

HOOFDSTUK 3 Alternatieven

3.1

UITGANGSPUNTEN

Schatting omvang verkeer (OGM)

Bij de doorrekening van de diverse alternatieven is gebruik gemaakt van het verkeersmodel N279 noord, welke specifiek voor deze studie is gemaakt. Een detaillering van de modelbouw is door 4Cast beschreven in haar technische rapportage⁴. Ten behoeve van de verkeerskundige analyse van de alternatieven is modelinput vereist, enerzijds de netwerken en anderzijds de matrices (schatting omvang verkeer). Uitgangspunt is geweest om voor alle alternatieven afzonderlijk een OGM run uit te voeren.

Uitgangspunten alternatieven

Een aantal uitgangspunten heeft ten grondslag gelegen bij het definiëren van de alternatieven:

- § Aangesloten is bij het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) van de omlegging van de Zuid Willemvaart. Binnen de OTB wordt uitgegaan van een brug in de N279 over het kanaal en een ongelijkvloerse aansluiting Den Dungen op de N279. In alle toekomstsituaties is de aansluiting Den Dungen vormgegeven als een Haarlemmermeer oplossing.
- § In de autonome situatie 2020-0 en voor de gelijkvloerse alternatieven (2020-2, 3a en 4a) zijn alle tussenliggende kruispunten geregeld met verkeerslichten. Aansluiting op de A2 en A50 vindt plaats via de bestaande aansluitingen.
- § Bij de ongelijkvloerse alternatieven (2020-1, 3b, 4b) zijn de tussenliggende aansluitingen vormgegeven als Haarlemmermeer oplossing. Verder verkrijgt de gemeente Bernheze bij de ongelijkvloerse alternatieven één aansluiting op de N279. Gekozen is om de aansluiting te realiseren bij Laverdonk. Met een parallelvoorziening wordt de Heeswijkseweg (bestaande kruispunt) verbonden met de nieuwe aansluiting. De aansluitingen bij Molendijk en de Steeg blijven bestaan, wel wordt een knip gelegd in de Molendijk, zodat geen verkeer vanuit Schijndel via de Molendijk naar de N279 kan. Schijndel ontsluit in deze alternatieven via de Steeg naar de N279. De knip wordt zo gelegd dat het bedrijventerrein nog wel ontsloten blijft op de N279. Tot slot wordt de brug verschoven, in het verlengde van de Kapelstraat.
- § In de ongelijkvloerse alternatieven 1x2 stroomweg (2020-1) en 2x2 80 km (2020-3b) wordt alleen de hoofdstroom ongelijkvloers aangesloten op de A2 en A50, de overige verkeersstromen worden via de bestaande aansluiting afgewikkeld.
- § In de ongelijkvloerse alternatieven 2x2 100 km en 120 km / uur (2020-4b en 2020-5) wordt de N279 volledig ongelijkvloers verknoopt met de A2 en A50. Hierbij is de A2 respectievelijk de A50 de hoofdstroom. Wanneer gekozen wordt voor een autosnelweg dan blijven alleen de tussenliggende aansluitingen Den Dungen en Middelrode bestaan, de overige

⁴ 4Cast, Uitgangspuntennotitie juli 2008.

kruispunten worden opgeheven. In dit alternatief is geen knip aangebracht in de Molen-
dijk noord.

3.2 BESCHRIJVING ALTERNATIEVEN

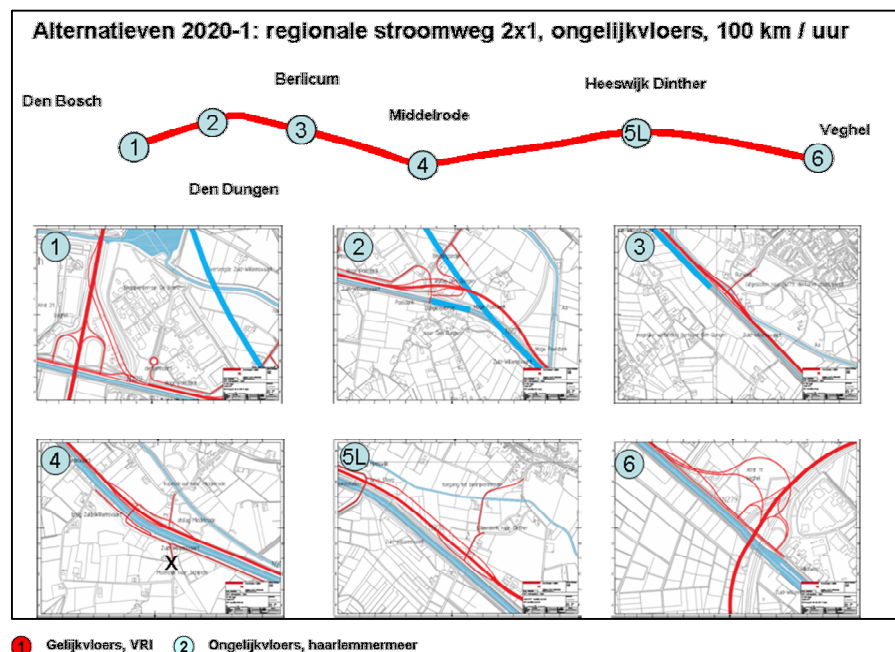
3.2.1 REGIONALE STROOMWEG 2X1, ONGELIJKVLOERS (2020-1)

De invulling van alternatief 2020-1 ziet er als volgt uit:

- § Aansluiting A2 – N279: bestaande situatie, hoofdstroom ongelijkvloers.
- § Den Dungen: ongelijkvloers volgens OTB Zuid Willemsvaart.
- § Berlicum: ongelijkvloers.
- § Middelrode: ongelijkvloers, met een “knip” in de Molendijk noord.
- § Heeswijk-Dinther: Laverdonk ongelijkvloers.
- § Aansluiting A50 – N279: hoofdstroom ongelijkvloers.
- § Wegvakken N279: 1 rijstrook per richting (2x1) met snelheid 100 km / uur.

