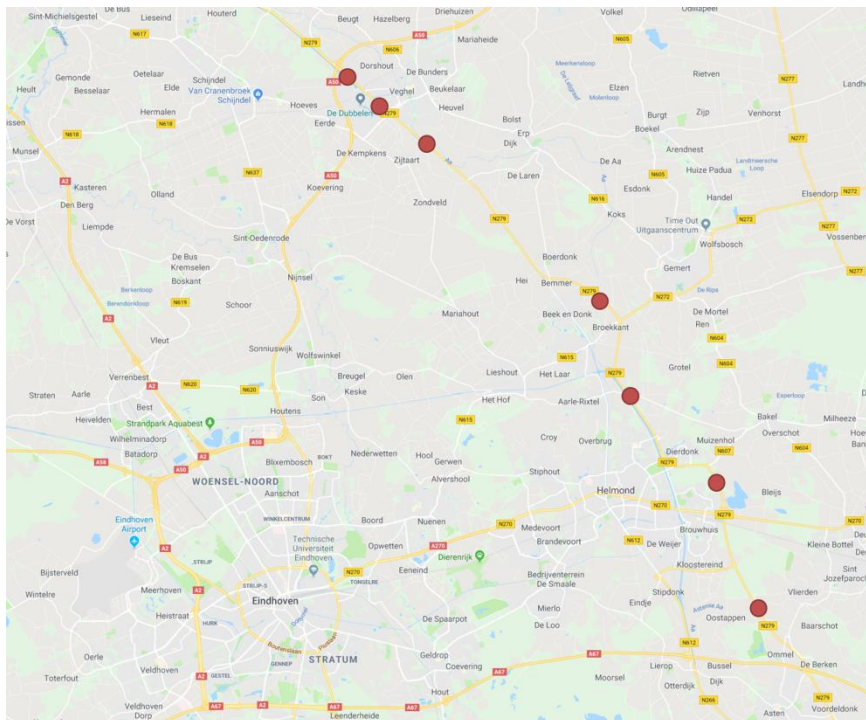


N279 – verkeerstellingen in relatie tot cijfers verkeersmodel

Er is een overzicht gemaakt van tellingen en modelwaarden 2030 (autonome situatie, excl. N279 project) op 7 belangrijke punten van de N279 Veghel-Asten.

Aanvulling februari 2020:

