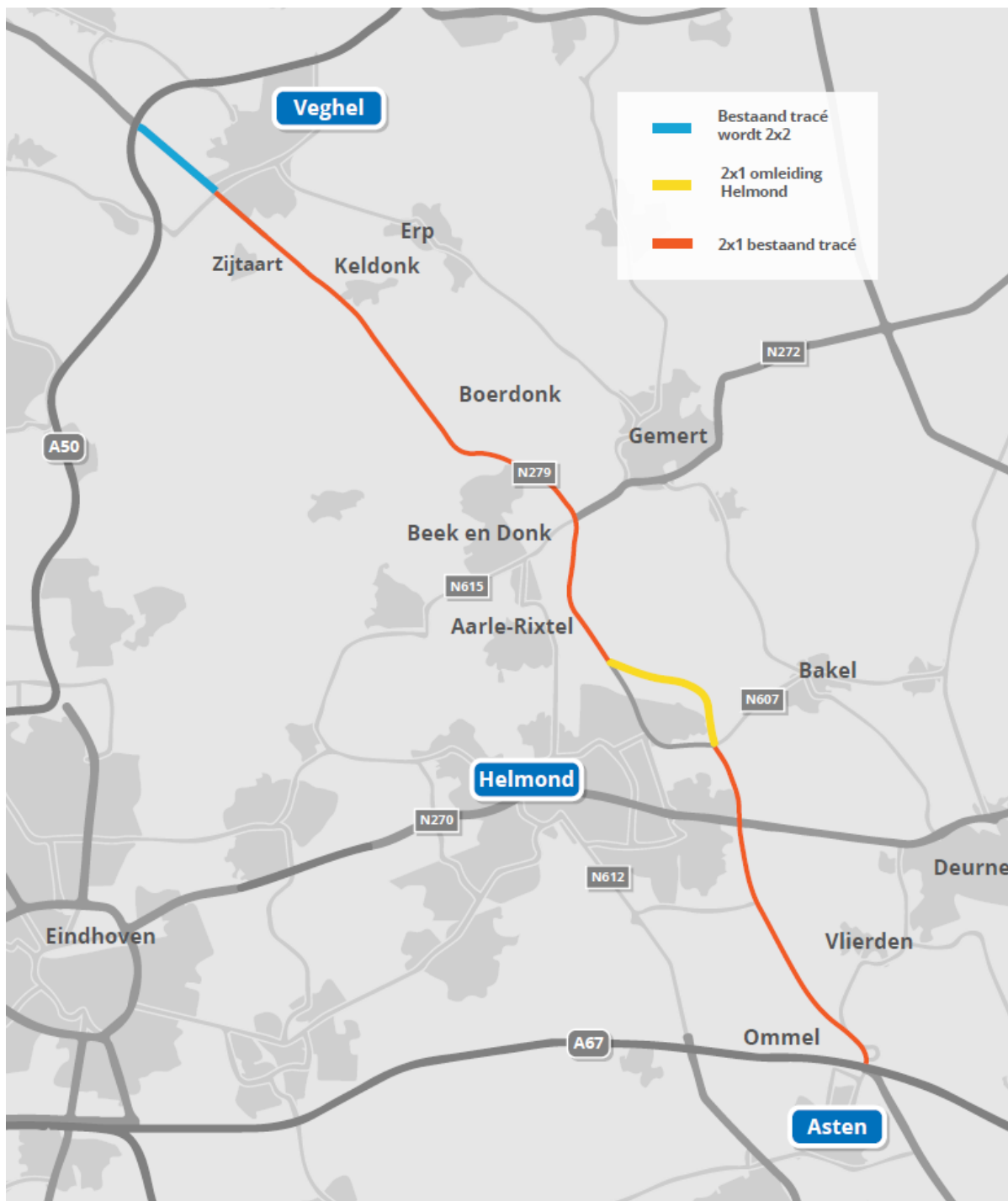


Figuur 1-3 Alternatief 2

1.2.3 Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij Helmond (Alternatief 3)

Alternatief 3 bestaat uit de optimalisatie van het bestaande tracé (zoals beschreven in alternatief 1), met uitzondering van het gedeelte van de N279 door Helmond.

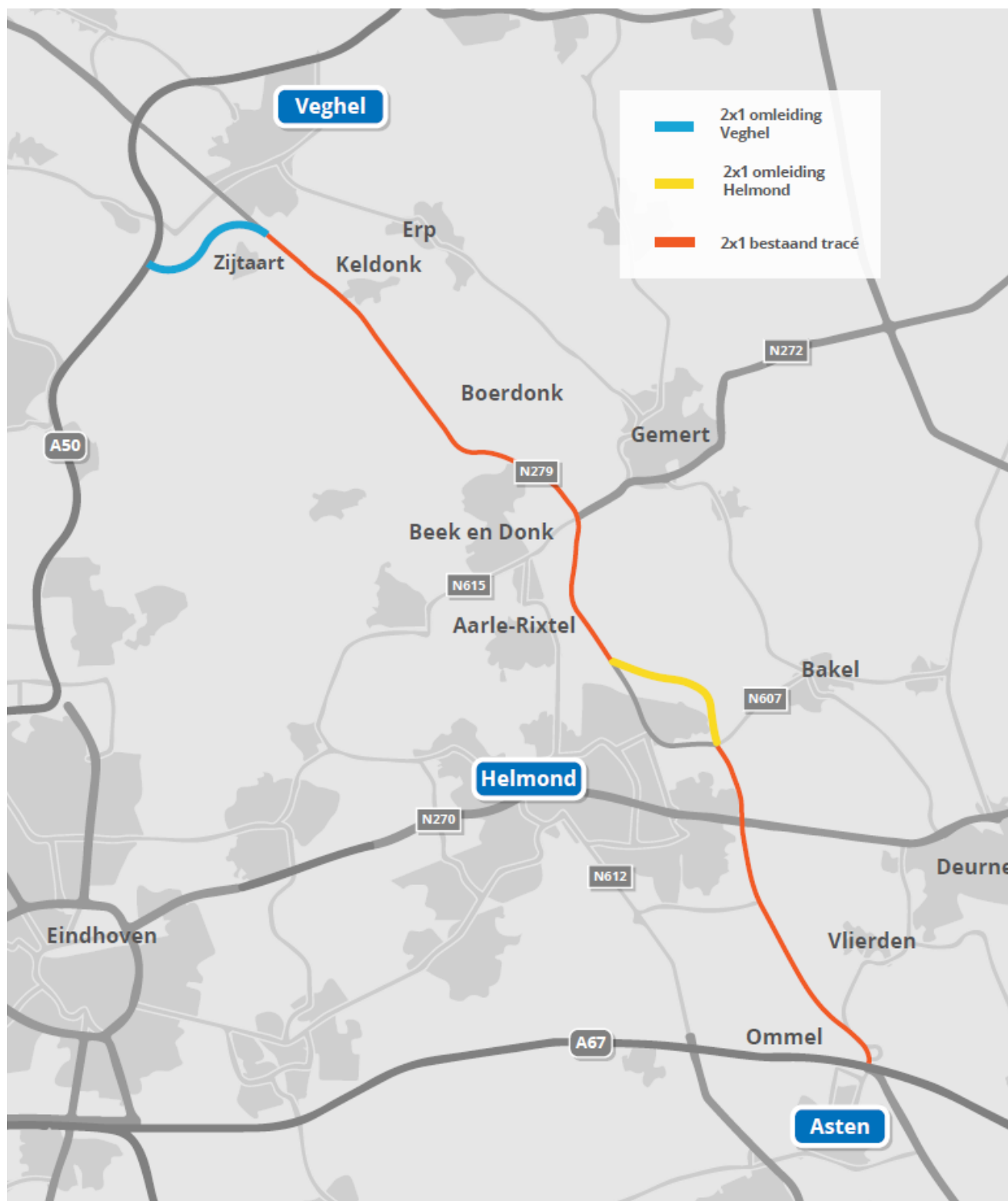
Bij Helmond wordt het bestaande tracé van de N279 gehandhaafd en wordt er een omleiding rondom de wijk Dierdonk aangelegd. Het bestaande tracé langs de Zuid-Willemsvaart wordt aan de noordzijde van Helmond ongelijkvloers aangesloten met een halve aansluiting richting het noorden. De aansluiting met de N607 wordt ongelijkvloers. Het nieuwe tracé van de omleiding Helmond loopt tussen de Bakelseweg en de N607 ten oosten van Dierdonk. De omleiding kruist de wegen Scheepstal en Heikantse Beemd. Ter hoogte van Scheepstal wordt een ongelijkvloerse kruising teruggebracht. De fietsverbinding bij de Heikantse Beemd wordt gehandhaafd en geïntegreerd in het ecoduct dat wordt aangelegd.



Figuur 1-4 Alternatief 3

1.2.4 Optimalisatie bestaand tracé en een omleiding bij zowel Veghel als Helmond (Alternatief 4)

Alternatief 4 bestaat uit optimalisatie van het bestaande tracé (zoals omschreven bij alternatief 1), maar met zowel een omleiding bij Veghel als een omleiding bij Helmond (zie beschrijvingen bij alternatief 2 en 3). Het huidige tracé door Veghel wordt afgewaardeerd naar 50 km/u. Het huidige tracé bij Helmond blijft gehandhaafd.



Figuur 1-5 Alternatief 4

1.3 Uitwerking alternatieven en varianten per deelgebied

In het MER is het tracé van de N279 Veghel-Asten opgedeeld in vijf deelgebieden, waarin steeds één of twee tracéalternatieven zijn onderscheiden. Binnen een tracéalternatief is op een aantal locaties sprake van een variant voor een deel van het tracé of een aan te passen aansluiting. In tabel 1-2 zijn de tracéalternatieven en varianten per deelgebied toegelicht. Door eerst het tracéalternatief kort te omschrijven, wordt helder wat het verschil is met de variant in de laatste kolom.

In de navolgende paragrafen is per deelgebied een toelichting op de varianten gegeven.

Tabel 1-2 Overzicht te onderzoeken tracéalternatieven en varianten per deelgebied

Tabel 1.2 Overzicht te onderzoeken tracéalternatieven en varianten per deelgebied														
Tracéalternatief deelgebied	Omschrijving tracéalternatief (vet = aansluiting / cursief = kruising / onderstreept = vervalt)	Variant binnen tracéalternatief (vet = onderdeel van alternatief N279 geheel 1 t/m 4)												
1 Deelgebied Veghel														
1A Optimalisatie bestaand tracé	- Optimaliseren bestaand tracé N279: - De N279 tussen de aansluiting op de A50 en de Rembrandtlaan (Maxwell Taylorbrug) wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken (zie varianten). - De maximumsnelheid blijft 80 km/h. - Kruisingen/aansluitingen: De Amert: het gelijkvloerse kruispunt krijgt in elke richting een voorsorteer vak voor afslaand verkeer. NCB-laan: het gelijkvloerse kruispunt krijgt in elke richting een voorsorteer vak voor afslaand verkeer. Zuidkade: het gelijkvloerse kruispunt krijgt in elke richting een voorsorteer vak voor afslaand verkeer. Rembrandtlaan: het gelijkvloerse kruispunt krijgt in elke richting een voorsorteer vak voor afslaand verkeer. <i>Corridor (Maxwell Taylorbrug)</i>: de ongelijkvloerse kruising wordt gehandhaafd (zie a-varianten).	<i>Tracé Veghel tot Taylorbrug:</i> <table><tr><td>1A-a1</td><td>N279 2x2 gelijkvloers tot aan de Taylorbrug, daarna 2x1.</td></tr><tr><td>1A-a2</td><td>N279 2x2 gelijkvloers, maar met ongelijkvloerse aansluiting Taylorbrug in plaats van gelijkvloerse aansluiting Rembrandtlaan, daarna 2x1.</td></tr></table>	1A-a1	N279 2x2 gelijkvloers tot aan de Taylorbrug, daarna 2x1.	1A-a2	N279 2x2 gelijkvloers, maar met ongelijkvloerse aansluiting Taylorbrug in plaats van gelijkvloerse aansluiting Rembrandtlaan, daarna 2x1.								
	1A-a1	N279 2x2 gelijkvloers tot aan de Taylorbrug, daarna 2x1.												
1A-a2	N279 2x2 gelijkvloers, maar met ongelijkvloerse aansluiting Taylorbrug in plaats van gelijkvloerse aansluiting Rembrandtlaan, daarna 2x1.													
1B Omleiding Veghel	- Afwaarderen bestaand tracé N279 door Veghel: - De maximumsnelheid wordt verlaagd van 80 naar 50 km/h. - Er wordt een omleiding aangelegd tussen de A50 en de N279 ten noorden van Keldonk (zie d-varianten): - Het tracé ligt langs het bedrijventerreinen Foodpark Veghel en Doornhoek. - Het tracé ligt verdiept tussen het dorp Zijtaart en buurtschap Doornhoek. - Ten oosten van Zijtaart kruist het tracé de Zuid-Willemsvaart. - Kruisingen/aansluitingen: <i>Zuid-Willemsvaart</i> (zie b-varianten brug en tunnel, bij de tunnelvariant ligt het tracé van de omleiding zuidelijker). <i>Biezendijk</i>: voor de kruising met de Biezendijk wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Corsica: aansluiting van de omleiding N279 op Corsica (zie c-varianten). A50: nieuwe aansluiting N279 op de A50 (zie d-varianten).	<i>Kruising met de Zuid-Willemsvaart:</i> <table><tr><td>1B-b1</td><td>Brug</td></tr><tr><td>1B-b2</td><td>Tunnel (<250 meter)</td></tr></table> <i>Aansluiting Corsica:</i> <table><tr><td>1B-c1</td><td>N279 op maaiveld, hoge aansluiting</td></tr><tr><td>1B-c2</td><td>N279 verdiept, aansluiting op maaiveld</td></tr></table> <i>Tracering omleiding en aansluiting A50:</i> <table><tr><td>1B-d1</td><td>Volledige omleiding met een nieuwe aansluiting op de A50.</td></tr><tr><td>1B-d2</td><td>Halve omleiding met aansluiting Corsica via de Eerdsebaan en aansluiting op A50 via de bestaande aansluiting Eerde</td></tr></table>	1B-b1	Brug	1B-b2	Tunnel (<250 meter)	1B-c1	N279 op maaiveld, hoge aansluiting	1B-c2	N279 verdiept, aansluiting op maaiveld	1B-d1	Volledige omleiding met een nieuwe aansluiting op de A50.	1B-d2	Halve omleiding met aansluiting Corsica via de Eerdsebaan en aansluiting op A50 via de bestaande aansluiting Eerde
	1B-b1	Brug												
1B-b2	Tunnel (<250 meter)													
1B-c1	N279 op maaiveld, hoge aansluiting													
1B-c2	N279 verdiept, aansluiting op maaiveld													
1B-d1	Volledige omleiding met een nieuwe aansluiting op de A50.													
1B-d2	Halve omleiding met aansluiting Corsica via de Eerdsebaan en aansluiting op A50 via de bestaande aansluiting Eerde													

