

# Bundelroutes

## Bereikbaarheidsagenda

# Zuidoost-Brabant

15-07-21

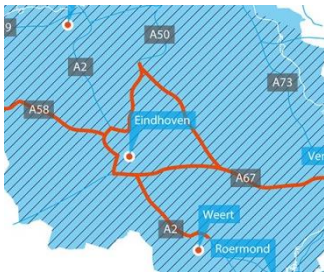
## Projectomschrijving

De Bereikbaarheidsagenda ZO-Brabant gaat uit van het naar buiten brengen van doorgaand autoverkeer naar de robuuste randen: N279-A67-A2-A58-A50. In het Middengebied/Rijk van Dommel en Aa blijven verkeersstromen rijden over wegen die hiervoor niet geschikt zijn en daarbij voor leefbaarheidsproblemen zorgen in kernen en het buitengebied. De bundelroutes moeten deze verkeersstromen opvangen en de overlast verminderen. Het resultaat is een breed pakket aan maatregelen om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren.

## Achtergrond en doel bundelroutes

De 21 gemeenten van de regio Zuidoost-Brabant hebben in 2016 besloten samen met verschillende betrokken partijen en de Metropoolregio Eindhoven de bereikbaarheid van de regio aan te pakken. Het resultaat van de samenwerking is de regionale Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant.

De Bereikbaarheidsagenda is onder andere opgesteld naar aanleiding van het *Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland (2015)*. Daarin is de basis gelegd voor de samenwerking in SmartwayZ.NL. SmartwayZ.NL heeft onder meer als doel het creëren van een goed functionerend netwerk van belangrijke hoofdwegen. Het gaat daarbij om de A58, A2/N2, A67, N279 en A50.

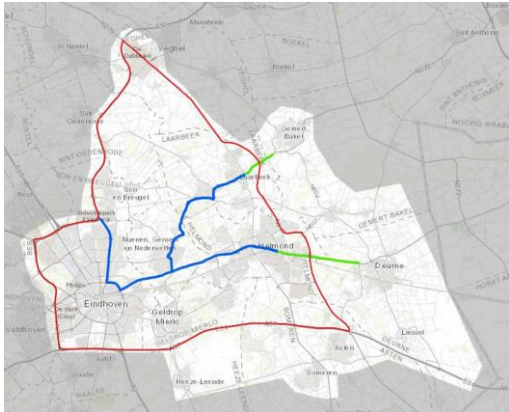


De driehoek A2, A67, N279 en A50 wordt aangeduid als 'robuuste randen' waarbinnen en omheen de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant werkt aan de verbetering van de multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid. Het gaat dan vooral om het dagelijkse woon-werk-recreatie-verkeer (daily urban system) van de regio.

In de Bereikbaarheidsagenda zijn ook de projecten van het Bereikbaarheidsakkoord opgenomen. Het Bereikbaarheidsakkoord maakt onderdeel uit van het programma SmartwayZ.NL. In het akkoord zijn projecten benoemd binnen de driehoek Eindhoven-Asten-Veghel. Het Bereikbaarheidsakkoord is een onlosmakelijk onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda.

De belangrijkste woorden van de Bereikbaarheidsagenda zijn: [Samen](#), [Slim](#) en [Co-modaal](#).

De Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant gaat uit van het naar buiten brengen van doorgaand autoverkeer naar de robuuste randen: N279-A67-A2-A58-A50. Desondanks zullen er altijd in het Middengebied/Rijk van Dommel en Aa blijven verkeersstromen blijven rijden over wegen die hiervoor niet geschikt zijn en daarbij voor leefbaarheidsproblemen zorgen in kernen en het buitengebied. De **bundelroutes** moeten deze verkeersstromen opvangen en de overlast verminderen.



Deze Bundelroutes bestaan uit de wegen:

- de route rotonde Gemertseweg N272 tot rotonde N279/aansluiting N279-Beekse Brug- N615-Smits van Oyenlaan-Eisenhowerlaan-Ring Noordoost-Kennedylaan-aansluiting Ekkersrijt;
- de route Kasteeltraverse-Europaweg-A270-Eisenhowerlaan-Ring Noordoost-Kennedylaan-aansluiting Ekkersrijt.

