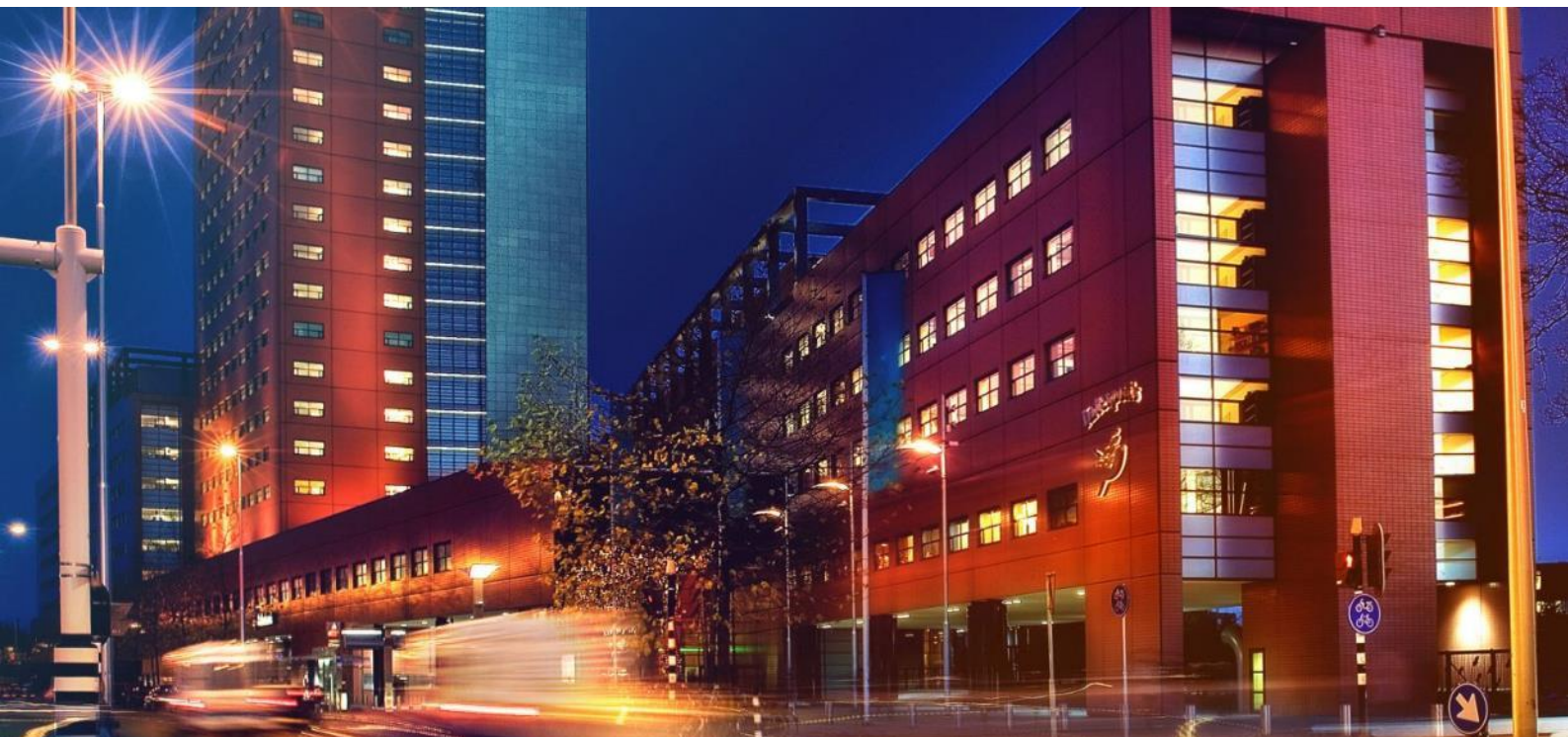




Bijlage 2: Gebiedsprofiel

Mobility Market

Mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten

Inhoud

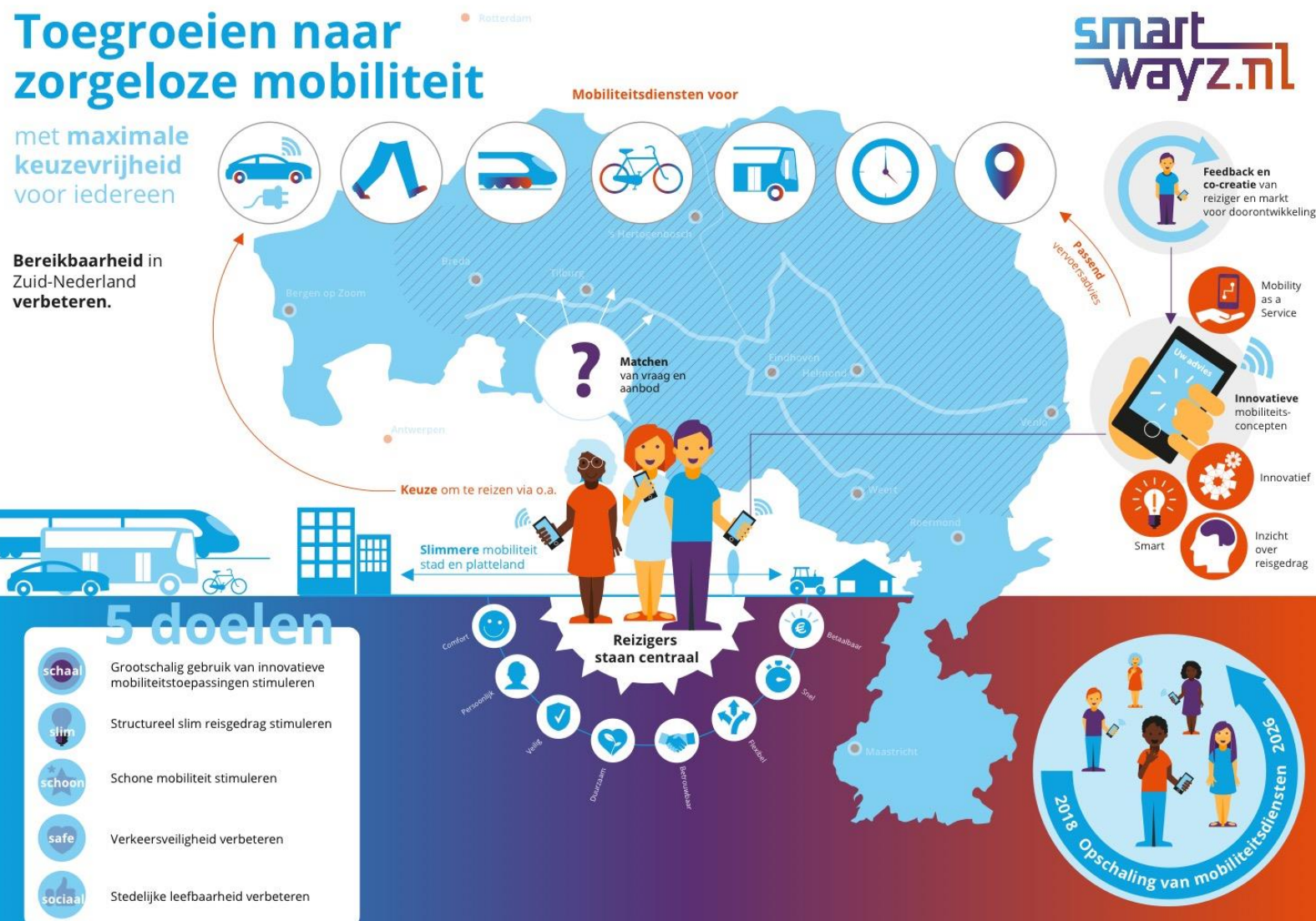
1. Opgave N279 Veghel-Asten	5
Omschrijving van de opgave N279 Veghel-Asten	5
Fysieke kenmerken N279; voor, tijdens en na de ombouw	6
Belangrijkste knelpunten N279; voor, tijdens en na de ombouw	6
Planning N279 Veghel-Asten	6
2. Gebiedsomschrijving	8
Geografische afbakening gebied	8
Gemeenten	8
Algemene typering gebied	9
Bestaande netwerken van bewoners/gemeenten/werkgevers	9
Wegennetwerk	10
Openbaar vervoer (Bus)	11
Ontwikkelingen wonen en werken	13
3. Reizigers	14
Cijfers en data uit De Reizigersaanpak	14
Enquête onder reizigers N279	18
Verkeersintensiteit N279	19
Verkeerskundig onderzoek	20
4. Werkgevers	21

Samen werken aan slimme oplossingen voor de reis van **vandaag** en de wereld van **morgen**

Toegroeien naar zorgeloze mobiliteit

met **maximale keuzevrijheid** voor iedereen

Bereikbaarheid in Zuid-Nederland verbeteren.



Voorwoord

Het project Mobility Market, onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, is voornemens een aanbesteding te starten voor de opschaling van mobiliteitsdiensten in het gebied van de N279 tussen Veghel en Asten. Vooruitlopend op deze aanbesteding wordt een marktconsultatie gehouden. Namens de Provincie Noord-Brabant, de aanbestedende dienst van SmartwayZ.NL, ontvangt u hierbij het concept 'Gebiedsprofiel Mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten'. Dit document is de bijlage van het marktconsultatiedocument 'v1.0 Marktconsultatiedocument N279 08.11.2018'. Graag vernemen we van u welke informatie voor u van toegevoegde waarde is om een goede inschrijving te kunnen doen tijdens de aanbesteding. Oftewel, welke informatie mist u nog?