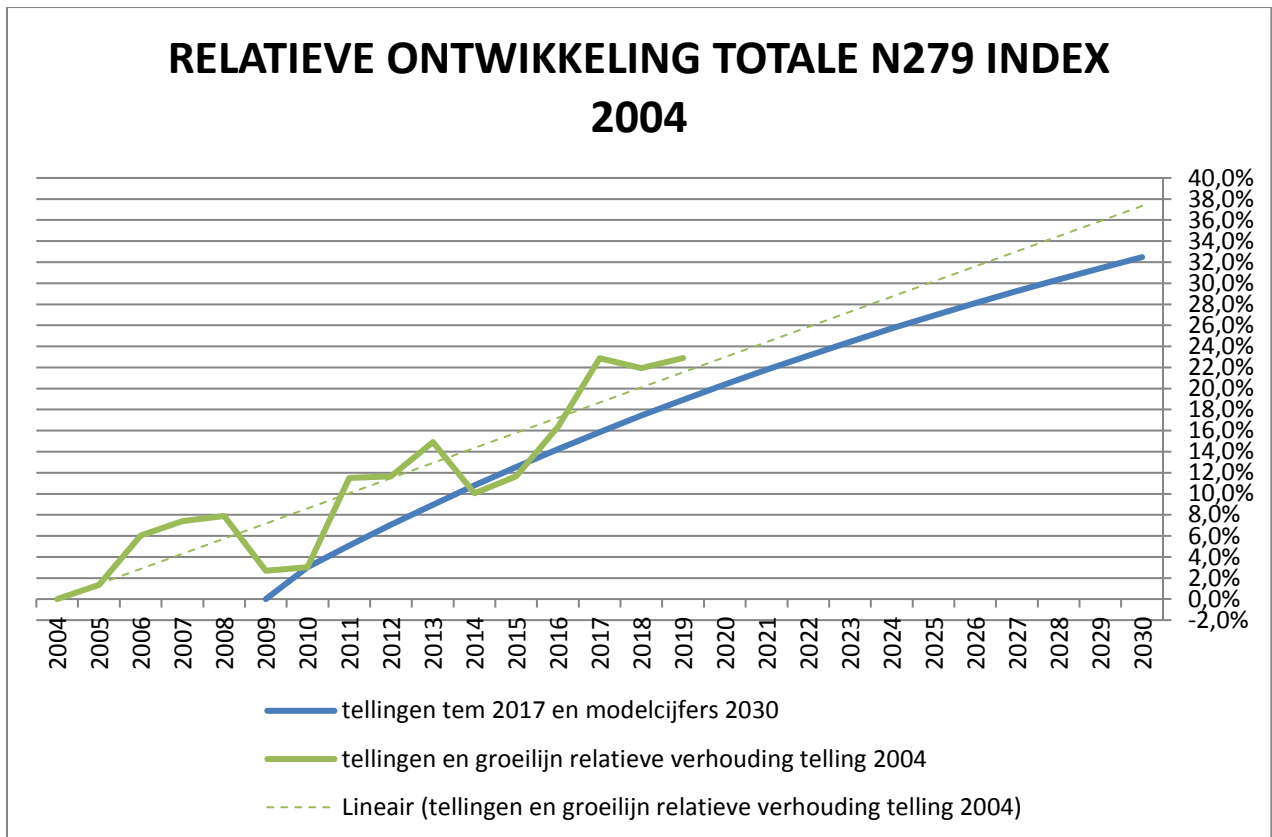
Er zijn in een later stadium nieuwe tellingen (2018 en 2019) beschikbaar gekomen en in het overzicht opgenomen. Daarnaast is begin januari 2020 het nieuwe BBMA, versie 2018, opgeleverd. De cijfers hieruit zijn opgenomen om de vergelijking tussen het oude en het nieuwe model te maken en om te beoordelen of dit tot wezenlijk andere inzichten leidt. Op deze reden zijn alle grafieken in het document aangepast.



Enkele belangrijke zaken om in het achterhoofd te houden zijn:

- Werken in de periode 2009-2012 op de randwegen Eindhoven/Den Bosch en de A2 tussen Eindhoven en Den Bosch die een effect gehad hebben op de N279 Veghel-Asten.
- Openstelling van de N279 Noord in 2016 (deels opwaardering) en 2017 (complete realisatie gereed). De verwachting is dat dit een algemene verkeersaantrekkende werking heeft gehad op de gehele N279 (er is in elk geval een generieke stijging te zien, met name in en ten zuiden van Veghel).
- Tellingen op wegvakken kunnen tussen bepaalde jaren – al dan niet verklaarbaar – fors verspringen. Om goede conclusies te kunnen trekken moet er daarom dus steeds naar langere reeksen gekeken worden en niet naar bijvoorbeeld alleen de laatste 2 jaren.

Over het algemeen is in het projectspecifieke model N279 sprake van een aanzienlijke groei van het verkeer op de N279.



In deze grafiek is de relatieve toename te zien van het verkeer op de N279 Veghel-Asten, de zeven wegvakken samengenomen.

Opvallend is:

- De algemene daling in het verkeersvolume op de N279 ten tijde van de crisis. Dit past in het algemeen beeld wat de crisis met de verkeersprestatie gedaan heeft.
- Het forse herstel en toename van verkeer na de crisisjaren.
- Vanuit het model wordt naar 2030 toe een flinke groei verondersteld die in de buurt ligt van de trend. Ondanks het feit dat het model gekalibreerd is op tellingen uit 2010, door de crisis een dalmoment in de tellingen.