Tracéalternatief deelgebied	Omschrijving tracéalternatief (vet = aansluiting / cursief = kruising / onderstreept = vervalt)	Variant binnen tracéalternatief (vet = onderdeel van alternatief N279 geheel 1 t/m 4)
2 Deelgebied Keldonk		
2A Optimalisatie bestaand tracé	- Optimaliseren bestaand tracé N279 (2x1-strooks, 80 km/uur). - Aansluitingen: Morgenstraat: gelijkvloerse aansluiting vervalt. Sluisweg: gelijkvloerse aansluiting vervalt. Keldonk: Ter hoogte van de Morgenstraat komt 1 ongelijkvloerse aansluiting terug voor de vervallen aansluitingen Morgenstraat en Sluisweg (zie a-varianten).	Aansluiting Keldonk: 2A-a1 Noord: N279 op maaiveld, aansluiting hoog met aparte brug over de Zuid-Willemsvaart
		2A-a2 Midden: N279 op maaiveld, aansluiting hoog met aparte brug over de Zuid-Willemsvaart
		2A-a3 Zuid: N279 op maaiveld, aansluiting hoog met aparte brug over de Zuid-Willemsvaart
3 Deelgebied Boerdonk – Beek en Donk		
3A Optimalisatie bestaand tracé	- Optimaliseren bestaand tracé N279 (2x1-strooks, 80 km/uur). - Kruisingen/aansluitingen: Middenweg / Bosscheweg: de rotonde wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting (zie a-varianten). <i>Peeleindseweg</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising. Gemertseweg (N615/N272): de rotonde wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting (zie b-varianten). <i>Peeldijk</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising.	Aansluiting Boerdonk: 3A-a1 N279 op maaiveld met aansluiting hoog
		3A-a2 N279 op maaiveld met onderdoorgang Boerdonk (Middenweg/Bosscheweg onder N279 door))
		Aansluiting Gemertseweg (N615/N272): 3A-b1 N279 hoog met behoud bestaande rotonde en fietstunnel.
		3A-b2 Aangepaste aansluiting met N279-maaiveld, aansluiting hoog
4 Deelgebied Aarle-Rixtel – Helmond		
4A Optimalisatie bestaand tracé	- Optimaliseren bestaand tracé N279 (2x1-strooks, 80 km/h). - Kruisingen/aansluitingen: <i>Bakelseweg</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising. <i>Venuslaan</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising (zie a-varianten). Waterleliesingel: gelijkvloerse aansluiting op de N279 vervalt. <i>Bloemvelderbrug</i>: handhaven bestaande oversteek langzaam verkeer. Rembrandtlaan: handhaven aansluiting. <i>Bakelsedijk</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising voor fietsers. Coendersberglaan: gelijkvloerse aansluiting op de N279 vervalt. - Aangepaste ontsluiting Helmond-Dierdonk door parallelwegen vanwege het vervallen van de aansluitingen Waterleliesingel en Coendersberglaan. <i>Brug over Dierdonkse Heide</i>: vervangen door	Kruising Venuslaan: 4A-a1 Kruising Venuslaan handhaven en aansluiting Waterleliesingel vervangen door aanleg parallelweg.
		4A-a2 Halve aansluiting Venuslaan (kruising Venuslaan aanpassen tot halve aansluiting).
		Aansluiting N607: 4A-b1 N279 op maaiveld, aansluiting hoog
		4A-b2 N279 hoog, aansluiting op maaiveld

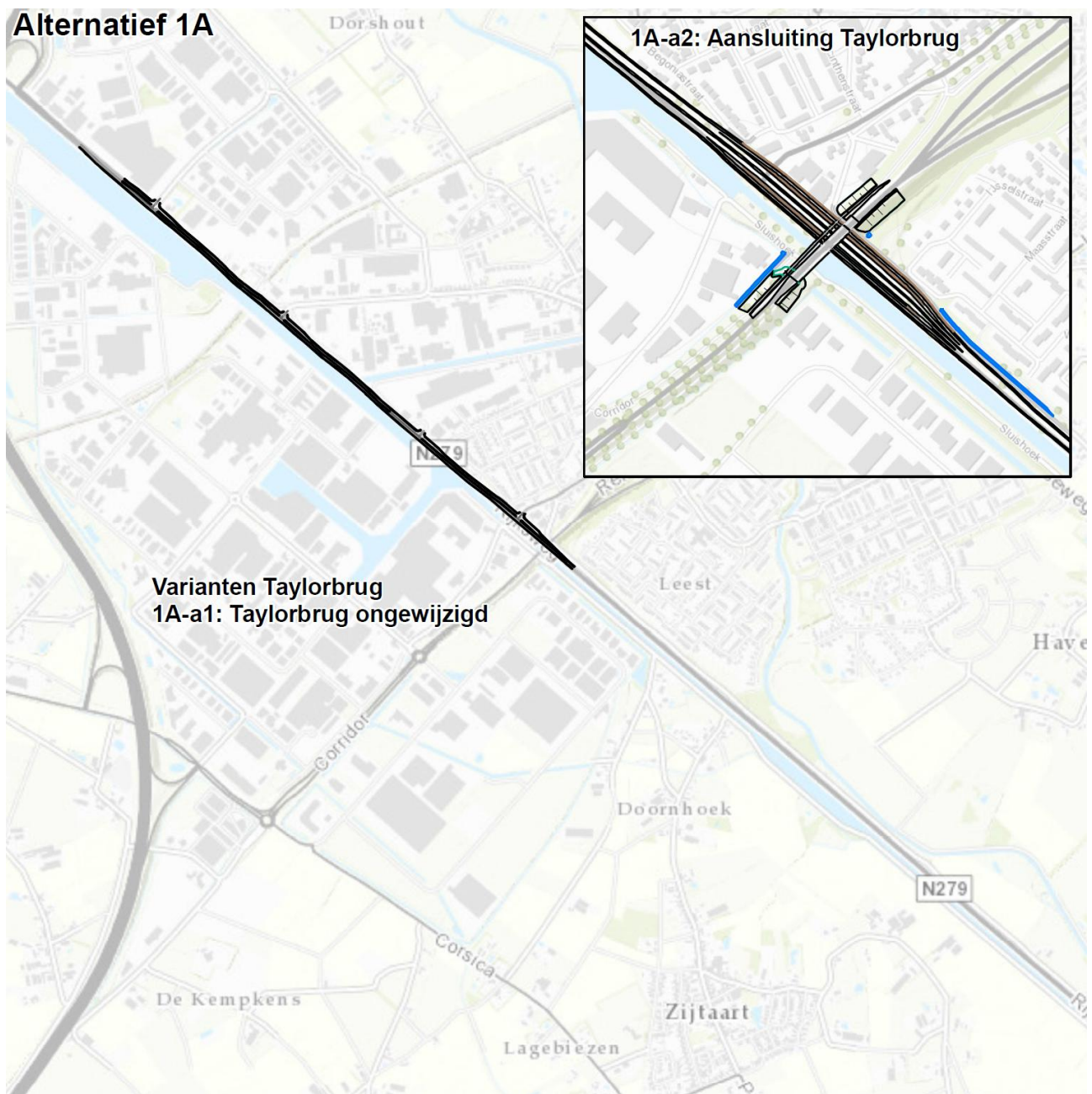
Tracéalternatief deelgebied	Omschrijving tracéalternatief (vet = aansluiting / cursief = kruising / onderstreept = vervalt)	Variant binnen tracéalternatief (vet = onderdeel van alternatief N279 geheel 1 t/m 4)								
	nieuwe oversteek langzaam verkeer - o N279-N607: vervanging rotonde N279-N607 Weg naar Bakel door ongelijkvloerse aansluiting (zie b-varianten). - o <i>Rijpelbergseweg</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising.									
4B Omleiding Helmond	■ Omleiding N279 tussen Bakelseweg en N607 Bakelsebrug ten oosten van de wijk Dierdonk (2x1-strooks, 80 km/h). ■ Handhaven bestaand tracé N279. ■ Kruisingen/aansluitingen: - o <i>Bakelseweg</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising. - o N279-Bakelseweg: nieuwe halve ongelijkvloerse aansluiting. - o <i>Scheepstal</i>: voor de kruising van het tracé met de wegen Scheepstal en Heikantse Beemd wordt 1 ongelijkvloerse kruising teruggebracht ter hoogte van Scheepstal. - o <i>Heikantse Beemd</i>: kruising vervalt. De fietsverbinding Heikantse Beemd wordt gehandhaafd door deze te integreren in het ecoduct dat wordt aangelegd. - o N279-N607: vervanging rotonde N279-N607 Weg naar Bakel door nieuwe ongelijkvloerse aansluiting (zie c-varianten). - o <i>Rijpelbergseweg</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising.	<i>Aansluiting N607:</i> <table><tr><td>4B-c1</td><td>N279 op maaiveld, aansluiting hoog</td></tr><tr><td>4B-c2</td><td>N279 hoog, aansluiting op maaiveld</td></tr></table>	4B-c1	N279 op maaiveld, aansluiting hoog	4B-c2	N279 hoog, aansluiting op maaiveld				
		4B-c1	N279 op maaiveld, aansluiting hoog							
4B-c2	N279 hoog, aansluiting op maaiveld									
5 Deelgebied Helmond Zuid (aansluiting N270) – Vlieden – Asten										
5A Optimalisatie bestaand tracé	■ Optimaliseren bestaand tracé N279 (2x1-strooks, 80 km/h). ■ Kruisingen/aansluitingen: - o <i>Berkendonksepad</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising. - o N270: handhaven bestaande aansluiting N279-N270 - o <i>Vliedense Bosdijk/Rijntjesdijk</i>: gelijkvloerse oversteek wordt ongelijkvloerse kruising. - o Rochadeweg: vervangen rotonde N279-Rochadeweg door ongelijkvloerse aansluiting (zie a-varianten). - o <i>Brouwhuisweg</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising. - o <i>Oostappensedijk</i>: gelijkvloerse oversteek wordt ongelijkvloerse kruising. - o <i>Kloosterstraat</i>: handhaven ongelijkvloerse kruising. - o Deurneseweg: handhaven bestaande gelijkvloerse aansluiting (zie b-varianten) met regeltechnische optimalisatie - o A67: indien nodig worden de kruispunten met de toe- en afritten van de bestaande aansluiting aangepast.	<i>Aansluiting Rochadeweg</i> <table><tr><td>5A-a1</td><td>N279 op maaiveld, aansluiting hoog</td></tr><tr><td>5A-a2</td><td>N279 half verdiept, aansluiting half hoog</td></tr></table> <i>Aansluiting Deurneseweg:</i> <table><tr><td>5A-b1</td><td>Handhaven bestaande gelijkvloerse aansluiting</td></tr><tr><td>5A-b2</td><td>Gelijkvloerse aansluiting Deurneseweg vervangen door nieuwe ongelijkvloerse aansluiting</td></tr></table>	5A-a1	N279 op maaiveld, aansluiting hoog	5A-a2	N279 half verdiept, aansluiting half hoog	5A-b1	Handhaven bestaande gelijkvloerse aansluiting	5A-b2	Gelijkvloerse aansluiting Deurneseweg vervangen door nieuwe ongelijkvloerse aansluiting
		5A-a1	N279 op maaiveld, aansluiting hoog							
5A-a2	N279 half verdiept, aansluiting half hoog									
5A-b1	Handhaven bestaande gelijkvloerse aansluiting									
5A-b2	Gelijkvloerse aansluiting Deurneseweg vervangen door nieuwe ongelijkvloerse aansluiting									

1.3.1 Veghel

Beschrijving alternatieven en varianten

In deelgebied 1, Veghel, zijn er 2 tracéalternatieven. Figuur 1-6 geeft de verschillende varianten in deelgebied Veghel weer. Voor het tracéalternatief optimalisatie van **het tracé van de N279 door Veghel** zijn er bij de aansluiting van de Rembrandtlaan cq. Taylorbrug twee varianten mogelijk:

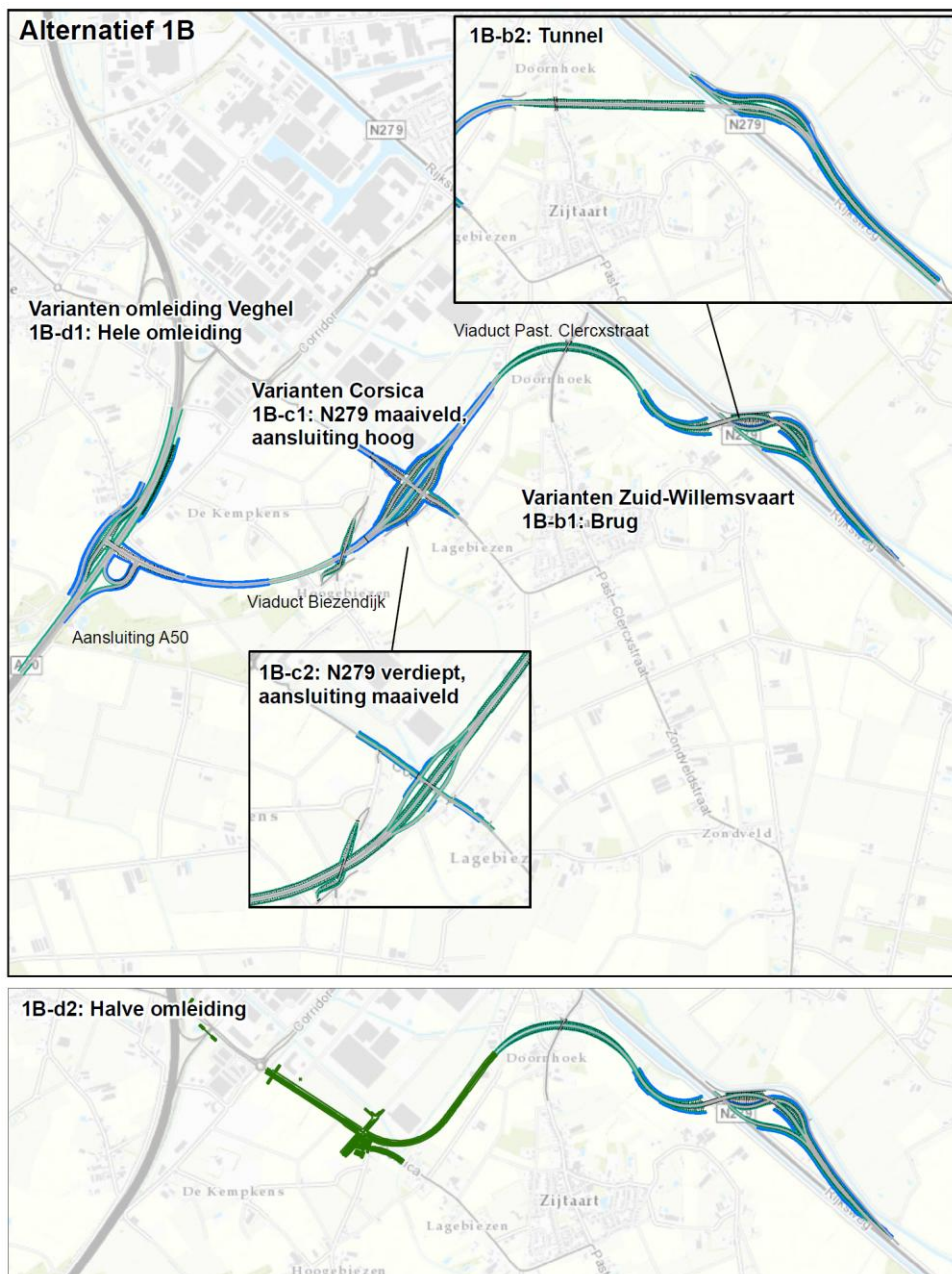
- De N279 2x2-strooks met 4 gelijkvloerse aansluitingen (kruispunten) tot aan de Taylorbrug, daarna 2x1-strooks (*Variant 1A-a1*).
- De N279 2x2-strooks met 3 gelijkvloerse aansluitingen en een ongelijkvloerse aansluiting op de Taylorbrug in plaats van de gelijkvloerse aansluiting van de Rembrandtlaan, daarna 2x1-strooks (*Variant 1A-a2*).



Figuur 1-6 Twee mogelijke varianten voor de aansluiting van de N279 met de Rembrandtlaan / Taylorbrug bij Veghel

Voor het tracéalternatief **omleiding Veghel** geldt dat er varianten zijn voor de kruising met de Zuid-Willemsvaart, de aansluiting met de Corsica, en de tracering van de omleiding en aansluiting op de A50 (zie Figuur 1-7):

- Een kruising van de omleiding met de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Doornhoek/Pastoor Clerxstraat:
 - met een brug over de Zuid-Willemsvaart heen (*Variant 1B-b1*);
 - met een tunnel onder de Zuid-Willemsvaart door (gesloten deel korter dan 250 meter, daarom geen tunnelwet van toepassing) (*Variant 1B-b2*).
- Ongelijkvloerse aansluiting van Corsica op de nieuwe hele omleiding waarbij:
 - de omleiding op maaiveld is gelegen en de weg Corsica over de N279 heen gaat (*variant 1B-c1*).
 - de omleiding verdiept wordt aangelegd, waarbij de weg Corsica op maaiveld blijft (*variant 1B-c2*).
- Tracering van de omleiding en aansluiting A50:
 - Een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de hele omleiding Veghel op de A50 ter hoogte van de haakse bocht in de Corridor (*Variant 1B-d1*).
 - Tracé van de **halve omleiding Veghel** waarbij de omleiding bij Corsica afbuigt naar de bestaande aansluiting Eerde op de A50. Met een gelijkvloerse aansluiting van Corsica op de halve omleiding. Het tracé loopt dan via Corsica en Eerdsebaan naar de bestaande aansluiting Eerde op de A50. Alle aansluitingen tussen Corsica en de A50 blijven gelijkvloers (*Variant 1B-d2*).



Figuur 1-7 Varianten omleiding Veghel

Beschrijving van de realisatie

Tabel 1-3 geeft een beschrijving van de realisatie per variant in deelgebied Veghel.

Tabel 1-3 Beschrijving van de realisatie per variant voor deelgebied Veghel

Varianten in 1A – Beschrijving van de realisatie	
Taylorbrug	1A-a1 Binnen deze variant breidt de N279 met name uit naar de kanaalzijde en op onderdelen naar de kant van het bedrijventerrein en de woonkern. In het kader van de bouwfasering wordt dan ook eerst in de strook tussen de bestaande weg en het kanaal de nieuwe weg gerealiseerd, waardoor de bestaande 2x1 weg grotendeels in stand blijft voor het verkeer. Daarna verschuiven de rijstroken naar de kanaalzijde waardoor de andere zijde kan worden aangelegd. Daarbij kan dan ook direct de 2x2 worden gerealiseerd en kunnen de geluidsmaatregelen worden geplaatst. In verband met de kruispunt aanpassingen zal er verschillende keren sprake zijn van weekend afsluitingen en nachtafsluitingen om het werk goed te kunnen uitvoeren. Voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen wordt uitgegaan van gebruik van de N279 en de Zuid-Willemsvaart.
	1A-a2 Deze variant is gelijk aan de bovenbeschreven variant 1A-a1, behalve nabij de Rembrandtlaan en Taylorbrug. De ombouw van het viaduct bij de Taylorbrug leidt wel tot een complexe situatie. De werkruimte ter hoogte van het viaduct is krap, waardoor het bouwen van de toe- en afritten lastig is in vol verkeer. Hier wordt voorgesteld om eerst een tijdelijke hulpweg langs de N279 te realiseren waardoor er voldoende bouwruimte ontstaat aan de kanaalzijde. Op het moment dat de toe- en afrit aan de kanaalzijde is gerealiseerd kan een deel van het verkeer via de toe- en afrit rijden. In verband met de kruispunt aanpassingen zal verschillende keren sprake zijn van weekend afsluitingen en nachtafsluitingen om het werk goed te kunnen uitvoeren. Voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen wordt uitgegaan van gebruik van de N279 en de Zuid-Willemsvaart.
Varianten in 1B – Beschrijving van de realisatie	
Zuid-Willemsvaart	1B-b1 brug Het realiseren van de brug kan in het vrije veld plaatsvinden. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat het merendeel van de bouwstoffen via de Zuid-Willemsvaart kan worden aangevoerd. Daarnaast kan een deel van de bouwstoffen via het nieuwe tracé van de omleiding Veghel worden aangevoerd. Bij het realiseren van de brugvariant zal met name aan de oostzijde van het kanaal in het gebied direct naast de Aa met zorg moeten worden gewerkt in verband met natuur en water. Het verkeer op de N279 hoeft van deze werkzaamheden weinig hinder te ondervinden. Alleen bij de aansluiting van de omleiding op de nieuwe weg zal verkeershinder optreden.
	1B-b2 tunnel De bouw van de tunnel vindt plaats in het vrije veld. Daarbij is enerzijds sprake van veel grond die afgevoerd moet worden, maar ook van veel bouwmaterialen die aangevoerd moeten worden. Daarbij geldt dat veel hiervan via het water kan worden aan- en afgevoerd. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van het tracé (richting Veghel) en de aansluitingen op de A50. Bij het realiseren van de tunnel zal met name aan de oostzijde van het kanaal in het gebied direct naast de Aa met zorg moeten worden gewerkt in verband met natuur en water. Het verkeer op de N279 hoeft van deze werkzaamheden weinig hinder te ondervinden. Alleen bij de aansluiting van de omleiding op de nieuwe weg zal verkeershinder optreden.

Varianten in 1B – Beschrijving van de realisatie

Aansluiting Corsica	1B-c1 hoog	Dit tracé kan in het vrije veld worden gerealiseerd. Aandachtspunt zijn de verschillende langzaam verkeersbewegingen die het tracé kruisen die moeten worden omgeleid. Daarnaast wordt de verbinding tussen Zijtaart en Veghel tijdelijk afgesloten waarvoor een omleidingsroute via Doornhoek en de Dubbelen moet worden ingesteld. Aandachtspunt bij dit tracé is de passage van de beek. Aan en afvoer van materiaal kan plaatsvinden via Corsica.
	1B-c2 laag	Dit tracé kan in het vrije veld worden gerealiseerd. Aandachtspunt zijn de verschillende langzaam verkeersbewegingen die het tracé kruisen die moeten worden omgeleid. Daarnaast wordt de verbinding tussen Zijtaart en Veghel tijdelijk afgesloten waarvoor een omleidingsroute via Doornhoek en de Dubbelen moet worden ingesteld. In het kader van de verdiepte ligging zijn hier aanvullende maatregelen nodig ten aanzien van water (grondwater en waterlopen). Aan en afvoer van materiaal kan plaatsvinden via Corsica.
Omleiding	1B-d1 heel	Voor de aansluiting van de omleiding op de A50 zal aan- en afvoer deels via het tracé (omleiding) moeten plaatsvinden met een afwikkeling naar Corsica en de A50. De nieuwe weg kan in het vrije veld worden gerealiseerd. Voor de werkzaamheden aan de westzijde van de A50 wordt voorgesteld om het bouwverkeer via de Poort van Veghel, Mac Arthurweg, Abenhoefweg te laten plaatsvinden. Hierdoor wordt het buurtschap Willibrordushoek minimaal belast.
	1B-d2 half	Voor de optimalisering (verbreding) van Corsica zal deze weg tijdelijk moeten worden afgesloten. Het verkeer van en naar Zijtaart zal hierdoor tijdelijk moeten worden omgeleid via Doornhoek en de Dubbelen. Aan en afvoer van materiaal kan plaatsvinden via Corsica.

1.3.2 Keldonk

Beschrijving alternatieven en varianten

In deelgebied 2, Keldonk, is er slechts één tracéalternatief. Figuur 1-8 geeft de verschillende varianten in deelgebied **Keldonk** weer.

In dit deelgebied vervallen de gelijkvloerse aansluitingen Morgenstraat en Sluisweg. Hier komt één ongelijkvloerse aansluiting voor terug, waarvoor drie mogelijke locaties zijn:

- de aansluiting Noord van Keldonk met de N279 op maaiveld en de aansluiting hoog, met een aparte brug over de Zuid-Willemsvaart (Variant 2A-a1);
- de aansluiting Midden van Keldonk met de N279 op maaiveld en de aansluiting hoog, met een aparte brug over de Zuid-Willemsvaart (Variant 2A-a2);
- de aansluiting Zuid van Keldonk met de N279 op maaiveld en de aansluiting hoog, met een aparte brug over de Zuid-Willemsvaart (Variant 2A-a3).



Figuur 1-8 Kaartbeeld varianten voor de aansluiting bij Keldonk

Bij de drie varianten is een aparte brug over de N279 en de Zuid-Willemsvaart voorzien voor al het lokale verkeer tussen beide zijden van de Zuid-Willemsvaart. Voor zowel (vracht)auto- als landbouw- en fietsverkeer.

Beschrijving van de realisatie

Tabel 1-4 geeft een beschrijving van de realisatie per variant in deelgebied Keldonk. De bouw van de aansluitingen bij Keldonk is grotendeels identiek voor alle varianten.

Tabel 1-4 Beschrijving van de realisatie per variant voor deelgebied Keldonk

Varianten in 2A – Beschrijving van de realisatie		
Keldonk	2A-a1 Noord	De nieuwe N279 wordt als eerste gerealiseerd, waarbij het verkeer over de nieuwe route kan rijden. Vervolgens worden aan weerszijden de taluds gerealiseerd voor de toe- en afritten en het kunstwerk over de N279. Bij Keldonk-Noord (en Keldonk-Zuid) kan de bestaande aansluiting met de Morgenstraat nog enige tijd functioneren. Na het gereedkomen van de aansluiting wordt de brug over de N279 in het vrije veld gerealiseerd. Hierbij kunnen bouwmaterialen via de N279 worden aangevoerd. Daarbij kan ook nog steeds gebruik worden gemaakt van de bestaande brug over de Zuid-Willemsvaart. Langzaam verkeer zal via de bestaande brug en tijdelijke verkeerslichten de N279 kunnen blijven kruisen.
	2A-a2 Midden	De nieuwe N279 wordt als eerste gerealiseerd, waarbij het verkeer over de nieuwe route kan rijden. Vervolgens worden aan weerszijden de taluds gerealiseerd voor de toe- en afritten en het kunstwerk over de N279. Bij Keldonk-Midden wordt voorgesteld vanaf de Morgenstraat een tijdelijke weg te realiseren over het tracé van de toekomstige brug met een aansluiting op de N279. Na het gereedkomen van de aansluiting wordt de brug over de N279 in het vrije veld gerealiseerd. Hierbij kunnen bouwmaterialen via de N279 worden aangevoerd. Daarbij kan ook nog steeds gebruik worden gemaakt van de bestaande brug over de Zuid-Willemsvaart. Langzaam verkeer zal via de bestaande brug en tijdelijke verkeerslichten de N279 kunnen blijven kruisen.
	2A-a3 Zuid	De nieuwe N279 wordt als eerste gerealiseerd, waarbij het verkeer over de nieuwe route kan rijden. Vervolgens worden aan weerszijden de taluds gerealiseerd voor de toe- en afritten en het kunstwerk over de N279. Bij Keldonk-Zuid (en Keldonk-Noord) kan de bestaande aansluiting met de Morgenstraat nog enige tijd functioneren. Na het gereedkomen van de aansluiting wordt de brug over de N279 in het vrije veld gerealiseerd. Hierbij kunnen bouwmaterialen via de N279 worden aangevoerd. Daarbij kan ook nog steeds gebruik worden gemaakt van de bestaande brug over de Zuid-Willemsvaart. Langzaam verkeer zal via de bestaande brug en tijdelijke verkeerslichten de N279 kunnen blijven kruisen.