Afbeelding 3.10

Alternatief 2020-1



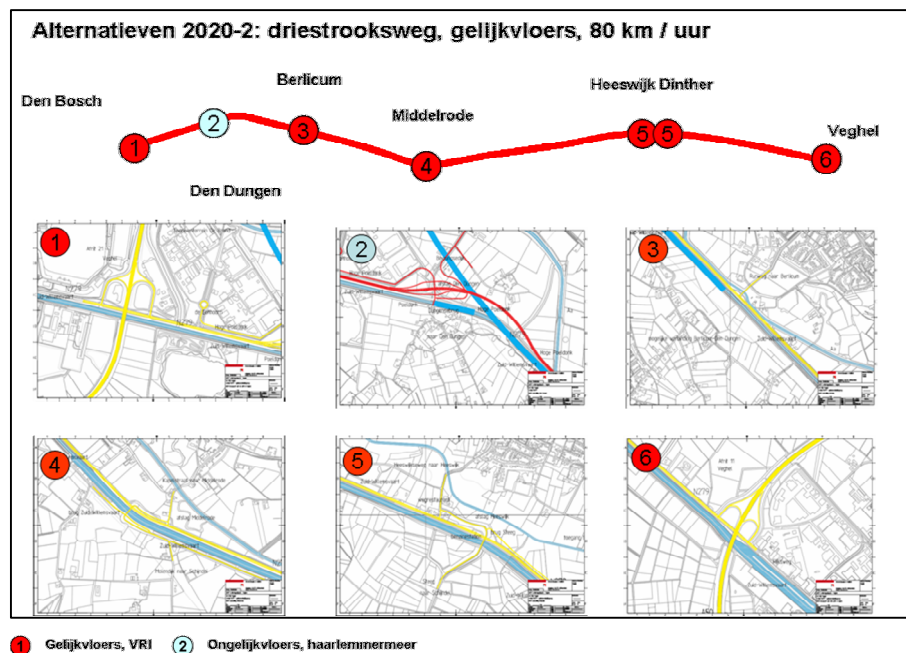
3.2.2 DRIESTROOKSWEG, GELIJKVLOERS (2020-2)

De invulling van alternatief 2020-2 ziet er als volgt uit:

- § Aansluiting A2 – N279: bestaande situatie.
- § Den Dungen: ongelijkvloers volgens OTB Zuid Willemsvaart.
- § Berlicum: gelijkvloers.
- § Middelrode: gelijkvloers.
- § Heeswijk-Dinther: gelijkvloers (2x).
- § Aansluiting A50 – N279: bestaande situatie.
- § Wegvakken N279: 1 rijstrook per richting (2x1) met snelheid 80 km / uur, aangevuld met tidal flow strook opgesteld naar spitsrichting: 's ochtends naar Den Bosch, 's middags naar Veghel.

Afbeelding 3.11

Alternatief 2020-2



3.2.3

VERDUBBELING STROOMWEG 2X2, GELIJKVLOERS (2020-3A EN 4A)

Het voorstel voor de invulling van de alternatieven 2020-3a en 4a ziet er als volgt uit:

- § Aansluiting A2 – N279: bestaande situatie.
- § Den Dungen: ongelijkvloers volgens OTB Zuid Willemsvaart.
- § Berlicum: gelijkvloers.
- § Middelrode: gelijkvloers.
- § Heeswijk-Dinther: gelijkvloers (2x).
- § Aansluiting A50 – N279: bestaande situatie.
- § Wegvakken N279: 2 rijstroken per richting (2x2), afhankelijk van alternatief 80 of 100 km / uur.
- § Verschil tussen alternatief 3a en 4a betreft alleen verschil in snelheid, de capaciteiten op de wegvakken zijn gelijk gebleven.