Gekeken naar specifieke locaties valt het volgende op:

- Het model zit op de meeste locaties aardig rond de trendlijn die op de telcijfers gezet is. De verschillen vallen daarbij veelal in de gevoeligheidsmarges van een model.
- Behalve op de N279 tussen Laarbeek en Helmond en de N279 ter hoogte van de Rembrandtlaan (Veghel); hier komen de recente telwaarden vrij dichtbij de prognoses. Dit komt door de hoge groei van het verkeer op deze wegvakken in de laatste jaren. 15% groei in drie jaar tijd zijn echt extremen, die zeker niet als de standaard gezien moeten worden.

Advies t.a.v. de gevoeligheid: gezien de voorgenomen maatregel (2x2 in Veghel) verwachten we niet dat dit een probleem gaat worden voor het wegvak ter hoogte van de Rembrandtlaan

(Veghel). Met de verbreding zal de weg immers de groei goed af kunnen wikkelen. Wel is aangewezen na te gaan of de VRI's in Veghel nog enige restruimte hebben gezien de forse verkeersontwikkelingen.

Voor het wegvak tussen Laarbeek en Helmond: een 1x2 weg kan ook een eventueel wat hogere groei aan dan wat het verkeersmodel weergeeft. Echter is het ook hier belangrijk om voor de kruispunten onderaan de aansluitingen te bekijken of deze (voldoende) restruimte hebben.

- Het wegvak van de N279 boven de A67 zit in de prognoses fors hoger dan de trendlijn. Dit heeft voor een groot deel te maken met de toename in ontwikkelingen in het gebied alsook met het zwaardere gebruik van de N279 door (inter)regionaal verkeer.

Advies: De prognoses zitten hier aan de ruimere kant, dit heeft echter geen effect op de keuze van het VKA of het functioneren hiervan.

Aanvulling februari 2020:

Over het algemeen is te zien dat de nieuwe BBMA, versie 2018, in Veghel iets hogere prognoses laat zien voor 2030. De reden hiervoor zit in de forse stijging in de cijfers van recente teldata.

Voor het verkeer tussen Veghel en Helmond zijn de prognoses van het nieuwe BBMA en het projectspecifieke model praktisch gelijk. Tussen Helmond en de A67 zijn de prognoses van het projectspecifiek model N279 een stuk hoger dan de nieuwe generatie modellen. De ontwikkeling in de telcijfers laat ook zien dat de groei hier niet heel hard gaat. In het projectspecifieke model is dus te stellen dat er voor deze wegvakken uitgegaan wordt van een worst case scenario.

