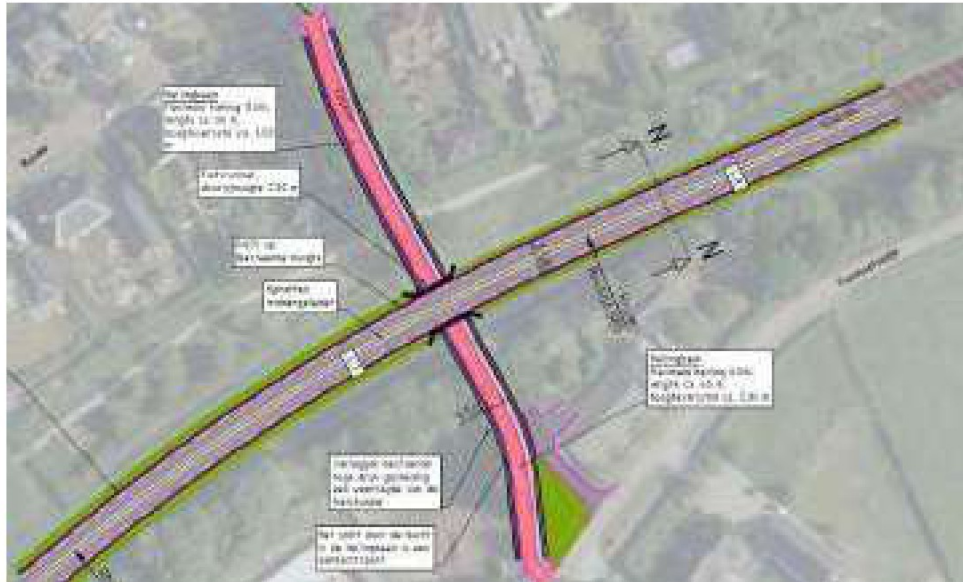




Figuur 3.16 Variant H5 Fietstunnel Eeuwsel met inrit Paashoefsedijk

3.2.1.8 Variant H Eeuwsel behouden huidige situatie

Deze variant gaat uit van het behouden van de huidige situatie, een gefaseerde oversteek.

3.2.2 Kruispuntvormen

De volgende gelijkvloerse kruisingen varianten zijn geïdentificeerd om het verkeer te faciliteren:

3.2.2.1 Variant D5 Peeleindseweg – VRI

In variant D5 wordt de huidige kruising opgewaardeerd tot een iVRI-kruising. Ook wordt het kruispunt uitgebreid door aan de zuidzijde een extra tak toe te voegen. Deze faciliteert het aanliggende perceel met een aansluiting op de kruising. De capaciteit van de kruising wordt verhoogd door extra opstelstroken op te nemen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het tussenliggende wegvak van 150 m van iVRI Peeleindseweg tot Rtonde N279 met 2 rijstroken voorzien. Bijkomend voordeel dat de iVRI het verkeer kan doseren bij een terugslag op de rotonde N272-N279. Om vanuit de Professor Dondersweg richting de N279 te rijden is er een 1e keermogelijkheid bij deze iVRI. Er geldt een keverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" in beide richtingen om ongewenste U-turns te voorkomen. Aan de noordzijde van het kruispunt ligt een tweerichtings fietsoversteek over de Peeleindseweg. Deze maakt onderdeel uit van de SFR Gemert-Eindhoven. De aansluiting van de Liesdijk kan worden behouden.



Figuur 3.17 Variant D5 VRI Peeleindseweg met gelijkvloerse fietsoversteek

3.2.2.2 Variant D6 Peeleindseweg – VRI + fietstunnel

De fietstunnel is aan de noordzijde van de kruising opgenomen en voorziet voor een ongelijkvloerse kruising tussen de SFR en de Peeleindseweg. Aan de oostzijde van het kruispunt ligt een fietsoversteek voor de noord-zuid fietsverbinding. Voor de aanleg van de tunnel dient rekening te worden gehouden met de verlegging van een hogedruk gasleiding, een waterleiding en een persriool.



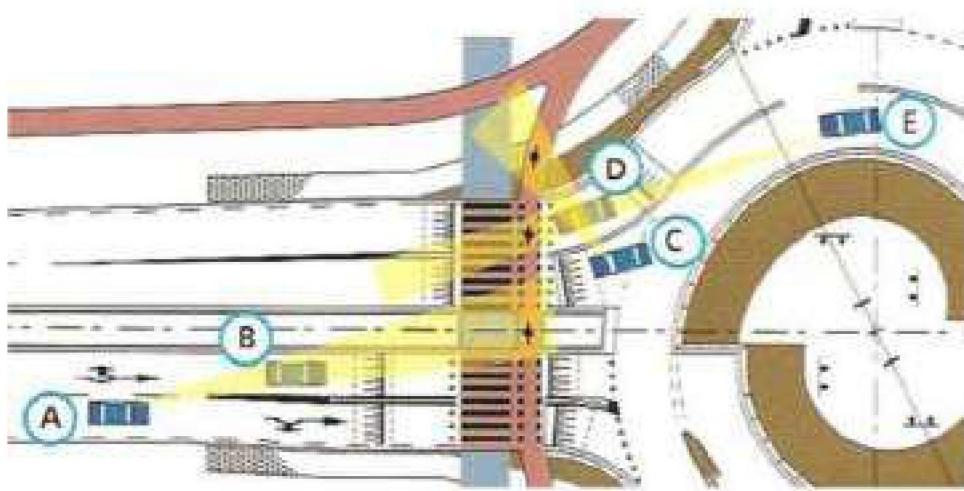
Figuur 3.18 Variant D6 VRI Peeleindseweg met fietstunnel

3.2.2.3 Variant D7 Peeleindseweg – Rotonde

Voor de variant D7 is de kruising uitgewerkt als een ei-rotonde. Deze variant heeft een grotere ruimteclaim. Een groot nadeel van de ei-rotonde is het risico van afdekongevallen aan noordzijde in relatie tot de fietsoversteken. Zie onderstaand figuur met visualisatie afdekrisico conform CROW-publicatie 257. Daarnaast is de aansluiting met de Liesdijk niet inpasbaar. Het verkeer dient om te rijden via de Broekweg.



Figuur 3.19 Variant D7 Rotonde Peeleindseweg met gemeentelijke fietsoversteken



Figuur 3.20 Visualisatie afdekrisico CROW-publicatie 257

3.2.2.4 Variant D8 Peeleindseweg – Ronde + fietstunnel

Voor variant D8 is de ei-rotonde overgenomen, maar is de noordelijke fietsoversteek vervangen door een fietstunnel vergelijkbaar als bij variant D6. Wel is het gesloten deel van de tunnel in deze variant circa tweemaal zo lang (40m langer) ten opzichte van de tunnel in combinatie met de iVRI wat van invloed is op de kosten.



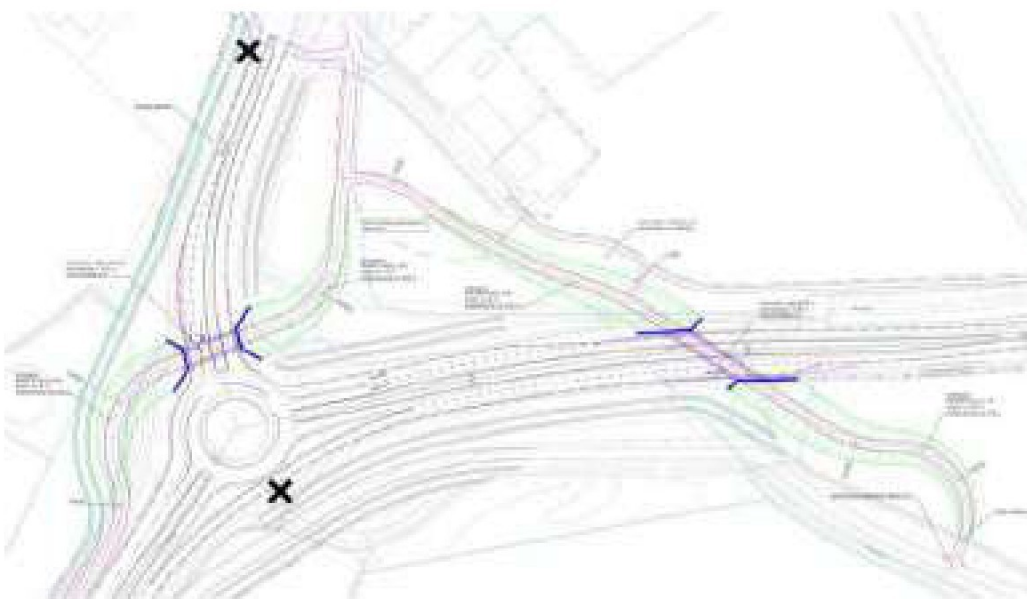
Figuur 3.21 Variant D8 Ronde Peeleindseweg met fietstunnel

3.2.2.5 Variant E5 Fietstunnels West-Om variant SFR en regionale fietsroute gecombineerd

Deze variant bestaat uit een 3-taks turborotonde met bypass en ongelijkvloerse fietsoversteken. De aansluiting van de Broekstraat voor autoverkeer is vervallen. Vanuit de planstudie SFR Gemert-Eindhoven is ter hoogte van de rotonde West-Om een ongelijkvloerse kruising voor fietsers gecreëerd. Ook is de lokale fietsroute middels een ongelijkvloerse kruising aangesloten op de Broekstraat. In het eerder vastgesteld VKA, variant E1+, betreft dit een fietsbrug. In het VKA+ Waardegedreven N272 is een fietstunnel voorzien. Beide routes vormen de aansluiting van de SFR (noordzijde Gemertseweg) op de dorpskern van Gemert via de Heuvel. De huidige fietsverbinding aan de westzijde van de West-Om tussen de rotonde West-Om en aansluiting Hazeldonklaan is gesaneerd.



Figuur 3.22 Variant E1+ rotonde West-Om met fietsviaduct



Figuur 3.23 Variant E5 Fietstunnels rotonde West-Om

3.2.2.6 Variant E6 Fietstunnel West-Om op gemeenteground

Deze variant is qua fietsverbindingen gelijk aan variant E5. In variant E6 is het kruispunt opgeschoven naar het half verdiepte deel waardoor deze verder van de bebouwing af is komen te liggen. Ook ligt deze variant zo veel mogelijk op gemeenteground. Toch blijft daarmee een geringe grondaankoop van een particulier perceel ten noorden van Zuid-Om noodzakelijk.

De lagere ligging heeft negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid en de waterhuishouding. Een aandachtspunt is het nut en de noodzaak van het fietspad parallel aan West-Om. Het neemt extra ruimte in beslag, maar hoeft het fietsverkeer vanuit de Hazeldonklaan richting de Peeleindseweg niet de West-Om over te steken.



Figuur 3.24 Variant E6 Fietstunnels West-Om op gemeenteground

3.2.2.7 Variant E7 Fietstunnel West-Om met ruimte OV-hub

In deze variant zijn de fietsverbindingen van E5 zoveel mogelijk naar buiten geschoven waardoor er maximale ruimte is ontstaan voor een toekomstige OV-hub. Tevens is de aansluiting voor de OV-hub vanuit West-Om opgenomen. Ook bij deze variant ligt het kruispunt SFR met de regionale fietsroute half-verdiept, in verband met de hellingbaan van de oostelijke fietstunnel.



Figuur 3.25 Variant E7 Fietstunnels West-Om met ruimtereservering OV-Hub

3.2.2.8 Variant E8.1a 4-Taks VRI-kruispunt West-Om met gelijkvloerse fietsoversteken

Deze variant bestaat uit een 4-taks kruispunt met 2 fietsoversteken op maaiveld: 1 aan de noordzijde over de West-Om en 1 aan de oostzijde vanaf de Broekstraat over de N272. Uit de berekeningen blijkt dat zowel een turborotonde als een iVRI-kruispunt het verkeer naar de toekomst toe voldoende kan blijven afwikkelen. Het afsluiten van de Broekstraat in combinatie met de aanleg van een bypass geeft een verbeterde verkeersdoorstroming, maar is niet noodzakelijk. Een verkeerslicht zorgt dat de fietsers conflictvrij kunnen oversteken. De iVRI biedt de mogelijkheid het verkeer te reguleren of bepaalde doelgroepen prioriteit te geven. In hoofdstuk 4 is dit nader toegelicht. Op dit kruispunt geldt een keerverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" in beide richtingen om ongewenste U-turns te voorkomen.



Figuur 3.26 Variant E8.1a VRI West-Om met aansluiting Broekstraat en gelijkvloerse fietsoversteken

3.2.2.9 Variant F1 enkelstrooksrotonde Oudestraat en vrij liggend fietspad

Deze variant gaat uit van een enkelstrooksrotonde buiten de bebouwde kom met aan de westkant een vrijliggend tweerichtings fietspad. In deze variant worden de komgrenzen verplaatst in combinatie met het vormgeven van de rotonde als een rotonde buiten de bebouwde kom met vrij liggende fietsvoorzieningen. Het fietsverkeer wordt uit de voorrang gehaald. Om dit mogelijk te maken is het hart van de nieuwe rotonde iets meer naar het zuidoosten gepositioneerd ten opzichte van het hart van de bestaande rotonde. Voor deze kruispuntoplossing is grondaankoop noodzakelijk in de zuidwesthoek en de noordwesthoek van de rotonde. Uit de verkeersanalyse blijkt dat deze VKA variant naar 2040 niet toekomstvast is.



Figuur 3.27 Variant F1 rotonde Oudestraat met eenzijdig fietspad

3.2.2.10 Variant F2 enkelstrooksrotonde Oudestraat en 2 vrij liggende fietspaden

Deze variant gaat uit van een enkelstrooksrotonde buiten de bebouwde kom (bubeko) met aan zowel de west- als de oostkant een vrij liggend tweerichtings fietspad. In deze variant is de nieuwe rotonde meer naar het westen gepositioneerd zodat aan beide zijde van de Oudestraat vrij liggende fietspaden kunnen worden ingepast. Een gevolg van deze verschuiving van de rotonde is wel dat er in de noordwesthoek en in de zuidwesthoek grond aan moet worden gekocht. Uit de verkeersanalyse blijkt dat deze VKA variant naar 2040 niet toekomstvast is.



Figuur 3.28 Variant F2 rotonde Oudestraat met 2 vrij liggende fietspaden

3.2.2.11 Variant F3 ei-rotonde Oudestraat

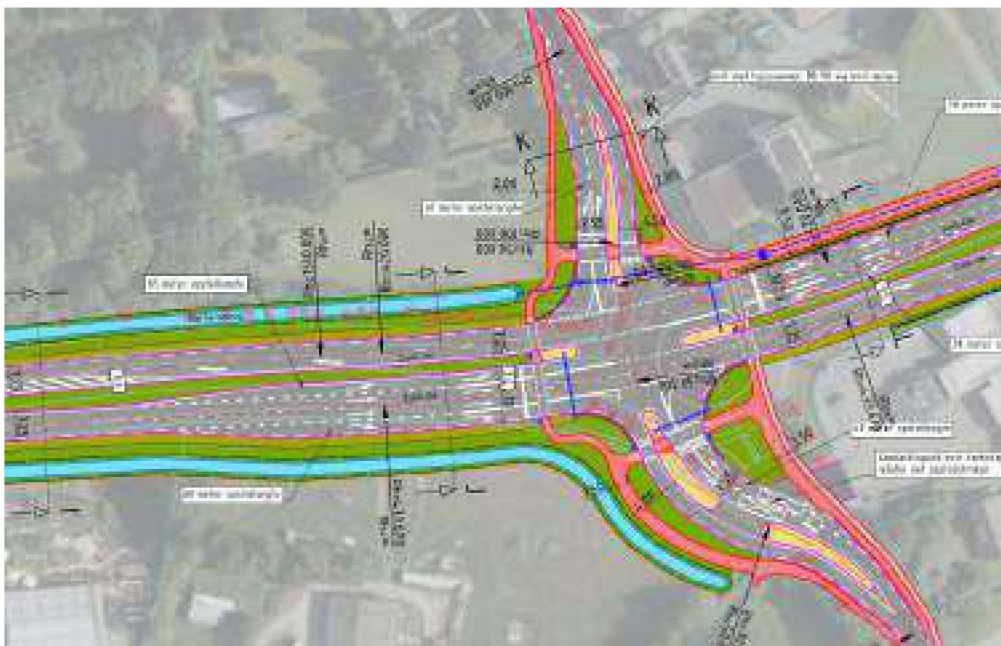
Deze variant gaat uit van een ei-rotonde met gelijkvloerse oversteken van fietsers. Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een enkelstrooks rotonde het verkeer niet voldoende kan afwikkelen. Een ei-rotonde kan het verkeer wel goed afwikkelen. Dit geeft een verhoogde kans op afdekongevallen. Als maatregel is een tusseneiland opgenomen. Het conflictpunt wordt daarmee niet opgelost.



zijwegen hebben elk 1 oprijstrook en 1 afrijstrook

3.2.2.12 Variant Y1 VRI Kruispunt Oudestraat

Deze variant gaat uit van een iVRI-kruispunt met gelijkvloerse oversteken voor fietsers. Het huidige kruispunt voldoet niet als enkelstrooksrotonde. Een ei-rotonde zou het verkeer goed af kunnen wikkelen, maar daarbij geldt een verhoogde kans op afdekongevallen bij de fietsoversteken. Het toepassen van een iVRI-kruising neemt minder ruimte in beslag ten opzichte van een ei-rotonde. Om de benzinepomp te bereiken dient bij Oudestraat of Heijtsveld gekeerd te worden. Op dit kruispunt geldt een keverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" in beide richtingen om ongewenste U-turns te voorkomen.



Figuur 3.30 Variant Y1 VRI Kruispunt Oudestraat

3.2.2.13 Variant Y2 Oudestraat VRI met linksaffer naar benzinepomp

Variant Y1 iVRI Kruispunt is hier uitgebreid met een vrije linksaffer vanuit richting Elsendorp naar benzinepomp. Om vanuit de benzinepomp richting de West-Om te rijden is een 1e keermogelijkheid op rotonde Heijtsveld. De linksaffer richting Oudestraat-Boekent heeft een korte lengte, maar de berekende benodigde opstellengte van 30 m wordt hiermee nog steeds gehaald. Echter wanneer de rechtdoorgaande strook volloopt moet ook deze richting langer wachten. De linksafstrook naar het tankstation is met een totale lengte van circa 50 m behoorlijk kort (ten opzichte van de gewenste 110 m). De 2 linksafstroken in rijrichting volgen elkaar direct op. Dit kan bij weggebruikers voor verwarring zorgen wat een verhoogde kans van (kop-staart) ongevallen kan leiden. Duidelijke bewegwijzering is hier dus cruciaal.



Figuur 3.31 Variant Y2 VRI Kruispunt Oudestraat met linksaffer naar benzinepomp

3.2.2.14 Variant X1 Heijtsveld Enkelstrooksrotonde met bypass

Deze variant gaat uit van een vormgeving als enkelstrooksrotonde met bypass voor verkeer van west naar oost. Kruispunt voldoet niet als voorrangskruispunt, zoals in de huidige situatie. Het voorrangskruispunt kan het verkeer niet goed afwikkelen. Uit de kruispuntanalyses blijkt dat vormgeving als enkelstrooksrotonde met bypass voor verkeer van west naar oost mogelijk is. Tevens heeft dit minder impact op het ruimtegebruik ten opzichte van een meerstrooksrotonde.



Figuur 3.32 Variant X1 Heijtsveld enkelstrooksrotonde met bypass

3.2.2.15 Variant F Heijtsveld huidige vormgeving

In deze variant wordt de huidige vormgeving behouden. Uit de verkeersanalyse blijkt dat deze VKA variant naar 2040 niet toekomstvast is.

3.2.2.16 Variant F3 Heijtseld enkelstrooksrotonde

Deze variant gaat uit van een vormgeving als enkelstrooksrotonde zonder bypass. De aansluiting met Heijtsveld als enkelstrooksrotonde zonder bypass valt weliswaar boven de grenswaarde van 0,8 (I/C-waarde). De maximale I/C-waarde in de avondspits is dan namelijk 0,81 in 2040. De kans bestaat dat de rotonde het toekomstig verkeer dan niet meer goed kan afwikkelen. Omdat de verkeersprognoses een bepaalde onzekerheidsmarge bevatten, kan worden overwogen om in de toekomst een bypass te realiseren. Deze bypass kan op grond van de provincie worden aangelegd.



Figuur 3.33 Variant F3 enkelstrooksrotonde Heijtsveld

3.2.2.17 Variant F VRI Heijtsveld

Deze variant gaat uit van een vormgeving als kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI). Uit de kruispuntanalyses blijkt dat vormgeving als enkelstrooksrotonde met bypass of VRI beide mogelijk is. Ten opzichte van een enkelstrooksrotonde is het ruimtebeslag kleiner. Het negeren van een rood licht, door gemotoriseerd verkeer of fietsers, kan vanzelfsprekend potentieel wel leiden tot een conflict/ongeluk. Het huidige ruimtebeslag van het kruispunt biedt voldoende mogelijkheden om een toekomstige kruispuntconfiguratie met toevoeging van een VRI en benodigde extra verharding te realiseren gezien het aantal benodigde opstelstroken.

3.2.2.18 Variant Ronde Noord-Om huidige situatie

In deze variant wordt de huidige vormgeving behouden. Uit de verkeersberekeningen is gebleken dat de vormgeving zoals in de huidige situatie er in de toekomst in de avondspits kans is op een mindere goede doorstroming vanaf de oostelijke en zuidelijke tak van de N272.

3.2.2.19 Variant Ronde Noord-Om Bypass

Bij de huidige enkelstrooksrotonde Noord-Om is in de avondspits kans op een minder goede doorstroming vanaf de oostelijke en zuidelijke tak van de N272.

Omdat de verkeersprognoses een bepaalde onzekerheidsmarge bevatten, kan worden overwogen om deze situatie conform VKA intact te laten. De rotonde biedt voldoende ruimte om in de toekomst een bypass te realiseren. Hiervoor dienen dan gemeentelijke gronden verworven te worden.



Figuur 3.34 Variant Rotonde Noord-Om met bypass

3.2.3 Parallelstructuur

De directe inritten van beide bedrijven op Beeksedijk 10 op de N272 kunnen worden gesaneerd door de bedrijven via een korte parallelweg aan te sluiten op de Broekstraat en het te ontsluiten via het kruispunt West-Om met een iVRI (Zie Variant D4). Als gekozen wordt om geen parallelweg aan te leggen dan is een vrij liggende links- en/of rechtsaffer nodig. In de volgende paragrafen zijn de geïdentificeerde varianten beschreven om het bestemmingsverkeer te faciliteren.

3.2.3.1 Variant D3 Parallelweg Peeleindseweg tot Beeksedijk 10

Deze variant betreft een parallelweg vanaf de Peeleindseweg langs de zuidzijde ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijven. De parallelweg eindigt bij de bedrijven. Ten behoeve van de ontsluiting van fietsers ligt er tussen de bedrijven en de West-Om een fietspad. In alle varianten is sprake van het saneren van de oversteek Derde Steeg/Drie Ossensteeg op de N272.

De Derde Steeg wordt aangesloten op de nieuwe parallelweg. De Drie Ossensteeg krijgt een aansluiting voor alleen langzaam verkeer op de SFR. Gemotoriseerd verkeer zal moeten omrijden via het onderliggend wegennet.



Figuur 3.35 Variant D3 met 2x1 profiel en SFR en Parallelweg vanaf Peeleindseweg

3.2.3.2 Variant D4 Parallelweg Beeksedijk 10 tot Broekstraat

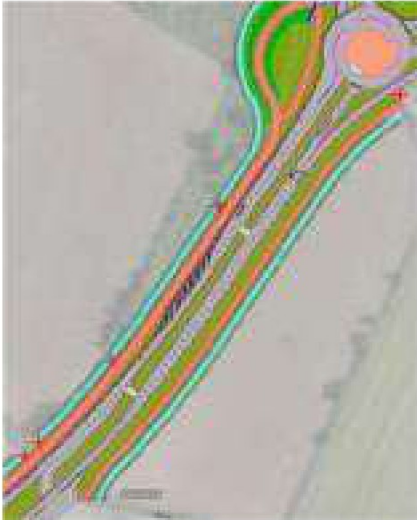
Deze variant betreft een parallelweg vanaf de bedrijven tot aan de Broekstraat/West-Om ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijven voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers. Galgeveldseweg 15 blijft aangesloten via de Broekstraat op West-Om. Deze variant kan alleen in combinatie met een 4-taks oplossing op de West-Om.



Figuur 3.36 Variant D4 met 2x1 profiel en SFR en Parallelweg vanaf Broekstraat

3.2.3.3 Variant I1 Linksafslaande opstelstrook champignonkwekerij met fietspad

Om de ruimteclaim van de parallelweg te verhinderen is in deze variant een linksafslaande strook vanuit Gemert opgenomen. Als het kruispunt met de Peeleindseweg van een iVRI wordt voorzien ontstaan voldoende hiaten om de rijstrook over te steken, bij vormgeving als rotonde zijn doorgaans minder hiaten. Het huidige fietspad langs de zuidzijde van de N272 tussen de champignonkweker en Broekstraat verschuift als gevolg van de verbreding van het profiel van de N272. Dit heeft invloed op het ruimtegebruik. Voor de richting Beek en Donk dient gekeerd te worden via de iVRI West-Om.



Figuur 3.37 Variant I1 Linksafslaande opstelstrook naar Beeksedijk 10

3.2.3.4 Variant I2 Linksafslaande + rechtsafslaande opstelstrook champignonkwekerij met fietspad

Deze variant is een uitbreiding op variant I1. Er is een rechtsafstrook ingepast. Hierdoor kunnen bestuurders op een veiligere manier afremmen zonder het doorgaande verkeer te hinderen. Een aandachtspunt bij deze variant is de afwatering van de rijbaan in relatie tot de te dempen watergang.



Figuur 3.38 Variant I2 Linksafslaande en rechtsafslaande opstelstrook naar Beeksedijk 10

3.2.3.5 Variant I3 Linksaf beide bedrijven + rechtsaf champignonkwekerij

Deze variant is een uitbreiding op variant I2. Om ook het voormalig aardbeienbedrijf aan de zuidzijde van de N272 te kunnen ontsluiten is een extra linksafslaande strook vanuit Gemert opgenomen. Deze strook biedt het afslaande verkeer richting het bedrijf de mogelijkheid om op te stellen.



Figuur 3.39 Variant I3 2 linksafslaande en een rechtsafslaande opstelstrook naar Beeksedijk 10

3.2.4 Landbouwverkeer

Op het tracé van de N272 zijn geen parallelwegen aanwezig waardoor ook landbouwverkeer op de hoofdrijbaan rijdt. Conform richtlijnen voor een GOW buiten de bebouwde kom (GOW-bubeko) zou gemotoriseerde langzaam verkeer in verband met de grote snelheidsverschillen via een parallelle structuur of parallelweg moeten worden afgewikkeld.

De "Beleidsregel van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant houdende beleid inzake de uitvoering van de wettelijke zorgplicht voor provinciale wegen in de provincie Noord-Brabant (Beleidsregel provinciale wegen Noord-Brabant)" bevat de beleidsmatige noodzaak om een provinciale weg, zoals N272, te sluiten voor landbouwverkeer bij een etmaalintensiteit boven de 12.000 motorvoertuigen. Uit de verkeersanalyses met het BBMA2024 blijkt dat in prognose jaar 2040 op de hele N272 binnen het onderzoeksgebied de etmaalintensiteiten boven de 12.000 motorvoertuigen liggen. Echter wordt in beschreven vigerende beleidsregel ruimte voor maatwerk geboden. Onderdeel van dit maatwerk zijn: vormgeving van de weg, de functie van de weg, de herkomst of bestemming van het langzame verkeer, de omgeving, alternatieve routes, ruimtelijke inpassing en financiële argumenten. Met voorliggende studie wordt invulling gegeven aan dit maatwerk, door voor verschillende gedeeltes van de N272 te kijken naar de situatie voor landbouwverkeer.

Op basis van bovenstaande wordt vooralsnog uitgegaan dat landbouw verkeer afgewikkeld wordt op de hoofdrijbaan. De intensiteiten op de N272 als geheel zijn hierin niet doorslaggevend. Daarnaast blijven de aansluiting gehandhaafd, zoals de Professor Dondersweg en de Broekstraat.

Ook zijn er geen zwaarwegende knelpunten vanwege landbouwverkeer op de N272 bekend. De diverse (perceel)uitritten met sporadisch gebruik zijn nader te verkennen in vervolgfase (detailontwerp). Verdiepend onderzoek is uit te voeren wat de effecten zijn van het opheffen van diverse aansluitingen op landbouwpercelen zodat dit meegenomen kan worden in de besluitvorming om het nut en de noodzaak van exacte alternatieve routes voor landbouwverkeer vast te stellen.

3.2.5 Samenvatting varianten

In onderstaande tabel is samengevat welke aanpassingen er noodzakelijk zijn om aan de doelstellingen van het project N272 te voldoen en welke varianten in beeld zijn.

