

# Notitie toelichting hoofdkeuzes autobereikbaarheid MIRT-onderzoek Brainportregio

## Inleiding

Bij de behandeling door de raadscommissie van Helmond van de resultaten van het MIRT-onderzoek zijn vragen gesteld over de onderbouwing van de keuzes voor autobereikbaarheid. Daarbij gaat het specifiek over de argumentatie voor niet inzetten op een zuidelijke bypass bij Helmond. Deze notitie geeft antwoord op die vraag vanuit het perspectief van het MIRT-onderzoek.

Doel van het MIRT-onderzoek is een *gedeelde perceptie tussen Rijk en regio (provincie Noord-Brabant, MRE en gemeente Eindhoven) over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking (wonen en werken) en bereikbaarheid. Het draait daarbij om het behoud en het versterken van het vestigingsklimaat Brainport als internationale economische toplocatie.* De afweging van oplossingen voor de autobereikbaarheid heeft dan ook plaatsgevonden vanuit deze doelstelling.

## Opgave

De opgave kent een aantal onderdelen:

- Behoud en het versterken van het vestigingsklimaat Brainport als internationale economische toplocatie. Dit is met name een kwaliteitsopgave; de Brainport moet nog meer dan nu een aantrekkelijke plek zijn voor ontwikkeling en samenwerking in de bepalende clusters en woonplek voor talent.
- Realiseren van 62.000 woningen.
- De bereikbaarheidsknelpunten in de huidige en toekomstige situatie in het auto- en OV netwerk.

Kern van het MIRT-onderzoek is om samenhangende keuzes te maken. Oplossingen zijn dus niet sectoraal afgewogen maar als totaalpakket. Dit totaalpakket moet vervolgens voldoen voor de gehele opgave.

Ingezoomd op de bereikbaarheidsopgave voor de auto zijn de opgaven:

- Een aantal punten met zware congestie op de Randweg Eindhoven en aansluitende wegen.
- Congestie aan de oostkant op de bundelroutes. De doorstromingsproblematiek is vooral rond Eindhoven zichtbaar. Bij Helmond zijn is de vertraging beperkt maar is ook sprake van leefbaarheidsproblematiek en barrièrewerking op de N270/Kasteeltraverse.

## Toelichting onderzoeksmethode

De kern van het MIRT-onderzoek is een studie naar 'integrale perspectieven'. Dit houdt in dat gecombineerde oplossingen voor verstedelijking en mobiliteit zijn onderzocht. Daarbij is stapsgewijze gewerkt:

1. Eerst een vijftal meer extreme perspectieven.
2. Vervolgens een drietal perspectieven, voortbouwend op de resultaten van de eerste stap.
3. Tot slot het opstellen van een 'ontwikkelpad' met richtinggevende keuzes. Hierbij is gebruik gemaakt van de resultaten van de eerste twee stappen (wat werkt goed en wat werkt niet goed?) aangevuld met enkele verdiepende analyses.

Voor de keuzes ten aanzien van autobereikbaarheid zijn stap 2 en 3 bepalend geweest:

- In stap 2 zijn drie hoofdoplossingsrichtingen onderzocht:
  - o Een oplossing met grootschalige ingrepen aan de oostkant (bypass Helmond en bypass Eindhoven). Deze oplossing is onderdeel van perspectief 'regionale ontwikkeling'.
  - o Een oplossing met grootschalige capaciteitsuitbreiding op de Randweg en aansluitende snelwegen. Deze oplossing is onderdeel van perspectief 'netwerk'.
  - o Een oplossing gebaseerd op een mobiliteitstransitie (OV, fiets, parkeren, etc.) in combinatie met ombouw van de N2 (parallelrijbaan) tot stadsring. Deze oplossing is onderdeel van perspectief 'metropool'.
- In stap 3 zijn verdiepende analyses gedaan naar ingrepen in het autonetwerk (Randweg, Eindhoven, Helmond) die gezamenlijk met de mobiliteitstransitie voldoende oplossend vermogen hebben.

De bypass Helmond is dus onderzocht als onderdeel van het perspectief 'regionale ontwikkeling'.

## Resultaten 'stap 2' ; vergelijk van 'regionale ontwikkeling', 'netwerk', en 'metropool'.

Het mobiliteitsgedrag voor de drie perspectieven is geprognosticeerd met het BBMA-verkeersmodel.