1.3.3 Boerdonk – Beek en Donk

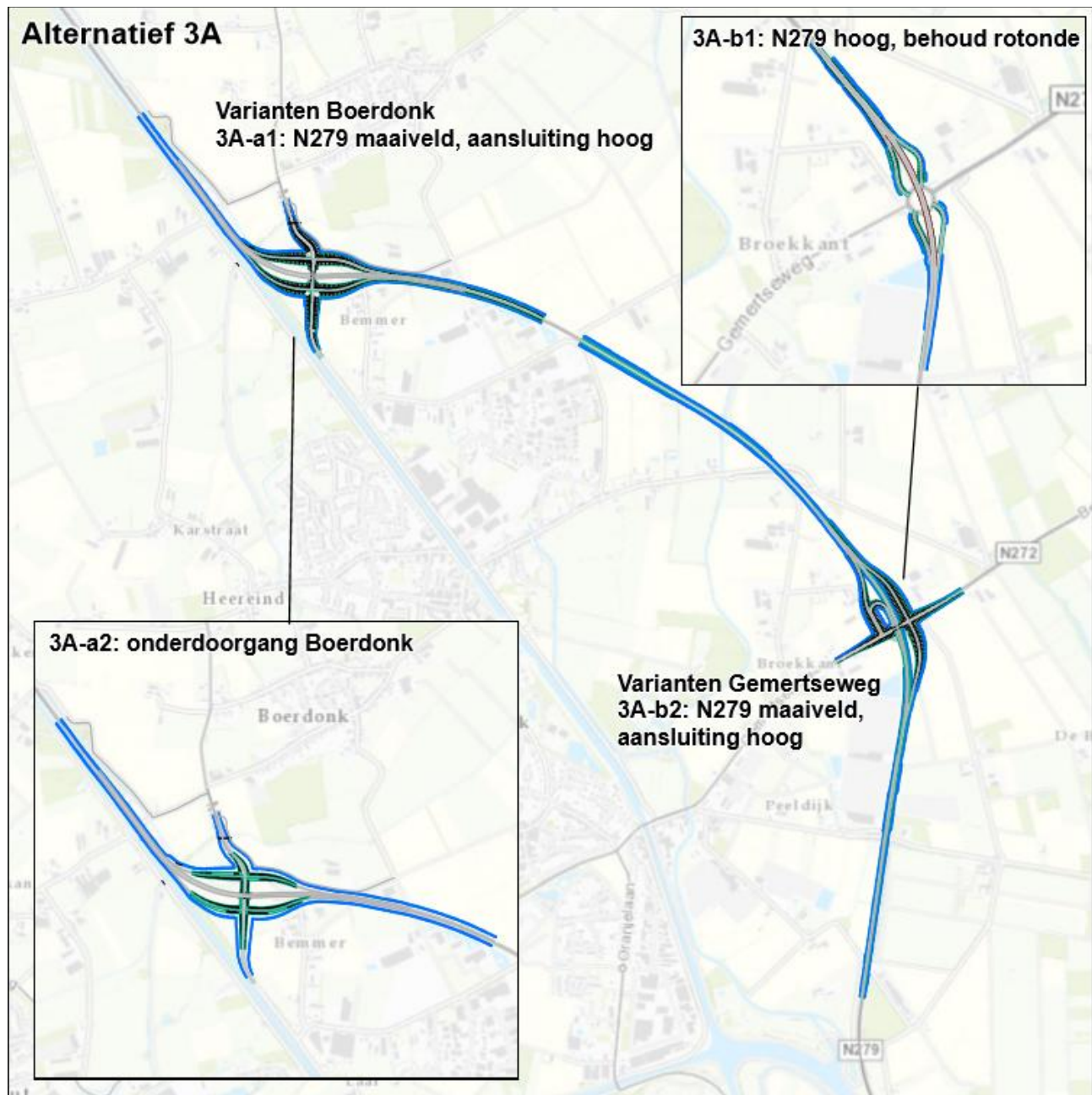
Beschrijving alternatieven en varianten

In deelgebied 3, Beek en Donk, is er slechts één tracéalternatief. Figuur 1-9 geeft de verschillende varianten in deelgebied Boerdonk – Beek en Donk weer. De rotonde bij Boerdonk wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen twee varianten:

- Een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 op maaiveld blijft en waarbij de kruisende weg (Middenweg/Bosscheweg) over de N279 heen gaat (Aansluiting hoog; Variant 3A-a1).
- Een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 op maaiveld blijft en waarbij de kruisende weg (Middenweg/Bosscheweg) verdiept onder de N279 door gaat (Aansluiting Variant 3A-a2).

Bij de **Gemertseweg** wordt de rotonde vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Hier is wederom onderscheid gemaakt tussen twee varianten:

- Een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de bestaande rotonde en fietstunnel worden gehandhaafd en waarbij de N279 over de rotonde heen gaat (*Variant 3A-b1*).
- Een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 op maaiveld blijft en de Gemertseweg over de N279 heen gaat en waarbij de toerit richting Helmond conflictvrij is ontworpen (*Variant 3A-b2*).



Figuur 1-9 Varianten in deelgebied Boerdonk – Beek en Donk

Beschrijving van de realisatie

Tabel 1-5 geeft een beschrijving van de realisatie per variant in deelgebied Boerdonk – Beek en Donk.

Tabel 1-5 Beschrijving van de realisatie per variant voor deelgebied Boerdonk – Beek en Donk

Varianten in 3A – Beschrijving van de realisatie	
Aansluiting Boerdonk	3A-a1 Voor de ombouw van de aansluiting Boerdonk zal een tijdelijke hulpweg moeten worden gerealiseerd aan de zuidzijde van de rotonde, zodat het doorgaande verkeer van de N279 geen hinder ondervindt. De Bosscheweg vanuit Bemmer wordt tevens aangesloten op deze hulpweg. Hierdoor ontstaat ruimte om de aansluiting aan de noordzijde van de N279 te realiseren. Tijdens deze fasering kan vanaf de N279 de Middenweg naar Boerdonk niet worden bereikt. Het verkeer dat van die wegen gebruik maakt, dient dan om te rijden. Wanneer de noordelijke toe- en afrit gereed zijn kan het N279 verkeer hiervan gebruik maken waarna de fasering 'omgekeerd' wordt uitgevoerd. De Bosscheweg richting Bemmer is dan afgesloten van de N279 et cetera.
	3A-a2 Voor de ombouw van de aansluiting Boerdonk zal een tijdelijke hulpweg moeten worden gerealiseerd aan de zuidzijde van de rotonde zodat het doorgaande verkeer van de N279 geen hinder ondervindt. De Bosscheweg vanuit Bemmer wordt tevens aangesloten op deze hulpweg. Hierdoor ontstaat ruimte om de aansluiting aan de noordzijde van de N279 te realiseren. Tijdens deze fasering kan vanaf de N279 de Middenweg naar Boerdonk niet worden bereikt. Dit verkeer dient om te rijden. Wanneer de noordelijke toe- en afrit gereed zijn kan het N279 verkeer hiervan gebruik maken waarna de fasering omgekeerd wordt uitgevoerd. De Bosscheweg richting Bemmer is dan afgesloten van de N279.
Aansluiting Gemertseweg	3A-b1 Door het realiseren van de nieuwe toe- en afritten ontstaat ruimte om het verkeer om te leiden. Daarbij ontstaat ook ruimte om in het midden van de rotonde het nieuwe viaduct te bouwen. Deze werkzaamheden kunnen grotendeels plaatsvinden buiten het verkeer. Alleen rondom het realiseren van de liggers van viaducten zal de rotonde afgesloten worden. Het gevolg zal zijn dat de rotonde dan enkele weekenden wordt afgesloten.
	3A-b2 Voor de ombouw van de rotonde is het noodzakelijk om het verkeer om te leiden om voldoende werkruimte te creëren voor de nieuwe aansluiting. Omdat de nieuwe aansluiting op de locatie van de huidige rotonde is gelegen is er onvoldoende ruimte beschikbaar om al het verkeer om de werkzaamheden heen te leiden. De noord-zuid verbinding (N279) kan intact blijven; echter het oost-west verkeer (N615/N272) zal moeten worden omgeleid via andere wegen. Hiervoor zijn alternatieven aanwezig; echter het vergt goede afstemming tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer.

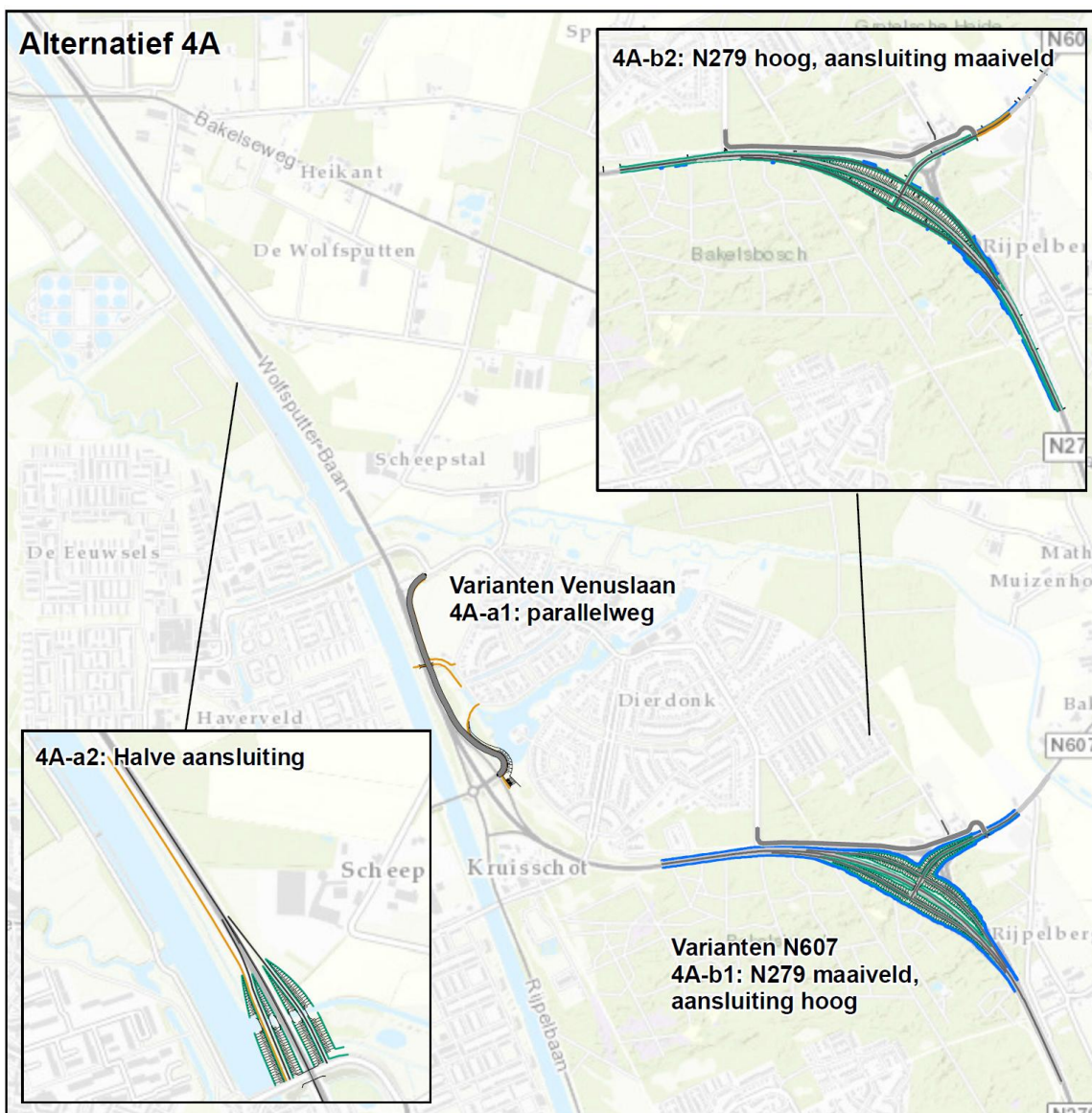
1.3.4 Aarle-Rixtel – Helmond

Beschrijving alternatieven en varianten

In deelgebied 4, Aarle-Rixtel - Helmond, zijn er twee tracéalternatieven. Onderstaande figuur geeft de verschillende varianten in deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond weer. Bij de optimalisatie van het tracé worden de aansluitingen met de Waterleliesingel en de N607 aangepast.

Voor beide optimalisaties is er onderscheid gemaakt tussen twee varianten:

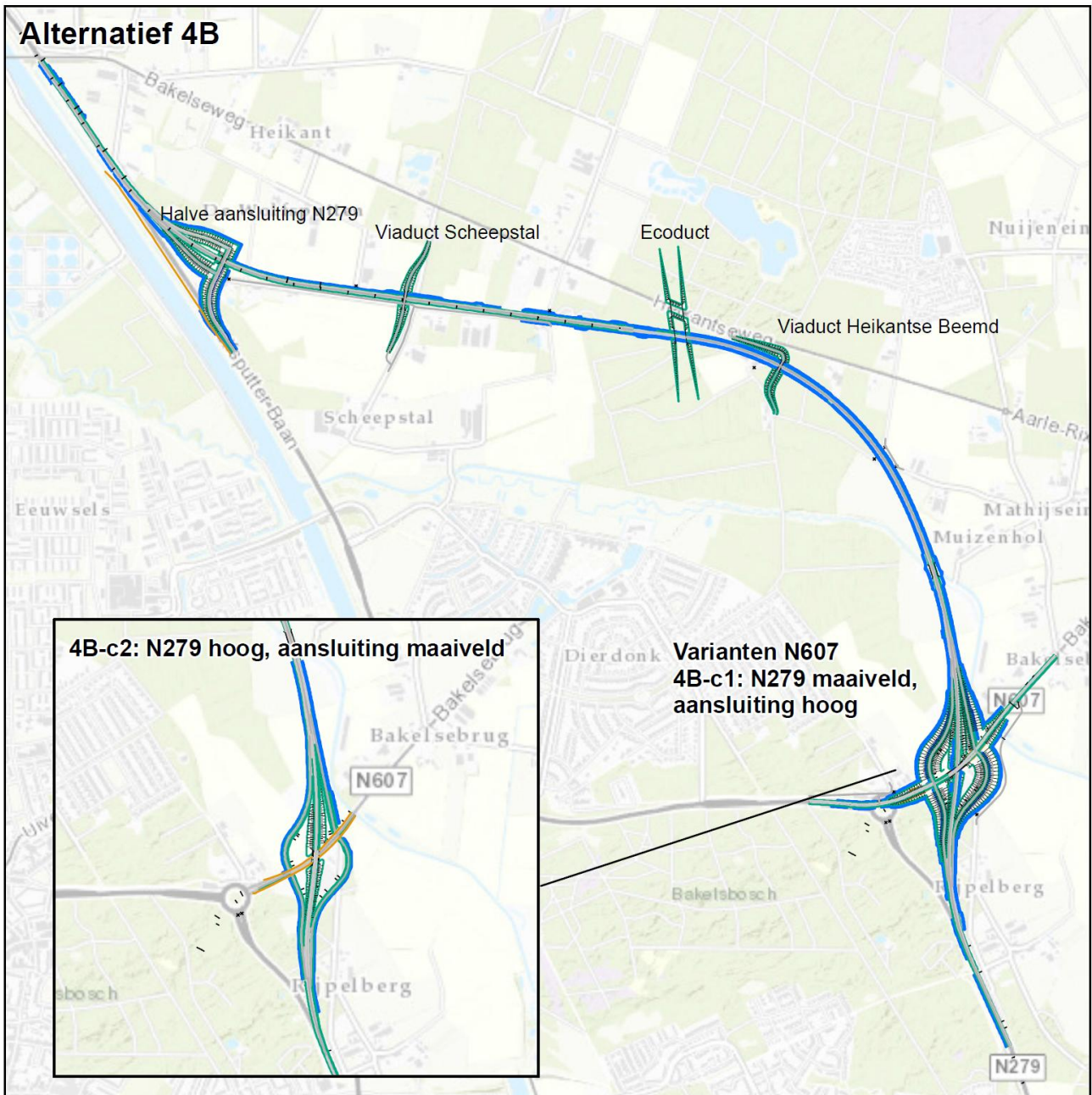
- **Tracéalternatief bestaand tracé door Helmond**
 - **Kruising met de Venuslaan:**
 - Handhaving van de ongelijkvloerse kruising met de Venuslaan en een nieuwe parallelweg tussen de bestaande ongelijkvloerse aansluiting Rembrandtlaan en Waterleliesingel (*Variant 4A-a1*);
 - Een halve ongelijkvloerse aansluiting Venuslaan in combinatie met het handhaven van de bestaande ongelijkvloerse aansluiting Rembrandtlaan (*Variant 4A-a2*).
 - **Aansluiting op de N607 aan de zuidzijde van Helmond:**
 - Een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op de N607 (Weg naar Bakel) waarbij de N279 op maaiveld blijft en de N607 over de N279 heen gaat en met een parallelweg naar de Coendersberglaan (*Variant 4A-b1*).
 - Een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op de N607 waarbij de N607 op maaiveld blijft en de N279 over de N607 heen gaat en met een parallelweg naar de Coendersberglaan (*Variant 4A-b2*).



Figuur 1-10 Varianten Alternatief 4A in deelgebied Aarle Rixtel – Helmond

Voor het tracéalternatief **omleiding Helmond** geldt dat het huidige tracé door Helmond niet geoptimaliseerd wordt, maar gehandhaafd blijft (zie Figuur 1-11). Aan de noordkant van Helmond wordt het bestaande tracé door Helmond aangesloten op de N279 met een halve aansluiting richting het noorden. Voor de aansluiting van de omleiding met de N607 is onderscheid gemaakt tussen de volgende varianten:

- Een ongelijkvloerse aansluiting van de N607 (aansluiting Weg naar Bakel, ten zuiden van Dierdonk), waarbij de N279 op maaiveld blijft en de aansluiting hoog is (Variant 4B-c1).
- Een ongelijkvloerse aansluiting van de N607, waarbij deze op maaiveld blijft en de N279 er overheen gaat (Variant 4B-c2).



Figuur 1-11 Varianten Alternatief 4B in deelgebied Aarle Rixtel – Helmond

Beschrijving van de realisatie

Tabel 1-6 geeft een beschrijving van de realisatie per variant in deelgebied Aarle-Rixtel - Helmond.

Tabel 1-6 Beschrijving van de realisatie per variant voor deelgebied Aarle-Rixtel Helmond

Varianten in 4A – Beschrijving van de realisatie		
Venuslaan	4A-a1	De parallelweg tussen de Rembrandtlaan en de Venuslaan kan naast de N279 worden gerealiseerd. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de doorgaande fietsverbindingen die ook tijdens de bouw intact moeten blijven.
	4A-a2	Deze halve aansluiting kan grotendeels buiten de bestaande weg worden gerealiseerd. Aandachtspunt hierbij is de korte ligging ten opzichte van de Zuid-Willemsvaart en de Bakelse Aa die middels 2 kunstwerken moet worden gekruist. Gezien de waarde binnen het NNN zal met de zorgplicht rekening moeten worden gehouden. De aansluiting op de Venuslaan zal vragen om enkele kortdurende afsluitingen om het kruispunt goed vorm te geven.
Aansluiting N607	4A-b1	Het nieuwe tracé en de zuidelijke toe- en afrit kunnen in het vrije veld worden gebouwd. Aangezien dit in bosrijk gebied ligt zal rekening gehouden moeten worden met aanwezige ecologische waarden. De bestaande N279 kan tijdelijk nog functioneren. Via de noordelijke parallelweg van de Wolfsputterbaan kan het verkeer van en naar Bakel worden omgeleid om westelijk van de nieuwe aansluiting een tijdelijke aansluiting op de Wolfsputterbaan te krijgen. Vervolgens kan het verkeer via de zuidelijke toe- en afrit worden geleid en kunnen de noordelijke toe- en afrit worden gerealiseerd.
	4A-b2	Het nieuwe tracé en de zuidelijke toe- en afrit kunnen in het vrije veld worden gebouwd. Aangezien dit in bosgebied is zal rekening gehouden moeten worden met ecologische waarden. De bestaande N279 kan tijdelijk nog functioneren. Via de noordelijke parallelweg van de Wolfsputterbaan kan het verkeer van en naar Bakel worden omgeleid om westelijk van de nieuwe aansluiting een tijdelijke aansluiting op de Wolfsputterbaan te krijgen. Vervolgens kan het verkeer via de zuidelijke toe- en afrit worden geleid en kunnen de noordelijke toe- en afrit worden gerealiseerd.
Varianten in 4B – Beschrijving van de realisatie		
Aansluiting N607	4B-c1	De aansluiting aan de noordzijde van Helmond kan grotendeels in het vrije veld worden gebouwd, net als het grootste deel van de omleiding Helmond. Alleen de aantakking op de bestaande N279 vergt afstemming rondom verkeer. Bij het realiseren van de omleiding is sprake van veel kruisende bewegingen voor langzaam verkeer en landbouwverkeer die gedurende de bouw mogelijk moeten blijven. Aan- en afvoer van materialen kan via het werkvak plaatsvinden vanaf de N279 of N607 zijde. Belangrijke aandachtspunten in de bouwfasering zijn de te realiseren kunstwerken die de N279 kruisen. Hiervoor is extra ruimte nodig om deze kunstwerken te bouwen, mede in combinatie met het open houden van deze verbindingen.
	4B-c2	De aansluiting N607 is complex te realiseren. De bestaande N607 moet worden verhoogd waardoor deze tijdelijk moet worden afgesloten. Deze afsluiting leidt tot omrijbewegingen via de Heikantseweg (noord-westen) en de N604 (naar het zuiden). Bekeken moet worden in hoeverre het langzame verkeer via Rijpelberg en Brouwhuis-noord kan worden geleid. De aanleg van de gelijkvloerse N279 is goed bereikbaar via de N607 en de bestaande N279.
	4B-c2	Voor de realisatie van de omleiding in het open veld komt de werkwijze overeen met variant 4B-c1. In deze variant gaat de N279 over de N607 heen waarbij de impact op de N607 beperkt is. De nieuwe N279 wordt in het vrije veld gebouwd waarbij de bouwmaterialen via de N607 kunnen worden aan/afgevoerd.

1.3.5 Helmond Zuid (aansluiting N270) – Vlierden – Asten

Beschrijving alternatieven en varianten

In deelgebied 5, Helmond Zuid (aansl N270) – Vlierden - Asten, is er slechts één tracéalternatief. Figuur 1-12 geeft de verschillende varianten in deelgebied Helmond Zuid (aansl N270) – Vlierden-Asten weer. In dit deelgebied wordt de aansluiting van de **Rochadeweg** geoptimaliseerd, waarvoor er onderscheid gemaakt is tussen twee varianten:

- Een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 op maaiveld blijft en de kruisende weg (Rochadeweg) over de N279 heen gaat (Variant 5A-a1)
- Een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de N279 half verdiept wordt aangelegd (as van de weg circa 2 meter onder maaiveld) en waarbij de Rochadeweg half hoog over de N279 heen gaat (Variant 5A-a2).

De aansluiting van de **Deurneseweg** wordt gehandhaafd of geoptimaliseerd, waarvoor er onderscheid gemaakt is tussen twee varianten:

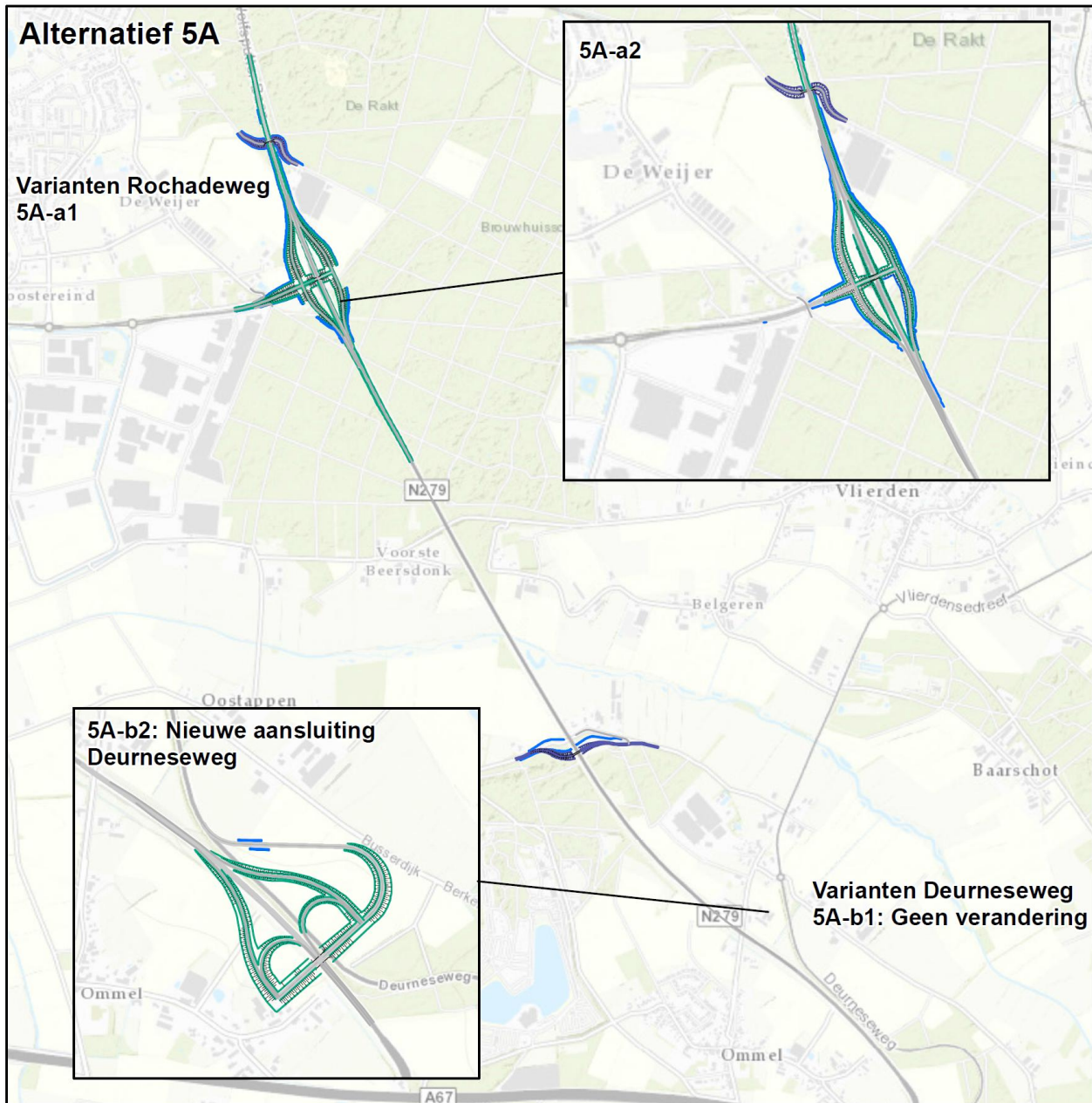
- Handhaving van de bestaande gelijkvloerse aansluiting (Variant 5A-b1). Wel wordt voor dit kruispunt in combinatie met de aansluitende kruispunten van de toe en afritten van de A67 een regeltechnische optimalisatie uitgevoerd om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren
- Vervanging van de huidige gelijkvloerse aansluiting van de Deurneseweg door een ongelijkvloerse aansluiting nabij de Kloosterstraat, waarbij de N279 op maaiveld blijft en de kruisende weg over de N279 heen gaat. Variant 5A-b2).

Beschrijving van de realisatie

Tabel 1-7 geeft een beschrijving van de realisatie per variant in deelgebied Helmond-Zuid - Asten

Tabel 1-7 Beschrijving van de realisatie per variant voor deelgebied Helmond-Zuid - Asten

Varianten in 4A – Beschrijving van de realisatie	
Rochadeweg	5A-a1 Bij de maaiveldligging kunnen de toe- en afritten naast de weg worden gebouwd. Daarbij wordt voorgesteld om de westelijke toe-/afrit iets breder uit te voeren, waardoor deze ook gebruikt kan worden als alternatieve route bij het aanpassen van de hoofdrijbaan. Het verkeer voor het bedrijventerrein kan ook via de westzijde van de Rochadeweg omrijden (N612). Voor het viaduct over de Rijntjesdijk geldt dat deze weg tijdelijk moet worden afgesloten en het bestemmingsverkeer voor 2 woningen en de nertsenfarm moet worden omgeleid om het kunstwerk en de taluds te realiseren. Voor het viaduct Oostappensedijk kan in het vrije veld worden gebouwd. De aan- en afvoer van materialen zal wel via de Oostappensedijk moeten gaan. Dit betekent enige overlast voor de aanwonenden.
	5A-a2 Bij de halfverdiepte ligging kunnen de toe- en afritten naast de hoofdrijbaan worden gebouwd. Daarbij wordt voorgesteld de westelijke toe-/afrit iets breder uit te voeren, zodat deze als rijbaan kan worden gebruikt als de hoofdrijbaan half verdiept wordt gerealiseerd. Het verkeer voor het bedrijventerrein kan ook via de westzijde van de Rochadeweg omrijden (N612). Voor het viaduct over de Rijntjesdijk geldt dat deze weg tijdelijk moet worden afgesloten en het bestemmingsverkeer voor 2 woningen en de nertsenfarm moet worden omgeleid om het kunstwerk en de taluds te realiseren. Voor het viaduct Oostappensedijk kan in het vrije veld worden gebouwd. De aan- en afvoer van materialen zal wel via de Oostappensedijk moeten gaan. Dit betekent enige overlast voor de aanwonenden.