Tabel 3.1 Overzicht varianten N272

Locatie	Variant	Toelichting
Professor Dondersweg	Z1	Fietsoversteek optimaliseren door gefaseerde oversteek middels middeneiland. Het autoverkeer vanaf Professor Dondersweg krijgt verplichte rechtsaf.
	Z2	Saneren huidige fietsoversteek. Fietsoversteek via fietspad bij kruispunt Peeleindseweg. Het autoverkeer vanaf Professor Dondersweg krijgt verplichte rechtsaf.
	1	Aanleggen van een parallelweg voor Gemertseweg 28 langs met aansluiting op de iVRI Peeleindseweg.
	2	Alternatieve route via de Peeldijk (verkeer > 9,50 meter) te regelen middels bebording.
	3	Handhaven van de huidige in- en uitritten (huidige situatie).
Peeleindseweg	4	Afsluiten van de aansluiting Professor Dondersweg op de N272 voor autoverkeer.
	D5	VRI met aan noordzijde gelijkvloerse tweerichtings fietsoversteek (SFR). Met aan zuidzijde een 4 ^e tak voor ontsluiting perceel. Met aan oostzijde gelijkvloerse fietsoversteek. Aansluiting Liesdijk blijft behouden.
	D6	VRI met aan noordzijde SFR fietstunnel. Met aan zuidzijde een 4 ^e tak voor ontsluiting perceel. Met aan oostzijde gelijkvloerse fietsoversteek. Aansluiting Liesdijk blijft behouden.
	D7	Ei-rotonde met gelijkvloerse fietsoversteeken aan noord- en oostzijde. Met aan zuidzijde een 4 ^e tak voor ontsluiting perceel. Aansluiting Liesdijk is opgeheven, omrijden via Broekweg.
	D8	Ei-rotonde met aan noordzijde SFR fietstunnel. Met aan oostzijde gelijkvloerse fietsoversteek. Met aan zuidzijde een 4 ^e tak voor ontsluiting perceel. Aansluiting Liesdijk is opgeheven, omrijden via Broekweg.
Parallelstructuur Peeleindseweg- Broekstraat	D3	Saneren huidige inritten. Parallelweg Peeleindseweg tot bedrijven Beeksedijk 10. Fietspad tussen bedrijven en West-Om. Aansluiting Derde Steeg op parallelweg. Aansluiting Drie Ossensteeg op SFR, gemotoriseerd verkeer omrijden via onderliggend wegennet.

Locatie	Variant	Toelichting
	D4	Saneren huidige inritten. Parallelweg bedrijven Beeksedijk 10 tot Broekstraat. Alleen in combinatie met 4-taks oplossing West-Om. Saneren aansluiting Derde Steeg. Derde Steeg en Galgeveldseweg blijven aangesloten via Broekstraat. Aansluiting Drie Ossensteeg op SFR, gemotoriseerd verkeer omrijden via onderliggend wegnnet.
	I1	Linksafslaande opstelstrook naar Beeksedijk 10. Vanaf bedrijf richting Beek en Donk dient gekeerd te worden bij West-Om. Fietspad tussen bedrijf en West-Om.
	I2	Links- en rechtsafslaande opstelstrook naar Beeksedijk 10. Vanaf bedrijf richting Beek en Donk dient gekeerd te worden bij West-Om. Fietspad tussen bedrijf en West-Om.
	I3	2x Links- en één rechtsafslaande naar Beeksedijk 10. Vanaf bedrijf richting Beek en Donk dient gekeerd te worden bij West-Om. Fietspad tussen bedrijf en West-Om.
West-Om	E5	3-taks turborotonde met bypass en fietsunnels SFR en regionale fietsroute voor aansluiting tussen Heuvel en Broekstraat. Aansluiting Broekstraat vervallen voor autoverkeer. Saneren fietsverbinding westzijde West-Om, voor Hazeldonklaan West-Om oversteken.
	E6	3-taks turborotonde met bypass en fietsunnels SFR en regionale fietsroute voor aansluiting tussen Heuvel en Broekstraat op gemeenteground. Halfverdiepte aansluiting SFR met de regionale fietsroute. Aansluiting Broekstraat vervallen voor autoverkeer.
	E7	3-taks turborotonde met bypass en fietsunnels SFR en regionale fietsroute voor aansluiting tussen Heuvel en Broekstraat met ruimte OV-Hub. Halfverdiepte aansluiting SFR met de regionale fietsroute. Aansluiting Broekstraat vervallen voor autoverkeer.
	E8.1a	4-taks kruispunt met 2 gelijkvloerse fietsoversteken, één aan de noordzijde over de West-Om en één aan de oostzijde vanaf de Broekstraat over de N272. Aansluiting Broekstraat blijft behouden. Saneren fietsverbinding westzijde West-Om, voor Hazeldonklaan West-Om oversteken.
Groenendaal	1	Sanering koude oversteek. Het verkeer dient om te rijden via Oudestraat (300m) en/of West-Om (750m).
	2	Sanering koude oversteek autoverkeer. Fietsoversteek optimaliseren door gefaseerde oversteek middels middeneiland.
	3	Behouden huidige situatie, koude oversteek.
Oudestraat	F1	Enkelstrooksrotonde 'bubeko' en vrij liggend tweerichtings fietspad. Het fietsverkeer wordt uit voorrang gehaald.
	F2	Enkelstrooksrotonde 'bubeko' met aan west- en oostzijde een vrij liggend tweerichtings fietspad.
	F3	Ei-rotonde met gelijkvloerse fietsoversteken middels tusseneiland.
	Y1	VRI met gelijkvloerse fietsoversteken. Om tankstation te bereiken, te keren via Oudestraat of Heijtsveld.

Locatie	Variant	Toelichting
Heijtsveld	Y2	VRI met gelijkvloerse fietsoversteken met linksaffer tankstation.
	X1	Enkelstrooksrotonde met bypass
	F	Behouden huidige situatie, t-splitsing.
	F3	Enkelstrooksrotonde met ruimtereservering toekomstige bypass.
	F VRI	Huidige kruispuntconfiguratie volstaat bij VRI, gezien aantal benodigde opstelstroken.
Eeuwse	H3	Sanering koude oversteek en realiseren fietstunnel. Paashoefsedijk deels verleggen voor realisatie hellingbaan. Tunnel niet toegankelijk voor mensen met mobiliteitsbeperking.
	H5	Sanering koude oversteek en realiseren fietstunnel met behoud inrit Paashoefsedijk 32. Paashoefsedijk op huidige positie.
	H	Behouden huidige situatie, koude oversteek.
Noord-Om	Huidige situatie	Behouden huidige situatie, rotonde.
	Bypass	Toevoegen bypass aan rotonde.

4 Beoordeling varianten

4.1 Aanpak en werkwijze effectenanalyse

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste punten van de analyse weergegeven. Allereerst is ingegaan op de aanpak en werkwijze van de effectenanalyse in paragraaf 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 en 4.1.4. In paragraaf 4.2 beoordeling varianten fietsinfrastructuur, 4.3 beoordeling varianten kruispuntvormen en 4.4 beoordeling varianten parallelstructuur zijn de resultaten opgenomen voor de N272. Tot slot is in paragraaf 4.5 een overzicht van de best beoordeelde varianten weergegeven.

4.1.1 Werkwijze

Voor elke variant zijn de effecten in kaart gebracht. De nadruk is gelegd op de beschrijving van de belangrijkste punten die van doorslaggevend zijn voor het VKA+ Waardegedreven N272.

4.1.2 Referentiesituatie

De effecten van de varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, de huidige situatie.

4.1.3 Beoordeling effecten

Voor elke variant is vervolgens beoordeeld in hoeverre deze bijdraagt aan de projectdoelstellingen en voldoet aan het beleid, de eisen, richtlijnen en wensen. Er is daarbij de volgende set aan 'criteria' gehanteerd:

- Verkeersafwikkeling/doorstroming
- Verkeersveiligheid
- Ruimtelijk inpasbaarheid
- Aansluiting bij omgevingswaarde, belangen en wensen

- Kosten
- Risico's op gebied van bodem, grond- en oppervlaktewater, natuur, landschap, stikstof, flora en fauna, cultuurhistorie, archeologie, aardkunde, geluid, luchtkwaliteit, procedures (bezwaar en beroep), externe veiligheid, wonen werken landbouw en recreatie, duurzaamheid, maak- en onderhoudbaarheid

De effecten van de varianten zijn deels kwalitatief en deels kwantitatief bepaald. Kwalitatieve effectbeoordeling is op basis van expert judgement en kwantitatieve effectenbeoordeling is op waarde van onderzoeken. Bij de effectenbeoordeling is een zevenpuntschaal gebruikt.

Tabel 4.1 Beoordelingscriteria effecten

Effectscore	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Vergelijkbare effecten met de referentiesituatie
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

4.1.4 Duurzaamheid

Er is een waardering gedaan ten opzichte van de referentiesituatie op de thema's Energie, Water en Klimaatadaptatie, Ruimtegebruik, Investerings en Materialen en Circulaire Economie. Dit is vertaald naar een kwalitatieve score per variant. Deze zijn opgenomen in criteria 'Risico's'. De thema's 'water en klimaatadaptatie' en 'materialen en circulaire economie' zijn op ambitieniveau 3 gezet. Op dit niveau zijn duurzaamheidsmaatregelen geïntegreerd in het ontwerp voor het streven naar 'maximale inzet en maximale duurzaamheidswinst'. Door de toename van asfaltverharding te minimaliseren bijvoorbeeld. Bovenstaand is conform de methodiek uit de Effectenstudie N615 N272 (inclusief bijlagen) - D10016777 250821 DEF). In vervolgfase volgt er een actualisatie op basis van het detailontwerp. Het Generieke Ambitiewebniveau van Brabant, vastgesteld in september 2022 gaat dan gehanteerd worden.

4.2 Beoordeling varianten fietsinfrastructuur

In deze paragraaf zijn de belangrijkste punten van de analyse weergegeven van de fietsinfrastructuur varianten. In paragraaf 4.5 zijn de varianten welke de voorkeur hebben weergegeven. Het overzicht van de voorkeursvariant per kruispunt en rechtstand is vervolgens te vinden onder hoofdstuk 5.

4.2.1 Professor Dondersweg – koude oversteek

Het fietsverkeer kan op 2 manieren gefaciliteerd worden:

- Z1 Oversteek behouden, maar optimaliseren door middel van een gefaseerde oversteek (middeneiland) ter plaatse van de Professor Dondersweg

- Z2 Saneren van de oversteek en fietsers via een nieuw fietspad naar de Peeleindseweg
In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Daarnaast is voor specifiek de bereikbaarheid van het autoverkeer onderzoek gedaan naar 4 subvarianten:

- 1. Aanleggen van een parallelweg
- 2. Alternatieve route via de Peeldijk
- 3. In- en uitrit handhaven
- 4. Afsluiten aansluiting Professor Dondersweg op N272 voor autoverkeer

Tabel 4.2 Vergelijking 1 Varianten koude oversteek Professor Dondersweg

Criteria	1	2	3	4	Z1	Z2
Verkeersafwikkeling/doorstroming	+ (auto) 0 (fiets) + (vrachtwagen)	- (auto) + (fiets) - (vrachtwagen)	- (auto) + (fiets) - (vrachtwagen)	- (auto) + (fiets) - (vrachtwagen)	0 (auto) 0 (fiets) - (vrachtwagen)	0 (auto) + (fiets) - (vrachtwagen)
Verkeersveiligheid	0	0	--	++	0	0
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	-	0	0	0	0	0
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	0	-	+	--	-	-
Kosten	-	-	0	0	0	0
Risico's	--	-	0	--	--	-

4.2.1.1 Variant Z1 Fietsoversteek Professor Dondersweg optimalisatie

In effectenstudie van 2021 is deze oversteek ter hoogte van de Professor Dondersweg niet onderzocht. Variant Z1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De bereikbaarheid van variant Z1 is voor fietsers en verkeer identiek aan de referentiesituatie. De variant Z1 is beoordeeld als neutraal (0). Aansluiting Professor Dondersweg op N272 blijft behouden met verplicht rechtsaf. Verkeer langer dan 9,5 m kan de U-turn op de kruispunten Peeleindseweg, West-Om en Oudestraat niet maken. De eerstvolgende keermogelijkheid is Heijtsveld, waar de rotonde gebruikt kan worden. Op de kruispunten dient een U-turn verbod ingesteld te worden voor verkeer langer dan 9,5 m in de richting van Gemert. Om vanuit de Professor Dondersweg richting de N279 te rijden kan het verkeer langer dan 9,5 m gebruik maken van de Peeldijk en De Biezen. Uit de verkeerstellingen blijkt dat 13 zwaar verkeersvoertuigen per etmaal (verkeer langer dan 9,5 m) gebruik maken van de Professor Dondersweg in beide richtingen. In welke richting het verkeer rijdt op de Professor Dondersweg en welke route gevolgd wordt vanuit de Professor Dondersweg is niet onderzocht.

Tussen de rijbanen wordt een verhoogde middenberm aangebracht, daardoor het onmogelijk wordt om vanaf Gemert direct de Professor Dondersweg in te rijden. Verkeer vanaf Gemert welke de Professor Dondersweg in wil rijden dient de rotonde N279 te gebruiken.

Verkeersveiligheid

Het aantal conflictpunten is verminderd ten opzichte van de referentiesituatie. Fietsers kunnen nu door de fysieke rijbaanscheiding middels een middengeleider gefaseerd oversteken wat een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie en de veiligheid verhoogd. Het autoverkeer vanaf Professor Dondersweg behoudt zijn verplichte rechtsaf. De variant Z1 is beoordeeld als neutraal. (0)

In deze variant is het niet toegestaan om met een voertuig langer dan 9,5 m een U-turn te maken op de kruispunten Peeleindseweg, West-Om en Oudestraat in de richting Gemert middels een keerverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m". Dit verkeer moet dan of keren bij Heijtsveld of een andere route kiezen via bijvoorbeeld de Peeldijk en De Biezen. Het gebruik maken van de Peeldijk is in lijn met de eerdere, vernietigde PIP, plannen van de N279. Op de Peeldijk zitten fietsers op de rijbaan wat met het toevoegen van extra verkeer niet veiliger wordt. Het is niet uit te sluiten dat verkeer toch een U-turn gaat maken, wat resulteert in onveilige situaties. Fysiek is het niet mogelijk om dit te voorkomen.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het ruimtegebruik van variant Z1 is nagenoeg gelijk aan de referentiesituatie (0) en inpasbaar binnen provinciale eigendommen.

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De bewoners aan de Professor Dondersweg hebben de wens om de directe aansluiting op de N272 te behouden. Dit levert voor hen de minste omrijdverliestijd op. Deze variant voldoet hier deels aan. De bewoners van de Peeldijk en De Biezen krijgen te maken met extra verkeer. (-)

Kosten

Meerkosten zijn beperkt. (0)

Risico's

Beleid van de provincie is om (koude) oversteken zoveel als mogelijk te saneren. Behouden van de oversteek past niet binnen het beleid van de provincie. Bij deze variant bestaat de kans op bezwaar tegen het opheffen van deze oversteek vanuit de bewoners aan de Professor Dondersweg en Peeldijk. Dit wordt beoordeeld als negatief. (- -)

4.2.1.2 Variant Z2 Fietsoversteek Professor Dondersweg via kruispunt Peeleindseweg

In effectenstudie van 2021 is deze oversteek ter hoogte van de Professor Dondersweg niet onderzocht. Variant Z2 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Overstekende fietsers moeten in variant Z2 omrijden van de Professor Dondersweg naar de Peeleindseweg, dit is ongeveer 600 m omrijden voor een enkele rit ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autoverkeer is deze variant identiek aan variant Z1. Er geldt een keerverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" op de kruispunten Peeleindseweg, West-Om en Oudestraat in beide richtingen om ongewenste u-turns op de kruispunten te voorkomen. De variant Z2 is beoordeeld als neutraal (0).

Verkeersveiligheid

Het aantal conflictpunten is sterk verminderd ten opzichte van de referentiesituatie. Fietsers worden naar de nieuwe iVRI op het kruispunt Peeleindseweg geleid en kunnen daar geregeld oversteken. Roodlicht-negatie is nog wel een klein risico. Voor het autoverkeer is deze variant vrijwel identiek aan variant Z1. De variant Z2 is daarom beoordeeld als neutraal (0).

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het toepassen van de fietsverbinding tussen Professor Dondersweg en kruispunt Peeleindseweg aan de zuidzijde van de N272 vraagt om extra ruimtebeslag ten opzichte van de referentiesituatie. De verbinding is echter nagenoeg geheel in te passen binnen provinciale eigendommen. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De nieuwe situatie komt deels qua verkeer tegemoet aan de wensen van de omgeving. De omgeving heeft namelijk aandacht gevraagd voor de verbinding van het 'achterland' met de N272 richting Gemert of andere bestemmingen. Saneren van de koude oversteek bij de Professor Dondersweg sluit niet aan bij deze wens. De bewoners van de Peeldijk en De Biezen krijgen te maken met extra verkeer (-). Door een nieuw fietspad aan te leggen naar de Peeleindseweg houden we het achterland wel verbonden, maar fietsers moeten wel beperkt omrijden.

Kosten

Het realiseren van het fietspad is geraamd op EUR 166.000,00. (-)

Risico's

De realisatie van het fietspad dient op gronden van de provincie plaats te vinden. Hierdoor is het waarschijnlijk niet mogelijk om het profiel van vrije ruimte tussen N272 en het nieuwe fietspad te realiseren. Hiervoor is een oplossing denkbaar in de vorm van een geleiderail tussen de rijbaan en het fietspad. Tevens is het de vraag of de bewoner van het aanliggende perceel positief tegenover een fietspad staat. Bij deze variant bestaat ook de kans op procedures van de bewoners aan de Professor Dondersweg en Peeldijk. (-)

4.2.1.3 Subvariant 1: Aanleggen van een parallelweg

In de effectenstudie van 2021 is het aanleggen van een parallelweg voor Gemertseweg 28 langs met aansluiting op de iVRI Peeleindseweg niet onderzocht. Subvariant 1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Het verkeer van en naar de Professor Dondersweg maakt gebruik van de iVRI Peeleindseweg door via een nieuw aan te leggen parallelweg naar de huidige Professor Dondersweg te rijden. Hiermee is de doorstroming van gemotoriseerde- en fietsverkeer geborgd. Verkeer van en naar de Professor Dondersweg blijft gefaciliteerd met minimale (extra) omrijtijd. (+)

Verkeersveiligheid

Door gebruik te maken van de iVRI Peeleindseweg kan het gemotoriseerde- en fietsverkeer op een veilige manier de N272 op- & afrijden of oversteken. Aandachtspunt is dat op de parallelweg het fietsverkeer gemengd wordt met (zwaar) gemotoriseerd verkeer. (0)

Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De parallelweg is niet op gronden van de provincie of gemeente aan te leggen. Het verwerven van gronden van een particulier is hiervoor nodig. Hiervoor dient ook de functie van deze gronden gewijzigd worden van agrarisch naar verkeer (BOPA). (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De bewoners aan de Professor Dondersweg hebben de wens om de directe aansluiting op de N272 te behouden. Dit levert voor hen de minste omrijdverliestijd op. De bewoners, en eigenaren van de aan te kopen gronden, van de Gemertseweg 28 willen geen parallelweg tussen de N272 en hun bebouwing. (0)

Kosten

De kosten voor het aanleggen van de parallelweg betekent een plus ten opzichte van het huidige VKA. (-)

Risico's

Bij deze variant bestaat de grote kans op procedures van de aangrenzende bewoners/eigenaren van de aan te kopen gronden. (-)

4.2.1.4 Subvariant 2: Alternatieve route via de Peeldijk

In de effectenstudie van 2021 is de alternatieve route via de Peeldijk (verkeer > 9,5 m) te regelen middels bebording niet onderzocht. Subvariant 2 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Voertuigen kleiner dan 9,5 m (personenauto, inclusief paardentrailer, en een vuilniswagen) en fietsers kunnen gebruik blijven maken van de Professor Dondersweg. De Professor Dondersweg in rijden vanaf de N279 met verkeer langer dan 9,5 m blijft mogelijk. Verkeer langer dan 9,5 m dient om te rijden via de Peeldijk. Dit dient middels een verkeersbesluit en bebording geregeld te worden. Fysiek is dit niet in te richten. Omrijafstand is circa 6 km. (-)

Verkeersveiligheid

In deze variant wordt er geen U-turn gemaakt bij de iVRI bij de Peeleindseweg door verkeer langer dan 9,5 m komende vanuit de Professor Dondersweg. Dit verkeer dient gebruik te maken van de Peeldijk. Het gebruik maken van de Peeldijk is in lijn met de eerdere, vernietigde PIP, plannen van de N279. De Peeldijk is een erftoegangsweg (60 km/uur) van circa 4 m breed. Er rijden circa 900 m.t.v./etmaal op de Peeldijk (bron: 2018). Er zijn, zoals gebruikelijk bij een erftoegangsweg, geen aparte fietsvoorzieningen.

Het toevoegen van extra verkeer op deze weg is een aandachtspunt vanwege de beperkte breedte bij passeren van 2 voertuigen. Gezien de intensiteiten is dit risico aanwezig. Een tweede aandachtspunt is het aanwezige fietsverkeer. Het is wel mogelijk om met een zwaar (landbouw)voertuig een fietser te passeren. (0)

Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Deze variant heeft dezelfde ruimtelijke inpasbaarheid als het VKA. Wel zijn aanvullende maatregelen nodig buiten het projectgebied op de Peeldijk. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De bewoners aan de Professor Dondersweg hebben de wens om de directe aansluiting op de N272 te behouden. Dit levert voor hen de minste omrijdverliestijd op. Deze variant voldoet hier deels aan. Doordat de Peeldijk iets drukker wordt, is denkbaar dat mogelijk de bewoners/ondernemers langs de Peeldijk bezwaren hebben tegen deze variant. (-)

Kosten

Deze variant heeft dezelfde kosten als het VKA. De kosten voor eventuele maatregelen aan de Peeldijk komen hier nog bij. (-)

Risico's

Bij deze variant bestaat de kans op procedures van de bewoners aan de Professor Dondersweg en Peeldijk. (-)

4.2.1.5 Subvariant 3: In- en uitritten handhaven

In de effectenstudie van 2021 is het handhaven van de huidige situatie niet onderzocht. Subvariant 3 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

In deze variant wordt de huidige situatie gehandhaafd. Verkeer kan de Professor Dondersweg in- en uitrijden van beide richtingen.

Voor de doorstroming op de N272 levert deze variant geen verbetering in de doorstroming op. De situatie blijft immers gelijk. Verkeer op de N272 kan hinder ervaren van verkeer dat afremt om de Professor Dondersweg in wil rijden. Verkeer vanuit de richting Gemert dat linksaf wil slaan naar de Professor Dondersweg moet hiervoor mogelijk stil staan op de rijbaan.

Fietsverkeer blijft via de parallelweg naar het kruispunt Peeleindseweg fietsen en steek bij de iVRI de N272 over. Voorkomen dient te worden dat fietsers gebruik gaan maken van de mogelijkheid om de N272 direct over te steken ter hoogte van de Professor Dondersweg. (-)

Verkeersveiligheid

De huidige situatie wordt als verkeersonveilig beschouwd. Verkeer dat linksaf de Professor Dondersweg in wil rijden, moet hiervoor veelal stil staan op de N272. Dit is een ongewenste situatie op een gebiedsontsluitingsweg en verhoogd de kans op kop-/staart botsingen. Verkeer vanuit de Professor Dondersweg richting de N279 dient de N272 over te steken naar de andere rijstrook richting de N279. Dit vergroot de kans op onveilige situaties. (- -)

Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Deze variant heeft dezelfde ruimtelijke inpasbaarheid als het VKA. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De bewoners aan de Professor Dondersweg hebben de wens om de directe aansluiting op de N272 te behouden. Dit levert voor hen de minste omrijdverliestijd op. Deze variant voldoet hieraan. (+)

Kosten

Deze variant heeft dezelfde kosten als het VKA. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden bij deze variant, uitgezonderd eerder genoemde verkeersveiligheidsrisico's. (0)

4.2.1.6 Subvariant 4: Aansluiting Professor Dondersweg op N272 afsluiten voor autoverkeer

In de effectenstudie van 2021 is het afsluiten van de aansluiting Professor Dondersweg op de N272 voor autoverkeer niet onderzocht. Subvariant 4 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De Professor Dondersweg wordt afgesloten van de N272. Fietsverkeer kan gebruik blijven maken van de Professor Dondersweg en het nieuwe fietspad naar het kruispunt Peeleindseweg, waar in de iVRI-regeling kan oversteken. Het verkeer van en naar de Professor Dondersweg dient om te rijden via de Peeldijk of De Biezen. (-)

Verkeersveiligheid

Voor het verkeer op de N272 is het verwijderen van de aansluiting de meest veilige oplossing. Dit betekent wel dat het verkeer op De Biezen en Peeldijk toeneemt en daar voor extra verkeer zorgt.

Het gebruik maken van de Peeldijk en Biezen is in lijn met de eerdere, vernietigde PIP, plannen van de N279. Op de Peeldijk zitten fietsers op de rijbaan wat met het toevoegen van extra verkeer niet veiliger wordt. Voor de Peeldijk zijn maatregelen beschreven om de veiligheid van het verkeer te vergroten. (++)

Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Deze variant heeft dezelfde ruimtelijke inpasbaarheid als het VKA. Wel zijn aanvullende maatregelen nodig buiten het projectgebied op de Peeldijk. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De bewoners aan de Professor Dondersweg hebben de wens om de directe aansluiting op de N272 te behouden. Dit levert voor hen de minste omrijdverliestijd op. Deze variant voldoet hier niet aan. De bewoners van de Peeldijk en De Biezen krijgen te maken met extra verkeer. (- -)

Kosten

Deze variant heeft dezelfde kosten als het VKA. De kosten voor de maatregelen aan de Peeldijk komen hier nog bij. (0)

Risico's

Bij deze variant bestaat de kans op procedures van de bewoners aan de Professor Dondersweg en Peeldijk/De Biezen. (- -)

4.2.2 Groenendaal - koude oversteek

Voor de oversteek Groenendaal zijn 3 varianten bekeken:

- Groenendaal 1 gaat uit van het saneren van de koude oversteek voor fietsers en autoverkeer
- Groenendaal 2 gaat uit van een gefaseerde oversteek voor fietsers en het saneren van de oversteek voor autoverkeer
- Groenendaal 3 huidige situatie laten bestaan

In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.3 Vergelijking 2 Varianten koude oversteek Groenendaal

Criteria	1	2	3
Verkeersafwikkeling/doorstroming	0	0	0
Verkeersveiligheid	++	-	--
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	0	-	0
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	-	+	+
Kosten	0	0	0
Risico's	-	0	0

4.2.2.1 Variant Groenendaal 1 Sanering koude oversteek

Groenendaal is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2

Rotonde Oudestraat, waarbij de koude oversteek is opgeheven. Variant Groenendaal 1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Bij het saneren van de oversteek moet verkeer om rijden naar of het kruispunt Oudestraat (300 m) en/of het kruispunt West-Om (750 m). Uit de verkeerstellingen blijkt het gebruik van de koude oversteek beperkt. Er steken 44 motorvoertuigen per weekdag over en 48 fietsers per weekdag. Impact voor dit verkeer (in termen van verkeersafwikkeling/doorstroming) is nihil te noemen. (0)

Verkeersveiligheid

Het opheffen van de oversteek heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Fietsverkeer wordt geleid naar de omliggende kruispunten, waar zij veiliger kunnen oversteken en gemotoriseerd verkeer overstekende fietsers verwacht. (++) Het opheffen van fiets- en voetgangersoverstekken is fysiek te realiseren. In de praktijk blijkt dat deze locaties ondanks het ontbreken van de oversteek, veelvuldig gebruikt blijven worden ('olifantenpaadjes'). Dit kan resulteren in onveilige situaties. In vervolgfase is nader te verkennen (detailontwerp) of de watergang door te trekken is. De 2 duikers vervallen daarmee, een verbetering in het kader van duurzaamheid.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het opheffen van de oversteek kan op gronden van de provincie. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De omgeving geeft aan dat de N272 als barrière wordt ervaren. Het saneren van oversteekmogelijkheden vergroot de barrièrewerking van de N272. (-)

Kosten

Geen bijzonderheden. (0)

Risico's

Voor het saneren van de oversteek moet een verkeersbesluit worden genomen, waartegen bezwaar kan worden aangetekend. (-)

4.2.2.2 Variant Groenendaal 2 Sanering koude oversteek autoverkeer

Groenendaal is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2

Rotonde Oudestraat, waarbij de koude oversteek is opgeheven. Variant Groenendaal 2 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Het inrichten van de oversteek Groenendaal voor alleen fietsers en voetgangers maakt geen verschil voor deze gebruikers. Auto's die nu gebruik maken van deze oversteek dienen om te rijden via het kruispunt Oudestraat of West-Om, maar dit leidt nauwelijks tot verliesijd. (0)

Verkeersveiligheid

Het behouden van de oversteek voor fietsers en voetgangers, al wordt die gefaseerd wat een verbetering ten opzichte van de huidige situatie is, gaat in tegen het beleid om ongeregelde oversteken te saneren indien mogelijk. Deze variant wordt daarom als negatief beoordeeld. (-)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Om een gefaseerde oversteek voor fietsers en voetgangers te realiseren zijn gronden van derde nodig om ruimte te creëren voor een middeneiland. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Sluit deels aan bij de wensen van de omgeving (zie toelichting bij de varianten voor de West-Om). De verbinding vanaf de Broekstraat naar Gemert blijft voor voetgangers en fietsers in stand. De barrièrewerking van de N272 wordt niet vergroot. (+)

Kosten

Hier zijn geen separate kosten voor berekend. Meerkosten zijn beperkt. (0)

Risico's

Voor het saneren van de auto oversteek moet een verkeersbesluit worden genomen, waartegen bezwaar kan worden aangetekend. (-)

4.2.2.3 Variant Groenendaal 3 Behouden huidige situatie

Groenendaal is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2
Ronde Oudestraat, waarbij de koude oversteek is opgeheven. Variant Groenendaal 3 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Behouden van de oversteek heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling en doorstroming. (0)

Verkeersveiligheid

Fietsers blijven de 2 rijstroken van de N272 via de koude oversteek oversteken. Een situatie dan als verkeersonveilig wordt beoordeeld en niet aansluit bij beleid van de provincie om koude oversteken te saneren indien mogelijk. (→)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De situatie blijft zoals deze is. (0)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Het laten bestaan van deze situatie sluit aan bij de wensen van de omgeving. (+)

Kosten

De situatie blijft zoals deze is en heeft verder geen effect op de kosten van het project. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.2.3 Eeuwsel – koude oversteek

Voor de oversteek Eeuwsel zijn 3 varianten bekeken:

- H3 gaat uit van een fietstunnel waarbij de Paashoefsedijk deels verlegd dient te worden
 - H5 gaat uit van een fietstunnel waarbij de Paashoefsedijk op de huidige positie kan blijven gehandhaafd en rekening is gehouden met de bereikbaarheid van Paashoefsedijk 32
 - H gaat uit van het behouden van de huidige situatie: een gefaseerde oversteek.
- In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht

Tabel 4.4 Vergelijking 3 Varianten koude oversteek Eeuwsel

Criteria	H3	H5	H huidig
Verkeersafwikkeling/doorstroming	+	+	0
Verkeersveiligheid	++	++	0 (want geen wijziging) - vanwege onwenselijkheid koude oversteek
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	-	-	0
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	+	+	0
Kosten	--	--	0
Risico's	-	-	0

4.2.3.1 Variant H3 Fietstunnel Eeuwsel

Ter hoogte van Eeuwsel is in effectenstudie van 2021 H2+, rechte fietstunnel, N272 maximaal 0,4 m verhoogd, als de voorkeursvariant bestempeld. Variant H3 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De doorstroming van het fietsverkeer wordt positief verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Een beperkt aantal ontheffingshouders kunnen geen gebruik meer maken van de koude oversteek en moeten om rijden via de Oudestraat. (+)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Verkeersveiligheid

Uit tellingen blijken ongeveer 680 fietsers per dag gebruik te maken van de oversteek Eeuwsel. De verkeersveiligheid verbetert sterk met de realisatie van een fietstunnel. Met de aanleg kunnen voetgangers en fietsers zonder conflictpunten veilig de Zuid-Om oversteken. (++)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het is niet mogelijk om de tunnel op gronden van de provincie aan te leggen het vraagt om extra gronden die verworven dienen te worden. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Het veilig oversteken sluit aan bij de omgevingswensen. Wel dient rekening gehouden te worden met aanwezige bebouwing nabij de te realiseren tunnel. (+)

Kosten

De kosten voor de tunnel bedragen EUR 4.9 miljoen exclusief BTW. (- -)

Risico's

De realisatie van een tunnel heeft een licht negatief effect op duurzaamheid. Om de tunnel te realiseren dienen circa 20 beeldbepalende bomen gekapt te worden. Diverse bewoners van de Paashoefsedijk hebben een ontheffing om gebruik te maken van de oversteek met hun auto. Deze ontheffingen dienen ingetrokken te worden. Het intrekken van de vergunningen is eerder door de gemeente Gemert-Bakel ingezet, maar leverde bezwaar/beroep bij de rechter op. De gemeente heeft de procedure naar aanleiding van de uitspraak van de rechter en in afwachting van het project PN272.10 stil gelegd. Daarnaast is aantasting van de archeologische waarde van de zone categorie 4 hoge verwachting aan de orde. De ligging van een hogedruk gasleiding parallel aan de Eeuwsel is ook een belangrijk aandachtspunt. Dit maakt de inpassing van de fietstunnel niet onmogelijk, maar zorgt wel voor een zekere uitdaging in de uitvoeringfase. Aandachtspunt zijn beheer- en onderhoudskosten van de tunnel. Dit vormt niet zozeer een risico doch is wel mee te wegen in de totale afweging met betrekking tot deze variant. (-)

4.2.3.2 Variant H5 Fietstunnel Eeuwsel met inrit Paashoefsedijk

Ter hoogte van Eeuwsel is in effectenstudie van 2021 H2+, rechte fietstunnel, N272 maximaal 0,4 m verhoogd, als de voorkeursvariant bestempeld. Variant H5 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Is identiek aan variant H3 (+).