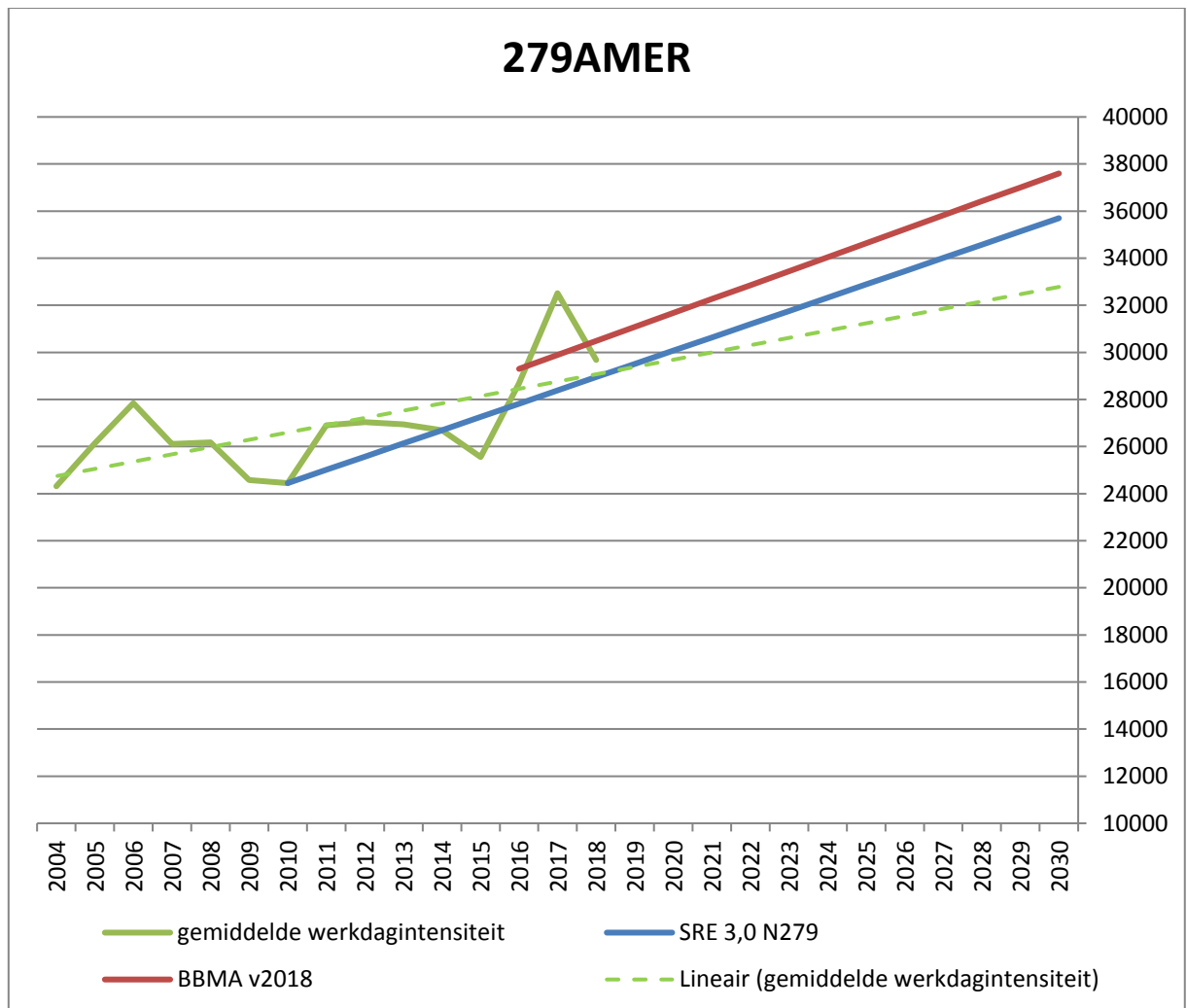
Algemeen kan gesteld worden dat het projectspecifiek model – ondanks het groot verschil in bouwperiode, brondata en systematiek – bijna dezelfde prognoses laat zien ten opzichte van het nieuwe, pas vastgestelde model. Uitzondering is de hogere prognose in het projectspecifieke model tussen Helmond en de A67.

