Rapport

Provincie Noord-Brabant

Eindrapportage

Planstudie N616 (RMpw616.01)

Inhoudsopgave

Colofon ..... **v**

1 Inleiding **1**
1.1 Plangebied 2
1.2 Leeswijzer 2

2 Proces **3**
2.1 Ambtelijke projectgroep 3

3 Verkeerskundige basisgegevens **4**
3.1 Objectieve verkeersveiligheid 4
3.2 Intensiteiten 9
3.2.1 Buiten de bebouwde kom 9
3.2.2 Binnen de bebouwde kom (Erp) 10

4 Uitgangspunten voorlopig ontwerp **11**
4.1 Wegcategorisering 11
4.2 Dwarsprofielen 12
4.2.1 Normaalprofiel binnen de kom (GOW 50 km/h) 12
4.2.2 Normaalprofiel buiten de kom (60 km/h zone) 12
4.2.3 Normaalprofiel binnen de kom van Erp (30 km/h zone) 13
4.3 Kommaatregelen 15
4.4 Kruispuntoplossingen 16
4.5 Riolering Erp 17
4.6 Overige aspecten 17
4.6.1 Openbare verlichting 17
4.6.2 Bomen 18
4.6.3 Bushaltes 18

5 Voorontwerp **19**
5.1 Wegvak binnen de bebouwde kom van Veghel (km. 1,0 - km. 1,9) 19
5.1.1 Kommaatregel Veghel zuid t.h.v. Heuvel 19
5.2 Wegvak tussen zuidelijke kom Veghel - Kom Erp (km. 1,9 - km. 3,8) 20
5.3 Wegvak in bebouwde kom Erp (km. 3,8 - km. 6,0) 21
5.4 Wegvak tussen Erp - Gemert (km. 6,0 - 10,6) 23

Afbeelding 13: Uitsnede wegvak Veghel bibeko 19
Afbeelding 14: Komovergang Veghel-zuid 20
Afbeelding 15: Principemaatregel plateau - fietsers in de voorrang 20
Afbeelding 16: Kommaatregel Erp 21
Afbeelding 17: Uitsnede plateau Voorbolstraat 21
Afbeelding 18: Centrumgebied Erp 22
Afbeelding 19: Zuidelijke komgrens Erp 23
Afbeelding 20: Uitsnede wegvak Erp - Gemert t.h.v. Handelse Steeg 23
Afbeelding 21: Komgrens Gemert 24

1 Inleiding

De provincie Noord-Brabant heeft in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant (PVVP) de kaders en ambities opgesteld voor de periode 2006-2020. Een belangrijk onderdeel van het PVVP ten aanzien van de provinciale infrastructuur betreft de hiërarchische opbouw van het wegennet. Hierin wordt de N279 als structuurdrager gezien, waarbij een nieuwe verbinding gerealiseerd wordt tussen de N616 en de N279. Door deze nieuwe infrastructuur kan de N616 tussen Veghel en Gemert worden afgewaardeerd en overgedragen aan de gemeente Veghel en gemeente Gemert-Bakel.

Afbeelding 1: Uitsnede hiërarchische opbouw wegennet - Bron: Provincie Noord-Brabant - 1 januari 2010

De meest recente versie van de hiërarchische opbouw van het wegennet is opgenomen als bijlage 1.

De huidige inrichting van deze weg is niet in overeenstemming met de toekomstige functie van de weg. In het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2011-2015 (BMIT 2011-2015) is een planstudie voor deze weg opgenomen (zie bijlage 2).

De provincie Noord-Brabant heeft Kragten opdracht gegeven om de benodigde onderzoeken uit te voeren en deze te vertalen naar een voorontwerp. In deze rapportage zijn de diverse onderzoeken nader toegelicht en is beschreven wat de overwegingen zijn geweest bij de uiteindelijke keuze voor het voorontwerp. Daarnaast wordt inzicht gegeven in het proces dat ten behoeve van deze studie is doorlopen.

2 Proces

Ten behoeve van de planstudie is een kort proces doorlopen waarbij op basis van het vastgesteld beleid van de beide wegbeheerders gekomen is tot een principeplan. Na ambtelijke vaststelling van de ontwerpelementen zijn de principes vertaald tot het voorontwerp.