Achtereenvolgens volgen in dit Gebiedsprofiel meer informatie over de opgaven van de N279 Veghel-Asten en een gebiedsbeschrijving met daarbij informatie over de reizigers en werkgevers in het gebied.

Het betreft nadrukkelijk nog een concept waaraan verder geen rechten kunnen worden ontleend. Het definitieve gebiedsprofiel wordt samen met de aanbestedingsstukken opgeleverd.

1. Opgave N279 Veghel-Asten

OMSCHRIJVING VAN DE OPGAVE N279 VEGHEL-ASTEN

De N279 tussen Veghel en Asten is van grote betekenis voor de economische kracht van Zuidoost-Brabant en verbindt verschillende woon- en werklocaties met elkaar. Om de krachtige positie te behouden en de regio leefbaar te houden, is het belangrijk dat de doorstroming op de weg verbetert, de verkeersveiligheid toeneemt en de leefbaarheid in het gebied rond de N279 vergroot wordt. Bestuurders van de provincie, de betrokken gemeenten en het waterschap Aa en Maas hebben afspraken gemaakt om de N279 Veghel-Asten vlotter, veiliger en slimmer te maken. Het project is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL (voorheen programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland) en heeft als vertrekpunt het provinciale bestuursakkoord 2015-2019 “Beweging in Brabant”:

“De aanpak van de N279 Veghel-Asten heeft als primair doel om de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de leefbaarheid te verbeteren.”

De huidige situatie N279 Veghel-Asten is een weg met 1x2 rijstroken en gelijkvloerse kruisingen en ligt tussen de aansluiting op de A50 bij Veghel en de aansluiting op de A67 bij Asten. De weg ligt voor een groot deel gebundeld met de Zuid-Willemsvaart (van Veghel tot Boerdonk en van Aarle-Rixtel tot Dierdonk). Het project N279 Veghel-Asten voorziet in de ombouw van de weg. De weg wordt 2x2 met gelijkvloerse kruisingen in het tracé door Veghel. Voor de rest van het tracé blijft de weg gehandhaafd op het huidige profiel, alleen worden de kruisingen ongelijkvloers. Met uitzondering van de situatie bij de Deurneseweg en de kruisingen van de op- en afritten van de A67 en de Floralaan. Die vier kruisingen blijven zoals in de huidige situatie gelijkvloers.

Naast infrastructurele maatregelen is, als onderdeel van een toekomstbestendige aanpak, het een belangrijke maatregel van de N279 om ook via mobiliteitsdiensten vóór en tijdens de ombouw (vanaf Q3 2020 tot medio 2023) de doorstroming en bereikbaarheid te optimaliseren door o.a. te stimuleren niet of anders te reizen op de N279. Naastliggend doel van deze inzet is om hiermee een structureel aanbod van mobiliteitsdiensten op en rondom de N279 te realiseren, zodat ook ná de ombouw hiervan gebruik gemaakt kan worden. De N279 dient als ‘robuuste rand’ voor het regionaal verkeer en kan die ambitie beter waarmaken indien minder lokaal autoverkeer van de N279 gebruikmaakt. Ook een bijdrage leveren aan (het gevoel van) verkeersveiligheid en duurzaam leefklimaat (ruimtelijke kwaliteit/landschapsbeleving) wordt als belangrijk en kansrijk ervaren. Hierbij ligt de focus op lokaal personenverkeer (doorgaand verkeer slechts 4%).

Deelgebied Veghel – (Gemeente) Laarbeek

- Ambities inzake doorstroming/bereikbaarheid en Verkeersveiligheid(beleving);
- Meer Business to Business-aanpak via beïnvloeden mobiliteitsbeleid werkgevers;
- Ombouw (tijdelijke afsluiting) heeft hier grootste verkeerskundige impact.

Deelgebied (Gemeente) Laarbeek – Asten

- Ambities inzake doorstroming/bereikbaarheid en duurzaam leefklimaat (ruimtelijke

- kwaliteit/landschapsbeleving);
- Meer Business to Consumer aanpak: stimuleren gebruik andere reismodaliteiten en/of samen reizen;
- Woon-werkverkeer gemeenten focust zich op de stad Eindhoven;
- Soortgelijke problematiek als Bundelroutes: verkenning koppeling van deze projecten.

FYSIEKE KENMERKEN N279; VOOR, TIJDENS EN NA DE OMBOUW

Kenmerken voor de ombouw:

- 1x2 wegprofiel ingericht conform een GOW standaard type II
- Gelijkvloerse kruisingen (deels geregeld met een VRI)

Kenmerken tijdens de ombouw:

- Verkeer in beide richtingen blijft mogelijk

Kenmerken na de ombouw:

- 2x2 wegprofiel in het tracé door Veghel met gelijkvloerse VRI-kruisingen
- 2x1 wegprofiel voor de rest van het tracé met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen
- De 4 kruisingen bij de aansluiting A67 blijven gelijkvloerse VRI-kruisingen

BELANGRIJKSTE KNELPUNTEN N279; VOOR, TIJDENS EN NA DE OMBOUW

Knelpunten voor de ombouw:

- Tracé door Veghel
- Aansluiting Keldonk
- Aansluiting Gemertseweg

Knelpunten tijdens de ombouw:

- Tracé door Veghel

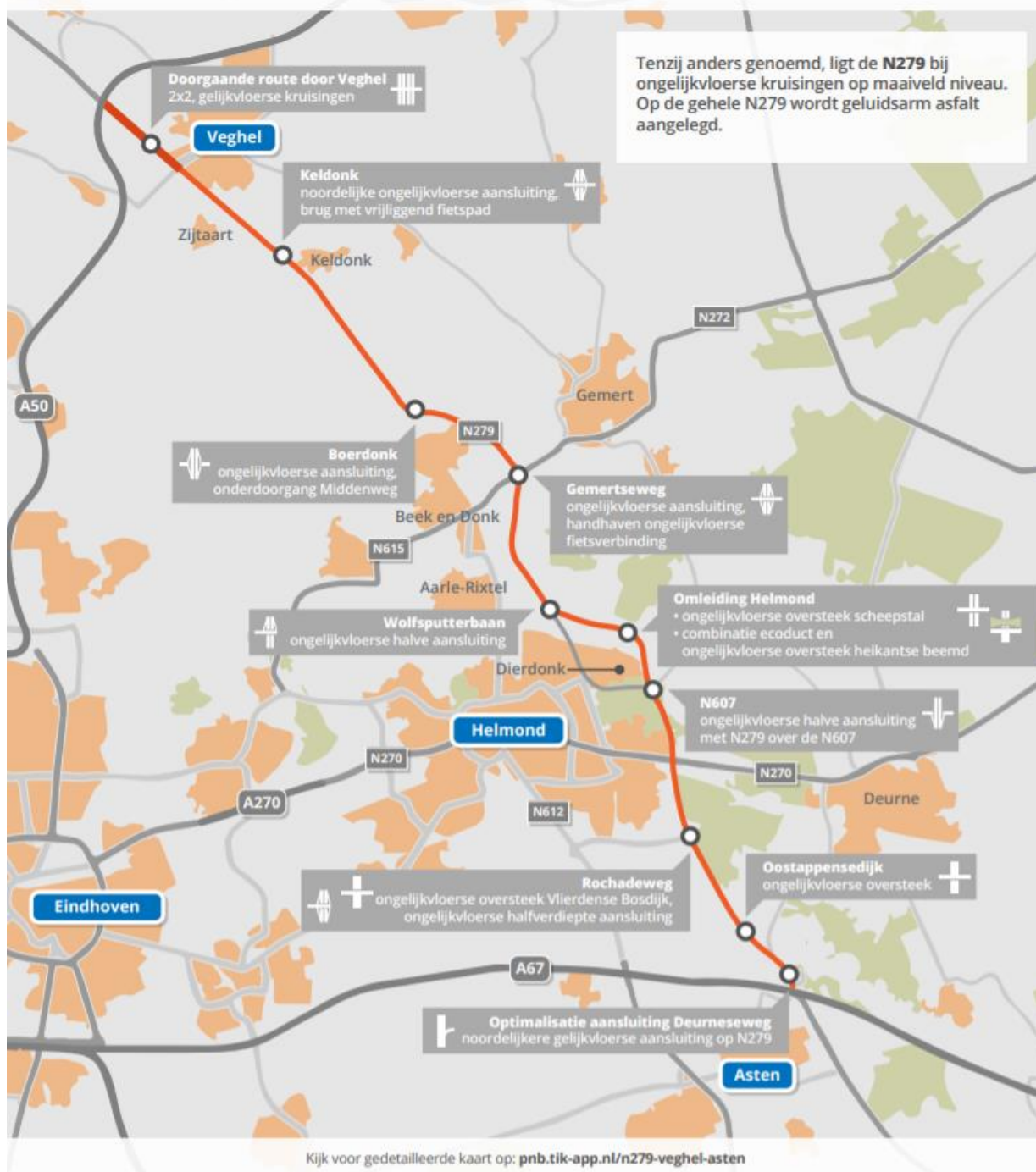
Knelpunten na de ombouw:

- Wegvak tussen Keldonk en Rembrandtlaan (begin tracé door Veghel)
- Wegvak tussen aansluiting Gemertseweg en de omleiding Helmond

PLANNING N279 VEGHEL-ASTEN

Wanneer	Wat
2018	Vaststellen PIP door Provinciale Staten
2019	Ter inzage PIP voor beroep
2020	Start realisatie
2023	Oplevering

Toekomstbestendige aanpak N279 Veghel-Asten

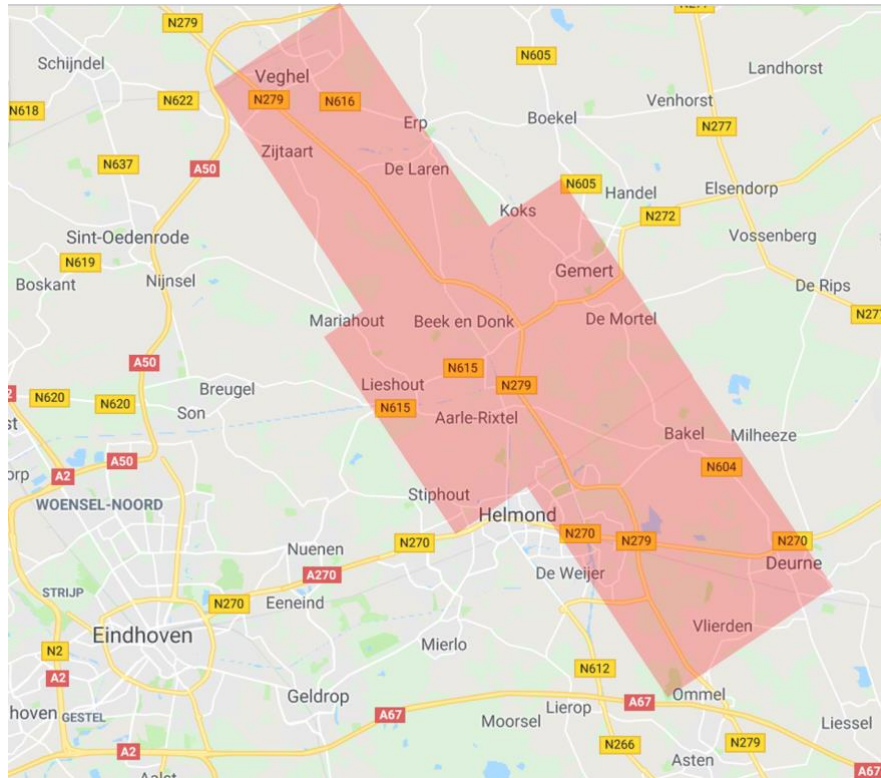


2. Gebiedsomschrijving

GEOGRAFISCHE AFBAKENING GEBIED

Gebied waar gewenst effect dient te worden gerealiseerd:

Op en rondom de N279 Veghel-Asten in beide richtingen, inclusief het onderliggend wegennet (i.e. omrijden via het onderliggend wegennet is niet toegestaan). Het precieze gebied zal nog met duidelijke wegvakken, geocodes en grenzen worden gedefinieerd.



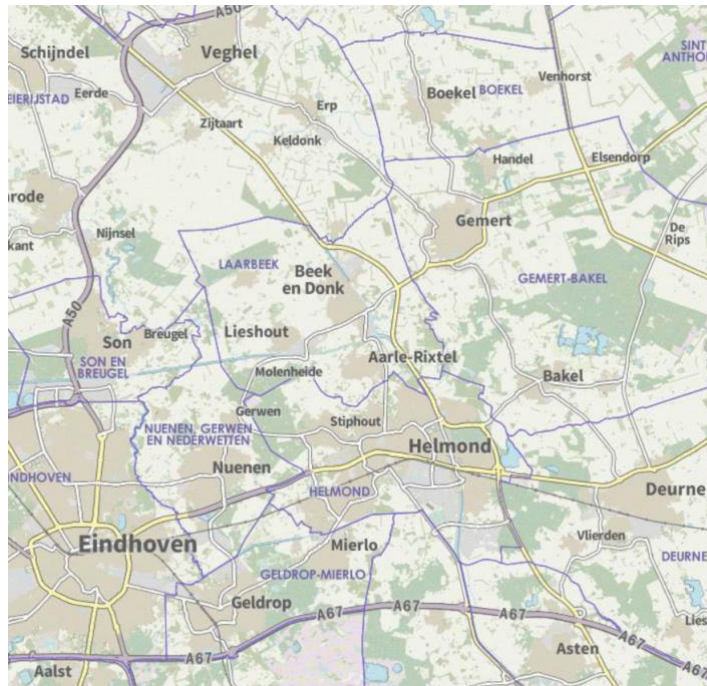
Figuur 1: Geografische afbakening gebied

GEMEENTEN

De N279 Veghel-Asten loopt door de volgende gemeentegronden (van noord naar zuid):

- Gemeente Meierijstad (80.500 inwoners)
- Gemeente Laarbeek (22.206 inwoners)
- Gemeente Gemert-Bakel (30.429 inwoners)
- Gemeente Helmond (91.024 inwoners)
- Gemeente Deurne (32.177 inwoners)
- Gemeente Asten (16.693 inwoners)

Totaal wonen in deze 10 gemeenten per 31 mei 2018 272.849 inwoners (CBS Statline). In de 21 gemeenten van Metropoolregio Eindhoven in Zuidoost-Brabant wonen ruim 750.000 inwoners.



Figuur 2: Gemeenten regio N279

ALGEMENE TYPERING GEBIED

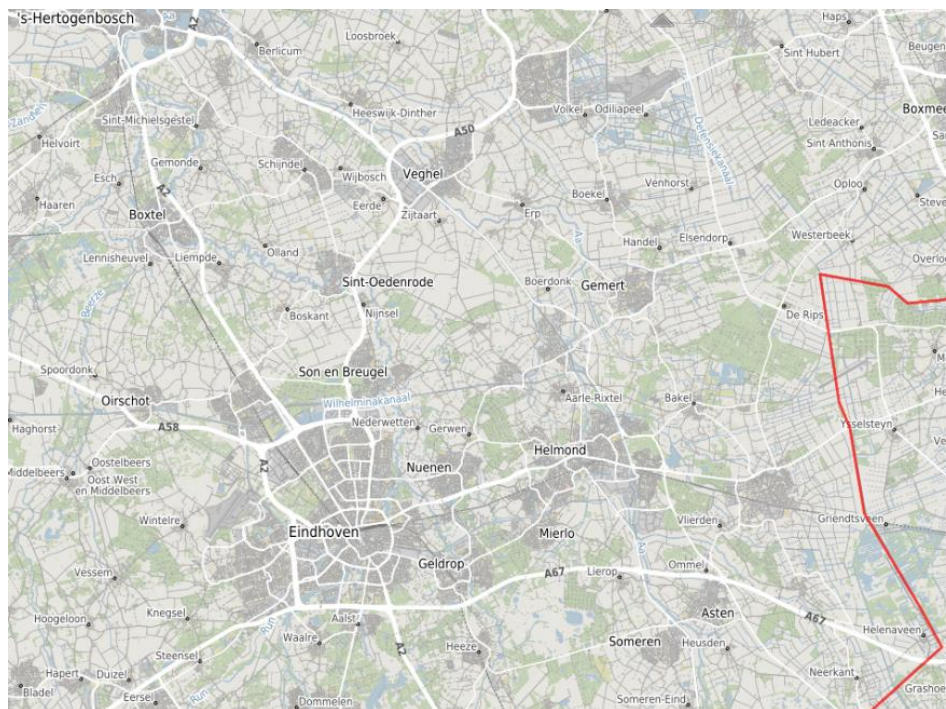
Meer informatie over bijvoorbeeld onderstaande onderwerpen volgt ten tijde van de aanbesteding.