Bijlagen - Ontwikkeling intensiteiten metingen vs modelwaarde 2030

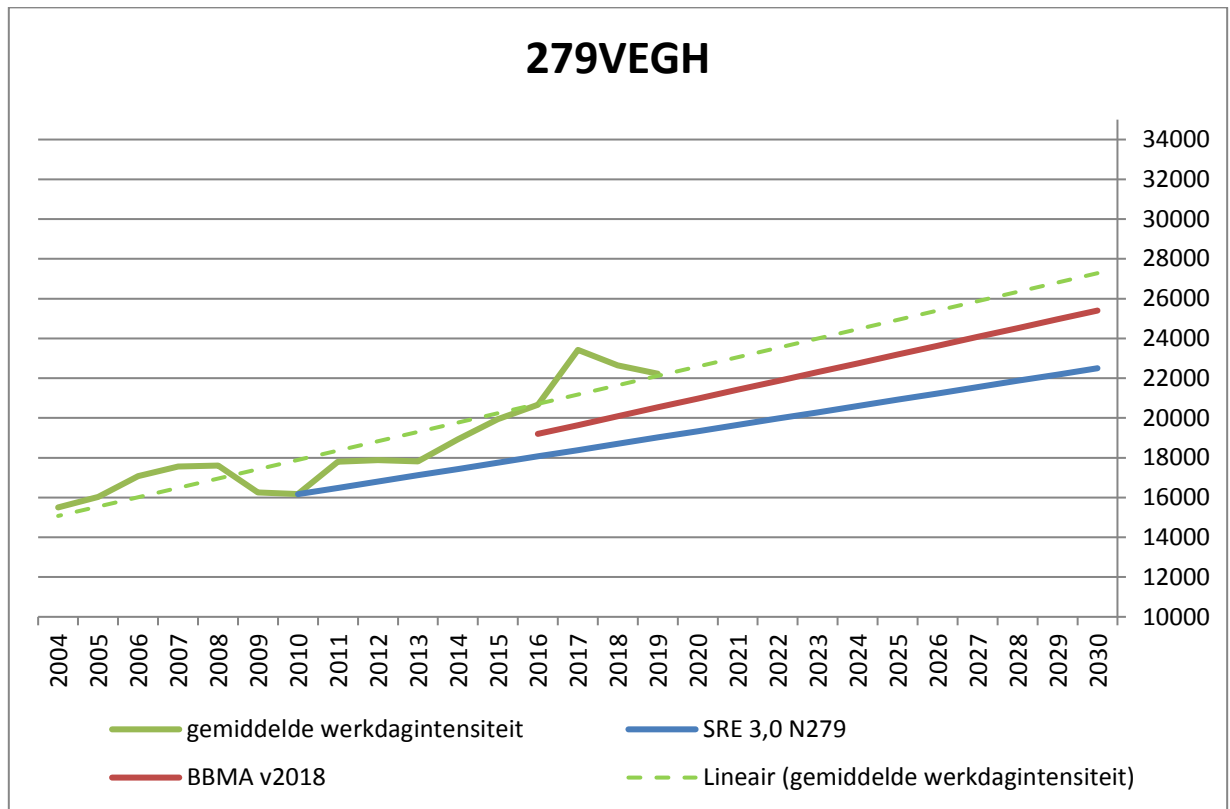
Leeswijzer:

De groene lijn representeert de gemiddelde jaarlijkse werkdagtelwaarde voor het wegvak. De groene stippellijn is een lineaire trendlijn op de tellingen. De blauwe lijn is de modelwaarde 2010 en 2030 uit het projectspecifiek model N279, waarbij de tussenliggende jaren lineair verondersteld zijn. De rode lijn representeert de modelwaarde uit het nieuwe regionaal model Zuid-Oost Brabant versie 2018.