Figuur 1-12 Varianten Alternatief 5A in deelgebied Vlierden-Asten

BIJLAGEN

BIJLAGE A REFERENTIELIJST

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008) MIRT Verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad, opgesteld door Gemeente Eindhoven, SRE en de Provincie Noord – Brabant, 2 oktober
- Provincie Noord – Brabant (2011) Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord – Brabant, Deel D Brainport Oost, 30 juni, inzake Tracézone NOC

BIJLAGE B EERDER BESCHOUWDE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

De afgelopen jaren zijn diverse alternatieven ingebracht die om verschillende redenen in de planuitwerking niet verder zijn onderzocht. In deze bijlage wordt nader toegelicht welke alternatieven dit zijn en waarom ze zijn afgefallen. Ingegaan wordt op onderstaande punten:

1. Processtappen met inperking alternatieven en varianten.
2. Trechtering zoekgebieden omleidingen.
3. Oplossingen bestaande tracé door Veghel.
4. Afgefallen varianten ongelijkvloerse kruisingen voorjaar 2017.
5. Afgefallen varianten en alternatieven in gebracht tijdens inspraak op NRD N279 Veghel-Asten

Ad 1) Processtappen met inperking alternatieven en varianten.

De afgelopen jaren is een trechteringsproces doorlopen om te komen tot een voorkeursalternatief voor de N279 Veghel – Asten. Dit proces is begonnen met de MIRT-verkenning waarin is geconcludeerd dat de Noordoostcorridor nodig was om de doelstellingen voor de gebiedsopgave Zuidoostvleugel Brabantstad te behalen. Vervolgens is de structuurvisie RO deel D, Brainport Oost opgesteld, waarin een zoekgebied voor de Noordoostcorridor is vastgesteld. In het Afwegingskader Notitie Reikwijdte & Detailniveau zijn vervolgens de mogelijke alternatieven voor de Noordoostcorridor geïnventariseerd. Op basis van een afweging van deze alternatieven op doelbereik (verkeerseffecten), milieueffecten en kosten is door de Stuurgroep Brainport Oost op 27 juni 2013 een voorlopig voorkeursalternatief gekozen. Dit besluit is niet bekrachtigd met een besluit van provincie of gemeente. Hierna worden deze stappen kort toegelicht.

MIRT VERKENNING, STRUCTUURVISIE EN PLAN MER

In 2007 is een “Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad” door de regio vastgesteld. Op basis van dit regionale akkoord is in 2008 een MIRT-verkenning “Zuidoostvleugel Brabantstad” door Rijk en regio uitgevoerd en vastgesteld. Hierin staan de ruimtelijke en infrastructurele projecten die nodig zijn om het leef- en vestigingsklimaat te verbeteren. Dit is de basis voor de verdere ontwikkeling van Zuidoost- Brabant tot Toptechnologische regio. De Noordoostcorridor is één van de in deze MIRT-verkenning opgenomen gebiedsopgaven voor de regio, evenals de opgave voor het middengebied Eindhoven- Helmond (Rijk van Dommel en Aa). Deze opgaven zijn in 2010, samen met de keuze voor verstedelijkingslocaties (Meros) rondom Helmond samengebracht in de gebiedsontwikkeling Brainport Oost. Ten behoeve van de uitwerking van de Noordoostcorridor is in 2011 een Structuurvisie deel D “Brainport-Oost” vastgesteld met onderbouwende Plan-MER (2010) Deze structuurvisie richt zich specifiek op Gebiedsontwikkeling Brainport Oost. De structuurvisie beschrijft de ruimtelijke ontwikkelingen die in Brainport Oost plaats gaan vinden. Voor de N279 is de structuurvisie met name van belang omdat er een tracézone voor de N279 in is vastgesteld (zie Figuur B-1).



Figuur B-1 Zoekgebied Noordoostcorridor conform de structuurvisie RO deel D Brainport Oost

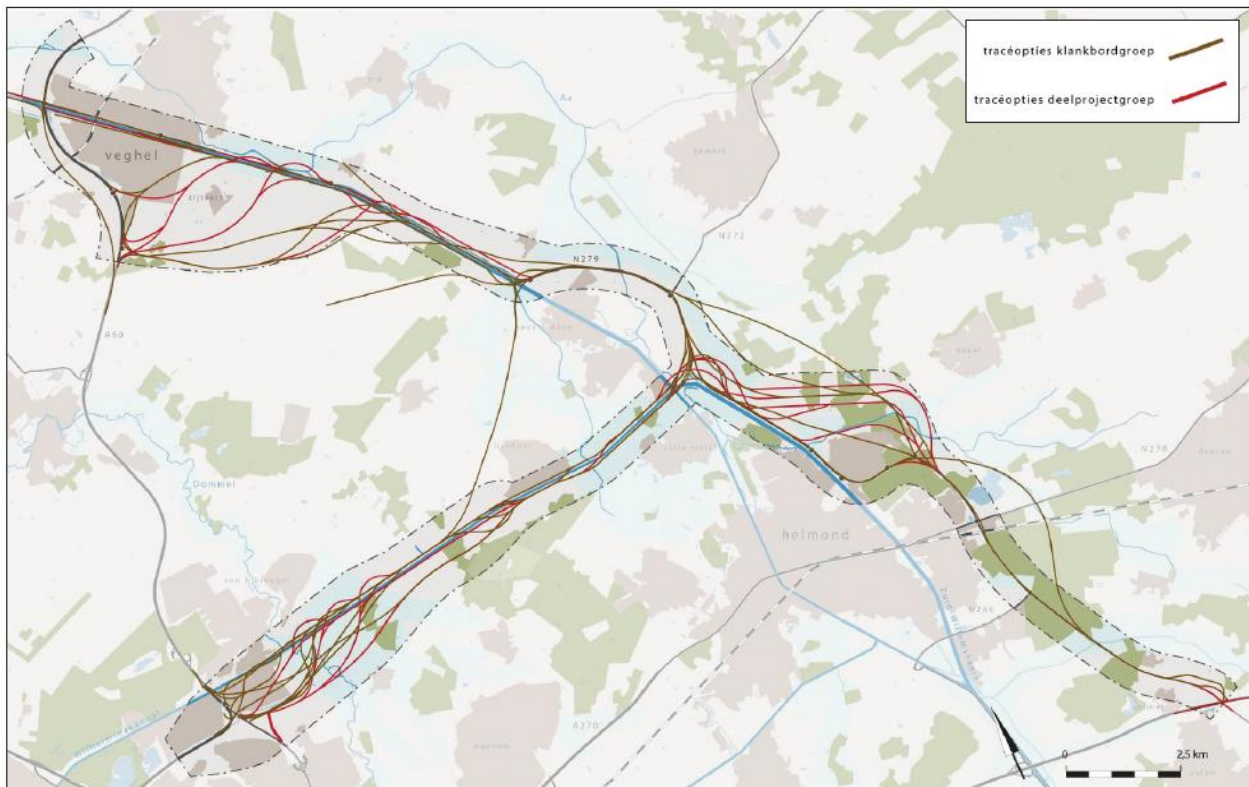
AFWEGINGSKADER NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU NOORDOOSTCORRIDOR

Op basis van de in de Structuurvisie deel D Brainport Oost vastgestelde zoekgebied voor de Noordoostcorridor, zijn samen met de ambtelijke deelprojectgroepen en maatschappelijke klankbordgroepen tracéalternatieven ontwikkeld voor deze Noordoostcorridor. Daarbij is gezocht naar zinvolle alternatieven voor de onderzoeksfase van de NRD. Met 'zinvolle alternatieven' wordt bedoeld alternatieven die zowel:

- in voldoende mate realistisch zijn binnen de kaders die de Structuurvisie, deel D daarvoor geeft én;
- het mogelijk maken om in de NRD de maatgevende effecten van oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Het gaat hierbij om: doelbereik, bijdrage aan gebiedsimpuls, milieueffecten en kosten.

In dit proces hebben alle project- en klankbordgroepleden gelijkwaardig aan tafel gezeten en vanuit hun perspectief alternatieven ingebracht. Dit betekent dat er ook alternatieven zijn ingebracht waar individuele projectgroep- en/ of klankbordgroepleden niet achter staan of die zij onacceptabel achten. Om inzicht te krijgen in het ruimtebeslag en technische haalbaarheid van de ingebrachte lijnen zijn deze ingebrachte alternatieven door ontwerpers vertaald naar tracés op de kaart, die een regionale 'stroomweg' volgens de definitie uit Duurzaam Veilig representeren. Elk tracé bevat daarbij twee bepalende variabelen:

- a. horizontale tracéligging: geografische locatie van de elementen;
- b. verticale tracéligging: maaiveld, brug, verdiept, tunnel of anders.



Figuur B-2 Totaal overzicht ingebrachte tracéalternatieven

Alle ingebrachte tracéalternatieven (zie Figuur B-2) en varianten in verticale ligging kunnen op alle mogelijke manieren worden gecombineerd. Dit resulteert in een zeer omvangrijk en onwerkbaar groot aantal mogelijke alternatieven voor de Noordoostcorridor. Om deze reden is het aantal te onderzoeken alternatieven teruggebracht met behulp van een **viertal filters**:

1. **Zoekgebied structuurvisie.** Alternatieven die buiten het vastgestelde zoekgebied uit de structuurvisie vallen zijn als eerste afgefallen.
2. **Haalbaarheid.** Ook niet realistische alternatieven zijn afgefallen. Het gaat daarbij om alternatieven die technisch onnodig complex zijn, een vernietiging betekenen van omvangrijke, kapitaalintensieve gebieden of op voorhand zodanige kosten met zich meebrengen dat zij als niet realistisch moeten worden beschouwd.
3. **Bundeling.** Tracéalternatieven die minder dan 200 meter uit elkaar liggen zijn gebundeld omdat de alternatieven bij het uiteindelijke ontwerp en inpassing nog kunnen schuiven (zowel in NRD-fase als MER-fase) en/of de afzonderlijke tracés niet onderscheidend zijn qua milieueffecten.
4. **Consolidatie niet-maaiveldoplossingen.** De overige aangedragen niet-maaiveldoplossingen worden alleen onderzocht indien uit onderzoek is gebleken dat er een inhoudelijke noodzaak (bijvoorbeeld ten aanzien van geluidbelasting, luchtkwaliteit, water of natuur en landschap) voor is.

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU NOORDOOSTCORRIDOR

Hieronder wordt toegelicht welke ontwerpuitgangspunten bij de schetsontwerpen zijn gebruikt en welke informatie is gebruikt voor de inpassing van de tracéalternatieven.

2x2 stroomweg, 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen

Uitgangspunt voor de gehele Noordoostcorridor is een 2x2 regionale stroomweg met een (ontwerp)snelheid van 100 km/uur en ongelijkvloerse aansluitingen op het onderliggende wegennet. Dit uitgangspunt is vastgelegd in zowel het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad als de Structuurvisie deel D Brainport Oost.

Aansluitingen op het hoofdwegennet

Vanwege de regionale functie van de Noordoostcorridor is als uitgangspunt gekozen om de aansluitingen van de Noordoostcorridor op het hoofdwegennet (A58, A50 en A67) niet vorm te geven als knooppunt tenzij blijkt dat de vormgeving als aansluiting strijdig is met het projectdoel (een vlotte en veilige doorstroming). In dat geval moet de aansluiting als knooppunt uitgevoerd worden.

Aansluitingen op het onderliggend wegennet

Het aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet is afhankelijk van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd het aantal aansluitingen beperkt te houden, waarbij in ieder geval: et bedrijventerrein Veghel en Lieshout ontsloten dienen te worden.

T-structuur of Ruit

Belangrijk uitgangspunt vormt de manier waarop de Oostwestverbinding en de N279 bij de Knoop Laarbeek op elkaar aangesloten worden. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden beschikbaar, zie Afbeelding:

- de Oostwestverbinding sluit aan op de N279, (de 'T');
- de Oostwestverbinding maakt een doorgaande beweging richting de N279 Zuid. De N279 Midden sluit hier op aan (de 'Ruit').