- Aantallen en typering inwoners omliggende gemeenten
- Aantallen en type werkgevers in omliggende gemeenten
 - o Herkomst – bestemming van belangrijkste werkgevers
 - o Compelling events
- Bezoekers periodieke evenementen

BESTAANDE NETWERKEN VAN BEWONERS/GEMEENTEN/WERKGEVERS

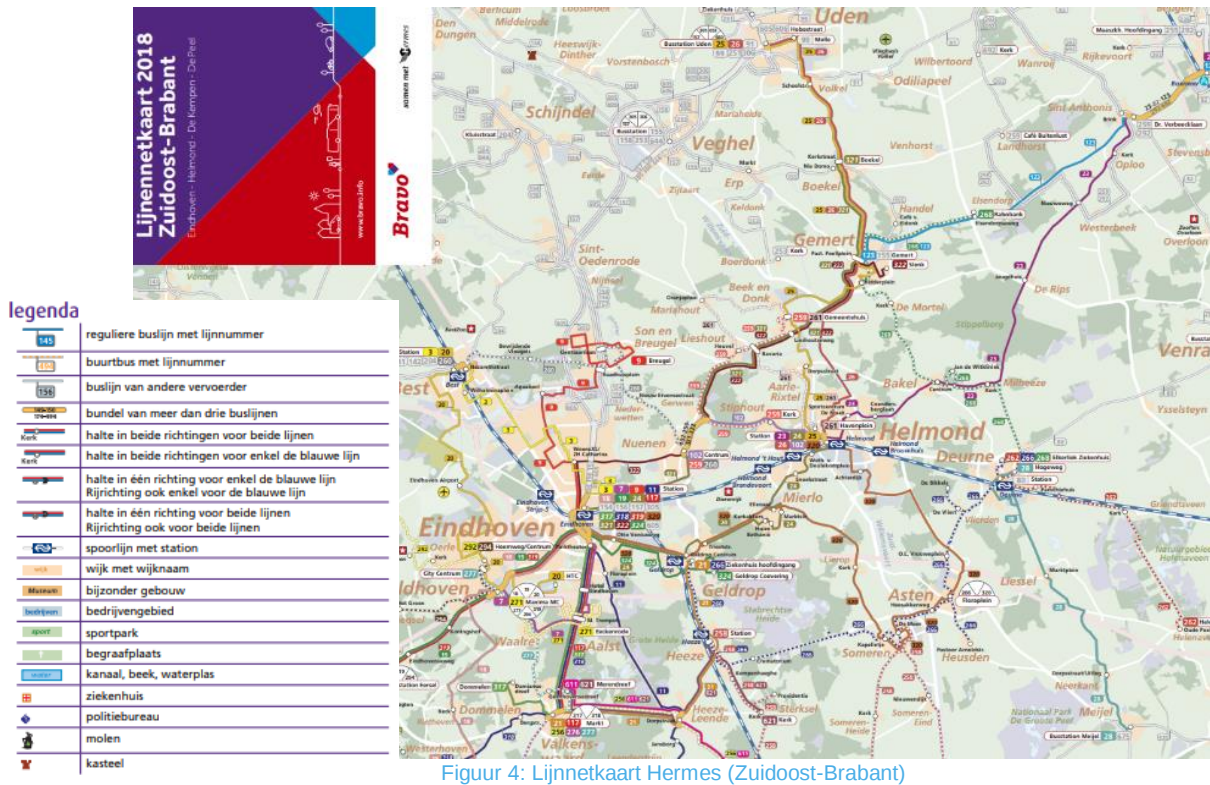
Meer informatie volgt ten tijde van de aanbesteding.

WEGENNETWERK



Figuur 3: Wegennetwerk

OPENBAAR VERVOER (BUS)



Figuur 4: Lijnnetkaart Hermes (Zuidoost-Brabant)



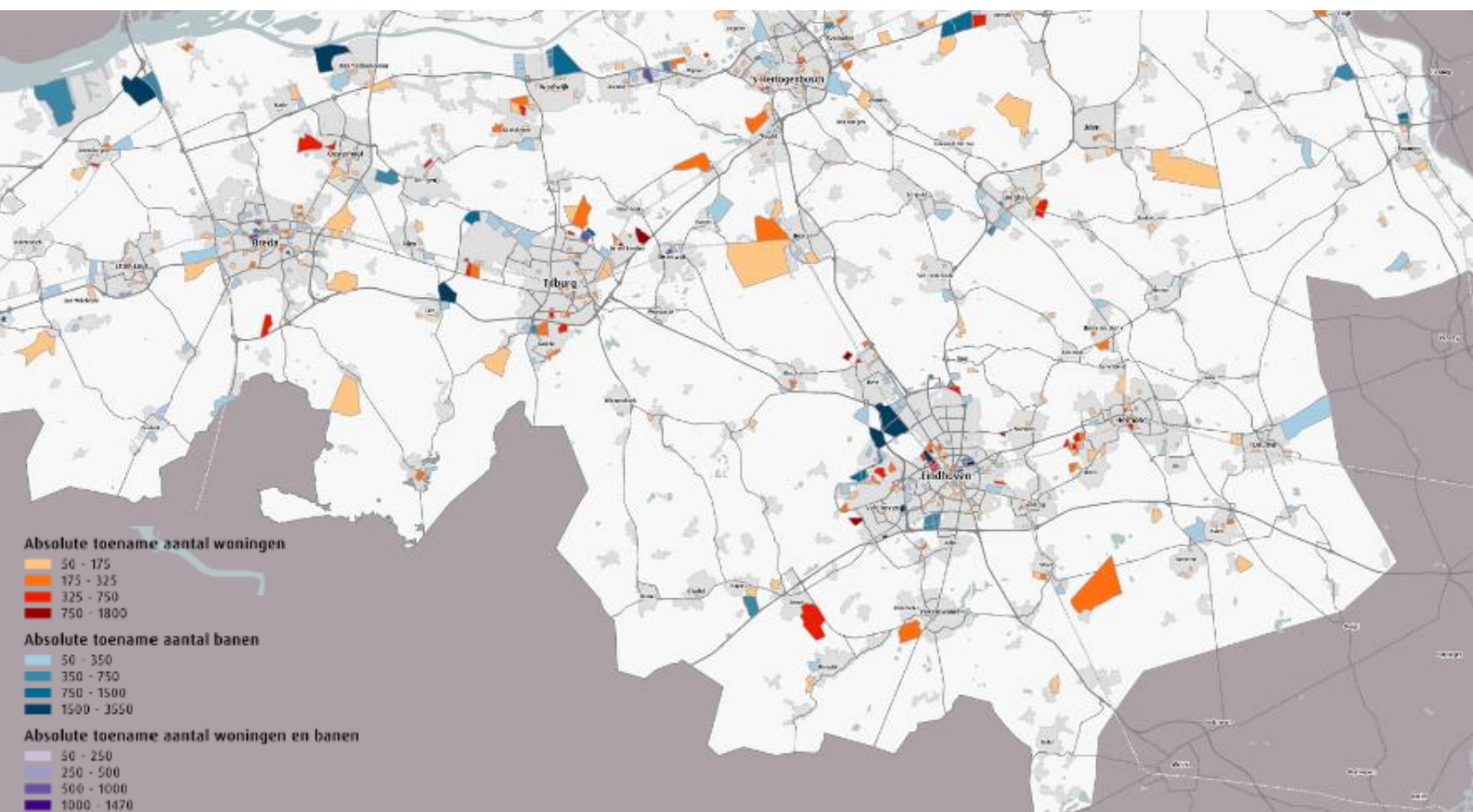
Figuur 5: Lijnnetkaart Arriva (Oost-Brabant)

Huidige reismogelijkheden OV tussen Veghel en Helmond (N279):

- Lijn 305 (Arriva) via directe route naar Eindhoven station en dan verder met de trein (IC of sprinter):
 - Gemiddelde reistijd 55 minuten (incl. overstap);
 - 4 ritten per uur tijdens de brede ochtend- en avondspits, 2 ritten per uur tijdens dal- en avonduren tot 23.30 uur;
 - Circa 1.000 reizigers per werkdag (beide richtingen samen) tussen Veghel en Eindhoven station.
- Lijn 155 (Arriva) naar Gemert (Past. Poellplein) met overstap op lijn 25/26 (Hermes):
 - Reistijd varieert van globaal 60 minuten in de ochtendspits tot 80 minuten in de middag- en avondspits door een slechte aansluiting in Gemert;
 - Uurdienst van 06.00 uur tot 19.00 uur;
 - Circa 10 reizigers per dag (beide richtingen samen) tussen Veghel en Gemert Past. Poellplein.

ONTWIKKELINGEN WONEN EN WERKEN

Zie voor meer achtergrondinformatie over werkgevers Hoofdstuk 4.



Figuur 6: Ruimtelijke ontwikkelingen Noord-Brabant 2015 - 2030. Goudappel Coffeng

3. Reizigers

CIJFERS EN DATA UIT DE REIZIGERSAANPAK

Binnen het programma SmartwayZ.NL werken we aan het project 'De Reizigersaanpak'. Middels een interactief digitaal communicatieplatform verzamelen en analyseren we inzichten van reizigers in Zuid-Nederland en treden we in continue dialoog met de reizigers. Dit doen we om de gebruikersacceptatie en het gebruik van nieuwe (slimme) mobiliteitsdiensten en -producten te vergroten en (overheids)middelen effectief te laten renderen. Reizigersdata worden opgehaald vanuit eerder uitgevoerde projecten, maar ook haalt het project zelf nieuwe data en inzichten op. Dit gebeurt samen met de deelopgaven binnen SmartwayZ.NL en andere (mobiliteits)projecten in de omgeving. Op verschillende manieren (middels online onderzoek, testen, enquêtes en meer) halen we nieuwe inzichten en kennis op in het reizigerspanel dat op dit moment uit meer dan 5.000 reizigers bestaat. Denk hierbij aan opgaven zoals het bewerkstelligen van *quick wins*, een minderhinder-aanpak en het testen van geselecteerde maatregelen uit een planstudie of de gebruikersvriendelijkheid van een nieuwe mobiliteitsdienst. De reizigers zijn de eindgebruikers en hebben veel invloed op de acceptatie en het gebruik van (slimme) mobiliteitsoplossingen.