De verschillen in invoer betreffen:

1. De keuzes in verstedelijking (waar komen er woningen en arbeidsplaatsen).
2. De ingrepen in de infrastructuur.
3. Gebiedsgerichte maatregelen (bijvoorbeeld parkeerregime).

In de resultaten is onderscheid gemaakt naar:

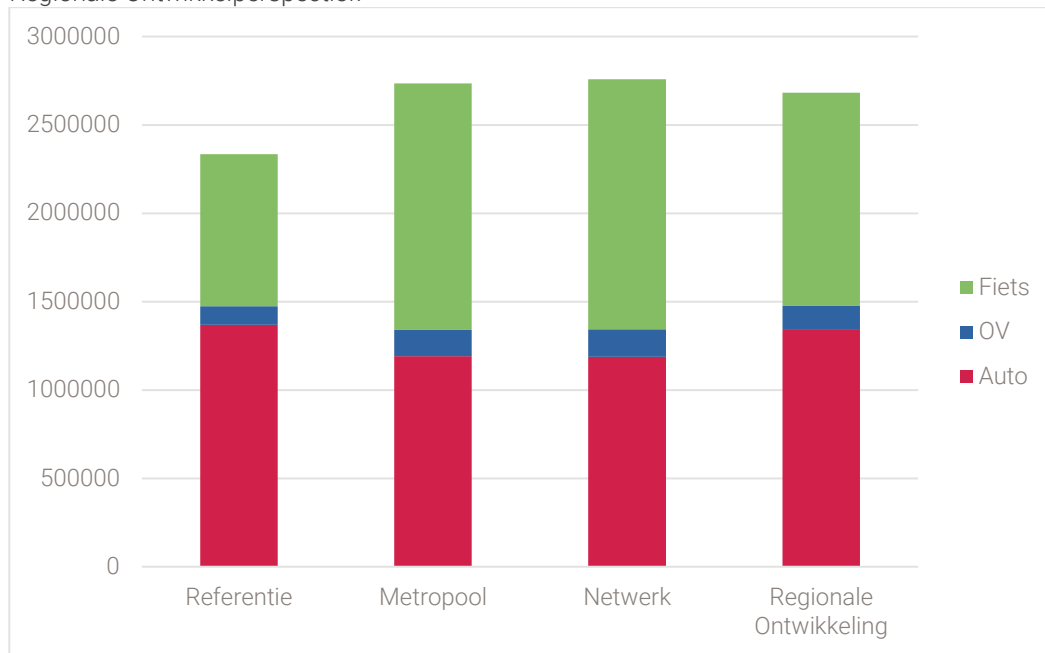
- Verkeersproductie. Hoeveel ritten worden er gemaakt en met welke verdeling over vervoerswijzen?
- Intensiteiten. Hoeveel verkeer komt er op welke weg?
- Doorstroming. Waar treedt vertraging op door congestie?

Onderstaand zijn deze weergegeven. Vanuit de vraagstelling van deze notitie is de focus gelegd op Helmond en op het perspectief 'regionale ontwikkeling'.

## Verkeersproductie

De verschuivingen in mobiliteitsgedrag in het BBMA worden grotendeels veroorzaakt door de gebiedsgerichte mobiliteitsmaatregelen zoals de autoluwe zones, hubs en ingrepen in het netwerk. Zo is in onderstaande figuur te zien dat het aantal verplaatsingen vanaf de MRE in het Regionale

