

Van: [REDACTED]
Verzonden: zaterdag 10 oktober 2020 07:35
Aan: Vught, gemeente; fractie@vught.vvd.nl; info@pvda-gl.nl; info@gemeentebelangenvught.nl; fractie@D66vught.nl
Onderwerp: Zienswijze op N65: kans voor duurzame ontsluiting Cromvoirt, Helvoirt en Vught Noord
Bijlagen: 20200501 Zienswijze N65 OJJW Kampen.pdf

Beste leden van politieke partijen en de gemeente Vught,

Voor de gemeente Vught, haar bestuur en inwoners gaat binnenkort het nodige veranderen. Zo komt Helvoirt bij Vught en komen de plannen voor spoor en N65 in een andere fase. En er zijn verkiezingen dus de politieke en bestuurlijke samenstelling van de gemeente kan veranderen.

Als inwoner van Helvoirt heb ik een zienswijze op het bestemmingsplan voor de N65 bij Helvoirt gegeven. Deze heb ik destijds ook met u gedeeld en voeg ik volledigheidshalve nogmaals toe aan dit bericht.

De gemeente Haaren heeft – zoals bekend – maar (zeer) beperkt wat gedaan met alle zienswijzen en haar bestemmingsplan vastgesteld. Nu Helvoirt en haar grondgebied bij Vught komt, lijkt mij dit een uitgelezen kans nogmaals goed te bekijken welke oplossing de gemeente Vught het liefst ziet voor ontsluiting van Cromvoirt, Helvoirt en Vught (Noord, PI). De gemeentelijke herindeling biedt naar mijn smaak kansen. Omdat er nog geen schop de grond is ingegaan voor de N65, is er ook nog gelegenheid de bestemmingsplannen aan te passen, toch? Waar een wil is, is een weg....

Mijn zienswijze in het kort:

“Realisatie van de N65 is een miljoenenproject dat gerealiseerd wordt voor de komende generaties. De verkeersbelasting zal alleen maar toenemen. Daarom is dit het moment om het (zware) verkeer via een andere weg te ontsluiten en aan te sluiten op de N65. Dit is dé kans voor een duurzame oplossing voor Helvoirt en ook een uitstekende gelegenheid om de ontsluiting van Cromvoirt en Vught Noord (de PI) te verbeteren.”

Mijn argumenten om de plannen door de gemeente Vught en haar politieke partijen nogmaals goed te laten bekijken in het belang van de duurzame ontsluiting voor de komende generaties:

1. Het verplaatsen van de ovonde van voor Helvoirt naar “tussen Vught en Helvoirt” kan – zo lijkt me – in 1x ook de knelpunten oplossen voor Cromvoirt, Helvoirt en de PI. Het grondgebied van de ovonde vóór Helvoirt en tussen Vught en Helvoirt behoort binnenkort tot Vught. Vught heeft dan toch het recht tot een ander bestemmingsplan te komen? Natuurlijk moet dat wel volgens de normale procedures. Maar waar een wil is, is een weg.
2. Tussen Vught en Helvoirt is ruimte genoeg en je hoeft dan bij Helvoirt helemaal geen op/afgang te maken. Je kan – met geluidscherm – de N65 ter hoogte van Helvoirt op het maaiveld laten liggen. En dan kan het – zo lijkt mij – niet anders dan dat er budget beschikbaar is voor het oplossen in de ontsluiting van Cromvoirt, Helvoirt en PI.
3. Hoewel ik de details van de (155 miljoen) begroting niet ken, heb ik wel begrepen dat het plaatsen van de ovonde vóór Helvoirt tot veel (extra) kosten leidt. Bijvoorbeeld omdat beide bezinepompen verplaatst moeten worden en er relatief weinig ruimte is voor de ovonde ivm bestaande bebouwing aan beide zijden van de N65 en Torenstraat/Molenstraat.
4. Haaren heeft met het vaststellen van het bestemmingsplan over haar graf willen regeren. Het lijkt mij dat Vught zich door dit soort acties niet laat tegenhouden. Een reden temeer om de huidige bestemmingsplannen niet als een vaststaand feit te zien.
5. “Vroeger” waren Helvoirt en Haaren 1 gemeente. In dat kader zou het gewenst kunnen zijn de oversteek van Torenstraat (Helvoirt) naar Molenstraat (Haaren) intact te houden. Met het verplaatsen van de hoofdontsluiting van Helvoirt naar een ovonde tussen Vught en Helvoirt, wordt de gemeentelijke verbinding van Vught, Cromvoirt en Helvoirt ook in ruimtelijke zin kracht bij gezet.