2.1 Ambtelijke projectgroep

Voor de ambtelijke begeleiding van de planstudie is een projectgroep geformeerd die gedurende de looptijd van het project drie maal bij elkaar is gekomen om de inhoudelijke en procedurele aspecten van het project te bespreken. In tabel 1 is de samenstelling van de ambtelijke projectgroep weergegeven.

Tabel 1: Leden ambtelijke projectgroep

Organisatie	Vertegenwoordiger	Functie
Gemeente Veghel	Mevrouw L. Wiersma	Projectleider
	Mevrouw L. Toll	Verkeerskundige
	De heer A. Gevers	Projectleider
Gemeente Gemert-Bakel	Mevrouw M. van den Akker	Projectleider
Provincie Noord-Brabant	De heer J. Korsten	Projectmanager
	De heer A. van Breugel	Projectingenieur
	De heer W. van de Ven	Projectingenieur
Kragten	De heer W. de Hoog	Projectleider
	De heer R. v.d. Waardenberg	Verkeerskundig adviseur

De besprekingsverslagen van de overleggen zijn opgenomen in bijlage 3.

In onderstaande tabel 3 is de aard van de ongevallen in de periode 2006 - 2010 weergegeven. Hieruit blijkt dat flankongevallen de grootste groep is, waarbij tevens de meeste gewonden te betreuren zijn. Bij de tweede groep zijnde kop-staartongevallen, zijn voornamelijk UMS-ongevallen waar te nemen. Bij frontale ongevallen zijn de meeste ziekenhuisgewonden gevallen.

Tabel 3: Aard ongevallen periode 2006 - 2010

Aard	Totaal ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gewonden ongevallen	UMS ongevallen
Flank	13	0	2	5	6
Kop/staart	8	0	0	1	7
Vast voorwerp	7	1	2	1	3
Frontaal	5	0	4	0	1
Dier	1	0	1	0	0
Totaal	34	1	9	7	17

Om inzichtelijk te krijgen waar de meeste ongevallen plaatsvinden is in tabel 4 een onderverdeling gemaakt naar kruispuntongevallen en wegvakongevallen. Het merendeel van de ongevallen vindt plaats op kruispunten (circa 65%). Hierbij zijn tevens de meeste UMS-ongevallen geregistreerd. Op wegvakniveau vallen in totaliteit de minste ongevallen, maar is het aandeel ziekenhuisgewonden groter.

Tabel 4: Kruispunt- en wegvakongevallen periode 2006 - 2010

Kruispunt / wegvak	Totaal ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gewonden ongevallen	UMS ongevallen
Kruispunt	22	0	3	5	14
Wegvak	12	1	6	2	3
Totaal	34	12	9	7	17

Straatnaam		Totaal ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gewonden ongevallen	UMS
5	Erpseweg, Heuvel, Piet Heinstraat	2	0	0	1	1
6	Heuvelberg	2	1	1	0	0
7	Hoogstraat, Molentiend	2	0	0	1	1
8	Kerkstraat	2	0	1	1	1
9	Schansoord, Veghelsedijk, Voorbolst	2	0	1	0	1
10	Blankenburg, Erpseweg	1	0	0	0	1
Totaal		27	1	8	7	12

3.2 Intensiteiten

Ten aanzien van de intensiteiten is gebruik gemaakt van de gegevens van de vaste telpunten op de N616. Deze telpunten zijn in het beheer van de provincie Noord-Brabant. In de kern Erp zijn de intensiteiten, inclusief prognoses overgenomen uit de Tracékeuzenotitie - Zuidelijke ontsluitingsweg Erp[2]. Onderstaand zijn de intensiteiten op de wegvakken weergegeven.

3.2.1 *Buiten de bebouwde kom*

De provincie Noord-Brabant heeft twee permanente telpunten op de N616. In onderstaande tabel 7 is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten beschreven. Het telpunt '616 VEGH' is gelegen op het wegvak N616 tussen Veghel en Erp. Tussen Erp en Gemert is telpunt '616ERPP' gesitueerd. De gemeten intensiteit van het telpunt 616VEGH in 2010 past qua omvang bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg. De aanleg van nieuwe infrastructuur, in de vorm van een verbindingsweg tussen de N616 ten zuiden van Erp met de N279, zorgt voor een afname van het verkeer op het wegvak tussen Veghel en Erp. Komende vanaf de A50 wordt het verkeer afgewikkeld op de N279 en vervolgens op de nieuwe verbindingsweg richting Erp en vice versa. Exacte prognosecijfers met betrekking tot het wegvak Veghel - Erp zijn niet voorhanden, maar in de tracékeuzenotitie van de 'zuidelijke ontsluitingsweg Erp' wordt wel bevestigd dat een sterke afname reëel is.