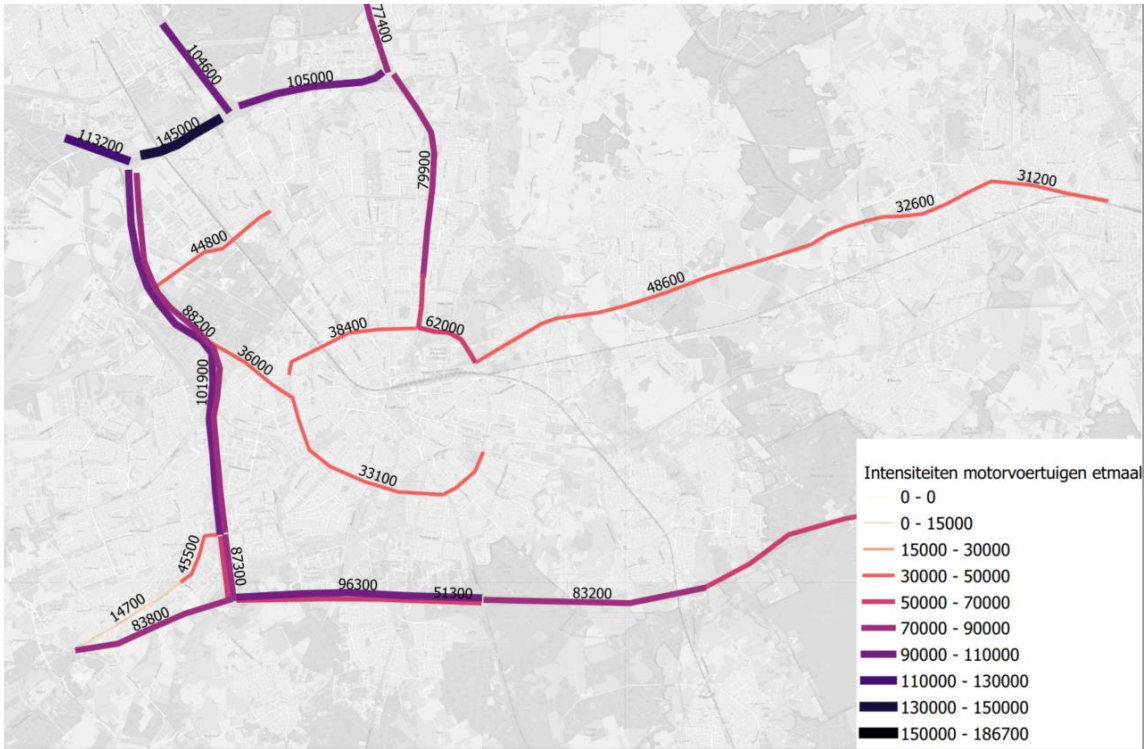
Ontwikkelperspectief hoger is dan in de referentie, wat grotendeels te verklaren is door de extra inwoners en arbeidsplaatsen. Toch wordt het totaal aantal verplaatsingen per auto kleiner in het Regionale Ontwikkelperspectief.



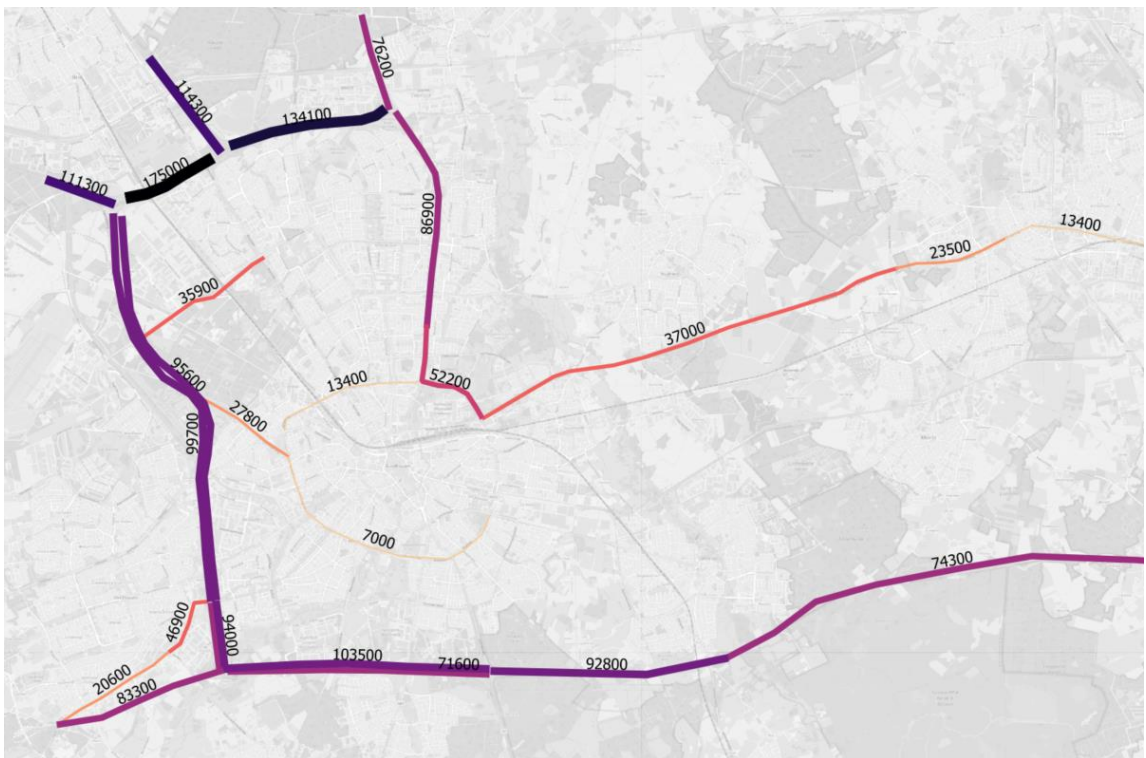
FIGUUR 1: TOTAAL AANTAL BEWEGINGEN VANUIT DE MRE