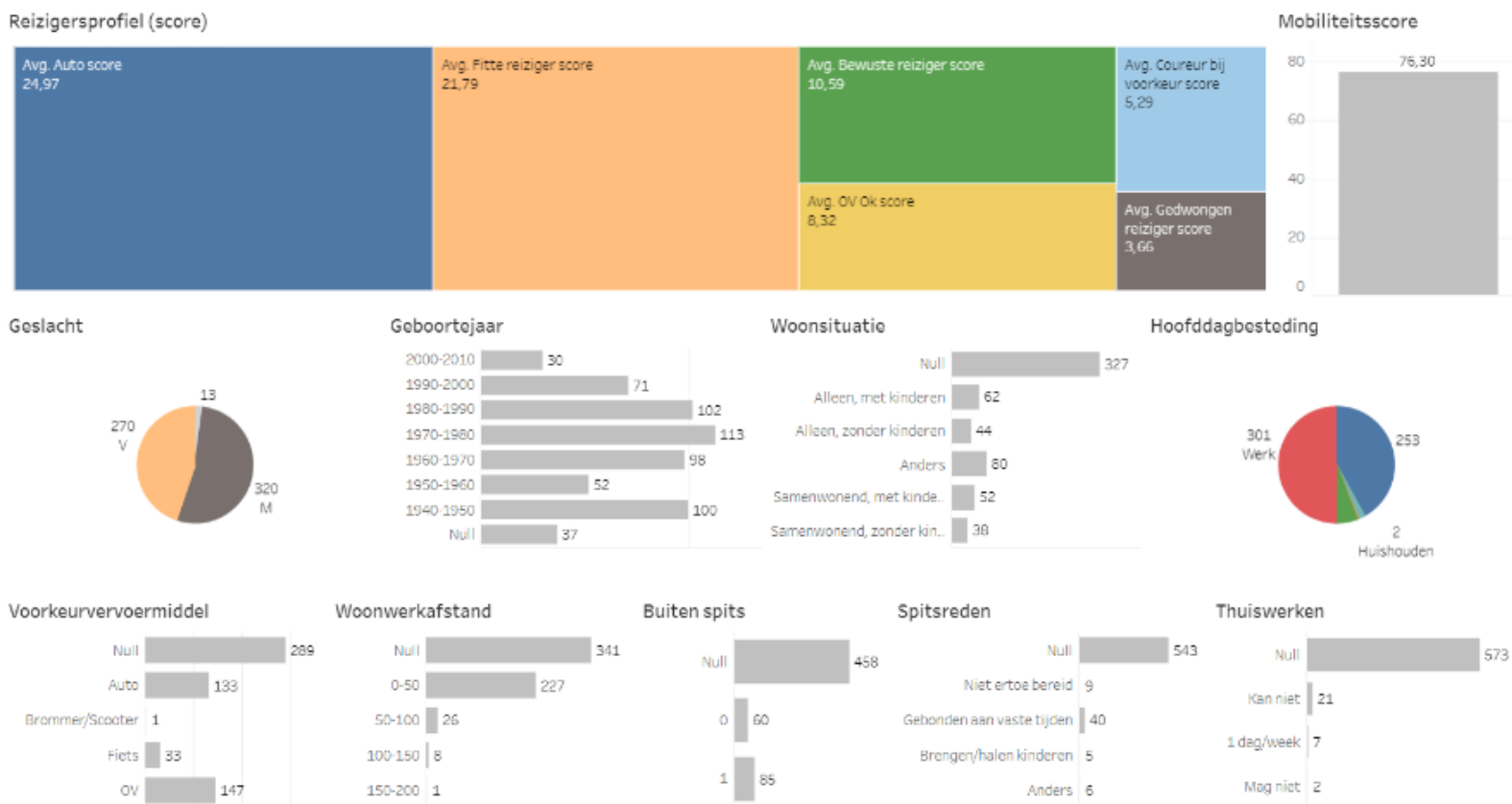
In een online panel komen alle data van de reizigers samen. Dit is geheel AVG-proof. Te allen tijde (vanzelfsprekend op een voor iedereen werkbare wijze) kunnen inzichten over de reizigers (geen persoonsgegevens) gedeeld worden met de dienstverlener en andere geïnteresseerde partijen. Dit kunnen algemene inzichten zijn, maar ook data specifiek ingezoomd op de N279 en de gebieden daaromheen. Het voordeel hiervan is dat de data reeds in bezit zijn en niet bij een externe partij moeten worden ingekocht.

Hieronder volgen profielen van reizigers uit het panel van De Reizigersaanpak. Het panel bevat op dit moment 5.683 reizigers. Van dit panel reizen op dit moment 603 reizigers periodiek door het onderzoeksgebied N279 (gemeenten Gemert-Bakel, Meierijstad, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen, Son en Breugel, Helmond, Someren, Asten, Laarbeek en Deurne).

Reizigersprofielen

Autofiel	Is niet uit de auto te krijgen en overweegt niet/nauwelijks alternatieve reismethoden.
Coureur bij voorkeur	Pakt het liefst de auto vanwege de flexibiliteit, maar staat wel open voor andere reismethoden.
Bewuste reiziger	Kiest per reis het beste vervoer. Geeft de voorkeur aan fiets/OV. Duurzame insteek.
Gedwongen reiziger	Reist omdat het moet. Werkt parttime. Stapt liever niet in auto of OV.
OV Ok	Reist het liefst met het OV vanwege gemak en om reistijd te kunnen benutten.
Fitte reiziger	Gaat voor de persoonlijke gezondheid en kiest vrijwel altijd voor beweging.

Totaalbeeld (N=603)



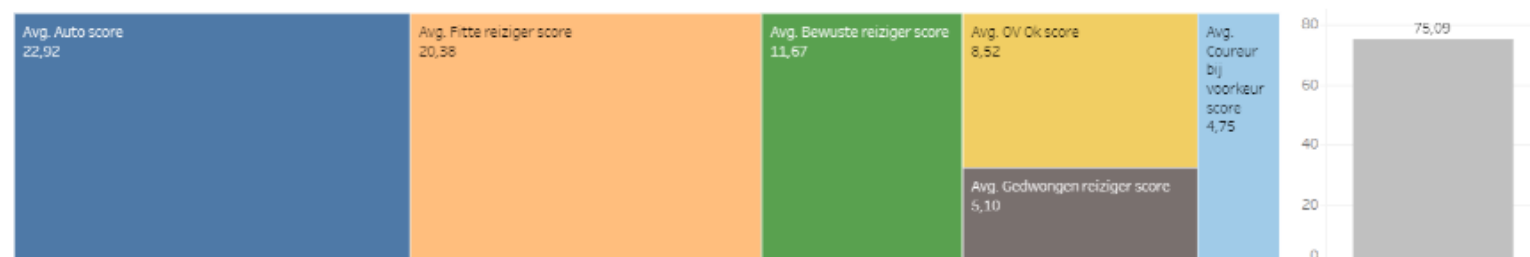
Figuur 7: Legenda taartdiagram 'hoofddagbesteding': rood=werk, (donker)blauw=unknown, groen=studie, (licht)blauw=anders, geel/oranje=huishouden

Bevindingen:

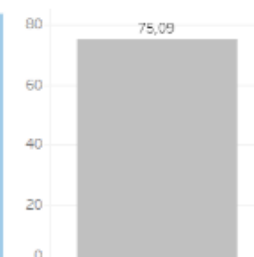
- We hebben in het panel 603 reizigers die wonen of werken in het gebied N279 Veghel-Asten;
- Autofiel en fitte reiziger scoren het hoogst;
- Voorkeursvervoermiddel auto is favoriet, gevolgd door het OV. De woon-werkaafstand ligt voor het grootste deel tussen 0-50 km. Van veel mensen weten we dit (nog) niet;
- 'Null' betekent dat we (1) het antwoord (nog) niet hebben, omdat door (nog) niet iedereen het reizigersonderzoek is ingevuld. En/of (2) door gegeven antwoorden in het basisonderzoek men de vraag niet voor zich heeft gehad. Wanneer iemand aangeeft 'niet buiten de spits te kunnen reizen', krijgt men bijvoorbeeld ook niet te zien wat voor hem/haar de reden voor spitsrijden is;
- Mensen die echter wel hebben aangegeven waarom zij niet buiten de spits kunnen reizen, zijn voor het grootste deel gebonden aan vaste tijden;
- Van de mensen waarvan we weten dat zij thuis kunnen werken, geeft het grootste deel aan dit niet te kunnen.