Tabel 7: Gegevens permanente telpunten N616

	Weg	Code	Omschrijving telvak	2006	2007	2008	2009	2010
1	N616	616VEGH	Veghel - Erp (km 1,00 - 4,19)	11.724	10.064	10.141	10.370	11.435
2	N616	616ERPP	Erp - Gemert (km 5,92 - 10,61)	4.147	4.238	4.271	4.364	4.441

Afbeelding 4: Locaties permanente telpunten N616

2 Bron: Oranjewoud - Tracékeuzenotitie - Zuidelijke ontsluitingsweg Erp (januari 2012)

4 Uitgangspunten voorlopig ontwerp

In het voorgaande hoofstuk zijn de verkeerskundige basisgegevens inzichtelijk gemaakt. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten ten aanzien van het ontwerp van de N616 nader beschreven. Het uitgangspunt van het ontwerp zijn de richtlijnen van Duurzaam Veilig zoals verwoord in publicatie 164 (Handboek wegontwerp), het ASVV en het beleid van zowel de provincie Noord-Brabant als ook de gemeenten Veghel en Gemert-Bakel ten aanzien van Duurzaam Veilig.

4.1 Wegcategorisering

In de huidige situatie is de N616 gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80km/h. Binnen de bebouwde kom van Erp geldt een maximumsnelheid van 50km/h. Buiten de bebouwde kom zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gesitueerd aan twee zijden van de weg, welke in één richting te berijden zijn. Binnen de bebouwde kom van Erp zijn gedeeltelijk vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig, maar op het grootste gedeelte ontbreken specifieke fietsvoorzieningen.

De functie van de N616 wordt in de toekomst afgewaardeerd, waarbij de weg een verblijfsfunctie krijgt. De weg wordt heringericht als erftoegangsweg type 1 met een maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom en 30 km/h binnen de bebouwde kom. Onderstaande afbeelding geeft de toekomstige wegcategorisering van de N616 weer. De zwart gestippelde lijn is de geprojecteerde 'zuidelijke ontsluitingsweg Erp'.

Afbeelding 5: Toekomstige wegcategorisering N616

Het eerste gedeelte van de bebouwde kom van Veghel blijft gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en wordt voorzien van een nieuw profiel.

Afbeelding 7: Normaalprofiel buiten de bebouwde kom (60 km/h zone)

4.2.3 *Normaalprofiel binnen de kom van Erp (30 km/h zone)*

De kern van Erp kenmerkt zich door een drietal profielen, namelijk:

1. Rijbaan met vrijliggende fietsvoorzieningen
2. Centrumgebied met parkeren en fietsers op de rijbaan
3. Centrumgebied zonder parkeren en fietsers op de rijbaan.

Binnen de bebouwde kom van Erp wordt conform het beleid van de gemeente Veghel een rijbaanbreedte gehanteerd van 5,50 meter. De maatvoering van 5,50 meter maakt het niet mogelijk dat twee vrachtwagens elkaar comfortabel kunnen passeren[3]. Gelet op de wens om het doorgaand vrachtverkeer te weren moet in het ontwerp ook niet de suggestie worden gewerkt dat dit mogelijk is. Door de afname van het aandeel vrachtverkeer van circa 11% naar 1% is de kans dat twee vrachtwagens elkaar passeren klein, waardoor de noodzaak om hierop te dimensioneren afneemt.

Binnen de bebouwde kom van Erp wordt de gehele rijbaan voorzien van een kantopsluiting. In principe vindt parkeren op de rijbaan plaats, wat past binnen de gedachte van Duurzaam Veilig. Daar waar de huidige ruimte het toelaat worden langsparkeervakken gerealiseerd. Gedeeltelijk zijn vrijliggende fietsvoorzieningen geprojecteerd. Deze vrijliggende fietsvoorzieningen blijven gehandhaafd.

