Vught

Raadsinformatiebrief

Datum	27 juni 2023
Onderwerp	Onderzoek alternatieve routes Helvoirt en Cromvoirt
Zaaknummer	Z23 - 262648
Documentnr.	UIT/23 - 557225

Inleiding

Verkeersoverlast in Cromvoirt en Helvoirt wordt al lange tijd door inwoners bij gemeente Vught gemeld. Vrachtauto's en landbouwverkeer worden specifiek benoemd. In het proces om te komen tot de Mobiliteitsvisie 2035 van de gemeente Vught zijn door inwoners suggesties gedaan om wegen buiten de kernen geschikt te maken voor dit verkeer. Ook zijn door ondernemers suggesties voor routes gedaan. Hiermee worden alternatieven geboden voor de routes door de kernen en kan het zwaar verkeer deze kernen mijden.

In de Mobiliteitsvisie is een verdiepend onderzoek aangekondigd naar de haalbaarheid van de alternatieve routes dat naast de verkeerskundige aspecten verder kijkt naar natuur en milieuaspecten. Met uw motie 'Voorkomen verkeersoverlast' van 3 november 2022, hebben we in de afgelopen periode het onderzoek uitgevoerd. Met deze raadsinformatiebrief doen wij u het rapport toekomen en informeren wij u over het standpunt van ons college en de vervolgstappen.

Inhoudelijk

In de verkenning zijn een vijftal alternatieve routes beschouwd. In de Mobiliteitsvisie 2035 zijn de routes op een vereenvoudigde kaart weergegeven met stippellijnen. De haalbaarheid van de alternatieve routes is als randvoorwaarde benoemd en daarom is zoveel mogelijk uitgegaan van het benutten van bestaande wegen.

De alternatieve routes zijn op de onderstaande kaart aangegeven:



Met de verkenning is antwoord gegeven op de volgende vraag: Zijn de alternatieve routes geschikt of geschikt te maken om zo te dienen als routes voor zwaar verkeer om daarmee de kernen Cromvoirt en Helvoirt te ontlasten?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is een beoordeling op diverse aspecten gedaan. Het betreft voor een groot deel een bureaustudie. Een adviesbureau heeft de beoordeling gedaan en haar bevindingen opgenomen in een rapportage. De rapportage is bij deze brief als bijlage gevoegd.

De aspecten waarop de routes zijn beoordeeld zijn de ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid. Ook zijn aspecten als eigendomsverhoudingen, waterhuishouding, bestemmingen gronden, natuurwaarden, cultuurhistorie en bodemgesteldheid (draagkracht) in beeld gebracht. Er zijn grove kostenramingen voor de varianten opgesteld.

Voor dit onderzoek is uiteraard ook een participatieproces doorlopen. Via een algemene oproep zijn omwonenden gevraagd om op een digitale wijkprikker digitaal te delen welke kansen en belemmeringen men ziet. Er zijn maar liefst 163 reacties geplaatst waarvan de meeste zeer inhoudelijk. Daarnaast is gesproken met MKB Vught en enkele ondernemers die bij de problematiek nauw betrokken zijn.

Het antwoord op het eerste deel van de vraag is relatief makkelijk te geven en dat is nee. Routes zijn momenteel niet geschikt en dat zien we ook terug in het gebruik.

Uit de beoordeling komt naar voren dat het antwoord op het tweede deel ook naar nee neigt. De verkenning laat zien dat er veel belemmeringen op al de genoemde aspecten zijn om de routes daadwerkelijk geschikt te maken. Daarnaast zien we vanuit de reacties uit de wijkprikker zorgen over natuur maar met name over verkeersveiligheid nadrukkelijk terugkomen. Ook ziet het MKB op enkele routes belemmeringen.

Er wordt geconcludeerd dat alle varianten één of meerdere zwaarwegende nadelen kennen. Samengevat zijn dat per variant:

- Variant 1: Voor bedrijven is dit geen interessant alternatief, grote zorg bewoners over veiligheid voor met name fietsers, de wegen hebben een te smal profiel en de route doorkruist Natura2000 gebied;
- Variant 2: Voor bedrijven is dit geen interessant alternatief, grote zorg bewoners over de veiligheid langs drukke recreatieve bestemmingen als campings en IJzeren man, bestemmingsplan, grondaankoop, cultuurhistorie, de wegen hebben een te smal profiel, verkeersveiligheid en het opwaarderen vraagt een grote investering;
- Variant 3: Voor bedrijven is dit geen interessant alternatief, grote zorg bewoners over aantasting natuurwaarden en de verkeersveiligheid, bestemmingsplan, cultuurhistorie, grondaankoop, te smal profiel, aansluiting N65, verkeersveiligheid en het vraagt een grote investering;
- Variant 4: Eigendom, bestemmingsplan, Natuur Netwerk Nederland, cultuurhistorie, de wegen hebben een te smal profiel grondaankoop, aansluiting N65 en het vraagt een grote investering;

- Variant 5: Bestemmingsplan, Natuur Netwerk Nederland, cultuurhistorie, grondaankoop en de wegen hebben een te smal profiel.

Op basis van deze conclusies adviseert het bureau om de vijf varianten niet verder te onderzoeken, omdat zij het opwaarderen van de routes uiteindelijk niet haalbaar achten. Als het bureau toch wat verschil moet aangegeven in de haalbaarheid van varianten, scoren de varianten 4 en 5 iets beter dan varianten 1, 2 en 3.

Het voorkomen van verkeersoverlast in de kernen Helvoirt en Cromvoirt is niet mogelijk met het opwaarderen van alternatieve routes. Waar we de haalbaarheid juist groter achtten op bestaande routes, vraagt het om aanpassingen in een bestaande omgeving die moeilijk of niet te realiseren zijn. Ook levert dit logischerwijs veel reacties en weerstand op van aanwonenden van de alternatieve routes.

Het onderzoeksbureau adviseert de vijf alternatieve routes niet verder te onderzoeken.

In het gesprek met het MKB Vught hebben zij geopperd om de rondweg Helvoirt een kans te geven. Dit gaat uit van geheel nieuwe infrastructuur. Vanuit MKB Vught is hierbij gewezen op kansen die er dan mogelijk ontstaan voor gebiedsontwikkeling. De rondweg Helvoirt is ook naar voren gekomen bij het burgerberaad G1000 Helvoirt.

Standpunt College

Ondanks dat we niet twijfelen aan de uitkomsten van het onderzoek vallen deze ons wel tegen. Graag hadden we gezien dat er in één of meerdere van de routes kansen liggen om het maatschappelijke probleem dat wordt ervaren en dat we zien, op te lossen dan wel te verminderen. Het onderzoek geeft antwoord op de vraag die is gesteld en geeft invulling aan de motie maar biedt dus geen oplossing hoe de verkeersoverlast in Helvoirt en Cromvoirt is te voorkomen.

We laten het hier niet bij zitten en willen verder werken aan een oplossing voor Helvoirt en Cromvoirt. Het breed gedragen probleem willen we samen met de omgeving, inwoners, bedrijven, natuur en milieuverenigingen, de maatschappelijke partners en de belanghebbenden oppakken. Samen met deze partijen willen we toewerken naar een oplossing die de maatschappelijke steun verdient.

Bij het zoeken naar de beste oplossing wordt ook nadrukkelijk gekeken naar het verplaatsen van bedrijven waardoor er minder zwaar verkeer door Helvoirt en Cromvoirt hoeft te rijden. Dit vraagt echter een bredere verkenning naar de ruimtebehoefte van de ondernemers. Het onderzoek naar de ruimtevraag van bedrijven wordt in 2023 uitgevoerd.

Vught

Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,	de burgemeester,
W.F.F. Keijzers	R.J. van de Mortel

Bijlage(n):

1. rapport Variantenstudie Helvoirt Cromvoirt

Variantenstudie Helvoirt-Cromvoirt

Alternatieve routes vracht- en landbouwverkeer

projectnummer 0484683.100
definitief revisie 02
20 juni 2023

Understanding today.
Improving tomorrow.

Variantenstudie Helvoirt-Cromvoirt

Alternatieve routes vracht- en landbouwverkeer

projectnummer 0484683.100

Definitief revisie 02
20 juni 2023

Auteurs
Mark Heessels
Berkan Ceylan

Opdrachtgever
Gemeente Vught
Leeuwensteinplein 5
5261 EV VUGHT

Gecontroleerd: 

datum	beschrijving	vrijgave
20 juni 2023	Definitief	

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
2	**Alternatieve routes**	**3**
3	**Beoordelen alternatieve routes**	**6**
3.1	Ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid	6
3.2	Natuur en milieu	16
3.3	Kostenindicatie	20
4	**Participatie omwonenden en bedrijven**	**22**
4.1	Omwonenden	22
4.2	Bedrijven	27
5	**Conclusie en advies**	**29**
5.1	Conclusies	29
5.2	Advies	31

Bijlage 1 Natuur- en milieuscans

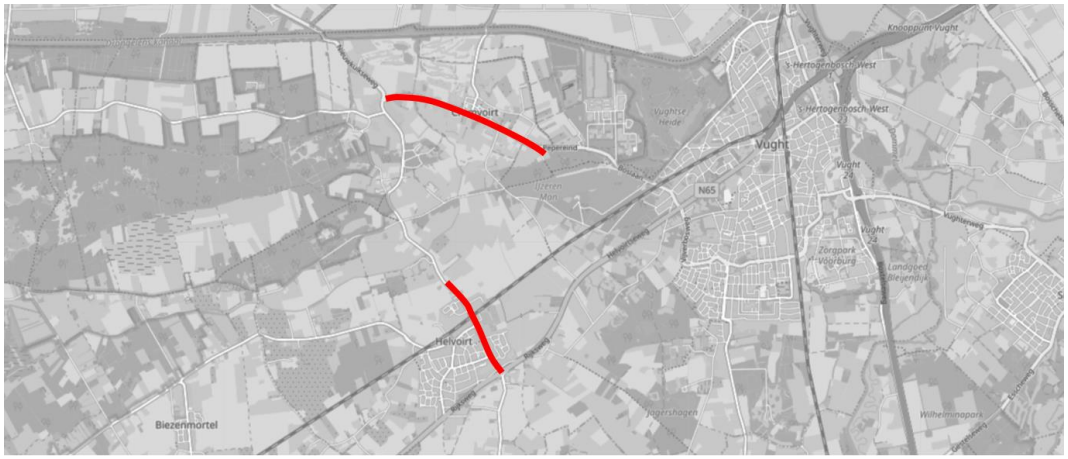
Bijlage 2 Kostenindicatie

Bijlage 3 Wijkprikker Vught

1 Inleiding

Aanleiding
Verkeersoverlast in Cromvoirt en Helvoirt wordt al lange tijd door inwoners bij Gemeente Vught gemeld. Het groot verkeer (vrachtauto's en landbouwverkeer) wordt specifiek benoemd. In het proces om te komen tot de Mobiliteitsvisie 2035 van Gemeente Vught zijn door inwoners suggesties gedaan om wegen buiten de kernen om geschikt te maken voor dit verkeer. Ook zijn door ondernemers suggesties voor routes gedaan. Hiermee worden alternatieven geboden voor de routes door de kernen en kan het zwaar verkeer deze kernen mijden. Het gaat om circa 60 zware voertuigen op de St. Lambertusstraat in Cromvoirt en circa 180 op de Torenstraat in Helvoirt (respectievelijk gemeten in 2020 en 2021 en zijn gemiddelden over twee weken).
In de Mobiliteitsvisie is een verdiepend onderzoek aangekondigd naar de haalbaarheid van de alternatieve routes dat naast de verkeerskundige aspecten ook verder kijkt naar natuur en milieuaspecten.

Met de motie 'Voorkomen verkeersoverlast' die op 3 november 2022 is aangenomen, is het college verzocht de uitkomsten van het onderzoek uiterlijk Q2 2023 aan de gemeenteraad voor te leggen. Het kaartje hieronder (*Figuur 2-1*) geeft aan wat de huidige routes in de dorpskernen zijn die voor overlast zorgen.



Figuur 1-1 Huidige rijroutes landbouw- en vrachtverkeer in de kernen Cromvoirt en Helvoirt

Doel
Het doel van het onderzoek is om de alternatieve routes uit de Mobiliteitsvisie 2035 te beoordelen op geschiktheid/haalbaarheid en eventueel uit te zoeken of deze routes kunnen worden geoptimaliseerd voor zwaar verkeer. Het betreft wegen die lopen buiten de dorpskernen Cromvoirt en Helvoirt om.

Aanpak
Ten behoeve van de scope worden alleen vijf alternatieven beschouwd, zoals weergegeven in de Mobiliteitsvisie 2035. Deze routes zijn aangedragen door omwonenden, een aantal daarvan ook door bedrijven uit de omgeving. Het betreft nadrukkelijk geen onderzoek naar de omvang van de verkeersproblematiek.
Deze routes zijn vanuit verschillende invalshoeken onderzocht. Er is gekeken naar de fysieke ruimte, verkeersveiligheid, natuur en milieuaspecten. Ook is de ervaring van de omwonenden en de bedrijven beschouwd.

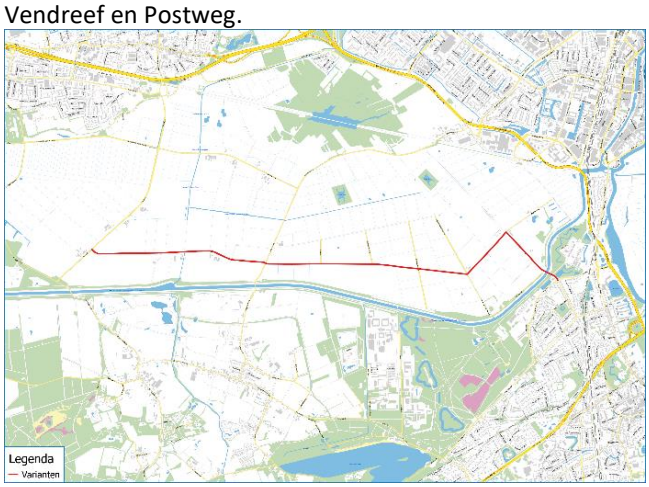
Concreet zijn de volgende zaken onderzocht per alternatieve route:

- Ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid: hoeveel fysieke ruimte is er, waar is een verbreding nodig en waar is verkeersveiligheid een aandachtspunt?;
- Natuur en milieu: quickscan naar de aspecten eigendomsverhoudingen, waterhuishouding, bestemmingen gronden, natuurwaarden, cultuurhistorie en bodemgesteldheid (draagkracht);
- Kosten: wat is de kostenindicatie van het geschikt maken van de alternatieve routes?;
- Mening bewoners: inwoners vragen naar kansen en belemmeringen van de routes;
- Mening bedrijven: kansen, belemmeringen en de gebruikerspotentie van de routes voor het vracht- en landbouwverkeer.

2 Alternatieve routes

Vanuit de Mobiliteitsvisie 2035 zijn vijf alternatieve routes aangedragen. De routes gaan om de kern van Helvoirt of Cromvoirt heen. Variant 1, 2 en 3 zijn voor de ontsluiting van Cromvoirt en variant 3, 4 en 5 voor de ontsluiting van Helvoirt. De routes gaan zoveel mogelijk over bestaande wegen om de haalbaarheid van de route te vergroten.

Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Deze variant moet ervoor zorgen dat vracht- en landbouwverkeer niet meer door de kern Cromvoirt rijdt, maar via de bestaande wegen Gementweg, Honderdmorgensedijk en Kampdijklaan. In *Figuur 2-1* is de variant met rode lijn aangegeven. Deze route sluit aan op Vendreef en Postweg.



Figuur 2-1 Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan

Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Deze variant moet ervoor zorgen dat vracht- en landbouwverkeer niet meer door de kern Cromvoirt rijdt, maar via de bestaande wegen Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat. In *Figuur 2-2* is de variant met rode lijn aangegeven. Deze route sluit aan op Nieuwkuijkseweg en Pepereind.



Figuur 2-2 Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat

Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg

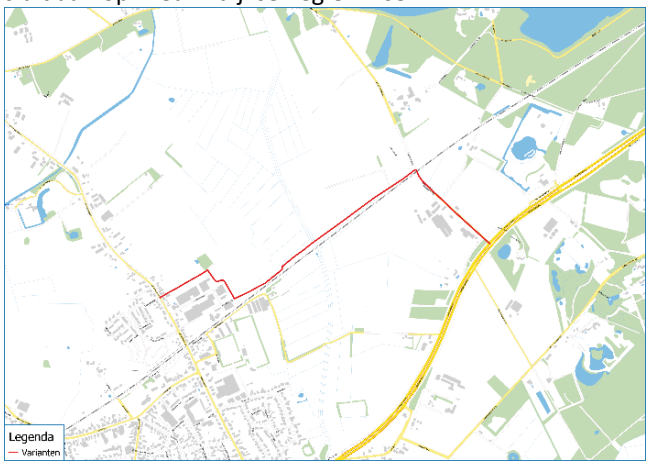
Deze variant moet ervoor zorgen dat vracht- en landbouwverkeer niet meer door de kern Helvoirt rijdt, maar via de bestaande wegen Oude Loonsebaan en Kruishoeveweg. Deze variant kan tevens een ontlasting voor Cromvoirt betekenen. In *Figuur 2-3* is de variant met rode lijn aangegeven. Deze route sluit aan op Nieuwkuijkseweg en N65.



Figuur 2-3 Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg

Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

Deze variant moet ervoor zorgen dat vracht- en landbouwverkeer niet meer door de kern Helvoirt rijdt, maar via een nieuwe weg langs het spoor vanaf de Helvoirtsestraat naar de bestaande weg Kruishoeveweg. In *Figuur 2-4* is de variant met rode lijn aangegeven. Deze route sluit aan op Nieuwkuijkseweg en N65.



Figuur 2-4 Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs het spoor, Kruishoeveweg

Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

Deze variant moet ervoor zorgen dat vracht- en landbouwverkeer niet meer door de kern Helvoirt rijdt, maar via de bestaande wegen Guldenberg, De Heikant, De Runsvoort, Gijzelsestraat, De Gijzel en Kreitestraat. In *Figuur 2-5* is de variant met rode lijn aangegeven. Deze route sluit aan op Nieuwkuijkseweg en N65.

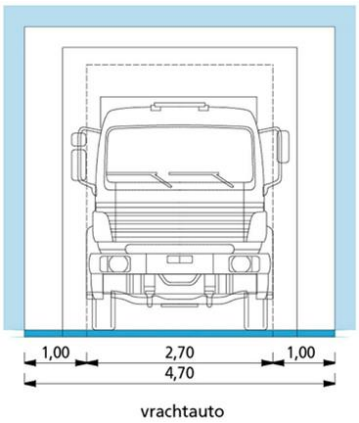


Figuur 2-5 Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

3 Beoordelen alternatieve routes

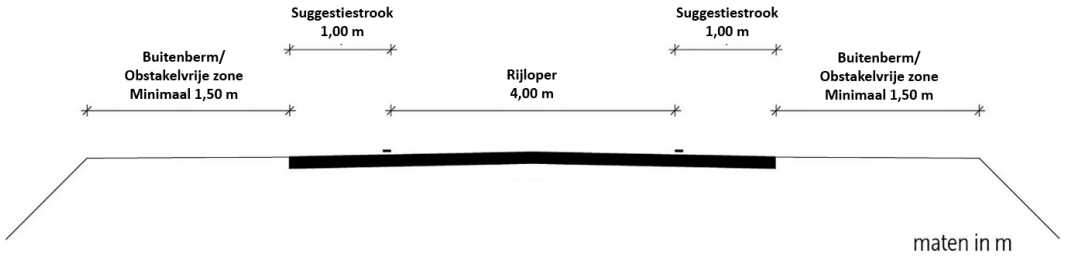
3.1 Ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid

Ontwerprichtlijnen
Het handboek wegontwerp 2013 van het CROW geeft een aantal richtlijnen voor de inrichting van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. In deze publicatie is per ontwerpvoertuig een gewenste verhardingsbreedte aangegeven. Deze verhardingsbreedte is de som van de breedte van het desbetreffende ontwerpvoertuig en de profielvrije ruimte. De profielvrije ruimte is nodig om het voor tegemoetkomend autoverkeer mogelijk te maken om te passeren. *Figuur 3-1* geeft de gewenste verhardingsbreedte voor ontwerpvoertuig vrachtauto (4,70 meter).



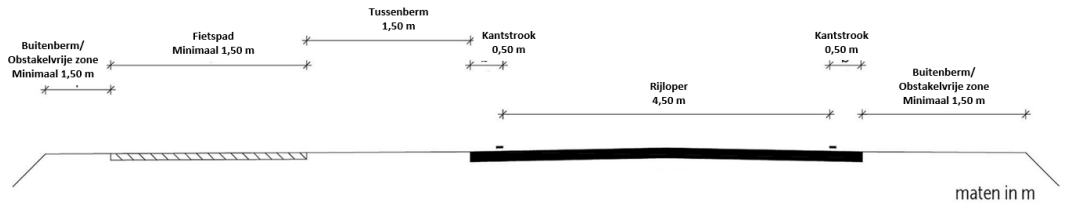
Figuur 3-1 Wegbreedte vrachtauto 4,70 m

In *Figuur 3-2* is het gewenste dwarsprofiel weergegeven. Dit betreft een verhardingsbreedte van 6,00 meter, inclusief 1,00 meter suggestiestroken aan beide zijden van de weg. De breedte van de buitenbermen zijn minimaal 1,50 meter.



Figuur 3-2 Dwarsprofiel erftoegangsweg met suggestiestroken (bron: handboek wegontwerp)

Op de Loonsebaan is een vrijliggend fietspad aanwezig. Daarom dient voor deze weg te worden afgeweken van het dwarsprofiel weergegeven in *Figuur 3-2*. In dit geval betreft de verhardingsbreedte in totaal 5,50 meter, inclusief 1,00 meter suggestiestroken aan beide zijden van de weg. Ook hier geldt dat de buitenbermen minimaal 1,50 meter breed zijn en daarnaast is er een tussenberm van 1,50 meter. Het gewenste dwarsprofiel voor de Loonsebaan is weergegeven in *Figuur 3-3*.



Figuur 3-3 Dwarsprofiel erftoegangsweg met vrijliggend fietspad (bron: handboek wegontwerp)

Conform de CROW-richtlijnen mag de verhardingsbreedte op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom maximaal 6,00 meter breed zijn. Indien een bredere verhardingsbreedte gewenst is, zal de weg moeten worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Op deze wegen geldt

een ander wegprofiel en een maximumsnelheid van 80 km/h. Door de beperkte ruimte en aanwezigheid van fietsers op de weg (*Figuur 3-2*) is dit niet gewenst.

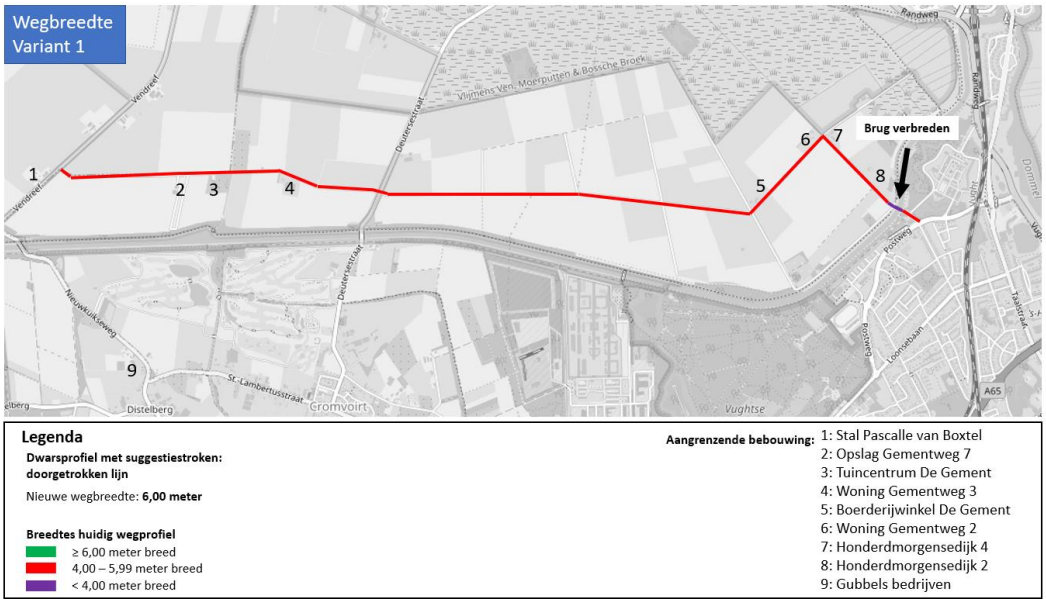
Uitgaande van alleen de verhardingsbreedte (5,50 m of 6,00 m) kunnen (vracht)auto's en landbouwvoertuigen elkaar niet passeren. Dit is zelfs niet mogelijk bij zeer lage snelheden. Wanneer ook rekening wordt gehouden met een goed aansluitende buitenberm, kan het verkeer elkaar wel op een veilige wijze, weliswaar bij een lage snelheid, passeren.

Onverharde wegvakken aanpassen
Variant 3, 4 en 5 hebben wegvakken welke op dit moment onverhard zijn. Het uitgangspunt voor dit onderzoek is dat deze onverharde delen worden verhard. De voornaamste reden hiervoor is het comfort voor de weggebruiker. De route moet aantrekkelijk zijn voor het vrachtverkeer om te gebruiken als alternatief. Daarnaast bestaat de kans dat bij veel neerslag de weg kapot wordt gereden en daarmee onbegaanbaar wordt als deze onverhard is. Vanuit beheer en onderhoud is het aantrekkelijker om deze wegvakken te verharden.

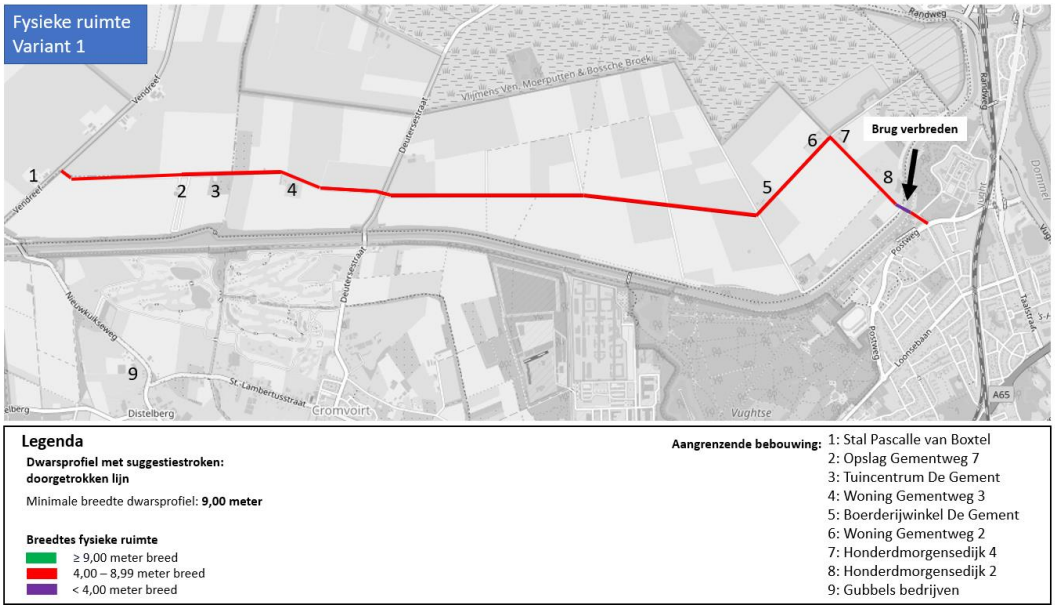
Beoordelen wegbreedte varianten
Bij het beoordelen van de huidige rijloper (verhardingsbreedte) is de verharde buitenberm meegenomen bij het bepalen van de breedte van de rijloper. Met andere woorden, de grasbetontegels en/of klinkers maken onderdeel uit van de rijbaanbreedte.

Op de volgende pagina's zijn de varianten beoordeeld o.b.v. ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid. Per variant zijn er twee kaarten opgesteld. De eerste kaart geeft de huidige breedtes weer van de wegbreedte (rijloper) en de tweede kaart geeft de fysieke ruimte weer (ruimte tussen de bomen en/of watergangen). In de legenda's is af te lezen wat de breedtes zijn.

Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan



Figuur 3-4 Wegbreedte variant 1



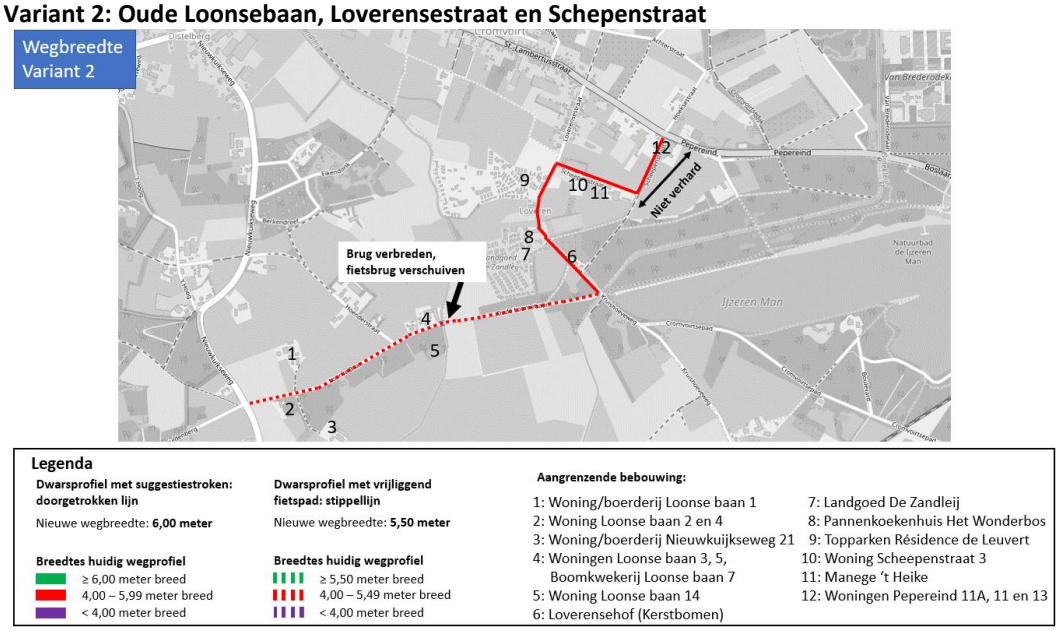
Figuur 3-5 Fysieke ruimte variant 1

Er zijn een aantal conflicten bij deze variant. Gezien de ligging van enkele bedrijven in de omgeving, rijdt vrachtverkeer al over een deel van de route. Echter, is de verhardingsbreedte op de gehele route onvoldoende en voldoet daarmee niet aan de richtlijnen (6,00 meter breed). Wanneer bovendien rekening wordt gehouden met de buitenbermen, is over de gehele route onvoldoende fysieke ruimte aanwezig. Deze zal tot minimaal 9,00 meter verbreed moeten worden om aan de richtlijnen te voldoen. Door de aanwezigheid van watergangen en bomenrijen is onvoldoende ruimte aanwezig om deze verbreding te realiseren. Op een aantal locaties zullen extra maatregelen getroffen moeten worden om deze verbreding mogelijk te maken.
Er ligt een brug (Kampdijklaan) op de route, waarvan het overrijdbare gedeelte in de huidige situatie ongeveer 2,20 meter breed is. Om te voldoen aan de richtlijnen (6,00 meter wegbreedte voor gemotoriseerd verkeer) is de realisatie van een nieuwe brugconstructie vereist. In combinatie met de snelfietsroute vraagt dit om voldoende ruimte voor de fietsers (minimaal 2,00 meter snelfietsroute).