Verkeersveiligheid

Is identiek aan variant H3 (++)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

In een latere ontwerpfase is de zichtafstand voor fietsers te optimaliseren op de zuidelijke toerit. Voor stopzicht is 21 m minimaal benodigd wat in de binnenbocht niet overal gehaald kan worden. Een verruiming van de boog (van de tunnelwand) zou hier uitkomst kunnen bieden.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Is identiek aan variant H3 (-).

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Is identiek aan variant H3 (+).

De bewoner van Paashoefsedijk 32 is namelijk welwillend om zijn grond te verkopen als daardoor zijn oprit behouden kan blijven. Er is rekening gehouden met de perceelgrens van Paashoefsedijk 30.

Kosten

Is identiek aan variant H3 (- -)

Risico's

Is identiek aan variant H3 (-)

4.2.3.3 Variant H Eeuwsel behouden huidige situatie

Ter hoogte van Eeuwsel is in effectenstudie van 2021 H2+, rechte fietstunnel, N272 maximaal 0,4 m verhoogd, als de voorkeursvariant bestempeld. Variant H is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De huidige oversteek wordt behouden. Dit heeft geen effect ten opzichte van de huidige verkeersafwikkeling/doorstroming. (0)

Verkeersveiligheid

Het behouden van een koude oversteek is niet in lijn met het beleid van de provincie. Gezien het gebruik van de oversteek met circa 680 fietsers wordt behouden als onwenselijk geacht. (0/-)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De oversteek kan gemaakt worden op gronden van de provincie. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Uit de omgevingsdialoog komt de barrière werking van de N272 naar voren. Behouden van de koude oversteek wijzigt de barrière werking niet. Het is onbekend in hoeverre de omgeving waarde hecht aan de komst van een fietstunnel ten opzichte van het behouden van de huidige vormgeving, omdat die optie als dusdanig niet besproken is. (0)

Kosten

Geen aanvullende kosten. Bij de nadere uitwerking kunnen, indien huidige oversteek behouden blijft, kleine ontwerpoptimalisaties beschouwd worden. De meerkosten van dergelijke optimalisaties zijn echter nihil. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3 Beoordeling varianten kruispuntvormen

In deze paragraaf zijn de belangrijkste punten van de analyse weergegeven van de kruispuntvormen varianten.

4.3.1 Kruispunt Peeleindseweg

Voor het kruispunt Peeleindseweg zijn 4 varianten bekeken:

- D5 Peeleindseweg – VRI exclusief fietstunnel
- D6 Peeleindseweg – VRI inclusief fietstunnel
- D7 Peeleindseweg – Ei-rotonde exclusief fietstunnel
- D8 Peeleindseweg – Ei-rotonde inclusief fietstunnel

In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.5 Vergelijking 4 Varianten kruispunt Peeleindseweg

Criteria	D5	D6	D7	D8
Verkeersafwikkeling/doorstroming	++	++	+	+
Verkeersveiligheid	++	+++	0	+
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	-	--	--	---
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	+	+	0	0
Kosten	0	--	0	--
Risico's	0	--	0	--

4.3.1.1 Variant D5 Peeleindseweg – VRI

In effectenstudie van 2021 is dit kruispunt ter hoogte van de Peeleindseweg niet specifiek bekeken. Echter valt dit kruispunt en het ruimtebeslag daarvan wel binnen het wegvak van het voorkeursvariant D3+ uit de effectenstudie van 2021. Variant D5 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Deze variant kan naar de toekomst toe het verkeer goed afwikkelen. De meerwaarde van een iVRI is dat deze het verkeer kan doseren op het moment dat sprake is van een terugslag bij de rotonde N272-N279.

Ook kan een iVRI specifieke doelgroepen prioriteit geven, zoals fietsers (in relatie tot de SFR) en openbaar vervoer. Dit is een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie. (++)

Verkeersveiligheid

Het aanbrengen van een iVRI bevordert de verkeersveiligheid op het kruispunt ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect op de verkeersveiligheid is positief. (++)

Fietsers kunnen conflictvrij oversteken. Er kan een geregelde oversteek gerealiseerd worden over de Peeleindseweg, maar ook voor fietsers die de N272 willen oversteken. Deze oversteek compenseert het saneren van de koude oversteken ter hoogte van de Professor Dondersweg en Derde Steeg/Drie Ossensteeg. Tot slot kan een directe uitweg van een bedrijf op de N272 worden gesaneerd. Toegang tot dit bedrijf kan geregeld worden via het kruispunt.

Op dit kruispunt geldt een keverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" in beide richtingen om ongewenste U-turns te voorkomen.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het realiseren van deze variant vraagt om grondaankopen aan zowel de noord- als zuidzijde van het kruispunt. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Het kruispunt faciliteert in de behoefte vanuit de omgeving om veilig te kunnen oversteken. Het fietsverkeer van de SFR kan prioriteit krijgen in de regeling. (+)

Kosten

De kosten van de aanleg van een iVRI met gelijkvloerse fietsoversteken bedragen EUR 4.2 miljoen exclusief BTW en zijn integraal meegenomen in de kostenraming van het VKA+ Waardegedreven N272. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3.1.2 Variant D6 Peeleindseweg – VRI + fietstunnel

In effectenstudie van 2021 is dit kruispunt ter hoogte van de Peeleindseweg niet specifiek bekeken. Echter valt dit kruispunt en het ruimtebeslag daarvan wel binnen het wegvak van het voorkeursvariant D3+ uit de effectenstudie van 2021. Variant D6 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De fietstunnel biedt het fietsverkeer (SFR) de mogelijkheid om ongehinderd de Peeleindseweg over te steken. In de regeling van de iVRI hoeft aanvullend geen rekening meer gehouden worden met de fietsoversteek, wat een voordeel kan opleveren in de verkeersafwikkeling. Het totale effect ten opzichte van de referentiesituatie is positief. (++)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Verkeersveiligheid

Ten opzichte van variant D5 zorgt de aanleg een fietstunnel zorgt voor een ongehinderde en volledig conflictvrije oversteek voor fietsers. (+++)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het realiseren van deze variant vraagt om meer grondaankopen aan zowel de noord- als zuidzijde van het kruispunt, dan wanneer gekozen wordt voor een variant zonder tunnel. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Het kruispunt faciliteert in de behoefte vanuit de omgeving om veilig te kunnen oversteken. Ook worden de fietsers op de SFR Eindhoven-Gemert via een ongelijkvloerse kruising maximaal gefaciliteerd. (+)

Kosten

De realisatie van een tunnel heeft een meerprijs van EUR 12.6 miljoen ten opzichte van geen tunnel. (- -)

Risico's

De realisatie van een tunnel heeft een licht negatief effect op duurzaamheid. Tijdens de aanleg zal bemalen en water geloosd moeten worden op het oppervlaktewater. De locatie van de tunnel is binnen de Groenblauwe mantel. Landschappelijke waarden en kenmerken dienen behouden of hersteld te worden. Op deze locatie zijn veel K&L aanwezig in de ondergrond, die verlegd moeten worden voor de aanleg van de tunnel. Aandachtspunt zijn beheer- en onderhoudskosten van de tunnel. Dit vormt niet zozeer een risico doch is wel mee te wegen in de totale afweging met betrekking tot deze variant. (- -)

4.3.1.3 Variant D7 Peeleindseweg – Rotonde

In effectenstudie van 2021 is dit kruispunt ter hoogte van de Peeleindseweg niet specifiek bekeken. Echter valt dit kruispunt en het ruimtebeslag daarvan wel binnen het wegvak van het voorkeursvariant D3+ uit de effectenstudie van 2021. Variant D7 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De vormgeving van een kruispunt als een ei-rotonde zorgt voor een verbetering van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat de gemiddelde verzadigingsgraad op de takken van het kruispunt onder de 0,50 ligt, wat aangeeft dat de doorstroming goed is. Nadeel is dat een rotonde geen mogelijkheid biedt het verkeer te doseren. Wanneer de wachtrij voor de rotonde N272-N279 terugslaat, kan de rotonde vastlopen en ook andere verkeersbewegingen frustreren. Ten opzichte van verkeerslichten leidt een ei-rotonde niet tot meer of minder sluipverkeer over de Peeleindseweg. De wachttijden voor een rotonde en verkeerslichten zijn namelijk niet dusdanig verschillend dat dit leidt tot wezenlijk andere reistijden over de verschillende routes.

De rijrichtingen van en naar de Peeleindseweg moet immers bij verkeerslichten elke cyclus groen krijgen om de geloofwaardigheid van de regeling te waarborgen en roodlichtnegatie te voorkomen. Een rotonde heeft als voordeel dat het als keermogelijkheid kan dienen, voor bijvoorbeeld het verkeer van de champignonkwekerij. In hoeverre dit daadwerkelijk een voordeel is, is afhankelijk van keuzes die gemaakt worden op de andere locaties. Over het algemeen wordt het effect van een ei-rotonde als licht positief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. (+)

Verkeersveiligheid

De aanleg van de rotonde bevordert in algemene zin de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de referentiesituatie vanwege de lagere snelheden op rotondes en de vermindering van het aantal potentiële conflictpunten. Bij deze variant krijgt de hoofdrichting (de N272) 2 rijstroken per rijrichting en de zijrichtingen 1 rijstrook per rijrichting ("ei-rotonde"). Het oversteken van turbo-/ei-rotondes is voor fietsers vrij complex. De oversteek is langer en voor fietsers is het lastig in te schatten of verkeer op de tweede rijstrook op de rotonde blijft of toch gaat afslaan. Hoe drukker het op de rotonde wordt, hoe complexer het ook voor de fietser wordt om de situatie goed in te schatten. Aanvullend ontstaat bij dubbel rijstroken het risico voor afdekongevallen. Afdekongevallen ontstaan wanneer een automobilist, die via de binnenste (linker) rijstrook rijdt en de rotonde wil verlaten, een fietser niet kan zien als er ook een auto op de buitenste (rechter) rijstrook rijdt. De auto op de buitenste strook dekt het zicht op de fietser af. In de CROW-publicatie Turborotondes (Publicatie 257) wordt daarom de aanbeveling gedaan fietsers in zo'n geval ongelijkvloers te laten kruisen. Gezien de intensiteiten op deze locatie van zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers wordt een turborotonde met gelijkvloerse oversteken op deze locatie ontraden. Hoewel de rotonde voor autoverkeer een verbetering betekent op gebied van verkeersveiligheid, moeten bovenstaande kanttekeningen voor fietsers zwaar meewegen. Het verkeersveiligheidseffect is daarom gewogen als neutraal. (0)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het realiseren van deze variant vraagt om grondaankopen aan zowel de noord- als zuidzijde van het kruispunt. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Geen bijzonderheden. (0)

Kosten

De kosten van de aanleg van deze variant zijn integraal meegenomen in kostenramingen van de alternatieven behorende tot het VKA. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3.1.4 Variant D8 Peeleindseweg – Rotonde + fietstunnel

In effectenstudie van 2021 is dit kruispunt ter hoogte van de Peeleindseweg niet specifiek bekeken. Echter valt dit kruispunt en het ruimtebeslag daarvan wel binnen het wegvak van het voorkeursvariant D3+ uit de effectenstudie van 2021. Variant D8 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Met de aanleg van een fietstunnel kan het fietsverkeer ongehinderd de Peeleindseweg oversteken. Verkeer vanaf de N272 dat de Peeleindseweg in wil rijden, kan ook ongehinderd zijn weg vervolgen. Dit heeft een beperkt voordeel met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Een ei-rotonde heeft het nadeel dat het niet mogelijk is om terugslag op de N272 te regelen. Ten opzichte van verkeerslichten leidt een ei-rotonde niet tot meer of minder sluipverkeer over de Peeleindseweg. Hiermee is het effect als licht positief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. (+)

Verkeersveiligheid

Ten opzichte van variant D7 zorgt de aanleg een fietstunnel zorgt voor een ongehinderde en volledig conflictvrije oversteek voor fietsers, maar doet niks voor het risico op afdekongevallen op de oostelijke oversteek. De fietsoversteek over de N272 blijft een complexe oversteek. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het realiseren van deze variant vraagt om meer grondaankopen aan zowel de noord- als zuidzijde van het kruispunt, dan wanneer gekozen wordt voor een variant zonder tunnel. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Het kruispunt faciliteert in de behoefte vanuit de omgeving om de Peeleindseweg veilig te kunnen oversteken. De fietsers op de SFR Eindhoven-Gemert via een ongelijkvloerse kruising maximaal gefaciliteerd. De fietsoversteek over de N272 is in deze variant ongelijkvloers en dit betreft een complexe oversteek. Deze variant wordt daarom neutraal gewaardeerd. (0)

Kosten

De realisatie van een tunnel heeft een meerprijs van EUR 12.6 miljoen ten opzichte van geen tunnel. (- -)

Risico's

De realisatie van een tunnel heeft een licht negatief effect op duurzaamheid. Tijdens de aanleg zal bemalen en water geloosd moeten worden op het oppervlaktewater. De locatie van de tunnel is binnen de Groenblauwe mantel. Landschappelijke waarden en kenmerken dienen behouden of hersteld te worden. Op deze locatie zijn veel K&L aanwezig in de ondergrond, die verlegd moeten worden voor de aanleg van de tunnel. Aandachtspunt zijn beheer- en onderhoudskosten van de tunnel. Dit vormt niet zozeer een risico doch is wel mee te wegen in de totale afweging met betrekking tot deze variant. (- -)

4.3.2 Kruispunt West-Om

Voor het kruispunt West-Om zijn 4 varianten bekeken:

- E5 turbotronde 3 takken met bypass en ongelijkvloerse oversteken (tunnels SFR en brug bij de Broekstraat ((oostzijde), Broekstraat afgesloten)
- E6 turbotronde 3 takken (zonder fietsoversteken, Broekstraat afgesloten)
- E7 turbotronde 4 takken (met gelijkvloerse fietsoversteken, Broekstraat aangesloten)
- E8.1a kruispunt 4 takken met 2 fietsoversteken op maaiveld: een aan de noordzijde over de West-Om en een aan de oostzijde vanaf de Broekstraat over de N272

In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.6 Vergelijking 5 Varianten rotonde West-Om

Criteria	E5	E6	E7	E8.1a
Verkeersafwikkeling/doorstroming	+++	++	++	+
Verkeersveiligheid	+++	+	--	+
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	--	0	-	-
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	--	--	+	+
Kosten	--	+	0	0
Risico's	--	---	0	0

4.3.2.1 Variant E5 Fietstunnels West-Om variant SFR en regionale fietsroute gecombineerd

Ter hoogte van rotonde West-Om is in effectenstudie van 2021 E1+, turbotronde zonder aansluiting Broekstraat met fietsviaduct, als de voorkeursvariant bestempeld. Variant E5 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Deze variant kan het verkeer naar de toekomst toe goed afwikkelen. Vanwege de realisatie van een fietstunnel onder de West-Om krijgt de doorstroming voor fietsers een impuls: zij kunnen ongestoord en conflictvrij het kruispunt oversteken. In deze variant is ook een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers vanaf de Broekstraat onder de N272 opgenomen. In eerder vastgesteld VKA betreft dit een fietsbrug. In het VKA+ Waardegedreven N272 een fietstunnel. Ook dit geeft een impuls aan de doorstroming voor fietsers. (+++)

Verkeersveiligheid

De aanleg van een ongelijkvloerse voorzieningen neemt de conflictpunten tussen gemotoriseerd en fietsverkeer volledig weg. (+++)

Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Deze variant is niet te maken op gronden van de provincie. Rondom de gehele rotonde is het nodig om gronden aan te kopen. Deze gronden zijn onder andere benodigd om de hellingen van de tunnels/brug te kunnen realiseren.

De hellingen van de fietstunnels hebben een aanzienlijk ruimtebeslag en vragen om de verwerving van gronden. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

In de voorgestelde variant wordt de Broekstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, maar blijft er een verbinding voor langzaam verkeer intact. Deze variant sluit beter aan bij de wensen van de omgeving om verbonden te blijven bij Gemert dan de varianten E6 en E1, maar blijft licht negatief scoren. (-)

Kosten

Door de realisatie van 2 ongelijkvloerse fietsoversteken vraagt deze variant een aanzienlijke investering. De kosten voor de 2 tunnels is geraamd op EUR 17.3 miljoen exclusief BTW. (- -) De kosten voor een tunnel en een brug zijn geraamd op EUR 12.3 miljoen exclusief BTW.

Risico's

De realisatie van een tunnel heeft een licht negatief effect op duurzaamheid. Door het aanzienlijke ruimtebeslag van de tunnels en rotonde gaat de aanwezige waterberging verloren. Deze dient gecompenseerd te worden op een locatie in de buurt. Daarbij komt de toename van verharding die voor afstroming van water zorgt. In het voortraject is onderzoek gedaan naar de Peelrandbreuk. Deze is aanwezig op de locatie. De Peelrandbreuk maakt de realisatie van een tunnel(s) niet onmogelijk. Wel dient hier bij het ontwerp rekening mee gehouden te worden. De combinatie van 2 ongelijkvloerse voorzieningen leidt tot een complexe ontwerpogave met grote impact voor de omgeving. Qua ruimtegebruik is een brug bovendien minder gunstig. De helingsbanen vragen om meer ruimte, de inpasbaarheid is complexer en het tast diverse landschapskarakteristieken aan (het natte beekdallandschap). Aandachtspunt zijn beheer- en onderhoudskosten van de tunnel. Dit vormt niet zozeer een risico doch is wel mee te wegen in de totale afweging met betrekking tot deze variant. (- -)

4.3.2.2 Variant E6 Fietstunnel West-Om op gemeenteground

Ter hoogte van rotonde West-Om is in effectenstudie van 2021 E1+, turborotonde zonder aansluiting Broekstraat met fietsviaduct, als de voorkeursvariant bestempeld. Variant E6 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De rotonde wordt heringericht als 3-taks turborotonde. In 2024 zijn op basis van het verkeersmodel BBMA 2022 nieuwe berekeningen met betrekking tot de verkeersafwikkeling gemaakt voor de varianten 3-taks turborotonde met bypass, 4-taks turborotonde en een 4-taks VRI. Al deze varianten laten een goede verkeersafwikkeling zien.

De variant 3-taks turbotronde zonder bypass is daarom niet meer doorgerekend, aangezien reeds aangetoond is dat ook 4-taks varianten de verkeersafwikkeling voldoende borgen. Het effect op de verkeersafwikkeling N272 is zeer goed van deze variant. (++)

Lokaal verkeer, dat nu vanaf de Broekstraat de N272 op rijdt, moet in deze variant om rijden via de Oudestraat. Dit treft circa 405 motorvoertuigen per werkdag. Hetzelfde geldt voor fietsers en voetgangers. Ook zij moeten in deze variant de N272 oversteken bij de Oudestraat en via lokale wegen in de kern Gemert fietsen om weer uit te kunnen komen bij de rotonde West-Om. Het gaat om circa 205 fietsers per werkdag. De omrijdafstand is voor hen circa 200 m per enkele reis. Tot slot dient landbouwverkeer langer op de N272 te rijden om via de Oudestraat het buitengebied aan de zuidkant van Gemert te bereiken. Deze variant heeft dan ook een negatief effect op de lokale bereikbaarheid. In termen van verkeersafwikkeling of omrijtijden zijn de gevolgen van de verminderde bereikbaarheid niet 'meetbaar', omdat er nagenoeg geen reistijdverlies is.

Verkeersveiligheid

In de variant E1 is sprake van het opheffen van de aansluiting Broekstraat en de bestaande fietsoversteken. Dit zorgt in een verlaging van het aantal potentiële conflicten voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. Het heeft daardoor een positief effect op de verkeersveiligheid op het kruisingsvlak van de West-Om. In de planstudie van Arcadis is deze variant als zeer positief beoordeeld. (++) Het effect op de lokale wegen van de afsluiting is tijdens de planstudie in 2021 niet nader geanalyseerd. Geconstateerd kan desalniettemin worden dat de afsluiting van de Broekstraat een effect heeft op de lokale verkeersstromen. Aandachtspunt is daarbij het gemeentelijke kruispunt Broekstraat-Broekent-Kromstraat, Oudestraat waar de verkeersstromen wijzigingen door de afsluiting van de Broekstraat. De vormgeving van dit kruispunt is niet optimaal. Het (totale) effect van deze variant is daarom bijgesteld van zeer positief (++) naar positief (+).

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De nieuwe rotonde past binnen de kadastrale grenzen van de provincie. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

In de voorgestelde variant wordt de Broekstraat afgesloten. Uit de omgevingsdialoog van het voorjaar 2024 kwamen diverse vragen van bewoners naar voren over de noodzaak van deze afsluiting. Zij vragen zich af welk knelpunt hiermee wordt opgelost en maken zich zorgen over de impact op het kruispunt Broekstraat-Broekent-Kromstraat. Op basis van deze zorgen is reeds de weging van deze variant op gebied van verkeersveiligheid bijgesteld van ++ naar +. Tot slot ervaren bewoners de N272 al als een significante barrière. Met de sanering van de aansluiting bij de West-Om en de koude oversteek bij de Groenendaal, vermindert het aantal verbindingen tussen Gemert en de Broekstraat en het achterliggende buitengebied van 3 naar 1. Dit zal de barrièrewerking van de N272 verder vergroten en sluit niet aan bij de wensen uit de omgeving.(- -)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Kosten

De kosten van realisatie van deze variant is licht positief in vergelijking met de andere varianten, aangezien geen grondverwerving noodzakelijk is en geen ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers wordt gerealiseerd. (+)

Risico's

De realisatie van een tunnel heeft een licht negatief effect op duurzaamheid. Door het afsluiten van de Broekstraat dient landbouwverkeer om te rijden via de Broekstraat naar de N272. Tegen het verkeersbesluit 'afsluiten Broekstraat' wordt de nodige weerstand vanuit de omgeving verwacht, wat kan leiden tot langjarige beroepsprocedures. Aandachtspunt zijn beheer- en onderhoudskosten van de tunnel. Dit vormt niet zozeer een risico doch is wel mee te wegen in de totale afweging met betrekking tot deze variant. (- -)

4.3.2.3 Variant E7 Fietstunnel West-Om met ruimte OV-hub

Ter hoogte van rotonde West-Om is in effectenstudie van 2021, turborotonde zonder aansluiting Broekstraat met fietsviaduct, E1+ als de voorkeursvariant bestempeld. Variant E7 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Bij een 4-taks turborotonde komen de verzadigingsgraden in de ochtendspits uit op 0,39 en in de avondsplits op 0,50. Dit garandeert een goede verkeersafwikkeling. (++) Aandachtspunt is dat binnen het project SFR Eindhoven-Gemert ook aandacht wordt gevraagd voor het geleiden van fietsers vanaf het kruispunt N272-West-Om richting het centrum van Gemert. Deze variant biedt geen meerwaarde ten behoeve van deze oversteek.

Verkeersveiligheid

Bij deze variant krijgt de hoofdrichting (de N272) 2 rijstroken per rijrichting. De Broekstraat krijgt 1 rijstrook per rijrichting. De West-Om krijgt 2 rijstroken in de aanrijrichting en in elk geval 1 rijstrook in de afrijrichting. Het oversteken van turborotondes is voor fietsers vrij complex. De oversteek is langer en voor fietsers is het lastig in te schatten of verkeer op de tweede rijstrook op de rotonde blijft of toch gaat afslaan. Hoe drukker het op de rotonde wordt, hoe complexer het voor de fietsers is de situatie goed in te schatten. Aanvullend ontstaat bij dubbel rijstroken het risico voor afdekongevallen. Afdekongevallen ontstaan wanneer een automobilist, die via de binnenste (linker) rijstrook rijdt en de rotonde wil verlaten, een fietser niet kan zien als er ook een auto op de buitenste (rechter) rijstrook rijdt. De auto op de buitenste strook dekt het zicht op de fietser af. In de CROW-publicatie Turborotondes (publicatie 257) wordt daarom de aanbeveling gedaan fietsers in zo'n geval ongelijkvloers te laten kruisen. In navolging van deze aanbeveling en gezien de intensiteiten van zowel gemotoriseerd als fietsverkeer is deze variant als negatief beoordeeld. (- -)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Deze variant is niet te maken op gronden van de provincie. Rondom de gehele rotonde is het nodig om gronden aan te kopen. Door het vrijhouden van de oksel komt het fietspad naar Gemert op aan te kopen gronden te liggen voor de bestaande bebouwing. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Het aangesloten houden van de Broekstraat voldoet aan wensen van de omgeving. Zie voor een nadere toelichting ook de toelichting bij E6. (+)

Kosten

De kosten van een turborotonde met gelijkvloerse oversteken is opgenomen in kostenramingen van de alternatieven behorende tot het VKA. (++)

Risico's

De realisatie van een tunnel heeft een licht negatief effect op duurzaamheid. Door het aanzienlijke ruimtebeslag van de rotonde gaat de aanwezige waterberging verloren. Deze dient gecompenseerd te worden op een locatie in de buurt. Aandachtspunt zijn beheer- en onderhoudskosten van de tunnel. Dit vormt niet zozeer een risico doch is wel mee te wegen in de totale afweging met betrekking tot deze variant. (0)

4.3.2.4 Variant E8.1a 4-Taks VRI-kruispunt West-Om met gelijkvloerse fietsoversteken

Ter hoogte van rotonde West-Om is in effectenstudie van 2021, turborotonde zonder aansluiting Broekstraat met fietsviaduct, E1+ als de voorkeursvariant bestempeld. Variant E8.1a is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Variant E8.1a kan het verkeer goed verwerken. Deze variant heeft een fietsoversteken aan de noord- en oostzijde van het kruispunt. In de ochtendspits is een cyclustijd van 67 seconden en in de avondspits van 71 seconden benodigd. Signaalgroepen 2 en 8 hebben langere wachtrijlengtes dan de andere richtingen, omdat oost-west verkeer hier de hoofdrichting is. Signaalgroepen 9 en 10 hebben ook langere wachtrijlengtes, omdat west-noord naast de hoofdrichting een andere een drukke relatie is en iets minder groentijd hebben dan signaalgroepen 2 en 8. (+)

Verkeersveiligheid

Door het terugbrengen van conflictsituaties tussen fietsers en autoverkeer is deze variant veiliger te noemen dan de referentiesituatie. Aan de zuidelijke tak van het kruispunt wordt de parallelweg naar de kwekerijen langs de N272 aangesloten. Hierdoor is het niet meer nodig om in- en uitvoegende bewegingen te maken op de N272. Dit verhoogt de veiligheid en doorstroming. (+) Op dit kruispunt geldt een keverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" in beide richtingen om ongewenste U-turns te voorkomen.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Deze variant is niet te maken op gronden van de provincie. Rondom het gehele kruispunt is het nodig om gronden aan te kopen. Met name de aansluiting van de Broekstraat en parallel naar de kwekerijen maakt dat er gronden ten zuiden van de N272 nodig zijn. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De Broekstraat blijft direct aangesloten op de N272, dit wordt als positief ervaren. Door de noord-zuid oversteek aan de westzijde van de rotonde te leggen is een logische fietsroute naar het centrum van Gemert en het zoekgebied van de OV-hub gecreëerd. Tevens sluiten de fietspaden op deze manier op een logische manier aan op de SFR. (+)

Kosten

De kosten van de aanleg van een iVRI met gelijkvloerse fietsoversteken bedragen EUR 8.7 miljoen exclusief BTW en zijn integraal meegenomen in de kostenraming van het VKA+ Waardegedreven N272. Geen extra kosten. (0)

Risico's

Door het aanzienlijke ruimtebeslag van de rotonde gaat de aanwezige waterberging verloren. Deze dient gecompenseerd te worden op een locatie in de buurt. (0)

4.3.3 Kruispunt Oudestraat

Voor het kruispunt Oudestraat zijn 5 varianten beoordeeld:

- F1 gaat uit van een enkelstrooksrotonde 'bubeko' met aan de westkant een vrij liggend tweerichtings fietspad
- F2 gaat uit van een enkelstrookrotonde 'bubeko' met aan zowel de west- als de oostkant een vrij liggend tweerichtings fietspad
- F3 gaat uit van een ei-rotonde met gelijkvloerse oversteken van fietsers
- Y1 VRI-kruispunt met gelijkvloerse oversteken voor fietsers
- Y2 Oudestraat VRI met linksaffer naar benzinepomp

In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.7 Vergelijking 6 Varianten kruispunt Oudestraat

Criteria	F1	F2	F3	Y1	Y2
Verkeersafwikkeling/doorstroming	--	--	+	+	+
Verkeersveiligheid	+	+	-	+	+
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	-	-	--	-	-
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	+	0	-	+	+ (tankstation)
Kosten	0	0	Geen data	0	0
Risico's	0	0	0	0	0

4.3.3.1 Variant F1 enkelstrooksrotonde Oudestraat en vrij liggend fietspad

Oudestraat is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2. Variant F1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat een enkelstrooksrotonde onvoldoende kan afwikkelen. De verzadigingsgraad loopt op richting de1. Deze variant borgt de verkeersafwikkeling naar de toekomst toe dan ook onvoldoende. (- -)

Verkeersveiligheid

In de varianten F1 en F2 kunnen fietsers de N272 oversteken via een aparte fietsoversteek, waarbij zij voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de N272. Dit verbetert de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie. Momenteel fietsen fietsers op een fietsstrook naast de rijbaan van de rotonde en hebben zij voorrang op gemotoriseerd verkeer dat de rotonde wil oprijden of verlaten. Voor automobilisten bevinden fietsers zich echter in de 'dode hoek', wat het moeilijk maakt om goed zicht op hen te houden. Bovendien kan het gemotoriseerde verkeer deze voorrangssituatie verkeerd inschatten, aangezien de N272 een provinciale weg is die grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. De rotonde bij de Oudestraat is het enige kruispunt op het traject dat binnen de bebouwde kom ligt.