Afbeelding 3.12

Alternatief 2020-3a en 2020-4a



3.2.4

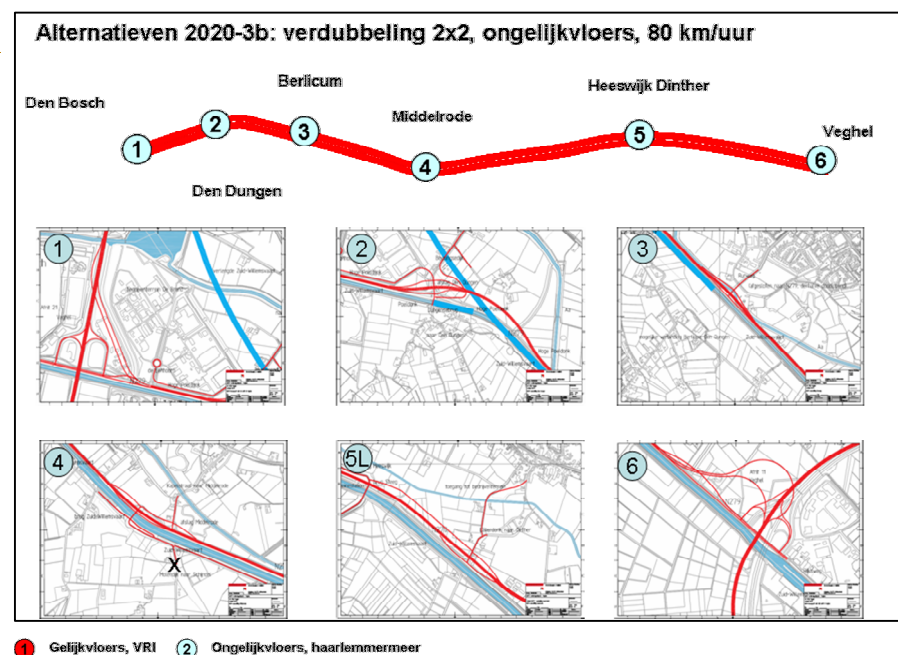
VERDUBBELING 2X2 ONGELIJKVLOERS 80 KM (2020-3B)

Het voorstel voor de invulling van alternatief 2020-3b ziet er als volgt uit:

- § Aansluiting A2 – N279: deels ongelijkvloers (de hoofdrichtingen).
- § Den Dungen: ongelijkvloers volgens OTB Zuid Willemsvaart.
- § Berlicum: ongelijkvloers.
- § Middelrode: ongelijkvloers, met een “knip” in de Molendijk noord.
- § Heeswijk-Dinther: ongelijkvloers.
- § Aansluiting A50 – N279: deels ongelijkvloers (de hoofdrichtingen).
- § Wegvakken N279: 2 rijstroken per richting (2x2), met snelheid 80 km / uur.

Afbeelding 3.13

Alternatief 2020-3b



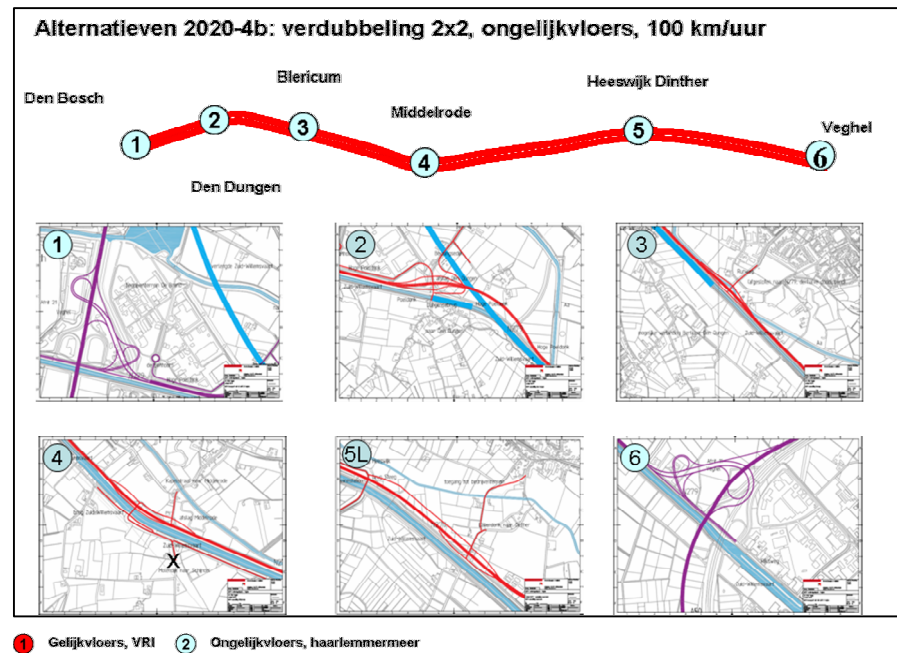
3.2.5

VERDUBBELING 2X2, ONGELIJKVLOERS 100 KM (2020-4B)

Het voorstel voor de invulling van alternatief 2020-4b ziet er als volgt uit:

- § Aansluiting A2 – N279: volledig ongelijkvloers (knooppunt).
- § Den Dungen: ongelijkvloers volgens OTB Zuid Willemsvaart.
- § Berlicum: ongelijkvloers.
- § Middelrode: ongelijkvloers, met een “knip” in de Molendijk noord.
- § Heeswijk-Dinther: ongelijkvloers.
- § Aansluiting A50 – N279: volledig ongelijkvloers (knooppunt).
- § Wegvakken N279: 2 rijstroken per richting (2x2), 100 km / uur.