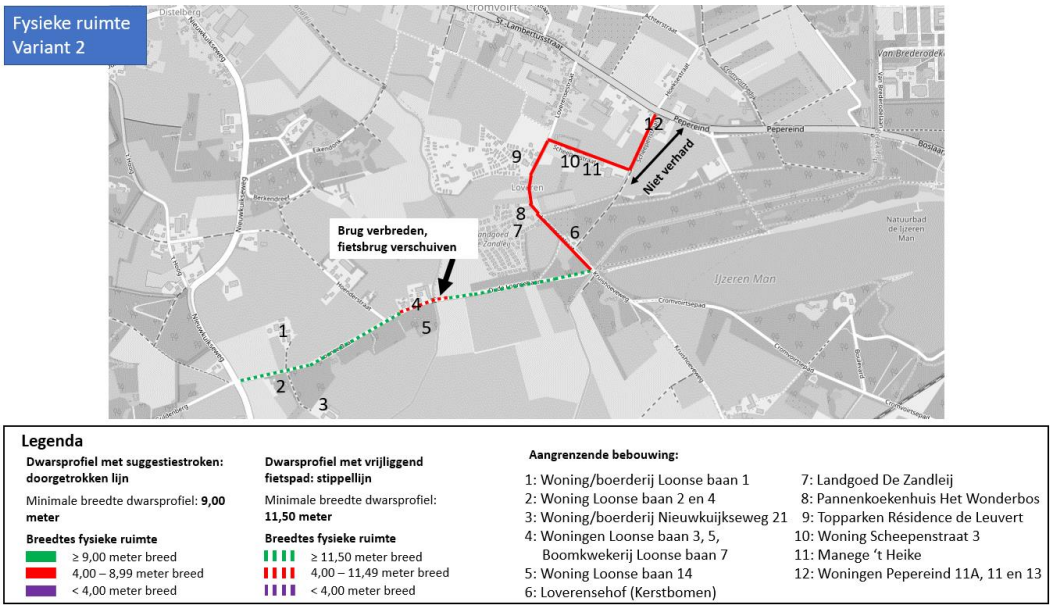
Verkeersveiligheid
Het is aannemelijk dat als de versmalde brug bij Kampdijklaan wordt verbreed, er ook meer (sluip)verkeer gebruik gaat maken van deze route. Verder behoeft de aansluiting Kampdijklaan en Postweg aandacht. Dit is een relatief druk verkeerspunt waarbij de gebiedsontsluitingsweg Postweg kruist met de Kampdijklaan waarover de snelfietsroute F2 is voorzien. Het is momenteel al een door fietsers veel gebruikte route en de verwachting is dat dit in de toekomst verder toeneemt.

Gekeken naar de geregistreerde ongevallen in de periode 2019-2023 hebben in totaal vijf ongevallen plaatsgevonden op de route. Bij geen van de ongevallen zijn verkeersslachtoffers gevallen. Drie van deze ongevallen waren eenzijdig. Bij de Kampdijkbrug heeft een ongeval tussen twee fietsers plaatsgevonden. Tot slot, een ongeval bij het kruispunt Deutersestraat-Gementweg tussen een fietsers en personenauto. De geregistreerde ongevallen hebben verspreid over de gehele route plaatsgevonden. Op basis van deze informatie kan niet worden uitgewezen dat op specifieke locaties op de route aanpassingen nodig zijn om de verkeersveiligheid te optimaliseren.

Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat



Figuur 3-6 Wegbreedte variant 2



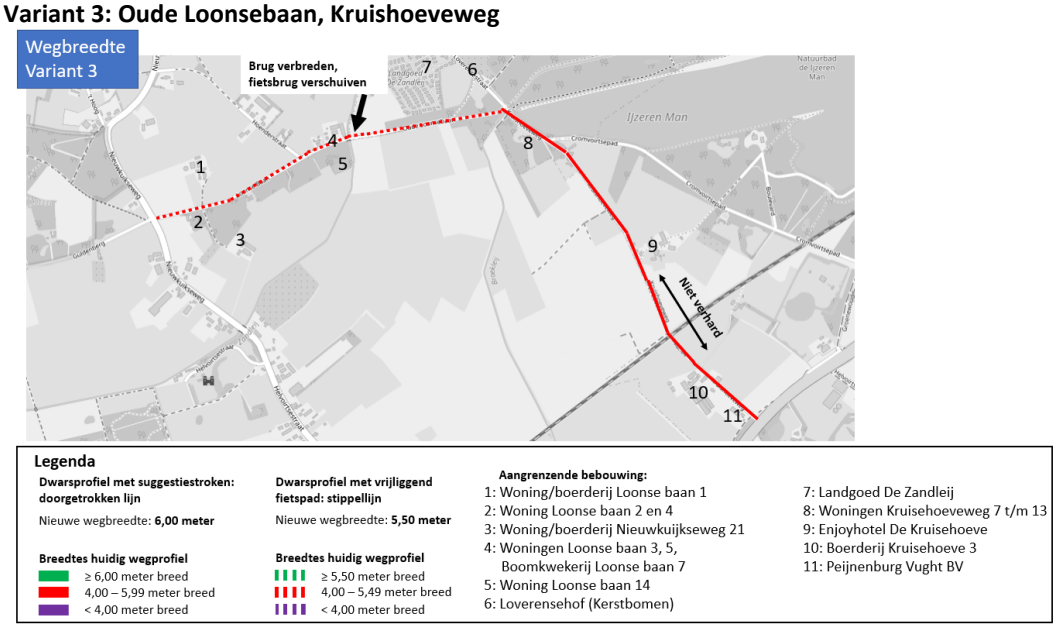
Figuur 3-7 Fysieke ruimte variant 2

Variant 2 heeft een aantal conflicten. Zo staan langs de wegen veel boomrijen te dicht op de weg die de verbreding van de weg lastig maken. Ook zal de verbreding ten kosten gaan van tuinen van woningen. De verhardingsbreedte is op de route onvoldoende en voldoet daarmee niet aan de richtlijnen (6,00 meter breed). Gekeken naar de beschikbare fysieke ruimte, is de (Oude) Loonsebaan grotendeels breed genoeg conform de richtlijnen (11,50 meter). De Loverensestraat heeft circa 4,50 meter aan fysieke ruimte, samen met een deel van de Scheepenstraat. Langs de Loverensestraat en Scheepenstraat zijn conflicterende bomenrijen aanwezig.
Er ligt een brugconstructie op de route, waarvan het overrijdbare gedeelte in de huidige situatie ongeveer 3,50 meter breed is. Om te voldoen aan de richtlijnen voor het ontwerpvoertuig vrachtwagen (6,00 meter wegbreedte) zal het overrijdbare gedeelte van de brug 2,50 meter verbreed moeten worden.

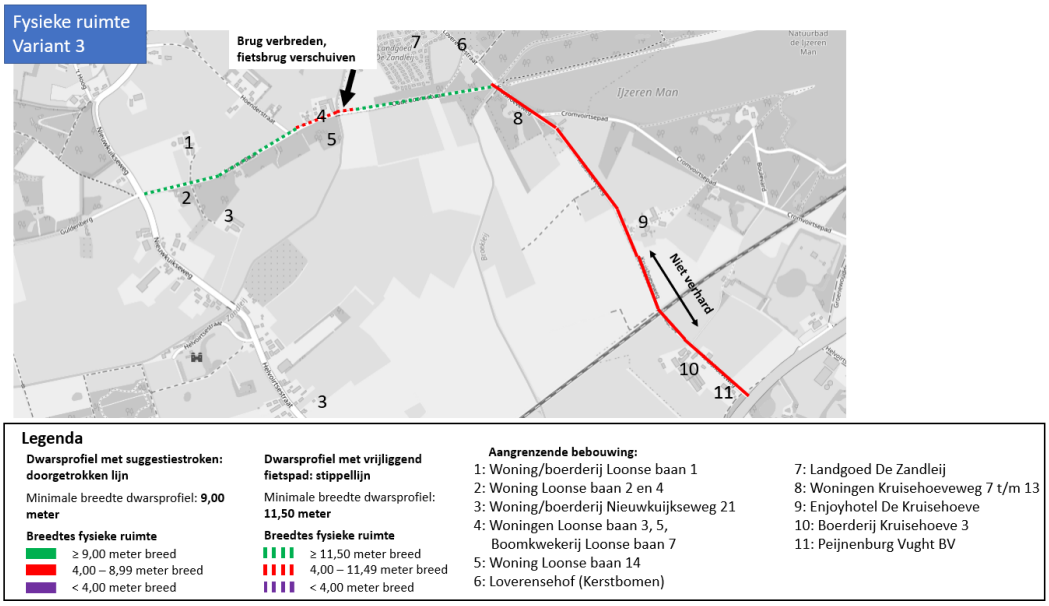
Verkeersveiligheid
Het aanwezige (recreatie)fietsverkeer door onder andere De IJzeren man, behoeft aandacht door de smalle wegen (Loverensestraat) in combinatie met het zware verkeer. Op het kruispunt Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Kruishoeveweg kruist de route het recreatieverkeer dat te voet of fiets om de IJzeren man heengaat. Het fietsverkeer moet bij voorkeur een vrijliggend pad krijgen als er ook extra vrachtverkeer over deze route rijdt en voetgangers zouden hier ook gebruik van kunnen maken.

Gekeken naar de geregistreerde ongevallen in de periode 2019-2023 hebben in totaal zeven ongevallen plaatsgevonden. Vier daarvan vonden plaats bij het kruispunt Nieuwkuijkseweg-Loonsebaan. Een daarvan betreft een frontale botsing tussen twee personenauto's met één gewonde. De overige drie ongevallen vonden plaats op de Loverensestraat. Bij deze ongevallen zijn fietsers gewond geraakt. Beide locaties behoeven extra aandacht voor het optimaliseren van de verkeersveiligheid. Indien de rijroute van variant 2 nader wordt uitgewerkt, moet verder onderzoek plaatsvinden naar deze twee geregistreerde ongevallenlocaties om eventuele infrastructurele aanpassingen te combineren met de verbreding.

Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg



Figuur 3-8 Wegbreedte variant 3



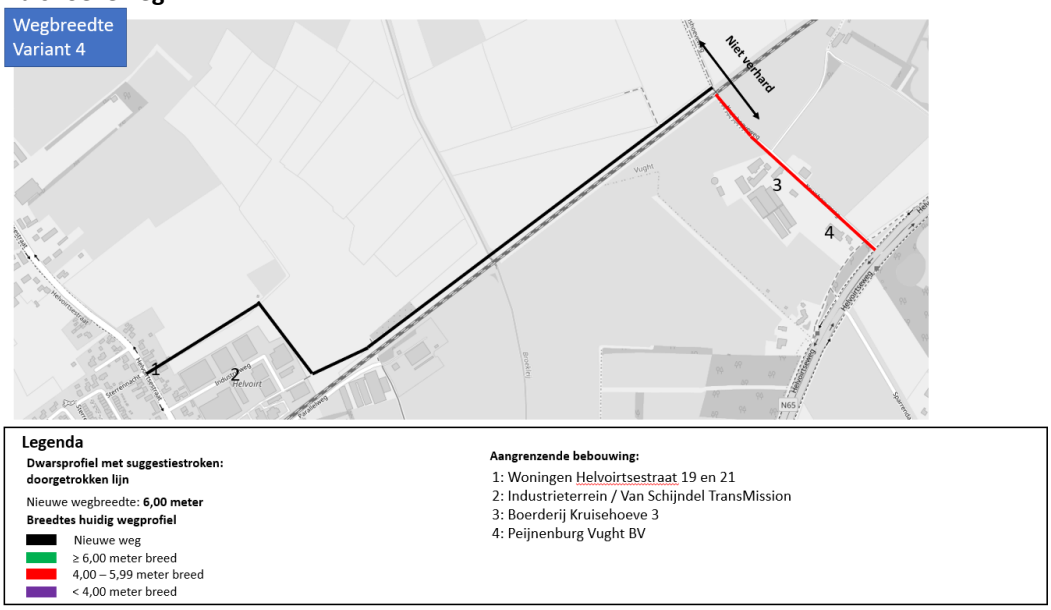
Figuur 3-9 Fysieke ruimte variant 3

Deze route loopt aan het westelijke deel langs dezelfde weg als variant 2. Ook hier moet de brug dus worden verbreed. Over de gehele route is de weg onvoldoende breed. Ook zal de verbreding ten kosten gaan van tuinen van woningen. Daarnaast moet er verharding aangebracht worden op delen die op dit moment onverhard zijn. Onduidelijk is of de huidige spoorwegovergang mag blijven functioneren van ProRail bij het opwaarderen van de route. Hiervoor dient afstemming plaats te vinden met ProRail. Tot slot dient het kruispunt Kruishoeveweg met de N65 te worden aangepast. Dit zal in overleg met Rijkswaterstaat moeten plaatsvinden. Een kruispunt met VRI ligt voor de hand bij een rijroute variant 3 voor het kruipunt Kruishoeveweg-N65.

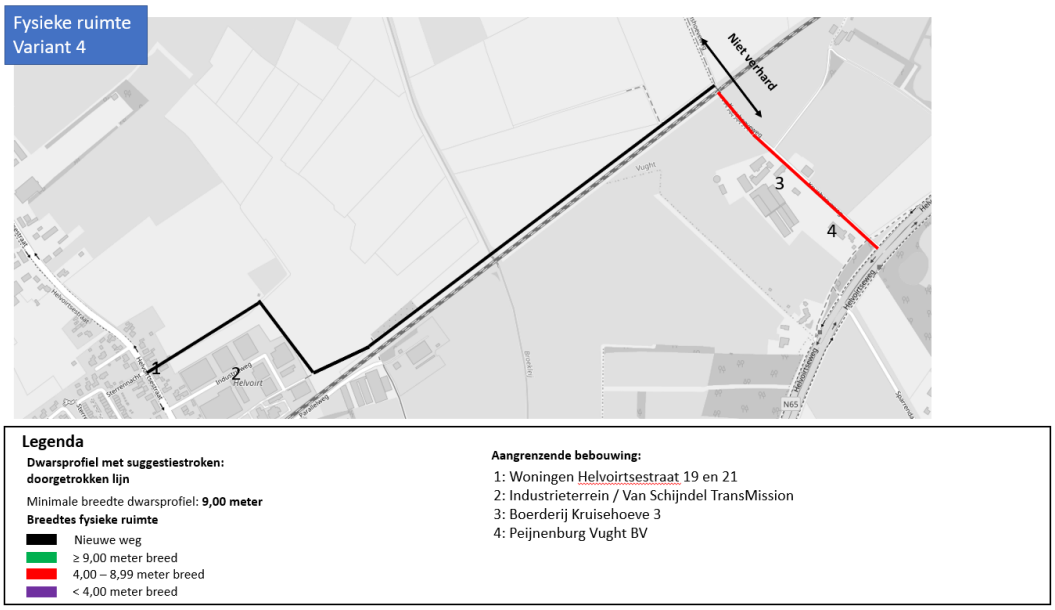
Verkeersveiligheid
Het aanwezige (recreatie)fietsverkeer door onder andere De IJzeren man, behoeft aandacht door de smalle wegen (Loverensestraat) in combinatie met het zware verkeer. Dit fietsverkeer moet bij voorkeur een vrijliggend fietspad krijgen als er ook extra vrachtverkeer over deze route rijdt, voetgangers kunnen ook van deze voorziening gebruik maken.

Gekeken naar de geregistreerde ongevallen in de periode 2019-2023 hebben in totaal negen ongevallen plaatsgevonden. Vier daarvan vonden plaats bij het kruispunt Nieuwkuijkseweg-Loonsebaan. Een daarvan betreft een frontale botsing tussen twee personenauto's met één gewonde. Dit kruispunt behoeft extra aandacht voor het optimaliseren van de verkeersveiligheid bij een verbreding. De overige vijf ongevallen vonden plaats op de Kruishoeveweg, waarvan vier op het kruispunt met de N65. Op dit kruispunt is een snorfiets gewond geraakt bij een botsing met een personenauto. Indien de rijroute van variant 3 nader wordt uitgewerkt, moet verder onderzoek plaatsvinden naar deze twee geregistreerde ongevallenlocaties om eventuele infrastructurele aanpassingen te combineren met de verbreding.

Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg



Figuur 3-10 Wegbreedte variant 4



Figuur 3-11 Fysieke ruimte variant 4

Bij deze variant moet deels een nieuw tracé worden aangelegd om de route te faciliteren. De oostzijde (Kruishoeveweg) van deze route is de rijloper niet breed genoeg om vrachtverkeer te faciliteren. Ook is onvoldoende ruimte beschikbaar voor de buitenbermen van 1,50 meter aan weerszijden van de weg. Verder zal de verbreding ten kosten gaan van tuinen van woningen. Daarnaast zijn een aantal uitdagingen bij het nieuwe tracé (zwarte lijn) zichtbaar. Er moet verharding worden aangebracht ter hoogte van de spoorwegovergang. Hiervoor is afstemming nodig met ProRail. Ook over het feit dat een nieuwe weg langs het spoor komt te liggen. Halverwege het nieuwe tracé (t.h.v. het water Broekleij) dient de watergang circa 15 meter te worden gedempt, deze eindigt op dit moment vlak voor het spoor. Ook behoeft de draaicirkel ter hoogte van de Kruishoeveweg in het ontwerp voor vrachtverkeer aandacht. Tevens is een nieuwe aansluiting nodig op de Helvoirtsestraat. Een logische plaats hiervoor zou tussen huisnummers 13 en 13a kunnen zijn. Tot slot dient het kruispunt Kruishoeveweg met de N65 te worden aangepast. Dit zal in overleg met Rijkswaterstaat moeten plaatsvinden. Een kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI) ligt voor de hand bij een rijroute variant 4 voor het kruispunt Kruishoeveweg-N65.

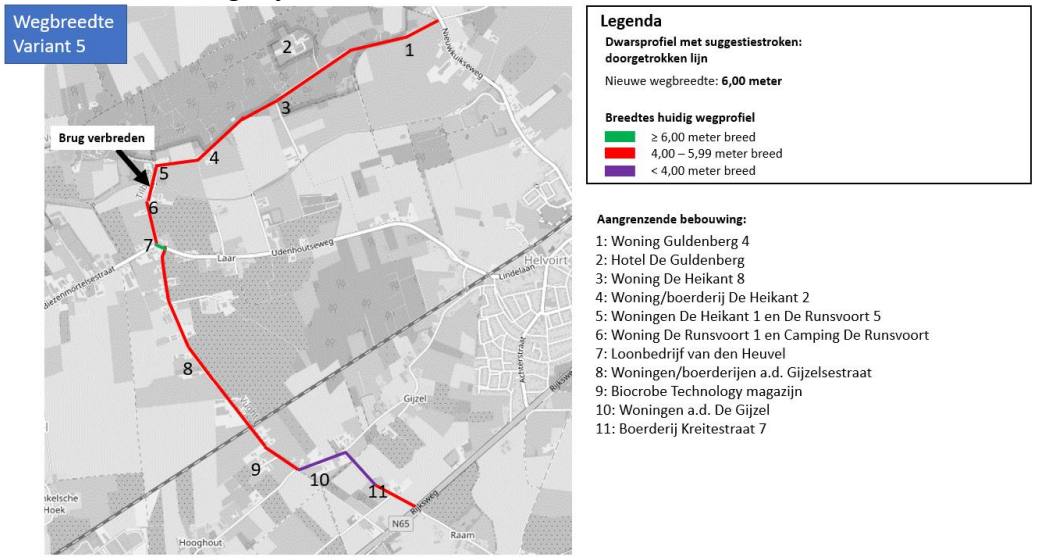
Verkeersveiligheid
Bij het ontwerp van de nieuwe weg moet rekening worden gehouden met twee nieuwe kruispunten:

- Nieuwe weg – Kruishoeveweg nabij de spoorwegovergang;
- Nieuwe weg – Helvoirtsestraat.

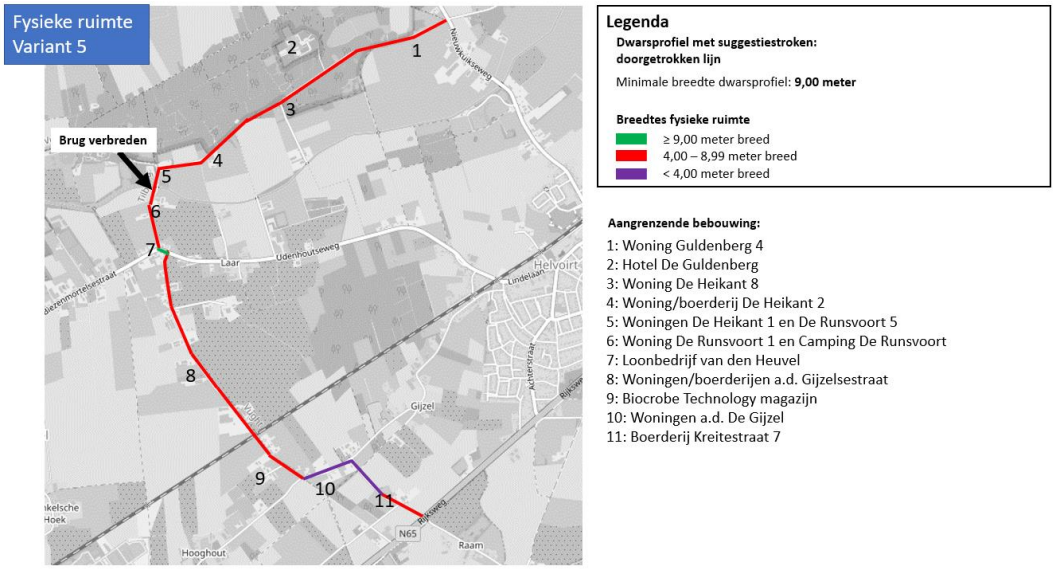
Het kruispunt Kruishoeveweg-N65 behoeft een reconstructie door het extra zware verkeer.

Gekeken naar de geregistreerde ongevallen in de periode 2019-2023 hebben in totaal vier ongevallen plaatsgevonden. Al deze ongevallen vonden plaats op het kruispunt Kruishoeveweg – N65. Op dit kruispunt is een snorfiets gewond geraakt bij een botsing met een personenauto.

Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat



Figuur 3-12 Wegbreedte variant 5



Figuur 3-13 Fysieke ruimte variant 5

De wegen die in deze route vallen zijn in de huidige situatie grotendeels te smal. Deze zullen verbreed moeten worden. Ook zal de verbreding ten kosten gaan van tuinen van woningen. Alleen bij de bajonetaansluiting is zowel de weg als de fysieke ruimte voldoende breed conform de richtlijnen. Desondanks is deze aansluiting door de ondernemers aangekaart als knelpunt voor vrachtverkeer. Er is echter onvoldoende ruimte om deze aansluiting her in te richten tot een reguliere viertakskruispunt.

Verder zijn op verschillende plekken op de route bomenrijen aan weerszijden van de weg aanwezig welke een verbreding moeilijk inpasbaar maken. Onduidelijk is of de huidige spoorwegovergang mag blijven functioneren van ProRail bij het opwaarderen van de route. Hiervoor dient afstemming plaats te vinden met ProRail.

Er ligt een brugconstructie op de route, waarvan het overrijdbare gedeelte in de huidige situatie ongeveer 4,00 meter breed is. Conform de richtlijnen is dit te smal voor vrachtverkeer. Ook is de fysieke ruimte te smal en moet daarom verbreed worden.

Tot slot, een kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI) ligt voor de hand bij een rijroute variant 5 voor het kruispunt Kreitestraat – N65.

Verkeersveiligheid
Gekeken naar de geregistreerde ongevallen in de periode 2019-2023 hebben in totaal elf ongevallen plaatsgevonden. Vier daarvan vonden plaats bij het kruispunt Nieuwkuijkseweg-Loonsebaan. Een daarvan betreft een frontale botsing tussen twee personenauto's met één gewonde. In de straat De Heikant-Guldenberg hebben vier ongevallen plaatsgevonden. Hierbij zijn drie gewonden gevallen. Zo is een motorbestuurder (eenzijdig) gewond geraakt. Een fietser (kop/staart met een andere fietser) is gewond geraakt. Tot slot is nog een motorbestuurder (botsing met personenauto) gewond geraakt. Bovendien is door de gemeente aangegeven dat op de Heikant-Guldenberg veel dassen worden aangereden.

De overige drie ongevallen vonden plaats op het kruispunt Kreitestraat – N65. Indien de rijroute van variant 5 nader wordt uitgewerkt, moet verder onderzoek plaatsvinden naar deze twee geregistreerde ongevallenlocaties om eventuele infrastructurele aanpassingen te combineren met de verbreding.

Scoringstabel: Ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid

Delen	Wegbreedte (5,50m bij vrijliggend fietspad en 6,00m bij suggestiestroken)	Fysieke breedte (min 11,50m bij vrijliggend fietspad en min 9,00m bij suggestiestroken)	Verkeersveiligheid
Variant 1			
Variant 2			
Variant 3			
Variant 4			
Variant 5			

De huidige wegbreedte en de fysieke breedte (ruimte tussen bomen en/of watergang) is bij alle varianten onvoldoende. Verdere aandachtspunten bij de routes zijn de aantrekking van sluipverkeer door de opwaardering van de route, de combinatie zwaar verkeer met het aanwezige fietsverkeer/recreatieverkeer (o.a. De IJzeren Man) en de huidige spoorwegovergangen (Kruishoeveweg en Gijzelsestraat).

3.2 Natuur en milieu

De vijf alternatieve routes zijn onderzocht aan de hand van een natuur en milieuscan. In deze quickscan zijn de volgende onderwerpen behandeld:

1. Eigendomsverhoudingen
2. Waterhuishouding
3. Bestemmingen gronden
4. Natuurwaarden
5. Cultuurhistorie
6. Bodemgesteldheid (draagkracht)

Van ieder onderwerp is een kaart opgesteld. In Bijlage 1 zijn de kaarten opgenomen.

Eigendomsverhoudingen
Om de eigendomsverhoudingen in beeld te brengen is op basis van informatie van ruimtelijke plannen onderzocht wat de bestemmingen zijn waar het de varianten doorheen lopen. Ook zijn de bestemmingen rond 50 meter vanaf de hartlijn van de varianten bekeken.

Er is een onderscheid gemaakt tussen percelen die vermoedelijk publiek of privé eigendom zijn. De percelen in privé eigendom zijn de bestemmingen ‘agrarisch’, ‘bedrijf’, ‘woonpercelen’, ‘gemengd’, ‘dienstverlening’ en ‘maatschappelijk’. Voor deze percelen is het grootste deel in privé eigendom gezien dit bestemmingen zijn die vaak door mensen of instanties gekocht zijn of verhuurde worden. Daarnaast zijn de percelen in beeld gebracht die vermoedelijk grotendeels in publiek eigendom zijn, dit betreffen de bestemmingen ‘groen’, ‘sport’, ‘verkeer’, ‘water’, ‘bos’, ‘natuur’ en ‘recreatie’. Hoe meer een variant in en direct naast publiek eigendom ligt hoe beter het scoort aangezien privé eigendommen lastiger te verkrijgen zijn.

Beoordeling
De varianten volgen grotendeels allemaal het huidige wegennet wat openbare weg is. Dit betreft publiek eigendom (grondgebied gemeente). Echter, de wegverbredingen kunnen niet binnen de huidige percelen worden uitgevoerd waardoor grondaankoop nodig is. Kijkende naar de omgeving van de varianten valt op dat variant 1 en 4 grotendeels langs privé eigendom liggen, waarbij variant 4 grotendeels op grondgebied van het Brabantslandschap ligt. Voor variant 2 geldt dat de verhouding circa 50-50 is. De overige varianten liggen allemaal voor iets meer dan de helft naast privé terrein.

Waterhuishouding
Uit openbare informatie (zie bijlage 1) zijn de watergangen in de omgeving van de tracés in beeld gebracht. Het kruisen van een watergang kan niet zomaar. Mogelijk zijn er effecten op het watersysteem. Een duiker of een andere maatregel is wellicht nodig. Hoe meer een tracé oppervlaktewater kruist, hoe lager de score. Een goede score is gegeven wanneer het tracé geen watergang kruist. Indien een tracé meerdere kruisingen kent, is een mindere score gegeven. Een situatie waarbij een watergang langs het tracé ligt, is het negatieve effect minder groot. Het is over het algemeen eenvoudiger om een bestaande watergang te verleggen dan te kruisen. Indien een watergang over bijna het gehele tracé verlegd moet worden, is dit als negatief beoordeeld vanwege de impact.

Beoordeling
Door de wegverbreding moeten bestaande watergangen worden verlegd. Hiervoor zullen maatregelen nodig zijn. Alleen ten aanzien van variant 4 worden er watergangen gekruist waar momenteel nog geen overgang (duiker) aanwezig is.

Bestemmingen gronden
Door middel van informatie uit ruimtelijke plannen zijn de bestemmingen waarover de varianten lopen in kaart gebracht. Ook is onderzocht wat de bestemmingen rond 50 meter vanaf de hartlijn van de varianten zijn. Sommige van deze bestemmingen zoals bedrijven, woningen, watergangen zullen een harder obstakel zijn als het tracé stukken grond daarvan nodig heeft. Andere bestemmingen zoals agrarisch of water zullen een minder hard obstakel zijn aangezien deze nog te compenseren zijn. De bestemming verkeer (verharde wegen) is als zwakste obstakel aangemerkt. Op basis hiervan is een score gegeven per variant. Daarbij is de bestemming waarin het tracé ligt eerst beschouwd en daarna is de naastgelegen bestemmingen meegenomen. Een tracé volledig gelegen in verkeer (verharde wegen) krijgt een goede score. Indien er veel hardere obstakels langs dit tracé ligt, dan kan de score een stap lager komen te staan.

Beoordeling
Behalve variant 4, liggen alle varianten grotendeels in bestemming 'Verkeer'. Door de verbreding van de bestaande wegen komt de weg, buitenberm ook op andere bestemmingen te liggen wat een risico geeft omdat een bestemmingsplan wijziging nodig is. Daarnaast hebben variant 2, 3, 4 en 5 bestemming Verkeer mét onverharde wegen. Het wijzigen van een onverharde weg naar verhard in het bestemmingsplan kan alleen onder de voorwaarde dat de landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische waarden, bodem- en waterhuishoudkundige en waarden en kenmerken van de gronden niet onevenredig worden aangetast. Varianten 2, 3 en 5 hebben in redelijk mate harde obstakels, zoals bedrijfspanden en woningen langs de route liggen. Variant 4 heeft een beperkt aantal harde obstakels langs de route, maar een deel van het tracé heeft nog geen bestemming Verkeer. Variant 1 heeft nauwelijks harde obstakels langs de route liggen.

Natuurwaarden
Voor het thema natuurwaarden is een beschouwing gedaan naar twee aspecten, namelijk Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Er is beschouwd of de varianten binnen beschermde natuurgebieden (Natura 2000 of NNN) gelegen is. Geen overlap betekent een goede score. Een minimale overlap (kruising van een paar meter) geeft een gemiddelde score. Indien de overlap groter is, dan scoort het tracé slecht.

<u>Natura 2000</u>
De Wet natuurbescherming (Wnb) regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden. N2000-gebieden zijn beschermd en hebben een wettelijke status. N2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Voor de gebieden en de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit (extra geluid en stikstof door de verbreding) mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken.