Door fietsers op een vrij liggend fietspad te plaatsen, wordt het zicht van het gemotoriseerde verkeer op de fietsers verbeterd. In deze variant wordt de rotonde weer buiten de bebouwde kom geplaatst, zodat op het hele traject een eenduidige voorrangssituatie ontstaat. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het is niet mogelijk om de rotonde op gronden van de provincie te realiseren. Rondom de rotonde is het nodig om gronden te verwerven. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Met deze variant wordt tegemoetgekomen aan het veiliger maken van het kruispunt. Het grotere ruimtebeslag is niet positief. De inritten naar en van het tankstation zijn niet optimaal in deze variant. (0)

Kosten

De kosten ten opzichte van de varianten F2 en F3 zijn vergelijkbaar. (0)

Risico's

Punt van aandacht is de hoeveelheid toegevoegd verhard oppervlakte in relatie tot waterberging. (0)

4.3.3.2 Variant F2 enkelstrooksrotonde Oudestraat en 2 vrij liggende fietspaden

Oudestraat is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2. Variant F2 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat een enkelstrooksrotonde onvoldoende kan afwikkelen. De verzadigingsgraad loopt op richting de 1. (- -)

Verkeersveiligheid

In de varianten F1 en F2 kunnen fietsers de N272 oversteken via een aparte fietsoversteek, waarbij zij voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de N272. Dit verbetert de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie. Momenteel fietsen fietsers op een fietsstrook naast de rijbaan van de rotonde en hebben zij voorrang op gemotoriseerd verkeer dat de rotonde wil oprijden of verlaten. Voor automobilisten bevinden fietsers zich echter in de 'dode hoek', wat het moeilijk maakt om goed zicht op hen te houden. Bovendien kan het gemotoriseerde verkeer deze voorrangssituatie verkeerd inschatten, aangezien de N272 een provinciale weg is die grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. De rotonde bij de Oudestraat is het enige kruispunt op het traject dat binnen de bebouwde kom ligt. Door fietsers op een vrij liggend fietspad te plaatsen, wordt het zicht van het gemotoriseerde verkeer op de fietsers verbeterd. In deze variant wordt de rotonde weer buiten de bebouwde kom geplaatst, zodat op het hele traject een eenduidige voorrangssituatie ontstaat. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het is niet mogelijk om de rotonde op gronden van de provincie te realiseren. Rondom de rotonde is het nodig om gronden te verwerven. F2 heeft aan 2 kanten van de rotonde een dubbelfietspad waardoor de benodigde ruimte groter is ten opzichte van F1. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Met deze variant wordt tegemoetgekomen aan het veiliger maken van het kruispunt. Het grotere ruimtebeslag is niet positief. De inritten naar en van het tankstation zijn niet optimaal in deze variant. (+)

Kosten

De kosten ten opzichte van de varianten F1 en F3 zijn vergelijkbaar. (0)

Risico's

Punt van aandacht is de hoeveelheid toegevoegd verhard oppervlakte in relatie tot waterberging. (0)

4.3.3.3 Variant F3 ei-rotonde Oudestraat

Oudestraat is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2. Variant F3 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Door het kruispunt vorm te geven als een ei-rotonde kan het verkeer ook naar de toekomst toe goed worden afgewikkeld. De verzadigingsgraden voor de ochtend- en avondspits zijn ruim onder de 0,70 met 0,37 en 0,50. (+)

Verkeersveiligheid

Bij deze variant krijgt de hoofdrichting (de N272) 2 rijstroken per rijrichting. De zijwegen krijgen 1 rijstrook per rijrichting. Het oversteken van turbotondes is voor fietsers vrij complex. De oversteek is langer en voor fietsers is het lastig in te schatten of verkeer op de tweede rijstrook op de rotonde blijft of toch gaat afslaan. Hoe drukker het op de rotonde wordt, hoe complexer het voor de fietsers is de situatie goed in te schatten. Aanvullend ontstaat bij dubbel rijstroken het risico voor afdekongevallen. Afdekongevallen ontstaan wanneer een automobilist, die via de binnenste (linker) rijstrook rijdt en de rotonde wil verlaten, een fietser niet kan zien als er ook een auto op de buitenste (rechter) rijstrook rijdt. De auto op de buitenste strook dekt het zicht op de fietser af. In de CROW-publicatie Turbotondes (publicatie 257) wordt daarom de aanbeveling gedaan fietsers in zo'n geval ongelijkvloers te laten kruisen.

In navolging van deze aanbeveling en gezien de intensiteiten van zowel gemotoriseerd en fietsverkeer is deze variant als negatief beoordeeld. (-)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het is niet mogelijk om de rotonde op gronden van de provincie te realiseren. Rondom de rotonde is het nodig om gronden te verwerven. Meer dan in de varianten F1 en F2. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Met deze variant wordt niet tegemoetgekomen aan de wens van de omgeving om het kruispunt verkeersveiliger te maken. (-)

Kosten

De kosten ten opzichte van de varianten F1 en F3 zijn vergelijkbaar. (0)

Aandachtspunt zijn de instandhoudings-, exploitatie en beheerkosten van een iVRI ten opzichte van een rotonde.

Risico's

Punt van aandacht is de hoeveelheid toegevoegd verhard oppervlakte in relatie tot waterberging en de mogelijke as-verlegging in relatie tot geluid. (0)

4.3.3.4 Variant Y1 VRI Kruispunt Oudestraat

Variant Y1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld. Oudestraat is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Een iVRI kan het verkeer naar de toekomst toe goed blijven afwikkelen. Kanttekening is dat de bereikbaarheid van het tankstation verslechterd. Om de benzinepomp te bereiken, dient vanuit Elsendorp via de Oudestraat gereden te worden. Verkeer vanuit de benzinepomp in de richting van de Oudestraat dient bij de eerstvolgende rotonde Heijtsveld te keren. (+)

Verkeersveiligheid

Door het kruispunt vorm te geven als een iVRI neemt de verkeersveiligheid toe ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers fietsen op deze rotonde op een fietsstrook tegen de rijbaan van de rotonde aan en hebben dus voorrang op het gemotoriseerd verkeer dat de rotonde wil oprijden of wil verlaten. Voor dit verkeer bevinden de fietsers zich echter in de 'dode hoek', wat maakt dat het lastig is goed zicht te houden op de fietsers. Bovendien wordt mogelijk deze voorrangssituatie door gemotoriseerd verkeer verkeerd ingeschat, aangezien zij rijden op een provinciale weg, die grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. De rotonde Oudestraat is het enige kruispunt op het tracé dat in de bebouwde kom ligt. Risico op roodlichtnegatie door fietsers blijft behouden. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het is niet mogelijk om de rotonde op gronden van de provincie te realiseren. Rondom de rotonde is het nodig om gronden te verwerven. De varianten F1 en F2 hebben vrijwel hetzelfde ruimtebeslag. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Met deze variant wordt tegemoetgekomen aan het veiliger maken van het kruispunt. (+)

Kosten

De kosten ten opzichte van de varianten F1 en F2 zijn vergelijkbaar. De kosten van de aanleg van een iVRI met gelijkvloerse fietsoversteken bedragen EUR 6.3 miljoen exclusief BTW en zijn integraal meegenomen in de kostenraming van het VKA+ Waardegedreven N272. Geen extra kosten. (0)

Risico's

Punt van aandacht is de hoeveelheid toegevoegd verhard oppervlakte in relatie tot waterberging en de mogelijke as-verlegging in relatie tot geluid. (0)

4.3.3.5 Variant Y2 Oudestraat VRI met linksaffer naar benzinepomp

Variant Y2 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld. Oudestraat is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder varianten F1 en F2.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Door variant Y1 uit te breiden met een linksaffer naar de benzinepomp kan het recht doorgaand verkeer enige oponthoud ondervinden, dit aangezien de linksafstrook richting Oudestraat-Boekent korter is geworden. Desondanks is de doorstroming verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. De bereikbaarheid voor de benzinepomp is verbeterd ten opzichte van Y1 door het toevoegen van de linksaffer. Desondanks is het een verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie. De wegbeheerder van Provincie Noord-Brabant heeft aangegeven dat het toepassen van een linksaffer naar de benzinepomp de voorkeur heeft omdat daarmee het verkeer geen U-bocht hoeft te maken op de iVRI. Om vanuit de benzinepomp richting de West-Om te rijden is een eerste keermogelijkheid op rotonde Heijtsveld. (+)

Verkeersveiligheid

De situatie op het kruispunt is gelijk aan die in variant Y1. De linksaffer zorgt dat verkeer de doorgaande rijstroken niet blokkeert. Echter is de lengte van de linksafstrook daarbij nog wel een aandachtspunt. Daarnaast kan de situatie met 2 linksafstroken kort na elkaar voor verwarring zorgen wat weer tot gevaarlijke situaties leidt, wat een verhoogde kans van (kop-staart) ongevallen kan leiden. Duidelijke bewegwijzering is hier dus cruciaal. Er is wel voldoende rijzicht en overzicht. (+)

Op dit kruispunt geldt een keerverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" in beide richtingen om ongewenste U-turns te voorkomen.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De iVRI met linksaffer neemt meer ruimte in beslag ten opzichte van de huidige situatie. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

De inritten naar en van het tankstation kunnen op een betere manier ingepast worden dan bij de varianten F1 en F2. Daarnaast wordt tegemoet gekomen aan de wens om de inrit vanuit de N272 naar het perceel en de molen te behouden. (+)

Kosten

De kosten ten opzichte van de varianten F1 en F2 zijn vergelijkbaar. De realisatie van de aansluiting linksafslaande naar benzinepomp kost EURO 13.000,00 exclusief BTW. Is integraal meegenomen in de kostenraming van het VKA+ Waardegedreven N272. Geen extra kosten. (0)

Risico's

Punt van aandacht is de hoeveelheid toegevoegd verhard oppervlakte in relatie tot waterberging en de mogelijke as-verlegging in relatie tot geluid. (0)

4.3.4 Kruispunt Heijtsveld

Voor het kruispunt Heijtsveld zijn 4 varianten beoordeeld:

- X1 enkelstrooksrotonde met bypass
- F3 enkelstrooksrotonde
- F handhaven huidige vormgeving
- F VRI

In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.8 Vergelijking 7 Varianten kruispunt Heijtsveld

Criteria	F3	F huidig	X1 rotonde met bypass	F VRI
Verkeersafwikkeling/doorstroming	+	--	++	+
Verkeersveiligheid	++	-	++	+
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	-	0	-	+
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	+	-	+	+
Kosten	-	0	-	-
Risico's	0	0	0	0

4.3.4.1 Variant X1 Heijtsveld Enkelstrooksrotonde met bypass

Variant X1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld. Heijtsveld is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder variant F3.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De realisatie van een bypass bevordert de doorstroming positief met als resultaat dat ook in het plan jaar 2040 de I/C waarde onder de 0,80 komt, namelijk op 0,47. Vanuit het doel een consistent wegbeeld te creëren is gekozen om het gehele wegvak van Oudestraat tot Heijtsveld van dubbele rijstroken te voorzien. Deze keuze is niet ontstaan vanuit doorstroming of verkeersveiligheid. (++)

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. Door over gehele wegvak tussen Oudestraat en Heijtsveld 2 rijstroken te voorzien is er ruimschoots voldoende tijd om te wisselen van strook. (++)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De aanpassingen zijn niet te realiseren op gronden van de provincie. Voor de realisatie van de rotonde en bypass is het nodig om gronden te verwerven. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Zowel van bewoners als vanuit de gemeente Gemert-Bakel is het signaal ontvangen dat huidige kruising als onveilig wordt ervaren. Aanpassing van het kruispunt sluit aan bij omgevingswensen. (+)

Kosten

De kosten van deze variant is EUR 1.9 miljoen exclusief BTW. (-)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3.4.2 Variant F Heijtsveld huidige vormgeving

Variant X1 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld. Heijtsveld is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder variant F.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De huidige T-splitsing, alleen voor gemotoriseerd verkeer, zal naar de toekomst toe het verkeer niet meer kunnen afwikkelen. Het knelpunt bevindt zich voornamelijk bij het linksaf-slaand verkeer vanaf de Oudestraat richting Heijtsveld. Op deze tak is de verzadigingsgraad hoog (boven de 1), wat resulteert in lange wachttijden. (- -)

Verkeersveiligheid

Door de lange wachttijden neemt het risico op onveilige afslaande bewegingen toe. (-)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Geen bijzonderheden. In deze variant blijft de situatie zoals deze is. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Zowel van bewoners als vanuit de gemeente Gemert-Bakel is het signaal ontvangen dat huidige kruising als onveilig wordt ervaren. Instandhouding van het kruispunt in huidige vorm sluit niet aan bij omgevingswensen. (-)

Kosten

Niet van toepassing. Huidige situatie wordt, op mogelijk wat kleine optimalisaties, zoals verruimen van boogstralen, in stand gehouden. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3.4.3 Variant F3 Heijtsveld enkelstrooksrotonde

Variant F3 is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld. Heijtsveld is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder variant F3.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De aansluiting met Heijtsveld als enkelstrooksrotonde valt nét boven de grenswaarde van 0,8 (I/C-waarde). De maximale I/C-waarde in de avondspits is dan namelijk 0,81 (prognosejaar 2040). Er kunnen dan knelpunten gaan ontstaan met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer. Een bypass lost dit probleem op. Er kan een enkelstrooksrotonde worden aangelegd met een ruimtereservering voor een toekomstige bypass. (+)

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid verbetert ten op zichten van de huidige situatie door de aanleg van de rotonde. (++)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Voor de realisatie van de rotonde zijn gronden nodig van derde. Het is niet mogelijk om de rotonde op gronden van de provincie te maken. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Zowel van bewoners als vanuit de gemeente Gemert-Bakel is het signaal ontvangen dat huidige kruising als onveilig wordt ervaren. Aanpassing van het kruispunt sluit aan bij omgevingswensen. (+)

Kosten

De kosten van deze variant is EUR 1.6 miljoen exclusief BTW. (0)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3.4.4 Variant F Heijtsveld VRI

Variant F VRI is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld. Heijtsveld is in effectenstudie van 2021 opgenomen onder variant F3.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

De cyclustijden blijven in de ochtend- (52 seconden) en avondspits (53 seconden) ruim onder de 90 seconden voor een 3-taks VRI. (+)

Verkeersveiligheid

Het aantal potentiële conflictpunten op een 3-taks VRI-kruispunt zijn hoger dan bij een rotonde, maar de situatie wordt veiliger ten opzichte van de huidige situatie. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Het inpassen van een VRI kan op gronden van de provincie en volstaat het huidige ruimtebeslag voor het aantal opstelstroken bij de benodigde VRI. (+)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Zowel van bewoners als vanuit de gemeente Gemert-Bakel is het signaal ontvangen dat huidige kruising als onveilig wordt ervaren. Aanpassing van het kruispunt sluit aan bij omgevingswensen. (+)

Kosten

Note: er is geen aparte raming gemaakt van een VRI. (-) Aandachtspunt zijn de instandhoudings-, exploitatie en beheerkosten van een VRI ten opzichte van een rotonde.

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.3.5 Kruispunt Noord-Om

Er zijn 2 varianten in beeld gebracht:

- Huidige situatie behouden
- Bypass realiseren

In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.9 Vergelijking 8 Varianten rotonde Noord-Om

Criteria	huidig	bypass
Verkeersafwikkeling/doorstroming	0	+
Verkeersveiligheid	0	-
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	0	0
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	0	0
Kosten	0	0
Risico's	0	0

4.3.5.1 Variant Rotonde Noord-Om huidige situatie

In effectenstudie van 2021 is dit kruispunt niet onderzocht. Deze variant is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Uit de verkeersanalyses blijkt dat de verzadigingsgraad op rotonde Noord-Om in 2040 oplopen tot 0,62 in de ochtendspits en 0,72 in de avondspits. Een verzadigingsgraad van 0,8 wordt als grenswaarde gehanteerd voor de goede verkeersafwikkeling bij rotondes. Er is een kans dat met name in de avondspits de doorstroming op te rotonde verminderd. (0)

Verkeersveiligheid

Geen effect. (0)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Geen effect. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Geen effect. (0)

Kosten

Geen effect. (0)

Risico's

Geen effect. (0)

4.3.5.2 Variant Rotonde Noord-Om Bypass

In effectenstudie van 2021 is dit kruispunt niet onderzocht. Deze variant is ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Uit de verkeersanalyses blijkt dat de verzadigingsgraad op rotonde Noord-Om in 2040 oplopen tot 0,62 in de ochtendspits en 0,72 in de avondspits. Een verzadigingsgraad van 0,80 wordt als grenswaarde gehanteerd voor de goede verkeersafwikkeling bij rotondes. Er is een kans dat met name in de avondspits de doorstroming op te rotonde verminderd. Er kan overwogen worden nu al een bypass te realiseren, omdat de kans op verminderde doorstroming naar de toekomst toe weg te nemen. De rotonde biedt echter voldoende ruimte om in de toekomst nog een bypass toe te voegen wanneer dit wenselijk blijkt. (+)

Verkeersveiligheid

Met de realisatie wordt de doorstroming van de rotonde in de avondspits verbeterd. De passeerbaarheid van de rotonde voor fietsverkeer wordt slechter. De fietsers dienen een extra bypass over te steken. Ten opzichte van de referentie situatie is dit een verslechtering. (-)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De gronden voor de bypass zijn in eigendom van de gemeente. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Op dit moment is er geen wens vanuit de omgeving om deze rotonde te verbeteren. (0)

Kosten

De realisatie van de een bypass zijn niet doorgerekend. (-)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.4 Beoordeling varianten parallelstructuur

In deze paragraaf zijn de belangrijkste punten van de analyse weergegeven van de parallelstructuur varianten.

Voor het traject Peeleindseweg - West-Om zijn 5 varianten bekeken voor de bereikbaarheid van de bedrijven. In alle varianten heeft het wegprofiel 2x1 rijstroken en een fysieke scheiding tussen de rijstroken.

- D3 betreft een parallelweg vanaf de Peeleindseweg langs de zuidzijde ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijven. De parallelweg eindigt bij de bedrijven. Ten behoeve van de ontsluiting van fietsers ligt er tussen de bedrijven en de West-Om een fietspad
- D4 betreft een parallelweg vanaf de bedrijven tot aan de Broekstraat/West-Om ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijven voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers. Deze variant kan alleen in combinatie met een 4-taks oplossing op de West-Om

- I1 Links afslaande opstelstrook champignonkwekerij met fietspad
- I2 Links afslaande + rechts afslaande opstelstrook champignonkwekerij met fietspad
- I3 Linksaf beide bedrijven + rechtsaf champignonkwekerij

De varianten I1, I2 en I3 zijn afhankelijk van de keuze bij het kruispunt West-Om. De keuze voor het kruispunt West-Om zal bekeken moeten worden met de eventuele keuze voor een L-variant. Als bijvoorbeeld gekozen wordt voor een variant met een parallelweg naar de kwekerijen dan zijn de L-varianten niet nodig. Wordt daar gekozen voor een variant zonder parallelweg dan dient bekeken te worden welke L-variant het beste aansluit bij de gekozen variant. In onderstaande tabel is de effectenbeoordeling per variant samengevat. In de volgende paragrafen worden deze scores toegelicht.

Tabel 4.10 Vergelijking 9 Varianten Parallelstructuur

Criteria	D3	D4	I1	I2	I3
Verkeersafwikkeling/doorstroming	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	++	++	+	+	+
Ruimtelijke inpasbaarheid (kadastrale grenzen)	--	-	0	0	0
Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen	-	+	0	0	0
Kosten	--	-	-	-	-
Risico's	0	0	0	0	0

4.4.1 Variant D3 Parallelweg Peeleindseweg tot Beeksedijk 10

In effectenstudie van 2021 is de parallelweg niet dusdanig als specifieke variant voor enkel ontsluiting ten behoeve van champignonkwekerij beoordeeld. Deze variant valt binnen het wegvak tussen N279 en West-Om van de D-varianten. De beoordeling van variant D3 heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) gedaan.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

In alle varianten is sprake van het saneren van de oversteek Derde Steeg/Drie Ossensteeg op de N272. In de varianten D1 en D3 wordt de Derde Steeg aangesloten op de nieuwe parallelweg. De Drie Ossensteeg krijgt een aansluiting voor alleen langzaam verkeer op de SFR. Gemotoriseerd verkeer zal moeten omrijden via het onderliggend wegennet. Aangezien de Derde Steeg en Drie Ossensteeg onverharde wegen zijn, is het gebruik door gemotoriseerd verkeer zeer beperkt. Op de Derde Steeg zijn 16 fietsers en 15 motorvoertuigen (werkdag) geteld. In het weekend neemt het gebruik van de oversteek toe naar ongeveer 56 fietsers per dag. Op de Drie Ossensteeg zijn 6 fietsers en 2 motorvoertuigen (werkdag) geteld. Op deze locatie is verder geen significant ander gebruik in het weekend te zien. Aangezien het beperkte gebruik wordt saneren van de oversteek Derde Steeg/Drie Ossensteeg acceptabel geacht.

In de variant D3 wordt de champignonkwekerij ontsloten via de zuidelijke parallelweg. Ontsluiting naar de N272 is mogelijk via het kruispunt Peeleindseweg. Het effect hiervan op de verkeersafwikkeling is neutraal. (0)

Verkeersveiligheid

Het verkeersveiligheidsrisico van de uitritten van de bedrijven op de N272 wordt door de sanering weggenomen. Tussen de rijstroken komt een fysieke scheiding, waardoor inhalen niet meer mogelijk is. Het risico op conflicten wordt daarmee sterk gereduceerd. (++)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Voor de aanleg van D3 is grondaankoop nodig. Bij de aanleg van D3 is er mogelijk sprake van (beperkt) oppervlakteverlies en verstoring van NNB. (- -)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Met de aanleg van een parallelweg vanaf de Peeleindseweg wordt een veilige ontsluiting van de kwekerijen gerealiseerd en voldoet aan de wensen van de bedrijven om goed bereikbaar te zijn. De parallelweg tast echter mogelijk wel het Natuurnetwerk Brabant aan. Of en de mate waarin wordt duidelijk bij een nadere detailuitwerking van het ontwerp. Daarom scoort deze variant licht negatief op omgevingswaarden. (-)

Kosten

De meerkosten om een parallelweg op deze manier te realiseren zijn geraamd op EUR 2.1 miljoen. (-)

Risico's

Geen aanvullende bijzonderheden. (0)

4.4.2 Variant D4 Parallelweg Beeksedijk 10 tot Broekstraat

In effectenstudie van 2021 is de parallelweg niet dusdanig als specifieke variant voor enkel ontsluiting ten behoeve van champignonkwekerij beoordeeld. Deze variant valt binnen het wegvak tussen N279 en West-Om van de D-varianten. De beoordeling van variant D4 heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) gedaan.

Deze variant moet in combinatie met de keuze voor de inrichting van het kruispunt West-Om gemaakt worden. De afwikkeling van het verkeer over een parallelweg naar de West-Om kan alleen als de Broekstraat blijft aangesloten op het kruispunt.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

In variant D4 krijgen beide bedrijven een ontsluiting op de N272 middels een parallelweg via de Broekstraat. Hiervoor moet een korte parallelweg worden aangelegd. De rechtstreekse aansluiting van de champignonkwekerij op de N272 wordt gesaneerd, maar de bereikbaarheid van de bedrijven blijft via de Broekstraat gegarandeerd. (0)

Verkeersveiligheid

Het verkeersveiligheidsrisico van de uitritten van de bedrijven op de N272 wordt door de sanering weggenomen. Tussen de rijstroken komt een fysieke scheiding, waardoor inhalen niet meer mogelijk is. Het risico op conflicten wordt daarmee sterk gereduceerd. (++)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

Voor de aanleg van D3 is beperkt grondaankoop nodig. (-)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Met de aanleg van een parallelweg vanaf de Broekstraat om de kwekerijen bereikbaar te houden wordt tegemoetgekomen aan de wens van goede bereikbaarheid. De parallelweg kan gebruikt worden als fietspad, waardoor de kwekerijen ook voor fietsverkeer goed bereikbaar zijn. (+)

Kosten

Deze variant is meegenomen in een integrale raming voor de varianten van de West-Om. De realisatie van een stukje parallelweg neemt beperkte meerkosten met zich mee. De realisatie van de parallelweg kost EUR 800.000 miljoen exclusief BTW. (-)

Risico's

Geen aanvullende bijzonderheden. (0)

4.4.3 Variant I1 Linksafslaannde opstelstrook champignonkwekerij met fietspad

In effectenstudie van 2021 is de parallelweg niet dusdanig als specifieke variant voor enkel ontsluiting ten behoeve van champignonkwekerij beoordeeld. Deze variant valt binnen het wegvak tussen N279 en West-Om van de D-varianten. De beoordeling van variant I1 heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) gedaan.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Een aparte linksaf-strook, voor het verkeer dat wil afslaan naar de kwekerijen, voorkomt dat dit verkeer tot stilstand komt op de hoofdrijbaan. Verkeer vanaf de kwekerijen kunnen alleen de N272 nog oprijden richting de West-Om vanwege een verhoogde rijbaanscheiding. Voor de bedrijven betreft dit in algemene zin een beperkte verslechtering van hun bereikbaarheid. (-)

Verkeersveiligheid

De aparte stroken voorkomt het risico van kop/staart botsingen van het rijdend verkeer op de N272 tegen het stilstaande bedrijfsverkeer. Het effect op verkeersveiligheid is licht positief (+) ten opzichte van de huidige situatie.

Als bij de West-Om een iVRI wordt aangelegd, is het keren bij de West-Om voor het bedrijfsverkeer niet meer mogelijk c.q. vanuit verkeersveiligheidsoptiek zeer onwenselijk.

De L-varianten zijn in dat geval geen kansrijke varianten.

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De realisatie van een links afslaannde strook behoeft geen extra grondverwerving. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Deze variant faciliteert het verkeer naar de bedrijven op een veiligere manier. (0)

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Kosten

Het realiseren van de linksaf-er is geraamd op EUR 308.000. Het tweerichtings fietspad op EUR 245.000. (-)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.4.4 Variant I2 Linksafslaande + rechstaflaande opstelstrook champignonkwekerij met fietspad

In effectenstudie van 2021 is de parallelweg niet dusdanig als specifieke variant voor enkel ontsluiting ten behoeve van champignonkwekerij beoordeeld. Deze variant valt binnen het wegvak tussen N279 en West-Om van de D-varianten. De beoordeling van variant I2 heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) gedaan.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Deze variant I2 is een uitbreiding op variant L1. Naast een vrije linksaf-er, wordt er ook een vrije rechtsaf-er aangelegd. Hierdoor kan het bestemmingsverkeer met gebruik van de rechtsaf-strook op een veiligere manier van snelheid verminderen en zich opstellen op de aparte strook zonder het doorgaande verkeer op de N272 te belemmeren. Desondanks is het effect ten opzichte van de huidige situatie neutraal. (0)

Verkeersveiligheid

De vrije linksaf-er en rechtsaf-er verminderen het risico op kop-startbotsingen. Aandachtspunt hierbij is dat het zicht licht belemmerd wordt voor het verkeer dat uit de uitrit komt (en de N272 op wil rijden) op het moment dat er verkeer op de rechts- of linksaf-er staat. Dit effect op verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie is desondanks licht positief. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De realisatie van een links- en rechts afslaande strook behoeft geen extra grondverwerving. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Deze variant faciliteert het verkeer naar de bedrijven op een veiligere manier. (0)

Kosten

Het realiseren van de linksaffer en rechtsaffer is geraamd op EUR 521.000. Het tweerichtings fietspad op EUR 245.000. (-)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.4.5 Variant I3 linksaf beide bedrijven + rechtsaf champignonkwekerij

In effectenstudie van 2021 is de parallelweg niet dusdanig als specifieke variant voor enkel ontsluiting ten behoeve van champignonkwekerij beoordeeld.