Aantal reizigers op woonadressen (N: 465)

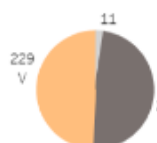
Reizigersprofiel (score)



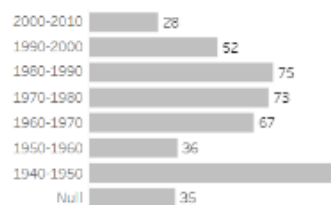
Mobiliteitscore



Geslacht



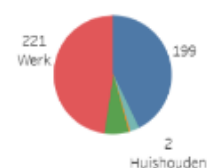
Geboortjaar



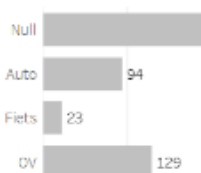
Woonsituatie



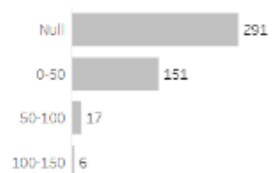
Hoofddagbesteding



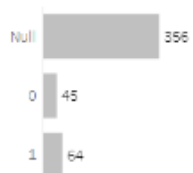
Voorkeursvervoermiddel



Woonwerkafstand



Buiten spits



Spitsreden

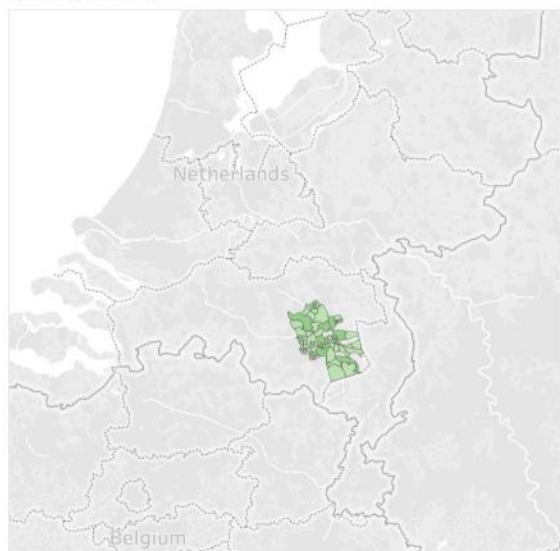


Thuiswerken

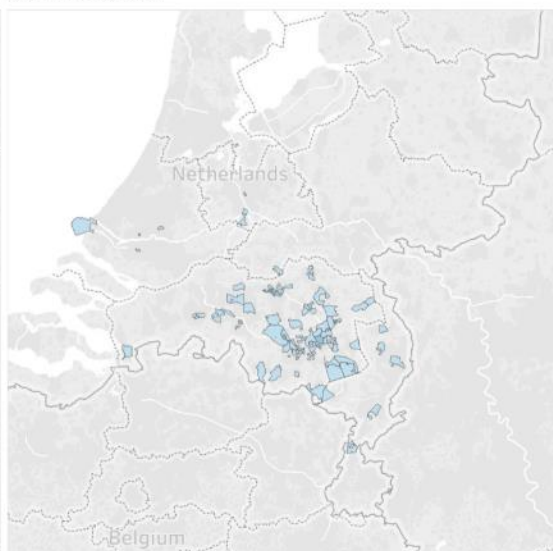


Figuur 8: Legenda taartdiagram 'hoofddagbesteding': rood=werk, (donker)blauw=unknown, groen=studie, (licht)blauw=anders, geel/oranje=huishouden

Kaart woonadressen



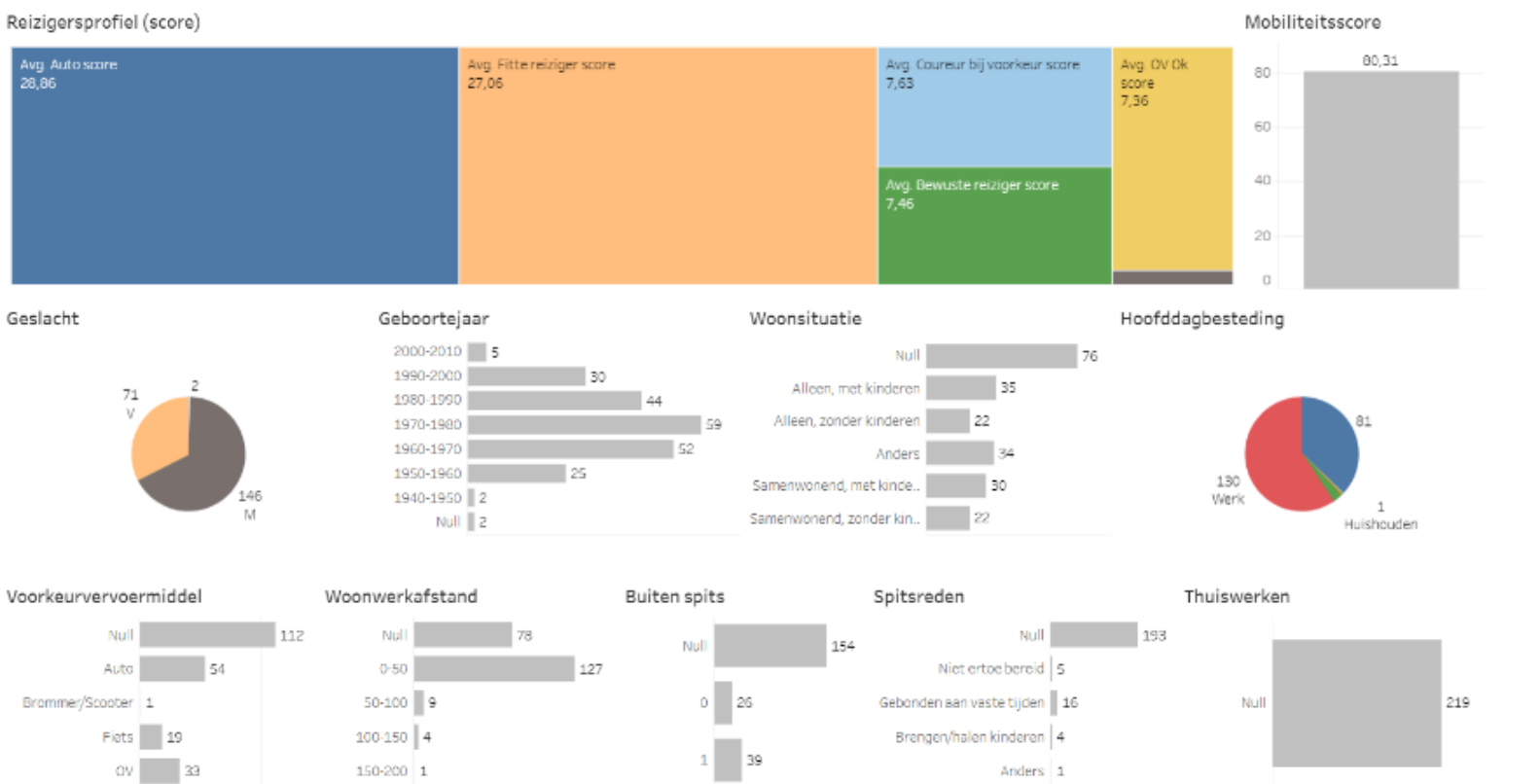
Kaart werkadressen



Bevindingen:

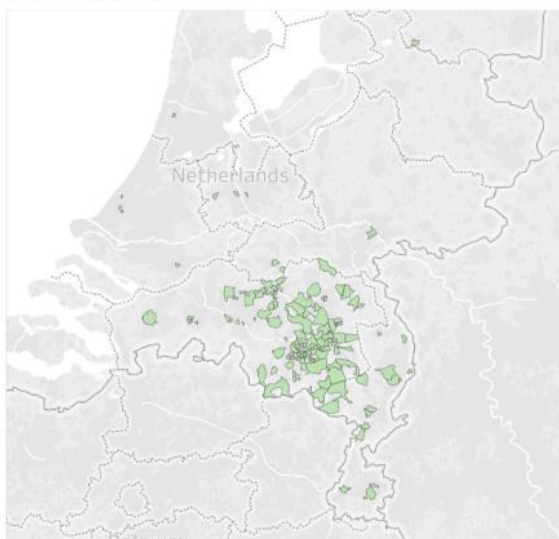
- Ook hier scoren de autofiel en fitte reiziger het hoogst. De gemiddelden liggen wel dichter bij elkaar in vergelijking met het totaal;
- De leeftijden liggen hier dichter bij elkaar;
- OV is het voorkeursvervoersmiddel.

Aantal reizigers op werkadressen (N: 219)

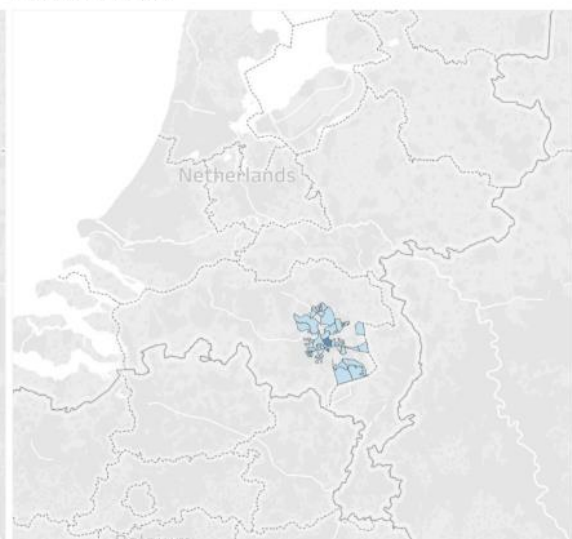


Figuur 9: Legenda taartdiagram 'hoofddagbesteding': rood=werk, (donker)blauw=unknown, groen=studie, (licht)blauw=anders, geel/oranje=huishouden

Kaart woonadressen



Kaart werkadressen



Bevindingen:

- Autofiel en fitte reiziger scoren wederom het hoogst;
- Grotere vertegenwoordiging van mannen;
- Leeftijden liggen dicht bij elkaar;
- Van veel mensen weten we de hoofddagbesteding (nog) niet;
- Keuze voor een voorkeursvervoersmiddel ligt minder ver van elkaar.