Inpassing tracéalternatieven

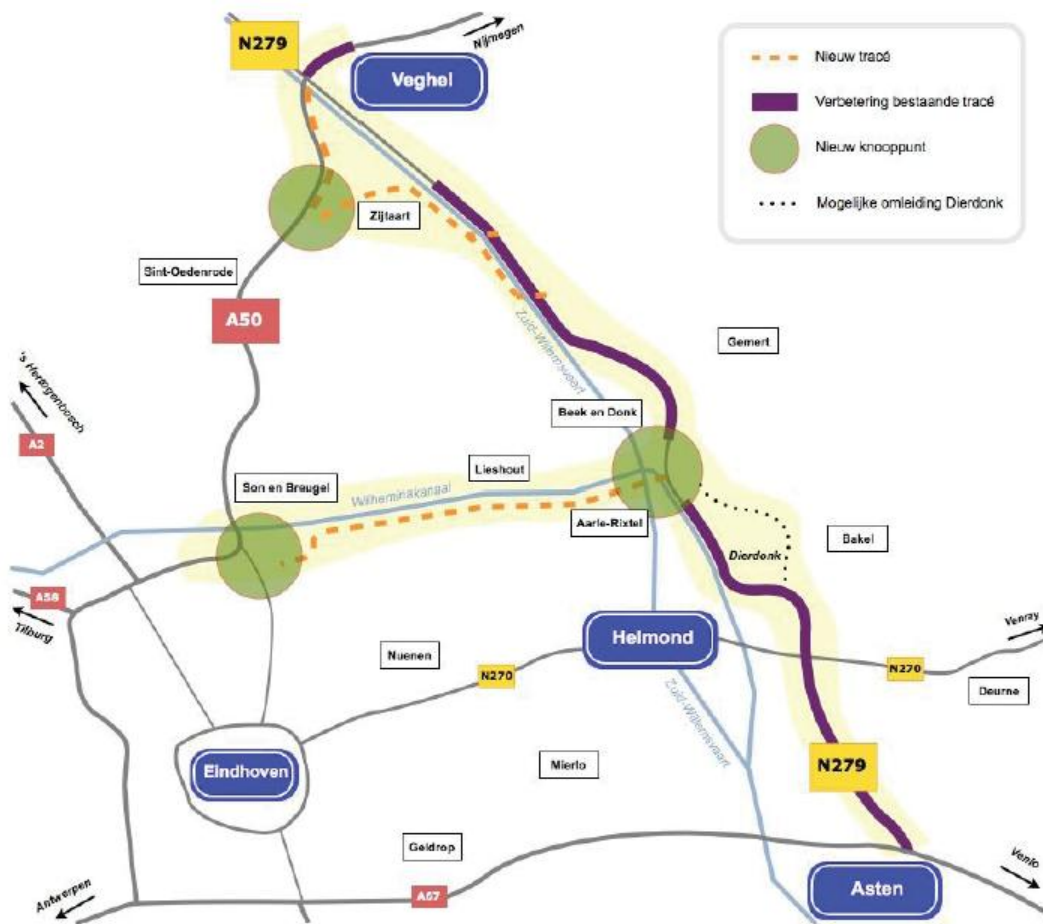
Voor de inpassing van de tracés is gebruik gemaakt van beschikbare milieu-informatie en de informatie die tijdens de voorgaande fase (afwegingskader NRD) is verzameld (o.a. ingebracht door de ambtelijke deelprojectgroepen en klankbordgroepen). Deze informatie is verzameld op zogenoemde maatgevende kenmerkenkaarten voor de vier thema's:

- c. Natuur.
- d. Bodem en water.
- e. Landschap, cultuurhistorie en archeologie.
- f. Ruimtelijke ordening.

De alternatieven zoals beschreven in de NRD Noordoostcorridor zijn onderzocht en met elkaar vergeleken op doelbereik (verkeerseffecten), milieueffecten en kosten.

Navolgend zijn op hoofdlijnen de bevindingen en dilemma's per deelgebied omschreven. Voor de onderbouwing hiervan wordt verwezen naar de onderliggende documenten. In gebied Veghel-Bemmer scoren de korte omleidingen beter op doelbereik (Corsica) en Landschap. In gebied Helmond Dierdonk blijkt de lange omleidingen eveneens beter te scoren dan de korte omleiding.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek heeft de Stuurgroep Brainport Oost op 27 juni 2013 een keuze gemaakt voor een voorlopig voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor, zie Figuur B-3.



Figuur B-3 Voorlopig voorkeursalternatief voor de Noorddoostcorridor

De Stuurgroep met daarin bestuurders van betrokken gemeenten, waterschappen, SRE, het Rijk en de provincie geven de voorkeur aan uitbreiding van de N279 tussen Veghel en Asten op het bestaande tracé, een korte omleiding bij Veghel en de aanleg van een nieuwe verbinding met 2x2 rijstroken tussen Eindhoven en Helmond direct ten zuiden van het Wilhelminakanaal. Met het oog op het beschikbare budget spreekt de Stuurgroep zich uit voor bruggen over het Dommeldal en de Zuid-Willemsvaart in plaats van tunnels en voor een maximale snelheid van 80 km/uur op de gehele Noorddoostcorridor. Als extra onderzoekopgave voor het MER heeft de Stuurgroep een aantal extra alternatieven benoemd die onderzocht dienen te worden in het MER. Bij de wijk Dierdonk wordt, naast de uitbreiding van de bestaande N279, ook een lange omleiding om Dierdonk als mogelijk alternatief meegenomen in het vervolgonderzoek. Daarnaast dient in het MER onderzocht te worden wat de effecten zijn als op de Noorddoostcorridor 100 kilometer in plaats van 80 kilometer per uur gereden mag worden.

Ad 2) Trechtering zoekgebieden omleidingen

Tot eind 2014 maakte de N279 Veghel-Asten deel uit van het project Noorddoostcorridor (later De Ruit). In de planvoorbereiding van dit project zijn keuzes en afwegingen gemaakt om tot een tracéligging voor de aanpak van de N279 Veghel-Asten te komen. Een groot deel van de gemaakte afwegingen is nog steeds relevant, bijvoorbeeld voor de tracéligging van de omleidingen bij Veghel en Helmond.

Het zoekgebied dat is vastgelegd in het kader van de Structuurvisie RO deel D voor de opwaardering van de N279 tussen Veghel (A50) en Asten (A67) is nog steeds het uitgangspunt. Dit bestaat uit een zone langs het bestaande tracé van de N279, met zoekgebieden voor een zuidelijke omleiding bij Veghel en een noordelijke omleiding bij Helmond.

Met de omgeving (klankbordgroepen, projectgroep en stuurgroep) is vervolgens op basis van de NRD en het MER besloten voor de Noorddoostcorridor een aantal alternatieven af te laten vallen. Daarmee is het oorspronkelijke zoekgebied uit de structuurvisie voor de omleidingen bij Veghel en Helmond verkleind.

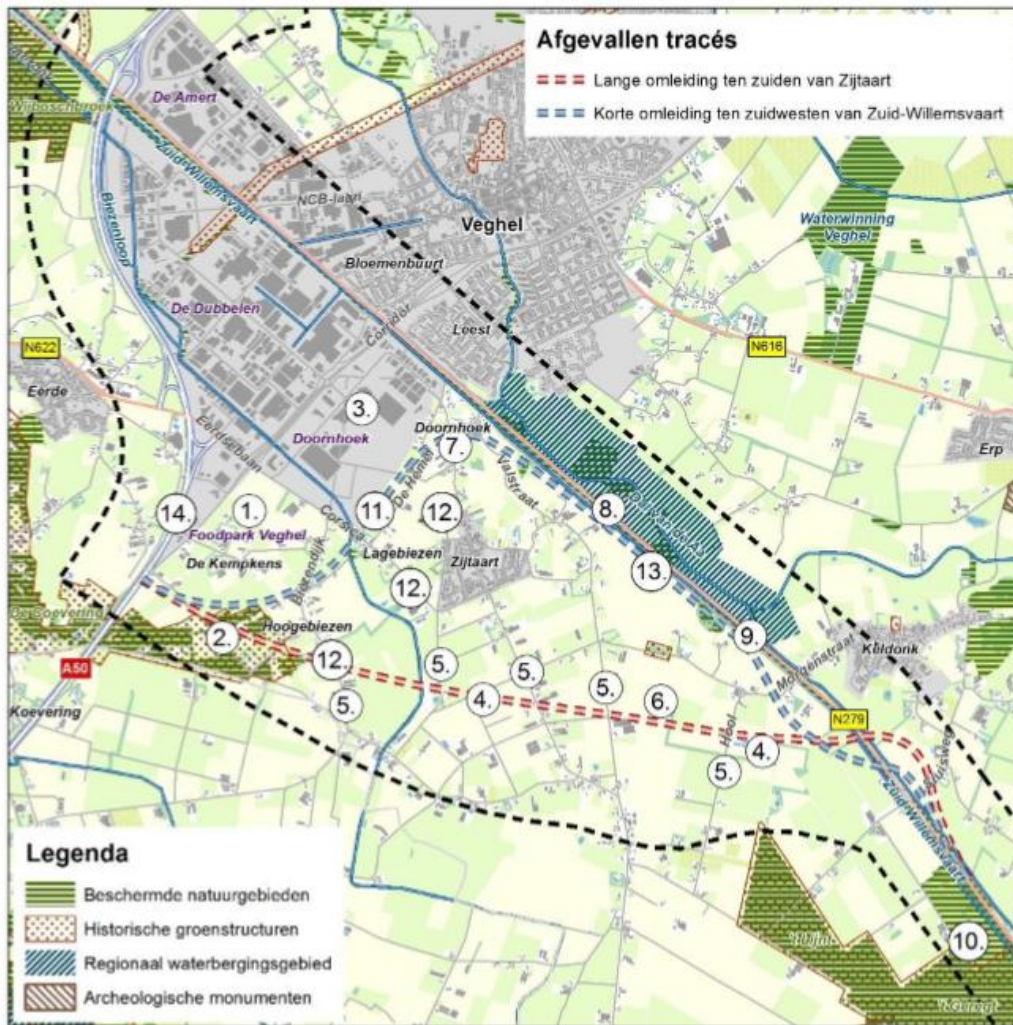
OMLEIDING VEGHEL

Het zoekgebied voor de omleiding bij Veghel wordt ingeperkt vanwege de aanwezige bebouwing en bedrijventerreinen, natuurwaarden, watergangen en – bergingsgebieden en landschappelijke/cultuurhistorische waarden. De aanwezige waarden en voorwaarden waaraan moet worden voldaan zijn:

1. Rekening houden met de ontwikkeling van het toekomstig bedrijventerrein Foodpark Veghel.
2. Voorkomen van aantasting van het natuurgebied de Coevering (ook historische groenstructuur).
3. Beperken van het ruimtebeslag door het tracé dicht bij de bestaande bedrijventerreinen Veghel te leggen.
4. Voorkomen van aantasting en doorsnijding van het kleinschalig akkerlandschap (openheid afgewisseld met bomenrijen).
5. Voorkomen van barrièrewerking als gevolg van doorsnijding van bestaande wegen.
6. Voorkomen van doorsnijding van het landbouwgebied ten zuiden van Zijtaart.
7. Beperken van te amoveren bebouwing.
8. Rekening houden met het waterbergingsgebied Ham-Havelt (het tracé heeft weliswaar ruimtebeslag op de begrenzing van het waterbergingsgebied, maar dit deel heeft geen waterbergende functie).
9. Zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande tracé van de N279.
10. Voorkomen van ruimtebeslag op het natuurgebied 't Geregt (ook historische groenstructuur).
11. Korte omleiding biedt een kans om de omleiding landschappelijk te laten fungeren als overgang/ begrenzing van stedelijk naar landelijk gebied (bijvoorbeeld door wegbeplanting).
12. Beperken geluidhinder voor de westzijde van Zijtaart, bebouwingslinten en verspreid liggende woningen door het tracé zo dicht mogelijk tegen de (toekomstige) bedrijventerreinen Foodpark Veghel en Doornhoek aan te leggen.
13. Voorkomen van aantasting van de bomenrij ten zuidwesten van de Zuid-Willemsvaart.
14. Voldoende afstand tussen de aansluiting van de omleiding op de A50 en de bestaande aansluiting Eerde.

De volgende alternatieven zijn hierom afgefallen (zie ook Figuur B-4):

- Een lange omleiding ten zuiden van Zijtaart. Dit tracé is afgefallen op basis van de redenen genoemd onder 2, 3, 4, 5, 6 en 9.
- Een korte omleiding waarbij het tracé langer ten zuidwesten van de Zuid-Willemsvaart blijft en het kanaal meer zuidelijk kruist (nabij Keldonk). Bij dit tracé ligt over een lengte van ruim 2,5 kilometer aan beide zijden van de Zuid-Willemsvaart een weg. Dit tracé is afgefallen op basis van redenen 9 en 13.



Figuur B-4 Afgevalen tracés omleiding Veghel

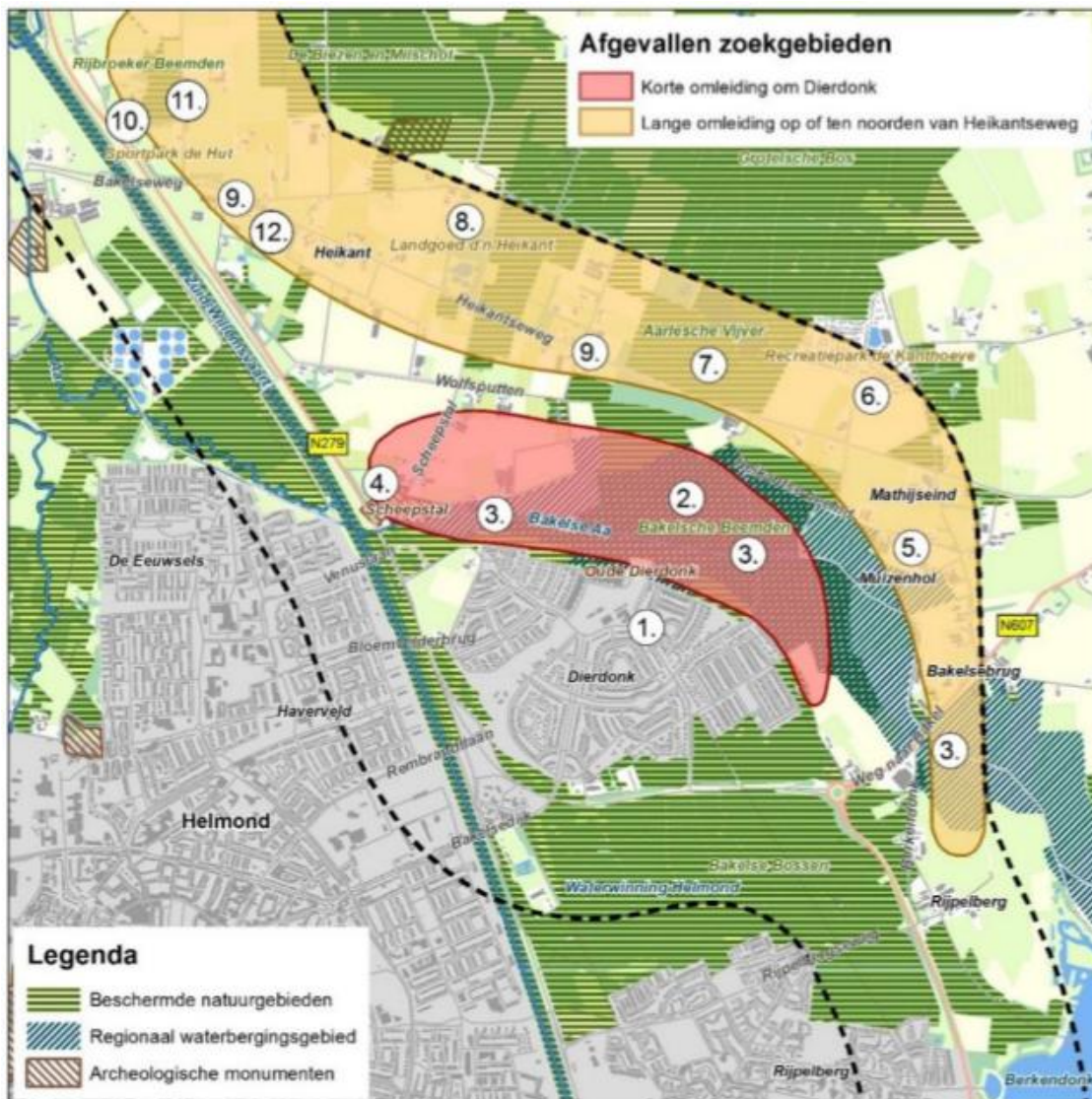
OMLEIDING HELMOND

Het zoekgebied voor de omleiding Helmond is ingeperkt op basis van de aanwezige bebouwing, natuurwaarden, watergangen en –bergingsgebieden. Onderstaand zijn de belangrijkste redenen/effekten beschreven op basis waarvan het zoekgebied is ingeperkt. De nummers zijn terug te vinden op de kaart:

1. Beperken van aantasting van de leefomgeving in de woonwijk Dierdonk (geluid, lucht, externe veiligheid).
2. Beperken van aantasting van het natuurgebied Bakelsche Beemden (ook recreatief uitloophoeve voor de woonwijk Dierdonk).
3. Rekening houden met de Bakelse Aa en het omringende waterbergingsgebied.
4. Voorkomen van aantasting van het archeologisch monument Scheepstal.
5. Beperken te amoveren (cultuurhistorisch waardevolle) bebouwing.
6. Voorkomen van geluidhinder in het Recreatiepark de Kanthoeve.
7. Voorkomen van aantasting van het natuurgebied rond de Aarlesche vijver (ook recreatie).
8. Voorkomen van aantasting van Landgoed d'n Heikant (recreatie: o.a. golfbaan).
9. Beperken te amoveren bebouwing.
10. Voorkomen van aantasting van het sportpark de Hut.
11. Voorkomen van aantasting van het natuurgebied Rijbroeker Beemden.
12. Voorkomen amoveren van het trafostation Bakelseweg.

Op basis hiervan zijn de volgende alternatieven afgevalen (zie ook Figuur B-5):

- Een korte omleiding om de woonwijk Dierdonk. Dit deel van het zoekgebied is afgevalen op basis van de redenen genoemd onder 1, 2, 3 en 4.
- Een lange omleiding op of ten noorden van de Heikantseweg. Dit deel van het zoekgebied is afgevalen op basis van de redenen 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 en 12.



Figuur B-5 Afgevallen tracés omleiding Helmond

Ad 3) Oplossingen doorgaand tracé door Veghel

Het omleidingsalternatief uit de NRD voor Veghel behelst een omleiding langs Zijtaart, nieuwe aansluiting op Corsica en een nieuwe aansluiting op de A50. Voor een nieuwe wegverbinding is het belangrijk om de nut en noodzaak aan te tonen. Waarom is een omleiding nodig en welk probleem wordt hiermee opgelost.

Doel van de Verkeersstudie Veghel is te komen tot een afweging waarom een omleiding en nieuwe aansluiting op de A50 noodzakelijk zijn. De resultaten van de eerste verkeersberekeningen laten zien dat de nut en noodzaak van de omleiding en aansluiting sterk onder druk staat. Daarom is besloten een studie Veghel op te starten om in te zoomen op het knelpunt (verkeerskundig) en de oplossingsrichtingen te verkennen. Gestart wordt met het verkennen van oplossingsrichtingen om het bestaande tracé door Veghel te optimaliseren. Het doel hiervan is tweeledig:

1. Indien de N279 door Veghel geoptimaliseerd kan worden is dit een reële oplossingsrichting en vormt dit een verdere uitbreiding van het 0+ alternatief uit de NRD;
2. Indien er geen goede oplossingen mogelijk zijn voor de N279 door Veghel, is een omleiding (in welke vorm dan ook), een oplossingsrichting die verkend moet worden, samen met de gemeente en RWS.

In een voorstudie voor oplossingen bij Veghel zijn 10 varianten beschouwd en beoordeeld op hun verkeerskundige oplossend vermogen en technische haalbaarheid (zie verwijzen naar rapport Veghel).

Daarbij is ook gekeken naar het optimaliseren van de **N279 door Veghel met ongelijkvloerse aansluitingen**. Dit is niet mogelijk. Het ongelijkvloers maken van de aansluitingen heeft forse impact op de bestaande bedrijven/ percelen langs de N279, namelijk:

- Distributieterrein tot aan gevel gebouw Jumbo;
- Woning perceel De Amert 3 wordt geraakt;
- Parkeerterrein voor bouwcentrum Veghel (tot aan de gevel);
- Woonpercelen westzijde NCB-laan worden geraakt;
- Heringerichte entree (incl. weegbrug) FrieslandCampina kan niet worden gehandhaafd;
- Ontsluiting Zuidkade kan niet worden gehandhaafd;
- Gebouw hoofdkantoor Jumbo wordt geraakt;
- Diverse panden ten oosten en westen van de Rembrandtlaan.

Vanwege de grote impact van de ongelijkvloerse aansluitingen op bestaande woningen en (de bedrijfsvoering van) bedrijven, waaronder van Jumbo (nabij de Zuidkade) en Friesland Campina is deze variant niet realistisch en haalbaar (kostentechnisch) bevonden.

Optimalisatie van **de route door Veghel met gelijkvloerse aansluitingen** is wel mogelijk en wordt in dit MER onderzocht. Tijdens de Noordoostcorridor is hier ook separaat onderzoek naar gedaan. Er zitten echter grote verschillen tussen de uitgangspunten van toen en nu (zie Tabel B-1), waardoor opnieuw is gekeken naar de (on)mogelijkheden van verschillende optimalisatievarianten door Veghel heen. Enkele verschillen in de uitgangspunten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel B-1 Verschillen in uitgangspunten tussen de Noordoostcorridor en N279 Veghel - Asten

Uitgangspunten NOC	Uitgangspunten N279 Veghel-Asten
2x2 rijstroken	2x1 rijstroken, toekomst vast door 2x2 niet onmogelijk te maken
100 km/h	80 km/h
Ongelijkvloers	Ongelijkvloers (daar waar mogelijk)
Kant asfalt handhaven	Optimalisatie in de beschikbare ruimte

Het is technisch niet mogelijk door Veghel een weg te realiseren die voldoet aan de uitgangspunten 100 km/uur en ongelijkvloerse aansluitingen, hiertoe is onvoldoende ruimte aanwezig tussen het kanaal en de bebouwing van de kern Veghel. Nu 2x1 rijstroken (vanuit toekomstvastheid moet opwaardering naar 2x2 rijstroken niet onmogelijk worden gemaakt), 80 km/uur en ongelijkvloers (daar waar mogelijk) de nieuwe uitgangspunten zijn, is er ruimte om op een andere wijze het tracé door Veghel te optimaliseren. Met deze uitgangspunten is een ontwerp inpasbaar bij het loslaten van het uitgangspunt uit de NOC-tijd "kant asfalt handhaven" (aan de zijde van de Zuid-Willemsvaart). Dit betekent dat een groot deel van de beschikbare ruimte tussen het kanaal en de huidige N279 gebruikt kan worden om het tracé zo goed mogelijk in te passen. Deze ruimte is echter onvoldoende om ongelijkvloerse aansluitingen in te passen, waardoor in de NOC dit uitgangspunt niet ter discussie is gesteld.

Ad 4) Varianten ongelijkvloerse aansluitingen

Een ongelijkvloerse aansluiting kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Voor de N279 Veghel – Asten wordt de N279 op maaiveld gerealiseerd met het kruisende verkeer op een viaduct als uitgangspunt.

In de voorbereiding van het MER (najaar 2016) zijn meerdere informatiebijeenkomsten gehouden in het plangebied om alternatieven en varianten te ontwikkelen en om de aandachtspunten voor het MER in beeld te krijgen. In een half jaar tijd heeft de provincie 25 grote en kleine informatiebijeenkomsten gehouden op diverse locaties. Op deze bijeenkomsten kwamen uiteenlopende onderwerpen en zorgen van betrokkenen aan de orde. De bijeenkomsten vonden plaats bij mensen thuis, in dorpshuizen, bij gemeenten en bij de provincie.

Via diverse omgevingssessie en –bijeenkomsten zijn aandachtspunten opgehaald die de kwaliteit van de plannen en de maatregelen kunnen verbeteren. Per aansluitingsvariant is in gesprek met de omgeving en bestuurders bepaald welke varianten in het MER onderzocht worden. In de informatiebijeenkomsten zijn ook varianten besproken die vervolgens op basis van de opgehaalde aandachtspunten zijn afgefallen. Deze varianten worden hierna kort toegelicht, zodat duidelijk is waarom ze niet nader worden beschouwd in dit MER.

VEGHEL

Variant Tracéalternatief nul plus door Veghel, De Amert t/m Taylorbrug met onderstaande varianten:

- 2x2 gelijkvloers tot aan NCB-laan, daarna 2x1 (nul plus alternatief zoals opgenomen in NRD);
- 2x2 gelijkvloers tot aan NCB-laan, daarna 2x1 waarbij de kruispunten worden “opgeblazen” om de verkeersafwikkeling te verbeteren.

Deze varianten zijn afgefallen omdat het oude nul plus alternatief uit de NRD te weinig oplossend vermogen heeft voor het doorstromingsknelpunt door Veghel. Daarnaast geeft de huidige weg in combinatie met “opgeblazen kruispunten” een onrustig verkeersbeeld en een afname van de verkeersveiligheid. Om deze redenen is een geoptimaliseerde variant 2x2 gelijkvloers tot aan Taylorbrug, waarna de weg vervolgd wordt met 2x1 onderzocht in het MER.

KELDONK

Alle varianten met aansluiting op maaiveld, N279 hoog (ongeacht geografische ligging van de locatie van de aansluiting (noord, midden, zuid)) en alle varianten met een gecombineerde aansluiting voor lokaal verkeer en doorgaand verkeer zijn afgefallen. De varianten waarbij de N279 omhoog gaat zijn afgefallen omdat deze niet in lijn zijn met het uitgangspunt “N279 op maaiveld”. De variant met een gecombineerde aansluiting met brug over de Zuid Willemsvaart is afgefallen vanwege het grote ruimtebeslag en de impact ervan op Keldonk. Deze varianten kenden geen of onvoldoende draagvlak bij de omgeving.

Enkele opgehaalde aandachtspunten uit de informatiebijeenkomsten

- Maak een lokale verbinding richting zuiden vanaf Morgenstraat.
- Let bij een mogelijke omleiding Veghel op het langzaam verkeer tussen Keldonk en Veghel.
- Brug Zuid-Willemsvaart en aansluiting N279 los van elkaar.
- Indien de omleiding Veghel niet gerealiseerd wordt, zoek passende oplossing voor sluipverkeer over de Morgenstraat en de brug.
- Bij aparte brug graag parallelweg naar aansluiting door dorp.
- Auto en landbouw verkeer tussen Erp en Zijtaart niet makkelijk maken, wel goed voor fietsers/ Ontmoedigen verkeer door Keldonk.

DEELGEBIED BOERDONK – ROTONDE BEEK EN DONK.

De variant met aansluiting op maaiveld en de N279 omhoog is afgefallen omdat deze niet in lijn zijn met het uitgangspunt van dit project. Tevens sluiten de andere varianten N279 op maaiveld en de variant met de onderdoorgang aan bij de wensen van de omgeving. Zo passen deze varianten volgens de informatiebijeenkomsten beter bij de ontwikkeling van de blauwe poort, de gewenste natuurontwikkeling en het beekherstel.

Enkele opgehaalde aandachtspunten uit de informatiebijeenkomst:

Let op:

- de Faunapassage bij Middenweg.
- Fietsverkeer richting Boerdonk.
- Aanwezige groenstructuur.
- Waterberging voor Blauwe Poort.
- Let op trillingen van vrachtverkeer.
- Recreatieve route Vonderweg.
- Ontsluiting van de boerderijen aan de Middenweg.

AANSLUITING GEMERT (GEMERTSEWEG)

De variant met de N279 boven maaiveld is afgefallen vanwege de verwachte stagnatie van het verkeer op onderliggend weggennet. Uit de informatiebijeenkomst bleek dat er iets moet gebeuren met de doorstroming van onderliggend weggennet. Om deze reden is voor de Gemertseweg een nieuwe variant ontworpen.

Enkele opgehaald aandachtspunten in de informatiebijeenkomsten

- Let op de ligging van de oliepijpleiding.
- Maak een aansluiting zonder stoplichten.
- Er moet iets gebeuren aan de doorstroming.
- Let op onderliggend weggennet (N272 en N615).

DEELGEBIED AARLE-RIXTEL-HELMOND (DIERDONK)

Noordelijke halve aansluiting Helmond (Omleiding Helmond), verleggen

Vanuit de wens van de gemeenten Helmond, Asten en Laarbeek wordt een nieuwe verkeersontsluiting van Helmond noord naar de N279 onderzocht parallel aan het opstellen van dit MER. Bij deze nieuwe verkeersontsluiting is in een eerste verkenning naar twee verschillende plekken van aansluiten op de N279 gekeken. Eén sluit aan op de noordelijke halve aansluiting Helmond bij de omleiding Helmond. De andere ligt noordelijker, wat een verschuiving van de aantakking van de omleiding verkeerskundig nodig zou maken. Dit gaat samen met verandering van ruimtebeslag en het verlaten van het geoptimaliseerde tracé van de omleiding Helmond. Aangezien op dit moment nog sprake is van een verkenning, is besloten hier geen rekening mee te houden.

Ad 5) Afgefallen varianten en alternatieven in gebracht tijdens inspraak op NRD N279 Veghel-Asten

Bij de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de N279 Veghel-Asten hebben insprekers suggesties gedaan voor varianten en alternatieven. In de reactienota is hierop een reactie opgenomen waarom deze varianten en alternatieven niet zijn meegenomen. Deze tabel is ook in dit MER opgenomen als bijlage B van het Deel B Rapport Smart Mobility.

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Onze referentie: 079411442 C