<u>NNN</u>
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden; de Natura 2000-gebieden maken daar deel van uit. Naast de Natura 2000-gebieden bevat het NNN ook overige leefgebieden van soorten en – om isolatie te voorkomen - gebieden die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Het NNN is onderdeel van het actieve beleid om bedreigde dier- en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. De provinciale ruimtelijke verordeningen en de regels van het geldende bestemmingsplan zijn leidend bij een ingreep aan NNN. Eén van de eisen is dat voor ingrepen binnen het NNN en in afwijking van het geldende bestemmingsplan moet worden aangetoond dat bij aantasting van wezenlijke kenmerken of waarden, er geen reële locatiealternatieven zijn én er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang.

Beoordeling
Variant 1 kruist op een drietal locaties N2000 of NNN, het gaat hier om bestaande wegen. Variant 2 heeft geen overlap met beschermde natuurgebieden, maar ligt wel tussen NNN-gebieden. Variant 3 ligt net als variant 2 tussen NNN-gebieden, maar heeft op één locatie ook een overlap met NNN-gebied. Variant 4 heeft geen overlap met N2000, echter wel voor een groot deel met NNN. Variant 5 heeft voor een groot deel een overlap met N2000 en voor een deel met NNN. Het gaat hier om bestaande wegen. Alle varianten liggen in een N2000 of NNN gebied, of liggen naast zo'n gebied. Een aanvullend ecologisch onderzoek moet uitsluiten of een verbreding vanuit natuurwaarden haalbaar is. Het eerst inzicht geeft ieder geval aan dat de haalbaarheid klein is door de gestelde eisen.

Cultuurhistorie
De Erfgoedwet regelt de bescherming van Rijksmonumenten in Nederland. Sinds 1988 is hieruit steeds meer gewerkt naar het delegeren van de verantwoordelijkheid voor de Rijksmonumenten naar gemeenten. Sinds de Nota Belvedere (2000) is tevens gewerkt aan het implementeren van de zorg voor cultureel erfgoed (verdergaand dan alleen gebouwde monumenten) zoveel mogelijk te verankeren in de ruimtelijke ordening onder het motto "behoud door ontwikkeling". In dat kader is inmiddels in het Besluit ruimtelijke ordening ook geregeld dat bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden moet worden met de cultuurhistorische waarden. Per variant is beschouwd of het door cultuurhistorische waardevolle elementen loopt. Ook is de omgeving van de tracés onderzocht. Hoe meer cultuurhistorische waardevolle elementen op en rondom het tracé liggen, hoe lager de score. Daarbij is ook rekening gehouden met de mate van waarde van de elementen.

Beoordeling
Variant 1 ligt volledig in gebied met waardevolle elementen, dit betreft het overlaatgebied Beerse- en Baardwijksche Overlaat en het inundatiegebied van de stelling van 's-Hertogenbosch. Echter heeft een bestaande weg, of uitbreiding daarvan niet tot nauwelijks invloed op deze waarden. Daarnaast kruist het een aantal (vaar)wegen met hoge waarde. Variant 2, 3 en 5 volgen een weg met een hoge cultuurhistorische waarde. Er is hierdoor weinig ruimte over voor verbreding. Ten aanzien van variant 4 volgt voor een klein deel een weg met hoge waarde. Het ligt daarnaast voor een groot deel in gebied met waardevolle elementen. Het gaat hier om de Helvoirtsche Broek. Het gaat om een typerende perceelsindeling. Een nieuwe weg zal naar verwachting deze waarde niet of nauwelijks aantasten.

Bodemgesteldheid (draagkracht)
Als laatste is de bodemgesteldheid onder de tracédelen in kaart gebracht. Dit is gedaan door middel van de draagkracht van de bodem per tracédeel te onderzoeken. Hiervoor is de kaart draagkracht van de totale zetting gebruikt. Deze kaart geeft de gevoeligheid van een gebied voor zettingen aan. Dus, des te minder gevoelig een gebied voor zetting is als gevolg van bovenbelasting, des te draagkrachtiger de ondergrond daar is, en daarmee relatief geschikter voor de aanleg van bebouwing en constructies. De goede bouwgronden zijn stabiele zandgronden met veel draagkracht voor constructies. Slappe gronden met een geringe draagkracht, die gevoelig zijn voor zetting en waarin (niet goed gefundeerde) constructies kunnen wegzakken, bevatten veel klei en veen. Hoe slapper de grond hoe slechter de score is voor een variant. Daarbij scoort een deel slecht als er zettingen voorkomen van 0,30 meter of slechter. Een deel scoort goed als er voornamelijk gronden voorkomen die maximaal 0,01 meter of minder zakken.

Beoordeling
Alle varianten scoren gelijk. De draagkracht van de bodem is grotendeels hetzelfde per variant. Alle varianten hebben deze met gronden die meer dan 0,01 meter zakken.

Scoringstabel: Natuur- en milieuscan

Delen	Eigendoms-verhoudingen	Water	Bestemmingen gronden	Natuur waarden	Cultuurhistorie	Bodemgesteldheid (draagkracht)
Variant 1						
Variant 2						
Variant 3						
Variant 4						
Variant 5						

Alle varianten kennen één of meerdere belemmeringen. Met name het aspect Bestemmingen gronden, Natuurwaarden en Cultuurhistorie behoeft bij alle varianten aandacht. Op basis van de beoordeling uit de quickscan heeft variant 1 de minste belemmeringen (zonder extra gewichten toe te kennen), maar gaat deze route wel door een Natura-2000 gebied en NNN. Dit betekent niet direct dat een verbreding van een bestaande weg niet mag worden uitgevoerd. Dit moet worden uitgesloten door een ecologisch onderzoek, maar het eerste inzicht geeft ieder geval aan dat de haalbaarheid klein is door de gestelde eisen. De wegverbreding zal immers zorgen voor meer verkeer, meer geluidsproductie en stikstof depositie. Met een ecologisch onderzoek zal onderzocht moeten worden of een verbreding (realisatie- en gebruikersfase) een significant negatief effect heeft op het gebied. Bij het verder uitwerken van variant 1 zal dit onderzocht moeten worden. Overigens geldt dat voor alle varianten, omdat het aanpassen van een onverharde naar een verharde weg geen onevenredige aantasting mag hebben op landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische waarden, bodem- en waterhuishoudkundige en waarden en kenmerken volgens het vigerend bestemmingsplan (Buitengebied Vught 2022).

3.3 Kostenindicatie

Om de vijf alternatieve routes geschikt te maken voor vracht- en landbouwverkeer zijn onder andere infrastructurele maatregelen nodig. Hierbij moet gedacht worden aan het verbreden van de weg of brug, het kappen van bomen en het dempen van watergangen. Hieronder is de scope en de uitgangspunten weergegeven van de kostenindicatie. In Bijlage 2 is de volledige kostenopbouw weergegeven.

Scope en uitgangspunten

Scope	Uitgangspunten
Nieuwe weg	• De aangehouden wegbreedte is 5,50 meter of 6,00 meter. Met vrije ruimte is dat 9,00 meter en 11,50 meter. • BSS en half verharde wegen worden vervangen door asfaltverharding.
Aansluiting met N65	Uitvoeren als kruispunt met VRI (variant 3 en 4).
Variant 4	De weg komt op zodanige afstand van het spoor dat daarvoor geen aanvullende werkzaamheden benodigd zijn.
Variant 5	Bajonetaansluiting Laar Biezenmortelsestraat blijft gehandhaafd.
Wegopbouw	• Uitbreiden cunet, ontgraven • Uitbreiden cunet, zand dik 0,50 m • Uitbreiden cunet, fundering dik 0,30 m • Onderlaag dik 0,07 m • Tussenlaag dik 0,06 m • Deklaag dik 0,04 m • Geen kantopsluitingen met trapsgewijs per laag verbreden
Watergangen	Te verleggen bestaat uit 5% van de lengte uit een duiker.
Bomen	• Voor kappen is gerekend met gemiddeld 1 boom per 18 m. • Voor elk te kappen boom wordt er 1 teruggeplant (herplantplicht), plaats nader te bepalen.
Bruggen	• Bestaande bruggen verwijderen en vervangen door nieuwe bruggen. • Alle nieuwe bruggen worden van beton 6 m breed (inclusief schampkanten en leuningen) l geen architectuur. • De kosten van de bruggen zijn gebaseerd op kengetallen.
Fietsbrug	Loonsebaan (variant 2 en 3) bovenbouw verplaatsen fundering verwijderen en vervangen.
Nader te detailleren kosten bevatten de kosten voor o.a.:	• Bebording • Markering • Bermmeubilair • Aanpassen inritten • Aanpassen afrasteringen • Verplaatsen lichtmasten (enkele) • Drempels
Uitsluitingen	• Wijzigingen aan kruising met spoor • Wegen met voldoende breedte wordt ongewijzigd gehandhaafd
Vastgoed	• Aanname gronden worden in zijn geheel opgekocht ook al is maar een aantal meter benodigd van deze grond (worst-case scenario) • Basis is WOZ-waarde 1-1-2022, de prijsontwikkeling voor Noord-Brabant vertoont een dalende tendens (https://www.nvm.nl/wonen/marktinformatie/) • De woningprijzen zijn daarom niet aangepast. • Alleen de WOZ-waarden van woningen zijn openbaar. • Voor de panden waarvan geen WOZ-waarde bekend is, is het gemiddelde van de bekende waarden gehanteerd. • Voor aankoop landbouwgrond is uitgegaan van een strook van 15 m breed (berm, weg, berm, watergang).

	• Voor aantal percelen is uitgegaan van landbouwgrond 1 perceel per 200 m wegverbreding en 1 per te amoveren pand.
Nader te detailleren kosten bevatten o.a.:	• Aankoop verloren hoeken • Verhuiskosten
Bandbreedte kostenindicatie	• ± 30 procent

Samenvatting kostenindexatie

Investeringskosten	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Bouwkosten	€ 2.600.000	€ 2.100.000	€ 2.600.000	€ 3.100.000	€1.750.000
Engineeringskosten	€ 660.000	€ 540.000	€ 660.000	€ 815.000	€ 455.000
Vastgoedkosten	€ 160.000	€ 11.000.000	€ 6.800.000	€ 6.850.000	€ 1.640.000
Overige bijkomende kosten	€ 255.000	€ 205.000	€ 255.000	€ 315.000	€ 175.000
Subtotaal	***€ 2.675.000***	***€ 13.640.000***	***€ 10.315.000***	***€ 11.080.000***	***€ 4.020.000***
Objectoverstijgende risicoreservering	€ 545.000	€ 2.100.000	€ 1.540.000	€ 1.670.000	€ 600.000
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	***€ 4.220.000***	***€ 15.740.000***	***€ 11.855.000***	***€ 12.750.000***	***€ 4.620.000***

Variant 2 heeft de hoogste investeringskosten, omdat voor een groot deel van het tracé grond aangekocht moet worden (vastgoedkosten) wat particuliere bestemming heeft. De vastgoedkosten bij variant 3 en 4 zijn relatief ook hoog ten opzichte van variant 1 en 5. De bandbreedte van deze kostenindicatie is ± 30 procent.

4 Participatie omwonenden en bedrijven

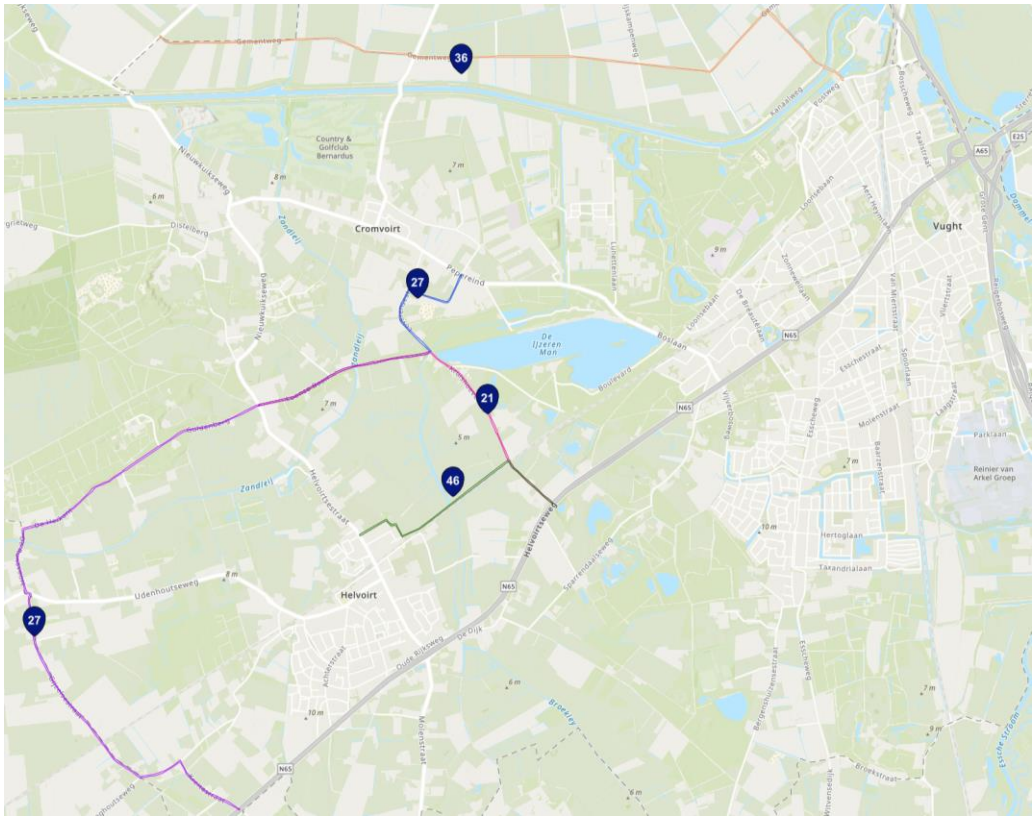
4.1 Omwonenden

Oproep omwonenden
Met de digitale participatietool Wijkprikker hebben we omwonenden gevraagd om te reageren op de alternatieve routes door kansen en bedreigingen aan te geven. Deze digitale participatietool is ingezet om locatie-specifieke inbreng op te halen. Van 17 mei 2023 tot 31 mei 2023 is de Wijkprikker online geweest voor de omwonende in het gebied. De gemeente heeft via verschillende communicatiekanalen een algemene oproep gedaan tot het gebruiken over de Wijkprikker. Het is voor iedereen mogelijk geweest om de wijkprikker in te vullen. Er zijn geen persoonsgegevens verzameld dus inzicht woonadressen en spreiding van deelnemers aan de Wijkprikker is niet te geven.

De thema's die ondervraagd zijn aan de inwoners van Vught:

1. Welke knelpunten en uitdagingen ziet u op de 5 alternatieve routes?
2. Welke voordelen en kansen ziet u op de 5 alternatieve routes?

Resultaat
In twee weken zijn 163 reacties ingediend door deelnemers. Van de reacties bestond 77% uit uitdagingen en belemmeringen en 23% uit kansen en voordelen. Er zijn gemiddeld 33 reacties gegeven per variant (zie aantallen in het onderstaand figuur). Aangezien sommige reacties meerdere antwoorden bevatten wijken de getallen in de wijkprikker af van de getallen in de analyse.



Figuur 4-1 Overzichtskaart van de ingediende reacties bij de wijkprikker

Deelnemers kregen de vraag om een locatie uit te kiezen op de kaart en reacties over kansen of belemmeringen te geven. Het gaat hierbij om de bestaande situatie. De deelnemers hebben geen tekeningen of ontwerpen gezien, maar enkel de rijroutes (lijnen). De reacties van de deelnemers zijn later ingedeeld in de volgende categorieën: natuur, wegbreedte, zichtbaarheid, fietsers, voetgangers, schoolverkeer, kruispunt, geluidoverlast, sluipverkeer, snelheid, recreatieverkeer en overig. Als een reactie meerdere categorieën bevat, zijn meerdere categorieën aangekruist zodat een volledig beeld van de situatie kan worden weergegeven. Hieronder wordt per variant beschreven welke kansen en uitdagingen bestaan volgens de deelnemers.

Variant 1: Gementeweg, Kampdijklaan
Bij variant 1 waren drie van de 36 deelnemers positief over de variant. De voordelen die werden gezien vallen onder de categorie overig, met uitspraken zoals “dit is de beste optie”. De knelpunten en uitdagingen uit de 33 reacties zijn onder te verdelen in vele categorieën (zie tabel 4-1).

Bij variant 1 werd het kruispunt Kampdijklaan-Postweg vaak genoemd als een gevaarlijk kruispunt voor fietsers en schoolverkeer. De zichtbaarheid is hier niet voldoende en voetgangers zijn ook in gevaar. Natuur is een thema dat ook speelt bij deelnemers, maar de andere thema’s, zoals wegbreedte of geluidsoverlast worden minder vaak genoemd.

Tabel 4-1 Variant 1: Gementeweg, Kampdijklaan type reacties

Variant 1 Voordelen en kansen	Aantal reacties	Percentage van totaal
Overig	3	100%
Variant 1 Knelpunten en uitdagingen	**Aantal reacties**	**Percentage van totaal**
fietsers	16	21%
kruispunt	16	21%
schoolverkeer	12	16%
zichtbaarheid	9	12%
voetgangers	9	12%
natuur	7	9%
wegbreedte	2	3%
geluidsoverlast	2	3%
recreatieverkeer	2	3%
snelheid	1	1%
overig	1	1%
sluipverkeer	0	0%
totaal	77	100%

Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Scheepenstraat
Bij variant 2 waren twee van de 29 deelnemers positief over de variant. De voordelen die werden gezien vallen onder de categorie overig, met uitspraken zoals “dit is de beste optie”. De knelpunten en uitdagingen uit de reacties zijn onder te verdelen in vele categorieën (zie onderstaande tabel).

Bij variant 2 is sprake van veel recreatieverkeer, waaronder wandelaars, fietsers, sporters, ruiters en caravans die recreatiegebied De IJzeren man, recreatiepark de Leuvert en Landgoed de Zandleij bezoeken. Daarnaast is er een manage in de Scheepenstraat waar ruiters vandaan komen. Van de overige reacties bij variant 2 kwam de cultuurhistorische waarde van de Scheepenstraat naar voren. De Scheepenstraat is onverhard en past bij het karakter van het Brabantse landschap en dat willen meerdere deelnemers graag zo houden.

Tabel 4-2 Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Scheepenstraat type reacties

Variant 1 Voordelen en kansen	Aantal reacties	Percentage van totaal
Overig	2	100%
Variant 2 Knelpunten en uitdagingen	**Aantal reacties**	**Percentage van totaal**
recreatieverkeer	16	21%
fietsers	13	17%
overig	10	13%
natuur	9	12%
voetgangers	9	12%
wegbreedte	6	8%
snelheid	4	5%
zichtbaarheid	3	4%
sluipverkeer	3	4%
schoolverkeer	2	3%
kruispunt	0	0%
geluidsoverlast	0	0%
totaal	75	100%

Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Bij variant 3 waren vier van de 23 deelnemers positief over de variant (17%). De voordelen die werden gezien vallen onder de categorie overig, met uitspraken zoals “dit is de beste optie”. De knelpunten en uitdagingen uit de reacties zijn onder te verdelen in vele categorieën (zie onderstaande tabel).

Bij variant 3 speelt natuur de grootste rol en opnieuw wordt recreatieverkeer naar de IJzeren Man vaak genoemd. Het recreatiegebied trekt veel fietsers, wandelaars, en kinderen aan waardoor vrachtverkeer niet wenselijk is. Deelnemers maken zich daarnaast ook zorgen over geluidsoverlast en de wegbreedte die niet toereikend is.

Tabel 4-3 Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoevewegverdeling type reacties

Variant 3 Voordelen en kansen	Aantal reacties	Percentage van totaal
overig	4	100%

Variant 3 Knelpunten en uitdagingen	Aantal reacties	Percentage van totaal
natuur	12	18%
recreatieverkeer	11	16%
geluidsoverlast	9	13%
wegbreedte	8	12%
fietsers	7	10%
zichtbaarheid	5	7%
snelheid	5	7%
voetgangers	4	6%
sluipverkeer	3	4%
kruispunt	2	3%
overig	2	3%
schoolverkeer	0	0%
totaal	75	100%

Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), weg langs spoor, Kruishoeveweg
Bij variant 4 waren 19 van de 46 deelnemers positief over de variant (41%), wat opvallend meer is dan bij de andere varianten. Als voordelen van variant 4 wordt vaak genoemd dat het verkeer in de dorpskernen zal worden ontlast, dat er al een spoorweg ligt en dat er relatief weinig mensen wonen die last zullen ervaren. De knelpunten en uitdagingen uit de reacties zijn onder te verdelen in vele categorieën (zie onderstaande tabel).

Bij variant 4 is overig het vaakst gekozen bij knelpunten en uitdagingen (27%). De aanleg van de nieuwe transportweg riep de meeste weerstand op van deelnemers. Deelnemers willen liever dat de Industrieweg in gebruik wordt genomen of dat de aanleg van de nieuwe Transportweg uitkomt ten noorden van de Helvoirtsestraat 13 en 13A in plaats van Helvoirtsestraat 19 en 21 zoals is ingetekend op de kaart. Daarnaast kwam de natuur vaak naar voren als probleem, aangezien de aanleg van de nieuwe weg de natuur kan aantasten.

Tabel 4-4 Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), weg langs spoor, Kruishoeveweg type reacties

Variant 4 Voordelen en kansen	Aantal reacties	Percentage van totaal
overig	19	100%
Variant 4 Knelpunten en uitdagingen	**Aantal reacties**	**Percentage van totaal**
overig	12	27%
natuur	9	20%
wegbreedte	7	16%
fietsers	5	11%
voetgangers	5	11%
zichtbaarheid	2	5%
schoolverkeer	2	5%
sluipverkeer	1	2%

snelheid	1	2%
kruispunt	0	0%
geluidsoverlast	0	0%
recreatieverkeer	0	0%
totaal	44	100%

Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Bij variant 5 zijn tien van de 29 deelnemers positief over de variant (34%), wat ook meer is dan bij variant 1, 2 en 3. De voordelen die werden gezien vallen onder de categorie overig. Variant 5 werd genoemd goed als alternatief, de meest realistische oplossing en als enige optie die voldoet aan een rondweg. De knelpunten en uitdagingen uit de reacties zijn onder te verdelen in meerdere categorieën (zie onderstaande tabel).

Bij variant 5 is natuur het vaakst gekozen bij knelpunten en uitdagingen (18%). Verder zijn er zorgen over de veiligheid van fietsers, voetgangers, en recreanten onder andere door de hoge snelheid van weggebruikers.

Tabel 4-5 Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat type reacties

Variant 5 Voordelen en kansen	Aantal reacties	Percentage van totaal
overig	10	100%
Variant 5 Knelpunten en uitdagingen	**Aantal reacties**	**Percentage van totaal**
natuur	11	18%
fietsers	9	15%
voetgangers	9	15%
snelheid	7	11%
recreatieverkeer	6	10%
zichtbaarheid	5	8%
sluipverkeer	4	6%
geluidsoverlast	3	5%
wegbreedte	2	3%
schoolverkeer	2	3%
kruispunt	2	3%
overig	2	3%
totaal	62	100%

Conclusie
Bij elke variant komen vele knelpunten en uitdagingen naar voren, waardoor de beste keuze de keuze met de minste nadelen is. Variant 1 is het minst geliefd onder deelnemers, voornamelijk door het gevaarlijke kruispunt op de Kampdijklaan-Postweg. Bij de andere varianten spelen vooral het recreatieverkeer en de natuur een belangrijke rol. De minst nadelige opties zijn variant 4 en 5, die relatief meer positieve reacties hebben gekregen.

4.2 Bedrijven

Via MKB-Vught is met een aantal ondernemers gesproken over de alternatieve routes. Deze ondernemers hebben vrachtauto's en landbouwvoertuigen in bezit en hebben te maken met leveranciers en onderaannemers die zorgen voor verkeersbewegingen van vrachtauto's in de regio. Er is niet met alle belanghebbenden gesproken of om een reactie gevraagd. Tijdens het overleg zijn de alternatieve routes besproken en is in gegaan op de kansen, belemmeringen en de gebruikerspotentie van de routes door het vracht- en landbouwverkeer.

Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Deze route is niet interessant voor het vrachtverkeer, omdat het gros van de bewegingen naar de A59 of naar de N65 gaat. Een klein deel heeft de bestemming Vught. De kortste route is dan wel om door Cromvoirt te rijden. Daarnaast zal deze route bij opwaardering sluipverkeer in de hand gaan werken. Een nieuwe bredere brug zal ervoor zorgen dat alle verkeer weer gebruik kan maken van deze route (Postweg-Gementweg-Venweg). Het toepassen van een maatregel waardoor er alleen vrachtverkeer en landbouwverkeer de volledige route kan rijden, zou kunnen helpen. Bijvoorbeeld door het toepassen van een bussluis op de route.

Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Deze route kent een aantal smalle wegdelen, waarbij de Schepenstraat het smalste is. Deze route zal verbreed moeten worden om er gebruik van te kunnen maken. De ondernemers maken zich zorgen om het recreatieve verkeer (fietsers) i.c.m. het vrachtverkeer. Met name rondom De IJzeren Man (geparkeerde auto's). Ook deze route gaat sluipverkeer aanwakkeren. De ondernemers zien deze route niet direct haalbaar. Met name door de smalle wegen. Op basis van herkomst-bestemming zien de bedrijven weinig gebruikerspotentie.

Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Op basis van de ligging en omrijtijd geven de ondernemers aan dat het een interessante route is. Echter, deze route kent net als variant 2 een aantal smalle wegdelen. Zo moeten verschillende wegdelen verbreed worden om er gebruik van te kunnen maken. De ondernemers maken zich zorgen om het recreatieve verkeer (fietsers, voetgangers) i.c.m. het vrachtverkeer. Met name rondom De IJzeren Man waarbij ook geparkeerde auto's een aandachtspunt zijn. Ook deze route gaat sluipverkeer aanwakkeren. De ondernemers zien deze route niet direct haalbaar door de smalle wegen. Ook een nieuwe aansluiting op de N65 zal niet eenvoudig zijn omdat Rijkswaterstaat akkoord moet zijn.

Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
De ondernemers geven aan dat dit een interessante route is, omdat niet meer door de kern van Helvoirt gereden hoeft te worden en een groot deel van de route een optimale breedte kan krijgen. Ook het omrijden is beperkt volgens hen. De ondernemers geven aan dat de bocht bij de spoorwegovergang aandacht behoeft. Deze bocht moet wel veilig en eenvoudig haalbaar worden gemaakt en rekening houden met de richtlijnen vanuit ProRail. Hetzelfde geven ze aan bij de aansluiting op de N65.

Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
De ondernemers geven aan dat dit een interessante route is, omdat niet meer door de kern van Helvoirt gereden hoeft te worden. Ook het omrijden is beperkt volgens hen. Wel wakkert deze route mogelijk sluipverkeer aan. Verder is net als bij variant 2, 3 en 4 een deel onverharde weg wat verhard moet worden. Om dit te realiseren zal het niet eenvoudig zijn omdat er veel tegengeluid is om onverharde wegen te verharden. Een suggestie is om het tracé niet via de Kreitestraat te laten lopen maar via de Heideweg-Koolhofweg-aansluiting N65 met

verkeerslichten. Op deze manier is er geen extra aansluiting nodig op de N65 wat de haalbaarheid vergroot.

Conclusie en toekomstbeeld ondernemers
Op basis van het overleg is naar voren gekomen dat alle vijf de alternatieven belemmeringen in zich hebben. De bedrijven vinden variant 4 en 5 interessant, maar weten dat veel hobbels zijn die ervoor zorgen dat het nog lang duurt voordat er een route geschikt is, of dat later blijkt het niet mogelijk is om deze route geschikt te maken voor vracht- en landbouwverkeer. Variant 1 is niet interessant omdat de relatie met herkomst-bestemming klein is. Variant 2 en 3 hebben het grote nadeel dat veel fiets en recreatieverkeer aanwezig is op de route. De combinatie met het vrachtverkeer zien ze niet zitten. Daarom hebben de ondernemers geadviseerd om de locatie in een breder perspectief te bekijken. Voor de ondernemers is een aangepaste verbinding tussen de A59 en N65 het meest kansrijk. Concreet betekent dit een rondweg (oostkant) langs Helvoirt, direct langs de woonkern. Zij zien een bredere gebiedsontwikkeling in Helvoirt. Door bijvoorbeeld de voetbalvelden in Helvoirt te verplaatsen richting het noordoosten van Helvoirt, komt nieuwe woningbouwruimte vrij in Helvoirt. De nieuwe rondweg ontsluit dan niet alleen het vrachtverkeer, maar een gehele nieuwe woonwijk.

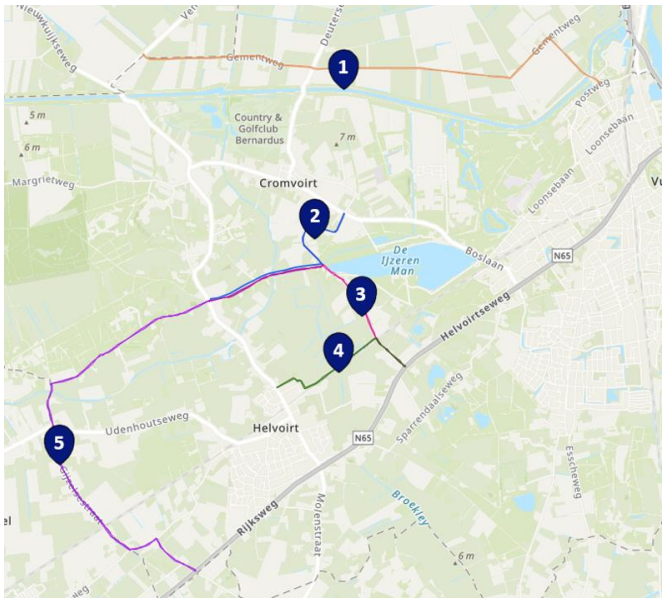
Daarnaast is het realiseren van de aangepaste aansluiting op de A59 door het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) ook een wens. Als er een rondweg komt om Helvoirt en een directe aansluiting op de A59, komt er een aantrekkelijke verbinding voor het vrachtverkeer waarbij niet door de kernen Cromvoirt en Helvoirt gereden hoeft te worden.

5 Conclusie en advies

5.1 Conclusies

Het doel van het onderzoek is om de alternatieve routes uit de Mobiliteitsvisie 2035 te beoordelen op geschiktheid/haalbaarheid en eventueel uit te zoeken of deze routes kunnen worden geoptimaliseerd voor zwaar verkeer. In dit een onderzoek is niet gekeken naar de huidige overlast van het zware verkeer door kernen Cromvoirt en Helvoirt.

De alternatieve routes zijn wegen die lopen buiten de dorpskernen Cromvoirt en Helvoirt om. De volgende 5 alternatieve routes zijn onderzocht:



De vijf alternatieve routes

Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan

Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat

Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg

Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

De 5 varianten zijn beoordeeld op basis van ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid, natuur- en milieuaspecten en kosten. Hieronder zijn de conclusies weergegeven.