Om de problematiek integraal te kunnen benaderen is een overkoepelende studie uitgevoerd naar de bundelroutes N615/A270/Eisenhowerlaan/Ring/Kennedylaan en Kasteel-Traverse/A270. Op 30 oktober 2018 hebben de colleges van deze tien gemeenten en het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant kennis genomen van de resultaten van deze studie. In de studie is onderzocht welke maatregelen gewenst zijn voor het verbeteren van de doorstroming en de leefbaarheid op de Bundelroutes in dit deel van de regio. Op basis van de resultaten van deze studie, hebben de colleges vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid kaders en uitgangspunten vastgesteld voor de aanpak van de resterende opgaven en ingestemd met het oppakken van vervolgtacties.

Op basis van de conclusies uit deze overkoepelende studie is besloten dat op de volgende vijf deelopgaven verder wordt gestuurd:

- Planstudie Beekse Brug/N615
- Geactualiseerde Verkeersvisie Helmond
- Planstudie Nuenen inclusief afweging Oostelijke Randweg en A270
- Ontwerp en planstudie Ring Noordoost-JF Kennedylaan-Eisenhowerlaan
- Planstudie Tweede aansluiting Ekkersrijt

Deze 5 infrastructurele projectclusters kunnen niet los van elkaar worden gezien. Ze zijn weliswaar apart opgepakt maar tussentijdse resultaten worden onderling afgestemd (inhoudelijk en proces). De projecten moeten binnen de kaders en uitgangspunten/wensbeeld van de Bundelroutes blijven en geen negatieve effecten hebben op andere deeltrajecten, waaronder geen aanzuigende werking van autoverkeer, of in het middengebied.

## Kaders en uitgangspunten bundelroutes

De stuurgroep heeft als wensbeeld voor de Bundelroutes het volgende vastgesteld:

- De Bundelroutes garanderen een betrouwbare doorstroming
- De Bundelroutes nemen het regionaal autoverkeer waarvoor de robuuste randen geen realistisch alternatief is over van ondergeschikte routes
- De Bundelroutes trekken geen extra verkeer aan van de Robuuste rand
- De negatieve effecten op leefbaarheid en doorstroming als gevolg van de Bundelroutes worden beheerst en waar mogelijk teruggedrongen

De kaders voor de Bundelroutes worden verder gevormd door het programma SmartwayZ.NL en de 'Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: Brainport Duurzaam Slim Verbonden':

- Een verkeerssysteem bestaande uit 'Robuuste Randen' voor de afwikkeling van het doorgaande verkeer, 'Inprikkers' om het regionaal verkeer naar deze randen te geleiden en 'Bundelroutes' in het middengebied om verkeer van ondergeschikte routes over te nemen, ondersteund door een pakket aan co-modale maatregelen voor reductie van het autogebruik en Smart Mobility voor een efficiënter gebruik van het mobiliteitssysteem. Verbetering van de robuuste rand en uitvoering van het programma smart mobility is randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van de Bundelroutes;
- De uitvoering van de andere 'co-modale' en regiobrede maatregelen uit de Bereikbaarheidsagenda zijn relevant voor de omslag naar een duurzaam mobiliteitssysteem en de vermindering van de druk van het autoverkeer op de Bundelroutes en in het buitengebied

## Stand van zaken projecten – waar staan we nu?

De 5 deelopgaven zijn inmiddels dusdanig uitgewerkt dat aan het eind van 2021 onomkeerbare bestuurlijke besluiten kunnen worden genomen. Bij deze besluitvorming is van belang dat de oorspronkelijke doelen Samen, slim en co-modaal worden toegepast.

In het bijzonder 'Samen' staat centraal bij de bundelroutes. Een gezamenlijke aanpak leidt sneller tot succes dan "ieder voor zich". Binnen de Bereikbaarheidsagenda is afgesproken dat de regio op deze manier te werk gaat bij de uitwerking en uitvoering van de agenda. De gemeenten kijken over hun grenzen heen en pakken gezamenlijk projecten op en voeren ze uit, samen met alle belanghebbenden.

In de bijlage staat de laatste stand van zaken van de bundelrouteprojecten voor wat betreft de thema's fase, planning en financiën weergegeven. Bijzondere aandacht gaat uit naar besluitvorming, financiën, planning en de synchronisatie tussen de maatregelen op de bundelroutes.