Kenmerk R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

Deze variant valt binnen het wegvak tussen N279 en West-Om van de D-varianten. De beoordeling van variant I2 heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie (= bestaande situatie) gedaan.

Verkeersafwikkeling/doorstroming

Deze variant L3 is een uitbreiding op variant L2. Door de links afslaande strook naar het voormalig Aardbeienbedrijf hoeft het bestemmingsverkeer niet te keren via de rotonde N279. Tevens voorkomt het dat afslaand verkeer volledig tot stilstand op de hoofdrijbaan komt. Het afslaande verkeer heeft voldoende lengte om volledig af te remmen om uit te kunnen voegen. Het is vanuit het creëren van een consistent wegbeeld een overweging om de lengte van de linksaf-strook naar het voormalig Aardbeienbedrijf eenzelfde lengte te geven als de degene naar het champignonbedrijf. (0)

Verkeersveiligheid

De situatie ten aanzien van verkeersveiligheid is voor variant L3 een lichte verbetering ten opzichte van de huidige situatie en daarmee gelijk aan variant L1 en L2, aangezien het verkeer bij variant L3, welke naar het voormalig aardbeienbedrijf moet, kan opstellen zonder het doorgaand verkeer te hinderen. (+)

Ruimtelijk inpasbaarheid (kadastrale grenzen)

De realisatie van 2 links en een rechts afslaande strook behoeft geen extra grondverwerving. (0)

Aansluiting bij omgevingswaarden en wensen

Deze variant faciliteert het verkeer naar de bedrijven op een veiligere manier. (0)

Kosten

Het realiseren van variant L3 is geraamd op EUR 760.000. Het tweerichtings fietspad op EUR 245.000. (-)

Risico's

Geen bijzonderheden. (0)

4.5 Overzicht best beoordeelde varianten

In onderstaande overzicht zijn de best beoordeelde varianten weergegeven.

Tabel 4.11 Overzicht best beoordeelde varianten N272

Locatie	Variant	Toelichting
Professor Dondersweg	Z2	Saneren huidige fietsoversteek. Fietsoversteek via fietspad bij kruispunt Peeleindseweg. Situatie voor gemotoriseerd verkeer blijft behouden.
Peeleindseweg	D5	VRI met aan noordzijde gelijkvloerse tweerichtings fietsoversteek (SFR). Met aan zuidzijde een 4 ^e tak voor ontsluiting perceel. Met aan oostzijde gelijkvloerse fietsoversteek. Aansluiting Liesdijk blijft behouden.
Parallelstructuur Peeleindseweg- Broekstraat	D4	Saneren huidige inritten. Parallelweg bedrijven Beeksedijk 10 tot Broekstraat. Alleen in combinatie met 4-taks oplossing West-Om. Saneren aansluiting Derde Steeg. Derde Steeg en Galgeveldseweg blijven aangesloten via Broekstraat. Aansluiting Drie Ossensteeg op SFR, gemotoriseerd verkeer omrijden via onderliggend wegnnet.
West-Om	E8.1a	4-taks kruispunt met 2 gelijkvloerse fietsoversteeken, één aan de noordzijde over de West-Om en één aan de oostzijde vanaf de Broekstraat over de N272. Aansluiting Broekstraat blijft behouden. Saneren fietsverbinding westzijde West-Om, voor Hazeldonklaan West-Om oversteeken.
Groenendaal	1	Sanering koude oversteek. Het verkeer dient om te rijden via Oudestraat (300m) en/of West-Om (750m).
Oudestraat	Y2	VRI met gelijkvloerse fietsoversteeken met linksaffer tankstation.
Heijtsveld	F3	Enkelstrooksrotonde met ruimtereservering toekomstige bypass.
Eeuwsel	H5	Sanering koude oversteek en realiseren fietstunnel met behoud inrit Paashoefsedijk 32. Paashoefsedijk op huidige positie.
Noord-Om	Huidige situatie	Behouden huidige situatie, rotonde.

5 Advies voorkeursvariant

5.1 Overzicht voorkeursvariant per kruispunt en rechtstand

Op basis van de analyse van effecten van de verschillende varianten uit hoofdstuk 4 zijn in paragraaf 4.5 de varianten welke de voorkeur hebben weergegeven. Deze aanpassingen zijn noodzakelijk om aan de doelstellingen van het project N272 te voldoen. Dit is het voorgesteld VKA+ Waardegedreven N272. Het voldoet aan het gestelde projectdoel:

‘naar de toekomst toe borgen van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de N272’ en voegt de meeste waarde ‘per euro’ toe aan het projectdoel en omgeving. Het vraagt een totale investering van in totaliteit EUR 37.5 miljoen exclusief BTW. Aanvullend moet rekening gehouden worden met jaarlijkse exploitatie- en beheerskosten. Daarnaast kan op dit moment geen zekerheid worden gegeven of het VKA+ Waardegedreven N272 gerealiseerd kan worden in verband met regelmatig veranderende stikstofdepositie wet- en regelgeving.

In de volgende paragrafen volgt een nadere motivatie van het geadviseerd VKA+ Waardegedreven N272 per locatie.

5.1.1 Gehele wegtraject

Het advies is 1 rijstrook per rijrichting toe te passen met uitzondering het gedeelte N279-Peeleindseweg om over 150 m 2 rijstroken te realiseren. Daarnaast Groot Onderhoud uit te voeren op het gehele traject, zodat het vervolgens 10 jaar vrij is van Groot Onderhoud.

5.1.2 Koude oversteek Professor Dondersweg

Het advies is de huidige fietsoversteek te saneren en een nieuw fietspad richting kruispunt Peeleindseweg aan te leggen (Variant Z2). Om flexibiliteit te behouden voor de toekomstige plannen met de N279 wordt vooralsnog geadviseerd de situatie voor gemotoriseerd verkeer in stand te houden. De aansluiting van de Professor Dondersweg ligt binnen het zoekgebied van de N279. In de vernietigde PIP van de N279 zou de Professor Donderweg afgesloten worden. Er geldt een keurverbod (F07) met onderbord "uitgezonderd voertuigen korter dan 9 m" op de kruispunten Peeleindseweg, West-Om en Oudestraat in beide richtingen. Hierdoor ontstaat een eenduidige situatie over het gehele traject. Om ongewenste U-turns bij de kruispunten te voorkomen kan het verkeer langer dan 9,5 m omrijden over de Peeldijk en De Biezen. Daarnaast is het advies een uitweg te faciliteren voor Gemertseweg 25 met aansluiting op de Peeleindseweg.

5.1.3 Kruispunt Peeleindseweg

Het advies is een iVRI aan te leggen met aansluiting van Gemertseweg 28 bij kruispunt Peeleindseweg (Variant D6). Bovendien heeft een iVRI als voordeel dat het verkeer gereguleerd kan worden op momenten met terugslag naar de rotonde N279. Ook kruist hier de SFR-route Eindhoven-Gemert de Peeleindseweg. Een iVRI biedt de mogelijkheid deze fietsers prioriteit te geven.

5.1.4 Koude oversteek Drie Ossensteeg/Derde Steeg en Uitrit bedrijven Beeksedijk 10

Het advies is de beide bedrijven via een korte, nieuwe parallelweg aan te sluiten op de Broekstraat, zodat de bedrijven goed en veilig bereikbaar blijft voor zowel gemotoriseerd verkeer als fiets (Variant D4). Dit bespaart grondaankoop en geeft geen NNB-verstoring. Galgeveldseweg 15 blijft aangesloten via de Broekstraat op West-Om. Geadviseerd om de koude oversteek Drie Ossensteeg en Derde Steeg te saneren. Het gebruik van deze oversteek is beperkt, mede doordat de Drie Ossensteeg en Derde Steeg onverharde wegen zijn. Voor gemotoriseerd verkeer zijn via omliggende wegen voldoende alternatieven om de N272 te bereiken. Fietzers kunnen, om de N272 over te steken, de rotonde West-Om gebruiken of de (nieuwe) verkeerslichten bij de Peeleindseweg, wat tot minimale omrijd-afstanden leidt. De gemeente Gemert-Bakel heeft namelijk de gewijzigde 'omleiding' via deze 2 oversteken doorgevoerd in het fietsknooppuntennetwerk waardoor de oversteek niet meer binnen het fietsnetwerk valt. Saneren van de oversteek leidt verder niet tot het onbereikbaar worden van percelen.

5.1.5 Kruispunt West-Om

Het advies is hier een iVRI kruispunt toe te passen met 4 takken en gelijkvloerse oversteeken voor fietsers (Variant E8.1a). Uit de verkeersberekeningen blijkt dat huidige enkelstrooksrotonde het verkeer naar de toekomst toe niet meer kan afwikkelen.

Het afsluiten van de Broekstraat in combinatie met de aanleg van een bypass levert voordeel op voor de verkeersdoorstroming, maar is niet noodzakelijk. Geconcludeerd wordt dat alle 4 de aansluitingen op de kruising intact kunnen blijven. Een verkeerslicht heeft als voordeel dat de fietsers zonder conflict met het gemotoriseerd verkeer kunnen oversteken. Het negeren van een rood licht, door gemotoriseerd verkeer of fietsers, kan vanzelfsprekend potentieel wel leiden tot een conflict/ongeluk. Aanvullende voordelen zijn dat een iVRI de mogelijkheid biedt het verkeer te reguleren of bepaalde doelgroepen prioriteit te geven. Dit is een voordeel voor de fietsers op de SFR-route Eindhoven-Gemert, die ter hoogte van de West-Om start, en ook voor het openbaar vervoer.

5.1.6 Koude oversteek Groenendaal

Het advies is de huidige oversteek te saneren bij Groenendaal (Variant Groenendaal 1). Het gebruik van deze oversteek door fietsers is beperkt. Saneren van de oversteek leidt niet tot onacceptabele omrijdtijden of omloopafstanden of tot het onbereikbaar worden van percelen.

5.1.7 Kruispunt Oudestraat

Het advies is hier een iVRI aan te leggen (Variant Y2) met behoud van linksafer naar de benzinepomp en uitrit N272 naar molen. De situatie met 2 linksafstroken kort na elkaar kan tot een verhoogde kans van (kop-staart) ongevallen leiden.

Duidelijke bewegwijzering is hier dus cruciaal. De vrij liggende fietspaden zijn hierbij ruimtelijk inpasbaar. Uit de verkeersanalyses blijkt dat een enkelstrooksrotonde het verkeer in de toekomst onvoldoende kan afwikkelen.

5.1.8 Kruispunt Heijtsveld

Het advies is hier een enkelstrooksrotonde te realiseren (Variant F3). De huidige T-splitsing, alleen voor gemotoriseerd verkeer, zal naar de toekomst toe het verkeer niet meer kunnen afwikkelen. Het knelpunt bevindt zich voornamelijk bij het linksaf-slaand verkeer uit de richting van de Oudestraat (westen) richting Heijtsveld, waar lange wachttijden ontstaan. Uit verkeersberekeningen blijkt dat een enkelstrooksrotonde de minste verliestijd voor gemotoriseerd verkeer oplevert. Bovendien worden hiermee het aantal potentiële conflictpunten voor het gemotoriseerd verkeer verminderd.

Punt van aandacht is de nut/noodzaak om een bypass te realiseren op de hoofdrichting (van west naar oost). Mocht richting 2040 toe een knelpunt gaan blijken, kan 'relatief eenvoudig' nog een bypass op de hoofdrichting worden aangelegd. In de uitwerking van het definitief ontwerp en grondverwerving wordt rekening gehouden met deze toekomstige uitbreiding, zodat deze uitbreiding kan worden uitgevoerd met minimale inspanningen.

5.1.9 Koude oversteek Eeuwsel

Het advies is hier een fietstunnel te realiseren (Variant H5). Gezien het gebruik van de oversteek is wenselijk de oversteek te behouden. Op het gebied van veiligheid is een ongelijkvloerse kruising een verbetering. Auto's met een ontheffing moeten in de situatie met een fietstunnel een andere route nemen.

5.1.10 Kruispunt Noord-Om

Uit de verkeersanalyses blijkt dat op de rotonde Noord-Om in 2040 in de avondspits er een kans is op een minder goede doorstroming. Omdat de verkeersprognoses een bepaalde onzekerheidsmarge bevatten, is het advies om de huidige situatie in stand te houden. Mocht in de toekomst blijken dat de capaciteit van de rotonde vergroot moet worden, dan kan dit worden gerealiseerd met een bypass voor het verkeer van zuid naar oost. Hiervoor dienen dan gronden verworven te worden.

5.1.11 Overige kruispunten en uitritten

Op de overige kruispunten zijn geen maatregelen nodig, zoals blijkt uit de verkeersberekeningen die aantonen dat de verkeersafwikkeling op deze punten ook in de toekomst gewaarborgd is. Op gebied van verkeersveiligheid zijn geen significante knelpunten uit de analyses naar voren gekomen die aanleiding geven tot aanpassingen.

Daarnaast zijn er diverse (perceel)uitritten met sporadisch gebruik nader te verkennen in vervolgfase (detailontwerp). Wanneer saneren niet haalbaar is, wordt gezocht naar maatregelen die de veiligheid van de oversteek of uitweg kunnen verbeteren.

5.2 Participatie en mogelijke aanpassingen in voorkeursvariant

De planstudiefase voor de N272 tussen Beek en Donk en Gemert was afgerond in 2021 met een vastgesteld voorkeursalternatief, een VKA. Door een aantal veranderde omstandigheden (aanvullende wensen gemeente, nieuw verkeersmodel, nieuwe uitgangspunten – het stuk tot aan de N279 is toegevoegd vanwege de vertraging van project N279) is het VKA aangescherpt tot een VKA+ Waardegedreven N272. Met de doorstart van het project in december 2023 tot en met de totstandkoming van het VKA+ Waardegedreven N272 hebben diverse participatiemomenten plaatsgevonden.

5.2.1 Participatieproces

Stakeholderanalyse

Begonnen is met het actualiseren van de stakeholderanalyse aan de hand van de factor C methode. Factor C is een indelingsmethode die bij overheidsprojecten wordt gebruikt om stakeholders in te delen in mate van invloed en betrokkenheid op het project. Als een organisatie/partij veel invloed heeft op het project zal deze in sterkere mate betrokken worden bij de participatie. Dit betekent dat meer informatie gedeeld wordt en er een grotere inspanningsverplichting van de betrokken stakeholder wordt verwacht. Binnen de factor C methode zijn de volgende participatieniveaus te onderscheiden; Meebepalen, Meewerken,

Meedenken, Meeweten. De wensen en eisen die tijdens het project worden opgehaald bij de stakeholders worden vastgelegd in een Klanteisen Specificatie (KES).

Projectwebsite

Voor het project wordt gebruik gemaakt een projectwebsite met daarop de belangrijkste informatie over het project, zoals:

- Waarom dit project?
- Wat gaan we doen?
- Participatie en planning

Er is de mogelijkheid zich aan te melden voor de nieuwsbrief of persoonlijk contact aan te vragen met de omgevingsmanager van het project. Ook zijn diverse documenten, bestanden, presentaties, verslagen en nieuwsbrieven via de website te downloaden. De website is met de volgende link te raadplegen: www.brabant.nl/N272

Nieuwsbrieven 2022-2024

In deze nieuwsbrieven wordt de stand van zaken van het project toegelicht, teruggeblikt naar de afgelopen periode, nieuwe informatie gedeeld en de vervolgstappen en planning behandeld. De nieuwsbrieven worden gestuurd aan alle ingeschreven emailadressen van betrokkenen bij het project (circa 300 stuks) en de nieuwsbrieven worden geplaatst op www.brabant.nl/N272

Participatie gemeente Laarbeek en gemeente Gemert-Bakel

Twee belangrijke stakeholders betreffen de gemeente Laarbeek en gemeente Gemert-Bakel. Om hen actief te betrekken en te laten meedenken in het project is een ambtelijke begeleidingsgroep vormgegeven. In deze groep zit ambtelijke vertegenwoordiging van beide gemeenten en van de provincie. De begeleidingsgroep komt maandelijks bijeen. Op bestuurlijk niveau is een stuurgroep gevormd, met daarin de gedeputeerde van de provincie, een wethouder van gemeente Laarbeek en een wethouder van gemeente Gemert-Bakel. De stuurgroep komt circa 2 keer per jaar of indien nodig meermaals bijeen. In de stuurgroep worden in gezamenlijkheid keuzes gemaakt over de reconstructie van de N272. Zo is gezamenlijk het Voorkeursalternatief Waarde Gedreven vastgesteld in de stuurgroep van 23 september 2024. Om naast de bestuurders ook de gemeenteraden te betrekken zijn op diverse momenten zogeheten raadsinformatienotities verstuurd. Zie hiervoor de openbare publieksportalen van de gemeenteraden. Voor de gemeenteraad van Gemert-Bakel is op 3 juli 2024 een informatieve bijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst is besproken wat de noodzaak van aanpassing van het eerder vastgestelde VKA is en welke maatregelen heroverwogen worden.

Bijeenkomst voor diverse themabeheerders/beleidsmedewerkers gemeenten Gemert -Bakel en gemeente Laarbeek.

Binnen het project is de participatie van themabeheerders en beleidsmedewerkers van de gemeenten erg belangrijk voor het succes en proces van het project. Tijdens deze bijeenkomsten praten wij hen bij en halen we eventuele wensen/eisen op. In het vervolgproces blijven de themabeheerders en beleidsmedewerkers betrokken.

De meest recente bijeenkomst was op 24 juni 2024

De meest recente bijeenkomst was op 18 februari 2025.

KES-gesprekken / afstemming met specialisten gemeenten en provincie Noord-Brabant

Om breder input op te halen en vroegtijdig input te ontvangen vanuit de verschillende specialisten werkzaam binnen de gemeente(n) en de provincie zijn op verschillende momenten toelichtingen gegeven op de maatregel in het project.

Op 24 juni 2024 heeft een bijeenkomst plaats gevonden voor de beheerders en specialisten van de gemeente Gemert-Bakel. Er is toen een toelichting gegeven op de noodzaak het VKA te optimaliseren en input opgehaald voor het VKA+ Waardegedreven N272.

Op 7 juli 2024 en 8 januari 2025 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden voor de beheerders en specialisten van de provincie Noord-Brabant. Tijdens de eerste bijeenkomst is een toelichting gegeven op de noodzaak het VKA te optimaliseren. De verschillende scenario's en maatregelen die verkend zouden gaan worden, zijn tevens toegelicht. Tijdens de tweede bijeenkomst is het VKA+ Waardegedreven N272 in meer detail toegelicht en is het (concept-)schetsontwerp doorlopen. Dit ontwerp is ook ter review voorgelegd aan de specialisten en beheerders.

Opmerkingen uit deze review worden verwerkt in de nadere uitwerking van het ontwerp.

Het meest recente gesprek over het gedetailleerder ontwerp van tunnel Eeuwsel was op 8 mei 2025.

Het eerstvolgende overleg met gemeente Gemert-Bakel staat gepland op 16 juni 2025.

Het eerstvolgende overleg met gemeente Laarbeek staat gepland op 18 juni 2025.

Maandelijkse ambtelijke werkgroep (afstemming op ambtelijk niveau met gemeenten)

Elke maand staat er een overleg met de ambtelijke begeleidingsgroep (ABG) op de agenda. Het doel van deze overleggen is om beide gemeenten op de hoogte te houden van de voortgang en ontwikkelingen binnen het project.

Tijdens deze bijeenkomsten worden diverse onderwerpen besproken. Gemeenten kunnen zelf ook onderwerpen aandragen die zij willen bespreken. Het houden van een ABG zorgt voor open communicatie, transparantie en een goede samenwerkingen tussen beide gemeenten en de Provincie Noord-Brabant.

Stuurgroepbijeenkomsten

De Stuurgroep N272 bestaat uit de [REDACTED] (gedeputeerde Mobiliteit van de provincie), [REDACTED] (wethouder van de gemeente Gemert-Bakel) en [REDACTED] (wethouder van de gemeente Laarbeek). Samen vormen zij het bevoegd gezag en zijn zij verantwoordelijk voor de besluitvorming met betrekking tot het project. Regelmatig komen zij samen voor besluitvorming.

De meest recente stuurgroep was op 23 september 2024.

Raadsinformatienotities (divers) richting gemeenteraden en "memo gedeputeerde" richting PS.

Een RIB(N) wordt gebruikt om raadsleden te informeren over de voortgang en de belangrijke ontwikkelingen binnen dit project.

Een memo naar de gedeputeerde wordt opgesteld om specifieke aandachtspunten onder de aandacht te brengen. Dit document bevat gedetailleerde informatie en aanbevelingen en dient als basis voor besluitvorming van de gedeputeerde.

Bijeenkomst themabeheerders provincie.

De themabeheerders van de provincie worden actief betrokken bij het project door middel van regelmatige bijeenkomsten.

In de afgelopen periode zijn zij al 2 keer bijgepraat over de voortgang en de belangrijkste ontwikkelingen. Afhankelijk van het specifieke thema worden zij vaker uitgenodigd voor overleg. Binnen nu en de zomer zullen we wensen en eisen van de themabeheerders verzamelen. Dit proces is essentieel om ervoor te zorgen dat alle relevante input wordt meegenomen in het project.

KES gesprekken met bewoners, bedrijven en belangengroepen december 2023 – januari 2024

Aan de hand van de stakeholderanalyse is bepaald welke bewoners, bedrijven belangengroepen uitgenodigd worden om mee in gesprek te gaan. Deze zijn per brief of telefonisch uitgenodigd voor een 1:1 gesprek bij de bewoners/bedrijven thuis. De eerste ronde gesprekken hebben plaatsgevonden tussen december 2023 en januari 2024. Bij de mensen zijn wensen en eisen opgehaald met betrekking tot de herinrichting van de N272. Deze wensen en eisen zijn vastgelegd in het dossier van wensen. De wensen worden en waar mogelijk meegenomen in de systeemeisen of contracteisen. Van de gesprekken zijn aanvullend verslagen gemaakt en gedeeld met de stakeholders.

Eerste informatiebijeenkomst, 23 januari 2024

Op de informatiebijeenkomst op het gemeentehuis van Gemert-Bakel heeft de provincie nader uitleg gegeven over het project, ondersteund door TAUW. De bijeenkomst is aangekondigd via een uitnodiging in het lokale krantje, de nieuwsbrieven via een brief naar huisadressen in een straal van 100 m van de N272. Tijdens de informatiebijeenkomst is in een aparte ruimte plenair ingegaan op, de afgelopen periode van het project, de doorstart, het proces, de bijbehorende planning en de participatieaanpak. In de zaal zijn verschillende onderdelen van het traject getoond, zodat aanwezigen vragen konden stellen over het specifieke onderdeel waar er belang voor was. Daarnaast konden de aanwezigen wensen inbrengen aan de hand van KES-kaarten, zodat deze meegenomen kan worden in de klanteisenspecificatie.

KES gesprekken met bewoners, bedrijven en belangengroepen september - november 2024

Aan de hand van het VKA+ Waardegedreven N272 is er bepaald met welke bewoners, bedrijven en belangengroepen een (aanvullend) KES gesprek wenselijk is. Aan de hand van een mail of brief zijn ze uitgenodigd een 1:1 gesprek te voeren bij de bewoners/bedrijven thuis. De gesprekken hebben plaatsgevonden tussen september en november 2024. Bij de mensen zijn wensen en eisen opgehaald met betrekking tot het VKA+ Waardegedreven N272. Deze wensen en eisen zijn vastgelegd in de KES en waar mogelijk meegenomen in de systeemeisen of

contracteisen. Van de gesprekken zijn aanvullend verslagen gemaakt en gedeeld met de stakeholders.

Informatieve raadsbijeenkomst Gemert-Bakel, 3 juli 2025

Het doel van een raadsbijeenkomst is om de gemeenteraad te betrekken bij het project en om hen de gelegenheid te geven om vragen te stellen.

KES gesprek Waterschap Aa en Maas 8 oktober 2024

Met het Waterschap heeft er nog een tussentijds gesprek plaatsgevonden over de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de waterproblematiek. Het project is besproken en de kansen die het project ziet om de wateropgaven in het gebied aan te pakken. Het gedetailleerder ontwerp is beschikbaar is.

Het meest recente gesprek over het gedetailleerder ontwerp was op 7 mei 2025.

Informatiebijeenkomst 10 oktober 2024

Op de informatiebijeenkomst op het gemeentehuis van Gemert-Bakel heeft de provincie nader uitleg gegeven over het VKA+ Waardegedreven N272. Hierbij is er plenair stil gestaan bij de verkeersanalyse en de verkeerstellingen van de afgelopen periode, de planning, de verschillende kruispunten en hoe er gekomen is tot het VKA+ Waardegedreven N272. Na het plenair deel konden de aanwezigen vragen stellen en konden aanwezigheden aan de hand van kaartjes nog aandachtspunten meegeven.

5.2.2 Mogelijke aanpassingen in de voorkeursvariant

Gedurende het participatieproces zijn er verschillende mogelijk aanpassingen in de voorkeursvariant aangedragen. De mogelijk aanpassingen zijn meegenomen in de voorkeursvariant en hebben waar mogelijk de voorkeursvariant geoptimaliseerd.

Aan de volgende aanpassingen is tegemoetgekomen in het ontwerp:

- Het behouden van de aansluiting Professor Dondersweg aan de N272
- Het behouden van een gelijkvloerse fietsoversteek nabij de Professor Dondersweg – Peeleindseweg
- Een iVRI geregeld kruispunt voor de Peeleindseweg – Gemertseweg
- De mogelijkheid voor een OV-hub nabij kruising West-Om behouden
- Het behouden van een aansluiting richting de Broekstraat op kruising West-Om
- Het fietspad vanaf de Broekstraat richting kruising Oudestraat behouden en veiliger inrichten
- Het veiliger inrichten van de Oudestraat middels een iVRI geregeld kruispunt
- Het behouden van 2 inritten ten hoogte van het tankstation bij de Oudestraat
- Snelheidsbeperkende maatregelen voor de kruising Heijtsveld middels een rotonde

De overige aanpassingen zijn meenomen in de afweging, maar zijn komen te vervallen:

- Een ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers/voetgangers bij de Peeleindseweg, noordwestzijde van de rotonde West-Om, Groenendaal

- Ten behoeve van grondgebruik en alternatieve mogelijkheden is het niet noodzakelijk om ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Door op deze locaties een iVRI te realiseren is daarmee wel voldaan aan de wens om veiliger te kunnen oversteken
- Een veilige fietsoversteek bij de Derde Steeg, zodat het fietsknooppunt behouden kan blijven
 - Het fietsknooppuntennetwerk is reeds aangepast in verband met slechte begaanbaarheid, waardoor de oversteek Derde Steeg geen onderdeel meer is van het fietsknooppuntennetwerk
- Het behouden van een directe aansluiting van de champignonkwekerijen op de N272
 - In samenspraak gekomen tot een parallelweg die aangesloten is op de kruising West-Om
- Het verplaatsen van de rotonde bij Slenk verder van de wijk af richting het westen
 - Aan de kruising zijn geen aanpassingen benodigd vanuit verkeersveiligheid of capaciteit, waardoor alleen groot onderhoud zal plaatsvinden
- Het aanpassen van de Broekstraat naar een fietsstraat, 30 km/u zone of bestemmingsverkeer
 - De aanpassing van de Broekstraat valt buiten de scope van het project. Er is overleg gepleegd met gemeente Gemert-Bakel over de mogelijk aanpassing. De Broekstraat is een gemeentelijke weg. De wens van bewoners dat deze weg anders wordt ingericht, is gedeeld met de gemeente
- Het realiseren van een fietstunnel nabij waterloop De Rips
 - Een fietstunnel op de huidige locatie Eeuwsel is technisch inpasbaar en kan grotendeels gerealiseerd worden op gronden van de overheid
- Het verharderen van de Leemkuilseweg
 - De aanpassing van de Broekstraat valt buiten de scope van het project. Er is overleg gepleegd met gemeente Gemert-Bakel over de mogelijk aanpassing
- Het aanpassen van de maximumsnelheid naar 60 km/u op diverse onderdelen van het tracé
 - Aanpassing naar 60 km/u op een N-weg is niet passend binnen landelijke beleid met betrekking tot snelheden op gebiedsontsluitingswegen en wenselijk ten behoeve van de doorstroming

Daarnaast zijn er een aantal aanpassingen aangedragen waarvan in volgende fase moet onderzocht worden of deze ingepast kunnen worden in het ontwerp:

- Het herplanten van lindebomen in het geval dat de huidige lindebomen gekapt dienen te worden aan zuidwestelijke zijde van knooppunt Oudestraat
- Het herplanten van heg in het geval dat de huidige heg verwijderd dienen te worden aan noordwestelijke zijde van knooppunt Oudestraat
- Een goede/ verbeterde ecologische passeerbaarheid van diverse soorten langs de Snelle Loop
- Eventuele geluidsmaatregelen
- Waterberging ten behoeve van de waterproblematiek
- De achterzijde van woning Paashoefdijk 32 bereikbaar houden bij realisatie van fietstunnel bij Eeuwsel
- Het behouden van de grote boom ten hoogte van Paashoefsedijk 37
- Het behouden (of verplaatsen) van de grote boom ten zuidwesten van knooppunt Peeleindseweg

6 Toets BBMA 2024

Eerder is in April 2024 ten behoeve van de planstudie een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage 'Planstudie N272 Beek en Donk – Gemert – verkeersrapport' met kenmerk 014706.20231211.R1.07 d.d. 17 april 2024. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van verkeerscijfers uit het Verkeersmodel BBMA 2022. November 2024 is een nieuwe versie van het Brabantse verkeersmodel beschikbaar gekomen: het BBMA 2024. Daarmee is sprake van nieuwe inzichten ten aanzien van verkeerscijfers.