Scoringstabel: Ruimtelijke inpasbaarheid en verkeersveiligheid:

Delen	Wegbreedte (5,50m bij vrijliggend fietspad en 6,00m bij suggestiestroken)	Fysieke breedte (min 11,50m bij vrijliggend fietspad en min 9,00m bij suggestiestroken)	Verkeersveiligheid
Variant 1			
Variant 2			
Variant 3			
Variant 4			
Variant 5			

De huidige wegbreedte en de fysieke breedte (ruimte tussen bomen en/of watergang) is bij alle varianten onvoldoende. Verdere aandachtspunten bij de routes zijn de aantrekking van sluipverkeer door de opwaardering van de route, de combinatie zwaar verkeer met het

aanwezige fietsverkeer/recreatieverkeer (o.a. De IJzeren Man) en de huidige spoorwegovergangen (Kruishoeveweg en Gijzelsestraat).

Scoringstabel: Natuur- en milieuscan

Delen	Eigendoms-verhoudingen	Water	Bestemmingen gronden	Natuur waarden	Cultuurhistorie	Bodemgesteldheid (draagkracht)
Variant 1						
Variant 2						
Variant 3						
Variant 4						
Variant 5						

Alle varianten kennen één of meerdere belemmeringen. Met name het aspect Bestemmingen gronden, Natuurwaarden en Cultuurhistorie behoeft bij alle varianten aandacht. Op basis van de beoordeling uit de quickscan heeft variant 1 de minste belemmeringen (zonder extra gewichten toe te kennen), maar gaat deze route wel door een Natura-2000 gebied en NNN. Dit betekent niet direct dat een verbreding van een bestaande weg niet mag worden uitgevoerd. Dit moet worden uitgesloten door een ecologisch onderzoek, maar het eerste inzicht geeft ieder geval aan dat de haalbaarheid klein is door de gestelde eisen. De wegverbreding zal immers zorgen voor meer verkeer, meer geluidsproductie en stikstof depositie. Met een ecologisch onderzoek zal onderzocht moeten worden of een verbreding (realisatie- en gebruikersfase) een significant negatief effect heeft op het gebied. Bij het verder uitwerken van variant 1 zal dit onderzocht moeten worden. Overigens geldt dat voor alle varianten, omdat het aanpassen van een onverharde naar een verharde weg geen onevenredige aantasting mag hebben op landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische waarden, bodem- en waterhuishoudkundige en waarden en kenmerken volgens het vigerend bestemmingsplan (Buitengebied Vught 2022).

Samenvatting kostenindexatie

Investeringskosten	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Bouwkosten	€ 2.600.000	€ 2.100.000	€ 2.600.000	€ 3.100.000	€1.750.000
Engineeringskosten	€ 660.000	€ 540.000	€ 660.000	€ 815.000	€ 455.000
Vastgoedkosten	€ 160.000	€ 11.000.000	€ 6.800.000	€ 6.850.000	€ 1.640.000
Overige bijkomende kosten	€ 255.000	€ 205.000	€ 255.000	€ 315.000	€ 175.000
Subtotaal	*€ 2.675.000*	*€ 13.640.000*	*€ 10.315.000*	*€ 11.080.000*	*€ 4.020.000*
Objectoverstijgende risicoreservering	€ 545.000	€ 2.100.000	€ 1.540.000	€ 1.670.000	€ 600.000
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	*€ 4.220.000*	*€ 15.740.000*	*€ 11.855.000*	*€ 12.750.000*	*€ 4.620.000*

Variant 2 heeft de hoogste investeringskosten, omdat voor een groot deel van het tracé grond aangekocht moet worden (vastgoedkosten) wat particuliere bestemming heeft. De vastgoedkosten bij variant 3 en 4 zijn relatief ook hoog ten opzichte van variant 1 en 5. De bandbreedte van deze kostenindicatie is ± 30 procent.

Omwonende
Bij elke variant komen vele knelpunten en uitdagingen naar voren, waardoor de beste keuze de keuze met de minste nadelen is. Variant 1 is het minst geliefd onder deelnemers, voornamelijk door het gevaarlijke kruispunt op de Kampdijklaan-Postweg. Bij de andere varianten spelen

vooral het recreatieverkeer en de natuur een belangrijke rol. De minst nadelige opties zijn variant 4 en 5, die relatief meer positieve reacties hebben gekregen.

Bedrijven (met vracht- en landbouwvoertuigen)
De bedrijven vinden variant 4 en 5 interessant omdat hiermee de kern van Helvoirt wordt ontzien, maar weten dat er veel hobbels zijn die ervoor zorgen dat het nog lang duurt voordat er een route geschikt is, of dat later blijkt het niet mogelijk is om deze route geschikt te maken voor vracht- en landbouwverkeer. Variant 1 is niet interessant omdat de relatie met herkomst-bestemming klein is. Variant 2 en 3 hebben het grote nadeel dat veel fiets en recreatieverkeer aanwezig is op de route. De combinatie met het vrachtverkeer zien ze niet zitten.

De bedrijven geven aan om breder te kijken als gemeente dan enkel het vrachtverkeer probleem. Pas gebiedsontwikkeling (bouw van woningen) toe door bijvoorbeeld het verplaatsen van de voetbalvelden in Helvoirt en realiseer woningbouw aan de oostkant van Helvoirt. Daar hoort een rondweg bij voor de bereikbaarheid van het nieuwe woongebied. Hier kan het vrachtverkeer van profiteren. De haalbaarheid van een alternatieve route voor het vrachtverkeer zal hierdoor groter worden is de verwachting.

Algemene conclusie
Er zijn geen routes direct geschikt om in te zetten als rijroute voor het zwaar verkeer. Dit komt omdat er belemmeringen aanwezig zijn op de routes. Alle varianten hebben één of meerdere zwaarwegende belemmeringen. Hieronder is per variant aangegeven wat de belemmeringen zijn:

- Variant 1: Bedrijven gaan hem niet gebruiken, grote zorg bewoners, een te smal profiel, en N2000;
- Variant 2: Bedrijven gaan hem niet gebruiken, grote zorg bewoners, bestemmingsplan, grondaankoop, Cultuurhistorie, te smal profiel, verkeersveiligheid, investering;
- Variant 3: Bedrijven gaan hem niet gebruiken, grote zorg bewoners, bestemmingsplan, Cultuurhistorie, grondaankoop, te smal profiel, aansluiting N65, verkeersveiligheid, investering;
- Variant 4: Eigendom, bestemmingsplan, NNN, cultuurhistorie, te smal profiel, grondaankoop, aansluiting N65, investering;
- Variant 5: Bestemmingsplan, NNN, cultuurhistorie, grondaankoop, te smal profiel;

Kortom, alle varianten scoren slecht. Variant 1 t/m 3 zijn het slechts en 4 en 5 zijn iets minder slecht, maar nog steeds zeer onwaarschijnlijk om haalbaar te maken (oranje als je hem zou kleuren)

5.2 Advies

Haalbaarheid varianten onderzoeken
Alle vijf de varianten kennen grote belemmeringen en zijn zeer onzeker en onwaarschijnlijk om te kunnen realiseren. De twee onwaarschijnlijke varianten met een kleine kans dat het wel mogelijk is, zijn variant 4 en 5. Deze zou de gemeente nog verder kunnen onderzoeken of er toch iets mogelijk is. Ons advies is echter om dit niet te doen. De haalbaarheid van voorgestelde varianten schatten we laag in.

Bijlage

Bijlage 1 Natuur- en milieuscans

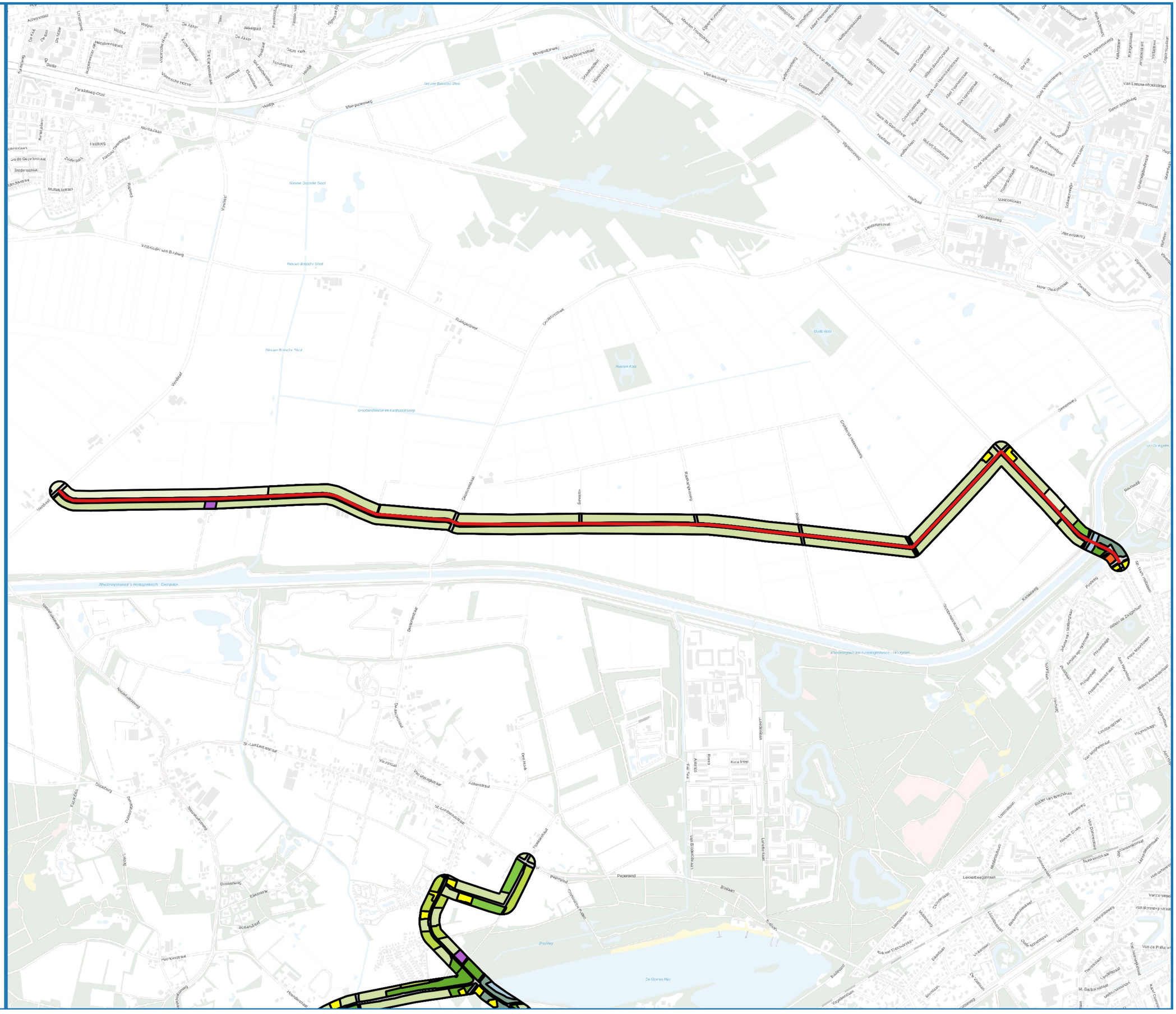
Variant 1

Legenda

- Variant

Bestemmingen

- Agrarisch
- Agrarisch met waarden
- Bedrijf
- Bedrijventerrein
- Bos
- Centrum
- Cultuur en ontspanning
- Detailhandel
- Dienstverlening
- Gemengd
- Groen
- Horeca
- Kantoor
- Maatschappelijk
- Natuur
- Recreatie
- Sport
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen
- Woongebied
- Overig



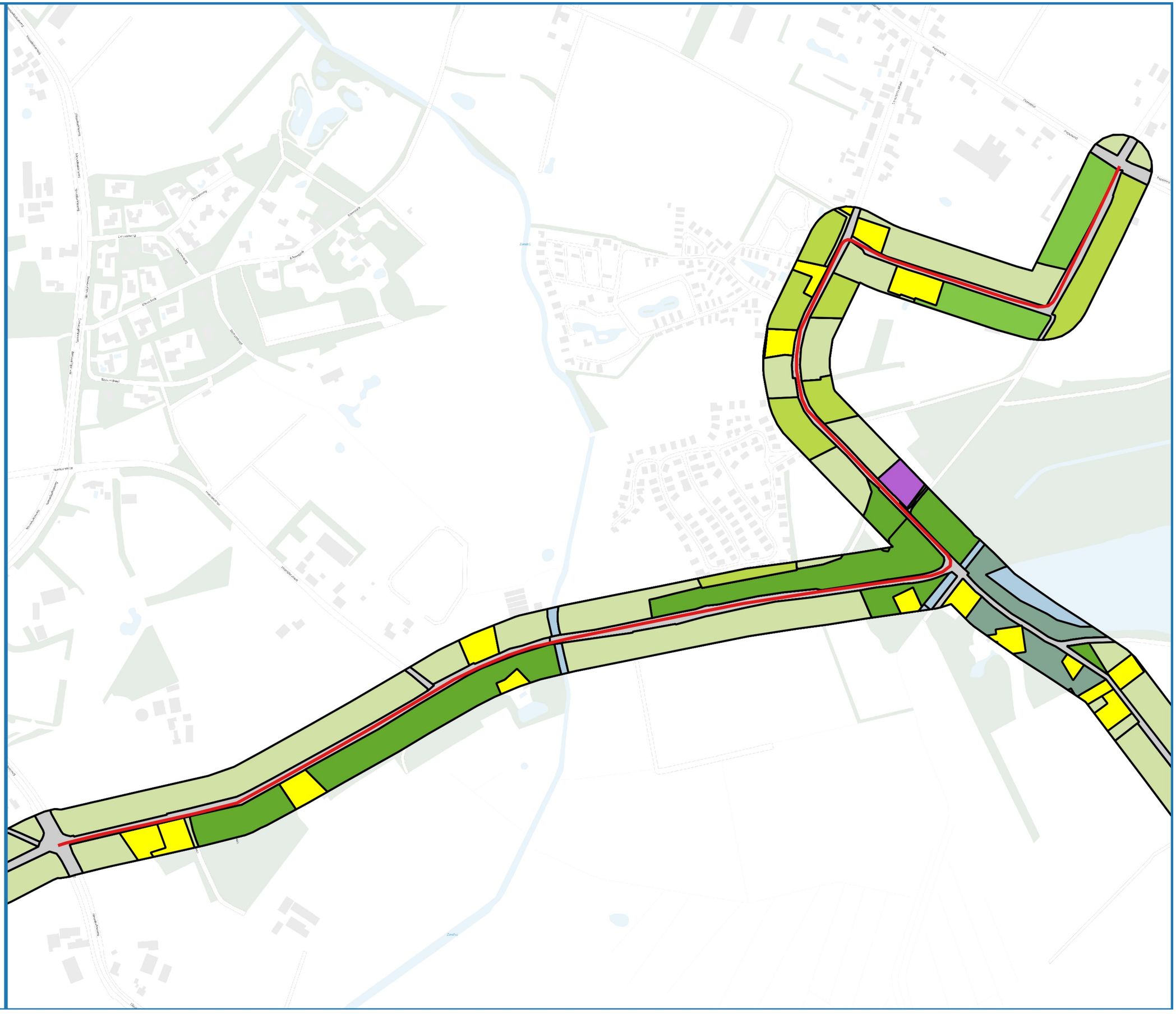
Variant 2

Legenda

- Variant

Bestemmingen

- Agrarisch
- Agrarisch met waarden
- Bedrijf
- Bedrijventerrein
- Bos
- Centrum
- Cultuur en ontspanning
- Detailhandel
- Dienstverlening
- Gemengd
- Groen
- Horeca
- Kantoor
- Maatschappelijk
- Natuur
- Recreatie
- Sport
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen
- Woongebied
- Overig



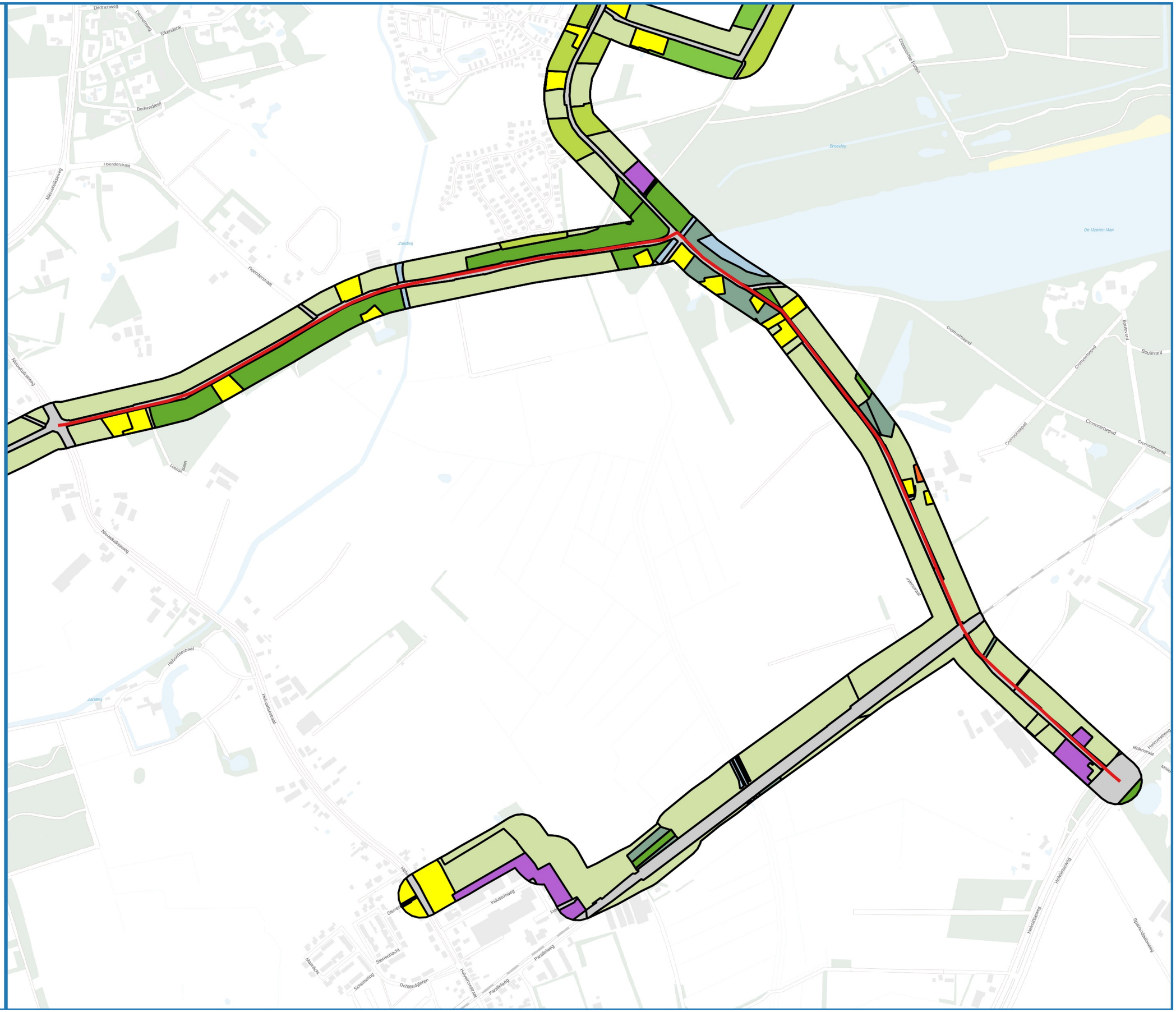
Variant 3

Legenda

- Variant

Bestemmingen

- Agrarisch
- Agrarisch met waarden
- Bedrijf
- Bedrijventerrein
- Bos
- Centrum
- Cultuur en ontspanning
- Detailhandel
- Dienstverlening
- Gemengd
- Groen
- Horeca
- Kantoor
- Maatschappelijk
- Natuur
- Recreatie
- Sport
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen
- Woongebied
- Overig



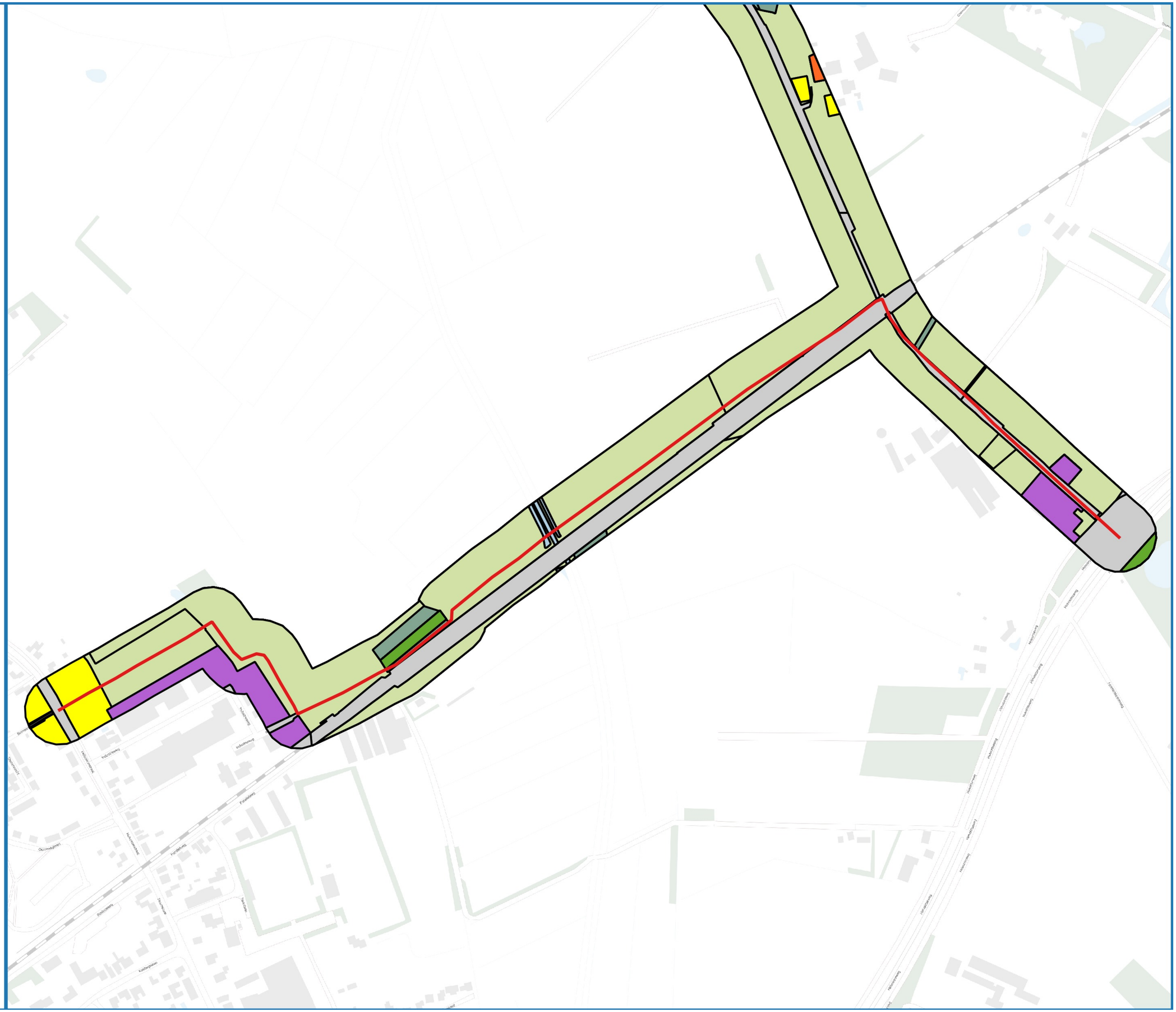
Variant 4

Legenda

- Variant

Bestemmingen

- Agrarisch
- Agrarisch met waarden
- Bedrijf
- Bedrijventerrein
- Bos
- Centrum
- Cultuur en ontspanning
- Detailhandel
- Dienstverlening
- Gemengd
- Groen
- Horeca
- Kantoor
- Maatschappelijk
- Natuur
- Recreatie
- Sport
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen
- Woongebied
- Overig



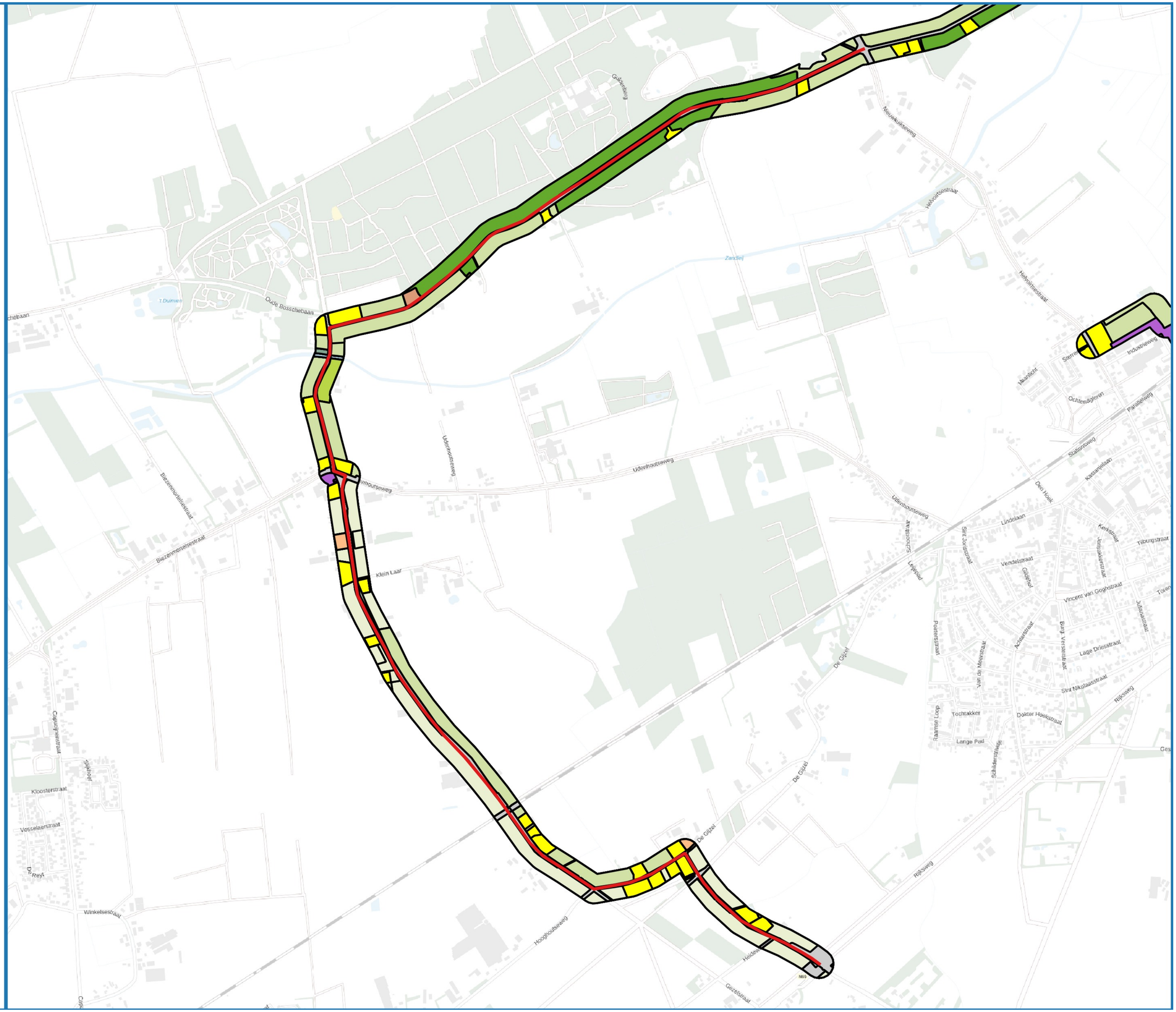
Variant 5

Legenda

- Variant

Bestemmingen

- Agrarisch
- Agrarisch met waarden
- Bedrijf
- Bedrijventerrein
- Bos
- Centrum
- Cultuur en ontspanning
- Detailhandel
- Dienstverlening
- Gemengd
- Groen
- Horeca
- Kantoor
- Maatschappelijk
- Natuur
- Recreatie
- Sport
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen
- Woongebied
- Overig



Variant 1

Legenda

- Variant
- Bedrijven
- Wonen
- Perceelgrenzen
- Privé eigendom
- Publiek eigendom

Variant 2

Dennenweg
Dennenweg
Elkendreef
Berkendreef

Legenda

- Variant
- Bedrijven
- Wonen
- Perceelgrenzen
- Privé eigendom
- Publiek eigendom

Variant 3

Legenda

- Variant
- Bedrijven
- Wonen
- Perceelgrenzen
- Privé eigendom
- Publiek eigendom

Variant 4

Legenda

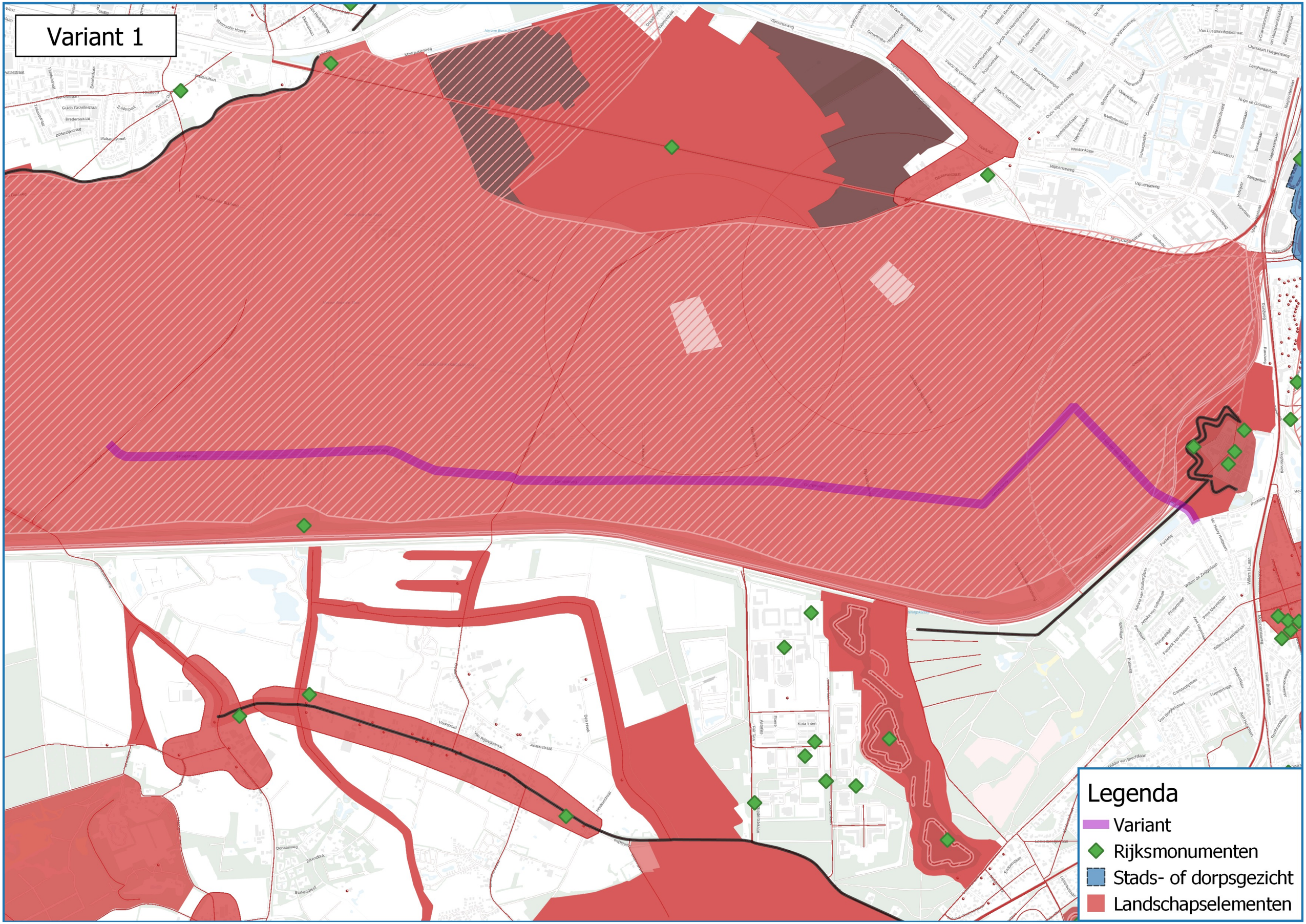
- Variant
- Bedrijven
- Wonen
- Perceelgrenzen
- Privé eigendom
- Publiek eigendom