### Intensiteiten

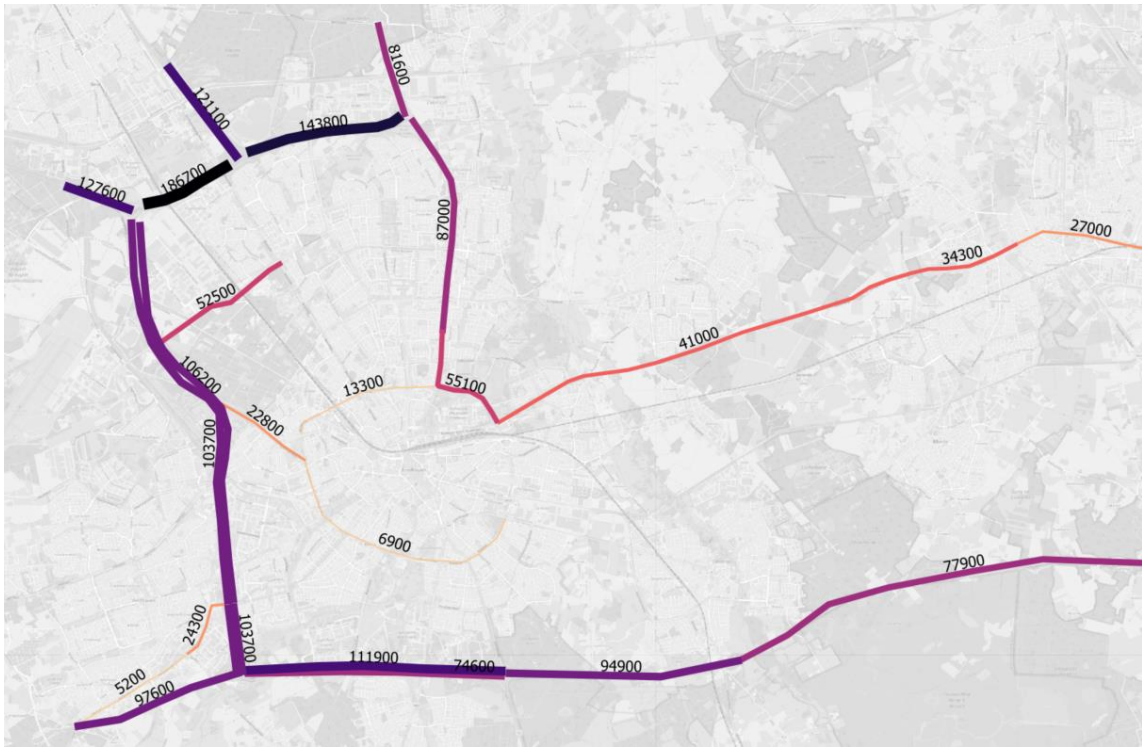
De toedeling van de autoverplaatsingen op het netwerk is in versimpelde vorm (de complete modelplots zijn apart toegevoegd) hieronder weergegeven. Te zien is dat de bypasses goed gebruikt worden. De afwaardering van de kasteeltraverse heeft veel effect waardoor deze nauwelijks meer gebruikt wordt. In plaats daarvan wordt de bypass gebruikt. Op de John F. Kennedylaan stijgen de intensiteiten licht. Een grote stijging is te zien aan de noordkant van de Randweg Eindhoven van 105.000 motorvoertuigen/etmaal naar 132.000.



