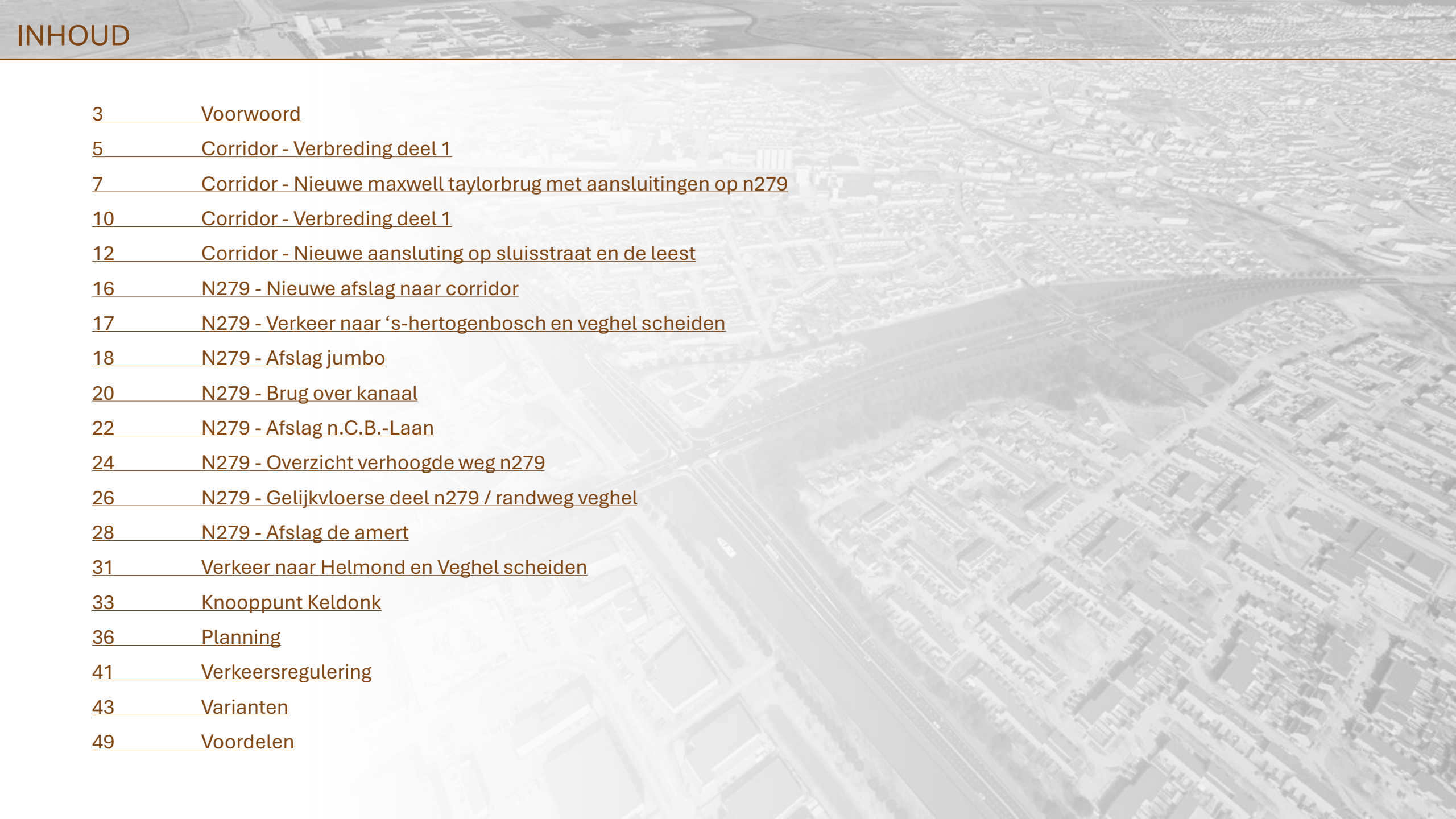


25 januari 2025



ONTWERPVOORSTEL
RECONSTRUCTIE N279 / CORRIDOR VEGHEL



INHOUD

3	Voorwoord
5	Corridor - Verbreding deel 1
7	Corridor - Nieuwe maxwell taylorbrug met aansluitingen op n279
10	Corridor - Verbreding deel 1
12	Corridor - Nieuwe aansluting op sluisstraat en de leest
16	N279 - Nieuwe afslag naar corridor
17	N279 - Verkeer naar 's-hertogenbosch en veghel scheiden
18	N279 - Afslag jumbo
20	N279 - Brug over kanaal
22	N279 - Afslag n.C.B.-Laan
24	N279 - Overzicht verhoogde weg n279
26	N279 - Gelijkvloerse deel n279 / randweg veghel
28	N279 - Afslag de amert
31	Verkeer naar Helmond en Veghel scheiden
33	Knooppunt Keldonk
36	Planning
41	Verkeersregulering
43	Varianten
49	Voordelen



Mijn naam is Bart van Laarhoven uit Veghel. Een paar weken geleden vertelden vrienden van mij die in de Grootdonkweg wonen, dat er een weg in hun achtertuin getekend is. Deze omleiding, vlak langs Zijtaart en Eerde zou te betreuren zijn voor de omwonenden en de natuur. Het is te begrijpen dat deze route onderzocht wordt als de verbreding rechtdoor niet mogelijk zou zijn, hoewel het me geen ideale route lijkt. Het verkeer wordt best ver omgeleid en ik kan me voorstellen dat er complexe en dure oplossingen nodig zijn om twee keer over het kanaal te komen en de wegen weer aan te sluiten. Ook kruis je de A50 waar je dan een brug of tunnel moet realiseren. Ook zal die weg waarschijnlijk over een gedeelte vlak naast de A50 lopen. Met die twee grote wegen naast elkaar heeft dat een enorme impact op het gebied.

Voorheen had ik helaas geen tijd om ideeën aan te leveren voor de N279, hoewel ik er wel vaak over nadacht omdat ik zelf vaak hinder heb van de files tijdens de spits. Maar ik dacht: “het is nu of nooit”, en ik kon toevallig ook tijd hiervoor vrijmaken de afgelopen weken. Dus ben ik aan de slag gegaan. Ik ben geen deskundige op dit gebied. Ik ben werkzaam als ontwerper en 3d tekenaar bij een architectenbureau. Met visualisaties heb ik duidelijk proberen te maken wat ik in gedachte had. Het zijn waarschijnlijk niet allemaal nieuwe ideeën. Maar door de visualisaties hoop ik dat de oplossing 'rechtdoor' op de kaart blijft. En als het toch niet haalbaar blijkt, heb ik ieder geval heb gedaan wat ik kon.

De huidige route, om vanaf de N279 via de Rembrandtlaan naar het industrieterrein te komen, is heel onhandig. Verder is de flessenhals van de corridor een flink knelpunt in de huidige situatie. Ook dit heb ik proberen te ondervangen in deze studie.

Naast dit presentatieboekje heb ik ook een video gemaakt. Het is aan te raden om eerst de korte video te bekijken voordat je deze presentatie bekijkt. Er is gebruik gemaakt van de BGT kaart (Basisregistratie Grootschalige Topografie) en de PDOK luchtfoto's. Alles is op de juiste schaal getekend. Ook alle voertuigen zijn ware grootte. Ik heb wat beperkt nazoekwerk gedaan voor bochtstralen, hellingen en wegbreedtes om een redelijke weergave te krijgen van hoe het ongeveer zou kunnen worden. Dit zal door de echte specialisten verder moeten worden uitgezocht en aangepast. De maat van het verhoogde deel van de N279 is 9 meter breed (van zijkant tot zijkant). De maat van de rijbanen van de randweg zijn op de tekening 3 meter tussen de lijnen. Die had ik achteraf misschien een beetje breder moeten maken. Maar dat zijn allemaal dingen die in een latere fase verder uitgewerkt kunnen worden.

Een uitgangspunt van deze studie is dat zo min mogelijk inwoners hinder hebben van de nieuwe situatie en dat de doorstroom in Veghel ook op de lange duur gegarandeerd is. Natuurlijk is het zo dat een langdurige afsluiting van de corridor tijdelijk ongemak met zich meebrengt. Dat is natuurlijk niet ideaal. Maar om het om die reden zo te laten tot in de verre toekomst, is misschien geen goed uitgangspunt. Vooral omdat het steeds drukker wordt en het aantal inwoners en bedrijven in Veghel nog steeds toeneemt. We moeten er een keer doorheen... Om de pijn te verzachten heb ik nagedacht over mogelijkheden om het verkeer om te leiden tijdens de werkzaamheden en de uitvoering te verdelen in 4 hoofdfasen. Zie daarvoor het hoofdstuk ‘planning’.

Hopelijk draagt de video en dit document ertoe bij dat we tot de conclusie komen dat er geen ingrijpende omleidingen nodig zijn. En mocht dit allemaal uiteindelijk toch niet haalbaar blijken, hebben we in ieder geval alles gedaan om te proberen het in de huidige structuur op te lossen. Er is veel tijd en energie in gaan zitten om de video en deze presentatie te maken. Het is met liefde en plezier gedaan. Mijn wens is dat er tijd vrijgemaakt kan worden door de werkgroep om de video en dit document rustig door te nemen. Tot slot wens ik jullie heel veel succes en wijsheid met de opgave om dit enorme project tot een goede resultaat te brengen.

Vriendelijke groeten,
Bart van Laarhoven

An aerial photograph of a city corridor, featuring a river, industrial zones, and residential areas. The word "CORRIDOR" is overlaid in white text.

CORRIDOR



VERBREIDING CORRIDOR – deel 1



1

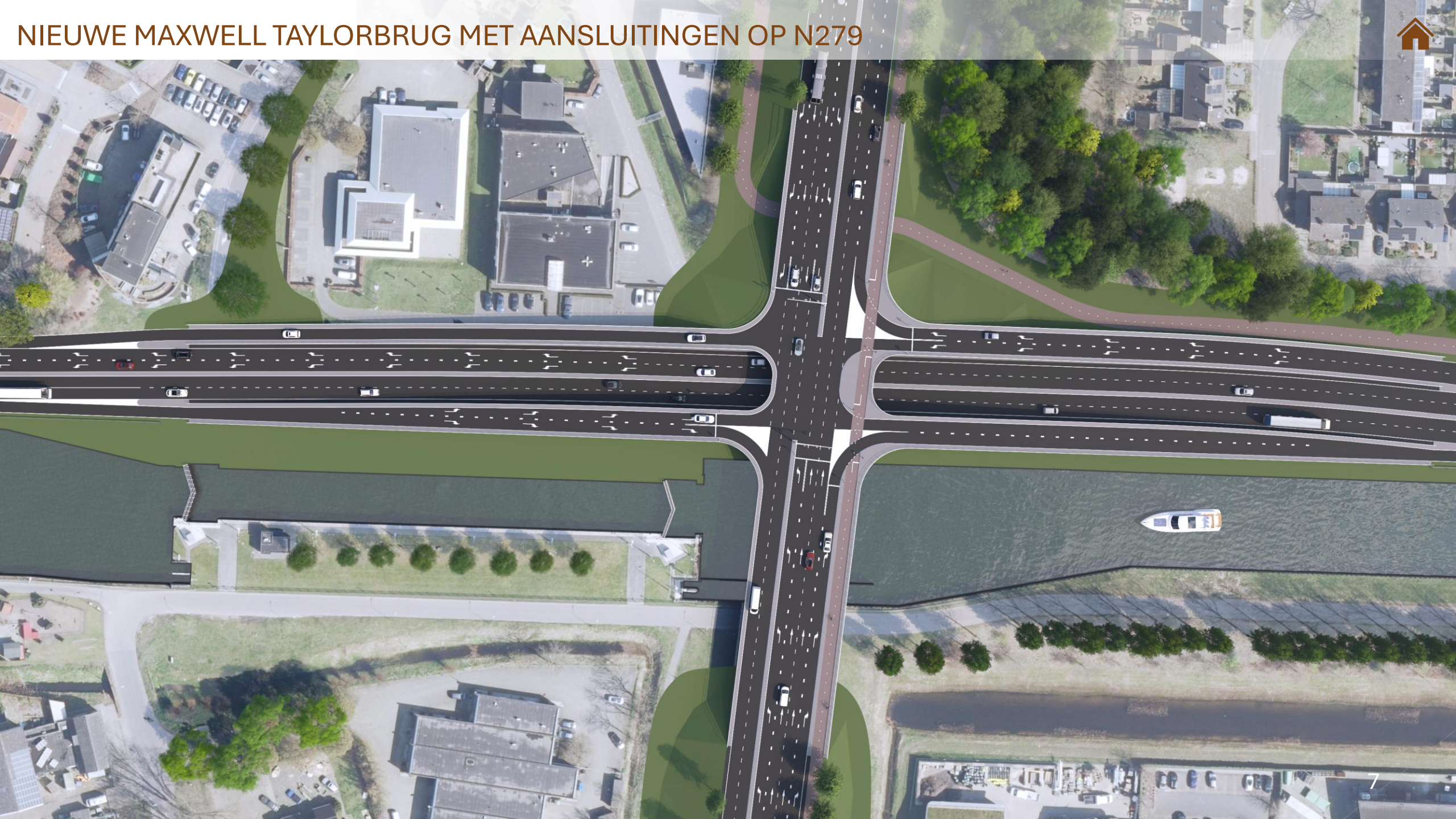
4 – baans weg

2

Nieuwe fietstunnel (breder)