Afbeelding 3.14
Alternatief 2020-4b

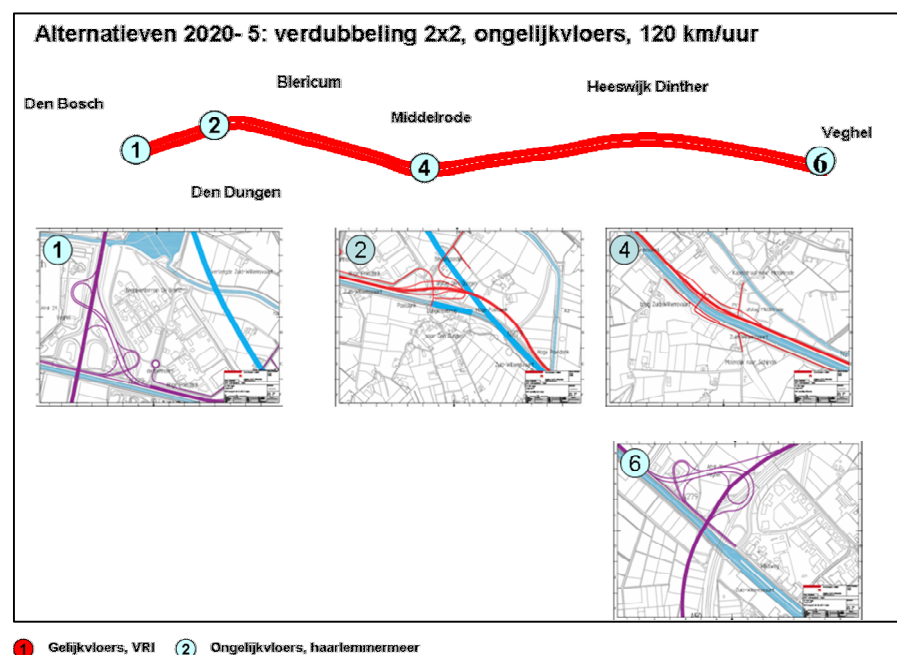


3.2.6 AUTOSNELWEG 2X2, ONGELIJKVLOERS (2020-5)

Het voorstel voor de invulling van alternatief 2020-5 ziet er als volgt uit:

- § Aansluiting A2 – N279: volledig ongelijkvloers (knooppunt).
- § Den Dungen: ongelijkvloers volgens OTB Zuid Willemsvaart.
- § Blericum: geen.
- § Middelrode: ongelijkvloers, geen knip in de Molendijk noord.
- § Heeswijk-Dinther: geen.
- § Aansluiting A50 – N279: volledig ongelijkvloers (knooppunt).
- § Wegvakken N279: 2 rijstroken per richting (2x2), 120 km / uur.

Afbeelding 3.15
Alternatief 2020-5



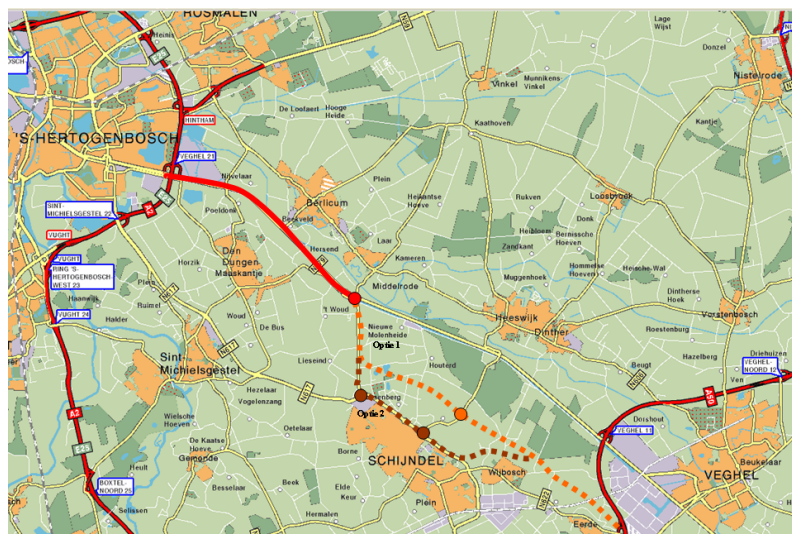
3.3

AANVULLENDE VARIANTEN COMMISSIE M.E.R

De commissie m.e.r. heeft in haar richtlijnen aangegeven nog een tweetal extra alternatieven nader te willen onderzoeken, te weten een driestrooksweg en een alternatief waarbij de N279 voor een deel wordt verlegd naar de westzijde van de Zuid Willemsvaart. De driestrooksweg is binnen de alternatieven doorgerekend als 2x1+1 weg (tidal flow), binnen de gevoeligheidsanalyse is de driestrooksweg eveneens doorgerekend als een wegverbinding met hoofdrijbaan en ventweg (zie paragraaf 3.4). Het alternatief waarbij een deel van de N279 aan de westkant van de Zuidwillemsvaart wordt gesitueerd heeft binnen de regio geen enkel draagvlak. Om deze redenen heeft geen analyse plaatsgevonden van de N279 ten westen van het kanaal.

Afbeelding 3.16

N279 deels ten westen van de Zuidwillemsvaart



3.4

GEVOELIGHEIDSANALYSES

Aanvullend op de alternatieven zijn er nog enkele gevoeligheidsanalyses (kwalitatief of kwantitatief) uitgevoerd:

- § Zachte plannen regio: Binnen de alternatieven zijn alleen de harde ruimtelijke plannen meegenomen. Kwalitatief is beschouwd wat mogelijk de gevolgen zijn van eventuele aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling op het noordelijk deel van de N279.
- § Prijsbeleid (platte heffing): Onderzocht is wat de mogelijke gevolgen zijn van de landelijke invoering van prijsbeleid op de automobiliteit en verkeersafwikkeling in de regio en voor de N279 in het bijzonder. Aan de hand van een extra OGM run is voor alternatief 2020-4b (verdubbeling ongelijkvloers, 100 km / uur) doorgerekend wat de mogelijk effecten van prijsbeleid zijn. Met een kwalitatieve beschouwing is de uitkomst van deze doorrekening vertaald naar de overige alternatieven.
- § Programma Zuidvleugel BrabantStad: Het programma Zuidvleugel bestaat uit extra infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Ten behoeve van de gevoeligheidsanalyse zijn de meest relevante verwachte ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen (inwoners / arbeidsplaatsen en infrastructuur).
- § Zuidelijke omleiding Schijndel: momenteel wordt er een MER/tracéstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een eventuele nieuwe wegverbinding ten zuiden van de kern

Schijndel tussen de N618 en de N622. Op hoofdlijnen wordt onderzocht wat eventueel de gevolgen hiervan zijn op het gebruik van het noordelijk deel van de N279.