Variant 5

Legenda

- Variant
- Bedrijven
- Wonen
- Perceelgrenzen
- Privé eigendom
- Publiek eigendom


Variant 1


Legenda
Variant
Rijksmonumenten
Stads- of dorpsgezicht
Landschapselementen

Variant 2

Legenda

- Variant
- Rijksmonumenten
- Stads- of dorpsgezicht
- Landschapselementen

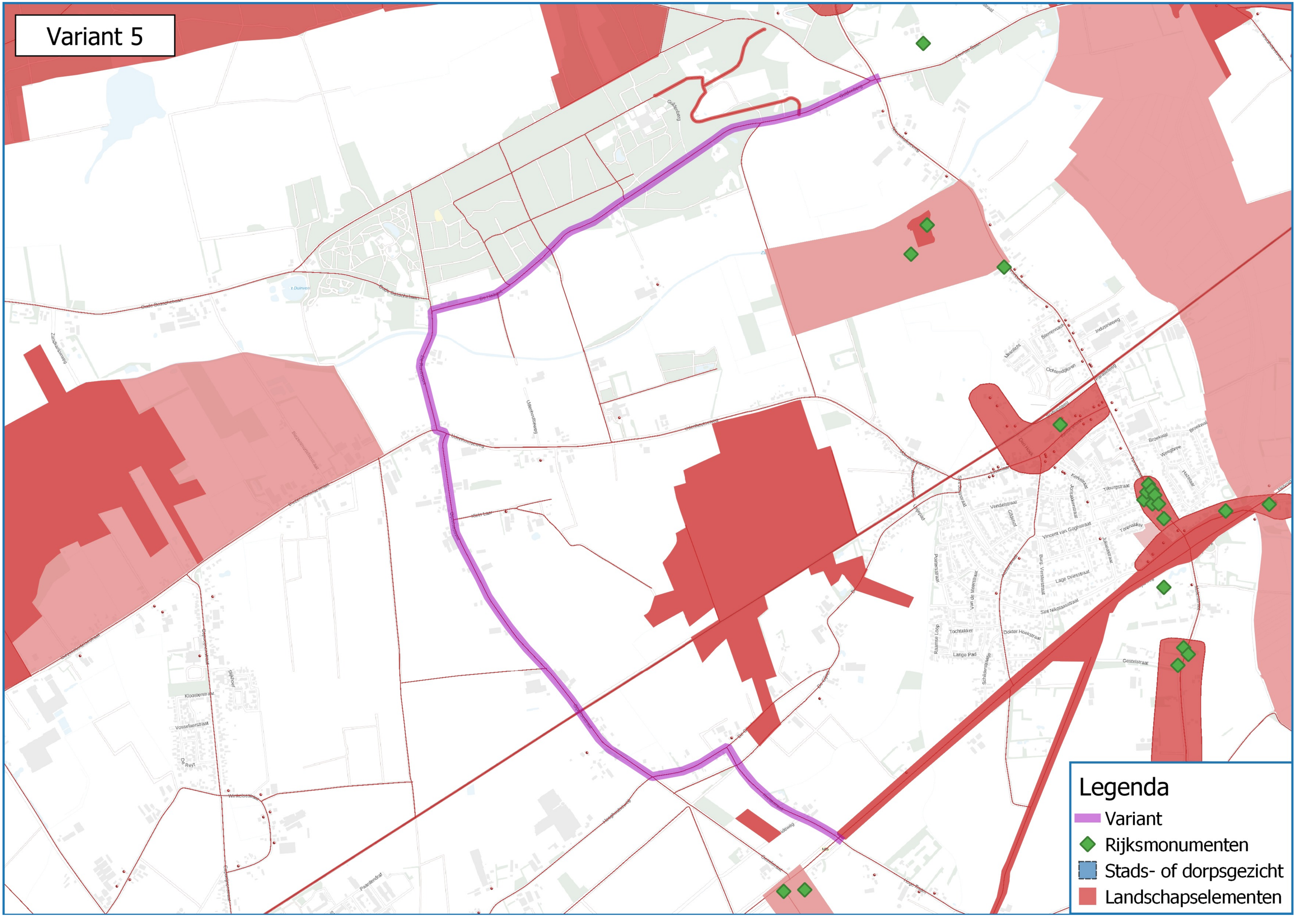

Variant 3
Berkendreef
Hoenderstraat
Hoenderstraat
Loonse Baan
Loonse Baan
Nieuwkuijkseweg
Oude Bossche Baan
Guldenberg
Molenstraat
Kruishoeveweg
Molenstraat
Kruishoeveweg
Molenstraat
Industrieweg
Industrieweg
Sterrennacht
Legenda
Variant
Rijksmonumenten
Stads- of dorpsgezicht
Landschapselementen

Variant 4

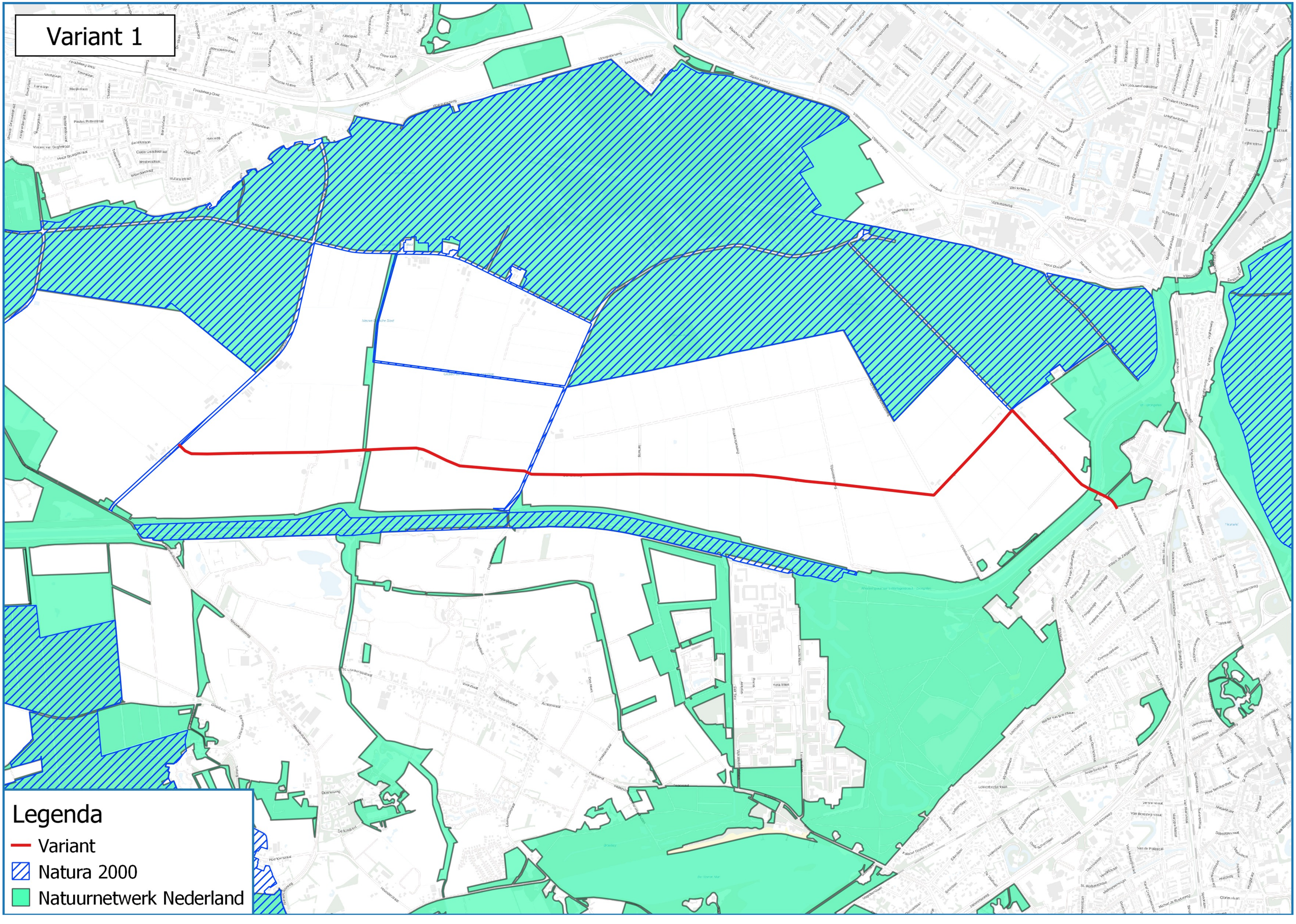
Legenda

- Variant
- Rijksmonumenten
- Stads- of dorpsgezicht
- Landschapselementen

Variant 5


Legenda
Variant
Rijksmonumenten
Stads- of dorpsgezicht
Landschapselementen

Variant 1



Variant 2

Legenda

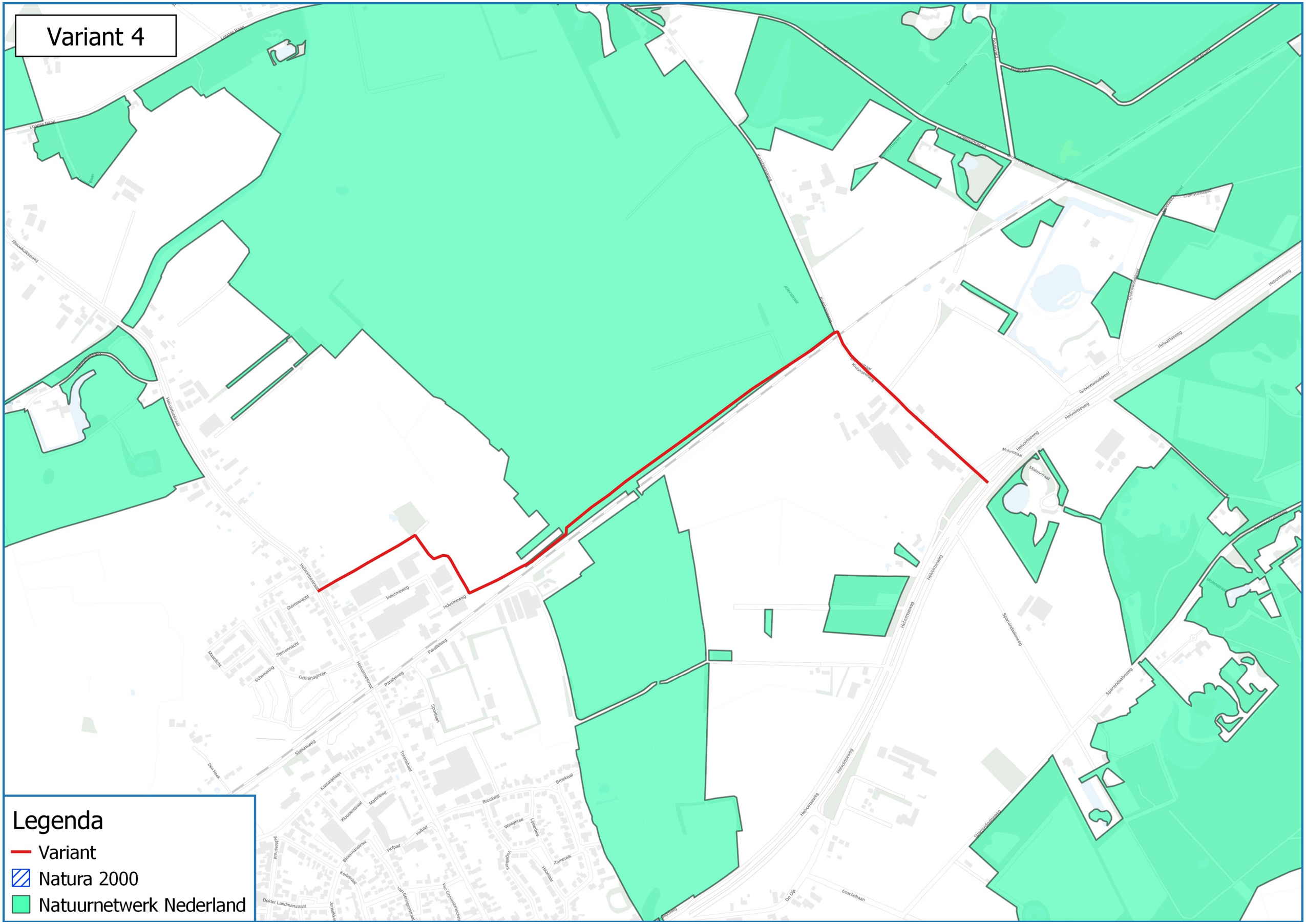
- Variant
- Natura 2000
- Natuurnetwerk Nederland

Variant 3

Legenda

- Variant
- Natura 2000
- Natuurnetwerk Nederland

Variant 4


Legenda
Variant
Natura 2000
Natuurnetwerk Nederland
Helvoirtseweg
Industrieweg
Sterrenlicht
Parallelweg
Sportlaan
Broekwal
Molenstraat
Spierendaalseweg
Esschebaan
De Dijk
Dokter Landmanstraat
Hofpad
Kerkstraat
Bloemarstraat
Zomerlek
Hazelaar
Weegbree
Lisdodde
Kastanjelaan
Stationsweg
Maanlicht
Schemering
Ochtendgloren
Nieuwkuikseweg
Lommelseweg
Kromme Rijn
Groenewouddreef
Crommontpad

Variant 5

Legenda

- Variant
- Natura 2000
- Natuurnetwerk Nederland

Variant 1

Legenda

- Variant
- Oppervlaktewater
- Waterkering
- Beschermingszone
- Drinkwaterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied

Variant 2

Legenda

- Variant
- Oppervlaktewater
- Waterkering
- Beschermingszone
- Drinkwaterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied

Variant 3

Legenda

- Variant
- Oppervlaktewater
- Waterkering
- Beschermingszone
- Drinkwaterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied

Variant 4

Legenda

- Variant
- Oppervlaktewater
- Waterkering
- Beschermingszone
- Drinkwaterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied

Variant 5

Legenda

- Variant
- Oppervlaktewater
- Waterkering
- Beschermingszone
- Drinkwaterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied

Bijlage 2 Kostenindicatie

Colofon *Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000*

Project:

Project	**Alternatieve verkeersroutes Cromvoirt Helvoirt**
Omschrijving / specificatie	
Projectfase	Variantenstudie zwaar verkeer
Opdrachtgever	Gemeente Vught
Projectmanager	R. Brandt
Projectleider / Technisch Manager	M. Heessels
Manager Projectbeheersing	

Bedrijfseconomische raming:

Type raming	Deterministische investeringskosten
Datum opstelling raming	07-04-23
Opsteller raming	W. van Veggel
Mede opstellers raming	
Versie raming	0
Status raming	concept
Prijspeil raming	01-01-23
Valuta	Euro
Classificering vertrouwelijkheid	BEDRIJFSVERTROUWELIJK

Archivering:

Projectnummer	0484683,100
Kenmerk kostenmemo/-nota	
Bestandsnaam raming	230407 484683 SSK raming Cromvoirt Helvoirt rev 0.xlsm
Locatie (map) opgeslagen raming	https://anteagroup-my.sharepoint.com/personal/wilbert_vanveggel_anteagroup_nl/Documents/PWS/werk/Ramingen/2023

Toetsing:

Raming intern getoetst door	S. Steenbergen
Datum interne toetsing	07-04-23
Raming extern getoetst door	
Datum externe toetsing	

Bedrijfsgegevens:

Bedrijfsnaam	Antea Group
Afdelingsnaam	Infra

De toetsdocumenten zijn terug te vinden in de map "Interne controle" onder het project in Teams van Antea Group.
Hiermee is het product aantoonbaar getoetst.

Scope en uitgangspunten — *Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000*

Nieuwe weg	De aangehouden wegbreedte voor ontwerpvoertuig vrachtauto is 4,70 meter
	BSS en halfverharde wegen worden vervangen door asfaltverharding
Aansluiting met N65	Uitvoeren als turborotonde (variant 3 en 4)
Variant 4	Weg komt op zodanige afstand van het spoor dat daarvoor geen aanvullende werkzaamheden benodigd zijn
Variant 5	Bajonet aansluiting Laar Biezenmortelsestraat blijft gehandhaafd
Wegopbouw	uitbreiden cunet, ontgraven
	uitbreiden cunet, zand dik 0,50 m
	uitbreiden cunet, fundering dik 0,30 m
	onderlaag dik 0,07 m
	tussenlaag dik 0,06 m
	deklaag dik 0,04 m
	geen kantopsluitingen met trapsgewijs per laag verbreden
Watergangen	Te verleggen bestaat uit 5% van de lengte uit een duiker
Bomen	voor kappen is gerekend met gemiddeld 1 boom per 18m
	voor elke te kappen boom wordt er 1 teruggeplant (herplantplicht), plaats nader te bepalen
Bruggen	Bestaande bruggen verwijderen en vervangen door nieuwe bruggen
	Alle nieuwe bruggen worden van beton 6 m breed (inclusief schampkanten en leuningen); geen architectuur
Fietsbrug	Loonsebaan (variant 2 en 3) bovenbouw verplaatsen fundering verwijderen en vervangen
Nader te detailleren kosten bevatten de kosten voor o.a.:	
	Bebording
	Markering
	Bermmeubilair
	Aanpassen inritten
	Aanpssen afrasteringen
	Verplaatsen lichtmasten (enkele)
	Drempels
Uitsluitngen	Wijzigingen aan kruising met spoor
	Wegen met voldoende breedte wordt ongewijzigd gehandhaafd
Vastgoed	Aanname panden worden in zijn geheel opgekocht
	Basis is WOZ waarde 1-1-2022, de prijsontwikkeling voor Noord-Brabant vertoont een dalende tendens (https://www.nvm.nl/wonen/marktinformatie/)
	De woningprijzen zijn daarom niet aangepast
	Alleen WOZ-waarden van woningen zijn openbaar
	Voor de panden waarvan geen WOZ waarde bekend is, is het gemiddelde van de bekende waarden gehanteerd
	Voor aankoop landbouwgrond is uitgegaan van een strook van 15 m breed (berm, weg, berm, watergang)
	Voor aantal percelen is uitgegaan van landbouwgrond 1 perceel per 200 m wegverbreding en 1 per te amoveren oand
Nader te detailleren kosten bevatten de kosten voor o.a.:	
	Aankoop verloren hoeken
	Verhuiskosten

Kostenoverzicht SSK2018

		Variant 1		*Variant 2*		*Variant 3*		*Variant 4*		*Variant 5*
Investeringskosten:										
Bouwkosten Deelraming Variant 1	€	2.549.510								
Bouwkosten Deelraming Variant 2			€	2.068.990						
Bouwkosten Deelraming Variant 3					€	2.549.652				
Bouwkosten Deelraming Variant 4							€	3.138.018		
Bouwkosten Deelraming Variant 5									€	1.751.726
Engineeringskosten Deelraming Variant 1	€	662.872								
Engineeringskosten Deelraming Variant 2			€	537.938						
Engineeringskosten Deelraming Variant 3					€	662.910				
Engineeringskosten Deelraming Variant 4							€	815.885		
Engineeringskosten Deelraming Variant 5									€	455.449
Vastgoedkosten Deelraming Variant 1	€	157.864								
Vastgoedkosten Deelraming Variant 2			€	10.984.145						
Vastgoedkosten Deelraming Variant 3					€	6.783.208				
Vastgoedkosten Deelraming Variant 4							€	6.843.171		
Vastgoedkosten Deelraming Variant 5									€	1.642.197
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 1	€	254.951								
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 2			€	206.899						
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 3					€	254.965				
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 4							€	313.802		
Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 5									€	175.173
Subtotaal	**€**	**3.625.197**	**€**	**13.797.972**	**€**	**10.250.735**	**€**	**11.110.875**	**€**	**4.024.544**
Objectoverstijgende risicoreservering	€	543.779	€	2.069.696	€	1.537.610	€	1.666.631	€	603.682
Verschuiving										
Investeringskosten exclusief BTW	**€**	**4.168.976**	**€**	**15.867.668**	**€**	**11.788.345**	**€**	**12.777.507**	**€**	**4.628.226**
BTW										
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	**€**	**4.168.976**	**€**	**15.867.668**	**€**	**11.788.345**	**€**	**12.777.507**	**€**	**4.628.226**

Deelraming aan | Deelraming Variant 1 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
	Investeringskosten:						
1	**WEGENBOUW**						
101120	Verbreden weg met 1,20 m	4.970,00	m	€	129,00	€	641.130
102470	Vervangen BSS weg door asfalt	175,00	m	€	430,00	€	75.250
104010	Aansluiting zijweg	2,00	st	€	7.500,00	€	15.000
104020	Aansluiting kruising	5,00	st	€	17.500,00	€	87.500
2	**WATERGANGEN**						
201010	Verleggen watergang (95%)	4.823,15	m	€	19,00	€	91.640
202010	Dempen watergang incl. aanleg duiker 800 mm beton (5%)	253,85	m	€	192,00	€	48.739
3	**GROENVOORZIENINGEN**						
301030	Kappen, afvoeren en storten bomen 0,50-1,00 m doorsnede	92,00	st	€	175,00	€	16.100
305020	Lev. en aanbr. bomen incl. grondverbetering	92,00	st	€	425,00	€	39.100
4	**KUNSTWERKEN**						
401010	Amoveren betonnen verkeersbrug	200,00	m2	€	200,00	€	40.000
405010	Aanleg nieuwe betonnen verkeersbrug	300,00	m2	€	1.600,00	€	480.000
9	**OVERIGE WERKZAAMHEDEN**						
901010	Verkeersmaatregelen	1,00	euro	€	46.000,00	€	46.000
902010	Faseringskosten	1,00	euro	€	46.000,00	€	46.000
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**1.626.459**
	Nader te detailleren bouwkosten (%)	15,0%	van	€	1.626.459,05	€	243.969
	Directe bouwkosten					**€**	**1.870.428**
	Overige eenmalige kosten (%)	3,0%	van	€	1.870.427,91	€	56.113
	Eenmalige kosten totaal			€	*56.112,84*		
	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€	1.870.427,91	€	18.704
	Algemene bouwplaatskosten totaal			€	*18.704,28*		
	Uitvoeringskosten (%)	7,0%	van	€	1.870.427,91	€	130.930
	Algemene kosten (%)	6,0%	van	€	2.076.174,98	€	124.570
	Winst (%)	2,5%	van	€	2.200.745,48	€	55.019
	Risico (%)	2,5%	van	€	2.200.745,48	€	55.019
	Bijdrage RAW-systematiek (%)	0,15%	van	€	2.317.735,96	€	3.477
	Bijdrage Fonds Collectieve Kennis-CT (%) - niet-BTW-plichtig	0,15%	van	€	2.317.735,96	€	3.477
	Indirecte bouwkosten	*23,9%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**447.308**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**2.317.736**
	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	10,0%	van	€	2.317.735,96	€	231.774
	Risicoreservering bouwkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**231.774**
	Bouwkosten Deelraming Variant 1					**€**	**2.549.510**
	Verkenningenfase opdrachtgever (OG):	6,0%	van	€	2.317.735,96	€	139.064
	Planuitwerkingsfase opdrachtgever (OG):	12,0%	van	€	2.317.735,96	€	278.128
	Realisatiefase opdrachtgever (OG):	8,0%	van	€	2.317.735,96	€	185.419
	Benoemde directe engineeringskosten					**€**	**602.611**
	Directe engineeringskosten	*26,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**602.611**
	Voorziene engineeringskosten					**€**	**602.611**
	Niet benoemd risico engineeringskosten (%)	10,0%	van	€	602.611,35	€	60.261

Deelraming aan | *Deelraming Variant 1* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*		*Prijs*		*Totaal*
	Risicoreservering engineeringskosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. engineeringskosten*			**€**	**60.261**
	Engineeringskosten Deelraming Variant 1					**€**	**662.872**
A10010	Aankoop landbouwgrond	0,62	ha	€	90.000,00	€	55.994
	Benoemde directe vastgoedkosten					**€**	**55.994**
	Nader te detailleren vastgoedkosten (%)	15,0%	van	€	55.993,50	€	8.399
	Directe vastgoedkosten					**€**	**64.393**
N10110	Notariskosten	26,00	perceel	€	2.500,00	€	65.000
T10110	Taxatiekosten	26,00	perceel	€	500,00	€	13.000
O10110	Overdrachtsbelasting	2,0%	van	€	55.993,50	€	1.120
	Indirecte vastgoedkosten	*122,9%*	*t.o.v. directe vastgoedkosten*			**€**	**79.120**
	Voorziene vastgoedkosten					**€**	**143.512**
	Niet benoemd risico vastgoedkosten (%)	10,0%	van	€	143.512,40	€	14.351
	Risicoreservering vastgoedkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene vastgoedkosten*			**€**	**14.351**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 1					**€**	**157.864**
	(Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d.	2,0%	van	€	2.317.735,96	€	46.355
	Verzekeringspremies	1,0%	van	€	2.317.735,96	€	23.177
	Nadeelcompensatieregeling kabels & leidingen	5,0%	van	€	2.317.735,96	€	115.887
	Communicatie- en voorlichtingskosten	1,0%	van	€	2.317.735,96	€	23.177
	Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen	1,0%	van	€	2.317.735,96	€	23.177
	Benoemde directe overige bijkomende kosten					**€**	**231.774**
	Directe overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**231.774**
	Voorziene overige bijkomende kosten					**€**	**231.774**
	Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)	10,0%	van	€	231.773,60	€	23.177
	Risicoreservering overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. overige bijk. kosten*			**€**	**23.177**
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 1					**€**	**254.951**
	Investeringskosten Deelraming Variant 1 exclusief BTW					**€**	**3.625.197**
	Investeringskosten Deelraming Variant 1 exclusief BTW (contante waarde)					*€*	*3.625.197*

Deelraming aan | Deelraming Variant 2 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
	Investeringskosten:						
1	**WEGENBOUW**						
101120	Verbreden weg met 1,20 m	1.611,00	m	€	129,00	€	207.819
102480	Vervangen halfverharding weg door asfalt	380,00	m	€	418,00	€	158.840
104010	Aansluiting zijweg	2,00	st	€	7.500,00	€	15.000
104020	Aansluiting kruising	3,00	st	€	17.500,00	€	52.500
2	**WATERGANGEN**						
201010	Verleggen watergang (95%)	19,00	m	€	19,00	€	361
202010	Dempen watergang incl. aanleg duiker 800 mm beton (5%)	1,00	m	€	192,00	€	192
3	**GROENVOORZIENINGEN**						
301030	Kappen, afvoeren en storten bomen 0,50-1,00 m doorsnede	144,00	st	€	175,00	€	25.200
305020	Lev. en aanbr. bomen incl. grondverbetering	144,00	st	€	425,00	€	61.200
4	**KUNSTWERKEN**						
401010	Amoveren betonnen verkeersbrug	40,00	m2	€	200,00	€	8.000
405010	Aanleg nieuwe betonnen verkeersbrug	48,00	m2	€	1.600,00	€	76.800
408010	Verplaatsen bovenbouw fietsbrug incl. nieuwe fundering	1,00	st	€	40.000,00	€	40.000
5	**BEBOUWING**						
501010	Amoveren bebouwing en tuin	12,00	st	€	50.000,00	€	600.000
9	**OVERIGE WERKZAAMHEDEN**						
901010	Verkeersmaatregelen	1,00	euro	€	37.000,00	€	37.000
902010	Faseringskosten	1,00	euro	€	37.000,00	€	37.000
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**1.319.912**
	Nader te detailleren bouwkosten (%)	15,0%	van	€	1.319.912,00	€	197.987
	Directe bouwkosten					**€**	**1.517.899**
	Overige eenmalige kosten (%)	3,0%	van	€	1.517.898,80	€	45.537
	Eenmalige kosten totaal			€	*45.536,96*		
	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€	1.517.898,80	€	15.179
	Algemene bouwplaatskosten totaal			€	*15.178,99*		
	Uitvoeringskosten (%)	7,0%	van	€	1.517.898,80	€	106.253
	Algemene kosten (%)	6,0%	van	€	1.684.867,67	€	101.092
	Winst (%)	2,5%	van	€	1.785.959,73	€	44.649
	Risico (%)	2,5%	van	€	1.785.959,73	€	44.649
	Bijdrage RAW-systematiek (%)	0,15%	van	€	1.880.900,42	€	2.821
	Bijdrage Fonds Collectieve Kennis-CT (%) - niet-BTW-plichtig	0,15%	van	€	1.880.900,42	€	2.821
	Indirecte bouwkosten	*23,9%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**363.002**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**1.880.900**
	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	10,0%	van	€	1.880.900,42	€	188.090
	Risicoreservering bouwkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**188.090**
	Bouwkosten Deelraming Variant 2					**€**	**2.068.990**
	Verkenningenfase opdrachtgever (OG):	6,0%	van	€	1.880.900,42	€	112.854
	Planuitwerkingsfase opdrachtgever (OG):	12,0%	van	€	1.880.900,42	€	225.708
	Realisatiefase opdrachtgever (OG):	8,0%	van	€	1.880.900,42	€	150.472
	Benoemde directe engineeringskosten					**€**	**489.034**