6. De door partijen voorgestelde Transportweg zal ook tot bestemmingsplan wijziging leiden en dient in een of andere vorm aangesloten te worden op de N65. Als de ovondes van Vught en Helvoirt en onwrikbaar blijken, kan ik me niet anders dan voorstellen dat de transportweg “doodloopt” tegen de N65 en dan alsnog naar (een van) deze twee ovondes geleid moet worden. Of dat plan op brede steun kan rekenen, vraag ik me af. Dan zou van 2 ovondes 1 maken (of toch ten minste die van Helvoirt richting Vught opschuiven) de enige reële optie zijn, toch?
7. Binnenkort presenteren enkele ondernemers uit Helvoirt en Cromvoirt met veel zwaar verkeer een plan voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid (zie bericht hieronder). Ik ken het plan inhoudelijk niet, maar misschien geeft het (extra) argumenten voor het aanpassen van het bestemmingsplan.

Beste heer / mevrouw,

Graag nodigen wij u uit voor de presentatie van het rapport ‘Verkeer Helvoirt & Cromvoirt’ dat in opdracht van enkele lokale ondernemers met veel transportbewegingen is opgesteld door Antea Group.

Tijdens de presentatie wordt nader ingegaan op de wijze waarop deze ondernemers een bijdrage geven en willen geven aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de omgeving.

Deze uitnodiging is gericht aan:

1. *Wethouders + raadsleden Gemeente Vught*
2. *Wethouders + raadsleden Gemeente Haaren*
3. *Belangenverenigingen Helvoirt en Cromvoirt*

Wij stellen het op prijs indien wij 2 personen per fractie/vereniging mogen verwelkomen.

Aan de griffie van betreffende gemeente het vriendelijke verzoek om deze uitnodiging aan alle raadsleden persoonlijk te verspreiden.

Locatie : Hotel Guldenberg, Guldenberg 12, 5268 KR Helvoirt 0411-642424

Datum : 12-10-2020 maandag week 42

Ontvangst : 19:00 uur

Aanvang : 19:30 uur

Einde : 21:00 uur

Om de organisatie van deze bijeenkomst in goede banen te leiden ontvangen wij graag uiterlijk vrijdag 25-09-2020 uw aan- of afmelding op: info@gubbels.nl

Ik hoop echt dat de politieke partijen en ambtenarij werk maken van “in 1x goed” en de gemeentelijke samenvoeging aangrijpen als kans voor een duurzame ontsluiting van Cromvoirt, Helvoirt en Vught (Noord, PI) voor de komende generaties.

Indien ik in enige vorm een bijdrage kan leven, hoor of lees ik dat graag.

Vriendelijke groet,



Gemeenteraad Haaren

Postbus 44

5076 ZG Haaren

Tevens verzonden per e-mail: gemeente@haaren.nl

Betreft: Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan 'N65 Helvoirt 2020'

Helvoirt, 1 mei 2020

Geachte gemeenteraad,

De gemeente Haaren heeft het ontwerpbestemmingsplan 'N65 Helvoirt 2020' ter inzage gelegd van 21 maart 2020 tot en met 1 mei 2020. Hierbij dien ik mijn zienswijze daarop in.

Deze zienswijze heeft betrekking op de ongelijkvloerse kruising tussen de Torenstraat/Molenstraat en N65 in Helvoirt, met de ovonde.

Mijn zienswijze luidt als volgt:

Realisatie van de ongelijkvloerse N65 is een miljoenenproject dat gerealiseerd wordt voor de komende decennia. De verkeersbelasting voor het dorp Helvoirt (met name Torenstraat/Helvoirtsestraat) en omliggende kernen gaat nu al iedere norm van redelijkheid te boven en zal alleen maar toenemen. Daarom is dit hèt moment om de ovonde op een andere plek te realiseren en het dorp via een andere - eventueel nog te realiseren - weg te ontsluiten en middels een ovonde aan de sluiten op de N65.

Mijn argumenten zijn:

1. Te veel en te hard rijdend verkeer
2. Te veel zwaar verkeer
3. Kan andere knelpunten ook oplossen
4. "Die kans hebben we maar één keer"

Deze argumenten zal ik hieronder toelichten.