3.5

SELECTIECRITERIA VOOR TRECHTERING ALTERNATIEVEN

Met de verkeersstudie is onderzocht of er alternatieven zijn die verkeerskundig gezien onvoldoende oplossend vermogen hebben waardoor deze niet opgenomen worden in het MER. Om de selectie op een juiste en uniforme manier uit te voeren is met de werkgroep verkeer gekozen voor onderstaande set van selectiecriteria.

Tabel 3.5

Criteria voor trechtering

Criteria voor trechtering alternatieven	
1) Acceptabele traject-snelheden (en daarmee reistijden)	Binnen de Nota Mobiliteit en de Netwerkanalyse BrabantStad zijn normen opgenomen voor de traject snelheid. Wanneer de reistijden op de N279 niet voldoen aan de gestelde normen, is het oplossend vermogen te gering. Wel kunnen er uiteraard verbeteringen optreden ten opzichte van de autonome situatie 2020-0 en basisjaar 2006.
2) Ontlasting onderliggende wegennet	Wanneer het betreffende alternatief niet leidt tot een duidelijke verlaging van de wegvakbelastingen (uitgedrukt in intensiteiten) in de dorpen en OVN, dan heeft het alternatief te weinig oplossend vermogen voor de leefbaarheid van de regio.
3) Verkeersafwikkeling N279 noord	Wanneer op grote delen van de N279 noord de I/C verhouding tijdens de spitsperiodes groter of gelijk is aan 0,8, voldoet de verkeersafwikkeling op de N279 niet aan de norm.
4) Robuustheid van de oplossing	Robuustheid is verdeeld naar 2 aspecten: in hoeverre is de oplossing duurzaam naar de toekomst. Is er nog voldoende restcapaciteit aanwezig waarmee eventuele toekomstige ontwikkelingen (zoals het investeringsprogramma Zuidoost Brabant) opgevangen kunnen worden. In hoeverre wordt de N279 noord gezien als alternatieve route voor de A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven
5) Ruimte beslag	Op kwalitatieve manier wordt op basis van schetsontwerpen wordt onderzocht wat het mogelijke ruimtebeslag van nieuwe infrastructuur zal zijn van de alternatieven. Het aspect ruimtelijke inpassing (de beoordeling van het ruimtebeslag) komt in detail in de MER aan bod.
6) Duurzaam Veilig	Duurzaam Veilig categoriseert wegen naar verblijven, ontsluiten en stromen (erfontsluitingsweg, gebiedsontsluitingsweg en stroomweg). Onderzocht is of het onderzochte alternatief "past" binnen de principes van duurzaam veilig. Wordt niet gebruikt als criterium om te trechteren.

Voor de normen ten aanzien van acceptabele reistijden is aangesloten bij de Netwerkanalyse BrabantStad. Hierin zijn de landelijke normen zoals verwoord in de Nota Mobiliteit vertaald naar regionale schaal. Concreet betekent dit voor de N279 dat tijdens de spits minimaal een gemiddelde snelheid van 60 km per uur gehaald moet worden op het traject Veghel – 's-Hertogenbosch v.v., wil het betreffende alternatief voldoen.

Tabel 3.6:

Acceptabele snelheden tijdens de spits (bron: netwerkanalyse BrabantStad)

Overzicht acceptabele snelheden in de spits in Netwerkanalyse BrabantStad

LIGGING	TYPE WEG/ MAX. SNELHEID	REFERENTIE- SNELHEID
Buiten bebouwde kom	Ringwegen (autosnelweg)	50
	120	66
	100	66
	80	60 of 40
	60	50
Binnen bebouwde kom	70	50
	50 (2 x 2)	35
	50 (1 x 2)	30

HOOFDSTUK

4 Analyses alternatieven verkeersstudie

4.1

VERKEERSINTENSITEITEN

4.1.1

INTENSITEITEN N279 NOORD EN ZUID

Als gevolg van verruiming van de wegcapaciteit nemen de verkeersintensiteiten op het noordelijk deel van de N279 wezenlijk toe. Alleen bij de 3-strooksweg is de toename op etmaalbasis minder dan 10% omdat de tidal flow rijstrook alleen in de spitsperiode wordt opgesteld. Bij alle overige alternatieven is de toename substantieel, variërend van 25% bij een gelijkvloerse verdubbeling (2020-3a) tot meer dan een verdubbeling indien de N279 noord wordt uitgevoerd als auto(snel)weg (2020-4b en 2020-5).