In het verkeersonderzoek werd geconcludeerd dat het verkeersmodel BBMA 2022 voldoende valide is voor het uitvoeren van de benodigde onderzoeken voor de Planstudie N272 bij Gemert. Aangezien de intensiteiten in het BBMA 2024 sterk in lijn liggen met deze gegevens, wordt ook het BBMA 2024 als voldoende valide beschouwd.

Omdat er nieuwe uitgangspunten zijn ten aanzien van de kruispuntvormen in de plansituatie 2040, is het nodig om uit te gaan van de gewijzigde plansituatie. Omdat sprake is van gewijzigde verkeersgegevens, is het logisch om te kiezen voor de nieuwste inzichten uit het BBMA 2024.

Met het beschikbaar komen van BBMA2024 is ook actualisatie van de kruispuntanalyses mogelijk. Deze kruispuntanalyses zijn in 2024 uitgevoerd op basis van de verkeerscijfers van BBMA2022. Aangezien de verkeerscijfers van BBMA2022 en BBMA2024 met elkaar in lijn liggen is de actualisatie van de kruispuntanalyses (januari 2025) beperkt tot de kruispuntvormgeving zoals opgenomen in het VKA+ Waardegedreven N272. De volgende kruispuntvormgevingen zijn doorgerekend ten behoeve van toetsing van het VKA+ Waardegedreven N272:

- A. N272 – Peeleindseweg -> verkeerslichten
- B. N272 – West-om -> verkeerslichten
- C. N272 – Oudestraat -> verkeerslichten
- D. N272 – Heijtsveld -> enkelstrooksrotonde zonder en met bypass
- E. N272 – Slenk -> enkelstrooksrotonde
- F. N272 – Scheiweg -> enkelstrooksrotonde
- G. N272 – Noord-om -> enkelstrooksrotonde zonder en met bypass

In de rapportage verkeersanalyse (zie bijlage) wordt ingegaan op de actualisatie van de verkeerscijfers en de kruispuntanalyses bij beschikbaar komen van het BBMA 2024 en op de gevolgen voor de planstudie N272 bij Gemert.

Bijlage 1 Rapportage Verkeersanalyse



Planstudie N272 Beek en Donk - Gemert

Verkeersrapport

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Status

Tauw B.V.

Planstudie N272 Beek en Donk - Gemert

014706.20231211.R1.09

29 januari 2025

[REDACTED]
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED] en [REDACTED]

Concept

© Copyright Goudappel BV 29-1-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
2. Uitgangspunten	5
2.1 Keuze verkeersmodel	5
2.2 Uitgangspunten plansituatie 2040	6
3. Bestaande en toekomstige situatie	7
3.1 Bestaande situatie	7
3.2 Toekomstige situatie	10
4. Kruispuntanalyses	12
4.1 Overzicht kruispunten	12
4.2 Uitgangspunten kruispuntanalyses	13
4.3 N272 – Peeleindseweg	14
4.4 N272 – West-om	21
4.5 N272 – Oudestraat	26
4.6 N272 – Heijtsveld	30
4.7 N272 – Slenk	32
4.8 N272 – Scheiweg	33
4.9 N272 – Noord-om	35
4.10 Conclusie	36
Bijlage 1 Uitbreiding rapportage vanwege besluiten Provincie Noord-Brabant	39
Bijlage 2 Modelvalidatie	40

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Provincie Noord-Brabant werkt aan de aanpassing van de N272 bij Gemert. De provinciale weg wordt op diverse punten aangepast. In een eerder planstadium zijn diverse alternatieven beschouwd en is een voorkeursalternatief (VKA) gekozen. Als onderdeel van het ontwerpproces om te komen tot een VKA+ zijn de effectiviteit en robuustheid van maatregelen uit het VKA nader onderzocht door middel van doorrekeningen met het verkeersmodel Zuidoost-Brabant versie 2024 (BBMA 2024). Voorliggend verkeersonderzoek heeft als input gediend voor het ontwerpproces (zie bijlage 1), om te komen tot het VKA+. Het ontwerpproces was iteratief, wat betekent dat het verkeersonderzoek op diverse punten verder gaat dan doorrekening van VKA.

Deze rapportage beschrijft de gehanteerde uitgangspunten voor gebruik van het verkeersmodel. Met behulp van de resultaten uit het verkeersmodel zijn de bestaande en toekomstige situatie beoordeeld op verkeersintensiteiten, I/C-waarden en doorstroming om de benodigde rijstrookconfiguratie te bepalen, met het oog op de toekomst. Naast een verkeerskundige beoordeling op wegvakniveau zijn kruispuntanalyses uitgevoerd voor zeven kruispunten op de N272, van de Peeleindseweg tot Noord-Om. Met de vraag in hoeverre de kruispuntvormgevingen in de bestaande situatie en/of het VKA voldoen met het oog op de toekomstige verkeersintensiteiten. Tot slot zijn aan de resultaten uit de kruispuntanalyses conclusies en adviezen verbonden.

2. Uitgangspunten

Voor een planstudie is zorgvuldigheid en herleidbaarheid van resultaten essentieel. Daarom worden de verkeerseffecten van de verkeerskundige maatregelen in beeld gebracht met behulp van het vigerende verkeersmodel Zuidoost-Brabant BBMA2024. Door gebruik te maken van het verkeersmodel ligt er een solide basis voor eventuele vervolgonderzoeken zoals lucht, geluid en stikstof.

De maatregelen worden doorgerekend met een verkeersmodel om zo het effect op de verkeersstromen te bepalen. Dit effect vormt de basis waarmee de verkeerskundige effecten worden beschreven.

2.1 Keuze verkeersmodel

Het verkeersmodel Zuidoost-Brabant versie 2024 (BBMA 2024) is op dit moment het vigerende model waarin de meest recente uitgangspunten rondom infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen in Brabant zijn opgenomen. Omdat Gemert-Bakel onderdeel uitmaakt van de Metropoolregio Eindhoven, wordt uitgegaan van dit verkeersmodel Zuidoost-Brabant versie 2024.

Hoog en laag scenario

Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau) hebben scenario's opgesteld voor de toekomstige fysieke leefomgeving. In deze scenario's schetsen het PBL en het CPB twee mogelijke scenario's:

- Scenario Hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei van ongeveer 2% per jaar.
- In scenario Laag gaat een beperkte demografische ontwikkeling samen met een gematigde economische groei van ongeveer 1% per jaar.

Het BBMA model is voor beide toekomstscenario's beschikbaar. Door gebruik te maken van scenario's wordt gezorgd voor een bepaalde bandbreedte in de resulterende prognoses. In deze studie wordt bij het berekenen van de verkeers- en milieueffecten gebruik gemaakt van scenario Hoog. Door van het hoge scenario gebruik te maken, wordt de kans op onderschatting van leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen verkleind. Ook gelden de resulterende waarden als maatgevend voor een robuuste oplossing.

Huidige situatie en toekomstjaar

Het basisjaar van het verkeersmodel is 2019. Op basis van de validatie van de verkeerscijfers (zie bijlage 2) is vastgesteld dat de verschillen in verkeerscijfers tussen 2019 en de bestaande situatie in 2024 beperkt zijn. Als toekomstjaar wordt 2040 gehanteerd. Bijlage 2 laat zien dat de prognoses plausibel zijn.

2.2 Uitgangspunten plansituatie 2040

De referentiesituatie 2040 betreft de toekomstige verkeerssituatie met het bestaande wegennet voor de N272 en omgeving. In de referentiesituatie 2040 zijn de vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele wijzigingen opgenomen die tussen het basisjaar 2019 en het prognosejaar 2040 gaan plaatsvinden. Dus inclusief de ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen in Gemert. De gemeente heeft hiervoor de meest recente informatie aangeleverd wat is omschreven in bijlage 2 over de modelvalidatie. De Bosscheweg bij Beek en Donk blijft in de referentiesituatie aangesloten op de N615.

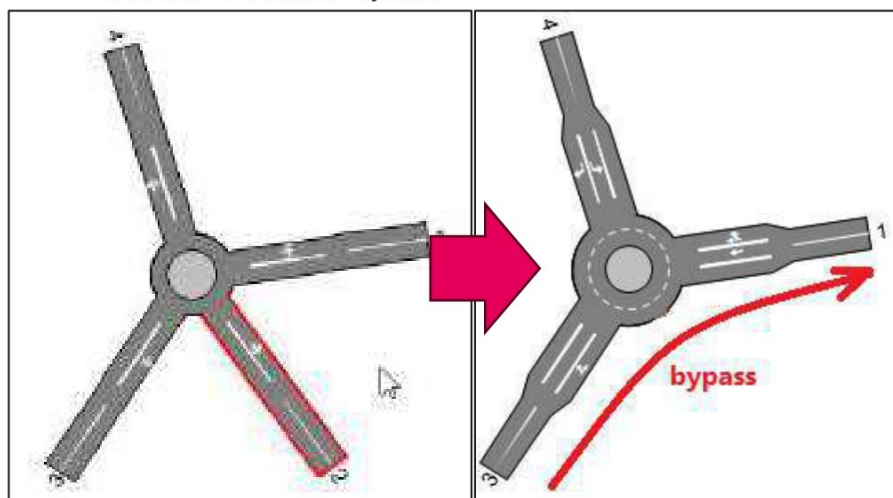
Uitgangspunten plansituatie 2040

De plansituatie 2040 betreft het voorkeursalternatief voor de N272. Op dit moment bevat dit de volgende maatregelen die voor de verkeersstromen relevant zijn:

- Wettelijke snelheid tussen Beek en Donk en Gemert aanpassen vanwege komgrens van de kern Beek en Donk. Deze ligt nu ten westen van de Beekse Brug en wordt verplaatst naar de locatie zoals aangegeven op onderstaande afbeelding.



- Aanpassen rotonde Gemert (109083)
 - Omzetten naar turborotonde
 - Bypass toevoegen
 - Vierde tak Broekstraat verwijderen



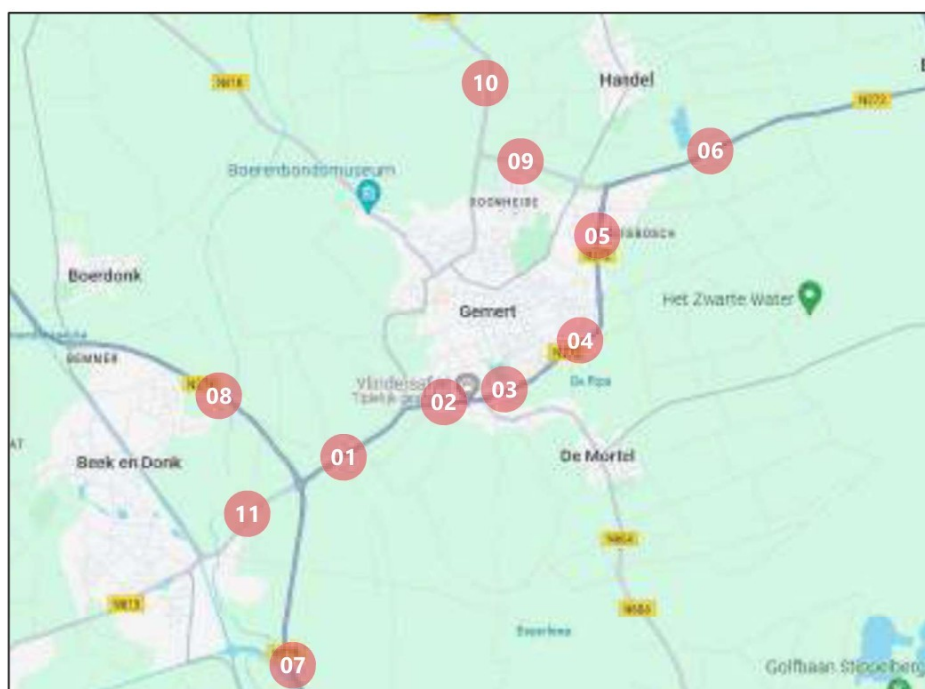
3. Bestaande en toekomstige situatie

In dit hoofdstuk worden de bestaande en toekomstige situatie beoordeeld op basis van het verkeersmodel, recente telcijfers en aanvullende beschikbare data zoals Floating Car Data.

3.1 Bestaande situatie

Verkeersintensiteiten

Uit de modelvalidatie (bijlage 2) blijkt dat de verkeersintensiteiten in 2023 in lijn liggen met de intensiteiten in het basisjaar 2019 van het verkeersmodel. Figuur 3.1 geeft een overzicht van de meetpunten waarvoor de intensiteiten in beeld zijn gebracht.



Figuur 3.1: Overzicht van de meetpunten

Tabel 3.1 geeft de verkeersintensiteiten weer volgens de verkeerstellingen en het verkeersmodel.

Nr	Straatnaam	Wegvak	Telling 2023	Basisjaar 2019
01	N272	Beek en Donk - West-Om (Gemert)	21.500	21.500
02	N272	Mortel - West-Om (Gemert)	14.400	14.300
03	N272	Krp. Heijtsveld - Mortel	13.700	14.000
04	N272	Krp. Heijtsveld - Rooije Hoefsedijk	9.800	9.800
05	N272	Rooije Hoefsedijk - Scheiweg (Gemert)	10.100	10.500
06	N272	Elsendorp - Gemert	9.100	9.300
07	N279	Beek en Donk - Helmond	22.100	20.500
08	N279	Beek en Donk - Boerdonk	17.200	16.400
09	N605	Boekelseweg - Handelseweg	5.600	4.200
10	N605	Gemert - Randweg Boekel	8.600	8.300
11	N615	Beek en Donk - N279	13.300	13.900

Tabel 3.1 - Intensiteiten telpunten met waarden voor 2019 uit BBMA2024

In de bestaande situatie is het gedeelte tussen de N279 en de West-om het zwaarst belast. Dagelijks rijden circa 21.500 mvt/etmaal over dit wegvak. Tussen de West-om en de Mortel liggen de verkeersintensiteiten op circa 14.000 mvt/etmaal. Tussen de Mortel en de Noord-om circa 10.000 mvt/etmaal.

I/C-verhoudingen en restcapaciteit

Met het verkeersmodel zijn de I/C-verhoudingen op de wegvakken van de N272 binnen het plangebied voor de huidige situatie in beeld gebracht. Figuur 3.2 geeft deze weer in oostelijke rijrichting (van N279 naar Noordom), Figuur 3.3 in westelijke rijrichting (van Noordom naar N279).



Figuur 3.2: I/C-verhoudingen in oostelijke rijrichting voor de huidige situatie

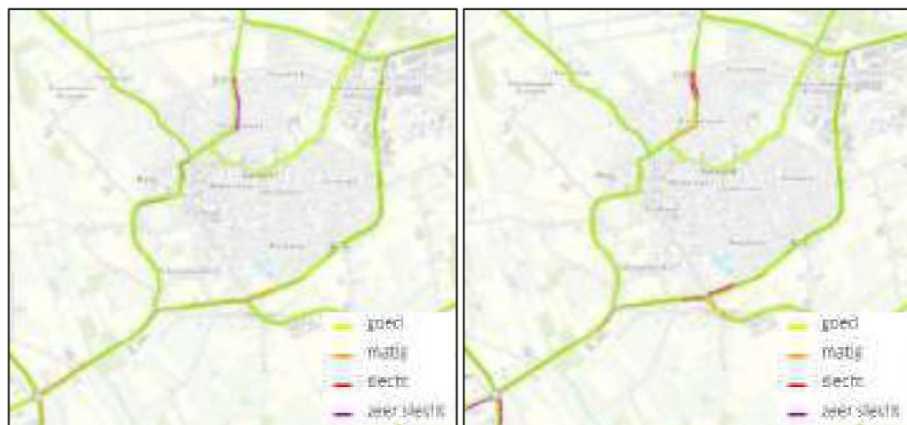


Figuur 3.3: I/C-verhoudingen in westelijke rijrichting voor de huidige situatie

In zowel de ochtend- als de avondspits liggen de I/C-verhoudingen ruim onder de grenswaarde van 0,80. De bestaande rijstrookconfiguratie van 1x2 rijstroken, is dus voldoende om het verkeer af te wikkelen. In de huidige situatie is sprake van een goede doorstroming op de wegvakken. Indien in de praktijk sprake is van congestie, wordt dit veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de kruispunten, niet van de wegvakken.

Doorstroming

Op basis van Floating Car Data kan inzicht worden gegeven in de doorstroming op het wegennet. Vanuit het Dataportaal Brabant is dit inzicht te verkrijgen. Figuur 3.4 geeft de doorstroming in de huidige situatie (2019) weer in ochtendspits (links) en de avondspits (rechts).



Figuur 3.4: Doorstroming huidige situatie 2019 in ochtend- (links) en avondspits (rechts)

Op basis van de Floating Car Data wordt geconcludeerd dat de doorstroming op de N272 over het algemeen goed is. De meeste wegvakken zijn groen gekleurd wat in lijn ligt met de relatief lage I/C-verhoudingen. Ter hoogte van de kruispunten is sprake van een matige of slechte doorstroming. In de drukke spits rijdt het verkeer hier langzaam om het kruispunt te kunnen passeren. Hierdoor kunnen wachtrijen ontstaan van circa 200 meter. In de ochtendspits is de wachtrij vanuit Gemert voor de N279 ruim 400 meter.

3.2 Toekomstige situatie

Tabel 3.2 geeft de verkeersintensiteiten weer volgens het verkeersmodel in de huidige en toekomstige situatie. In de toekomstige situatie zijn de aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen voor Gemert-Bakel en Laarbeek meegenomen (zie bijlage 2). Het indexcijfer geeft weer in welke mate de intensiteiten in 2040 toenemen ten opzichte van 2019.

Nr	Straatnaam	Wegvak	Basisjaar 2019	Autonoom 2040	Index
1	N272	Beek en Donk - West-Om (Gemert)	21.500	24.600	114
2	N272	Mortel - West-Om (Gemert)	14.300	17.900	125
3	N272	Krp. Heijtsveld - Mortel	14.000	17.800	127
4	N272	Krp. Heijtsveld - Rooije Hoefsedijk	9.800	13.900	142
5	N272	Rooije Hoefsedijk - Scheiweg (Gemert)	10.500	14.000	133
6	N272	Elsendorp - Gemert	9.300	11.700	126
7	N279	Beek en Donk - Helmond	20.500	27.500	134
8	N279	Beek en Donk - Boerdonk	16.400	20.700	126
9	N605	Boekelseweg - Handelseweg	4.200	7.700	182
10	N605	Gemert - Randweg Boekel	8.300	11.800	142
11	N615	Beek en Donk - N279	13.900	14.300	103

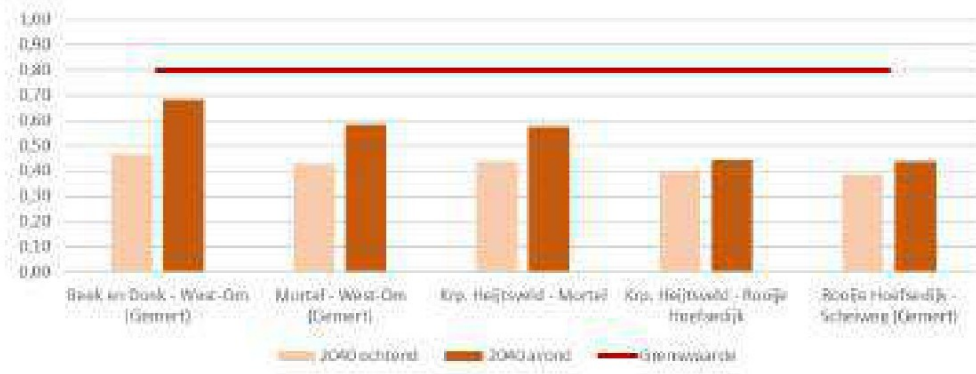
Tabel 3.2 - Intensiteiten voor 2019 en 2040 uit BBMA2024

De verkeersintensiteiten nemen tussen 2019 en 2040 sterk toe. Op het gedeelte tussen de N279 en de West-om met 18%, op de rest van de N272 met ruim 30%. Uitschieter is het wegvak tussen Heijtsveld en Rooije Hoefsedijk waar het verkeer ruim 50% toeneemt.

Ook op de omliggende wegen is sprake van een duidelijke verkeerstoename. Vooral de procentuele toename op de N605 is opvallend. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de (aanvullende) ruimtelijke ontwikkelingen in de noordwesthoek van Gemert.

I/C-verhoudingen en restcapaciteit

Met het verkeersmodel zijn de I/C-verhoudingen op de wegvakken van de N272 binnen het plangebied voor de toekomstige situatie in beeld gebracht. Figuur 3.5 geeft deze weer in oostelijke rijrichting (van N279 naar Noord-Om), Figuur 3.6 in westelijke rijrichting (van Noordom naar N279).



Figuur 3.5: I/C-verhoudingen in oostelijke rijrichting voor de toekomstige situatie 2040



Figuur 3.6: I/C-verhoudingen in westelijke rijrichting voor de toekomstige situatie 2040

Als gevolg van de toename van het verkeer, stijgen ook de I/C-verhoudingen op de N272. In zowel de ochtend- als de avondspits liggen de I/C-verhoudingen echter nog onder de grenswaarde van 0,80. De bestaande rijstrookconfiguratie van 1x2 rijstroken, is dus voldoende om het verkeer in de toekomst af te wikkelen. Er is sprake van een voldoende goede doorstroming op de wegvakken.

Ten aanzien van capaciteit en robuustheid is het niet nodig om de N272 te verbreden naar 2x2 rijstroken. De verwachting is echter dat het kruispunt N279 – N272 in de toekomst in westelijke rijrichting meerdere rijstroken krijgt. De kruising N272 – Peeleindseweg ligt daar vervolgens relatief dicht bij met opstelstroken voor de toekomstige verkeerslichten. In dat geval is het voor een rustiger wegbeeld en het terubeperken van invoegbewegingen logisch om het tussenliggende wegvak N272 te voorzien van twee rijstroken. Dit zal in westelijke rijrichting over een lengte van circa 150 meter zijn.

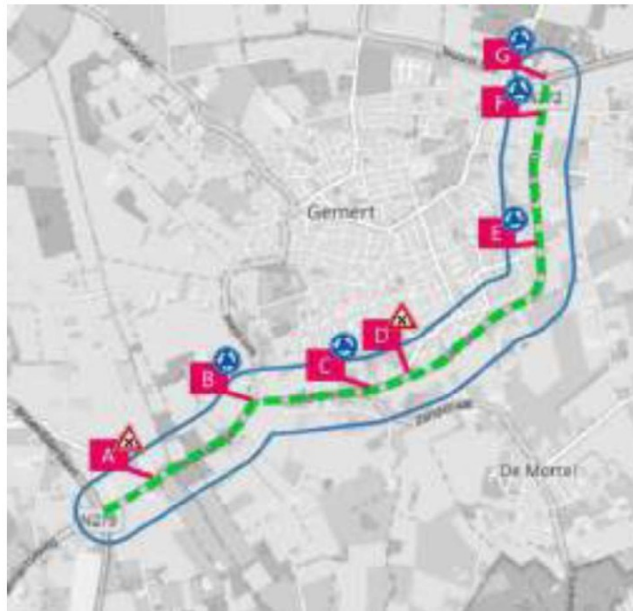
4. Kruispuntanalyses

Als onderdeel van het ontwerpproces zijn kruispuntanalyses uitgevoerd door middel van verschillende tools: Kruispuntwijzer, Meerstrooksrotondeverkenner, VISSIM-tool en COCON. Hierbij is gebruik gemaakt van worst-case verkeerscijfers uit het verkeersprognosemodel BBMA2024 scenario Hoog¹. In dit hoofdstuk wordt het verkeerskundig functioneren van bepaalde kruispuntvormen beoordeeld en wordt advies gegeven over de wijze waarop kruispunten eventueel moeten worden aangepast. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar de analyse van het kruispunt Peeleindseweg.

4.1 Overzicht kruispunten

Tussen de N279 en de Noord-Om zijn de volgende kruispunten beoordeeld. Figuur 4.1 geeft de kruispunten op kaart weer.

- A. N272 – Peeleindseweg
- B. N272 – West-om
- C. N272 – Oudestraat
- D. N272 – Heijtsveld
- E. N272 – Slenk
- F. N272 – Scheiweg
- G. N272 – Noord-om



Figuur 4.1: Ligging van beoordeelde kruispunten op de N272 tussen N279 en Noord-Om

¹ In deze studie is in het verkeersmodel gerekend met scenario Hoog van PBL en CBS. Deze benadering is worst-case om tot een robuust VKA+ ontwerp te komen. De keuze hiervoor is toegelicht in paragraaf 2.1.

Update januari 2025: Actualisatie kruispuntanalyses bij beschikbaar komen BBMA2024

Met het beschikbaar komen van BBMA2024 is ook actualisatie van de kruispuntanalyses mogelijk. Deze kruispuntanalyses zijn in 2024 uitgevoerd op basis van de verkeerscijfers van BBMA2022. Aangezien de verkeerscijfers van BBMA2022 en BBMA2024 met elkaar in lijn liggen is de actualisatie van de kruispuntanalyses (januari 2025) beperkt tot de kruispuntvormgeving zoals opgenomen in het VKA+. De volgende kruispuntvormgevingen zijn doorgerekend ten behoeve van toetsing van het VKA+:

- A. N272 – Peeleindseweg -> verkeerslichten
- B. N272 – West-om -> verkeerslichten
- C. N272 – Oudestraat -> verkeerslichten
- D. N272 – Heijtsveld -> enkelstrooksrotonde zonder en met bypass
- E. N272 – Slenk -> enkelstrooksrotonde
- F. N272 – Scheiweg -> enkelstrooksrotonde
- G. N272 – Noord-om -> enkelstrooksrotonde zonder en met bypass

4.2 Uitgangspunten kruispuntanalyses

Met de output van het verkeersmodel zijn kruispuntanalyses, voor de ochtend- en avondspits, uitgevoerd op basis van de kruispuntstromen. In eerste instantie met de Kruispuntwijzer. Indien uit de Kruispuntwijzer hoge verzadigingsgraden volgde dan is aanvullend de VISSIM-tool gebruikt voor de kruispuntanalyses. Indien een VRI een beter alternatief vormt is de benodigde kruispuntconfiguratie bepaald met COCON. De resultaten uit de kruispuntanalyses worden beoordeeld op basis van grenswaarden respectievelijk voor VRI-kruispunten en voorrangskruispunten/rotondes, zie Tabel 4.1 en Tabel 4.2.

	3-taks VRI-kruispunt	4-taks VRI-kruispunt
Goed	< 75 sec	< 90 sec
Matig	75 - 90 sec	90 - 120 sec
Slecht	> 90 sec	> 120 sec

Tabel 4.1: Grenswaarden gemiddelde verliestijden op VRI-kruispunten

	Hoofdrichting		Zijrichting		Verzadigings- graad
	Motorvoertuigen	Fiets/ voetganger		Fiets/ voetganger	
Goed	0 - 25 sec	0 - 10 sec	< 0,7	0 - 20 sec	< 0,7
Redelijk/matig	25 - 45 sec	10 - 20 sec	0,7 - 0,8	20 - 40 sec	0,7 - 0,8
Slecht	> 45 sec	> 20 sec	> 0,8	> 40 sec	> 0,8

Tabel 4.2: Grenswaarden gemiddelde verliestijden op voorrangskruispunten en rotondes

4.3 N272 – Peeleindseweg

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – Peeleindseweg een voorrangskruispunt, zie Figuur 4.2.



Figuur 4.2: Huidige vormgeving

Vorrangskruispunt

Met behulp van de Kruispuntwijzer en VISSIM-tool is het functioneren van het bestaande voorrangskruispunt beoordeeld met het toekomstige verkeersaanbod. Tabel 4.3 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken².

	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	De Biezen	N272 W	Peeleindseweg
Gem. verliestijd	8	>200	3	>200
Max. wachtrij	65	15	16	365
Gem. verzadiging	0,79	2	0,47	73,11
Avondspits	N272 O	De Biezen	N272 W	Peeleindseweg
Gem. verliestijd	4	>200	3	>200
Max. wachtrij	28	15	36	590
Gem. verzadiging	0,61	2	0,65	148

Tabel 4.3: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging voorrangskruispunt

Een voorrangskruispunt kan het verkeer niet goed afwikkelen. Vanaf beide zijrichtingen is de verzadigingsgraad hoger dan 1. Dat zorgt voor lange wachtrijen en een hoge gemiddelde verliestijd.

² Doorerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

Verkeerslichten – geactualiseerd als onderdeel VKA+

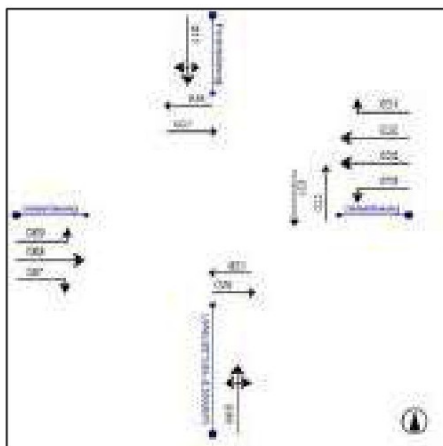
Een alternatief voor deze kruising is een vormgeving als kruispunt met een verkeersregelinstallatie (VRI). Het voordeel van een VRI is dat deze het verkeer kan doseren op het moment dat sprake is van terugslag bij de rotonde N272 – N279, door toepassing van een file-lus. Ten opzichte van een ei-rotonde is het voordeel dat het ruimtebeslag kleiner is. Aan het einde van deze paragraaf is in een intermezzo de afweging beschreven omtrent verkeersveiligheidsaspecten tussen een ei-rotonde en een VRI.

De VRI is doorgerekend met en zonder een aansluiting voor Van Laarhoven. De benodigde vormgevingen zijn met COCON doorgerekend. Een VRI met aansluiting voor Van Laarhoven kan het verkeer in de ochtendspits goed verwerken. In de avondspits scoort de verkeersafwikkeling net aan matig. Tabel 4.4 geeft de cyclustijd weer van de verkeersregelinstallatie in de ochtend- en avondspits met een aansluiting naar Van Laarhoven.