NIEUWE MAXWELL TAYLORBRUG MET AANSLUITINGEN OP N279

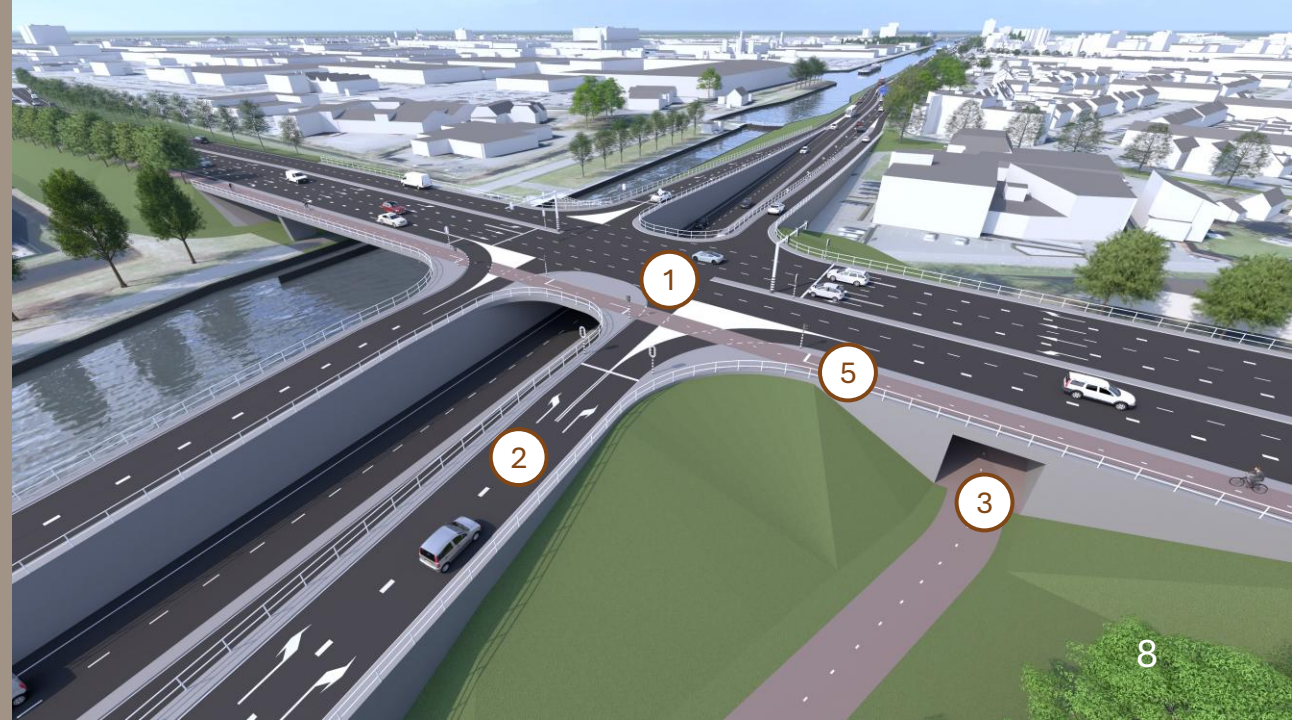




NIEUWE MAXWELL TAYLORBRUG MET AANSLUITINGEN OP N279



- 1 Coridor rechtdoor 4 – baans weg
- 2 Op- en afritten voor aansluiting op N279
- 3 Fietstunnel voor fietsverkeer richting Keldonk
- 4 Fundering/kolommen brug hergebruiken?
- 5 Fietspad met verkeerslichten
- 6 Begroeid geluidscherm langs de N279 ter hoogte van wijken de Leest/Bloemenwijk *(nog niet in video te zien)*



NIEUWE MAXWELL TAYLORBRUG MET AANSLUITINGEN OP N279

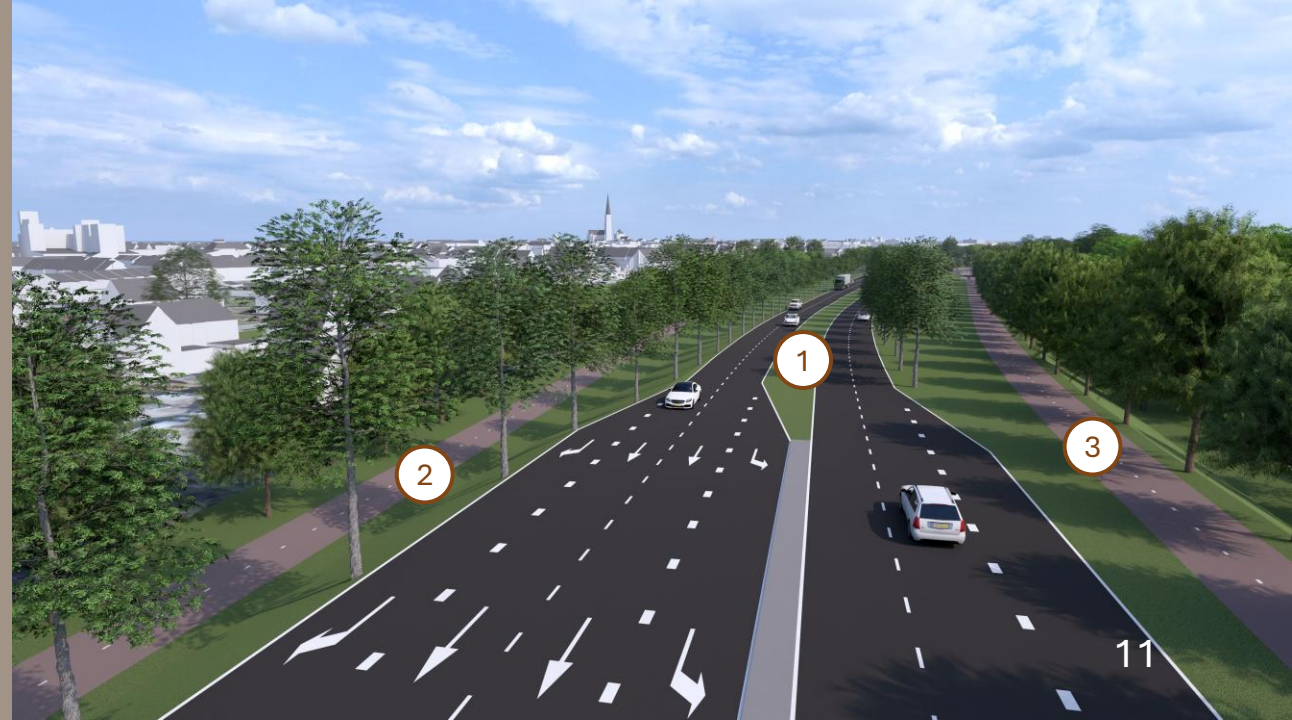




VERBREIDING CORRIDOR – deel 2



- 1 Corridor 4-baans weg, geen flessenhals meer
- 2 Fietspad naar Keldonk
- 3 Fietspad naar industrieterrein
- 4 Ruimte voor nieuwbouw
- 5 Busstops in verlengde van op- en afritten
(nog niet getekend)

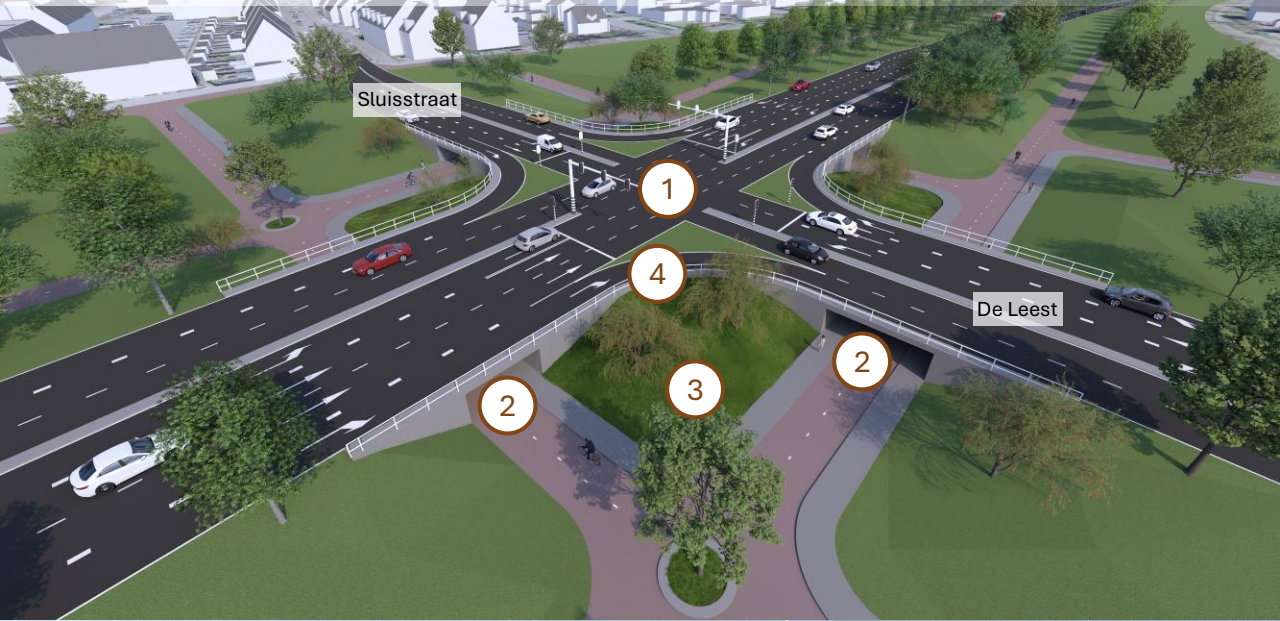




NIEUWE AANSLUTING OP DE SLUISSTRAAT EN DE LEEST



NIEUWE AANSLUTING OP SLUISSTRAAT EN DE LEEST



- 1 Verhoging corridor van 1 tot 1,5 meter
- 2 Fietstunnels op max -2 meter.
- 3 Ruimte voor groen
- 4 Snelle afslagen (geen verkeerslichten)
- 5 Busstops in verlengde van op- en afritten



Toelichting
De tunnels bevorderen de doorstroming en de veiligheid enorm

NIEUWE AANSLUTING OP SLUISSTRAAT EN DE LEEST



Vanuit De Leest

An aerial photograph of a city street intersection, overlaid with a semi-transparent brown filter. The text "N279" is centered in the image. The background shows a dense urban landscape with various buildings, streets, and a river or canal running through the area. The text is white and bold, standing out against the brown-tinted background.