Afbeelding 4.17

Wegvakken N279



Tabel 4.7

Intensiteiten N279

(motorvoertuigen per etmaal)

			referentie	onderzochte alternatieven						
nr	wegvak (intensiteiten)	2006	2020-0	2020-1	2020-2	2020-3a	2020-3b	2020-4a	2020-4b	2020-5
N279 noord										
1	N279 Den Dungen - Den Bosch	30300	41700	59500	46800	51400	54300	66600	77300	101400
2	N279 Berlicum - Middelrode	25100	29300	43400	32300	38300	39200	53500	62300	90400
3	N279 Middelrode - Heeswijk	26200	30600	46300	32000	38800	41900	50500	65200	84700
4	N279 Heeswijk - Veghel	29400	31000	52000	32600	39000	42200	53100	72500	84700
1	N279 Den Dungen - Den Bosch	73	100	143	112	123	130	160	185	243
2	N279 Berlicum - Middelrode	86	100	148	110	131	134	183	213	309
3	N279 Middelrode - Heeswijk	86	100	151	105	127	137	165	213	277
4	N279 Heeswijk - Veghel	95	100	168	105	126	136	171	234	273
	Gemiddeld	85	100	152	108	127	134	170	211	275
N279 zuid										
5	N279 Veghel - Keldonk	16400	18400	20900	18500	19600	20300	21400	28600	31500
6	N279 Bosdonk - Beek en Donk	12500	13400	14600	13400	13800	14100	14800	21300	24500
5	N279 Veghel - Keldonk	89	100	114	101	107	110	116	155	171
6	N279 Bosdonk - Beek en Donk	93	100	109	100	103	105	110	159	183
	Gemiddeld	91	100	111	100	105	108	113	157	177

Noot: gebruikte cijfers betreffen allen modelcijfers N279 noord

Ook ten zuiden van de Veghel nemen de intensiteiten op de N279 toe door de capaciteitsverruiming op het noordelijke deel. Wel is de verwachte toename minder van omvang. Toch is de verwachting dat ook op het zuidelijk deel de etmaalintensiteiten met 50 a 70% gaan toenemen indien het noordelijk deel wordt uitgebreid tot ongelijkvloerse auto(snel)weg. Bij de overige alternatieven is de verwachte toename op het zuidelijk deel 5 à 15%, behoudens alternatief 2020-2 (0%).

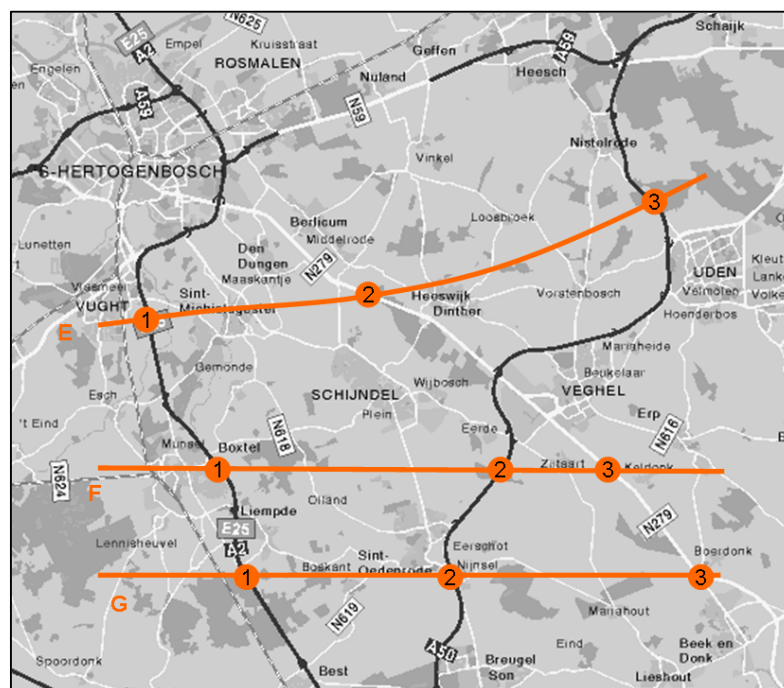
Een deel van het extra verkeer op de N279 is afkomstig van het onderliggende wegennet vanuit de directe omgeving, de rest wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door veranderingen in routekeuze op regionaal niveau⁵. Zo gaat een deel van het verkeer uit de kernen Schijndel en Uden richting 's-Hertogenbosch de N279 noord verkiezen boven de A50/ A59 of N617. Voorts zal ook het doorgaande verkeer beperkt gaan toenemen door de capaciteitsuitbreiding op de N279 noord.

4.1.2 REGIONAAL WEGENNET (ETMAAL)

Screenlines geven enerzijds de intensiteiten weer op de verschillende wegvakken, anderzijds wordt een beeld verkregen van verschuivingen van het verkeer binnen het wegennet. Onderstaande afbeeldingen geven hiervan een overzicht. De "oranje" screenlines geven een beeld van de wegvakbelastingen en verschuiving van het verkeer op regionale schaal tussen de A2, A50 en N279. De "groene" screenlines zijn meer gericht op de lokale situatie (zie paragraaf 4.1.3).

Afbeelding 4.18

Screenlines regionaal



⁵ Nieuwe infrastructuur kan ook nieuw verkeer genereren. Echter uit een vergelijking van de matrices van de afzonderlijke alternatieven blijkt de deze latente vraag erg gering is, variërend van 0 tot 1 procent extra gegenereerde autoritten (geldt voor studiegebied).