	Ochtendspits	Avondspits
Cyclustijden (s)	56	95

Tabel 4.4: Cyclustijden

Figuur 4.3 geeft de benodigde kruispuntconfiguratie weer. De benodigde opstellengte per signaalgroep is weergegeven in Tabel 4.5. Benodigde opstellengte op richting 008 bedraagt 150 meter. Daarmee zorgt de VRI niet voor terugslag tot op het kruispunt met de Professor Dondersweg (gelegen op 290 meter) en rotonde met de N279 (gelegen op 420 meter).



Figuur 4.3: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
1	1	30	24	40
2	2	90	102	60
5	1	18	18	20
8	1	96	150	150

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
9	1	18	18	25
11	1	24	84	85

Tabel 4.5: Benodigde opstellengte per signaalgroep

De kruispuntvormgeving in Figuur 4.3 gaat uit van een aansluiting richting Van Laarhoven. Indien deze aansluiting wordt gerealiseerd adviseren wij in het kader van verkeersveiligheid een aparte rechtsaffer (signaalgroep 007) en linksaffer (signaalgroep 003). Het incidentele verkeer dat gebruik zal maken van deze aansluiting bestaat naast personenauto's ook uit (groter) vrachtverkeer. Wij zien verkeersveiligheidsrisico's optreden in het geval deze afslaande bewegingen gecombineerd worden met de doorgaande rijstroken (signaalgroepen 002 en 008). Het grote vrachtverkeer moet dan voor en op het kruispunt afremmen en afslaande bewegingen maken, terwijl de verkeersstroom achter dit grote voertuig doorgaand is. Doorgaande weggebruikers zullen graag door willen rijden en maken dan mogelijk onwenselijke manoeuvres om het grote voertuig heen op het kruispuntvlak. Daarnaast zullen de doorgaande weggebruikers op de N272 niet berekend zijn op een plotse afslaande beweging op een provinciale weg (vooral door het incidentele karakter) en dat is in combinatie met een groot voertuig onwenselijk (groot conflict). Kortom, bij realisatie van de aansluiting naar Van Laarhoven worden aparte opstelstroken (signaalgroepen 003 en 007) geadviseerd.

Het verkeer richting Van Laarhoven is incidenteel van aard, waardoor niet in elke cyclus verkeer naar Van Laarhoven rijdt. Voor wat betreft de doorstroming is er nauwelijks effect als gevolg van het toevoegen van deze aparte opstelstroken (met signaalgroepnummers 003 en 007). Op enkele specifieke momenten zal sprake zijn van een iets hogere cyclustijd, omdat in de verkeersregeling dan ruimte moet geven aan afslaand verkeer richting Van Laarhoven. Naar verwachting leidt dit niet tot wezenlijke opstoppen voor het overige verkeer.

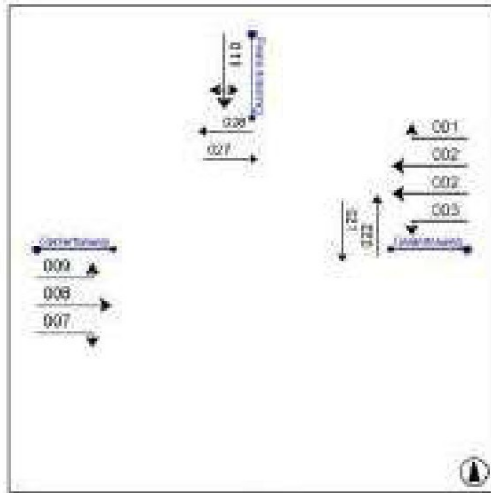
Met het oog op bovenstaande is het kruispunt ook doorgerekend zonder de aansluiting naar Van Laarhoven. Tabel 4.6 geeft de cyclustijd weer van de verkeersregelininstallatie in de ochtend- en avondspits zonder een aansluiting naar Van Laarhoven.

	Ochtendspits	Avondspits
Cyclustijden (s)	56	95

Tabel 4.6: Cyclustijden

Een VRI zonder aansluiting voor Van Laarhoven kan het verkeer in de ochtendspits goed verwerken. In de avondspits scoort de verkeersafwikkeling net aan matig. Uit beide kruispuntanalyses (met en zonder aansluiting Van Laarhoven) volgen dezelfde cyclustijden. Hierin blijkt de aansluiting naar Van Laarhoven geen negatieve invloed te hebben op de cyclustijden van de verkeersregelininstallatie. Dit komt doordat in de kruispuntanalyses met aansluiting geen verkeer op richtingen 003 en 007 is meegenomen. De overweging hierbij is dat het verkeer van en naar Van Laarhoven in de spitsen incidenteel van aard is.

Wanneer de aansluiting naar Van Laarhoven niet wordt gerealiseerd op het kruispunt N272-Peeleindseweg, kan de kruispuntconfiguratie compacter blijven. In Figuur 4.4 staat de bijbehorende benodigde kruispuntconfiguratie. De benodigde opstellengtes per richting zijn weergegeven in Tabel 4.7. Benodigde opstellengte op richting 008 bedraagt 150 meter. Daarmee zorgt de VRI niet voor terugslag tot op het kruispunt met de Professor Dondersweg (gelegen op 290 meter) en rotonde met de N279 (gelegen op 420 meter).



Figuur 4.4: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
1	1	30	24	40
2	2	90	102	60
8	1	96	150	150
9	1	18	18	25
11	1	24	84	85

Tabel 4.7: Benodigde opstellengte per signaalgroep

Uit bovenstaande teksten blijkt dat de verkeersafwikkeling in de avondspits net aan matig scoort. Er zijn twee optimalisaties doorgerekend die de verkeersafwikkeling in de avondspits verbeteren:

1. Een dubbele opstelstrook (richting 008) voor rechtdoor;
2. Een gecombineerde opstelstrook (richting 007 en 008) voor rechtdoor en rechtsaf, het betreft de rechter opstelstrook voor rechtdoor.

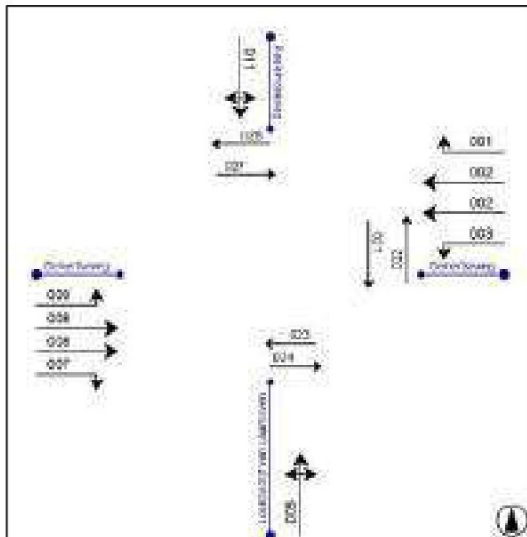
1) Dubbele opstelstrook

Met een dubbele opstelstrook (richting 008) voor rechtdoor kan het verkeer in de avondspits ook goed worden afgewikkeld. Hierbij is wederom geen verkeer meegenomen op richtingen 003, 005 en 007. Dit in verband met het incidentele verkeer naar Van Laarhoven. Na het kruispunt moeten het verkeer ook weer de ruimte krijgen om samen te voegen. Tabel 4.8 geeft de cyclustijd weer van de verkeersregelininstallatie in de ochtend- en avondspits. In

Figuur 4.5 staat de bijbehorende benodigde kruispuntconfiguratie. De benodigde opstellengtes per richting zijn weergegeven in Tabel 4.9. Benodigde opstellengte op richting 008 bedraagt maximaal 55 meter. Daarmee zorgt de VRI niet voor terugslag tot op het kruispunt met de Professor Dondersweg (gelegen op 290 meter) en rotonde met de N279 (gelegen op 420 meter).

	Ochtendspits	Avondspits
Cyclustijden (s)	42	45

Tabel 4.8: Cyclustijden



Figuur 4.5: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
1	1	42	24	45
2	2	90	96	50
8		96	102	55
9	1	12	12	15
11	1	24	54	55

Tabel 4.9: Benodigde opstellengte per signaalgroep

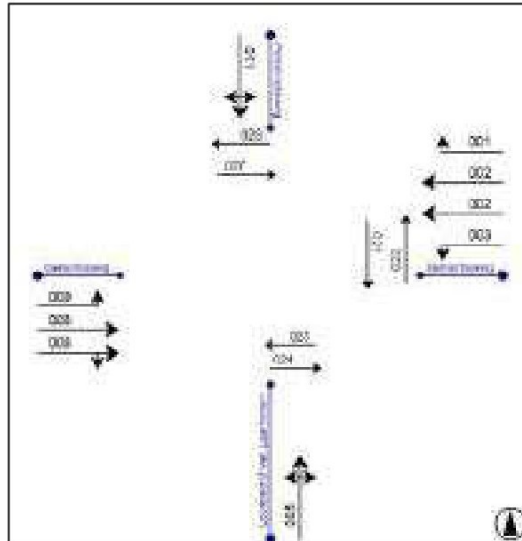
2) Gecombineerde opstelstrook

Met een gecombineerde opstelstrook (richting 007 en 008) voor rechtdoor en rechtsaf kan het verkeer in de avondspits ook goed worden afgewikkeld. Hierbij is wederom geen verkeer meegenomen op richtingen 003, 005 en 007. Dit in verband met het incidentele verkeer naar Van Laarhoven. Tabel 4.10 geeft de cyclustijd weer van de verkeersregelinstallatie in de ochtend- en avondspits. In Figuur 4.8 staat de bijbehorende benodigde kruispuntconfiguratie. De benodigde opstellengtes per richting zijn weergegeven in Tabel 4.11. Benodigde opstellengte op richting 008 bedraagt maximaal 65 meter. Daarmee zorgt

de VRI niet voor terugslag tot op het kruispunt met de Professor Dondersweg (gelegen op 290 meter) en rotonde met de N279 (gelegen op 420 meter).

	Ochtendspits	Avondspits
Cyclustijden (s)	42	48

Tabel 4.10: Cyclustijden



Figuur 4.6: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
1	1	30	24	30
2	2	102	90	55
8	2	102	126	65
9	1	12	12	15
11	1	24	48	50

Tabel 4.11: Benodigde opstellengte per signaalgroep

Ei-rotonde

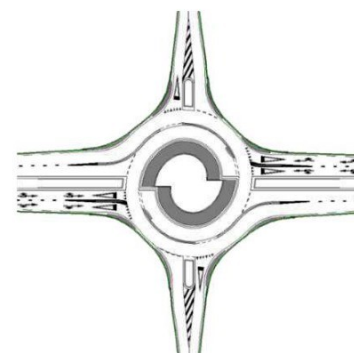
Indien een verkeersregelininstallatie niet wenselijk wordt geacht, is vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling een ei-rotonde een mogelijkheid. Tabel 4.12 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer bij een ei-rotonde³.

³ Doorerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	De Biezen	N272 W	Peeleindseweg
Gem. verliestijd	8	5	11	6
Max. wachtrij	18	6	9	6
Gem. verzadiging	0,50	0,01	0,33	0,24
Avondspits	N272 O	De Biezen	N272 W	Peeleindseweg
Gem. verliestijd	6	10	7	8
Max. wachtrij	11	6	16	6
Gem. verzadiging	0,39	0,01	0,47	0,27

Tabel 4.12: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging ei-rotonde

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat dit kruispunt het verkeer kan verwerken wanneer een vormgeving als ei-rotonde wordt toegepast. Met deze vormgeving kan ook Van Laarhoven worden ontsloten op de N272. Figuur 4.7 geeft de vormgeving van een ei-rotonde weer. Ondanks dat een ei-rotonde het verkeer goed kan afwikkelen heeft een vormgeving als ei-rotonde ook nadelen. Een rotonde kan het verkeer bij terugslag vanaf de rotonde N272 – N279 niet doseren. Bij een rotonde zijn de conflicten tussen gemotoriseerd en fietsverkeer niet geregeld. Bij vormgeving als VRI is doseren mogelijk. Op de volgende pagina is in een intermezzo de afweging beschreven omtrent verkeersveiligheidsaspecten tussen ei-rotonde en VRI.



Figuur 4.7: Ei-rotonde

Intermezzo: Afweging verkeersveiligheid tussen ei-rotonde en VRI

Zowel verkeerslichten als (ei-)rotondes zijn goed toepasbare vormgevingen voor kruispunten op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Beide vormen hebben ook nadelen voor de verkeersveiligheid. Bij een ei-rotonde moeten fietsers en voetgangers de tweestrooks toe- en afritten gelijkvloers oversteken en ontstaan mogelijk langere wachttijden voor langzaam verkeer. Het oversteken van twee stroken is een complexe en potentieel gevaarlijke manoeuvre, waarbij afdekongevallen kunnen ontstaan als een automobilist besluit voorrang te geven aan een overstekende (groep) fietsers. De langere wachttijden zorgen ervoor dat fietsers en voetgangers mogelijk eerder oversteken dan veilig is. Bij verkeerslichten zijn alle conflicten in principe geregeld, maar bij roodlichtnegatie is de afloop van een eventueel roodlichtongeval door de hoge snelheid vaak ernstig.

Voor beide knelpunten zijn ook (gedeeltelijke) oplossingen toe te passen. Zo kan bij de ei-rotonde een tusseneiland tussen de twee rijstroken worden aangelegd en kunnen bij de VRI drempels voor het conflictpunt worden toegepast, zoals in Zuid-Holland worden gerealiseerd. In algemene zin is een rotonde voor de totale verkeersveiligheid een iets veiligere oplossing (bij hoge intensiteiten zijn de verschillen beperkt, behalve bij een volwaardig viertakskruispunt). Maar als er veel fietsverkeer over de tweestrooks toe- en afrit oversteekt is een VRI zeker te overwegen.

4.4 N272 – West-om

4.4.1 Vormgeving volgens VKA

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – West-Om een enkelstrooksrotonde met ook een aansluiting op de Broekstraat, zie Figuur 4.8. In het VKA vervalt aansluiting met de Broekstraat (**rood** kruis). In het VKA wordt dit kruispunt een turborotonde met bypass voor verkeer van zuid naar oost.



Figuur 4.8: Huidige vormgeving

Turborotonde met bypass

Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is het functioneren van een vormgeving als turborotonde met bypass beoordeeld. Tabel 4.13 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken⁴.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 Z	West-Om
Gem. verliestijd	6	6	10
Max. wachtrij	12	9	10
Gem. verzadiging	0,39	0,34	0,36
Avondspits	N272 O	N272 Z	West-Om
Gem. verliestijd	7	8	7
Max. wachtrij	10	17	5
Gem. verzadiging	0,37	0,49	0,23

Tabel 4.13: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een turborotonde het verkeer goed kan afwikkelen. Op alle richtingen zijn de verzadigingsgraden ruim onder 0,7. De wachtrijen en gemiddelde verliestijd blijven beperkt.

⁴ Doorerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

4.4.2 Extra variant: Aansluiting OV-hub op turborotonde met bypass

De gemeente Gemert-Bakel verkent de mogelijkheden voor de realisatie van een OV-hub in oksel van de rotonde aan de noordoostzijde, zie Figuur 4.9. In deze studie is een aansluiting van deze OV-hub op de turborotonde met bypass en een vierde tak doorgerekend in de kruispuntanalyse als extra variant.



Figuur 4.9: Aansluiting OV-hub met vierde tak op turborotonde met bypass

Turborotonde met vierde tak

Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is het functioneren van een vormgeving als turborotonde met bypass beoordeeld. Tabel 4.14 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken⁵.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 Z	West-Om	OV-hub
Gem. verliestijd	7	6	10	8
Max. wachtrij	12	10	11	1
Gem. verzadiging	0,40	0,35	0,38	0,06
Avondspits	N272 O	N272 Z	West-Om	OV-hub
Gem. verliestijd	7	8	7	8
Max. wachtrij	11	18	6	1
Gem. verzadiging	0,38	0,50	0,24	0,06

Tabel 4.14: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat als de turborotonde nog een vierde tak krijgt het verkeer nog steeds goed afwikkelen. Op alle richtingen zijn de verzadigingsgraden ruim onder 0,7. De wachtrijen en gemiddelde verliestijd blijven beperkt. Bij een turborotonde met een vierde tak is de haalbaarheid van het verkeerstechnische ontwerp nog een openstaand vraagstuk, in verband met een groter ruimtebeslag. De boogstralen voor vooral de rechtsaf

⁵ Doorgerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

bewegingen van en naar de rotonde moeten voldoen voor busverkeer. Daarnaast dient in de rijbaanscheiding een extra onderbreking te komen.

4.4.3 Extra variant: Turborotonde zonder bypass

In het VKA is een turborotonde met bypass opgenomen. Waarvan de kruispuntanalyse is opgenomen in paragraaf 4.4.1. Dit kruispunt is ook doorgerekend zonder bypass, zie Figuur 4.10. In dat geval is er één rijstrook voor verkeer van het zuidwesten naar het oosten.



Figuur 4.10: Zonder bypass voor verkeer van het zuidwesten naar het oosten (**zwarte kruis**)

Turborotonde zonder bypass

Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is het functioneren van een vormgeving als turborotonde zonder bypass beoordeeld. Tabel 4.19 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken⁶.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 Z	West-Om
Gem. verliestijd	7	13	10
Max. wachtrij	13	39	10
Gem. verzadiging	0,41	0,69	0,36
Avondspits	N272 O	N272 Z	West-Om
Gem. verliestijd	8	73	7
Max. wachtrij	12	262	6
Gem. verzadiging	0,4	1,0	0,23

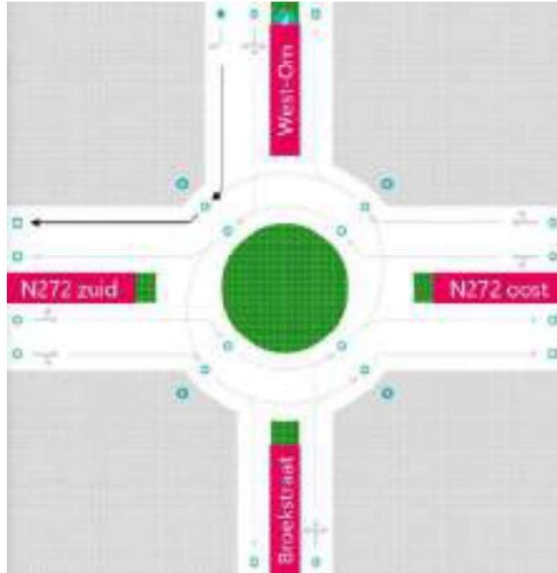
Tabel 4.15: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een turborotonde zonder bypass het verkeer niet voldoende kan afwikkelen. De verzadigingsgraden komen hoger uit dan bij vormgeving volgens VKA, in paragraaf 4.4.1. In de avondspits is de verzadigingsgraad op de zuidelijke tak van de N272 rond de 1,0. De verliestijden en wachtrijen lopen dan op. Voor een goede verkeersafwikkeling zijn vanuit het zuidwesten minimaal twee rijstroken nodig richting het oosten, zie paragraaf 4.4.1. Dit blijkt ook uit de volgende paragraaf.

⁶ Doorgerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

4.4.4 Extra variant: Turborotonde West-Om met aansluiting Broekstraat

Voor deze variant is gekeken naar een passende rotondevormgeving die een aansluiting van de Broekstraat mogelijk maakt, zie Figuur 4.11. Het betreft een turborotonde met op de Broekstraat een afgeslankte inrichting met één rijstrook.



Figuur 4.11: Vormgeving turborotonde West-Om met aansluiting op Broekstraat

Turborotonde met aansluiting op de Broekstraat

Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is het functioneren van een vormgeving als turborotonde met aansluiting op de Broekstraat beoordeeld. Tabel 4.16 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken⁷.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 Z	West-Om	Broekstraat
Gem. verliestijd	7	6	11	6
Max. wachtrij	12	10	11	1
Gem. verzadiging	0,39	0,34	0,37	0,02
Avondspits	N272 O	N272 Z	West-Om	Broekstraat
Gem. verliestijd	7	8	7	12
Max. wachtrij	11	18	6	1
Gem. verzadiging	0,37	0,5	0,24	0,05

Tabel 4.16: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat de gepresenteerde afgeslankte vormgeving minimaal benodigd is qua vormgeving om het verkeer goed af te wikkelen. De verzadigingsgraden komen in de ochtendspits uit op 0,39 en in de avondspits op 0,50. Dat is vergelijkbaar met de verzadigingsgraden in paragraaf 4.4.1. De Broekstraat kan daarmee aangesloten blijven op de rotonde. Dit gaat ten koste van de bypass. Het verkeer vanuit het zuidwesten richting oost moet wachten voor de rotonde. Dit sluit de extra variant met aansluiting van de OV-hub op turborotonde met bypass uit, zie paragraaf 4.4.2.

⁷ Doorerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

4.4.5 Extra variant: Kruispunt met verkeerslichten

In het VKA+ is een kruispunt met verkeerslichten opgenomen. Hieronder is kruispuntanalyse.

Verkeerslichten – geactualiseerd als onderdeel VKA+

Een alternatief voor deze kruising is een vormgeving als kruispunt met een verkeersregelinstallatie (VRI), zie Figuur 4.12. Het betreft een geregeld kruispunt met aansluiting op de Broekstraat een afgeslankte inrichting met één gecombineerde opstelstrook (richting 005). Deze aansluiting gaat ook dienen ter ontsluiting van de champignonkwekerij via de parallelweg.



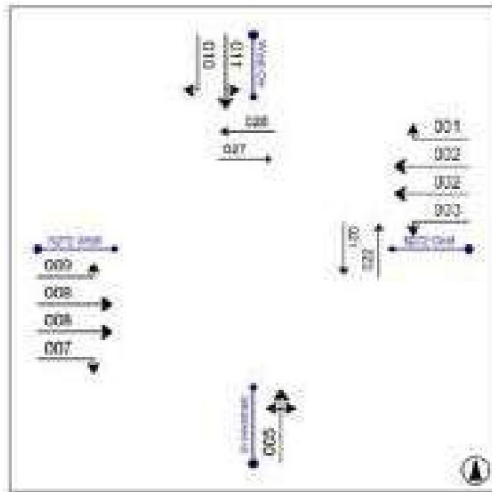
Figuur 4.12: Vormgeving kruispunt met verkeerslichten West-Om en aansluiting op Broekstraat

Met behulp van de COCON is het functioneren van een vormgeving als VRI beoordeeld. Tabel 4.17 geeft de cyclustijden in seconden weer voor de ochtend- en avondspits.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Belasting	68	71

Tabel 4.17: Cyclustijden

Uit de kruispuntanalyse met COCON komt naar voren dat een VRI het verkeer goed kan afwikkelen. De cyclustijden blijven onder de 90 seconden voor een 4-takskruispunt. Figuur 4.13 geeft de benodigde kruispuntconfiguratie met het aantal opstelstroken per richting weer. De benodigde opstellengte per signaalgroep is weergegeven in Tabel 4.18.



Figuur 4.13: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
1	1	18	18	20
2	2	108	126	65
3	1	12	12	15
5	1	18	24	25
7	1	12	12	15
8	2	126	156	80
9	1	48	60	60
10	1	54	42	55
11	1	24	36	40

Tabel 4.18: Benodigde opstellengte per signaalgroep

4.5 N272 – Oudestraat

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – Oudestraat een enkelstrooksrotonde, zie Figuur 4.14.



Figuur 4.14: Huidige vormgeving

Enkelstrooksrotonde

Met behulp van de Kruispuntwijzer is het functioneren van de bestaande enkelstrooks rotonde beoordeeld. Tabel 4.19 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken⁸.

	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	Oudestraat Z	N272 W	Oudestraat N
Gem. verliestijd	20	8	13	8
Max. wachtrij	73	11	37	4
Gem. verzadiging	0,82	0,38	0,68	0,18
Avondspits	N272 O	Oudestraat Z	N272 W	Oudestraat N
Gem. verliestijd	18	14	43	7
Max. wachtrij	57	20	157	4
Gem. verzadiging	0,77	0,53	0,94	0,17

Tabel 4.19: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een enkelstrooks rotonde het verkeer niet voldoende kan afwikkelen. In de avondspits zijn de verzadigingsgraden op de takken van de N272 boven de 0,7 en richting de 1. In de ochtendspits geldt dit ook voor de oostelijke tak van de N272. De verliestijd lopen dan ook op.

Ei-rotonde

Een enkelstrooksrotonde, conform VKA, kan het verkeer niet voldoende afwikkelen in zowel de ochtend- als avondspits. Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is het functioneren van andersoortige rotonde-vormgevingen beoordeeld. Tabel 4.20 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken.

⁸ Doorerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	Oudestraat Z	N272 W	Oudestraat N
Gem. verliestijd	5	6	4	7
Max. wachtrij	7	8	9	9
Gem. verzadiging	0,37	0,37	0,30	0,16
Avondspits	N272 O	Oudestraat Z	N272 W	Oudestraat N
Gem. verliestijd	4	10	5	6
Max. wachtrij	9	12	10	7
Gem. verzadiging	0,34	0,5	0,42	0,16

Tabel 4.20: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een ei-rotonde het verkeer goed kan afwikkelen. Op alle richtingen zijn de verzadigingsgraden ruim onder 0,7. De wachtrijen en gemiddelde verliestijd zijn beperkt. Op basis van het VKA zijn fietsoversteken benodigd op dit kruispunt. Bij vormgeving als ei-rotonde geldt een verhoogde kans op afdekongevallen, om dit conflictpunt op te lossen is een tusseneiland te realiseren. Het intermezzo in paragraaf 4.3 beschrijft de afweging omtrent verkeersveiligheidsaspecten tussen een ei-rotonde en een VRI.

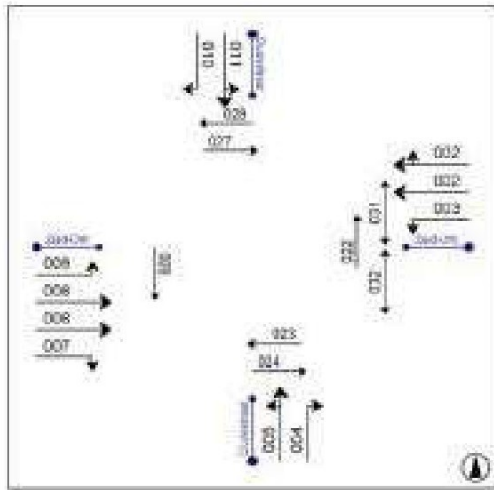
Verkeerslichten – *geactualiseerd als onderdeel VKA+*

Bij verkeerslichten worden conflicten tussen gemotoriseerd en fietsverkeer geregeld, waardoor het risico op afdekongevallen afneemt. Daar staat echter tegenover dat roodlichtnegatie juist tot onveilige situaties kan leiden. Met behulp van de COCON is het functioneren van een vormgeving als VRI beoordeeld. Tabel 4.21 geeft de cyclustijden in seconden weer voor de ochtend- en avondspits.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Belasting	64	60

Tabel 4.21: Cyclustijden

Uit de kruispuntanalyse met COCON komt naar voren dat een VRI het verkeer goed kan afwikkelen. De cyclustijden blijven onder de 90 seconden voor een 4-takskruispunt. Figuur 4.15 geeft de benodigde kruispuntconfiguratie met het aantal opstelstroken per richting weer. De benodigde opstellengte per signaalgroep is weergegeven in Tabel 4.22.



Figuur 4.15: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
2	2	138	132	70
3	1	30	42	45
4	1	30	36	40
5	1	60	48	60
7	1	30	42	45
8	2	102	120	60
9	1	12	12	15
10	1	18	12	20
11	1	24	30	30

Tabel 4.22: Benodigde opstellengte per signaalgroep

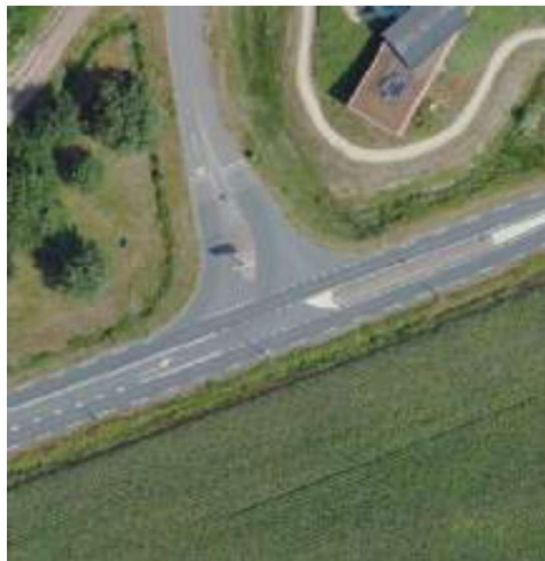
In bovenstaande analyse is rekening gehouden met het combineren van signaalgroepen 001 en 002 op één opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf. Dit geldt alleen voor de rechter opstelstrook. De vraag om deze richtingen te combineren is naar voren gekomen in het kader van uitbreiding van de verkeersrapportage (bijlage 1). De reden voor het combineren van de signaalgroepen is het beperkte ruimtebeslag tussen het tankstation en het noordelijke tweerichtingenfietspad op de oostelijke tak (N272). In het kader van verkeersafwikkeling heeft dit drie gevolgen:

- De fietsrichtingen 027 en 028 komen op een ander moment in de cyclus aan de beurt en krijgen daardoor een minder lange groentijd;
- De totale cyclustijd is langer dan bij aparte signaalgroepen;
- Benodigde opstellengtes zijn langer dan bij aparte signaalgroepen.

Voor wat betreft verkeersveiligheid zijn er geen bezwaren ten aanzien van het combineren van signaalgroepen 001 en 002.

4.6 N272 – Heijtsveld

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – Heijtsveld een voorrangskruispunt, zie Figuur 4.16.



Figuur 4.16: Huidige vormgeving

Vorrangskruispunt

Met behulp van de Kruispuntwijzer en VISSIM-tool is het functioneren van het bestaande voorrangskruispunt beoordeeld. Tabel 4.23 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken⁹.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 W	Heijtsveld
Gem. verliestijd	6	6	>200
Max. wachtrij	15	11	248
Gem. verzadiging	0,46	0,38	1,37
Avondspits	N272 O	N272 W	Heijtsveld
Gem. verliestijd	6	8	>200
Max. wachtrij	14	16	572
Gem. verzadiging	0,44	0,47	35,24

Tabel 4.23: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Een voorrangskruispunt kan het verkeer niet goed afwikkelen. Het probleem zit vooral in de linksaffer vanaf het noorden. Op de noordelijke tak is de verzadigingsgraad ruim hoger dan 1. Dat zorgt voor lange wachtrijen en een hoge gemiddelde verliestijd.