# Bijlage stand van zaken deelprojecten Bundelroutes Bereikbaarheidsagenda

## Planstudie Nuenen inclusief afweging Oostelijke randweg en A270

De gemeenteraad van Nuenen heeft op 8 juli een voorkeursscenario voor Bundelroutes Nuenen vastgesteld. Hiermee heeft zij een richtinggevende keuze gemaakt en een set van maatregelen vastgesteld die de leefbaarheid en bereikbaarheid via de Bundelroutes in Nuenen naar de toekomst toe gaan verbeteren.

De gemeenteraad heeft gekozen voor een voorkeursscenario, waarin ingezet zal worden op multimodaliteit. Daarnaast is de openstelling van de busbaan voor autoverkeer op de Geldropsedijk als bouwsteen meegenomen in dit voorkeursscenario. Er zal nog een synchronisatie plaatsvinden met betrekking tot de voorgenomen maatregelen van de gemeente Eindhoven. Verder worden een verlaging van de maximum snelheid op de A270 en de effecten van een eventuele spoortunnel bij Eeneind als maatregelen nog verder onderzocht. De Oostelijke randweg is afgevalen als mogelijke maatregel. Over de planning en financiën zal meer bekend zijn in het najaar wanneer er een besluit over het voorkeursalternatief genomen is.

Het voorkeursscenario zal de komende tijd verder uitgewerkt worden tot een voorkeursalternatief, dat in het najaar ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

## Planstudie Beekse Brug/N615

Het voorkeursalternatief “verschoven aansluiting Bosscheweg” is naar alle waarschijnlijkheid niet realiseerbaar omdat diverse percelen naast de Zuid-Willemsvaart een harde rijksbescherming hebben in het kader van de Monumentenwet. De nu besproken alternatieve maatregel is een afsluiting van de Bosscheweg voor doorgaand verkeer. Deze alternatieve maatregel zal in juli tijdens een commissievergadering van de gemeente Laarbeek verder toegelicht worden door de provincie. Voor de snelfietsroute Gemert-Eindhoven geldt dat deze maatregel als no-regret wordt gezien. Echter dient er nog wel besluitvorming over plaats te vinden zowel bij de gemeenten als bij de provincie.

In september zal de planstudie opgeleverd worden en zal er provinciale besluitvorming plaatsvinden. Onder voorbehoud van die besluitvorming is realisatie van het maatregelenpakket voorzien voor 2025/2026.

## Geactualiseerde Verkeersvisie Helmond

Bij de Verkeersvisie Helmond is er aandacht voor de hoofdwegenstructuur in Helmond (KasteelTraverse, Europaweg, Deurneseweg). Deze Verkeersvisie wordt verder uitgewerkt in samenhang met het ontwikkelperspectief uit het MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven. De zuidelijke ontsluiting van Helmond en de knip/knijp op de Kasteeltraverse zijn onderdeel van de MIRT studie.

De uitkomsten van deze studie worden volgend jaar verwacht. Verder geldt dat er op de N270 (Kasteeltraverse) in het kader van de bundelroutes op diverse locaties aanpassingen gedaan zullen worden aan de VRI's door het installeren van C-ITS toepassingen. De uitvoering van deze maatregelen is gepland tussen 2022 en 2025. Daarnaast is er nog stil asfaltbeton voorgesteld op de Kasteeltraverse. De uitvoering hiervan is voor het oostelijke deel voorzien voor 2023, voor het westelijke deel tussen 2026 en 2030.

## Ontwerp planstudie Ring Noordoost- John F. Kennedylaan

In 2020 heeft het college van B&W Eindhoven besloten om de doorstroming op de Bundelroute te verbeteren met een reeks no-regret maatregelen op de John F. Kennedylaan, Ring Noordoost en Eisenhowerlaan (het zogenaamde M-pakket). De robuuste oplossing voor periode tot 2040 wordt nader onderzocht in de MIRT-opgave Netwerkstrategie HWN/OWN.