1. Te veel en te hard rijdend verkeer

Onderdeel van het plan 'N65 Helvoirt 2020' is de afsluiting van diverse af- en opritten naar de N65. Tevens zijn er in Helvoirt en omliggende kernen plannen voor nieuwbouw. Dit leidt ook tot een (autonome) groei. Het gevolg is een toename van vracht,- en sluipt,- en bestemmingsverkeer via de Torenstraat/Helvoirtsestraat. Helvoirt – inclusief de Torenstraat/Helvoirtsestraat – is een erftoegangsweg met een limiet van 30 km/uur (snelheid) en het aantal verkeersbewegingen (volume) gaat nu al iedere redelijkheid te boven. De

modellen van Goudappel voorspellen een verdere toename (zie bijlage 1). Het rapport voorspelt een toename van verkeer per 2030 ter plaatse van:

- punt 21/22: + 34% Torenstraat nabij oude gemeentehuis tot 8.600 per dag
- punt 32: + 21% Torenstraat nabij apotheek
- punt 33: +11% voor de Helvoirtsestraat

Een meting voor het project Herinrichting Torenstraat/Helvoirtsestraat laat de verdeling van licht en zwaar verkeer zien (bijlage 2). Deze meting is op een ander moment uitgevoerd dan die van Goudappel.

Als ik het juist begrepen heb, is er een goed ruimtelijk- en bestuurlijk gebruik om op erftoegangswegen (30km zone) het aantal verkeersbewegingen te maximaleren tot vijf- tot zesduizend per dag. Maximeren is dus een maximum. De cijfers tonen aan dat Torenstraat daar nu al boven zit en in 2030 op ongeveer het dubbele (!!) uitkomt.

Tevens blijkt dat 85% van het verkeer 40 km/uur of harder rijdt, met uitschieters tot 70 km/uur (bijlage 3). Helaas wordt daarop niet gehandhaafd (bijlage 4).

Recente verkeerscijfers maken duidelijk hoe groot de verkeersoverlast is en nog verder toeneemt, inclusief de bijbehorende overlast van geluid, trillingen en fijnstof.

2. Te veel zwaar verkeer

Lokale bedrijven brengen werkgelegenheid maar ook verkeersbewegingen met zich mee. Bedrijven als Gubbels (grondverzet), Maurang (transport), van Kuijk (loonwerker), van Schijndel (transport) hebben tientallen tot meer dan honderd vrachtauto's. Tevens worden deze bedrijven ook nog door veel andere vrachtauto's bezocht (toeleveranciers). Al met al gaat het om forse aantallen zwaar verkeer die via kernen als Nieuwkuijk, Cromvoirt en Helvoirt naar de doorgaande wegen gaan.

Het spreekt voor zich dat zwaar verkeer extra trilling, uitstoot en geluidsoverlast met zich meebrengt.

Ik heb begrepen dat met deze bedrijven over verhuizing is gesproken. Dat kost miljoenen en kan druk zetten op de werkgelegenheid. Dit geld kan ook geïnvesteerd worden in een andere ontsluiting van de kernen.

Overigens rekent Goudappel in haar rapport met gemiddelden van zwaar verkeer voor bijvoorbeeld erfontsluitingswegen van 30 km/uur (bijlage 5). Het spreekt voor zich dat dergelijke gemiddelden niet opgaan voor de prognose

van zwaar verkeer in Torenstraat/Helvoirtsestraat, zolang de bovengenoemde bedrijven in de huidige omvang gevestigd blijven op de huidige locaties.

3. Kan andere knelpunten ook oplossen

Het project N65 is een omvangrijk project. Om de verkeersdoorstroming en veiligheid te verbeteren worden tal van aanpassingen gedaan. De [animatie over de N65](#) laat zien welke aanpassingen gedaan worden aan de hele route, waaronder ter hoogte van Vught en Helvoirt. Bij Helvoirt wordt onder andere een tankstation verplaatst en een viaduct (tussen Vught en Helvoirt) gemaakt. Hoewel ik geen inzicht heb ik de exacte overwegingen om dergelijke ruimtelijke oplossingen als verplaatsen tankstation en maken van een viaduct, kan ik mij voorstellen dat ze mede gebaseerd zijn op het oplossen van knelpunten.