ENQUÊTE ONDER REIZIGERS N279

Een enquête uit 2016 over het gebruik van de N279 leverde de volgende inzichten m.b.t. diensten en reisgedrag (N=318):

- Ongeveer 75% van de mensen vindt het niet erg of juist fijn om samen met anderen te reizen;
- 25% van de respondenten gaf aan bereid te zijn om de auto te laten staan.

Ben je bereid je reisgedrag aan te passen (bijv. eerder/later vertrekken)?

Ja, als ik daarmee voorkom dat ik in de file kom te staan op de N279.	91 (28%)
Ja, dat zou ik wel willen, maar mijn partner heeft ook vaak de auto nodig.	10 (3%)
Ja, dat zou ik wel willen, maar het gaat niet vanwege mijn werk.	126 (40%)
Nee, ik vind het prima zoals het is.	91 (28%)

In het voorjaar van 2018 is een tweede enquête uitgezet onder het Brabantpanel van het PON en de reizigersaanpak van SmartwayZ.NL.

Een aantal uitspraken op de vraag 'als jij het voor het zeggen had, wat zou je dan veranderen aan het OV?':

“Een app ontwikkelen waardoor meer mensen gaan carpoolen zonder dat ze elkaar kennen, maar gewoon omdat ze dezelfde weg afleggen of een deel ervan.”

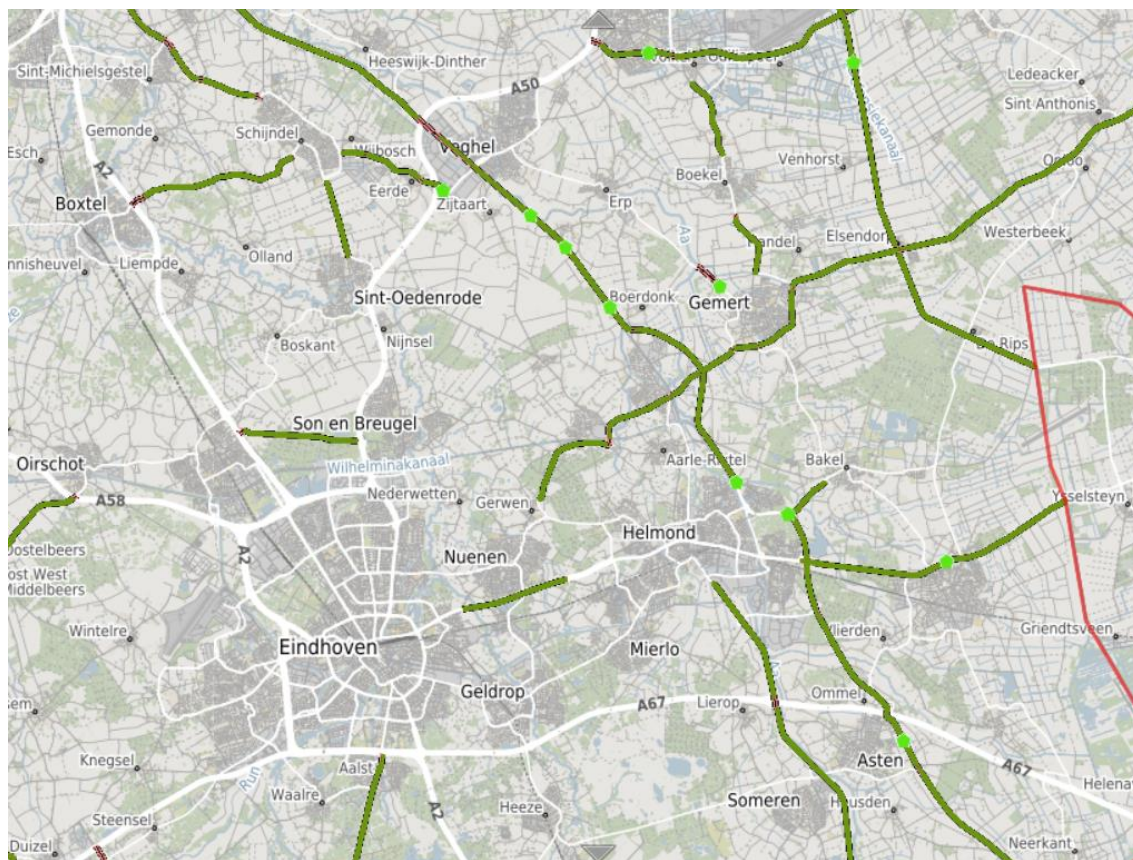
“Het afrekenen voor alle partijen in een oplossing onderbrengen. In Hong Kong kun je met de trein, ferry, tram, bus en zelfs bepaalde attracties via 1 card reizen.”

“Mogelijkheden onderzoeken voor spreiding van diensten door bedrijven en organisaties, verplicht fietsgebruik binnen een afstand van 15 km en een dag thuiswerken (niet allemaal op vrijdag).”

Wat is voor jou de belangrijkste reden om gebruik te maken van 'mobiliteit als dienst-applicatie'? (N = 425)

Ik vind het ideaal om alles op één plaats te kunnen doen.	50%
Ik kan hier mijn voorkeuren in aangeven.	21%
Door hier gebruik van te maken houd ik overzicht.	24%
Ik kan de kosten makkelijk declareren.	2%
Anders, namelijk...	4%

VERKEERSINTENSITEIT N279



Figuur 10: Telvakken N279 t.b.v. verkeersintensiteit voertuigen. Meer data is te vinden op kaartbank.brabant.nl

JAAR	WEEKDAGEN	WERKDAGEN	ZATERDAGEN	ZONDAGEN
2016	25.436	28.677	19.165	14.860
2015	22.401	25.551	16.721	12.562
2014	23.286	26.689	16.771	13.554
2013	23.506	26.940	17.054	13.498
2012	23.453	27.036	16.275	13.345
2011	23.518	26.906	16.364	13.631
2010	21.466	24.447	15.442	12.614
2009	21.618	24.581	15.462	13.152
2008	23.293	26.184	17.209	14.714
2007	23.235	26.108	16.756	14.806
2006	24.766	27.845	18.087	14.247

Tabel 1: Jaargemiddelden (motorvoertuigen per etmaal) N279

Richting 1. (Indusief. terr. De Amert - Rijksweg 50)						Richting 2. (Rijksweg 50 - Indusief. terr. De Amert)						
Licht	Middel		Zwaar		Totaal	Licht	Middel		Zwaar		Totaal	
mo + pa	ov	ob	gb/gv	lvt		mo + pa	ov	ob	gb/gv	lvt		
aantal	10.617	1.507	74	1.947	150	14.295	10.742	1.468	62	1.977	127	14.376

Tabel 2: Verkeersintensiteit N279 werkdagen in 2016 (kaartbank.brabant.nl)

Legenda tabel 2:

mo + pa = motoren en personenauto's (<5,60 m)

ov = ongelede vrachtauto's (5,60 - 11,50 m)

ob = ongelede bussen (11,50 - 12,20 m)

gb/gv = gelede bussen/gelede vrachtauto's (12,20 - 18,75 m)

lvt = lange voertuigen (>18,75 m)

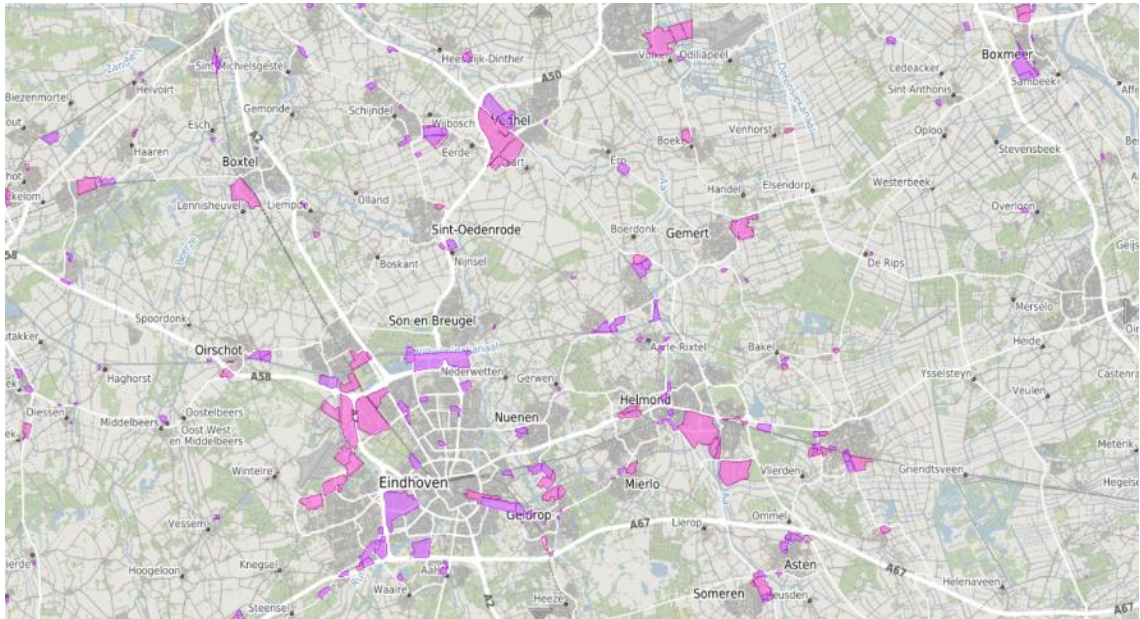
Beide richtingen				
Uren	Totaal	% Licht	% Middel	% Zwaar
7-19 uur	22.150	74,8	11,2	14,0
19-23 uur	2.921	82,5	7,5	10,0
23-7 uur	3.600	66,4	11,3	22,3
7-9 uur	4.290	77,5	10,4	12,1
16-18 uur	4.774	81,5	9,8	8,7
0-24 uur	28.671	74,5	10,9	14,7