In 2020 zijn zes no-regret maatregelen benoemd gericht op verbeteringen aan de infrastructuur en het intelligenter maken van het netwerk van verkeerslichten:

1. Bestaande verkeersregelinstallaties uitrusten met ITS-applicatie in combinatie met het optimaliseren van de groene golf.
2. Aanpassen afritten JF Kennedylaan met de Europalaan en de Orpheuslaan in combinatie met het plaatsen van verkeerslichten.
3. Afslag Onze Lieve Vrouwestraat richting John F. Kennedylaan verbreden.
4. Aanpassen kruispunt Insulindelaan - Javalaan/de Zaale (aanpassing die verkend wordt is het onmogelijk maken van het links afslaan voor verkeer op de Insulindelaan).
5. Aanpassen kruispunt Eisenhowerlaan - Van Oldenbarneveltlaan (aanpassingen die verkend worden zijn een capaciteitsuitbreiding van de zijwegen (extra rijstrook) en een ongelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteek Van Oldenbarneveltlaan – Koudenhovenseweg Zuid).
6. Aanpassen kruispunt Eisenhowerlaan/Wolvendijk (aanpassingen die verkend worden zijn een ongelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteek en aanpassing van de groentijden).

Toegezegd is deze maatregelen in 2021 en 2022 uit te voeren. Bij de nadere uitwerking is echter gebleken dat het no-regret pakket slimmer en efficiënter gerealiseerd kan worden. Bij de uitwerking van maatregel 1 is gebleken dat de groene golf nu dusdanig efficiënt is dat het toepassen van een ITS-applicatie op dit moment geen meerwaarde biedt. Eindhoven richt zich daarom nu op het verder optimaliseren van de bestaande groene golf. De maatregelen 2 en 3 zijn in samenhang uitgewerkt en het college van B&W zal in juli 2021 een besluit nemen om de aansluiting Onze Lieve Vrouwestraat - John F. Kennedylaan te verbreden naar 2 rijstroken. Uitvoering is gepland voor het voorjaar van 2022. De resterende maatregelen (4 t/m 6) worden nog onderzocht. Hierbij vindt ook synchronisatie plaats met de bundelroutemaatregelen van Nuenen. De verdere uitwerking van deze maatregelen volgt later dit jaar.

## 2<sup>e</sup> Ontsluiting Ekkersrijt

Er zijn in de Voorverkenning 3 scenario's ontwikkeld, zijnde tracévarianten. De combinatie van 2 varianten is verder uitgewerkt na een verdiepende verkeersanalyse. Na synchronisatie met de Netwerkanalyse Brainport MIRT start de Verkenning. De rapportage van de Voorverkenning is vanaf eind juli 2021 beschikbaar.

De hiernavolgende stappen worden nu gezet.

De gemeente Son en Breugel zal in samenwerking met de gemeente Eindhoven invulling geven aan een nadere verkeerskundige analyse. Op basis hiervan wordt de doelformulering aangescherpt en wordt nadere duiding gegeven aan nut, noodzaak en oplossend vermogen van de 2<sup>e</sup> aansluiting Ekkersrijt. De uitkomsten van de Netwerkstrategie moet de noodzaak van de 2e aansluiting herbevestigen voor lange termijn en inzicht bieden in de toekomstvastheid van de locatiekeuze.

Uiterlijk september zijn de resultaten van deze tussenstap beschikbaar en vindt er een afweging plaats over de vervolgstappen en verdere uitwerking van de verkenningsfase.

Medio juli zal de raad van Son & Breugel geïnformeerd worden over de voortgang en vindt er een korte terugkoppeling plaats naar de stakeholders die betrokken zijn geweest bij de voorverkenning.

Het resultaat van de verkenningsfase heeft mogelijk invloed op het vervolgproces. Uitgangspunt bij dit vervolgproces is dat de gemeente Son en Breugel samen met de gemeente Eindhoven eind 2021 de verkenningsfase afronden en daar gezamenlijk een voorkeursbeslissing over nemen.

De aansluitend uit te voeren Verkenning moet - voor einde 2021 - leiden tot de opstelling van een Voorlopig Ontwerp voor het tracé van de 2<sup>de</sup> aansluiting Ekkersrijt met een aanzet tot een Vlekkenplan voor de overige

bestemmingen in het plangebied. De uitkomsten van de Voorverkenning leiden tot een Voorkeursbesluit (VKB) in de colleges van B&W van Son en Breugel en Eindhoven.