N279

NIEUWE AFSLAG NAAR CORRIDOR



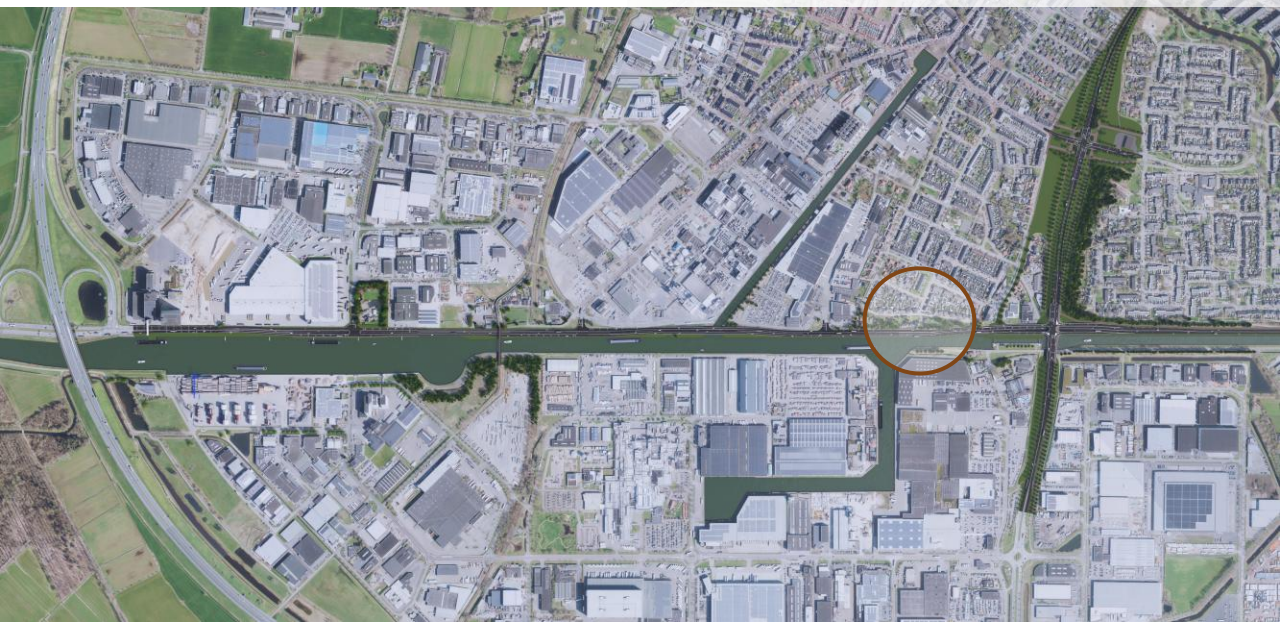
Vanuit Helmond



Vanuit 's-Hertogenbosch



VERKEER NAAR 'S-HERTOGENBOSCH EN VEGHEL SCHEIDEN



- 1 Verkeer naar 's-Hertogenbosch scheiden.
Geen afslagen tot A50
- 2 Verkeer vanaf afrit corridor leiden naar randweg



Toelichting:
Door scheiding van wegen veel betere doorstroom N279.





1

N279

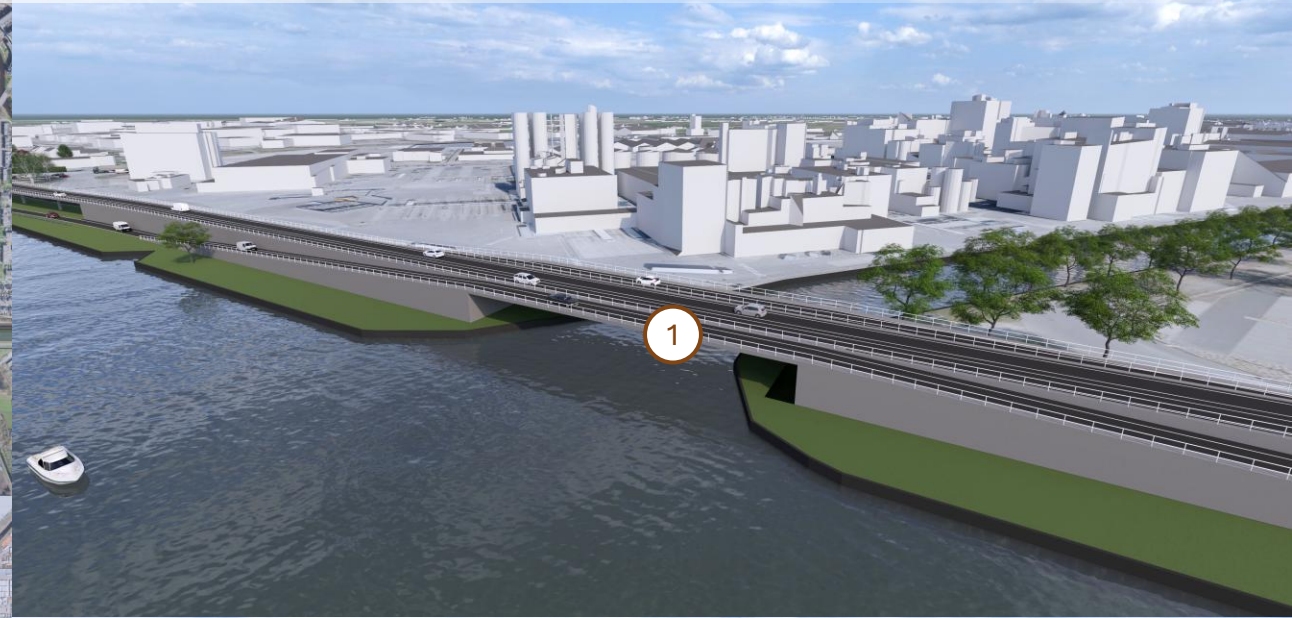
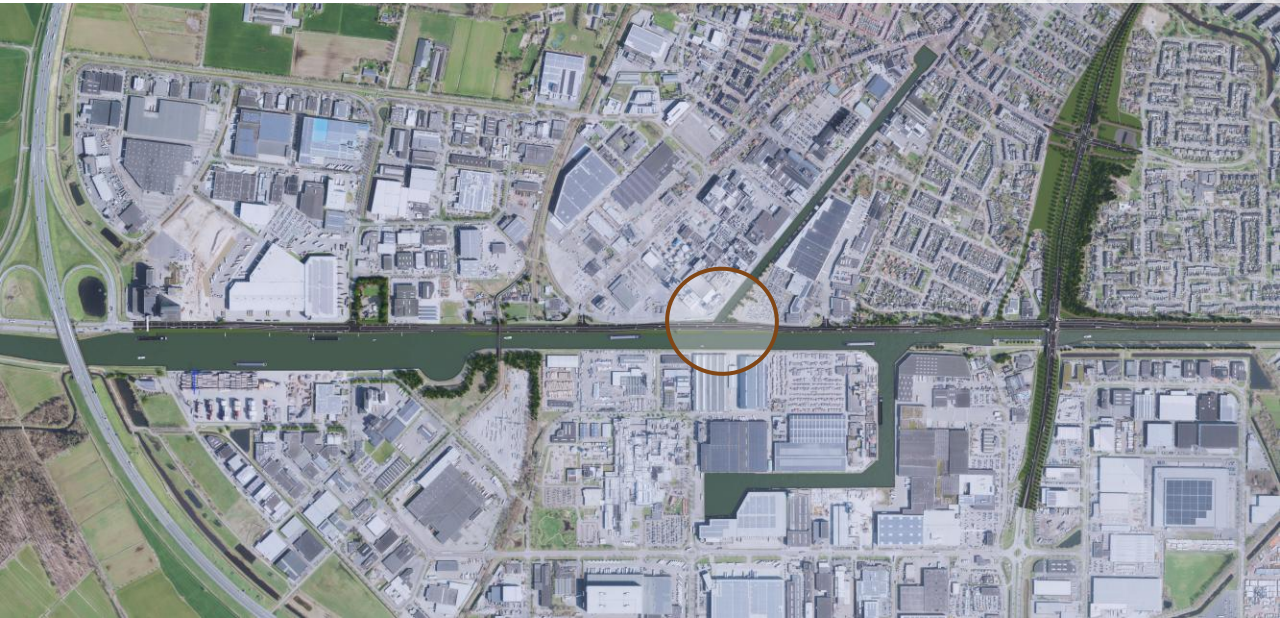
2

Randweg Veghel





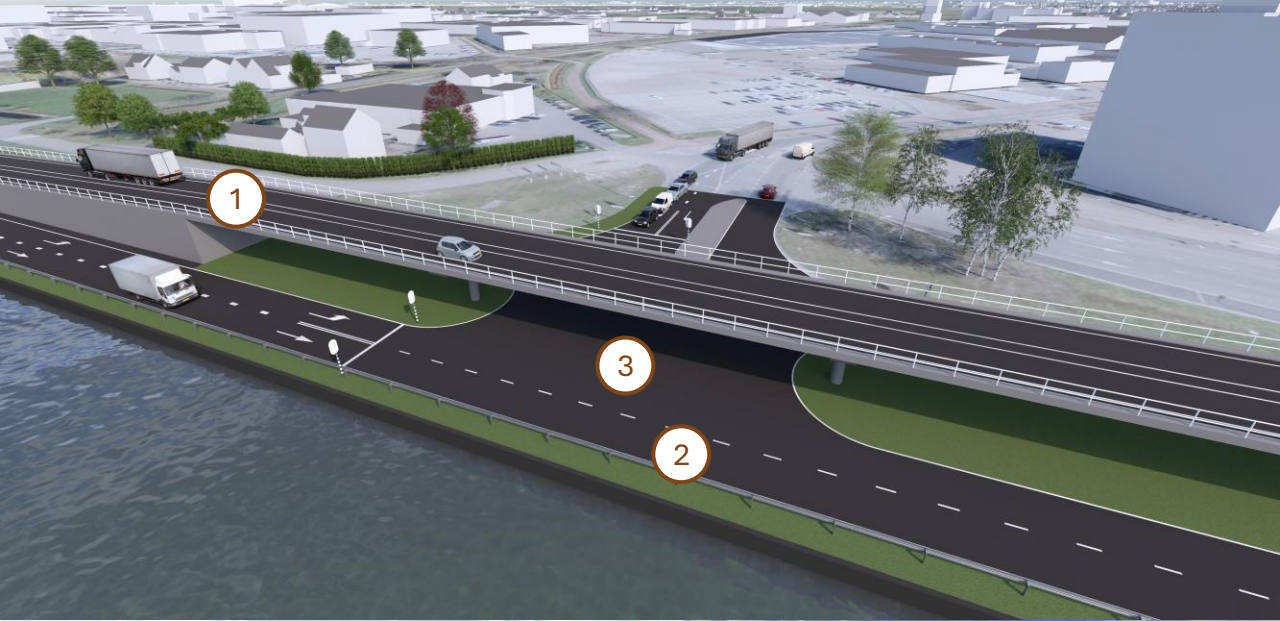
BRUG OVER KANAAL



- 1 Optie 1: Bestaande brug handhaven en twee smalle nieuwe bruggen ernaast voor de randweg
- Optie 2: geheel nieuwe brug (als getekend)







- 1 N279 (vanaf dit punt weer naar grondniveau)
- 2 Randweg Veghel
- 3 Optie: kruispunt 0,5 meter verlagen, zodat de helling richting fietsbrug langer kan worden, indien nodig



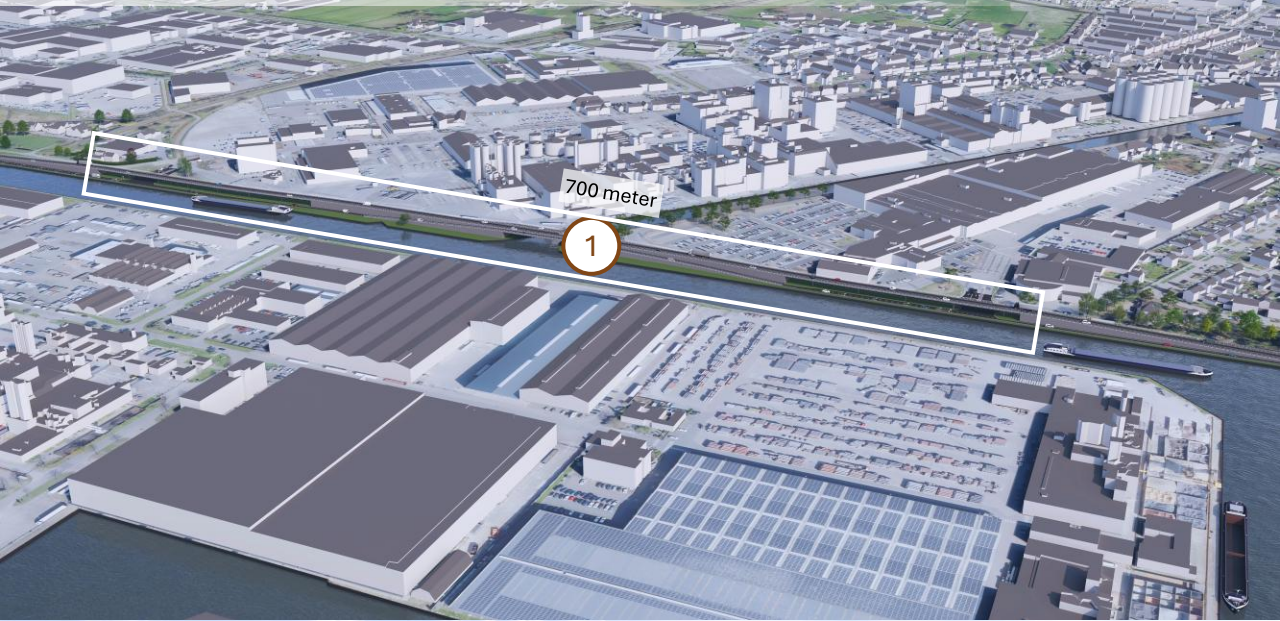
Toelichting:
Eigenlijk had het mijn voorkeur om een verdiepte oplossing te kiezen, zoals verderop in het document bij de Amert getekend is. Hierdoor zou de verhoogde weg flink verkort kunnen worden. Echter lijkt me de afstand tussen de brug over de zijtak van het kanaal en dit kruispunt, te kort om een hoogteverschil van 10 meter op te vangen.