Deelraming aan | *Deelraming Variant 2* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*	*Prijs*	*Totaal*
	Directe engineeringskosten	*26,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 489.034**
	Voorziene engineeringskosten				**€ 489.034**
	Niet benoemd risico engineeringskosten (%)	10,0%	van	€ 489.034,11	€ 48.903
	Risicoreservering engineeringskosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. engineeringskosten*		**€ 48.903**
	Engineeringskosten Deelraming Variant 2				**€ 537.938**
A10010	Aankoop landbouwgrond	0,24	ha	€ 90.000,00	€ 21.503
A10210	Aankoop Pepereind 11	1,00	post	€ 971.000,00	€ 971.000
A10211	Aankoop Pepereind 11a	1,00	post	€ 728.000,00	€ 728.000
A10212	Aankoop Pepereind 13	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10213	Aankoop gebouw kavel 2187	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10214	Aankoop scheepenstraat 5	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10215	Aankoop scheepenstraat 3a	1,00	post	€ 430.000,00	€ 430.000
A10216	Aankoop scheepenstraat 3	1,00	post	€ 866.000,00	€ 866.000
A10217	Aankoop scheepenstraat 3	1,00	post	€ 1.031.000,00	€ 1.031.000
A10218	Aankoop Loverensestraat 6	1,00	post	€ 890.000,00	€ 890.000
A10219	Aankoop Loonse Baan 7	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10220	Aankoop Loonse Baan 5	1,00	post	€ 186.000,00	€ 186.000
A10221	Aankoop Loonse Baan 3	1,00	post	€ 787.000,00	€ 787.000
	Benoemde directe vastgoedkosten				**€ 8.478.279**
	Nader te detailleren vastgoedkosten (%)	15,0%	van	€ 8.478.278,80	€ 1.271.742
	Directe vastgoedkosten				**€ 9.750.021**
N10110	Notariskosten	22,00	perceel	€ 2.500,00	€ 55.000
T10110	Taxatiekosten	22,00	perceel	€ 500,00	€ 11.000
O10110	Overdrachtsbelasting	2,0%	van	€ 8.478.278,80	€ 169.566
	Indirecte vastgoedkosten	*2,4%*	*t.o.v. directe vastgoedkosten*		**€ 235.566**
	Voorziene vastgoedkosten				**€ 9.985.586**
	Niet benoemd risico vastgoedkosten (%)	10,0%	van	€ 9.985.586,20	€ 998.559
	Risicoreservering vastgoedkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene vastgoedkosten*		**€ 998.559**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 2				**€ 10.984.145**
	(Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d.	2,0%	van	€ 1.880.900,42	€ 37.618
	Verzekeringspremies	1,0%	van	€ 1.880.900,42	€ 18.809
	Nadeelcompensatieregeling kabels & leidingen	5,0%	van	€ 1.880.900,42	€ 94.045
	Communicatie- en voorlichtingskosten	1,0%	van	€ 1.880.900,42	€ 18.809
	Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen	1,0%	van	€ 1.880.900,42	€ 18.809
	Benoemde directe overige bijkomende kosten				**€ 188.090**
	Directe overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 188.090**
	Voorziene overige bijkomende kosten				**€ 188.090**
	Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)	10,0%	van	€ 188.090,04	€ 18.809
	Risicoreservering overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. overige bijk. kosten*		**€ 18.809**
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 2				**€ 206.899**
	Investeringskosten Deelraming Variant 2 exclusief BTW				**€ 13.797.972**
	Investeringskosten Deelraming Variant 2 exclusief BTW (contante waarde)				*€ 13.797.972*

Deelraming aan | *Deelraming Variant 3* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*		*Prijs*		*Totaal*
	Investeringskosten:						
1	**WEGENBOUW**						
101120	Verbreden weg met 1,20 m	1.730,00	m	€	129,00	€	223.170
102480	Vervangen halfverharding weg door asfalt	350,00	m	€	418,00	€	146.300
104010	Aansluiting zijweg	2,00	st	€	7.500,00	€	15.000
104020	Aansluiting kruising	1,00	st	€	17.500,00	€	17.500
104050	Lev. en aanbr. turborotonde asfalt N65	1,00	st	€	500.000,00	€	500.000
3	**GROENVOORZIENINGEN**						
301020	Kappen, afvoeren en storten bomen 0,25-0,50 m doorsnede	108,00	st	€	110,00	€	11.880
305020	Lev. en aanbr. bomen incl. grondverbetering	108,00	st	€	425,00	€	45.900
4	**KUNSTWERKEN**						
401010	Amoveren betonnen verkeersbrug	40,00	m2	€	200,00	€	8.000
405010	Aanleg nieuwe betonnen verkeersbrug	48,00	m2	€	1.600,00	€	76.800
408010	Verplaatsen bovenbouw fietsbrug incl. nieuwe fundering	1,00	st	€	40.000,00	€	40.000
5	**BEBOUWING**						
501010	Amoveren bebouwing en tuin	9,00	st	€	50.000,00	€	450.000
9	**OVERIGE WERKZAAMHEDEN**						
901010	Verkeersmaatregelen	1,00	euro	€	46.000,00	€	46.000
902010	Faseringskosten	1,00	euro	€	46.000,00	€	46.000
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**1.626.550**
	Nader te detailleren bouwkosten (%)	15,0%	van	€	1.626.550,00	€	243.983
	Directe bouwkosten					**€**	**1.870.533**
	Overige eenmalige kosten (%)	3,0%	van	€	1.870.532,50	€	56.116
	Eenmalige kosten totaal			€	*56.115,98*		
	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€	1.870.532,50	€	18.705
	Algemene bouwplaatskosten totaal			€	*18.705,33*		
	Uitvoeringskosten (%)	7,0%	van	€	1.870.532,50	€	130.937
	Algemene kosten (%)	6,0%	van	€	2.076.291,08	€	124.577
	Winst (%)	2,5%	van	€	2.200.868,54	€	55.022
	Risico (%)	2,5%	van	€	2.200.868,54	€	55.022
	Bijdrage RAW-systematiek (%)	0,15%	van	€	2.317.865,56	€	3.477
	Bijdrage Fonds Collectieve Kennis-CT (%) - niet-BTW-plichtig	0,15%	van	€	2.317.865,56	€	3.477
	Indirecte bouwkosten	*23,9%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**447.333**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**2.317.866**
	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	10,0%	van	€	2.317.865,56	€	231.787
	Risicoreservering bouwkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**231.787**
	Bouwkosten Deelraming Variant 3					**€**	**2.549.652**
	Verkenningenfase opdrachtgever (OG):	6,0%	van	€	2.317.865,56	€	139.072
	Planuitwerkingsfase opdrachtgever (OG):	12,0%	van	€	2.317.865,56	€	278.144
	Realisatiefase opdrachtgever (OG):	8,0%	van	€	2.317.865,56	€	185.429
	Benoemde directe engineeringskosten					**€**	**602.645**
	Directe engineeringskosten	*26,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**602.645**
	Voorziene engineeringskosten					**€**	**602.645**

Deelraming aan | Deelraming Variant 3 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Niet benoemd risico engineeringskosten (%)	10,0%	van	€ 602.645,05	€ 60.265
	Risicoreservering engineeringskosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. engineeringskosten*		**€ 60.265**
	Engineeringskosten Deelraming Variant 3				**€ 662.910**
A10010	Aankoop landbouwgrond	0,21	ha	€ 90.000,00	€ 18.684
A10310	Aankoop Kruishoeveweg 1	1,00	post	€ 422.000,00	€ 422.000
A10311	Aankoop Kruishoeveweg 1a	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10312	Aankoop Kruishoeveweg 1b	1,00	post	€ 601.000,00	€ 601.000
A10313	Aankoop gebouw kavel 1318	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10314	Aankoop gebouw kavel 1058	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10315	Aankoop Kruishoeveweg 5	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10316	Aankoop Loonse Baan 7	1,00	post	€ 641.944,00	€ 641.944
A10317	Aankoop Loonse Baan 5	1,00	post	€ 186.000,00	€ 186.000
A10318	Aankoop Loonse Baan 3	1,00	post	€ 787.000,00	€ 787.000
	Benoemde directe vastgoedkosten				**€ 5.224.404**
	Nader te detailleren vastgoedkosten (%)	15,0%	van	€ 5.224.404,00	€ 783.661
	Directe vastgoedkosten				**€ 6.008.065**
N10110	Notariskosten	18,00	perceel	€ 2.500,00	€ 45.000
T10110	Taxatiekosten	18,00	perceel	€ 500,00	€ 9.000
O10110	Overdrachtsbelasting	2,0%	van	€ 5.224.404,00	€ 104.488
	Indirecte vastgoedkosten	*2,6%*	*t.o.v. directe vastgoedkosten*		**€ 158.488**
	Voorziene vastgoedkosten				**€ 6.166.553**
	Niet benoemd risico vastgoedkosten (%)	10,0%	van	€ 6.166.552,68	€ 616.655
	Risicoreservering vastgoedkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene vastgoedkosten*		**€ 616.655**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 3				**€ 6.783.208**
	(Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d.	2,0%	van	€ 2.317.865,56	€ 46.357
	Verzekeringspremies	1,0%	van	€ 2.317.865,56	€ 23.179
	Nadeelcompensatieregeling kabels & leidingen	5,0%	van	€ 2.317.865,56	€ 115.893
	Communicatie- en voorlichtingskosten	1,0%	van	€ 2.317.865,56	€ 23.179
	Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen	1,0%	van	€ 2.317.865,56	€ 23.179
	Benoemde directe overige bijkomende kosten				**€ 231.787**
	Directe overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 231.787**
	Voorziene overige bijkomende kosten				**€ 231.787**
	Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)	10,0%	van	€ 231.786,56	€ 23.179
	Risicoreservering overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. overige bijk. kosten*		**€ 23.179**
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 3				**€ 254.965**
	Investeringskosten Deelraming Variant 3 exclusief BTW				**€ 10.250.735**
	Investeringskosten Deelraming Variant 3 exclusief BTW (contante waarde)				*€ 10.250.735*

Deelraming aan | Deelraming Variant 4 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
	Investeringskosten:						
1	**WEGENBOUW**						
101120	Verbreden weg met 1,20 m	304,00	m	€	129,00	€	39.216
102480	Vervangen halfverharding weg door asfalt	110,00	m	€	418,00	€	45.980
103470	Aanleg nieuwe weg breed 4,70 m	1.500,00	m	€	400,00	€	600.000
104020	Aansluiting kruising	2,00	st	€	17.500,00	€	35.000
104050	Lev. en aanbr. turborotonde asfalt N65	1,00	st	€	500.000,00	€	500.000
2	**WATERGANGEN**						
202020	Dempen watergang	4,00	m	€	40,50	€	162
3	**GROENVOORZIENINGEN**						
301020	Kappen, afvoeren en storten bomen 0,25-0,50 m doorsnede	44,00	st	€	110,00	€	4.840
305020	Lev. en aanbr. bomen incl. grondverbetering	44,00	st	€	425,00	€	18.700
4	**KUNSTWERKEN**						
405010	Aanleg nieuwe betonnen verkeersbrug	90,00	m2	€	1.600,00	€	144.000
5	**BEBOUWING**						
501010	Amoveren bebouwing en tuin	8,00	st	€	50.000,00	€	400.000
7	**INSTALLATIES EN VOORZIENINGEN**						
701010	Vervangen gemaal	1,00	st	€	100.000,00	€	100.000
9	**OVERIGE WERKZAAMHEDEN**						
901010	Verkeersmaatregelen	1,00	euro	€	57.000,00	€	57.000
902010	Faseringskosten	1,00	euro	€	57.000,00	€	57.000
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**2.001.898**
	Nader te detailleren bouwkosten (%)	15,0%	van	€	2.001.898,00	€	300.285
	Directe bouwkosten					**€**	**2.302.183**
	Overige eenmalige kosten (%)	3,0%	van	€	2.302.182,70	€	69.065
	Eenmalige kosten totaal			€	*69.065,48*		
	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€	2.302.182,70	€	23.022
	Algemene bouwplaatskosten totaal			€	*23.021,83*		
	Uitvoeringskosten (%)	7,0%	van	€	2.302.182,70	€	161.153
	Algemene kosten (%)	6,0%	van	€	2.555.422,80	€	153.325
	Winst (%)	2,5%	van	€	2.708.748,16	€	67.719
	Risico (%)	2,5%	van	€	2.708.748,16	€	67.719
	Bijdrage RAW-systematiek (%)	0,15%	van	€	2.852.743,80	€	4.279
	Bijdrage Fonds Collectieve Kennis-CT (%) - niet-BTW-plichtig	0,15%	van	€	2.852.743,80	€	4.279
	Indirecte bouwkosten	*23,9%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**550.561**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**2.852.744**
	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	10,0%	van	€	2.852.743,80	€	285.274
	Risicoreservering bouwkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**285.274**
	Bouwkosten Deelraming Variant 4					**€**	**3.138.018**
	Verkenningenfase opdrachtgever (OG):	6,0%	van	€	2.852.743,80	€	171.165
	Planuitwerkingsfase opdrachtgever (OG):	12,0%	van	€	2.852.743,80	€	342.329
	Realisatiefase opdrachtgever (OG):	8,0%	van	€	2.852.743,80	€	228.220
	Benoemde directe engineeringskosten					**€**	**741.713**

Deelraming aan | Deelraming Variant 4 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Directe engineeringskosten	*26,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 741.713**
	Voorziene engineeringskosten				**€ 741.713**
	Niet benoemd risico engineeringskosten (%)	10,0%	van € 741.713,39		€ 74.171
	Risicoreservering engineeringskosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. engineeringskosten*		**€ 74.171**
	Engineeringskosten Deelraming Variant 4				**€ 815.885**
A10010	Aankoop landbouwgrond	2,29	ha € 90.000,00		€ 205.783
A10410	Aankoop Kruishoeveweg 1	1,00	post € 422.000,00		€ 422.000
A10411	Aankoop Kruishoeveweg 1a	1,00	post € 641.944,00		€ 641.944
A10412	Aankoop Kruishoeveweg 1b	1,00	post € 601.000,00		€ 601.000
A10413	Aankoop gebouw kavel 1318	1,00	post € 641.944,00		€ 641.944
A10414	Aankoop gebouw kavel 1058	1,00	post € 641.944,00		€ 641.944
A10415	Aankoop Kruishoeveweg 5	1,00	post € 641.944,00		€ 641.944
A10416	Aankoop Helvoirtsestraat 19	1,00	post € 741.000,00		€ 741.000
A10417	Aankoop Helvoirtsestraat 21	1,00	post € 736.000,00		€ 736.000
	Benoemde directe vastgoedkosten				**€ 5.273.559**
	Nader te detailleren vastgoedkosten (%)	15,0%	van € 5.273.559,20		€ 791.034
	Directe vastgoedkosten				**€ 6.064.593**
N10110	Notariskosten	17,00	perceel € 2.500,00		€ 42.500
T10110	Taxatiekosten	17,00	perceel € 500,00		€ 8.500
O10110	Overdrachtsbelasting	2,0%	van € 5.273.559,20		€ 105.471
	Indirecte vastgoedkosten	*2,6%*	*t.o.v. directe vastgoedkosten*		**€ 156.471**
	Voorziene vastgoedkosten				**€ 6.221.064**
	Niet benoemd risico vastgoedkosten (%)	10,0%	van € 6.221.064,26		€ 622.106
	Risicoreservering vastgoedkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene vastgoedkosten*		**€ 622.106**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 4				**€ 6.843.171**
	(Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d.	2,0%	van € 2.852.743,80		€ 57.055
	Verzekeringspremies	1,0%	van € 2.852.743,80		€ 28.527
	Nadeelcompensatieregeling kabels & leidingen	5,0%	van € 2.852.743,80		€ 142.637
	Communicatie- en voorlichtingskosten	1,0%	van € 2.852.743,80		€ 28.527
	Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen	1,0%	van € 2.852.743,80		€ 28.527
	Benoemde directe overige bijkomende kosten				**€ 285.274**
	Directe overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 285.274**
	Voorziene overige bijkomende kosten				**€ 285.274**
	Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)	10,0%	van € 285.274,38		€ 28.527
	Risicoreservering overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. overige bijk. kosten*		**€ 28.527**
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 4				**€ 313.802**
	Investeringskosten Deelraming Variant 4 exclusief BTW				**€ 11.110.875**
	Investeringskosten Deelraming Variant 4 exclusief BTW (contante waarde)				*€ 11.110.875*

Deelraming aan | Deelraming Variant 5 | Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
	Investeringskosten:						
1	**WEGENBOUW**						
101050	Verbreden weg met 0,50 m	1.391,00	m	€	79,00	€	109.889
101120	Verbreden weg met 1,20 m	4.011,00	m	€	129,00	€	517.419
104010	Aansluiting zijweg	2,00	st	€	7.500,00	€	15.000
104020	Aansluiting kruising	5,00	st	€	17.500,00	€	87.500
3	**GROENVOORZIENINGEN**						
301020	Kappen, afvoeren en storten bomen 0,25-0,50 m doorsnede	143,00	st	€	110,00	€	15.730
301030	Kappen, afvoeren en storten bomen 0,50-1,00 m doorsnede	51,00	st	€	175,00	€	8.925
305020	Lev. en aanbr. bomen incl. grondverbetering	194,00	st	€	425,00	€	82.450
4	**KUNSTWERKEN**						
401010	Amoveren betonnen verkeersbrug	55,00	m2	€	200,00	€	11.000
405010	Aanleg nieuwe betonnen verkeersbrug	66,00	m2	€	1.600,00	€	105.600
5	**BEBOUWING**						
501010	Amoveren bebouwing en tuin	2,00	st	€	50.000,00	€	100.000
9	**OVERIGE WERKZAAMHEDEN**						
901010	Verkeersmaatregelen	1,00	euro	€	32.000,00	€	32.000
902010	Faseringskosten	1,00	euro	€	32.000,00	€	32.000
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**1.117.513**
	Nader te detailleren bouwkosten (%)	15,0%	van	€	1.117.513,00	€	167.627
	Directe bouwkosten					**€**	**1.285.140**
	Overige eenmalige kosten (%)	3,0%	van	€	1.285.139,95	€	38.554
	Eenmalige kosten totaal			*€*	*38.554,20*		
	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€	1.285.139,95	€	12.851
	Algemene bouwplaatskosten totaal			*€*	*12.851,40*		
	Uitvoeringskosten (%)	7,0%	van	€	1.285.139,95	€	89.960
	Algemene kosten (%)	6,0%	van	€	1.426.505,34	€	85.590
	Winst (%)	2,5%	van	€	1.512.095,67	€	37.802
	Risico (%)	2,5%	van	€	1.512.095,67	€	37.802
	Bijdrage RAW-systematiek (%)	0,15%	van	€	1.592.477,88	€	2.389
	Bijdrage Fonds Collectieve Kennis-CT (%) - niet-BTW-plichtig	0,15%	van	€	1.592.477,88	€	2.389
	Indirecte bouwkosten	*23,9%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**307.338**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**1.592.478**
	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	10,0%	van	€	1.592.477,88	€	159.248
	Risicoreservering bouwkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**159.248**
	Bouwkosten Deelraming Variant 5					**€**	**1.751.726**
	Verkenningenfase opdrachtgever (OG):	6,0%	van	€	1.592.477,88	€	95.549
	Planuitwerkingsfase opdrachtgever (OG):	12,0%	van	€	1.592.477,88	€	191.097
	Realisatiefase opdrachtgever (OG):	8,0%	van	€	1.592.477,88	€	127.398
	Benoemde directe engineeringskosten					**€**	**414.044**
	Directe engineeringskosten	*26,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**414.044**
	Voorziene engineeringskosten					**€**	**414.044**
	Niet benoemd risico engineeringskosten (%)	10,0%	van	€	414.044,25	€	41.404

Deelraming aan	Deelraming Variant 5							Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000
Code	**Omschrijving post**	**Hoeveelheid**		**Eenheid**		**Prijs**		**Totaal**
	Risicoreservering engineeringskosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. engineeringskosten*				**€**	**41.404**
	Engineeringskosten Deelraming Variant 5						**€**	**455.449**
A10010	Aankoop landbouwgrond	0,55	ha	€	90.000,00		€	49.578
A10510	Aankoop De Gijzel 45	1,00	post	€	667.000,00		€	667.000
A10511	Aankoop De Gijzel 47	1,00	post	€	503.000,00		€	503.000
	Benoemde directe vastgoedkosten						**€**	**1.219.578**
	Nader te detailleren vastgoedkosten (%)	15,0%	van	€	1.219.578,30		€	182.937
	Directe vastgoedkosten						**€**	**1.402.515**
N10110	Notariskosten	22,00	perceel	€	2.500,00		€	55.000
T10110	Taxatiekosten	22,00	perceel	€	500,00		€	11.000
O10110	Overdrachtsbelasting	2,0%	van	€	1.219.578,30		€	24.392
	Indirecte vastgoedkosten	*6,4%*	*t.o.v. directe vastgoedkosten*				**€**	**90.392**
	Voorziene vastgoedkosten						**€**	**1.492.907**
	Niet benoemd risico vastgoedkosten (%)	10,0%	van	€	1.492.906,61		€	149.291
	Risicoreservering vastgoedkosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene vastgoedkosten*				**€**	**149.291**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 5						**€**	**1.642.197**
	(Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d.	2,0%	van	€	1.592.477,88		€	31.850
	Verzekeringspremies	1,0%	van	€	1.592.477,88		€	15.925
	Nadeelcompensatieregeling kabels & leidingen	5,0%	van	€	1.592.477,88		€	79.624
	Communicatie- en voorlichtingskosten	1,0%	van	€	1.592.477,88		€	15.925
	Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen	1,0%	van	€	1.592.477,88		€	15.925
	Benoemde directe overige bijkomende kosten						**€**	**159.248**
	Directe overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*				**€**	**159.248**
	Voorziene overige bijkomende kosten						**€**	**159.248**
	Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)	10,0%	van	€	159.247,79		€	15.925
	Risicoreservering overige bijkomende kosten	*10,0%*	*t.o.v. voorz. overige bijk. kosten*				**€**	**15.925**
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 5						**€**	**175.173**
	Investeringskosten Deelraming Variant 5 exclusief BTW						**€**	**4.024.544**
	Investeringskosten Deelraming Variant 5 exclusief BTW (contante waarde)						*€*	*4.024.544*

Bijlage 3 Wijkprikker Vught

Reacties bewoners wijkprikker	Thema	Variant
Dit is een procedure fout met een misleidende voorstelling van de route m.b.t. de ontsluiting van geheel Vught Noord. Zwaar verkeer wordt hiermee gedirigeerd richting de toegangs wegen van Vught Noord. De randweg Den Bosch is momenteel al een probleem voor economisch verkeer vanuit Vught en Den Bosch. Door deze route wordt het economisch belang van een paar vervuilende bedrijven, met lage economisch of sociaal toegevoegde waarde in Helvoirt/Cromvoirt, boven die van de inwoners van Vught en Den Bosch gesteld. Het al dan niet opzettelijk incorrect weergeven het werkelijke gevolg van deze route leid tot incorrecte besluitvorming en procedure fouten.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Doorkruist op dit punt gebied aangewezen al Natura2000	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Onaanvaardbaar om deze route te gaan gebruiken voor vrachtwagens en dergelijke. De kruising Postweg/Kampdijklaan wordt gebruikt door schoolgaande fietsende kinderen en fietsverkeer naar en van 's-Hertogenbosch. Daarnaast hebben de wegen en kruising aldaar al veel meer verkeer te verwerken door de realisatie van project Isabella kazerne. Daarnaast lijkt het me zinvol op het beetje natuur wat ons rest wat beter te beschermen!	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Buiten dat deze route door een natuurgebied gaat is hier absoluut de veiligheid in het geding. De Kampdijklaan vanaf postweg tot aan Honderdmorgensedijk is niet geschikt en zelf gevaarlijk voor nog meer verkeer. Dit is nu al een druk punt met onvoldoende overzicht voor de verschillende weggebruikers.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Deze optie is eigenlijk te bizar om een optie te kunnen zijn. Alle redenen zijn al genoemd. Alleen al de Postweg / Kampdijklaan incl brug. Isabellaveld nu al onlogisch ontsloten en ambitie meer bouwen, ProRail bouwterrein, Kampdijklaan snelfietspad, Loonsebaan spoorovergang die komt te vervallen, fietsverkeer (basisscholen, voorgezet onderwijs, fietsroutes) incl 2 richtings fietspad, nieuwe PI route. Gementweg compleet ongeschikt voor vrachtverkeer dat elkaar moet passeren.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
De route doorkruist hier gebied aangeduid als Natura2000 gebied. Dit kan dus niet en zal bezwaar procedure starten. https://www.natura2000.nl/gebieden/noord-brabant	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
direct grenzend Natura2000 gebied	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Ik voorzie grote problemen; de Gementweg is al een drukke route met smalle wegen en zachte bermen, dit wordt ook al een alternatieve route voor de EBI. En dan de brug Kampdijklaan en kruising Postweg is een nog drukker punt met auto's voetgangers, fietsers, schoolgaande kinderen naar de basisschool en middelbare school. Ook hier zou de EBI dan nog overheen moeten. Dan heb je nog kerende auto's die naar Isabellaveld moeten, waar in de toekomst nog meer huizen gebouwd gaan worden en een bouwopslagplaats wordt voor de NS. En het is een vaste route voor ambulances, brandweer en politie, die dagelijks met sirenes over de Postweg rijden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Zeer ongewenst, de huidige verkeerssituatie begint al gevaarlijk te worden. Met fietsers (o.a. veel schoolkinderen (zowel basis- als middelbare scholieren)), wandelaars, groei van de nieuwe wijken (Isabellaveld en Fort Isabella) en daarmee ook het autoverkeer. Door vrachtverkeer hieraan toe te voegen wordt de huidige situatie nog onveiliger en erg gevaarlijk voor alle betrokkenen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Het knooppunt kampdijklaan / Gementweg met Postweg is nu al een gevaarlijke kruising, waar verschillende verkeersstromen kriskras door elkaar schieten. Er zijn veel overstekende kinderen en fietsers die naar hun werk / stad fietsen. Vrachtverkeer zou een gevaarlijke toevoeging zijn. Ook is het geen optie om vrachtverkeer door de gement te laten rijden waar veel vogels en herten leven. De wegen zijn niet gemaakt voor zwaar en doorgaand verkeer. Dat is precies de reden waarom de Gement afgesloten is voor doorgaand verkeer! Op de Gementweg lopen en fietsen veel recreanten. Vrachtwagens zijn geen optie!	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
De Vendraaf heet verglijkbare kenmerken al de Deutersestraat. Op dit punt moet het zware verkeer links de weg opdraaien wat statistisch het hoogste risico geeft op ongelukken.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Gevaarlijk kruispunt. De Deutersestraat geeft de sensatie van een voorrangsweg waar op snelheid word gereden. Deze weg kruisen met zwaarverkeer verhoogt aanzienlijk de waarschijnlijkheid op fatale ongelukken. Zowel voor personen autos als fietsers.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Op dit kruispunt steken hardlopers over naar de Grobbedonksekooiweg. Dit kruispunt is volledig onoverzichtelijk, te small voor twee vrachtwagens. Zelfs bij weg verbreding kunnen de voetganger of fietser geen kant op.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Op deze kruising is een wandelroute naar het natuurgebied. Wandelaars en fietsers op de Gementweg en Honderdmorgensedijk worden gemixed met zwaar vrachtverkeer en kunnen geen kant op. Naast onveiligheid is het ook zeer onprettig om bij een natuurgebied te worden overdonderd met herrie van een vrachtwagen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan

De route gaat verder dan dit kruispunt. Vanaf dit kruispunt moet het verkeer van en naar de turbo rotonde Postweg/Vughterweg. Hierdoor word zwaar verkeer ineens op 6 meter afstand van huizen geleid wat naast geluidsoverlast ook zware laag frequente trillingen geeft.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Hier kruist het met een school verkeer van Den Bosch, Engelen, Vlijmen naar het Maurick college, en van Vught, Helvoirt en Cromvoirt naar de scholen in Den Bosch.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Deze wegen zijn veel te smal voor zwaar verkeer. Voor het passeren moet de personen auto volledig de zachte berm in. Als hier twee vrachtwagen moeten passeren moet de weg meters verbreed worden zonder zachte berm. F	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Deze weg is extreem druk en gevaarlijk aan het worden. Vrijwel iedere week ontstaan hier aanrijdingen met fietsers en voetgangers. Het verkeer komt al om 5 uur in de ochtend op gang. Zwaar transport en bouwverkeer dendert over de Postweg. Hier is totaal geen ruimte voor nog meer verkeer. Dit is een hele ongewenste en slechte optie.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Goed idee mits er een omrijroute / oplossing gevonden kan worden voor de fietsers	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Geen optie! Het is nu al druk, groeiend woon-werk verkeer door forse uitbreiding van de wijk. Veel wandelaars, fietsers en veel schoolgaande kinderen. Zeer onoverzichtelijke kruising Postweg zorgt nu al voor gevaarlijke situaties. De brug is te smal.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Dit kruispunt is nu al zeer onoverzichtelijk. En gevaarlijk. Met meer verkeer wordt dit er niet beter op.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Geen goed idee ivm met transport route van uit de gevangenis medio 2024 voor alvast de komende 10 jaar.aangezien ze aan de zuid kant van de gementweg een vangrail plaatsen voor transport van gevangen.wordt hij wel erg smal voor groot verkeer.en volgende punt.er zit een onoverzichtelijke bocht in de gementweg.waar nu al elk jaar 1 of 2 auto's in de sloot belanden hoe zal dat dan zijn met zwaar verkeer.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Optie die zou kunnen. Allen het oplossen van het kruisen van het (fiets)verkeer aan het einde van de route bij de Postweg in Vught lijkt me een uitdaging.	Voordelen en kansen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Prima optie voor de bewoners van Cromvoirt. Brug zal in dat geval wel aangepast moeten worden zoals in Cromvoirt	Voordelen en kansen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Je komt midden op een cruciaal punt uit bij Vught waar veel fietsers van en naar Den Bosch langs komen. Inclusief schoolgaande kinderen. Nog geen 200 meter verderop is er een school.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Goede optie, mits oplossing/rekening gehouden met kruising fietsverkeer.	Voordelen en kansen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Zeer gevaarlijke optie gezien de vele fietsers en voetgangers (kinderen) bij de Kampdijklaanbrug en het nu al drukke en zeer onoverzichtelijke kruispunt Kampdijklaan-Postweg waar heel veel schoolgaande kinderen oversteken. Plus zwaar verkeer op de smalle weg in de Gement is ook zeer gevaarlijk en zeer ongewenst gezien de vele vogels en ander wild daar.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Kruispunt Kampdijklaan Postweg, is wachten op een ernstig ongeluk, indien niet opgepakt, zou ik niet graag in de schoenen staan van diegene die daar verantwoordelijk voor is!	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Ongewenste, gevaarlijke variant i.v.m. de bestaande situatie op de kruising Postweg/Kampdijklaan, de toegang tot het Isabellaveld en de groeiende verkeersstroom van en naar Fort Isabella. Niet voor niets is de gemeente Vught een onderzoek gestart naar deze situatie.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Dit is nu al een zeer gevaarlijk punt, het is wachten op een ongeluk gezien de situatie met de vele fietsers en voetgangers (kinderen) en het nu al drukke en zeer onoverzichtelijke kruispunt Kampdijklaan-Postweg waar heel veel schoolgaande kinderen oversteken. Dit komt mede door het slechte zicht door de kromming in de postweg ter hoogte van de kruising. Daarnaast groei van woningen en ander gebruik door isabellakaserne en issabellaveld die zorgen voor een hogere belasting van het kruispunt. Dit is dus echt een NO GO	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
De brug over het Drongelsekanaal is smal voor het fiets en autoverkeer en niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer. De kampdijklaan wordt opnieuw ingericht als fietsstraat, waardoor het op de brug en kruispunt kampdijklaan/postweg mogelijk nog drukker gaat worden met fietsverkeer. Er is al veel te doen over de verkeersveiligheid op dit kruispunt gezien het vele auto- en fietsverkeer en voetgangers.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Zeer gevaarlijke optie gezien de vele fietsers en voetgangers (kinderen) bij de Kampdijklaanbrug en het nu al drukke en zeer onoverzichtelijke kruispunt Kampdijklaan-Postweg waar heel veel schoolgaande kinderen oversteken.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
De kampdijkbrug en Kampdijklaan gaan deel uitmaken van een fiets snelweg. Dat is de reden waarom de Kampdijklaan opnieuw ingericht wordt. Daar past geen zwaar verkeer bij.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
De Postweg / Kampdijklaan is nu al een gevaarlijk kruispunt omdat Postweg meer een randweg is geworden waar het niet voor is ingericht met twee richting fietspaden, slechte aansluiting Isabelleveld wijk en veel toerisme verkeer naar bossen en kazerne. En er schijnt ook nog een snel fietspad te komen die het moet kruisen op deze plek.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan

De gementweg is een smalle weg waar tegemoetkomend verkeer elkaar passeert door van de weg af te gaan. De brug over het Drongelsekanaal bij de kampdijklaan is te smal voor zwaar verkeer en heeft beperkte draagkracht. Bovendien wordt deze brug intensief gebruikt door wandelaars en fietsers. De aansluiting kampdijklaan-postweg is een moeilijk te overzien kruispunt door de inrichting en de vele verkeersbewegingen. Bovendien wordt het zeer intensief gebruikt door wandelaars en fietsers van alle leeftijden en diverse soorten gemotoriseerd verkeer.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Zeer gevaarlijke optie gezien de vele fietsers en voetgangers (kinderen) bij de Kampdijklaanbrug en het nu al drukke en zeer onoverzichtelijke kruispunt Kampdijklaan-Postweg waar heel veel schoolgaande kinderen oversteken.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 1: Gementweg, Kampdijklaan
Deze route is niet compleet. Het gevolg van deze route is zwaar vrachtverkeer op Pepereind, dan de Boslaan om bij de N65 te komen. De Boslaan is de enige toegangs weg die gebruikt wordt voor de Ijzerenman. Het fiestpad op de Boslaan is ook niet geschieden van het overige verkeer. Hier fietsen (en ook lopen) ouderen, jongeren en kinderen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Goed variant	Voordelen en kansen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Scheepenstraat is een onverharde weg en leidt de mensen de natuur in. Het is nu al vaak druk omdat mensen denken dat het geen doodlopende weg is. Het zand stuift in de huizen Ook met de manage en de paarden, wandelaars en fietsers die continue langskomen lijkt me het ongevaarlijk om hier zwaar verkeer langs te leiden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Zwaar verkeer door de Scheepenstraat (wat overigens met 3 e's moet worden geschreven) klinkt als een ware nachtmerrie voor de bewoners. De huizen zijn allen vrijwel direct aan de straat gesitueerd. Smalle weg, geen ruimte voor een fietspad en bovendien een populaire wandel- en fietsstraat. Daar komen ongelukken van! De Scheepenstraat is een mooi, onverhard, rustiek landweggetje waar dagelijks naar louter lust wordt gewandeld en waar de paarden van de manege af en aan rijden. Een dorp als Cromvoirt wordt gekarakteriseerd door de onverharde landweggetjes aan de randen. Dit zou je niet moeten willen aantasten. De Loverensestraat wordt gekenmerkt door zijn prachtige bomenrijen aan weerszijde van de weg. Daardoor is het er smal en door de toeristische drukte nu al regelmatig zo dat het verkeer van beide kanten zeer rustig moet rijden - en wachten - om tot een gebalanceerde doorstroming te komen. Deze hoek van Cromvoirt kan er - technisch gezien - niet veel zwaar verkeer bij hebben.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
De Oude Loonsebaan is een toegangsweg tot de IJzeren Man waar zich veel wandelaars fietsers en recreatieverkeer verplaatst. Totaal niet wenselijk om daar vrachtverkeer aan toe te voegen ivm breedte van weg slechte bermen en toegang Natuurgebied. De Lovernesestraat is daarentegen smal en heeft veel recreatieverkeer van 2 campings waarin dus levensgevaarlijke situaties ontstaan. De Scheepenstraat moet zijn karakter behouden onverharde weg hoort in het Brabants Landschap.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Scheepenstraat is niet gemaakt voor dit zware verkeer. Het is nu een doodlopende straat en zou dan een alternatieve route voor zwaarverkeer worden. De route loopt door straten waar het nu al druk is met auto's, fietsers, voetgangers, ruiters zonder duidelijke fiets of wandelpaden. Dit zorg voor extreem onveilige situaties.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Geen goed idee. Er zijn heel veel recreatieve wandelaars, fietsers, kinderen, paarden, honden. Het is veel te krap en onoverzichtelijk. Jammer ook om denatuur te beschadigen hiervoor	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
goede optie	Voordelen en kansen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Maak van de Loverensestraat een fietsstraat waar de auto te gast is en alleen voor bestemmings verkeer(werkt in andere gemeente oa in schijndel zeer goed)	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Zie mijn eerdere reactie m.b.t. de route Loonse Baan / Kruishoeveweg. Deze gelden ook voor deze route met daarbij de kanttekening dat zwaar verkeer op de Loverensestraat in combinatie met de campings, het aan en afvoeren van stacaravans e.d. én het sluipverkeer wat zich nu al op deze route begeeft zal leiden tot (nog) meer opstoppingen vertragingen en andere ongemakken. Wat de denken van de wielren groepen die zo groot zijn dat ze niet op het fietspad passen en dagelijks de weg in "beslag" nemen? Het is, als er ook nog eens meer vrachtverkeer op komt, wachten op (ernstige) ongelukken. Tot slot het is een ecologische verbindingszone hoe zit het in die gebieden ven de stikstof en CO2 uitstoot die we op deze manier laten toenemen?	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Hier liggen twee recreatieparken aan de Loverensestraat en 1 toekomstige bij Pepereind/Scheepenstraat. Daarbij komen aan het Pepereind nog 3 ruimte voor ruimte woningen en ligt het aan een zandpad en straat met korte hoge drempels. Gevaarlijke situaties	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Geen optie! De wegen zijn hier smal, grote bomen staan er langs en er is veel recreatie bezoek. Bedenk je dat je daar fietst met je kinderen als je naar de ijzerenman gaat en dan een vrachtwagen je van de sokken rijd.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat

Het is een slecht plan om zwaar verkeer langs recreatie/natuurgebied te leiden en vervolgens óók nog over een zandpad langs diverse (toekomstige) recreatieparken	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
De loverensestraat is een smalle weg waar nu al door de bouw van de Zandleij veel zwaar verkeer komt. Dit veroorzaakt door de onoverzichtelijke bochten gevaarlijke situaties. Deze weg is de weg naar recreatiegebied de IJzerenman die daardoor ook veelvuldig gebruikt wordt door fietsers en voetgangers zonder de daarvoor bestemde paden. Aan deze weg zijn 2 recreatie verblijven gevestigd nl top parken en de Zandleij en een pannenkoekenrestaurant waar veel kinderen verblijven. Doordat er hard gereden wordt ontstaan er onveilige situaties. Zeker als er nog meer zwaar verkeer komt.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Zwaar vrachtverkeer via deze door wandelaars en fietsers gebruikte hoofdroute van uit Cromvoirt naar de IJzeren Man is vragen om verkeersslachtoffers. Niet alleen de bewoners van Cromvoirt maken hier gebruik van maar ook de recreanten van Recreatiepark de Leuvert en Landgoed de Zandleij. Slecht plan en blijkbaar heeft men zich niet ingelezen, er zijn al eerder onderzoeken geweest mbt zwaar vrachtverkeer via deze route.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Beste gemeente, wat is eigenlijk jullie visie op dit gebied? Naar ons weten staan hier natuur en recreatie centraal. Dit is een vrij ongelofelijke variant. Is er al overleg geweest met Veilig Verkeer Cromvoirt?	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Zou erg heel slecht zijn om hier meer verkeer langs te krijgen, er lopen heel veel wandelaars, ruiters, fietsers, zouden erg onveilige situaties ontstaan. Ook zit er diverse wildsoorten zoals eenhoorns, das, egels en haas (rode lijst) waarmee ik vrees dat dat ook daar slachtoffers zullen vallen. Verkeer is hier al heel erg toegenomen door alle vakantiehuisjes aan de Loverense straat (twee parken)!	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Niet wenselijk om meer /zwaar verkeer door het buitengebied te laten rijden. Hiervoor is de N65 en korte aftakkingen meer geschikt zoals variant 7.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Hoe is het mogelijk dat er deze variant voorgesteld wordt! De wegen zijn niet geschikt voor zwaar en meer verkeer. Nu al is het niet mogelijk voor zwaar verkeer om elkaar te passeren, op het moment dat er zwaar verkeer op de Loverensestraat rijd worden wandelaars en fietsers in de berm gedrukt en ontstaan er levensgevaarlijke situaties. De Schepenstraat is onverhard en dracht daar door bij aan de uitstraling die hoort bij een dorp en buiten gebied. In mijn opinie is er maar een goede optie, en dat is laten zoals het nu is.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
De gemeente gaat er impliciet vanuit dat de toekomst van mobiliteit min of meer een voortzetting is van het heden en verleden. Het is belangrijk om ook niet lineaire toekomsten mee te nemen als mogelijk scenario. Er zijn namelijk scenario's met een discontinuïteit in bijvoorbeeld mobiliteit. Een scenario waarin het aantal auto's de komende 10 jaren met 60-80% afneemt. In dat scenario is elke uitbereiding van ons wegennet een desinvestering. Datzelfde geldt overigens ook voor de N65. Dit soort plannen voor rondwegen hebben een 10 jaar plus horizon en dus vraagt dit om veel betere kaders dan een 'wat vinden we van dit lijntje op de kaart als nieuwe rondweg' aanpak.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
De loverensestraat is een smalle straat waar nu voetgangers en auto's vaak niet samen passen. Als familie zijn we al meerdere malen geraakt door auto spiegels tijdens het wandelen. Het verkeer rijdt stelselmatig te hard (60km per uur is geen uitzondering) waarbij de aangebrachte drempels niet helpen het verkeer af te remmen. Kinderen in de straat kunnen niet alleen wandelen omdat er geen veilige straat inrichting is. Kortom, nog meer verkeer door de loverensestraat maakt de huidige onveilige situatie nog onveiliger.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Goedemorgen, Knelpunten en uitdagingen: De Loverensestraat wordt al gebruikt als sluiproute en tevens rijden hier ook al vrachtwagens en zwaar verkeer. Hier wordt al vaak hard en roekeloos gereden. Het ontbreekt aan infrastructuur voor fietsers en voetgangers om dit op een veilige manier te combineren met veel verkeer. Laat staan de jonge kinderen die hier huidig wonen en op een veilige manier naar school zouden moeten kunnen fietsen of lopen. De nadelen zullen waarschijnlijk ook voor de overige opties gelden die de gemeente aangedragen heeft. Mijn inziens zijn de alternatieven geen alternatieven maar verleggen van problemen naar andere gebieden en straten. Tevens moet verkeer opgevoed worden om zich aan snelheden te houden en respect te hebben voor woongebieden, fietsers, voetgangers en dieren. Hoe denkt de gemeente zich hier hard voor te gaan maken. Ik zou eerder opteren voor fietspaden waar auto's te gast zijn. Plaatsen van meer verkeersdrempels en zelf plaatsen van flitspalen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat

In de Loverensestraat wordt nu al door verkeer vaak boven de 50km per uur gereden met grote voertuigen. De weg is veel te smal voor groot verkeer. Ook spelen hier veel kinderen en lopen er recreanten van de IJM en de Leuvert. Wordt ook gebruikt als sluiproute vanaf de Guldenberg, dus meer verkeer kan echt niet!! Laat staan hoe de leefbaarheid wordt met al die overlast!!	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Dus op het ene moment promoot de gemeente een wandelroute en wordt er een beweegroute (move) aangelegd. Op het andere moment leiden zij zwaar verkeer langs dezelfde route? Dit is een recreatieroute met wandelaars, sporters en fietsers. Daarnaast is er een manage gesitueerd waar paarden en ruiters rijden en wandelen recreanten van de vakantieparken op de Loverenseweg van en naar de IJzeren Man. Nog niet te spreken van de aantasting van de natuur. D66 al schriftelijke vragen gesteld over de kwaliteit hiervan?	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Dit is een recreatie gebied. Dagelijks lopen en fietsen hier tientallen mensen met en zonder hond die de scheepenstraat richting ijzeren man en vughtse hei. Dat past geen verkeer bij. Laat staan de ruiters van het manegebedrijf dat daar zit. Levensgevaarlijk met die paarden	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Nu al hebben wij trillingen en scheuren in ons huis door vuilniswagens ed omdat het huis op zandgrond staat een strak tegen de weg gebouwd is. Nog meer en zwaar verkeer is geen optie	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Scheepenstraat 5 is een manege, hier vertrekken mensen om een buitenrit te maken, gevaarlijk als hier extra verkeer langs zou rijden	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Verkeersveiligheid!Veel fietsers en wandelaars (twee grote campings). Ook fietsroute. Situatie bij uitrit Leuvert is gevaarlijk: nu al veel zwaar en te snel verkeer, bocht, parkeerplaatsen haaks op straat, mensen in vakantiestemming. Ging al vaker fout. Niet nog meer verkeersgewonden	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Vrij ongelooflijke variant. Loopt via deel van Loverensestraat waar 's-zomers iedere dag vele tientallen bezoekers van vakantieparken Leuvert en Zandleij van en naar de IJM lopen. Daarnaast is dit veelgebruikte toeristische fietsknooppuntoute zonder fietspaden. Smalle weg, ook geen plaats voor fietspaden. Route loopt door NNB en ligt daarnaast vlakbij N2000. Qua stikstof uitgesloten. Nu al geregeld dode dassen en eekhoorns, wordt zeker meer. Verstoring van rust voor natuur en recreant	Knelpunten en uitdagingen	Variant 2: Oude Loonsebaan, Loverensestraat en Schepenstraat
Vreemd dat de alternatieve routes langs de Ijzeren Man gaan gezien de functie van het gebied. Zeer druk bezocht recreatiegebied in alle jaargetijden. Waar bovendien vele gezinnen komen met (kleine) kinderen, een kwetsbare doelgroep, die je niet wilt blootstellen aan de nabijheid van zwaar verkeer. Bovendien gaf in feb 2023 de meerderheid van de gemeenteraad Vught aan dat de natuur bij de Ijzeren Man beschermd moet worden. Dan moet de gemeenteraad ook geen zwaar verkeer langs de Ijzeren Man toestaan.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
In de afgelopen 35 jaar hebben we de Loonse Baan en de Oude Loonse Baan drukker en gevaarlijker zien worden. Deze smalle recreatieweg, die naar de IJzeren Man loopt, midden door de natuur van 2 beschermde gebieden is momenteel al veel te smal voor al het sluipverkeer, dat er gebruik van maakt. De geluidsoverlast is enorm, door ons gemeten op meer dan 80 db, terwijl de wettelijke norm aanzienlijk lager ligt. Door het gebrek aan onderhoud, zijn er aan de zijkanten van de weg, hele stukken afgebroken, diepe gaten ontstaan en palen omver gereden. Om deze weg nu ook nog voor drukker vrachtverkeer te gaan gebruiken, is niet alleen onmogelijk, maar ook levensgevaarlijk. Een beter plan zou zijn om er een B-weg van te maken, verboden voor vrachtverkeer, ter bescherming van fietsers en overstekend wild. Het was geen vooruitziende blik, om een Industriegebied aan te leggen in de bebouwde kom van Helvoirt, deze hoort aan een snelweg. Maar moeten er eerst doden vallen, om de kom te ontlasten ? Ik dacht het niet.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Iedereen in Helvoirt en cromvoirt wil een oplossing voor de huidige verkeersprolematiek echter bijna niemand wil die oplossing als die via zijn straat loopt De beste oplossing is een volledige rondweg zijnde een combinatie van 2-3-5 met daarbij vrijliggende fiets en wandelpaden en anti geluid en trilling voorzieningen en uiteraard verkeersveiligheid, Dit wordt nog een hele uitdaging en een oplossing kan nog wel 10 tallen jaren duren voordat die gerealiseerd is. Wil men op korte termijn dit aanpakken dan zal er toch een konijn uit de hoge hoed moeten komen	Voordelen en kansen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
De Kruishoeveweg is volstrekt ongeschikt voor zwaar verkeer en wel om de volgende redenen: 1) Er is een onverhard gedeelte dat vaak vol kuilen zit. Dit belemmert gelukkig het sluipverkeer enigszins. Als dit gedeelte wordt verhard dan zal het sluipverkeer drastisch toenemen. 2) Er is een spoorwegovergang maar dat is de enige in de wijde omtrek waar verkeer in tegengestelde richting elkaar NIET kan passeren. Hier ontstaat dus een gevaarlijke flessenhals. 3) De weg is te smal voor zwaar verkeer dat elkaar in tegengestelde richting moet passeren. Met name bij het gedeelte tussen het Cromvoirtse Pad en het kruispunt met de Loonse Baan (= een smalle flessenhals) zullen zeer gevaarlijke situaties ontstaan vanwege de vele	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg

recreanten die daar wandelen (vaak met honden), fietsen of paardrijden. Een "Rondje IJzeren Man" is een begrip in Vught en omstreken voor recreanten (zie ook het laatste Klaverblad!). In de genoemde flessenhals van de Kruishoeveweg zullen al deze recreanten groot gevaar lopen bij zwaar werkverkeer, zij kunnen nl. nergens naar uitwijken, er is buiten de rijweg nul ruimte (geen apart fiets- of wandelpad). De grond ter linker en rechter zijde van de weg is particulier bezit en daar naast nog eens ongeschikt om bij de weg te worden getrokken o.a. vanwege de duiker van de Zandlei. Daar naast is De Loonse Baan ook ongeschikt voor breed vrachtverkeer, nu al kunnen personenauto's elkaar in tegenovergestelde richting nauwelijks passeren, beide auto's moeten nu al ieder met de rechter wielen de berm nemen. De brug over de Zandlei is hoe dan ook ongeschikt voor zwaar werkverkeer (veel te smal!).		
drukke route voor recreanten en sporters die gebruik maken van het rondje IJzeren Man. Daarnaast een natuurgebied met een groene uitstraling. OM beide redenen minder geschikt voor zwaar vrachtverkeer	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
de huidige situatie op de loonse baan in Helvoirt verdraagt geen zwaar verkeer. er gaat nu al steeds zwaar verkeer overheen en dit zorgt voor gevaarlijke situaties: voetgangers op het fietspas worden door uitwijkende auto's bedreigd, scheidingspaaltjes tussen weg en fietspad zijn al weggehaald omdat deze zijn omvergereden, geluidsoverlast is er nu al. naast de loonse baan loopt een verbindingszone van een Natura 2000 gebied. verkeer is voor flora en fauna in dit gebied een grote bedreiging en dit wordt bij toename van verkeer ernstiger. dit zal zeker door ons worden aangegrepen om hiertegen in het geweer te komen. het kruispunt met de nieuwkuijkse weg is ronduit gevaarlijk en zwaar verkeer heeft te weinig overzicht voor de fietsers die daar bij grote getale en in hoge snelheid overheen gaan. deze weg als een alternatieve route voor zwaar verkeer gaan gebruiken is een grote vergissing en zal leiden tot schending van natuurgebied, toename van verkeersproblemen en gevaar voor andere weggebruikers van weg en fietspad. dat kan en mag nooit de bedoeling zijn.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Goede optie	Voordelen en kansen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Als bewoner in de omgeving vd Kruishoeveweg en Oude Loonsebaan hebben we dagelijks al te maken met zwaar transport van zowel loonwerkbedrijven alsmede tractoren. Zelf al een aantal keer ondervonden dat we met onze auto de berm in worden gereden door vrachtwagens die veel te hard rijden. Brabants Landschap wil in deze omgeving meer natuur hebben. Tevens wonen we in een recreatiegebied met de IJzeren Man waar veel mensen wandelen, fietsen en paardrijden. Hoe kan dat rijmen met nog meer zwaar vrachtverkeer? Wat mij betreft wordt er een andere route gekozen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Deze is goed	Voordelen en kansen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Goede variant. Hier hebben de minste mensen last van het vrachtverkeer, al zullen de omwonenden moord en brand schreeuwen. Andere problemen met fietsers en voetgangers zijn technisch makkelijk op te lossen.	Voordelen en kansen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Vrachtverkeer over de Loonse Baan is écht een brug te ver (letterlijk én figuurlijk). Het gebied is een ecologische verbindingszone tussen de Loonse en Drunense Duinen en het Helvoirts Broek er is daar spake van veel loslopend overstekend klein én groot wild. Daarnaast is er sprake van enorm veel recreatie verkeer van en naar de IJeren Man zowel per auto als per fiets en zorgen landbouwvoertuigen nu voor soms levensgevaarlijke verkeerssituaties. Aaan het einde op de "kop"van de IJzeren Man zou het verkeer in conflict komen met fietsers , hardlopers, geparkeerde auto's etc etc. Het rondje IJzeren Man wat voor vele recreanten zowel vanuit Vught als daarbuiten als sport en recreatiezone zéér gewaardeerd wordt zal heirdoor komen te vervallen en veranderen in een verkeersonveilig gebied. De kruising Loverense straat /Loonse Baan / Kruishoeveweg is te smal onoverzichtelijk en, nu al, veel te druk om ook vrachtverkeer op een veilige manier af te kunnen wikkelen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Soms is er misschien geen beter alternatief de wegen zijn smal staan oude bomen, recreatie, stilte ook aan de alternatieve wegen wonen mensen. Beste alternatief is de gelden die nodig zijn voor onderzoeken ontwikkeling en uitvoering te gebruiken voor verplaatsing. Wellicht kunnen de betreffende bedrijven samen iets bedenken zodat ze gezamenlijk iets maken wat iedereen helpt. Wellicht heeft de gemeente nog een plek waar ze wel grotere bedrijven met zwaar transport kan plaatsen of ism buurgemeenten.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Geen goed idee om nog meer verkeer langs deze route te laten rijden. Nu als bewoner al zeer veel overlast van toename verkeer laatste jaren en dat is zeker niet allemaal bestemmingsverkeer. Toename verkeer, hoge snelheid en zware voertuigen zorgen voor vele onveilige situaties.Dit is aan de vele remsporen op de weg en beschadiging aan de bomen langs de weg te zien. Planten voortuin en inrit paaltjes worden nu al uitgereden door de grote voertuigen en smalle wegdek. Toename recreanten, fiets en wandelroutes langs deze wegen en deelname loslopende herten in dit mooi natuur gebied kan echt niet samen met toename groot verkeer . En dan is er ook nog een zeer onoverzichtelijke kruising wat deze route onveiliger maakt bij meer verkeer. Dus kort samengevat: geen goed plan!,	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg

De Kruishoeveweg is al jaren een gevaar door het toenemende sluipverkeer en hardrijders. De onoverzichtelijke bochten en kruisingen hebben al regelmatig geleid in noodstoppen van vrachtwagens. Hiervan zijn regelmatig meldingen met remspoorfoto's aan de gemeente Vught gestuurd. De weg is voor zwaarverkeer te smal. Weg breedte is 4.5 meter en vrachtwagens inclusief spiegels zijn 3.15 meter. Ze kunnen elkaar dus niet passeren. Weg verbreden is niet mogelijk door aansluitend privé terrein naast de Kruishoeveweg. Al met al een zeer slecht plan.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Ik vind dit echt te gek voor woorden. Wie verzint zoiets??? Wil je van een rustig gebied een vol-verkeer situatie maken. Ik ben absoluut tegen!!!! Waar kan ik mijn bezwaar indienen?	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
De drempels op de Nieuwkuijkseweg ter hoogte het traject 't Hoog - Hoenderstraat - restaurant Mavi verergeren de overlast. Ze hebben geen remmende werking op verkeersintensiteit noch snelheid maar zijn ronduit gevaarlijk en geven enorm veel extra geluidsoverlast, graag die drempels verwijderen en vervangen door alternatieve snelheidsremmers zoals versmallingen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
De route dwars door het natuurgebied (Brabant landschap) is geen goede oplossing. Naast het verstoren van de natuur door de co2 uitstoot, geluidsoverlast en groot risico van aanrijding van dieren is het ook onveilig voor de vele (inter)nationale recreanten die naar de Ijzeren man komen. Fietsers, wandelaars, hardlopers noem maar op maken gebruik van deze wegen. Het verbreden van deze weg is niet mogelijk ivm prive grondgebied van bewoners aldaar. Oplossing zal juist een verbod op zwaar vrachtverkeer moeten zijn. Laat deze bedrijven maar verplaatsen naar een andere locatie.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Geen goed idee, smalle weg, door natuur, veel overlast	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
De Kruishoeveweg is niet geschikt voor groot verkeer. Er ligt een natuur en recreatiegebied en een deel is onverhard. Nu al te veel geluid en trillingen door groot verkeer en nu al vaak gevaarlijk door het gebruik van de weg door groot verkeer en snelle auto's voor de bewoners, fietsers, wandelaars, paardrijders. Dit moet juist een veel veiligere weg worden voor de gebruikers.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Groot verkeer op Kruishoeveweg is geen optie. Nu reeds veel overlast van groot verkeer en een gevaar voor verkeersveiligheid voor de weggebruikers, fietsers, wandelaars op deze route die ook nog langs een natuurgebied en de ijzeren man gaat. Nu reeds ook al overlast van fijnstof, geluid en trillingen door te veel gebruik van de weg door groot verkeer. De weg zou juist een fiets en wandelvriendelijke weg moeten worden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Loonsebaan is een smalle weg met zeer slechte uitwijkmigelijkheid (kuilen en kapotte tegels) , is nu al vaak erg druk met vrachtverkeer en landbouwvoertuigen van omliggende bedrijven. vaak fietsen er groepen fietser op de weg in plaats van het fietspad wat de verkeerssituatie nog onveiliger maakt	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Onverharde weg, natuurgebied, wandel- en fietsgebied, (geluids)overlast tbv de hotelfunctie vd Kruishoeve en voor de andere bedrijven aan de Kruishoeveweg, smalle spoorwegovergang en aansluiting op de N65 ivm druk verkeer.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Probleem ligt hem hier is dat het een onverharde weg betreft in de natuur. Dit resulteert in hoge onderhouds gelden om de op niveau te houden. Deze route verharden in niet wenselijk ivm bosgebied. Tevens is de extra uitstoot van CO2 in het bosgebied niet de beste optie.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 3: Oude Loonsebaan, Kruishoeveweg
Deze route heeft als voordeel dat het probleem bij de bron wordt aangepakt. Het voorkomt het verplaatsen van het probleem van zwaar verkeer door andere routes. Vanuit sociaal oogpunt houd het ook de verbinding in stand tussen economische bedrijvigheid (met voor en nadelen) en de omgeving die daar profijt van heeft.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Goede nieuwe route. Bij deze route kan ook gelijk de weg worden ingedeeld voor meerdere soorten verkeers deelnemers. Dit komt de veiligheid ten goede.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Beste optie. Dit ligt ver van Natura2000 gebieden. De route is kort wat de CO2 uitstoot door dieselmotoren vermindered tov andere routes.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
In de mobiiteitsvisie staat deze variant niet zo getekend maar loopt tussen nr 13 en 13 a. Van Schijndel transport heeft recent een vergunnings aanvraag voor een nieuwe parkeerplaats in het Helvoirtsbroek en als eerste motivatie aangegeven dat dit noodzakelijk is vanwege het rommelig straatbeeld op de Industrieweg. De Industrieweg zelf wordt nu gebruikt om te manoeuvreren met de vrachtwagens van Fa Van Schijndel. Het zou dus erg lastig worden vooor de bedrijfsvoering van Fa van Schijndel als dit een doorgaande Transportweg wordt. Vermoedelijk is dat dan de reden om de ontsluitingsweg dan maar 80 meter verder te leggen en dan 2 huizen af te moeten breken. Dit is erg ingrijpend en een betere optie zou zijn om de Industrieweg af te sluiten van de Helvoirtsestraat en de toegang laten lopen via de spoorlijn vanuit de kruishoeve . Zo wordt de torenstaat en helvoirtsestraat ontlast, blijft het Helvoirtsbroek gevrijwaard van	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

een autoparkeerplaats en wordt de fiets en voetgangers ontsluitingspad van de woonwijk den Hoek een stuk veiliger.		
Volstrekt onacceptabel! Niet meer van deze tijd om nieuwe wegen aan te leggen. Ga nu eindelijk eens nadenken over alternatieve vormen van mobiliteit. De natuur zal ernstig te leiden hebben indien deze variant werkelijkheid wordt. In het kort: Het Helvoirts Broek is cruciaal in de verbinding van de natuurgebieden in het zuiden en midden van de provincie met de Maasvallei. Het is de enige manier voor fauna (en flora) om westelijk van Den Bosch te kunnen migreren. Daarnaast speelt op lokaal niveau dat de waterhuishouding dusdanig hersteld dient te worden dat er een vegetatie tot ontwikkeling kan komen die de onder druk staande (o.a. stikstof) beschermde habitats in Natura2000 robuuster gaan worden. Dit plan torpedeert dit volledig. Er is nog veel meer te schrijven, maar daar is dit medium niet de plek voor. Als eigenaar van de het geprojecteerde tracé gaan wij op geen enkele manier medewerking verlenen aan dit alternatief. Bijzonder ook dat wij niet rechtstreeks betrokken worden!	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Weg gewoon uit laten komen op de industrieweg. Doet het zijn naam eer aan en ik zou niet weten waarom dit niet zou kunnen. Vreemd dat een zandpad hier de voorkeur zou moeten krijgen. Ook weg tussen 13 en 13a is niet logisch. Moet verkeer van fa van Schijndel (75+ wagens per dag...) komende vanaf de kruishoeveweg alsnog terug over de helvoirtsestraat richting het dorp naar industrieterrein. Net daar waar een neiuwe wijk zich aan het ontwikkelen is. Dommigheid...	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
op zich een goede oplossing, alleen ik zou de weg uit laten komen tussen 13 en 13A oftewel het aardbeienveld.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Beste optie van alle mogelijkheden, verkeer vanuit Helvoirtsestraat kan prima hierlangs. Is al een reeds bestaande route (lees spoor ligt hier al) en deel van natuur kan makkelijk gecompenseerd worden. Hierdoor wordt het in de dorpskern Helvoirt (met name Torenstraat) een stuk veiliger aangezien daar nu zowel te hard gereden wordt als dat er veel vracht en landbouwverkeer over komt. Met deze ontsluiting vindt er een aansluiting plaats op al een reeds bestaande route (Kruishoeveweg) waar veel vrachtverkeer komt (ivm Pijnenburg). Aansluiting op N65 zou dan wel beter moeten ivm in- en uitvoegend vrachtverkeer	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Waarom expliciet vermeld " niet industrieweg" terwijl dit de meest logische en denk ik goedkoopste oplossing is. Verkeer van van Schijndel kan dan gelijk via de achteruitgang naar de N65 en minste last voor de direct aanwonenden van de Helvoirtsestraat	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Veruit kortste en beste variant. Een oplossing voor de vele vrachtwagens en trekkers is nodig, verplaatsen van deze industrieen naar de N65 is duur en vergt het opofferen van meer land en natuurgebied. Het op te offeren natuurgebied is uiterst beperkt en kan elders gecompenseerd worden. Ook kunnen aan de Noordkant zonodig bomen aangeplant worden. Weg moet voldoende breed zijn tbv van al het auto- en tractorverkeer. Ook bochten moeten wel goed aangelegd worden. Ze zijn nu veel te scherp getekend, en dat lijkt me uiterst onveilig. Discussie met en betrokkenheid van beperkt aantal aanwonenden is nodig, over hoe overlast beperken en eventueel compenseren. Eventueel een snelfietspad overwegen tussen weg en spoor, welke aan de Noordkant van de Kruishoeveweg blijft en via de Zuidkant van de Ijzeren Man recht op de Loonse Baan en Den Bosch gaat.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
om de weg geschikt te maken voor vrachtverkeer moeten hier alle bomen gekapt gaan worden. dat is natuurlijk geen goed plan.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
maak anders hier een bocht naar de Industrieweg, veel logischer.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
ga hier rechtdoor het industrieterrein op en de vrachtwagens die op dit terrein moeten zijn ben je al kwijt, bovendien hoeven ze dan niet via de helvoirtsestraat te rijden.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
je gaat natuurlijk geen bos kappen in tijden dat natuur en stikstof hot items zijn	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Veel te scherpe bocht voor alle vrachtwagens, houdt hier rekening mee en creeer ruimte	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
De N65 plannen zijn door de RvS afgewezen om een aantal redenen (zie ook: https://www.helvoirt.net/plannen-n65-vernietigd/): - impact op natuur (stikstof tijdens bouw en gebruik) - onduidelijk of Boslaan verkeersdrukte aankan	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