De ovonde niet ter hoogte van de Torenstraat maar elders plaatsen, kan ook een ander licht werpen op beoogde oplossingen (zoals verplaatsen tankstation en viaduct). Combineren in ruimtelijke oplossingen en budget maakt verplaatsen van de ovonde bij Helvoirt mogelijk een interessante optie.

4. Gedeputeerde van der Maat: "Die kans hebben we maar één keer"

Niet alleen Helvoirt maar ook kernen als Nieuwkuijk en Cromvoirt hebben last van het sluipverkeer. Het rapport van Goudappel laat zien waar het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. Dat staat nog los van de fase van uitvoering van het project. Dat wordt echt door de zure appel heen bijten met het oog op een goed doel: een veiliger en beter doorstromende N65.

Dit moment niet aangrijpen om de ontsluiting van Helvoirt beter te organiseren is een gemiste kans. We snappen allemaal dat we in de komende decennia (!) niet over een andere ontsluiting van Helvoirt hoeven nadenken als nu de beoogde ovonde Torenstraat/N65 toch door zou gaan. Immers:

- Ovonde is gerealiseerd als onderdeel van een project van bijna € 150 miljoen. Die sluit je dan niet alsnog af.
- Een andere ontsluiting betekent mogelijk ook een nieuwe aansluiting (ovonde) op de N65. Ze zien je aankomen, om nogmaals miljoenen te investeren en de N65 tijdelijk af te sluiten

Gedeputeerde Christophe van der Maat zei het treffend: "Als we deze belangrijke route tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg voor de toekomst willen aanpakken, moeten we het ook meteen goed doen. Die kans hebben we maar één keer" (bijlage 6).

Tot slot

Ik verzoek u met mijn zienswijze rekening te houden bij de definitieve vaststelling van het plan 'N65 Helvoirt 2020' en N65 in het algemeen.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure van voorbereiding, besluitvorming en uitvoering op de hoogte houdt, alsmede transparant bent/blijft over termijnen van reactie en bezwaar. Voor de volledigheid merk ik op dat ik veronderstel dat deze zienswijze ook in het bezit komt van de gemeente Vught, in verband met de op handen zijde gemeentelijke herindeling. Omdat ik als burger niet kan overzien wat de rol van lokale, provinciale en landelijke overheid is in projecten als de N65, vertrouw ik er tevens op dat deze zienswijze door de gemeente gedeeld wordt met provincie en rijk, indien daartoe aanleiding is in het belang van het uitvoeren van voorliggende zienswijze.

Met vriendelijke groet,

A large black rectangular redaction box covering the signature area.

Bijlage 1: Verkeersprognose N65

Bron: rapport Goudappel

(<https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/>)

NB: Op de kaart zijn de meetpunten 21 en 22 omgedraaid met de weergave in de tabel. Als de tabel als juist wordt aangenomen zou het zijn:

- Torenstraat = 22 (waar nu 21 staat)
- Molenstraat = 21 (waar nu 22 staat)