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

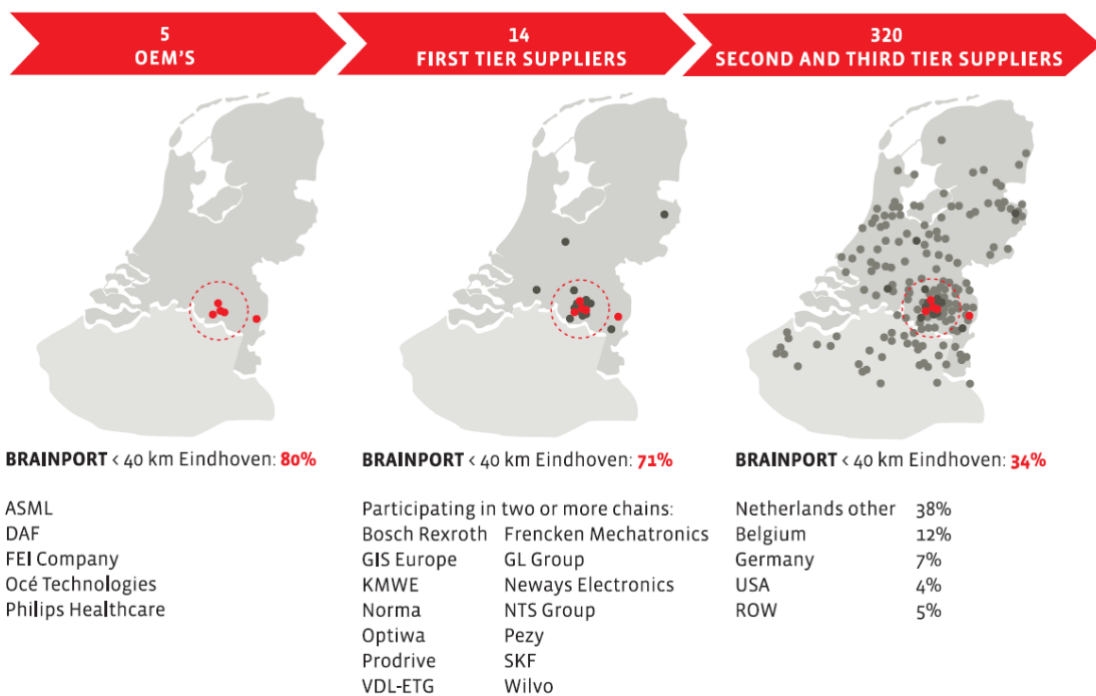
Op dit moment wordt een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar onderstaande onderwerpen. Resultaten van dit onderzoek worden aan inschrijvers verstrekt ten tijde van de aanbesteding.

- Het soort weggebruikers (doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer) voor:
 - o De ochtendspits (07.00-09.00 uur);
 - o De avondspits (16.00-18.00 uur);
 - o De etmaalperiode.
- De belangrijkste relaties (herkomsten en bestemmingen):
 - o Op gemeentelijk niveau voor de regio rondom de N279;
 - o Voor Veghel inclusief de aansluitingen op de N279.
- De aandelen per vervoerswijze en reistijden (van de gebruikte vervoerswijzen):
 - o Voor de hierboven aangegeven herkomst/bestemmingen relaties.
- De wegvakcapaciteiten en intensiteiten:
 - o Voor de wegen binnen het aangegeven gebied in onderstaand kaartje.

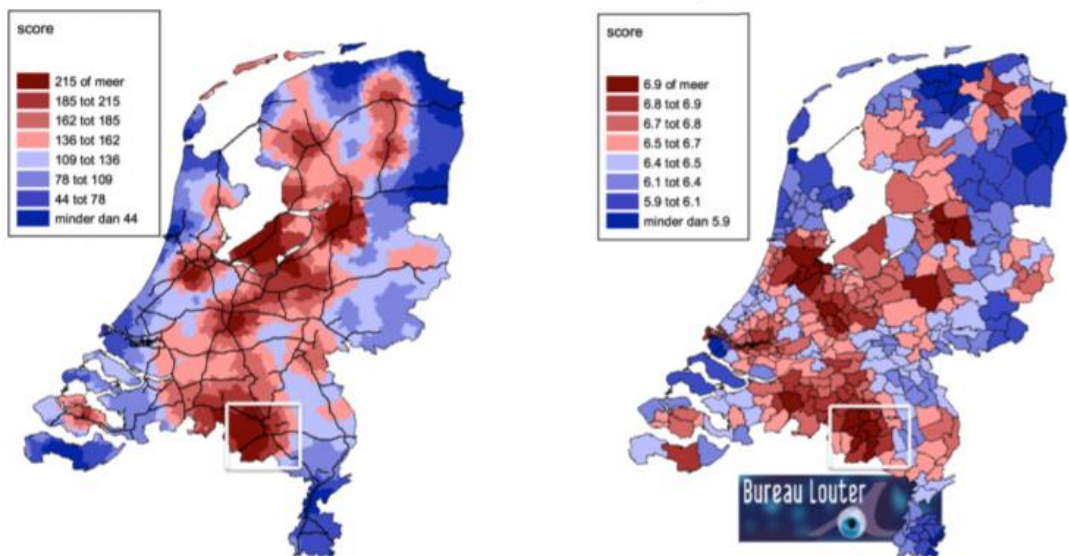
4. Werkgevers



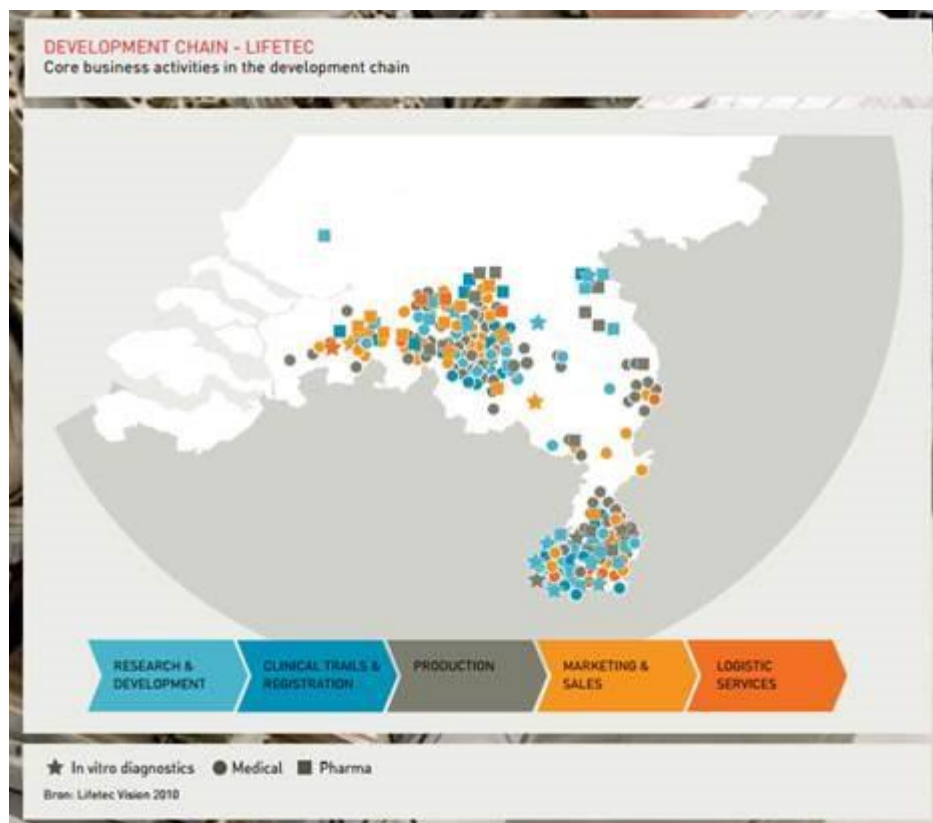
Figuur 11: Bedrijventerreinen



Figuur 12: Supply Chain 'Maak-industrie'



Figuur 13: Links. Ontwikkeling arbeidsplaatsen 1995 - 2012, Rechts. Index van economische prestaties, 2012. bron: Tordoir en Louter, Het regionale en lokale klimaat voor ruimtelijke investeringen. ASRE Research Paper 2013-13, Amsterdam School of Real Estate



Figuur 14: Development chain - Lifetec