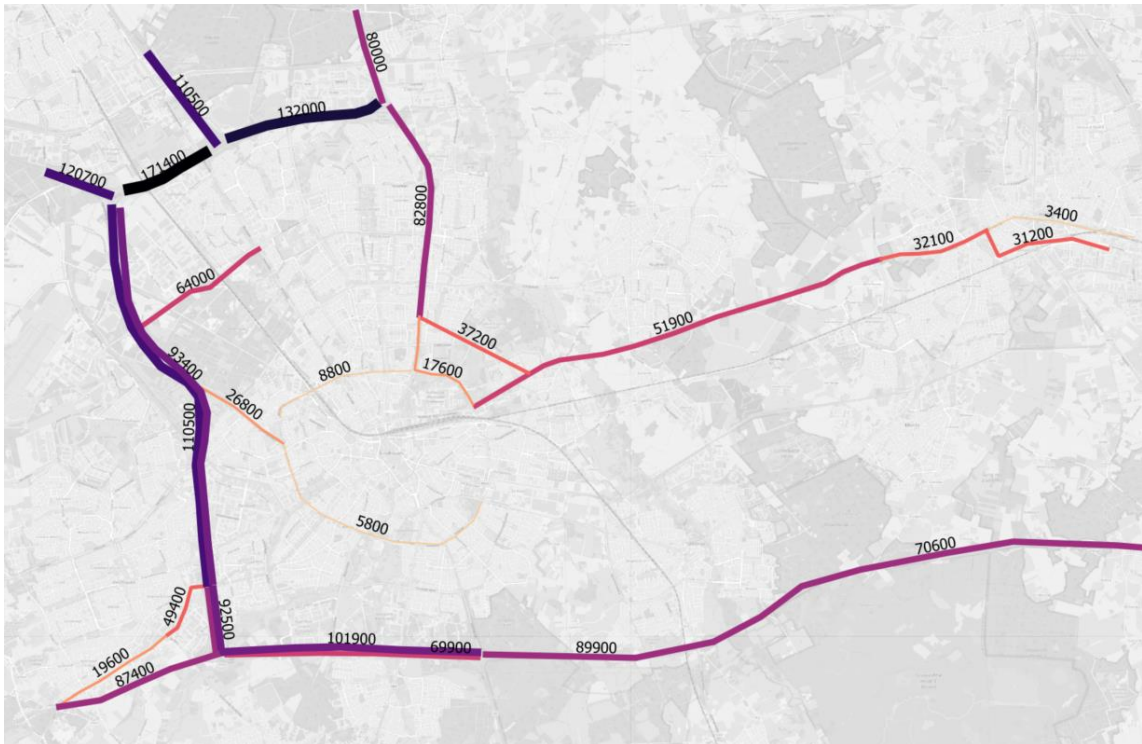
REFERENTIE



METROPOOL



NETWERK



REGIONALE ONTWIKKELING

FIGUUR 2: VERSIMPELDE WEERGAVE VAN AUTO-INTENSITEITEN PER ETMAAL OP HET NETWERK.



## Filebeelden

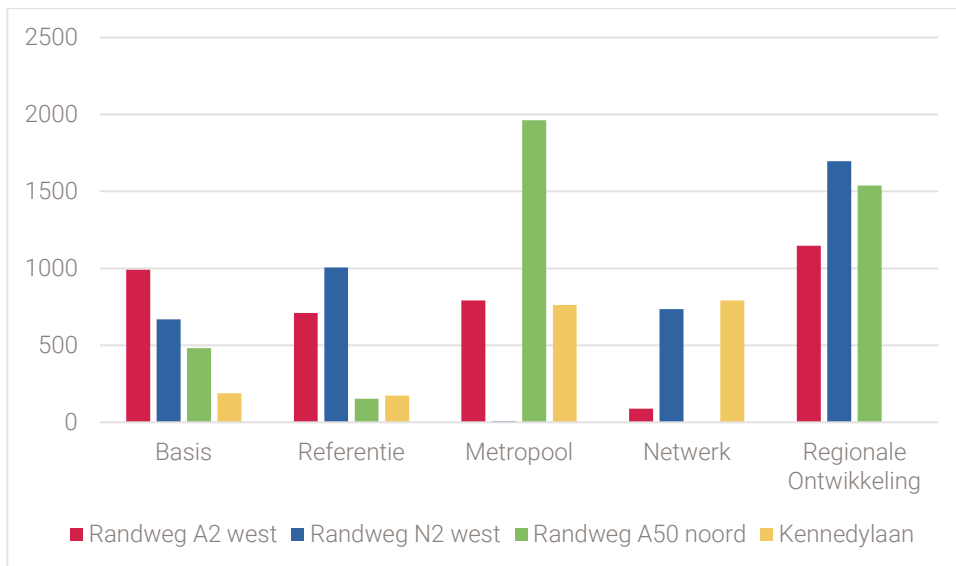
Uit de filebeelden van het model (in detail apart toegevoegd) blijkt dat in de referentie geen sprake is van structurele filevorming op de N270 - Kasteeltraverse. Wel blijkt op de A270 t.h.v. de Wolvendijk (in de ochtendspits richting Eindhoven) en op de John F. Kennedylaan (met name in de avondspits richting de A50) enige sprake van congestie. In het Regionale Ontwikkelperspectief wordt de problematiek aan de oostkant opgelost maar op de Randweg A2 ontstaan echter flinke nieuwe capaciteitsknelpunten vanwege de extra intensiteiten.