OVERZICHT VERHOOGDE WEG N279



OVERZICHT VERHOOGDE WEG N279



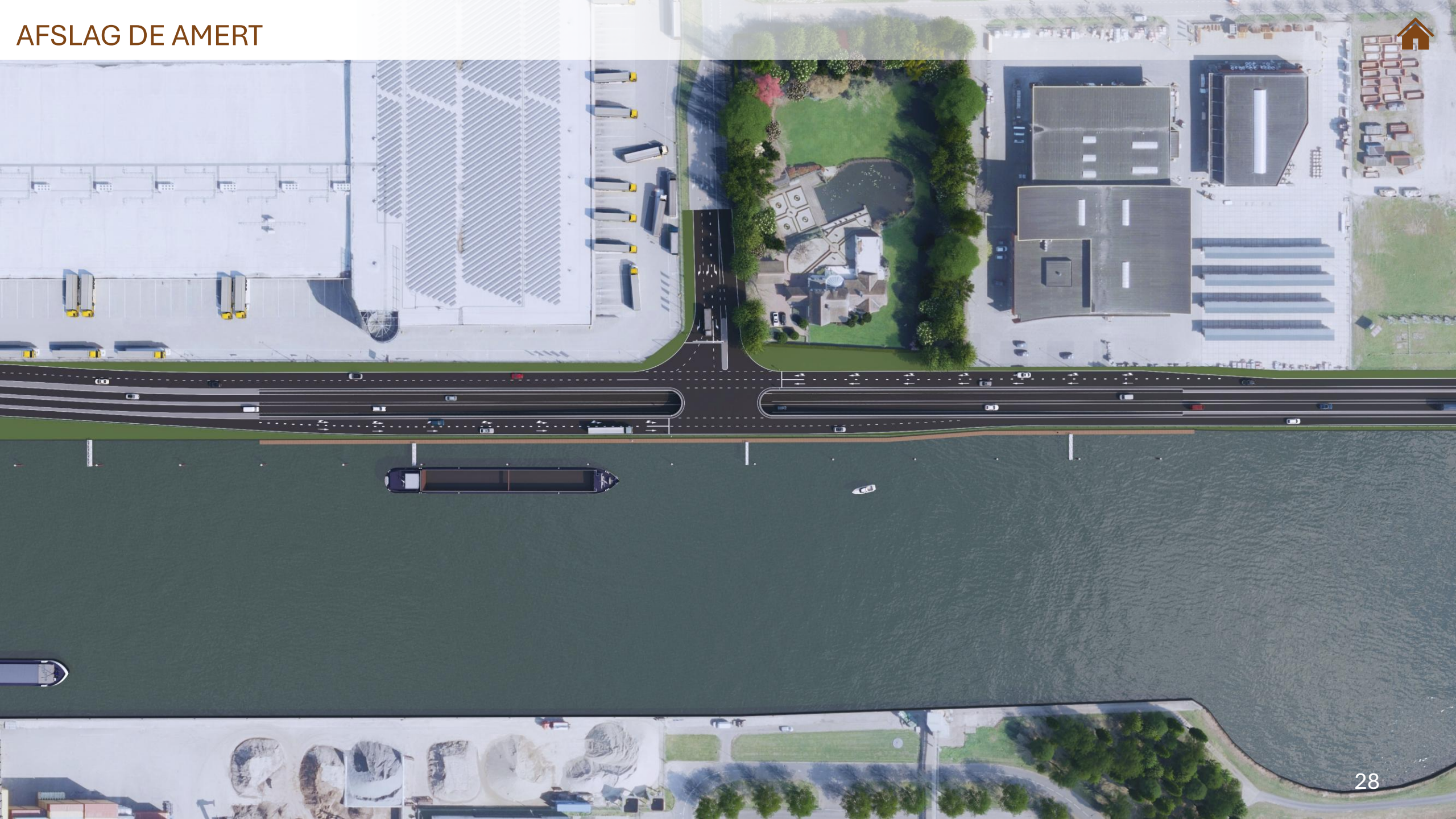
- 1 Totale lengte verhoogde deel N279:
700 meter (stijging en daling niet meegerekend,
Inclusief brug over het noord/zuidkade kanaal)
- 2 Zijwanden eventueel niet als beton uitvoeren,
maar met verpakte grond met beplanting.
(goedkoper, mooiere aanblik, natuurinclusief)



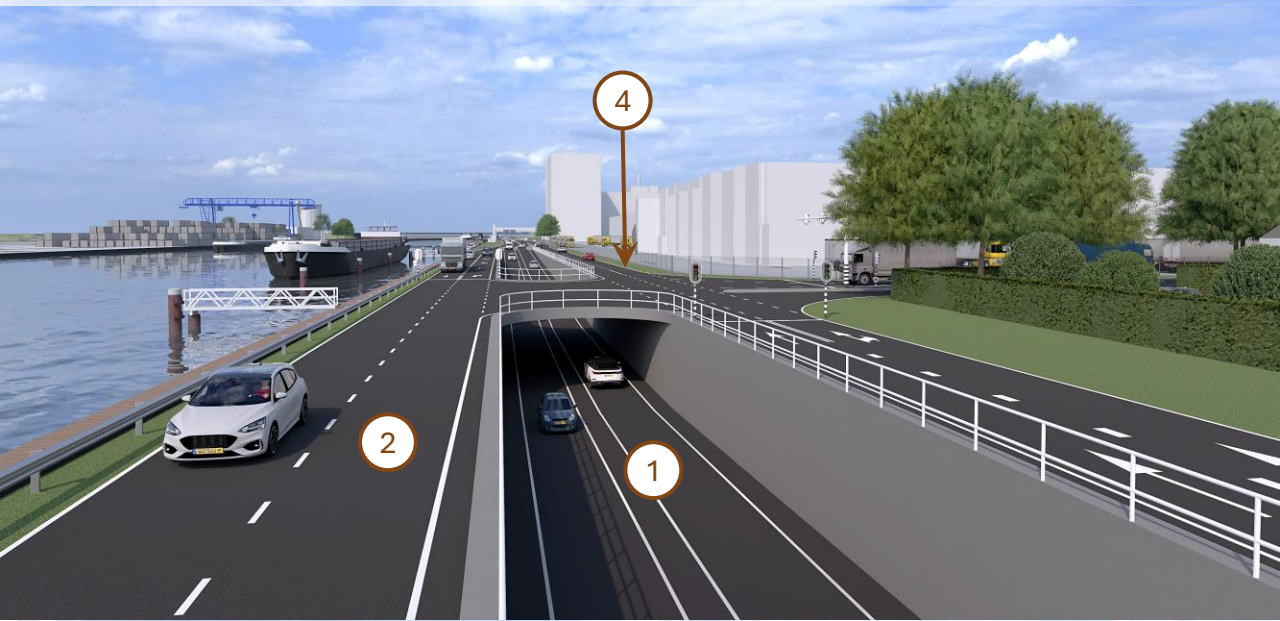
Opmerking:
De toename in geluidbelasting van de verhoogde weg wordt gecompenseerd
doordat de huidige verhoogde Corridor met viaduct De Leest verlaagd wordt