Tabel 4.8

Verwachte wegvakbelastingen
regionaal 2020, etmaal per
alternatief

			referentie	onderzochte alternatieven						
Wegvakbelastingen (regionaal)		2006	2020-0	2020-1	2020-2	2020-3a	2020-3b	2020-4a	2020-4b	2020-5
locale screenlines ("de oranje")										
E1	A2 Vught - Boxtel noord	92100	145700	144600	146000	145400	147900	145400	139200	128000
E2	N279, Middelrode - Heeswijk	26200	30600	46300	32000	38800	41900	50500	65200	84700
E3	A50 Uden - Nistelrode	47700	66100	62400	65900	64900	65300	62200	60500	57300
F1	A2 boxtel - Liempde	79800	131200	129400	131400	130800	132900	130200	123800	111600
F2	A50 Eerde - Sint Oedenrode	47300	69500	70700	69700	69800	70100	71000	72600	81300
F3	N279 Veghel - Keldonk	16400	18400	20900	18500	19600	20300	21400	28600	31500
G1	A2 Liempde - Best	85000	137800	136400	138000	137400	139300	137300	131100	119600
G2	A50 Sint Oedenrode - Son en Breugel	44900	67000	67000	67200	67100	67300	67300	68500	76900
G3	N279 Bosdonk - Beek en Donk	12500	13400	14600	13400	13800	14100	14800	21300	24500
			referentie	referentie	onderzochte alternatieven					
INDEX wegvakbelastingen (regionaal)		2006	2020-0	2020-1	2020-2	2020-3a	2020-3b	2020-4a	2020-4b	2020-5
locale screenlines ("de oranje")										
E1	A2 Vught - Boxtel noord	63	100	99	100	100	102	100	96	88
E2	N279, Middelrode - Heeswijk	86	100	151	105	127	137	165	213	277
E3	A50 Uden - Nistelrode	72	100	94	100	98	99	94	92	87
F1	A2 boxtel - Liempde	61	100	99	100	100	101	99	94	85
F2	A50 Eerde - Sint Oedenrode	68	100	102	100	100	101	102	104	117
F3	N279 Veghel - Keldonk	89	100	114	101	107	110	116	155	171
G1	A2 Liempde - Best	62	100	99	100	100	101	100	95	87
G2	A50 Sint Oedenrode - Son en Breugel	67	100	100	100	100	100	100	102	115
G3	N279 Bosdonk - Beek en Donk	93	100	109	100	103	105	110	159	183

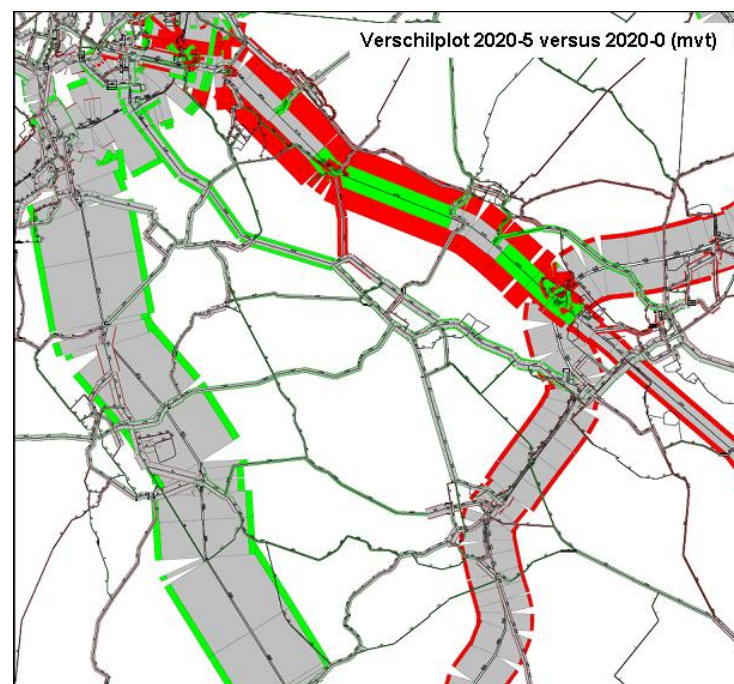
Noot: gebruikte cijfers betreffen allen modelcijfers N279 noord

A2 ('s-Hertogenbosch – Eindhoven) en A50 zuid (Veghel – Eindhoven)

Verruiming van de wegvakcapaciteit op de N279 noord heeft alleen invloed op de wegvakbelastingen van de A2 wanneer de N279 noord wordt vormgegeven als (auto)snelweg met snelheid 100 of 120 km / uur. Bij alternatief 2020-4b is de afname van de etmaalintensiteiten op de A2 tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch circa 5%, dit kan oplopen tot 15% indien het noordelijk deel van de N279 wordt uitgevoerd als autosnelweg. De wegvakbelastingen op het zuidelijk deel van de A50 (Veghel – Eindhoven) nemen juist toe, met een maximum van 15% wanneer de N279 wordt uitgebouwd als autosnelweg (zie ook afbeelding 4.19). De overige alternatieven hebben geen (noemenswaardig) effect.