Nr	Gem	Straatnaam	mvt etm	mvt etm	mvt etm	mvt etm	Effect (%) Autonome ontwikkeling tot 2030 (zonder aanleg VKA+ en PHS)	Effect (abs) Autonome ontwikkeling tot 2030 (zonder aanleg VKA+ en PHS)	Project effecten (%). Het effect door aanleg van het VKA+ en PHS	Project effecten (abs). Het effect door aanleg van het VKA+ en PHS	Effect (%) van het nieuwe VKA+ ontwerp N65 (met ongelijkvloerse aansluitingen) t.o.v. het oude VKA ontwerp N65 (zonder ongelijkvloerse aansluitingen)	Effect (abs) van het nieuwe VKA+ ontwerp N65 (met ongelijkvloerse aansluitingen) t.o.v. het oude VKA ontwerp N65 (zonder ongelijkvloerse aansluitingen)
			1.HS 2017	2.2030 Aut	3.2030 VKA	4.2030 VKA+	Verschil 2030 Autonoom tov HS 2017	Verschil 2030 Autonoom tov HS 2017	Verschil 2030 VKA+ tov 2030 Autonoom	Verschil 2030 VKA+ tov 2030 Autonoom	Verschil 2030 VKA+ tov 2030 VKA	Verschil 2030 VKA+ tov 2030 VKA
1	Har	N65 Julianastr - Torenstr	35.900	43.300	43.500	45.500	21%	7.400	5%	2.200	5%	2.000
2	Har	N65 Torenstr - De Dijk	39.800	47.500	48.300	50.600	19%	7.700	7%	3.100	5%	2.300
3	Vgt	N65 De Dijk - Groenewouddrf	39.700	47.400	48.200	50.600	19%	7.700	7%	3.200	5%	2.400
4	Vgt	N65 Groenewouddrf - Boslaan	40.100	48.000	49.000	51.300	20%	7.900	7%	3.300	5%	2.300
5	Vgt	N65 Boslaan - Martinilaan	42.200	49.700	50.800	55.000	18%	7.500	11%	5.300	8%	4.200
6	Vgt	N65 Martinilaan - Helvoirtsew	43.400	51.900	50.800	55.000	20%	8.500	6%	3.100	8%	4.200
7	Vgt	N65 Helvoirtsew - Knp Vught	44.800	53.700	45.000	48.500	20%	8.900	-10%	-5.200	8%	3.500
21	Har	Molenstraat	5.400	5.100	6.000	5.800	-6%	-300	14%	700	-3%	-200
22	Har	Torenstraat	6.900	6.400	7.700	8.600	-7%	-500	34%	2.200	12%	900
24	Vgt	Vijverbosweg	7.000	7.500	8.600	10.400	7%	500	39%	2.900	21%	1.800
25	Vgt	Boslaan	5.600	5.500	7.100	8.200	-2%	-100	49%	2.700	15%	1.100
26	Vgt	Martinilaan	5.000	5.400	1.900	1.600	8%	400	-70%	-3.800	-16%	-300
27	Vgt	De Breauteleen	2.100	2.300	1.900	1.700	10%	200	-26%	-600	-11%	-200
28	Vgt	Helvoirtseweg	6.900	6.500	7.500	7.400	-6%	-400	14%	900	-1%	-100
29	Vgt	John F. Kennedylaan	2.900	3.000	4.100	4.200	3%	100	40%	1.200	2%	100
31	Har	Molenstraat	4.800	4.700	5.300	5.200	-2%	-100	11%	500	-2%	-100
32	Har	Torenstraat	4.300	3.900	4.600	4.700	-9%	-400	21%	800	2%	100
33	Har	Helvoirtsestraat	4.000	3.700	4.300	4.100	-8%	-300	11%	400	-5%	-200

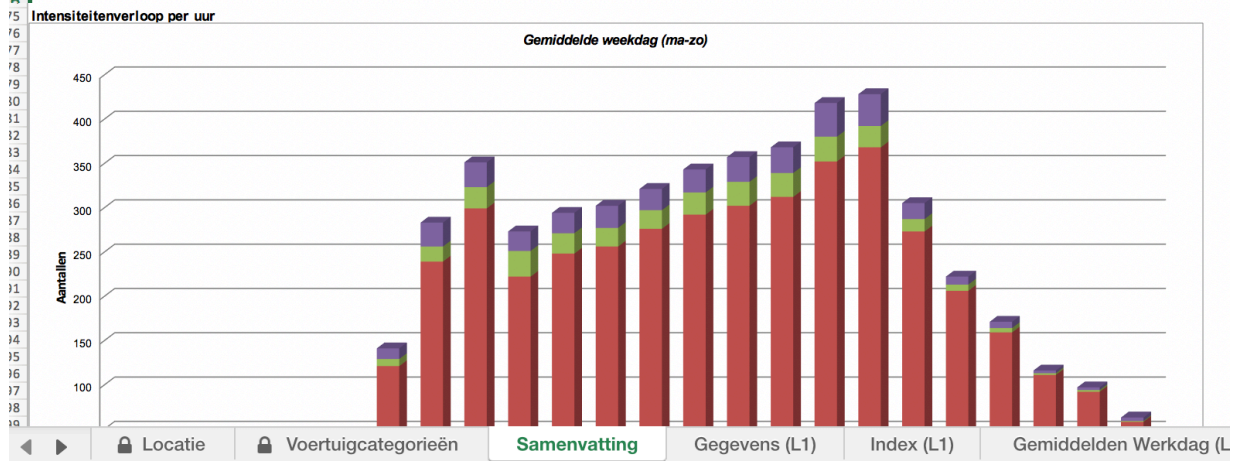
Bijlage 2: Herinrichting Torenstraat/Helvoirtsestraat