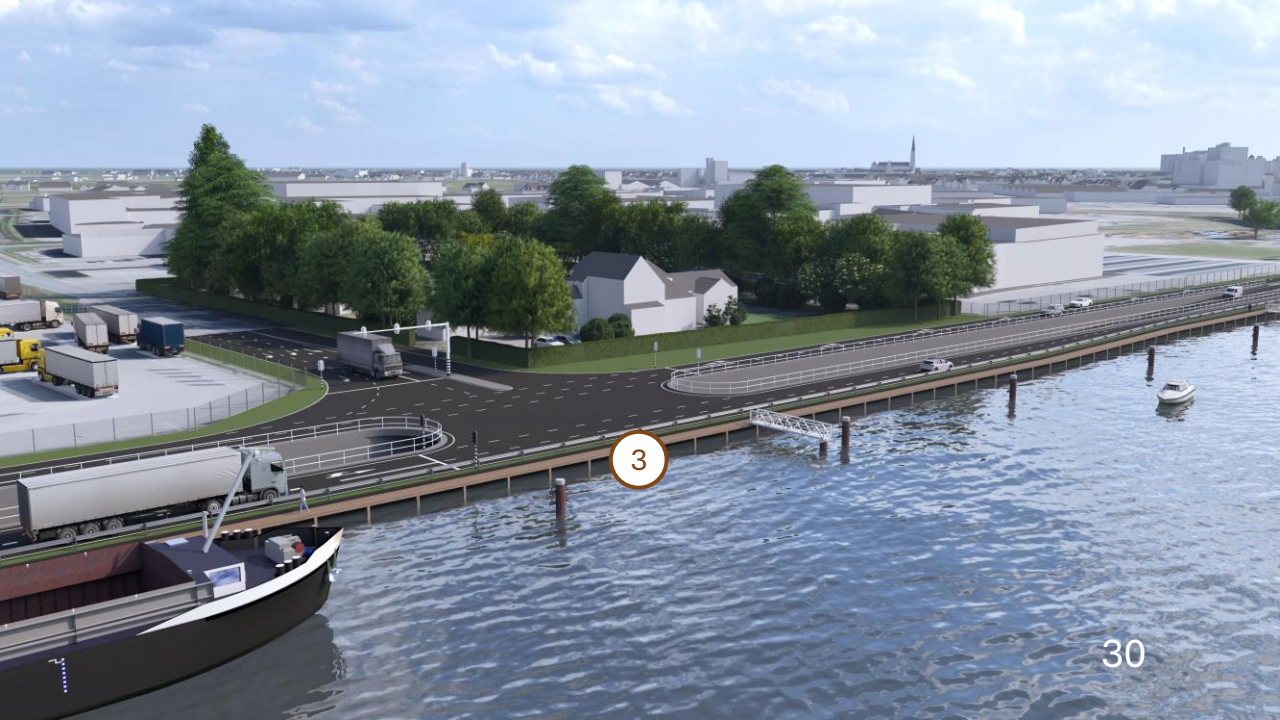




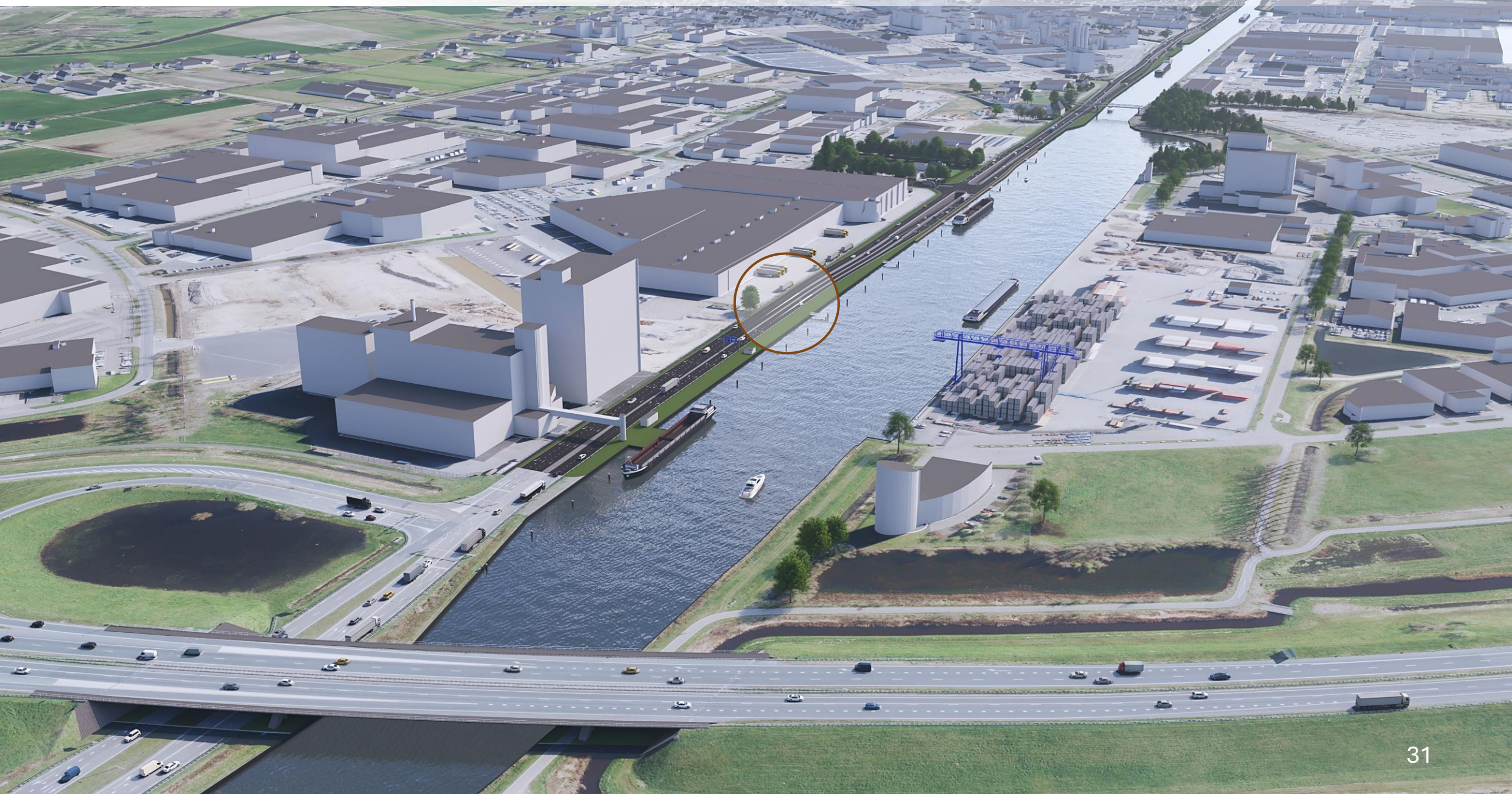




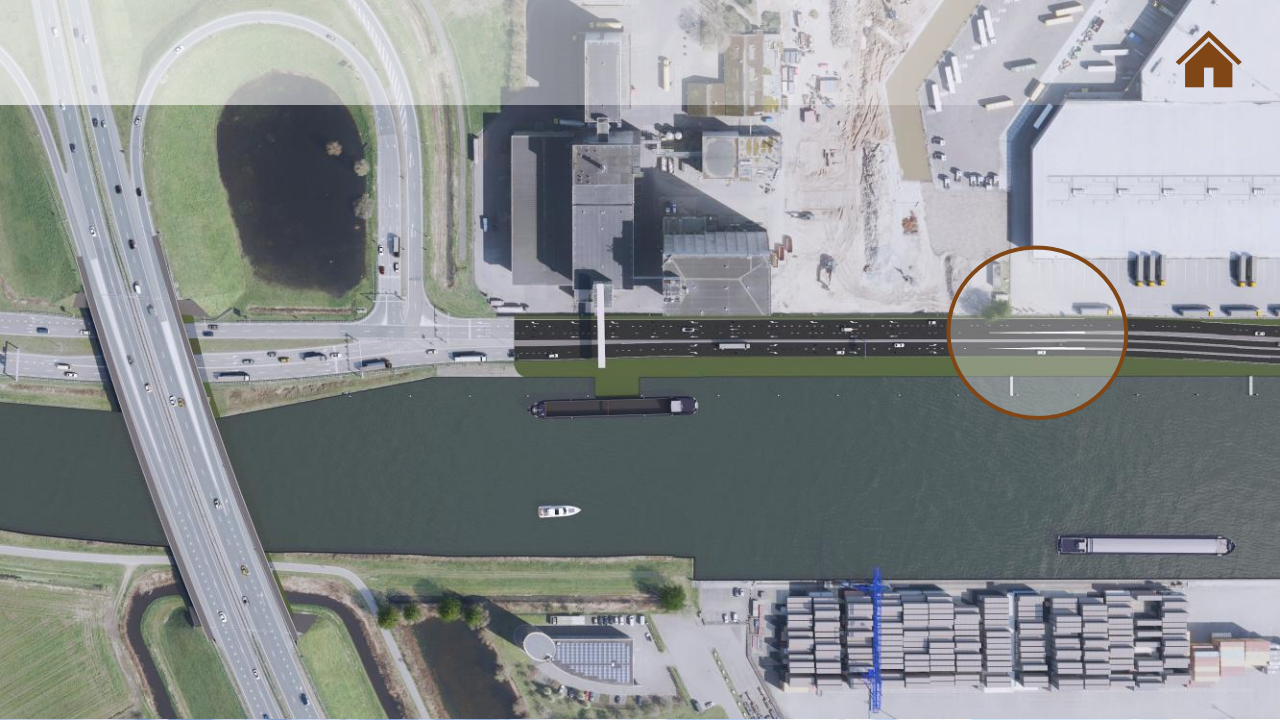
- 1 N279 onderdoorgang
- 2 Randweg Veghel
- 3 Vlonder voor haven indien te weinig ruimte.
- 4 Alternatief vlonder: 1 rijstrook minder bij randweg vanaf De Amert naar de A50 en bochten in N279



Opmerking:
In de verdere toekomst zou dit het begin kunnen zijn van een tunnel onder de A50 om het knooppunt met verkeerslichten te vermijden.



VERKEER NAAR HELMOND EN VEGHEL SCHEIDEN



1

Verkeer naar Helmond scheiden.

Geen afslagen tot Keldonk

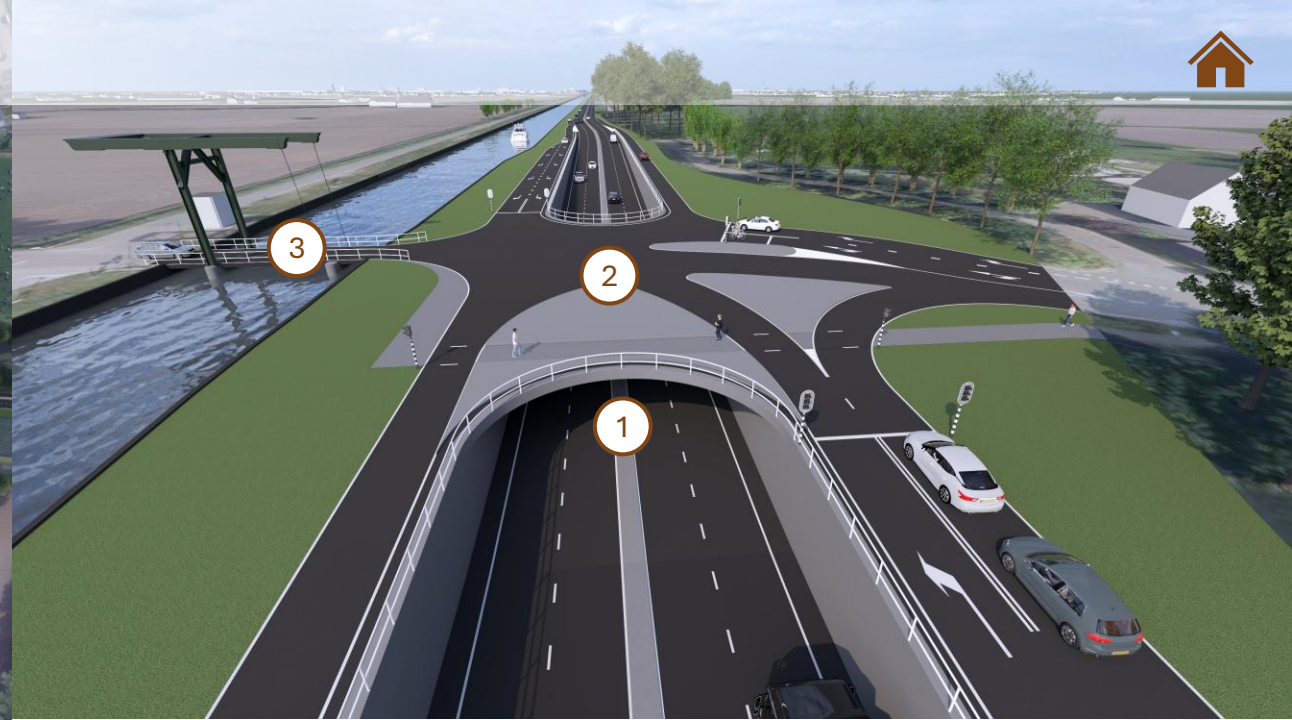
2

Randweg Veghel

Toelichting:
Door scheiding van wegen veel betere doorstroom N279.







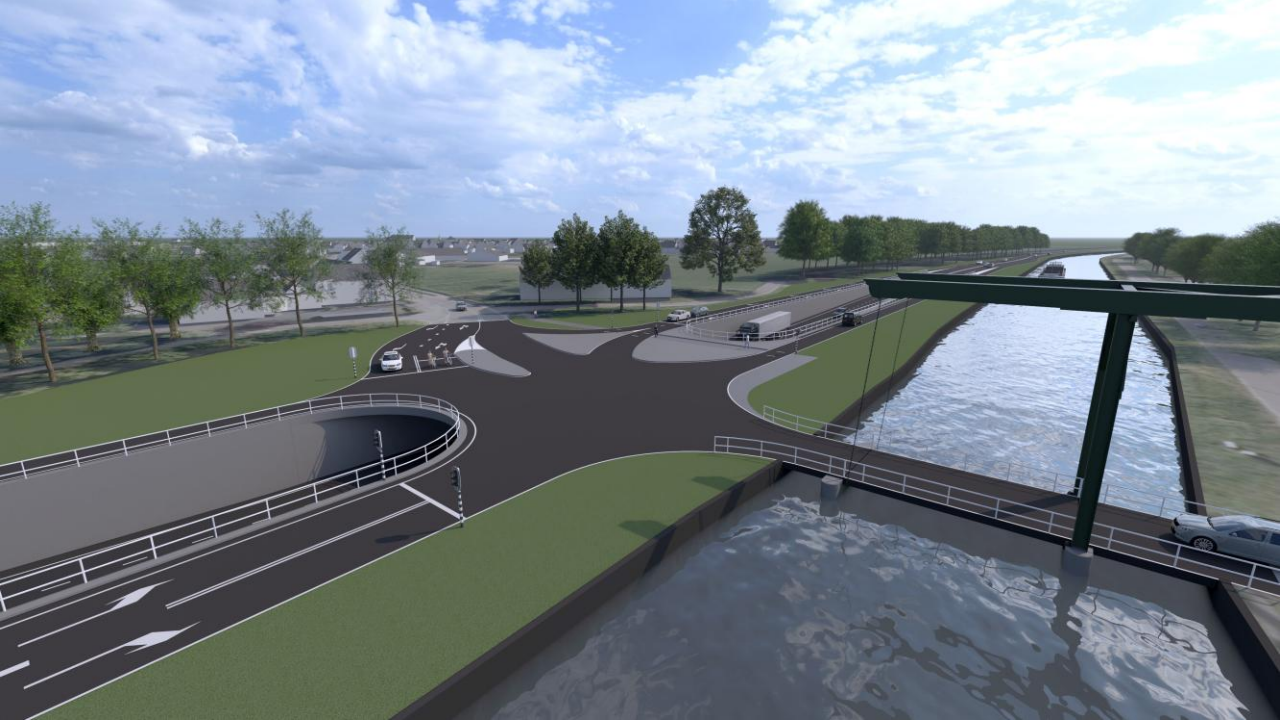
- 1 N279 verdiept, veiliger / minder geluidsoverlast
- 2 Rustig kruispunt, alleen verkeer van en naar Keldonk
- 3 Vanwege nieuwe aansluiting N279/corridor zal dit geen sluiproute meer zijn