Op wegvakken waar geen vrijliggende fietsvoorzieningen gesitueerd zijn, worden conform beleid van de gemeente Veghel suggestiestroken van 1,50 meter geprojecteerd. Om het groene karakter in het centrum van Erp te versterken wordt op wens van de gemeente Veghel zoveel mogelijk in groenstroken (bomen, struiken e.d.) voorzien.

---

3 Rekening houdend met spiegels en manoeuvreerruimte heeft een vrachtwagen een breedte van 3,10m nodig. Rijbaanbreedte dient dan 2x 3,10m = 6,20m te zijn.

Afbeelding 10: Normaalprofiel binnen de kom - 'centrum' - met suggestiestroken en langsparkeren / groen

Afbeelding 10 geeft het profiel weer dat wordt geprojecteerd op het wegvak Voorbolstraat en Cruijgenstraat en op het wegvak Steengraaf en Hoogven. Het verschil met het voorgaande profiel, zoals weergegeven in afbeelding 7, is de toevoeging van een strook voor parkeren / groen. Deze strook wordt 2,00 meter breed en is bedoeld voor langsparkeren, afgewisseld met groen. In het bovenstaande profiel is hiervoor een boom in het dwarsprofiel geprojecteerd. Op basis van de informatie uit de klic-melding met betrekking tot kabels en leidingen is onderzocht waar het mogelijk is om bomen langs de kant van de weg toe te passen. Op die locaties waar het niet mogelijk is worden andere groenvoorzieningen in de vorm van groenbakken of hagen voorgesteld.

De parkeer- en groenstrook is in het normaalprofiel aan de linkerzijde getekend, maar op het wegvak is het ook mogelijk dat deze strook aan de rechterzijde geprojecteerd wordt.

4.3 Kommaatregelen

Op het tracé N616 wordt bij iedere komgrens een kommaatregel voorgesteld om de eenduidigheid op het wegvak te borgen. De kommaatregel beoogd tevens een snelheidsbeperkende werking zodat een natuurlijke overgang van snelheid voorzien is. De kommaatregel wordt ondersteund met de benodigde bebakening, conform de richtlijnen van bebakening en markering van wegen (CROW publicatie 207).

Afbeelding 12: Kruispuntplateau

4.5 Riolering Erp

Tijdens de ambtelijke overleggen heeft de gemeente Veghel specifiek aandacht gevraagd voor de riolering binnen de bebouwde kom van Erp. De gemeente heeft in het verleden het rioolstelsel onder de trottoirs moeten situeren, omdat dit niet op provinciale gronden werd toegestaan. Onder het trottoir zijn ook de kabels en leidingen gesitueerd. Hierdoor is het rioolstelsel qua maatvoering onvoldoende, waardoor met regelmaat verstoppingen ontstaan.

Door de herinrichting van de weg is de kans groot dat rioolputten ongunstig liggen ten opzichte van bijvoorbeeld de bandenlijn. De gemeente wenst het riool midden in de weg (onder de rijbaan) aan te leggen, buiten de strook van kabels en leidingen. Hierdoor ontstaan geen belemmeringen bij de trottoirbanden.

Voor verdere inhoud wordt verwezen naar de memo in bijlage 5 van deze rapportage.

4.6 Overige aspecten

4.6.1 *Openbare verlichting*

Langs de N616 komt in principe alleen verlichting ter plaatse van oriëntatiepunten (kruispuntplateaus, komovergangen, bochten e.d.). Het verlichtingsniveau voor de fiets blijft gelijk aan de huidige situatie.

5 Voorontwerp

Het voorontwerp is de uitwerking van de in hoofdstuk 4 benoemde uitgangspunten en is met name een verkeerskundige invulling van het plan. In navolgende beschrijving wordt het voorontwerp toegelicht waarbij het plangebied vanaf Veghel richting Gemert wordt doorlopen en is opgedeeld in een aantal deelgebieden. Voor een volledig inzicht in de maatregelen, het ruimtebeslag en dergelijke wordt verwezen naar bijlage 6, waar de ontwerptekeningen die onderdeel uitmaken van deze planstudie zijn opgenomen.