Bron: telling in opdracht van gemeente Haaren (dhr R. van der Boom)

NB: Telling heeft plaatsgevonden op nagenoeg dezelfde plek als punt 32 van Goudappel

Intensiteitenverloop per teldag												
Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
woensdag 29 maart 2017	2.341	185	225	2.751	2.127	207	249	2.583	4.468	392	474	5.334
donderdag 30 maart 2017	2.339	202	247	2.788	2.250	182	247	2.679	4.589	384	494	5.467
vrijdag 31 maart 2017	2.372	193	240	2.805	2.197	169	229	2.595	4.569	362	469	5.400
zaterdag 1 april 2017	2.205	116	158	2.479	2.132	126	138	2.396	4.337	242	296	4.875
zondag 2 april 2017	1.686	50	73	1.809	1.732	43	77	1.852	3.418	93	150	3.661
maandag 3 april 2017	2.083	166	198	2.447	1.964	193	229	2.386	4.047	359	427	4.833
dinsdag 4 april 2017	2.310	200	212	2.722	2.155	174	184	2.513	4.465	374	396	5.235
woensdag 5 april 2017	2.285	194	217	2.696	2.211	194	229	2.634	4.496	388	446	5.330
donderdag 6 april 2017	2.251	183	209	2.643	2.212	178	224	2.614	4.463	361	433	5.257
vrijdag 7 april 2017	2.403	186	248	2.837	2.312	169	230	2.711	4.715	355	478	5.548
zaterdag 8 april 2017	1.944	119	122	2.185	2.051	135	134	2.320	3.995	254	256	4.505
zondag 9 april 2017	1.889	52	79	2.020	1.945	47	101	2.093	3.834	99	180	4.113
maandag 10 april 2017	2.255	159	214	2.628	2.015	162	221	2.398	4.270	321	435	5.026
dinsdag 11 april 2017	2.359	169	223	2.751	2.189	166	214	2.569	4.548	335	437	5.320

Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht												
Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	1.745	142	165	2.052	1.706	138	158	2.002	3.451	280	323	4.054
Avond (19.00-23.00 uur)	297	9	12	318	275	6	10	291	572	15	22	609
Nacht (23.00-07.00 uur)	152	5	14	171	125	9	26	160	277	14	40	331



Bijlage 3: Snelheidsmeting Torenstraat

Bron: telling in opdracht van gemeente Haaren (dhr R. van der Boom)

NB: Telling heeft plaatsgevonden op nagenoeg dezelfde plek als punt 32 van Goudappel

85% rijdt gemiddeld 40 of harder. Geel gemarkeerd is alle wat harder rijst. Tot meer dan 70!

Ook geel is 133: dit zijn vermoedelijk voertuigen die afremmen of stilstaan voor het stoplicht (apotheek) of "chicane" nabij Tilburgsestraat.

Weekdaggemiddelden snelheden															
Tijd	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	144	1.284	1.582	1.230	678	49	8	17	4.992	1	25	33	40	34	7,5
Tot. 0-7	6	61	61	71	59	7	1	0	266	3	26	35	45	35	8,2
Tot. 7-19	133	1.104	1.310	963	494	30	6	15	4.055	1	24	33	40	33	7,5
Tot. 19-23	5	108	194	177	111	10	1	2	608	2	28	35	43	35	7,3
Tot. 23-7	6	72	78	90	73	9	1	1	330	3	26	35	45	36	8,3

Bijlage 4: Handhaven

Bron: website anwb

Boetes

- De vermelde bedragen zijn exclusief € 9 administratiekosten.

Snelheidsovertreding

Binnen de bebouwde kom

- Snelheidsoverschrijding:
- 5 km/h: € 35.
- 10 km/h: € 72.
- 15 km/h: € 137.
- 20 km/h: € 194.
- 25 km/h: € 263.
- 30 km/h: € 340.
- Meer dan 30 km/h: strafbeschikking.

Bijlage 5: Prognose zwaar verkeer op basis van gemiddelden

Bron: rapport Goudappel

(<https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/>)

3.3.1 Stap 1: Omrekenen naar weekdag en dagdelen per voertuigcategorie

In het verkeersmodel wordt de opsplitsing al gemaakt van de verkeerscijfers naar licht, middelzwaar en zwaar vrachtverkeer op basis van de aanwezige verkeerstellingen. Deze verkeerscijfers zijn vervolgens met de 'milieumodule'⁸ uit het verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014 omgerekend van werk- naar weekdag en vervolgens per voertuigcategorie omgerekend naar dag, avond en nacht.