Opmerkingen:

- Omdat het verkeer van de N279 onder het kruispunt doorgaat zullen er nagenoeg geen wachttijden zijn bij de verkeerslichten. Ook wordt het rustiger en veiliger voor voetgangers en fietsers
- Door deze oplossing is er weinig extra ruimte nodig zijn waardoor de bestaande woningen eromheen behouden kunnen blijven. Zij zullen ondanks de verbreding juist minder geluidsoverlast hebben omdat de N279 daar verdiept ligt



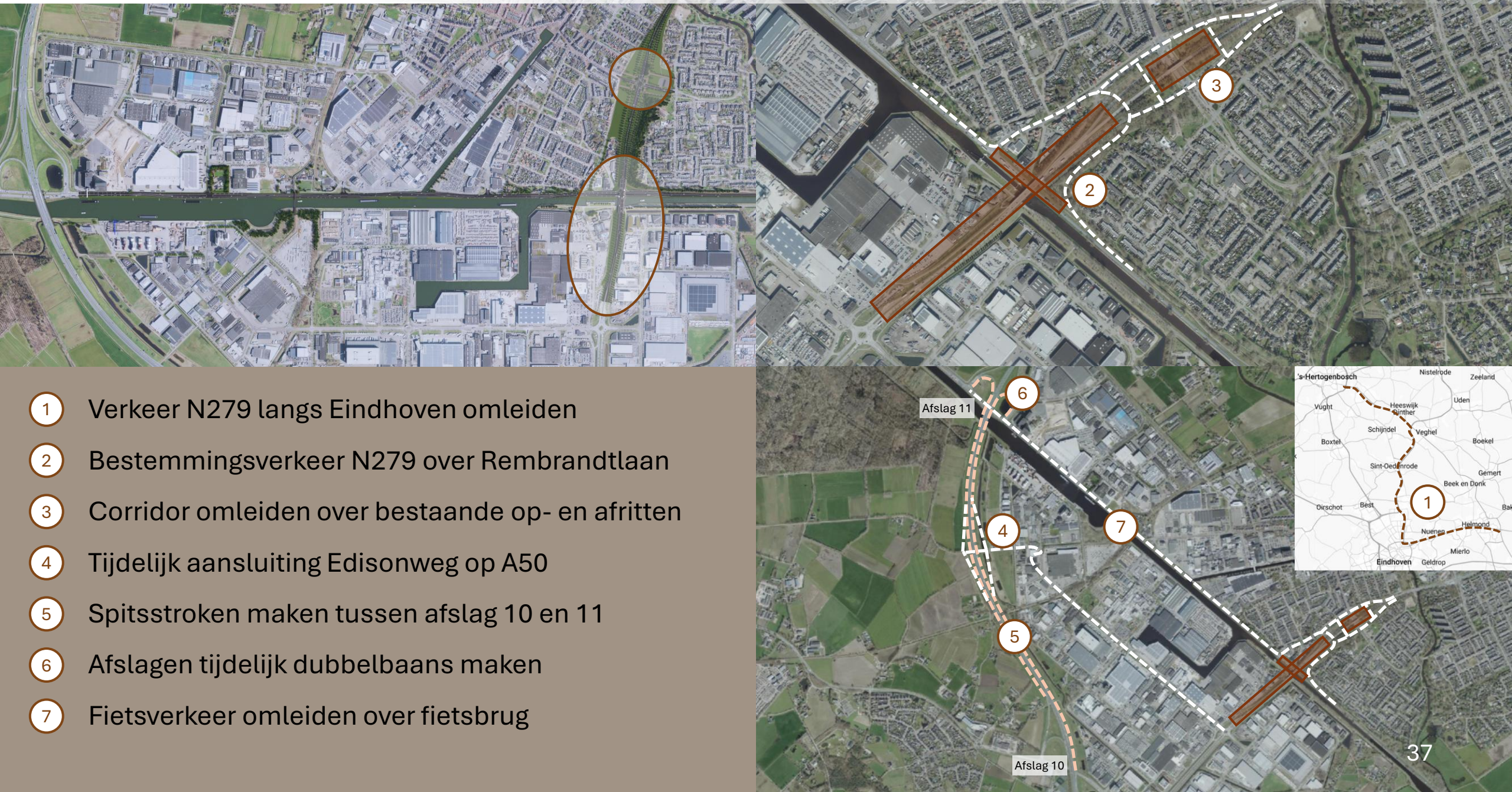
KNOOPPUNT KELDONK



An aerial photograph of a city, likely St. Louis, showing a river (the Mississippi) flowing through it. The image is in a monochromatic, sepia-toned style. The river is prominent, with several bridges crossing it. On the left bank, there are large industrial buildings and parking lots. On the right bank, there is a dense residential area with many small houses. The word "PLANNING" is overlaid in the center of the image in a large, white, sans-serif font.

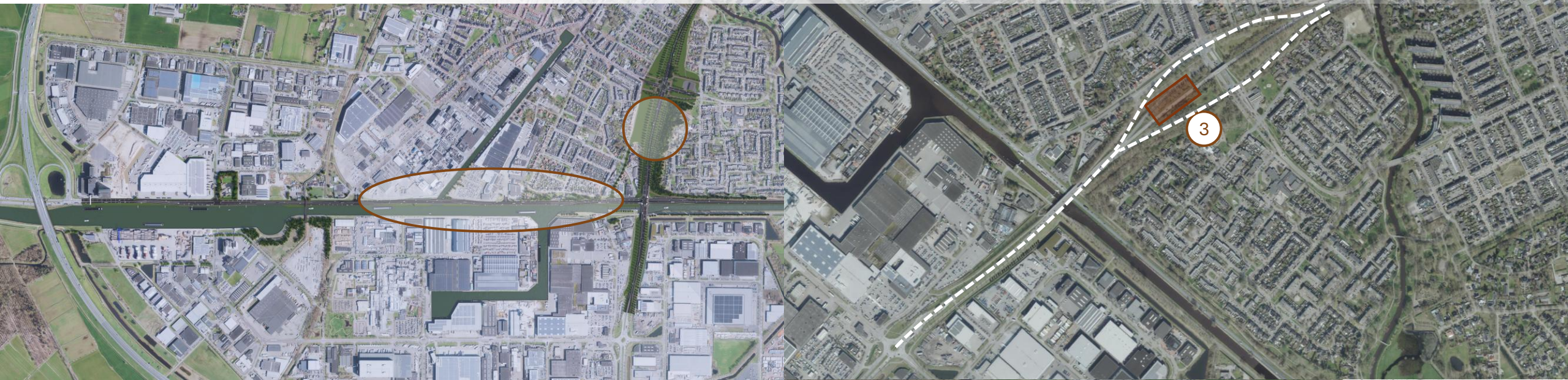
PLANNING

FASE 1 – CORRIDOR DEEL 1 / NIEUWE BRUG EN KNOOPPUNT



- 1 Verkeer N279 langs Eindhoven omleiden
- 2 Bestemmingsverkeer N279 over Rembrandtlaan
- 3 Corridor omleiden over bestaande op- en afritten
- 4 Tijdelijk aansluiting Edisonweg op A50
- 5 Spitsstroken maken tussen afslag 10 en 11
- 6 Afslagen tijdelijk dubbelbaans maken
- 7 Fietsverkeer omleiden over fietsbrug

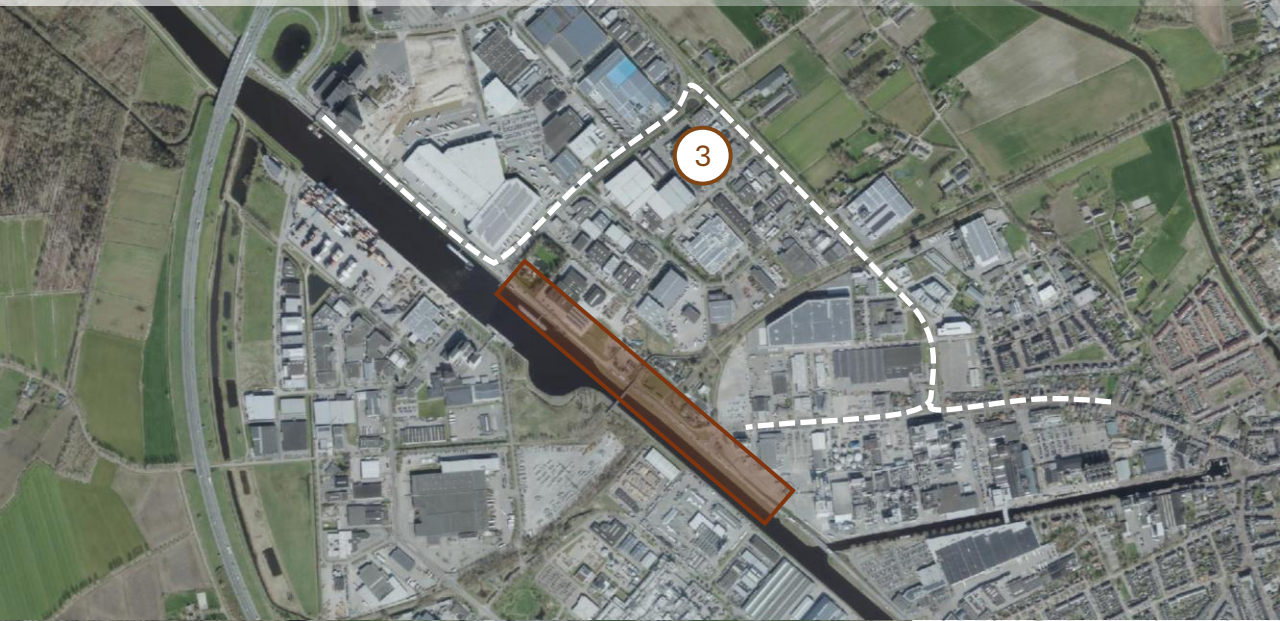
FASE 2 – N279 TUSSEN N.C.B.-LAAN EN CORRIDOR / CORRIDOR DEEL 2



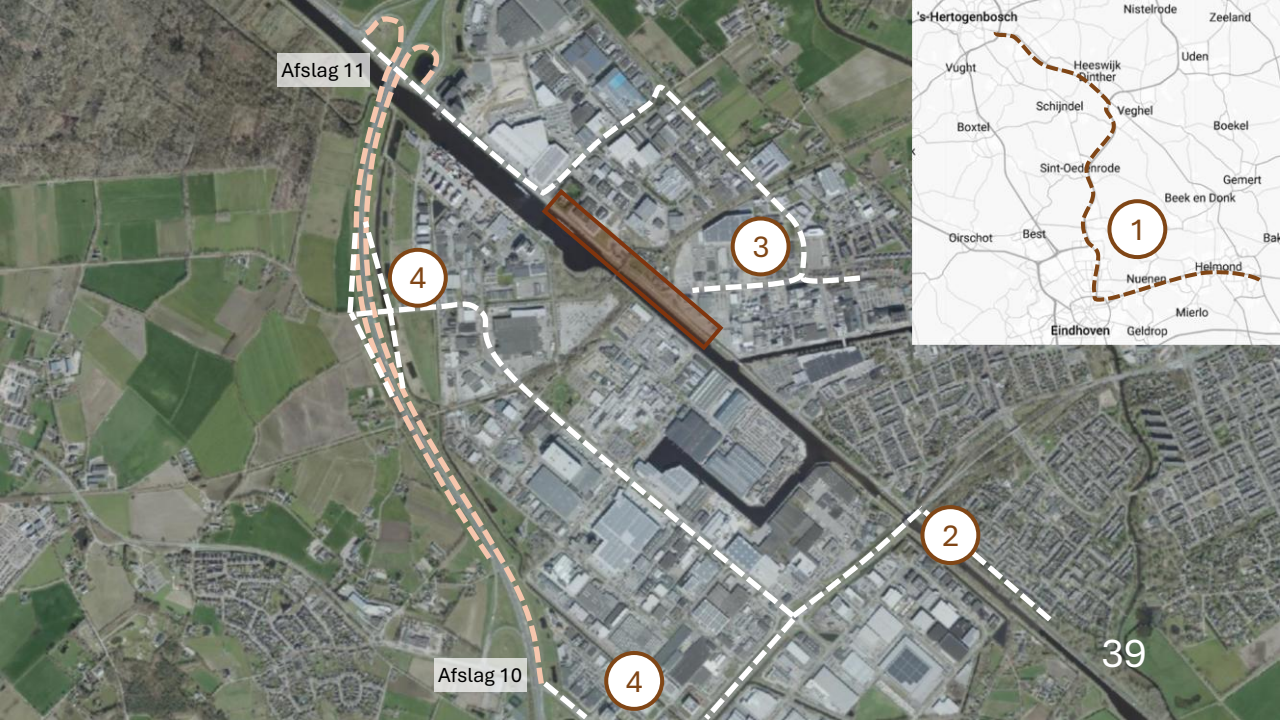
- 1 Verkeer N279 langs Eindhoven omleiden
- 2 Verkeer N279 over nieuwe aanluiting corridor
- 3 Corridor omleiden over bestaande op- en afritten
- 4 Verkeer omleiden over tijdelijke aansluiting van de Edisonweg op A50, of via afslag 10