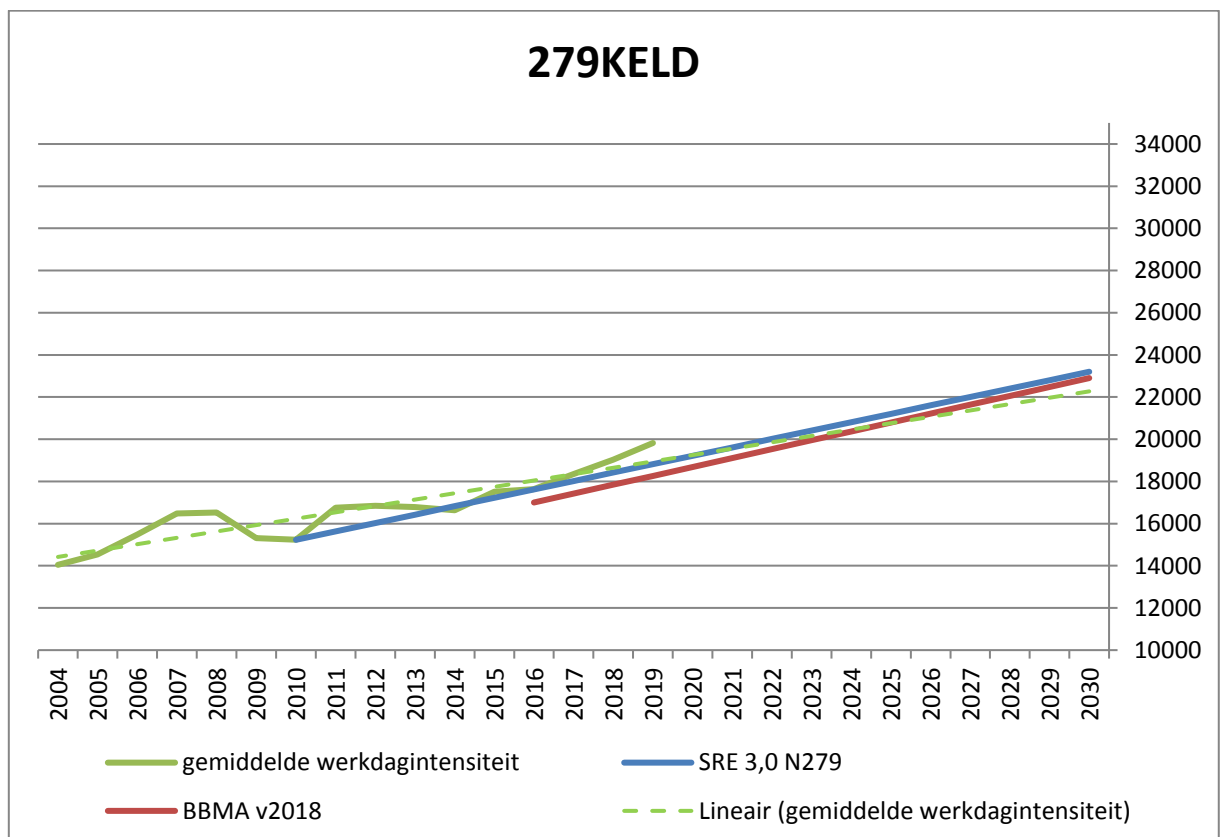
1. N279 ten zuiden van A50



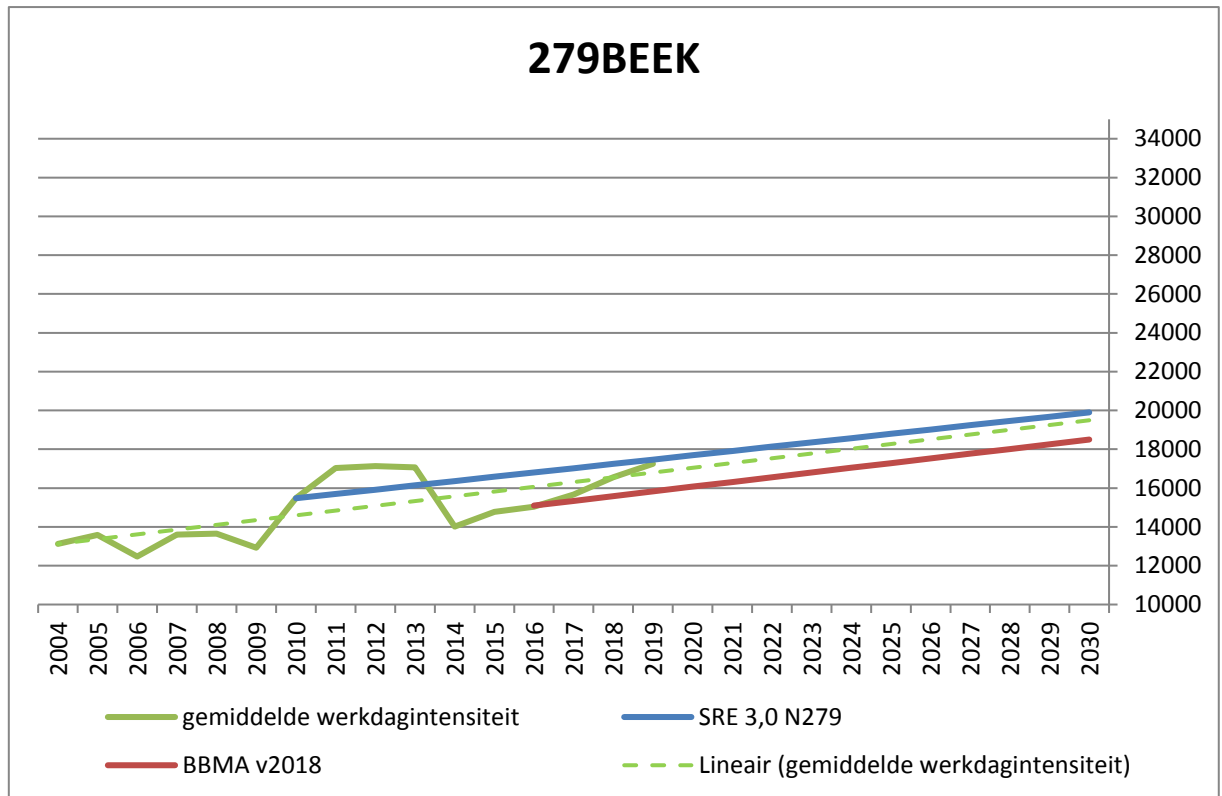
2. N279 ter hoogte van de Rembrandtlaan, Veghel