Afbeelding 4.19

Vershilplot etmaal 2020-5
versus 2020-0: A2 en A50 zuid



De verklaring dat alleen een auto(snel)weg in beperkte mate gezien wordt als een alternatief voor de A2 ligt enerzijds in de herkomst en bestemmingen van het verkeer. Verkeer dat de A2 gebruikt is noord zuid gericht, waardoor "haakbewegingen" via de N279 en A50 zuid minder logisch zijn. Anderzijds noodzaakt het verkeersbeeld op de A2 niet sterk tot het kiezen van een alternatieve route. Dit blijkt uit de I/C verhoudingen op de A2, maar vooral ook uit onderstaande reistijden. Voorts kent het zuidelijk deel van de A50 tussen de aansluitingen Veghel en Eerde in de ochtendspits een hoge I/C verhouding, waardoor het alternatief via de N279 en A50 minder aantrekkelijk wordt. Onderzocht is wat de reistijdverhouding is op het traject knooppunt Empel – knooppunt Ekkerwijer via de A2 of A50 en N279. Gebleken is dat de autoverplaatsing via de A2 altijd sneller is. Het verschil met een ongelijkvloerse auto(snel)weg wordt wel kleiner, toch blijft de route via de N279 ongeveer 25 à 30% langer in reistijd. Bij alle overige alternatieven blijft de reistijdverhouding te groot om de N279 / A50 zuid te gaan zien als (volwaardig) alternatief voor de A2.

Tabel 4.9

Gemiddelde reistijden (in minuten) en reistijdverhouding Empel – Ekkersweijer, spitsperiodes

	Ochtend			Avond		
alternatief	via de A2	via N279 / A50	reistijdverhouding	via de A2	via N279 / A50	reistijdverhouding
basisjaar 2006	18	28	1,56	19	29	1,53
referentie 2020-0	18	23	1,28	19	29	1,53
alternatief 2020-1	18	25	1,38	19	26	1,38
alternatief 2020-2	18	27	1,48	19	26	1,37
alternatief 2020-3a	18	25	1,36	19	25	1,33
alternatief 2020-3b	18	25	1,35	19	25	1,32
alternatief 2020-4a	18	23	1,28	19	24	1,27
alternatief 2020-4b	18	24	1,31	19	24	1,28
alternatief 2020-5	18	23	1,26	19	23	1,24

Noot: gebruikte cijfers betreffen allen modelcijfers N279 noord

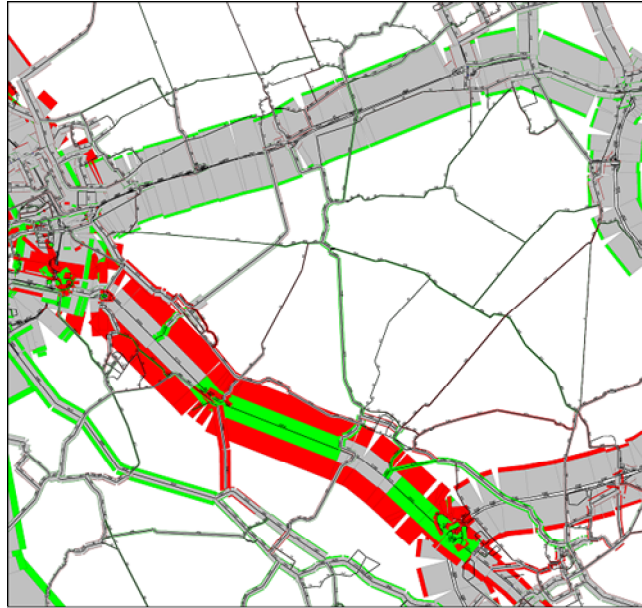
Noot: het feit dat de reistijdverhouding in 2020-0 beter is dan in de bestaande situatie wordt verklaard door de uitbreidingen op de rondweg 's-Hertogenbosch en randweg Eindhoven.

A50 noord (Uden – Nistelrode) en A59 (Paalgraven – Hintham)

Capaciteitsuitbreiding op het noordelijke deel van de N279 heeft ook een effect op het noordelijke deel van de A50 (Uden – Nistelrode) en A59 (Paalgraven – Hintham). De maximale te verwachten veranderingen in de wegvakbelastingen bedraagt circa 10% à 15% indien de N279 noord wordt vormgegeven als auto(snel)weg. Belangrijkste oorzaak van dit effect is de routekeuze van het autoverkeer op de relatie Uden – 's-Hertogenbosch. Een deel van dit verkeer verkiest een route via de N279 boven de route via de A59 en A50 noord.

Afbeelding 4.20

Vershilplot etmaal 2020-5
versus 2020-0: A50 noord en
A59



N279 zuid

Tot slot leidt capaciteitsuitbreiding op de N279 noord in alle alternatieven, behoudens de 3-strookweg (2020-2), tot een toename van verkeer op het zuidelijke deel van de N279 (Veghel – Helmond). Bij de gelijkvloerse en/of 80 km alternatieven is de toename beperkt (variërend van 5 tot maximaal 15%), echter bij de ongelijkvloerse auto(snel)weg alternatieven kan de etmaalintensiteiten toenemen tot wel 50 à 70%. Deze toename is vooral toe te schrijven aan enerzijds een verschuiving van verkeer vanaf het onderliggende wegennet naar de N279, anderzijds door een toename van het doorgaande (vracht)verkeer op de relatie A67-A2. De toename van dit doorgaande verkeer is het grootst indien het noordelijke deel uitgevoerd gaat worden als autosnelweg (zie selected link).

Afbeelding 4.21

Selected link analyse N279 zuid
2020-0 versus 2020-5 (mvt /
etmaal)