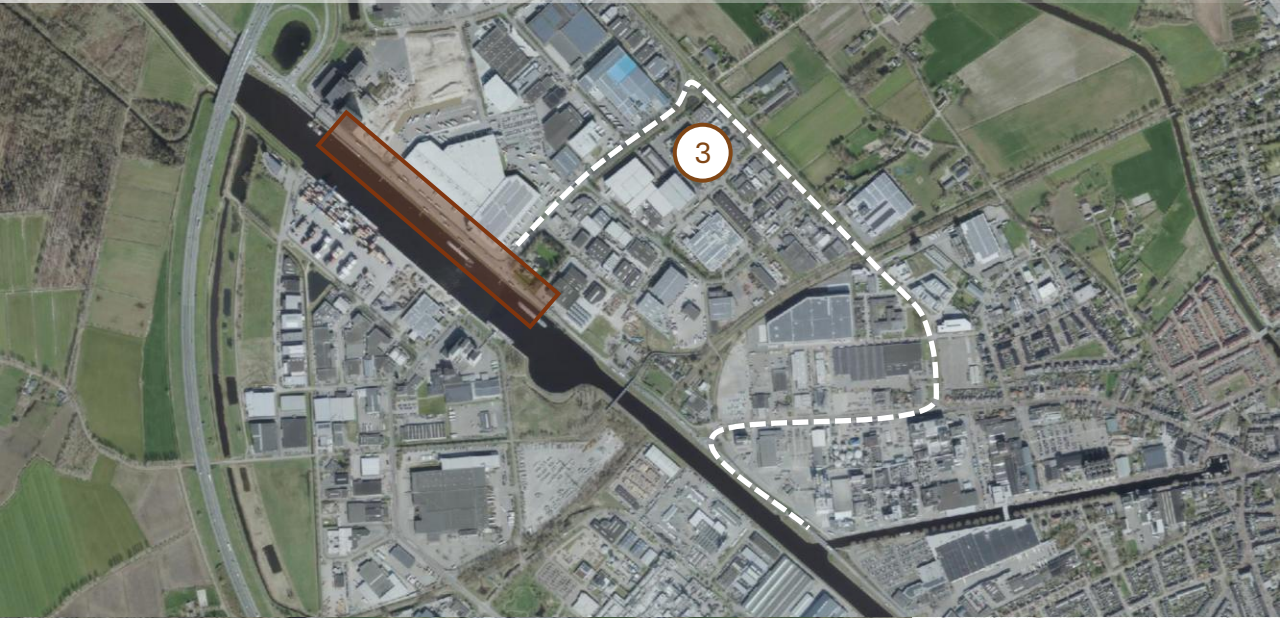


FASE 3 – N279 TUSSEN DE AMERT EN DE N.C.B.-LAAN



- 1 Verkeer N279 langs Eindhoven omleiden
- 2 Verkeer N279 over nieuwe aanluiting corridor
- 3 Verkeer N.C.B.-laan over De Amert omleiden
- 4 Verkeer omleiden over tijdelijke aansluiting van de Edisonweg op A50, of via afslag 10





-
- The main map is an aerial view of Eindhoven, Netherlands. It shows the A58 highway running diagonally from the top left to the bottom right. Four locations are marked with numbered circles: 1 is in the city center, 2 is near the bottom right, 3 is in the city center, and 4 is near the top left. Two road labels are present: 'Afslag 10' near the bottom left and 'Afslag 11' near the top left. A dashed orange line connects the four numbered locations in a loop. A dashed white line follows the A58 highway. A solid orange rectangle highlights a specific area in the city center.
- The inset map in the top right corner shows a larger region around Eindhoven. It includes labels for various towns: 's-Hertogenbosch, Nistelrode, Zeeland, Uden, Boekel, Gemert, Beek en Donk, Helmond, Mierlo, Geldrop, Eindhoven, Best, Oirschot, Sint-Oedenrode, Veghel, Schijndel, Heeswijk, Vught, and Bommel. A dashed orange line connects the four numbered locations (1, 2, 3, 4) in a loop, indicating the route of the study.



VERKEERSREGULERING

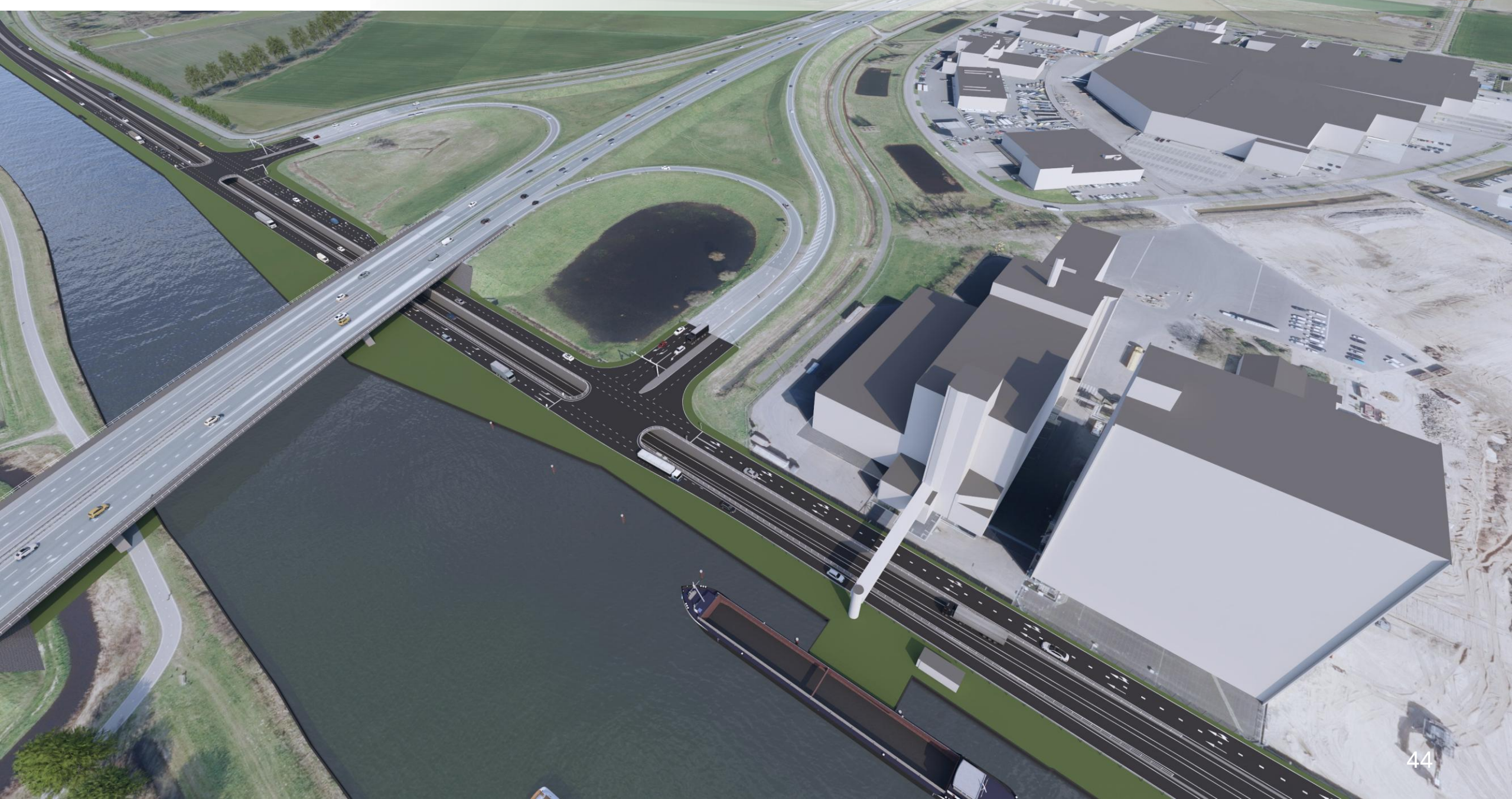


- 1 Indien file op N279 ontstaat door verkeerslichten bij afslag A50: Verkeerslichten randweg bij de Amert langer op rood laten staat
- 2 Verkeersinformatie nabij spliting N279 / randweg om verkeer gelijkmatig te verdelen





VARIANTEN







- 1 N279 verdiept om verkeerslichten te omzeilen
- 2 Verkeer van N279 met bestemming A50 over randweg leiden.