Omrekenfactoren weekdag

Om van een werk- naar een weekdag te komen, worden de verkeerscijfers uit het verkeersmodel op basis van de volgende factoren omgerekend.

voertuigtype	omrekenfactor van werkdag naar weekdag
licht verkeer	0,93
middelzwaar verkeer	0,80
zwaar verkeer	0,80

Tabel 3.2: Omrekenfactoren van werk- naar weekdag

Omrekenpercentages dagdelen

Om de verkeersintensiteiten per voertuigcategorie voor de weekdag om te rekenen naar de juiste dagdelen worden per wegtype de percentages gehanteerd, zoals opgenomen in tabel 3.3.

wegtype	% uur licht dag	% uur licht avond	% uur licht nacht	% uur MZ dag	% uur MZ avond	% uur MZ nacht	% uur ZW dag	% uur ZW avond	% uur ZW nacht
gebiedsontsluitingsweg gesloten	6,90	2,60	0,85	6,61	3,53	0,83	5,99	4,33	1,34
gebiedsontsluitingsweg gemengd	6,90	2,60	0,85	6,61	3,53	0,83	5,99	4,33	1,34
erftoegangsweg	6,90	2,60	0,85	6,61	3,53	0,83	6,09	4,21	1,26
stadsontsluiting	6,80	2,80	0,90	6,79	3,15	0,74	6,27	3,83	1,17
wijkontsluiting	6,90	2,90	0,70	6,97	2,95	0,57	6,54	3,58	0,89
erftoegangsweg bibeko	7,10	2,70	0,50	7,15	2,39	0,57	6,68	3,03	0,96

Tabel 3.3: Dagdeelpercentages en onderverdeling naar licht, middelzwaar en zwaar verkeer afgerond op twee decimalen

Bijlage 6: Gedeputeerde Christophe van der Maat

Bron: website gemeente Haaren (https://www.haaren.nl/home/reconstructie-rijksweg-n65-helvoirt-vught_42035/item/stand-van-zaken-n65-helvoirt_128503.html)

23-11-2018

Rijk en regio investeren €37 miljoen extra in aanpak N65

Het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught en Haaren hebben afgesproken €37 miljoen extra te willen investeren in de aanpak van de Rijksweg N65 Vught – Haaren. Deze bijdrage komt bovenop het reeds gereserveerde budget van €108 miljoen voor dit project. Daarmee kunnen nu alle drie kruispunten in Vught ongelijkvloers aangelegd worden en wordt ook de kruising in Helvoirt omgebouwd tot een ongelijkvloers kruispunt zonder verkeerslichten. De eerder geplande fietstunnel komt te vervallen.

In juni 2016 werd een Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op de N65 tussen Vught en Haaren te verbeteren. Er was voor gekozen om in Vught onder andere twee van de drie bestaande kruisingen ongelijkvloers te maken. In Helvoirt zou de bestaande kruising uitgebreid worden met extra rijstroken en met een fietstunnel onder de kruising door. Bij de verdere uitwerking van dit Voorkeursalternatief bleek dat de gekozen oplossing de problemen in de toekomst onvoldoende zou oplossen. Daarnaast bleek de oplossing niet te kunnen rekenen op draagvlak in de omgeving. De provincie en gemeenten hebben daarop met Rijkswaterstaat onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het VKA te verbeteren tot een meer uitgebreid VKA+ en welke kosten daarmee gemoeid zijn.

Bod van regio

Gedeputeerde Christophe van der Maat: “Als we deze belangrijke route tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg voor de toekomst willen aanpakken dan moeten we het ook meteen goed doen. Die kans hebben we maar één keer. Een betere oplossing voor de N65 bleek echter ook duurder. Namens de regio heb ik de minister een bod voorgelegd om de meerkosten van € 37 miljoen met alle partijen te delen. Met dat VKA+ en de financiële verdeling heeft de minister afgelopen week ingestemd. Dat is uitstekend nieuws voor de inwoners Vught en Haaren maar zeker ook voor de mensen die dagelijks te maken hebben met de files op deze belangrijke route.”