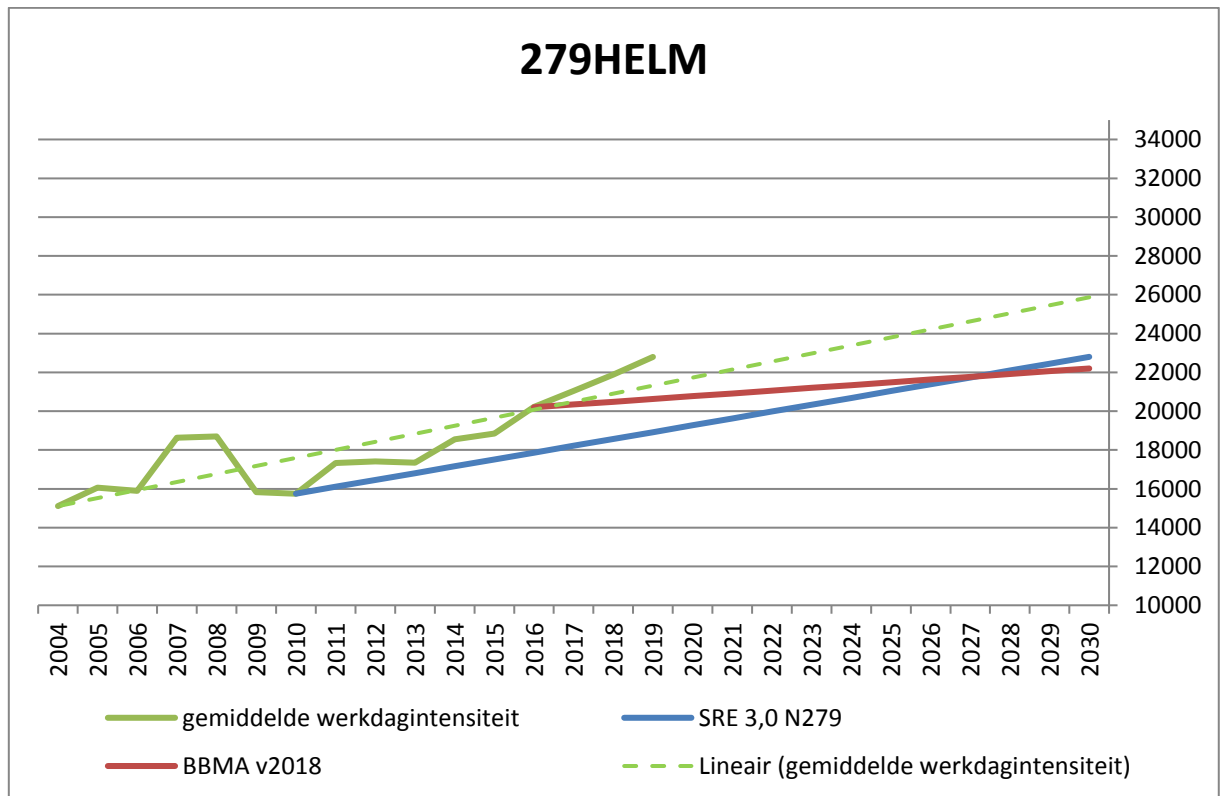
3. N279 ter hoogte van Keldonk



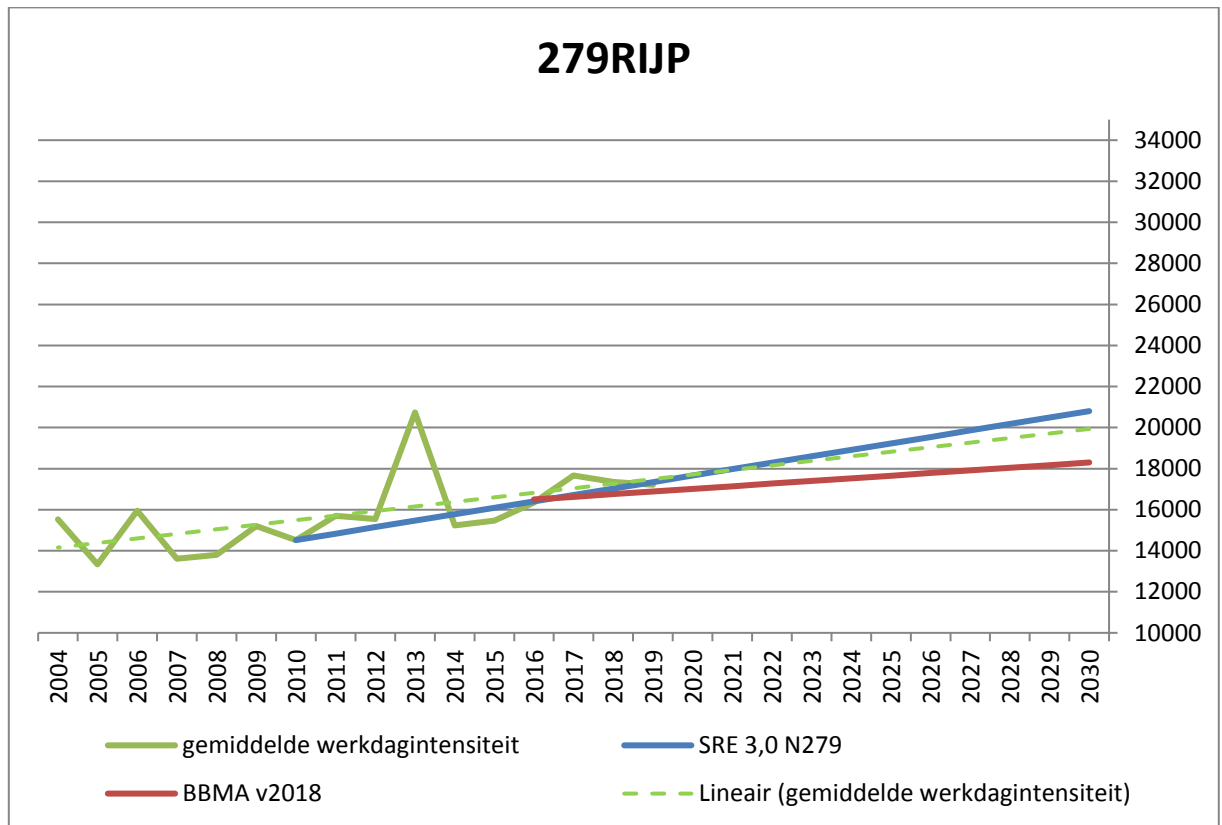
4. N279 ter hoogte van Laarbeek (noordelijk van de N272)



5. N279 tussen Laarbeek en Helmond



6. N279 tussen N270 en N607



7. N279 ten noorden van de A67