FIGUUR 3: SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN CONGESTIELOCATIES. CONGESTIECATEGORIEËN VAN 1: VERSTORING TOT 4: ZWARE CONGESTIEVORMING.

### *Omvang problematiek*

Om een idee te krijgen van de totale omvang van de congestieproblematiek, is gekeken naar het aantal voertuigverliesuren (zie figuur hieronder). Hier is te zien dat in de referentie de problematiek aan de oostkant van Eindhoven (Kennedylaan) relatief klein is ten opzichte van de A2 en N2. In het Regionaal Ontwikkelperspectief worden er geen voertuigverliesuren op de Kennedylaan meer veronderstelt, maar is te zien dat de problematiek op de A2, N2 en met name de Randweg A50 Noord vergroot.



FIGUUR 4: AANTAL VOERTUIGVERLIESUREN IN DE VERSCHILLENDE PERSPECTIEVEN

## Lessen 'stap 2'

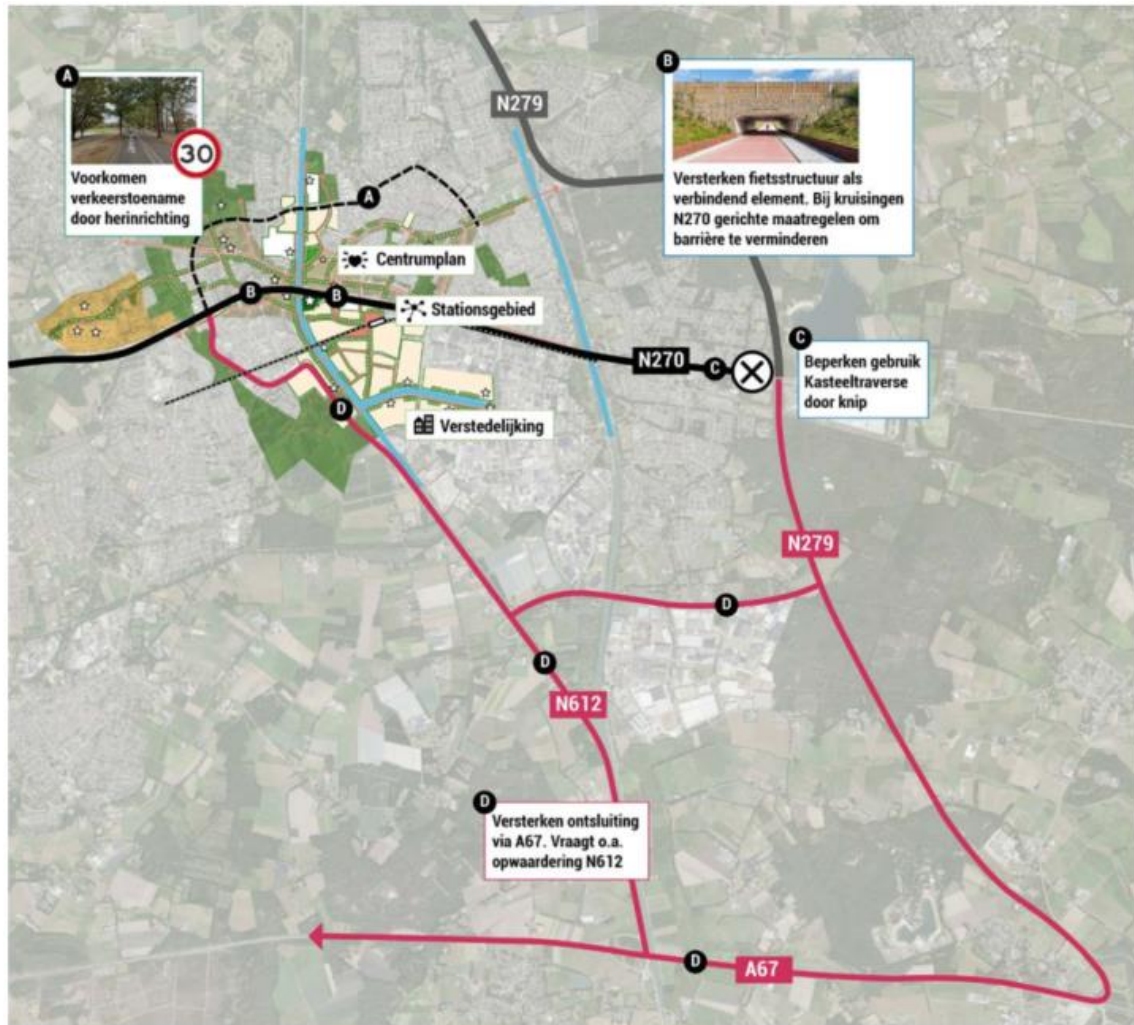
Uit de resultaten van het onderzoek naar de drie perspectieven zijn een aantal 'lessen' getrokken:

- Geen van de perspectieven lost alle knelpunten op. Er is dus een combinatie/verdieping nodig om tot een totaalpakket te komen.
- De 'grote ingrepen' in Netwerk (Randweg) en Regionale Ontwikkeling (bypasses Helmond en Eindhoven) verbeteren lokaal de doorstroming maar bieden geen totaaloplossing voor de opgave. Verbreden van de Randweg en aansluitende snelwegen geeft onvoldoende oplossing voor de oostkant. De bypasses hebben geen oplossend vermogen voor de Randweg, sterker de problematiek aan de noordkant van de Randweg wordt er nog zwaarder door. Een strategie gebaseerd op de 'grote ingrepen' zou dus betekenen dat beide grote ingrepen nodig zijn terwijl daarnaast ook nog ingrepen voor OV-bereikbaarheid, fiets, etc nodig zijn. Dit leidt niet tot een haalbaar ontwikkelpad.
- De 'mobiliteitstransitie' in combinatie met bijbehorende verstedelijkingsstrategie is effectief in het beperken van autoverkeer maar er zijn aanvullende ingrepen nodig in het autonetwerk.

## Vervolg 'stap 3' integraal ontwikkelpad

Op basis van de lessen van stap 2 is de stap gezet naar een ontwikkelpad. Dit is gebaseerd op:

- De mobiliteitstransitie in combinatie met bijpassende verstedelijkingsstrategie.
- Aanvullende ingrepen in het autonetwerk om de resterende problemen aan te pakken. Voor zowel Eindhoven als Helmond (zuidelijke ontsluiting) is hiervoor een eerste oplossingsrichting uitgewerkt en een afspraak gemaakt over vervolgstappen.



FIGUUR 5: OPLOSSINGSRICHTING: VERKEER RICHTEN OP ZUIDZIJDE VIA A67. HIERNAAST ZIJN OPLOSSINGSRICHTINGEN GERICHT OP DE MOBILITEITSTRANSITIE EN OP DE STEDELIJKE ONTWIKKELING EN VERSTERKING FIETSSTRUCTUUR

### Resumé ten aanzien van de zuidelijke bypass Helmond

De bypass Helmond is niet meegenomen in het uiteindelijke ontwikkelpad vanwege de volgende argumentatie:

- Voor de totale opgave van de Brainportregio lossen de bypasses Helmond en Eindhoven onvoldoende op. De bypass Helmond kan dus weliswaar een oplossing bieden om de barrièrewerking in Helmond tegen te gaan en daarmee de stedelijke kwaliteit en leefbaarheid vergroten maar levert, mede gelet op de omvang van de ingreep, onvoldoende bijdrage voor de totale opgave van de Brainportregio.
- De strategie van mobiliteitstransitie in combinatie met bijpassende verstedelijkingsstrategie verkleint de opgave voor het autoverkeer. In combinatie met enkele aanvullende ingrepen op de bestaande infrastructuur kan daarmee een goed totaalpakket worden opgebouwd. Binnen deze randvoorwaarde (aanvullende ingreep) bieden de vervolgstappen de mogelijkheid naar een optimale variant toe te werken.