5.1 Wegvak binnen de bebouwde kom van Veghel (km. 1,0 - km. 1,9)

De toekomstige categorisering van het wegvak binnen de bebouwde kom van Veghel blijft een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De weg dient over de volledige lengte te worden versmald van circa 8,0 meter naar de benodigde 6,70 meter conform GOW-profiel. Het profiel is geprojecteerd vanaf de huidige as van de weg naar buiten, om zo de ligging ten opzichte van de huidige situatie zoveel mogelijk te waarborgen. Bijkomend voordeel is dat de obstakelvrije afstand vergroot wordt met circa 0,65 meter. De huidige bermen en bomen blijven in het ontwerp behouden, evenals de lichtmasten. Onderstaande uitsnede geeft inzicht in het wegvak binnen de bebouwde kom van Veghel.

Afbeelding 13: Uitsnede wegvak Veghel bibeko

5.1.1 *Kommaatregel Veghel zuid t.h.v. Heuvel*

De huidige komgrens ter hoogte van km. 1,9 wordt beveiligd met een kommaatregel, even ten zuiden van de aansluiting met de Heuvel. De huidige middengeleiders ter hoogte van de aansluiting met de Heuvel blijven behouden. Op deze locatie steken veel fietsers en met name scholieren over. De bestaande uitbuiging wordt de kommaatregel aangevuld met groen en de benodigde bebakening om de uniformiteit met de overige kommaatregelen te waarborgen.

5.3 Wegvak in bebouwde kom Erp (km. 3,8 - km. 6,0)

Ter hoogte van km. 3,8 wordt een kommaatregel geprojecteerd zoals beschreven in paragraaf 4.3. Deze maatregel wordt geprojecteerd op de huidige komovergang en veranderd niet qua ligging. Onderstaande uitsnede geeft de betreffende kommaatregel weer. De aanwezige geleiders ter hoogte van kruispunten worden gesaneerd, omdat deze maatregel niet past binnen de operationele eisen van een erftoegangsweg type 1, binnen de bebouwde kom. Parkeren vindt waar mogelijk plaats in langsparkeervakken.

Afbeelding 16: Kommaatregel Erp

Binnen de bebouwde kom van Erp blijven de fietsers tot km. 4,3 op een vrijliggende voorziening en komen ter hoogte van de Voorbolstraat op de rijbaan. Onderstaande uitsnede geeft deze locatie weer.

Afbeelding 17: Uitsnede plateau Voorbolstraat

Afbeelding 19: Zuidelijke komgrens Erp

5.4 Wegvak tussen Erp - Gemert (km. 6,0 - 10,6)

Het wegvak gelegen tussen Erp en Gemert wordt over de volledige lengte van het wegvak versmald naar 6,00 meter. Het betreffende profiel wordt vanuit de as geprojecteerd, wat inhoudt dat aan de buitenzijde ruimte ontstaat. Vergelijkbaar met het wegvak tussen Veghel en Erp worden ook hier alle inritten aangepast, ten behoeve van een eenduidig wegbeeld. Op het wegvak tussen Erp en Gemert zijn circa 60 inritten gesitueerd. De positionering van de bomen en de breedte van het fietspad blijven gehandhaafd.

Afbeelding 20: Uitsnede wegvak Erp - Gemert t.h.v. Handelse Steeg

Bovenstaande afbeelding geeft inzicht van een uitsnede op het wegvak tussen Erp en Gemert. De gemeente Gemert heeft tijdens de ambtelijke overleggen aangegeven problemen met sluipverkeer te ondervinden op Handelse Steeg - Esdonksedijk - Groene Steeg. Tijdens de overleggen is stilgestaan bij mogelijke varianten om het sluipverkeer te weren.

6 Kosten

Voor het voorontwerp zoals omschreven in hoofdstuk 5 is een kostenraming opgesteld volgens de SSK-systematiek.

6.1 Uitgangspunten kostenraming

SSK-raming bestaat uit 6 objecten:

1. Riolering (te verwijderen en nieuw riool incl. DWA-huisaansluitingen)
2. Profiel bubeko (km 1.0-3.7 en 6.0-10.6)
3. Profiel bibeko 1 (km 4.7-5.2)
4. Profiel bibeko 2 (km 3.8-4.3)
5. Profiel bibeko centrum (km 4.3-4.7 en 5.2-6.0)
6. Verlichting