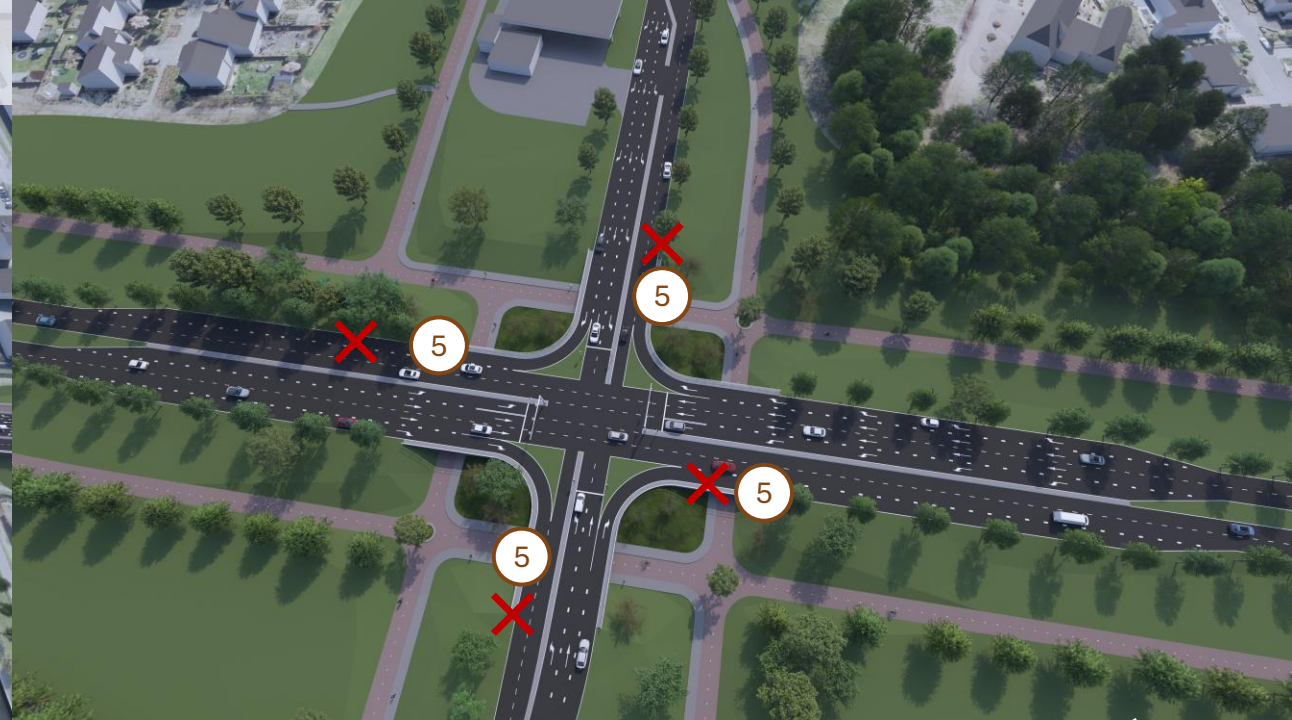
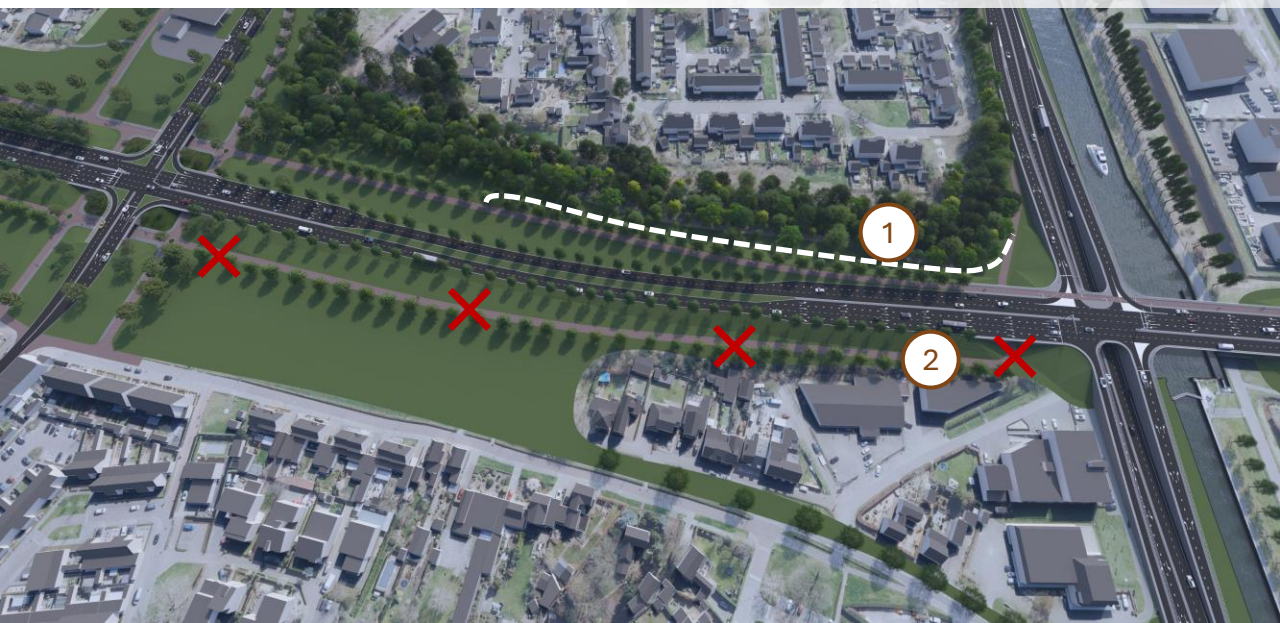


Opmerking:
Misschien een bijkomend voordeel: betere verdeling van het verkeer doordat er in deze variant wat meer verkeer over de randweg geleid wordt.

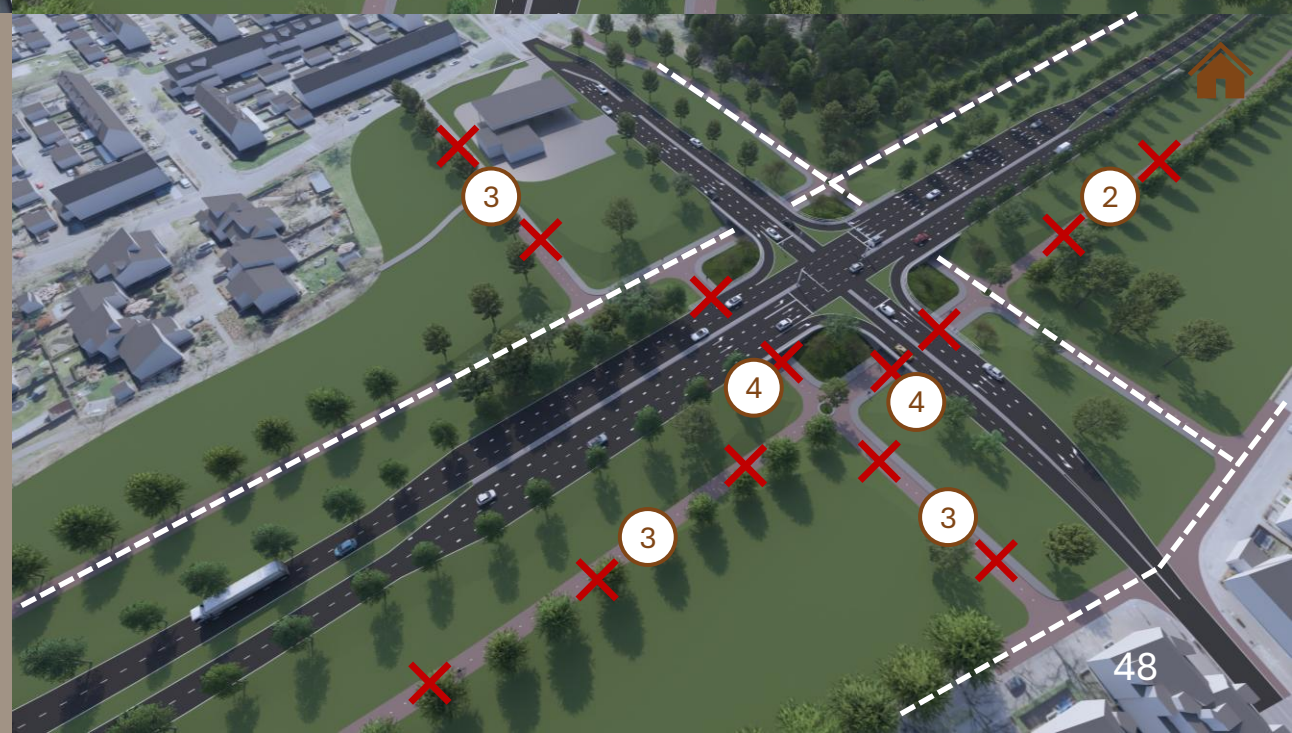
VARIANT AANSLUITING A50 – VERDIEPTE N279

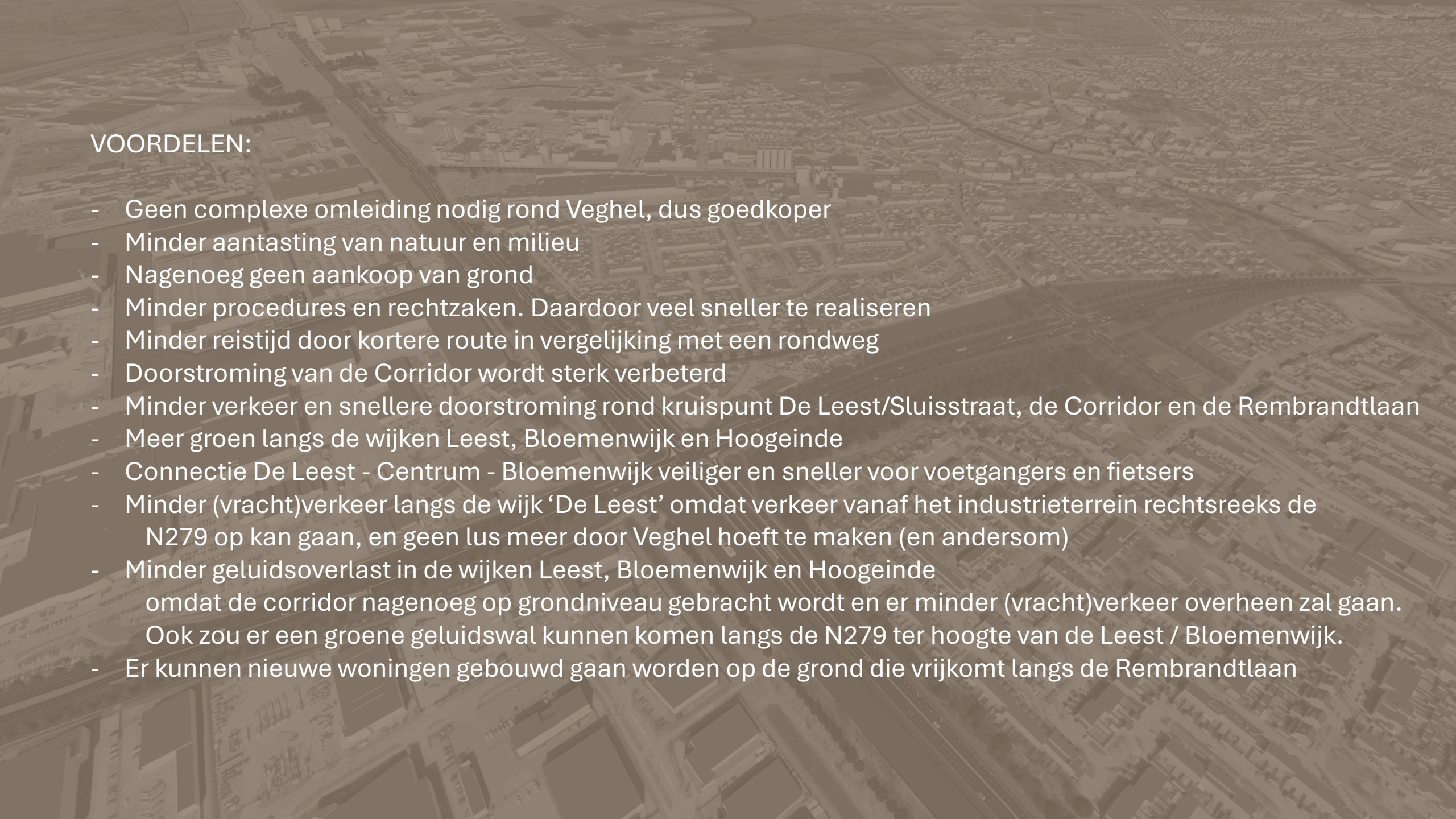


VARIANT CORRIDOR (bezuiniging / vereenvoudiging)



- 1 Alternatieve fietsroute naar Keldonk
- 2 Dan vervalt dit fietspad en tunnel
- 3 Minder fietspaden
- 4 2 fietstunnels laten vervallen
- 5 Invoegstroken laten vervallen.



An aerial photograph of an urban landscape, likely in the Netherlands, showing a river, industrial areas, and residential neighborhoods. The image is used as a background for the text.

VOORDELEN:

- Geen complexe omleiding nodig rond Veghel, dus goedkoper
- Minder aantasting van natuur en milieu
- Nagenoeg geen aankoop van grond
- Minder procedures en rechtzaken. Daardoor veel sneller te realiseren
- Minder reistijd door kortere route in vergelijking met een rondweg
- Doorstroming van de Corridor wordt sterk verbeterd
- Minder verkeer en snellere doorstroming rond kruispunt De Leest/Sluisstraat, de Corridor en de Rembrandtlaan
- Meer groen langs de wijken Leest, Bloemenwijk en Hoogeinde
- Connectie De Leest - Centrum - Bloemenwijk veiliger en sneller voor voetgangers en fietsers
- Minder (vracht)verkeer langs de wijk 'De Leest' omdat verkeer vanaf het industrieterrein rechtsreeks de N279 op kan gaan, en geen lus meer door Veghel hoeft te maken (en andersom)
- Minder geluidsoverlast in de wijken Leest, Bloemenwijk en Hoogeinde omdat de corridor nagenoeg op grondniveau gebracht wordt en er minder (vracht)verkeer overheen zal gaan. Ook zou er een groene geluidswal kunnen komen langs de N279 ter hoogte van de Leest / Bloemenwijk.
- Er kunnen nieuwe woningen gebouwd gaan worden op de grond die vrijkomt langs de Rembrandtlaan