Om die reden lijkt het mij verstandig te zoeken naar een variant die: - Cromvoirt, Helvoirt en Vught (Boslaan) ontziet (geen doorgaand verkeer). - Een variant te kiezen die zo min mogelijk belasting geeft voor aanwonenden (trilling, geluid), overige verkeersgebruikers (recreatie), milieu (natura 2000) en inwoners van Helvoirt, Cromvoirt en Vught stimuleert de auto eens te laten staan (staat ook in de mobiliteitsvisie). Om die reden geef ik de volgende overwegingen mee: - Helvoirt ontsluiten via een de Transportweg (Helvoirtsestraat, tussen 13 en 13A): overigens suggereert "transportweg" dat het alleen over zwaar verkeer zou kunnen gaan. wat mij betreft spreken we over zowel vrachtauto's als auto's - Cromvoirt en Boslaan ontsluiten via een identieke variant, namelijk middels een nieuwe weg van Boslaan langs het spoor naar Kruishoeveweg. Zorg dat zowel licht als zwaar verkeer (vrachtwagens, auto's) niet meer via de Boslaan de N65 op kunnen. Zorg dat zowel licht als zwaar verkeer (vrachtwagens, auto's) niet meer via de Torenstraat de N65 op kunnen. Maak een (nieuw) kruispunt ter hoogte van Loetje (Kruishoeveweg) voor het verkeer uit Helvoirt, Cromvoirt en Boslaan Bij Torenstraat en Boslaan blijft oversteken met de fiets mogelijk Waarom is dit een kans? 1. Komt tegemoet (voor zover ik kan inschatten) aan de bezwaren van RvS op N65 2. Stimuleert lokaal gebruik van de fiets en geeft bewoners (auto) en ondernemers (vrachtverkeer) de mogelijkheid via een relatief korte route bij de N65 te komen, waarbij deze nieuwe routes voor een beperkt aantal aanwonenden impact heeft en voor heel veel aanwonenden van de Boslaan en hoofdstraten van Cromvoirt en Helvoirt veel oplost. 3. Verkeersluw: Cromvoirt, Helvoirt en Boslaan zijn in deze varianten geen doorgaande wegen meer voor zwaar verkeer, maar nog wel toegankelijk voor toeleveraciers (met een vrachtauto) 4. Provinciale Staten moet nog gevormd worden. BBB is met 11 zetels de grootste en geeft in haar verkiezingsprogramma aan (Punt 5 uit hoofdstuk 1 over gezonde maatschappij: https://boerburgerbeweging.nl/wp-content/uploads/2023/01/BBB_PS_Verkiezingsprogramma_NOORD-BRABANT_2023.pdf) kernen te willen ontlasten en dat auto's te gast zijn. Mogelijk dat deze opvatting tot politieke wind mee leidt... 6. Toekomst: Deze variant er voor kan zorgen dat de beoogde ovondes bij Helvoirt en Boslaan samengevoegd kunnen worden tot een ovonde bij de Kruishoeveweg. Dat verlicht mogelijk de financiële druk op dat project én het door RvS opgelegde onderzoek voor het tankstation is dan niet meer relevant (door verplaatsen van ovonde behoudt het tankstation de toegang tot N65)		
De weilanden rondom de kruishoeveweg zullen op deze manier totaal niet meer te gebruiken zijn voor de koeien en paarden omdat die dan niet meer over de weg kunnen lopen als de weg zoveel gebruikt gaat worden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
De huidige Industrieweg heeft een breedte bij het inrijden van ruim 20 meter ter hoogte van de fietspad, deze breedte is zeker noodzakelijk om met vrachtwagens in te kunnen draaien. De huidige breedte van het pad van deze variant is 3,5 meter. Om hier zo'n zelfde inrit te maken als bij de Industrieweg betekent dat er 2 woningen gesloopt moeten worden en achterliggende stallen. De afstand tussen Industrieweg en dit pad bedraagt 80 meter. Op het industrieterrein wonen geen mensen , het zou dan toch eerder voor de hand liggen om die weg dan te gebruiken. Overigens liggen deze alternatieven wel in de bebouwde kom met een wijk die op de Helvoirtsestraat uitkomt. Daarom dient een alternatieve route buiten de kom te liggen (staat zo ook in de mobiliteitsvisie, want zo los je het probleem niet op maar worden er nieuwe geschapen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Meest logisch om langs het bestaande spoor een weg aan te leggen voor vrachtverkeer met een directe connectie tussen de N65 en het industrieterrein. Andere bestaande knelpunten zoals Torenstraat en N65 en alles in het dorp zullen zo worden ontlast.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Deze optie i.c.m. optie 5 maakt een complete rondweg waarmee de kern van Helvoirt ontlast wordt. Aansluiting op Helvoirtseweg echter niet tegenover De Hoek plaatsen. Alle opties gaan door natuurgebieden, dat kan niet anders want ons mooie dorp ligt in het groen. Wat is de verwachting; als de wegen klaar zijn, hoe groot is dan het aandeel van auto's en vrachtwagens die elektrisch rijden? Daarmee zal uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsniveau afnemen, toch? En zo ook de impact op kwetsbare natuur. De	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

veiligheidsrisico's voor andere weg gebruikers lijken me bij deze optie het laagst, mits andere plek voor aansluiting op Helvoirtseweg.		
Een onbegrijpelijke variant of toch niet ,? Het industrieterrein in Helvoirt zit vol maar de gemeente Vught heeft in eerste instantie medewerking toegezegd aan een plan van Fa van Schijndel om een grote parkeerplaats aan te leggen in het Helvoirts Broek langs deze onverharde pad. Door van dit pad een ontsluitingsweg te maken is de weg vrij om op deze wijze het industrieterrein uit te breiden in het Helvoirt s Broek. Het Helvoirts Broek wat grotendeels eigendom is van het Brabants Landschap is aangewezen als natte natuurparel en vormt een verbindingszone tussen de natuurgebieden de Brand en De Kampina. Om juist daar een weg doorheen te leggen is bizar, zoek juist in gebruik maken van bestaande wegen en die aan te passen	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Huis slopen, verkeersonveiligheidtoename,natuur aantasting Helvoirts broek. Dit is geen oplossing van het probleem	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Als bewoner van den hoek maken wij ons ernstig zorgen over deze varaiant waarbij een transportweg voor zwaar verkeer recht tegenover de fiets en voetgangers ontsluiting is geprojecteerd. Dit wordt een zeer verkeersonveilige en levensgevaarlijke situatie voor de bewoners van Den Hoek, onacceptabel.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
In zijn algemeenheid mag er meer aandacht zijn voor de ruim 260 aanwonenden in de TWEE dorpen en de leefbaarheid in zijn algemeenheid. Daaraan wordt veel voorbij gegaan in de gegeven reacties	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Op één na beste optie m.i. maar ook verre van ideaal. Zie niet hoe de bocht vanuit langs het spoor bij de Kruishoeveweg naar over het spoor gemaakt moet worden door vrachtverkeer. Voordeel van deze variant is mogelijk dat er verderop in de Torenstraat bij de verkeerslichten van de N65 minder zwaar verkeer te verwachten valt.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Zeer kansrijke optie. De spoorlijn ligt er al, weg kan daar kort bij komen liggen. Overweg aanpassen en weinig omwonenden die hinder ondervinden t.o.v. huidige verkeersstromen door de dorpen. Gezien de ligging van een aantal bedrijven biedt het voordeel voor zowel Cromvoirt als Helvoirt.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Goede optie, maar aanrijdroute verder terug van de kom leggen zodat deze niet tegenover ingang Den Hoek ligt, maar ruim ervoor. Of over industrieweg	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Dat er voor Helvoirt en Cromvoirt een oplossing moet komen betrekking hebbende het (te) grote verkeersaanbod van zwaar transport lijkt me volkomen terecht. Een rondweg moet daar de oplossing voor gaan bieden. Deze dient het doel tot het afnemen van de verkeersbewegingen in de bebouwde kom van beide plaatsen, het vergroten van de veiligheid en het verkleinen van de verkeersbewegingen in de huidige wegen. Variant 4 is daarbij een zeer slechte optie, want de rondweg "start" dan binnen de bebouwde kom en dan zelfs op een nieuw knooppunt in de Helvoirtsestraat, waar door de ontwikkeling van project D'n Hoek juist veel meer kinderen deel zullen uitmaken van het verkeer, versterkt door de uitrit voor voetgangers en fietsers, precies tegenover de Variant 4. Daarnaast is de geopperde weg nu een smal zandpad, welke strak tussen de bebouwing loopt. Een rondweg moet mijn inziens buiten de bebouwde kom lopen en dus in het buitengebied. Door de realisatie van een rondweg zal het aantal verkeersbewegingen waarschijnlijk eerder toenemen dan afnemen, dus wordt de ellende op de Helvoirtsestraat alleen maar groter.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
In de mobiliteitsvisie staat deze variant K ingetekend tussen De woningen Helvoirtse straat 13 en 13 A. Waarom nu ineens ingetekend tussen nr 19 en 21. Is dit een vergissing o zo ja dan gaarne aanpassen. Het lijkt erop dat de gewenste uitbreiding van het industrieterrein met een grote parkeerplaats door Fa van Schijndel hier een rol inspeelt aangezien de P plaats direct aangrenzend is langs deze weg. Deze variant is geen oplossing maar vergroot alleen de problematiek.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Een rondweg die uitkomt binnen de bebouwde kom? Das wel heel apart...Is overigens een 30 kilometerweg waar menig fietser en voetganger nu al moet uitkijken om niet door een een dwaas die met 80 door deze straat rijdt geschept te worden. Verkeersituatie zal er door de krappe ruimte niet veiliger op worden met in- en uitdraaien van zwaar verkeer. De zandpad is overigens maar 3 meter breed. Wordt lachen als daar 2 vrachtwagens elkaar moeten passeren.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

Zeer kansrijke optie. Verkeer mag tweezijdig N65 op bij Kruishoeveweg. Weg parallel aan het spoor betekent ook betere bereikbaarheid hiervan bij calamiteiten, geen verkeer rondom ijzeren man en recreatiegebied. Huidige spoor (door Helvoirts broek) is geen natuur. Vrachtwagens gaan op (korte) termijn elektrisch of anderszins emissieloos rijden. Komt de verkeersveiligheid én leefbaarheid van veel Helvoirtenaren ten goede!	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
De ontsluiting via dit doodlopend zandpad wat privé eigendom is onmogelijk. Hoe kan je een ontsluiting voor zwaar verkeer en dan ook met name vanuit Cromvoirt door een 30 km zone, laten gaan. Een rondweg hoort buiten de bebouwde kom te liggen. De beste variant is via Guldenbergweg Gijzelsestraat naar de Heiweg	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Verkeer wat van N65 komt lijkt hiermee een route door het Helvoirtsbroek te moeten volgen maar we weten allemaal dat de Routeplanners altijd de snelste route aan de chauffeurs laat zien dus dan gaan ze gewoon rechtdoor over de route Kruishoeveweg, loonsebaan of loverensestraat. We hebben deze ervaring al door de afsluiting van het Pepereind in Cromvoirt eind 2022. Zie opmerkingen optie 3 over te smalle weg.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Geen goed idee. Buitengebied wordt aan alle kanten dan opgeofferd in deze tijd!!. En dan gaat er nog meer verkeer linksaf bij de Kruishoeveweg richting Cromvoirt of worden de bewoners aan deze weg wel beschermd en gaat de spoorweg dicht ?	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Wat een bizarre variant van Gemeentebelangen. Welke belangen van de gemeente worden hiermee gediend? Niet die van Helvoirt. Natuur in het Helvoirts Broek slopen voor een weg? Kansloos. Dom. Populisme. Gemeentebelangen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Een spoortunnel bij de kruishoeveweg lijkt me noodzakelijk	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Absurd alternatief door een natuurgebied?? Weg met de industrie zou beter zijn.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Dit tracé is een kans om (zwaar) verkeer beter te ontsluiten vanaf het industrieterrein en buitengebied, zodat het niet door Helvoirt gaat. Langs het spoor is al een transportroute. Fiets en wandelroutes over loonsebaan etc daar geen zwaar verkeer en auto's beperken (te gast) Tevens goed nadenken over tracé richting Vlijmen: Zwaar verkeer duidelijk scheiden van fiets/wandelverkeer.	Voordelen en kansen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Waarom een nieuwe weg door het Helvoirts broek aanleggen als er parallel aan de nieuwe weg al een bestaande weg (industrieweg) ligt. Wat is hier de rede voor? Beter alternatief is transportbedrijven verplaatsen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Dit is geen bestaande verbinding en dus geen alternatief conform de mobiliteitsvisie. Het is een particulier doodlopend smal , 4 meter breed zandpad vanuit de Helvoirtsetraat wat alleen gebruikt mag worden door achterliggende agrariërs die recht van wegen hebben. Ook de auto's die op een mogelijk aan te leggen parkeerplaats van Fa van Schijndel aan dit pad hebben geen recht van wegen op dit pad. Zowel parkeerplaats als mogelijke weg stuit op veel onbegrip in de buurt en is een ernstige aantasting van de huidige agrarische bestemming.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Nieuwe weg langs spoor door natuur geen goed plan. Daarnaast zou de overweg voor dat grote verkeer een behoorlijke aanpassing nodig hebben. Ook is de Kruishoeveweg niet geschikt voor dat grote verkeer met de grote eikenbomen aan weerskanten van de weg. Personenauto's hebben al moeite elkaar te passeren. Ook de benadering van de N65 vanuit de Kruishoeveweg geeft problemen, want het grote verkeer mag alleen rechts afslaan richting Helvoirt/Tilburg. Geen goed alternatief dus.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Brede Landbouwvoertuigen hebben nu al grote moeite om deze particuliere zandpad in te draaien vanwege de 4 meter brede inrit en de aanwezigheid van bomen. Om nu hier een rondweg te maken zou betekenen dat er een huis gesloopt moet worden en onteigend. Er zijn nu al onzalige plannen om het industrieterrein uit te breiden met een grote parkeerplaats in het Helvoirts Broek , vervolgens er een weg langs leggen vanuit de kom is absoluut geen oplossing maar wel een verkrachting van het Helvoirts Broek	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Hoe kan je het bedenken om door veel schoolverlater. En tussen twee woonhuizen door te willen rijden met dat zwaar verkeer. Veiligheid ver te zoeken. En dan nog beschadigen van het helvoirtsbroek	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Zwaar verkeer door een smalle weg tussen twee huizen, tegenover een nieuwe wijk met fiets en voetpad in het verlengde waar dagelijks veel schoolgaande kinderen over heen gaan lijkt mij eerlijk gezegd geen goed plan.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg

Dit kan je toch niet serieus nemen, volstrekt onrealistisch	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Kansloze variant. Weg moet tussen twee huizen door die 7 meter van elkaar liggen? En hier moet dan zwaar verkeer overheen? Tevens aantasting van natuurgebied Helvoirts Broek.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 4: Nieuwe Transportweg (niet via Industrieweg), nieuwe weg langs spoor, Kruishoeveweg
Dit alternatief lijkt mij erg onverstandig, wegbreedte laat zwaar verkeer niet toe. Op dit moment veroorzaakt dit alternatief al veel overlast tijdens de spits. De verkeersdruk is op werkdagen extreem hoog omdat dit een sluiproute is van en naar Den Bosch en regelmatig leidt tot gevaarlijke situaties mede als gevolg van veel te hoge snelheden. Deze wegen zijn totaal ongeschikt voor extreem verkeer en verstoren eveneens de natuur in het aangrenzende nationale natuurgebied. Een verbod van sluipverkeer tijdens de spitstijden (6.30-9.00 en 16.00 18.00) zou een adequate oplossing zijn. Dit wordt ook in andere gemeentes zoals Nijmegen toegepast. Via camera,s en ontheffingen voor lokale bewoners en vergunningen voor specifieke doelgroepen eenvoudig te handhaven	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
goede optie	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Lijkt me geen logische oplossing om direct grenzend aan de LDD een route te maken voor zwaar verkeer. We willen er alles aan doen om de natuur te beschermen, en toeristen te trekken naar onze mooie omgeving. De weg is nu al een racebaan met vele ongevallen, laat staan als de weg dadelijk wordt aangepast, dan wordt er nog harder gereden en door de bossen aan beide kanten is het erg onoverzichtelijk. Omwonende en aanliggende bedrijven moeten aan vele regels voldoen en uitbreiden is vaak onmogelijk. Maar een route voor zwaar verkeer zou ineens wel kunnen?! Beter zoeken we naar een andere oplossing.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Veel fietsers en wandelaars en campinggasten gaan via dit kruispunt naar het bos / loonse en drunense duinen. Erg onoverzichtelijke kruising! ook veel campinggasten met de hond geven dit al aan. Weg is hier alle kanten in erg smal en de bermen bestaan ook vaak uit diepe geulen (niet te doen met de auto/ fiets). Wat mij betreft wordt er een ander alternatief gekozen. Voor de veiligheid van de recreanten die naar dit gebied komen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Deze route over De Heikant en de Guldenberg is absoluut niet geschikt als alternatieve route. Deze route gebruiken voor meer (zwaar) verkeer kan echt NIET. Deze wegen lopen niet "in de buurt van" of "langs" een nationaal en internationaal beschermd natuurgebied maar dwars er door heen! Verkeer zou juist verder ontmoedigd moeten worden. De weg wordt bovendien al gebruikt voor sluipverkeer en snelheden van 80/90+ zijn niet ongewoon. Schoolgaande kinderen zijn al niet veilig op deze weg, en de weg oprijden vanuit een uitrit is ook spelen met je leven, zeker als je maar 100-200 meter zicht hebt door een van de flauwe bochten. Meer (zwaar) verkeer gaat leiden tot nog meer (dodelijk) ongelukken dan de afgelopen jaren al het geval is geweest. Ook met verbreding of het aanleggen van fietsstroken: het nodigt alleen maar uit tot harder rijden. En dan hebben we het nog niet gehad over de consequenties op dierenwelzijn: op steenworpafstand van de weg bevinden zich dassenburchten, en ook reeën en andere dieren gebruiken dit gebied.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Vrachtverkeer door De Gijzel en Kreitestraat is al enorm toegenomen de laatste jaren, terwijl de straten veel te smal zijn. Als fietser moet je afstappen en de kant in als een vrachtwagen en personenauto elkaar tegenkomen en op de enkele plaats waar dat mogelijk is de wegberm in moeten. Wandelaars moeten bij naderen van een vrachtwagen sowieso al de ongelijke berm met diepe kuilen in. Verder zorgt het afslaan vanaf de n65 naar de Kreitestraat én het oprijden van n65 vanuit deze straat nu al regelmatig voor onveilige situaties op de n65. Er is geen uitvoegstrook, dus afslaan gebeurt door te remmen op de drukbereden rijbaan waar auto's dat niet verwachten. Vrachtauto's die vanuit de Kreitestraat de n65 op rijden richting Den Bosch kunnen niet in de middenberm wachten en moeten dus de 4 rijbanen in beide richtingen oversteken. Dat kan bijna nooit zonder het drukke verkeer op de n65 te hinderen.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
de boeren die aan het Nationale Park Loonse en Drunense duinen wonen, worden uitgekocht vanwege hun uitstoot in het natuurgebied, dan is het niet handig om daar extra vervuilend vrachtverkeer wel langs en doorheen te leiden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

De weg wordt nu al automatisch verbreed doordat vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren rijden ze door de grasberm De gemeente vult de sporen met (oude grasberm) met gravel en voila een bredere weg De sloten voor de afwatering van regenwater worden zo smaller De overlast van vrachtwagens is nu al enorm en zal op deze manier alleen maar erger worden Het gevaar voor fietsers en wandelaars is extreem De infrastructuur is niet berekend op zwaar verkeer	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Een combinatie van 2,3 en 5 is eigenlijk alleen een rondweg te noemen. Dit lijkt me de meest logische oplossing. Wat ik in veel antwoorden lees is dat mensen zicht zorgen maken om de verkeersveiligheid. Natuurlijk terecht. Echter mag je er ook wel vanuit gaan dat wegen breder worden, vangrails geplaatst zullen worden, fietsers beschermt worden, etc. Ze gaan het zware verkeer natuurlijk niet over de bestaande wegen laten rijden. En als iedereen altijd overal op tegen is gebeurt er nooit iets wat de leefbaarheid in de dorpskernen verbeterd.	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
De weg is te smal voor zwaarder verkeer. Nu al ontstaan er regelmatig gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers. Ook worden de bermen helemaal kapot gereden, inclusief de infrastructuur (water, CAI) die hier onder ligt, doordat verkeer naar de berm moet uitwijken om te kruizen met tegemoedkomend verkeer.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Er wordt al erg hard gereden op deze weg. in het verleden zijn hier al vaak vele ongelukken gebeurt in de onoverzichtelijke bocht nabij de camping. Ook voor gasten is het al erg lastig om veilig door onze straat te lopen met groepen kinderen. Ook met de caravans is het al vaak een onveilige situatie om de weg op te draaien, door het vele verkeer wat vaak al hard rijd. Laat staan als deze route gebruikt gaat worden voor nog meer zwaar verkeer.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Een ideale rondweg voor Cromvoirt en Helvoirt is mijn inziens een combinatie van variant 3 en 5. De inzet van Oude Loonse Baan en Kruishoeveweg geeft een goede aansluiting aan N65. Tevens kan deze aansluiting ook voor Loetje worden gebruikt. Vanaf Loonse Baan de Guldenbergseweg en Heikant op geeft een tweede ontsluiting richting N65. Mijn inziens zou na de Heikant en Runsvoort dan beter gekozen worden voor Biezenmortelsestraat, Gommelsestraat en Heusdensebaan dan de Gijzelsestraat en Kreitestraat. Aansluiting Gommelsestraat N65 ligt er al en genoemde straten hebben al een redelijke basisbreedte.	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
De Runsvoort is geen geschikte route voor nog meer (zwaar) verkeer. Deze route loopt langs het natura2000 gebied. Daarnaast verblijven er veel kinderen in de kampeerboerderij die daar in grote groepen regelmatig over de weg wandelen. Er wordt nu al veelste hard gereden. Ook voor de gasten op de camping zal het extra verkeer voor zowel hinder (fietsroutes) als geluidsoverlast zorgen. Bvd	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Deze weg is niet geschikt voor zwaar verkeer en is een racebaan voor al het sluipverkeer	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Dit is geen verstandige en veilige optie. Eerst aanpakken bij de bron. De vraag stellen: waarom zoveel vrachtverkeer en vooral hoe beperkt men de groei ervan? Als het aankomt op (dodelijke) ongevallen verhoogt nog meer (vracht)verkeer dat risico significant. Ook al lijkt de weg rechttoe en rechtaan, in de praktijk is deze zeer onoverzichtelijk door bebossing. Een ernstig en pijnlijk voorbeeld is o.a. een dodelijk ongeval in 2018. Er zijn weinig mogelijkheden om de weg rechter te maken tenzij er gemeentelijke grond zal worden verworven. En als dat überhaupt lukt, wat dan? Hoe wordt er dan omgegaan met de extra uitstoot en belasting op flora en fauna van een Europees beschermd natuurgebied (Natura 2000)? Vanzelfsprekend is vrachtverkeer in een dorp ongewenst en niet meer van deze tijd, hier moet iets op bedacht worden. Echter het probleem achteraf weg stoppen op al zeer overbelaste wegen die nu al niet veilig en geschikt zijn kan niet de oplossing zijn. De wettelijke haalbaarheid is ook zeer te betwisten. Nogmaals Natura 2000. De wegen Heikant en Guldenberg wordt intensief gebruikt door recreatieverkeer. Op een zonnige dag is het aantal wandelaars, fietsers en motorrijders niet te tellen. Voeg daar het sluip woon-werkverkeer met hoge snelheden aan toe, doe er nog een schepje bovenop met de nodige landbouwwerktuigen en machines en men heeft een cocktail voor ongevallen met ernstige aflopen. Voordat de gemeente een route inslaat waar geen terugkomst van is, kan ook de vraag worden gesteld: Weegt het wooncomfort wat de ene bewoner van een gemeente ervaart op tegen het leed en verdriet van een nabestaande in een andere (of dezelfde) gemeente? De wegen Heikant en Guldenberg veiliger maken op welke manier dan ook is los van de discussie vrachtverkeer sowieso een noodzaak.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

Ongevallen Najaar 2018 dodelijk ongeval met zwaarverkeer en motorrijder: https://verkeerindex.nl/ongeval/helvoirt-motorrijder-58-uit-udenhout-overleden-bij-ongeval-met-graafmachine https://www.bd.nl/haaren/motorrijder-58-uit-udenhout-overleden-bij-ongeval-met-graafmachine-in-helvoirt~a965862a/ December 2015 ongeval op kruispunt Loonsebaan en Guldenberg: https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2228334/auto-belandt-op-zijn-kant-in-helvoirt-bestuurster-gewond Voorjaar 2020 ongeval met wielrenner: https://www.bd.nl/meierij/wielrenner-gewond-na-valpartij-in-helvoirt~a5c168e8/ Mei 2022 Ongeval wegvervoer met letsel Guldenberg: https://112-nederland.nl/Detail/19350600/noord-brabant/helvoirt/guldenberg/ongeval-met-letsel		
variant 5, is de meest realistische oplossing. Het zou zowel voor Helvoirt als voor Cromvoirt een ontlasting betekenen op alle hoofdstraten in deze dorpen. Het zou ook, na goede verbeteringen van deze wegen, een veiligere oplossing kunnen betekenen. Veiliger dan zoals het nu is met al dat zware verkeer, dat dwars door de twee dorpen heen moet. Waar veel meer kinderen en fietsers over de weg moeten bewegen.	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
De Gijzelsestraat is ongeschikt voor extra vrachtverkeer. De weg is te smal. Je moet nu al tussen bomen gaan staan al twee grote voertuigen elkaar moeten passeren. Hetzelfde geld ook voor De Gijzel en de Kreitestraat. De wegen zijn te smal en de bermen zijn slecht onderhouden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Verkeerstellingen hebben uitgewezen dat er al in 2017 een kleine 2000 voertuigen per dag deze wegen gebruiken, waarvan ca 250 overtuigen vrachtverkeer zijn. Deze wegen (Guldenberg en Heikant) hebben dan ook al meerdere dodelijke slachtoffers op haar naam en lopen bovendien aan weerskanten door het Nationale Park. Ondanks het nieuw aangelegde betonnen fietspad blijven toeristen dan ook logischerwijze wandelend en fietsend gebruikmaken van deze wegen. Daarnaast vallen er ook talloze slachtoffers onder de dieren met name dassen en reeën. Sinds jaar en dag zijn natuurorganisaties in overleg met, eerst de gemeente Haaren en nu Vught, om deze problemen op te lossen. De oplossing om nog meer (zwaar) vrachtverkeer door een toeristisch gebied met nationale natuurwaarden te leiden, staat dan ook in schril contrast met al deze pogingen! Tot slot is meer vrachtverkeer funest voor de bezoekers van hotel de Guldenberg, waarvoor rust en natuurbeleving cruciale verkoopargumenten zijn.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Logischer om niet op de Kreitestraat uit te komen, maar bij het stoplicht kruising Koolhofweg/Mgr. Zwijsenstraat op de N65.	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Dit m.i. de enige optie die tot iets kan leiden. Door het vrachtverkeer hierop te sturen ontmoedig je het overige sluipverkeer en stimuleer je fietsers om gebruik te maken van het brede, veilige, fietspad door het bos. De wegbreedte dient te worden aangepast en men heeft te maken met de natuur en alles wat daarbij komt. Knelpunt zou kunnen zijn de kruising Runsvoort / Gijzelsestraat	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Dit is de minst slechte oplossing en mag als enige de naam van rondweg hebben. Rest is kansloos.	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Het is nu al absurd druk op de Guldenberg, wij zijn genoodzaakt de kinderen met de auto naar school te brengen omdat ze niet eens met de fiets de Guldenberg op kunnen rijden. Dit is in het verleden al eens aangekaart bij de gemeente maar hier is helaas niets uitgekomen. Deze levensgevaarlijke situatie is het belangrijkste punt. Het volgende punt is dat de Guldenberg natura 2000 gebied is. Lijkt me niet wenselijk dat hier zwaar verkeer doorheen gaat rijden.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
In- en uitvoegen op de N65 via de Kreitestraat geeft nu al vaak gevaarlijke situaties. Verder zitten er op deze route veel punten die redelijk smal zijn voor vrachtverkeer uit twee richtingen. Daarnaast zijn de bermen op deze route in slechte staat door gebrekkig onderhoud.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Goed alternatief om de leefbaarheid van het dorp Helvoirt te verbeteren. Mogelijk stippellijn gebruiken als aansluiting op n65	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Dit is de minst slechtste oplossing. Beste oplossing is ipv symptoombestrijding bronaanpak te doen door deze nimby bedrijven te verplaatsen	Voordelen en kansen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
Het is m.i. onverantwoord en onbehoorlijk om inwoners te laten kiezen uit varianten die allemaal wettelijk onmogelijk (zullen blijken te) zijn. Vanwege hetzij de Wet Natuurbescherming, die toename van stikstof op Natura2000 verbiedt, hetzij provinciale regels die aantasting van Natuurnetwerk Brabant verbieden. Krijgen we straks bericht "O, tja, sorry. Het kan eigenlijk niet ..."? Niks geleerd van N65-debacle?	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

De route Runsvoort, de Heikant, Guldenberg wordt nu reeds intensief gebruikt door (sluip)verkeer uit de richting Udenhout v.v. naar Vlijmen (A59 en A2) om zo het knelpunt Vught te omzeilen. Daarnaast is er sprake van veel structureel zwaar verkeer door een aantal grote bedrijven (Gubbels, van Iersel, van Kuyk, Kuipers, Maurang, loonwerkbedrijven, kwekerijen) en landbouwvoertuigen. Niet alleen levert dat gevaarlijke veiligheidssituaties op maar vooral ook een uiterst ongewenste grote stikstofbelasting letterlijk aan de rand van een Natura 2000-gebied. Als aanwonenden ondervinden wij (geluids)hinder van al dat verkeer. Verdere intensivering is uiteraard zeer ongewenst. Ten slotte: de Heikant-Guldenberg staat al bekend als de dassendodeweg van Nederland.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat
De brug is nu al vaak een uitdaging met fietsers, tegen liggend verkeer en vooral ook ruiters! Het is vanuit Helvoirt één van de drie manieren om in de LDD te komen. De kruising verderop (afslag ri Guldenberg) is vaak onoverzichtelijk, zeker als er maïs staat. En ondanks de fietssnelweg door de LDD (oude bosschebaan) zijn er nog veel fietsers/ wielrenners aan deze kant. Via langoed Zwijnsbergen maak ik nog wel eens de oversteek met mijn hond naar de Guldenberg. Die voelt nu vanuit zichtbaarheid en weinig wandel ruimte als spannend. Maar is een hele prettige wandeling vanuit het dorp naar de LDD. Ik zou er stevig van balen als die verdwijnt. En dan vaker (met hond) de auto pakken. Tenslotte vraag ik me af wat extra uitstoot zo dicht langs de LDD betekent.	Knelpunten en uitdagingen	Variant 5: Guldenberg, Gijzelsestraat, Kreitestraat

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

INOGEN® ALLIANCE