- Uitgegaan van de tekeningen 12-0446, 12-0352 t/m 12-0356.
- In het begrotingsprogramma GWWCalc (bijlage in PDF) zijn de profielen en het riool met het moederbestand van Kragten berekend.
- De meterprijs van het wegprofiel is berekend door 100 meter weglengte aan te houden en de prijs hiervan te delen door 100 meter. De meterprijs is aangeduid in de SSK-raming.
- Voor zijwegen is dezelfde meterprijs aangehouden als voor de rijwegen.
- De inritten zijn per stuk berekend, een kleine inrit is geteld als 1 stuks en een grote inrit als 2 stuks, in de begroting 12043-1 is de prijs voor 1 stuks inrit berekend (€ 1750,-).
- Plateaus bibeko zijn per m2 berekend, prijs per m2 = € 90,75 per m2.
- Plateaus bubeko zijn meegenomen in totale weglengte, prijs nagenoeg gelijk.
- Profiel bibeko 50km is niet apart opgenomen, deze valt onder bubeko, profiel nagenoeg gelijk.
- De komingangen zijn niet apart opgenomen in de raming, vallen onder profiel bubeko.
- De kolken en kolk-aansluitingen zijn meegenomen in de wegprofielen.
- De DWA-huisaansluitingen zijn meegenomen in het gedeelte riool.
- Standaard kolken en putranden geteld.
- T.b.v. nieuw betonriool is gerekend met ongewapende buizen.
- T.b.v. rioolsleuven is geteld met 50% hergebruik en 50% nieuw te leveren zand.
- De DWA-huisaansluitingen zijn meegenomen in object Riolering.
- Er is geteld met 0,20 m grondverbetering onder de buis.
- Bemaling is als EUR risicopost meegenomen in de SSK-raming.

- In de profielen zijn de zijwegen ook meegenomen als dezelfde prijs per m.
- In wegprofiel bubeko is ook bermverbetering meegenomen, voor de bestaande verharding is aangehouden 200 mm funderingsmateriaal verwijderen en 160 mm asfalt en een klinkerverharding. (de meest voorkomende constructie is aangehouden).

Bijlagen

Provincie noord-brabant

Eindrapportage

Planstudie N616 (RMpw616.01)

Hiërarchische opbouw wegennet

1 januari 2010

Provincie Noord-Brabant

Hiërarchische opbouw wegennet

1 januari 2010

Provincie Noord-Brabant

N616 Komproblematiek Erp + overdracht gehele N616

Problematiek

Door de toegenomen verkeersintensiteiten op de N616 en de omliggende gemeentelijke wegen zijn problemen ontstaan met betrekking tot de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kom Erp.

Beschrijving

Studie naar de oplossing van de komproblematiek in Erp en de consequenties hiervan op de bestaande verbinding tussen Veghel en Gemert. Onderzoek naar de overdracht van de huidige provinciale weg aan de gemeenten Veghel en Gemert-Bakel maakt deel uit van de planstudie. Een eerste gedeelte van de kom Erp is in 2005 gereconstrueerd (samen met het overige gedeelte van het Hertog Janplein). Het gereconstrueerde gedeelte is overgedragen aan de gemeente Veghel. In 2009 heeft de gemeente Veghel besloten de studie naar de aanleg van een noordelijke omlegging te staken. In de tweede helft van 2009 is gestart met een nieuwe MER studie naar een nieuwe verbindingsweg tussen Erp en de N279.

Beoogd effect

Het verbeteren van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in en om Erp en het realiseren van de gewenste beheersituatie.

Projectwijzigingen

1999: dit project is van de verkenningsfase naar de planstudiefase gegaan.
2000 2008: diverse studies leiden niet tot overeenstemming over de uiteindelijk te realiseren oplossing.
2009: Eind 2009 is een nieuwe MER studie opgestart.

GGA - regio:	**Noordoost-Brabant**
Wegbeheerder:	Provincie Noord-Brabant
Wegnummer:	N616
Projectnummer:	RMpw616.01
Fase:	Planstudie
Projectinformatie:	Bureau Verkeersbeheer (073-6807368)
Gemeente(n):	Veghel

Projectplanning

Naar verwachting zal de planstudie voor dit project in 2011 worden afgerond.

Relaties met andere projecten

Op deze provinciale weg zijn geen andere projecten in studie/realisatie.

Aandachtsgebieden

Verbeteren Bouwen

- verkenningsfase
- planstudiefase
- realisatiefase