⁹ Doorerekend met kruispuntstromen BBMA2022.

Enkelstrooksrotonde – geactualiseerd als onderdeel VKA+

Het alternatief voor dit kruispunt is een vormgeving als enkelstrooksrotonde. In tegenstelling tot bij het kruispunt N272 – Oudestraat zijn op dit kruispunt geen fietsoversteken aanwezig. Bij dit kruispunt is daarom geen risico op afdekongevallen met fietsers. Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is het functioneren van het bestaande voorrangskruispunt beoordeeld. Tabel 4.24 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 W	Heijtsveld
Gem. verliestijd	7	8	6
Max. wachtrij	14	17	9
Gem. verzadiging	0,56	0,64	0,3
Avondspits	N272 O	N272 W	Heijtsveld
Gem. verliestijd	10	13	6
Max. wachtrij	18	29	8
Gem. verzadiging	0,67	0,79	0,23

Tabel 4.24: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Enkelstrooksrotonde met bypass – geactualiseerd als onderdeel VKA+

Uit de analyse met de Meerstrooksrotondeverkenner blijkt dat in de avondspits kans is op een minder goede doorstroming vanaf de westelijke tak van de N272. Een enkelstrooksrotonde kan het verkeer beter afwikkelen als ook een bypass voor het verkeer van west naar oost wordt gerealiseerd (aan de zuidkant). Dit blijkt uit Tabel 4.25 waarin de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weergegeven wordt voor de verschillende kruispunttakken.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 W	Heijtsveld
Gem. verliestijd	5	3	6
Max. wachtrij	12	7	9
Gem. verzadiging	0,50	0,1	0,30
Avondspits	N272 O	N272 W	Heijtsveld
Gem. verliestijd	7	4	6
Max. wachtrij	15	8	8
Gem. verzadiging	0,58	0,21	0,23

Tabel 4.25: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Verkeerslichten

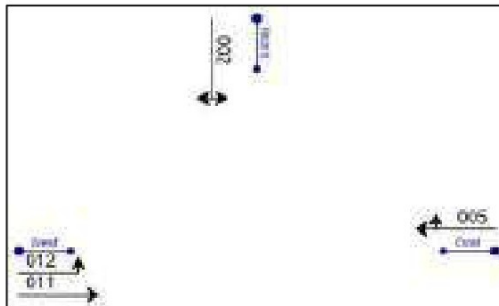
Wanneer een enkelstrooksrotonde ruimtelijk niet kan worden ingepast, is vormgeving als kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI) een optie. Ten opzichte van een enkelstrooksrotonde is het ruimtebeslag kleiner. Echter kan bij verkeerslichten roodlichtnegatie leiden tot onveilige situaties.

De huidige kruispuntconfiguratie volstaat bij een VRI gezien het aantal benodigde opstelstroken, zie Figuur 4.17. Dit blijkt uit een doorrekening met COCON. Tabel 4.26 laat zien dat de cyclustijden ruim onder de 75 seconden voor een 3-taksrotonde blijven in de

ochtend- en avondspits¹⁰. De benodigde opstellengtes per richting zijn weergegeven in Tabel 4.27.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Belasting	52	53

Tabel 4.26: Cyclustijden



Figuur 4.17: Benodigde vormgeving bij VRI

Signaalgroep	Aantal stroken	OS	AS	Benodigde opstellengte (meters)
2	1	48	48	50
5	1	102	90	105
11	1	42	42	45
12	1	30	66	70

Tabel 4.27: Benodigde opstellengte per signaalgroep

4.7 N272 – Slenk

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – Slenk een enkelstrooksrotonde, zie Figuur 4.18.

¹⁰ Doorgerekend met kruispuntstromen BBMA2022.



Figuur 4.18: Huidige vormgeving

Enkelstrooksrotonde – geactualiseerd als onderdeel VKA+

Met behulp van de Kruispuntwijzer is het functioneren van de bestaande enkelstrooksrotonde beoordeeld. Tabel 4.28 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken.

	Zijrichting	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting
Ochtendspits	Rooije Hoefse	N272 Z	Slenk	N272 N
Gem. verliestijd	6	10	6	9
Max. wachtrij	5	41	6	33
Gem. verzadiging	0,16	0,6	0,18	0,55
Avondspits	Rooije Hoefse	N272 Z	Slenk	N272 N
Gem. verliestijd	8	12	6	12
Max. wachtrij	11	51	5	51
Gem. verzadiging	0,29	0,66	0,16	0,66

Tabel 4.28: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een enkelstrooksrotonde het verkeer voldoende kan afwikkelen. Op alle richtingen blijven de verzadigingsgraden onder 0,7. De wachtrijen en gemiddelde verliestijd zijn beperkt.

4.8 N272 – Scheiweg

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – Schieweg een enkelstrooksrotonde, zie Figuur 4.19.



Figuur 4.19: Huidige vormgeving

Enkelstrooksrotonde – geactualiseerd als onderdeel VKA+

Met behulp van de Kruispuntwijzer is het functioneren van de bestaande enkelstrooksrotonde beoordeeld. Tabel 4.29 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken.

	<i>Zijrichting</i>	<i>Hoofdrichting</i>	<i>Zijrichting</i>	<i>Hoofdrichting</i>
Ochtendspits	Scheiweg O	N272 Z	Scheiweg W	N272 N
Gem. verliestijd	4	9	4	10
Max. wachtrij	2	32		41
Gem. verzadiging	0,05	0,54	0,01	0,6
Avondspits	Scheiweg O	N272 Z	Scheiweg W	N272 N
Gem. verliestijd	6	10	4	10
Max. wachtrij	4	44	1	41
Gem. verzadiging	0,14	0,62	0,01	0,61

Tabel 4.29: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Uit de kruispuntanalyse komt naar voren dat een enkelstrooksrotonde het verkeer voldoende kan afwikkelen. Op alle richtingen blijven de verzadigingsgraden onder 0,7. De wachtrijen en gemiddelde verliestijd zijn beperkt.

4.9 N272 – Noord-om

In de huidige situatie is het kruispunt N272 – Noord-om een enkelstrooksrotonde, zie Figuur 4.20.



Figuur 4.20: Huidige vormgeving

Enkelstrooksrotonde – *geactualiseerd als onderdeel VKA+*

Met behulp van de Kruispuntwijzer is het functioneren van de bestaande enkelstrooksrotonde beoordeeld. Tabel 4.30 geeft de verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging weer voor de verschillende kruispunttakken.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 Z	Noord-om
Gem. verliestijd	10	11	10
Max. wachtrij	34	42	31
Gem. verzadiging	0,56	0,61	0,53
Avondspits	N272 O	N272 Z	Noord-om
Gem. verliestijd	15	16	11
Max. wachtrij	59	78	32
Gem. verzadiging	0,69	0,75	0,54

Tabel 4.30: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

Enkelstrooksrotonde met bypass – *geactualiseerd als onderdeel VKA+*

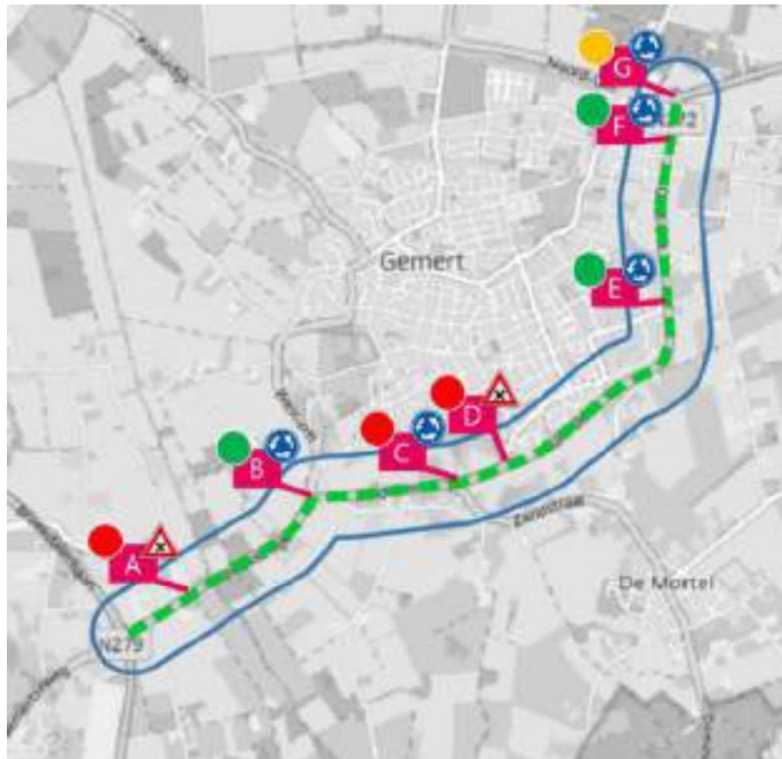
Uit de analyse met de Meerstrooksrotondeverkenner blijkt dat in de avondspits kans is op een minder goede doorstroming vanaf de oostelijke en zuidelijke tak van de N272, zie Tabel 4.31.

	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Zijrichting
Ochtendspits	N272 O	N272 Z	Noord-om
Gem. verliestijd	9	5	10
Max. wachtrij	30	11	31
Gem. verzadiging	0,52	0,29	0,53
Avondspits	N272 O	N272 Z	Noord-om
Gem. verliestijd	12	6	11
Max. wachtrij	48	16	32
Gem. verzadiging	0,65	0,36	0,54

Tabel 4.31: Verliestijd, wachtrijvorming en verzadiging

4.10 Conclusie

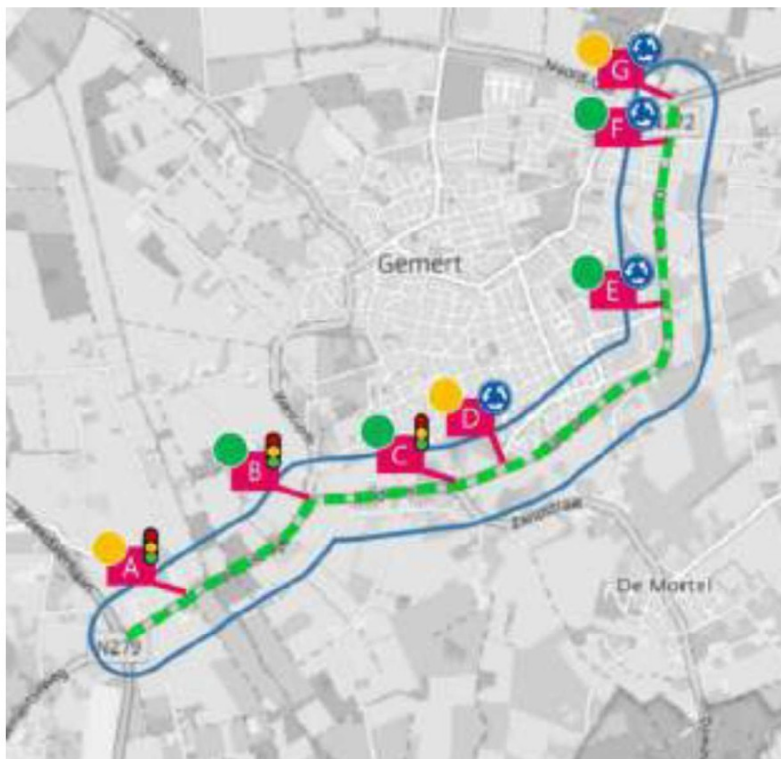
In Figuur 4.21 is met gekleurde bolletjes de haalbaarheid van de kruispuntvormgevingen in de huidige situatie en/of het VKA¹¹ weergegeven. In principe is de vormgeving vanuit het VKA doorgerekend. De vormgeving in huidige situatie is alleen doorgerekend indien het VKA geen alternatieve kruispuntvormgeving bevatte. In Figuur 4.22 is hetzelfde weergegeven voor het VKA+¹². Deze haalbaarheid is gebaseerd op de kruispuntanalyses in de paragrafen hiervoor. Bij een groen bolletje geldt dat de kruispuntvormgeving haalbaar is. Bij een oranje bolletje geldt een kanttekening ten aanzien van de haalbaarheid. Bij een rood bolletje is de kruispuntvormgeving niet haalbaar.



Figuur 4.21: Haalbaarheid kruispunten conform VKA en/of huidige situatie

¹¹ Opgesteld door Arcadis

¹² Opgesteld door Tauw



Figuur 4.22: Haalbaarheid kruispunten conform VKA+

Hieronder wordt per kruispunt ingegaan op de haalbaarheid van de huidige kruispuntvormgevingen. Indien de huidige kruispuntvormgeving niet voldoet is advies voor aanpassing opgenomen.

A. N272 – Peeleindseweg

Kruispunt voldoet niet als voorrangskruispunt, zoals in de huidige situatie. Zowel een ei-rotonde als VRI kunnen het verkeer goed afwikkelen. De afweging tussen een ei-rotonde en VRI hangt af van onder andere: de doserende functie van een VRI, ruimtelijke inpasbaarheid en fietsintensiteiten.

Wij adviseren een vormgeving als VRI-kruispunt met aansluiting naar Van Laarhoven. Het voordeel van een VRI is dat deze slanker is qua ruimtebeslag en het verkeer kan doseren op het moment dat sprake is van terugslag bij de rotonde N272 – N279, door toepassing van een file-lus. Een VRI kan het verkeer in de ochtendspits goed verwerken. In de avondspits scoort de verkeersafwikkeling net aan matig. Met een extra opstelstrook op richting 008 zou de verkeersafwikkeling goed scoren. Omdat de verkeersprognoses een bepaalde onzekerheidsmarge bevatten, adviseren we om conform het VKA+ eerst één opstelstrook op richting 008 te realiseren. De dubbele opstelstrook of gecombineerde opstelstrook realiseren kan later alsnog, wanneer dat over 10-20 jaar wenselijk blijkt te zijn. In het kader van verkeersveiligheid adviseren we in dat geval om een dubbele opstelstrook te realiseren.

B. N272 – West-om

Kruispunt voldoet als turborotonde, zoals opgenomen in het VKA. De extra variant met een aansluiting van de OV-hub op de rotonde met bypass kan het verkeer goed afwikkelen. Daarbij geldt het advies om nader te onderzoeken in hoeverre dit verkeerskundig ontwerp technisch haalbaar is. Een turborotonde zonder bypass (met één rijstrook van het zuidwesten richting het oosten) kan het verkeer onvoldoende afwikkelen. Voor een goede verkeersafwikkeling zijn vanuit het zuidwesten twee rijstroken nodig richting het oosten. Een turborotonde met een afgeslankte vormgeving (inclusief twee rijstroken richting het oosten) en een aansluiting op de Broekstraat kan het verkeer voldoende afwikkelen. Ook een kruispunt met verkeerslichten kan het verkeer goed afwikkelen. Wij adviseren vormgeving als turborotonde of VRI nader af te wegen in het ontwerpproces. Uiteindelijk is in het iteratieve ontwerpproces van het VKA+ gekozen voor een vormgeving als VRI.

C. N272 – Oudestraat

Kruispunt voldoet niet als enkelstrooksrotonde, zoals opgenomen in het VKA. Een ei-rotonde kan het verkeer goed afwikkelen, maar daarbij geldt een verhoogde kans op afdekongevallen bij de fietsoversteken. De afweging tussen een ei-rotonde en VRI moet afhangen van de ruimtelijke inpasbaarheid en fietsintensiteiten. Wij adviseren vormgeving als ei-rotonde of VRI nader af te wegen in het ontwerpproces. Uiteindelijk is in het iteratieve ontwerpproces van het VKA+ gekozen voor een vormgeving als VRI.

D. N272 – Heijtsveld

Kruispunt voldoet niet als voorrangskruispunt, zoals in de huidige situatie. Uit de kruispuntanalyses blijkt dat vormgeving als enkelstrooksrotonde met bypass voor verkeer van west naar oost en VRI beide mogelijk zijn. Bij vormgeving van dit kruispunt als enkelstrooksrotonde zonder bypass is in de avondspits kans op een minder goede doorstroming vanaf de westelijke tak van de N272. Omdat de verkeersprognoses een bepaalde onzekerheidsmarge bevatten, adviseren we om in eerste instantie een enkelstrooksrotonde zonder bypass te realiseren. Ten zuiden van de rotonde is voldoende ruimte om in de toekomst over 10-20 jaar een bypass te realiseren.

E. N272 – Slenk

Kruispunt voldoet als enkelstrooksrotonde, zoals in de huidige situatie. Wij adviseren de huidige situatie te behouden.

F. N272 – Scheiweg

Kruispunt voldoet als enkelstrooksrotonde, zoals in de huidige situatie. Wij adviseren de huidige situatie te behouden.

G. N272 – Noord-om

Bij vormgeving van dit kruispunt als enkelstrooksrotonde is in de avondspits kans op een minder goede doorstroming vanaf de oostelijke en zuidelijke tak van de N272. Omdat de verkeersprognoses een bepaalde onzekerheidsmarge bevatten, kan worden overwogen om deze situatie intact te laten. De rotonde biedt voldoende ruimte om in de toekomst een bypass te realiseren.

Bijlage 1 Uitbreiding rapportage vanwege besluiten Provincie Noord- Brabant

Voorliggend verkeersonderzoek heeft als input gediend voor het ontwerpproces, om te komen tot het VKA+. Het ontwerpproces was iteratief, wat betekent dat het verkeersonderzoek op diverse punten verder gaat dan doorrekening van VKA. Conform gemaakte afspraken tussen Provincie Noord-Brabant en TAUW op 5 maart 2024 is het verkeersonderzoek uitgebreid met:

- Onderzoek noodzaak vrije rechtsafer vanuit N279 naar Van Laarhoven;
- Kruispuntberekening rotonde West-Om met en zonder bypass met afsluiting Broekstraat op basis van nieuwe verkeerscijfers;
- Kruispuntberekening rotonde West-Om met aansluiting Broekstraat op basis van nieuwe verkeerscijfers;
- Wat betekent het voor de verkeersafwikkeling en -veiligheid als signaalgroepen 001 en 002 gecombineerd gaan worden tot één rijstrook bij vormgeving als VRI bij Oudestraat?;
- Onderzoek nut en noodzaak vrije bypass bij kruispuntvormgeving als rotonde Heijtsveld;
- Onderbouwing afweging verkeersveiligheid kruispuntvormgeving verkeerslichten ten opzichte van rotonde;
- Vormen de ingaande stromen bij de champignonkweker een doorstromingsknelpunt.

Conform gemaakte afspraken tussen Provincie Noord-Brabant en TAUW op 5 maart 2024 zijn de volgende besluiten¹³ genomen om op te nemen in het VKA+:

- Aansluiting van Professor Dondersweg op N272 blijft bestaan;
- Uitgangspunt op het traject N279 – Peeleindseweg is groot onderhoud, geen voorsortering op mogelijk ontwerp N279;
- Afsluiting oversteek Derde Steeg – Drie Ossensteeg;
- Kruising iVRI bij Peeleindseweg inclusief een veilige fietsoversteek voor Van Laarhoven;
- Ontsluiten champignonkwekerij via parallelweg richting Broekstraat, op kruispunt N272 met West-Om Broekstraat aantakken inclusief fietsoversteek;
- Rtonde West-om inclusief fietstunnel SFR en Broekstraat-Zuid-Om;
- Afsluiting oversteek Groenendaal;
- Kruising iVRI Oudestraat met veilige rechtstreekse aansluiting benzinepomp;
- Rtonde Heijtsveld;
- Fietstunnel Eeuwse in plaats van Rips (i.v.m. vasthouden VKA in relatie tot haalbaarheid van locatie);
- Rtonde Noord-Om handhaven.

¹³ Voor deze rapportage zijn de beschreven besluiten licht geactualiseerd.

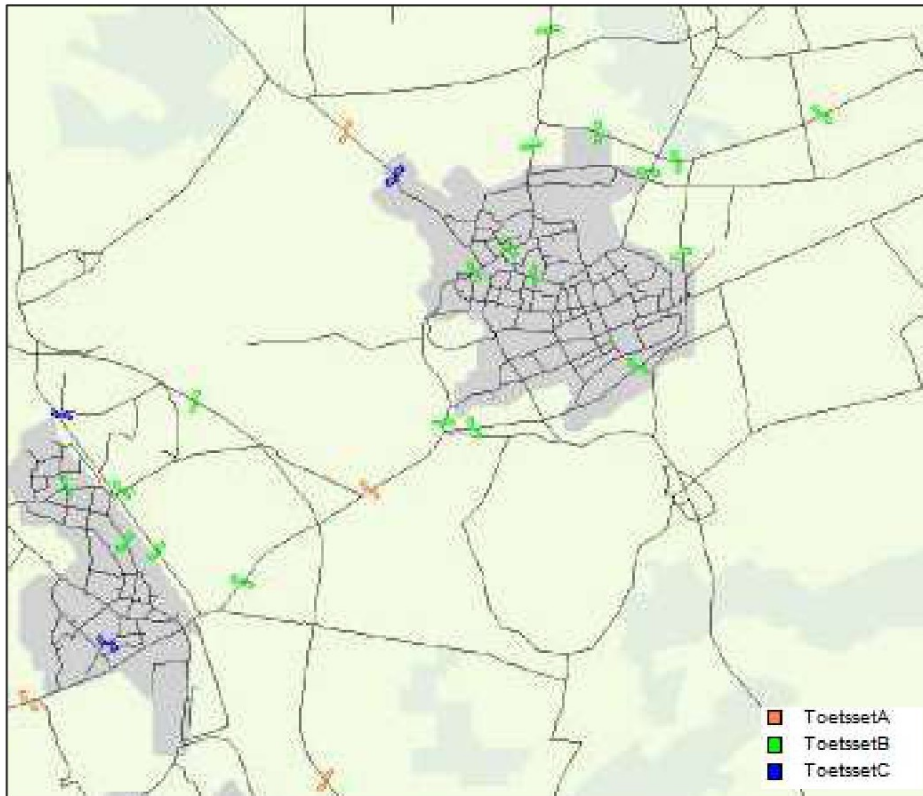
Bijlage 2 Modelvalidatie

Bij een planstudie is het van belang om een helder beeld te hebben van de huidige en toekomstige verkeerssituatie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Het is raadzaam om op basis van recente telcijfers een modelvalidatie uit te voeren. In deze modelvalidatie wordt beoordeeld of de verkeersprognoses voor 2040 valide zijn. Liggen recente telcijfers uit 2023 in lijn met de verkeersontwikkeling tussen het basisjaar 2019 en het prognosejaar 2040? En zijn de juiste ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de directe omgeving meegenomen?

Conclusie uit deze modelvalidatie is dat het verkeersmodel BBMA2024 voldoende valide is om een betrouwbare voorspelling te geven van de toekomstige verkeersstromen in 2040. Het vormt een geschikt instrument om uitspraken te doen over verkeersprognoses voor de N272.

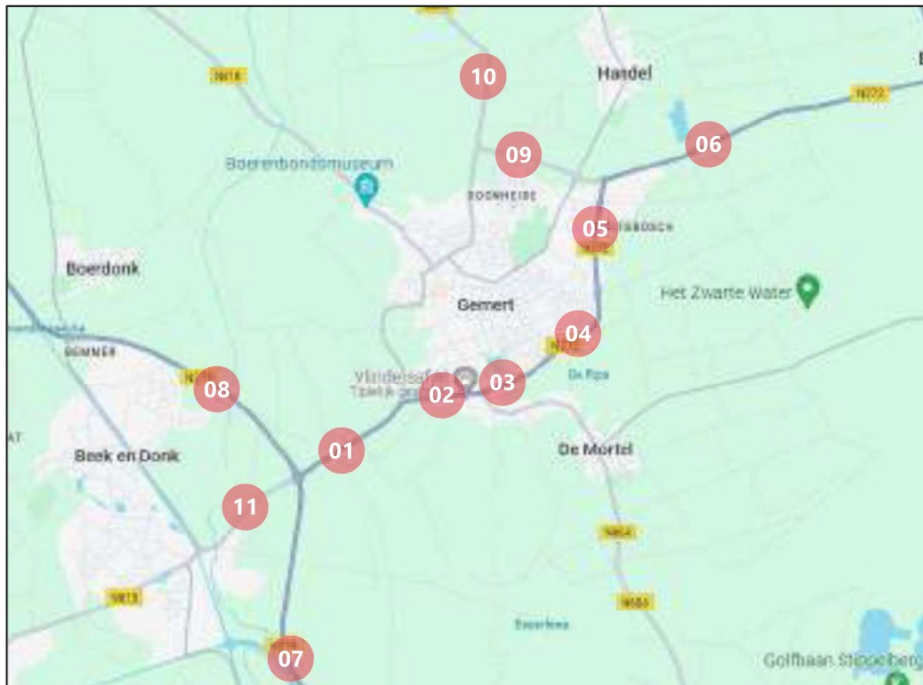
Vergelijking modelresultaten met verkeerstellingen

Het basisjaar 2019 is tijdens de bouw van het verkeersmodel gekalibreerd op basis van telcijfers in dezelfde periode. Figuur B2.1 geeft de telpunten in en rondom de N272 weer waarmee het basisjaar 2019 op gekalibreerd of gecontroleerd is.



Figuur B2.1: Telpunten in en rondom het plangebied waar het basisjaar 2019 op gekalibreerd of gecontroleerd is

Om de validiteit van het BBMA2024 te toetsen, zijn in deze modelvalidatie recente verkeerstellingen uit 2023 binnen het projectgebied vergeleken met intensiteiten die resulteren uit het BBMA2024. De vergelijking is alleen te maken voor de wegvakken waar telcijfers beschikbaar zijn. Figuur 2.2 geeft een overzicht van de locaties van de nabijgelegen telpunten die voor de toetsing worden gebruikt.



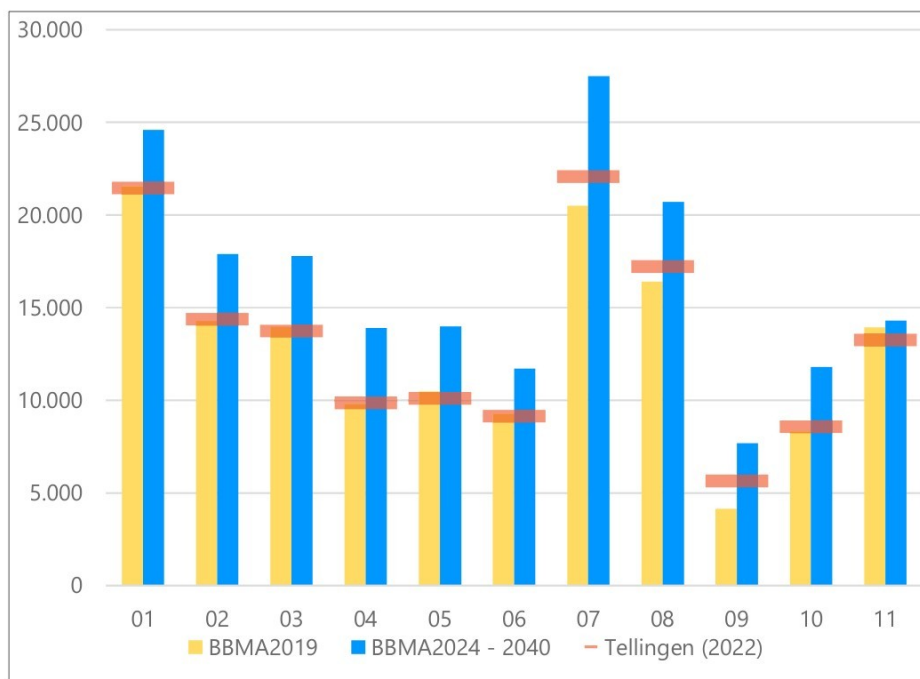
Figuur B2.2: Overzicht van de locaties van de telpunten

Tabel B2.1 geeft de verkeersintensiteiten weer volgens de verkeerstellingen en het verkeersmodel.

Nr	Straatnaam	Wegvak	Telling 2023	Basisjaar 2019	Autonoom 2040
1	N272	Beek en Donk - West-Om (Gemert)	21.500	21.500	24.600
2	N272	Mortel - West-Om (Gemert)	14.400	14.300	17.900
3	N272	Krp. Heijtsveld - Mortel	13.700	14.000	17.800
4	N272	Krp. Heijtsveld - Rooije Hoefsedijk	9.800	9.800	13.900
5	N272	Rooije Hoefsedijk - Scheiweg (Gemert)	10.100	10.500	14.000
6	N272	Elsendorp - Gemert	9.100	9.300	11.700
7	N279	Beek en Donk - Helmond	22.100	20.500	27.500
8	N279	Beek en Donk - Boerdonk	17.200	16.400	20.700
9	N605	Boekelseweg - Handelseweg	5.600	4.200	7.700
10	N605	Gemert - Randweg Boekel	8.600	8.300	11.800
11	N615	Beek en Donk - N279	13.300	13.900	14.300

Tabel B2.1: Intensiteiten telpunten met waarden voor 2019 en 2040 uit BBMA2024

De bandbreedte waarin de intensiteiten volgens de tellingen idealiter vallen om een valide prognose te kunnen maken wordt bepaald door de modelwaarde 2019 en de modelwaarde 2040. Onderstaande grafiek geeft de etmaalwaarden weer, zie Figuur B2.3.



Figuur B2.3: Grafische weergave telcijfers in relatie tot modelcijfers

N272

Op de N272 (meetpunten 01 t/m 06) liggen de verkeersintensiteiten op hetzelfde niveau als het basisjaar 2019 van het verkeersmodel. De verschillen zijn verwaarloosbaar klein. Als gevolg van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen voorspelt het verkeersmodel wel een sterke groei in de toekomst. De verkeersprognoses op de N272 zijn plausibel.

N279

Op de N279 voorspelt het verkeersmodel een sterke groei tussen 2019 en 2040. De tellingen laten zien dat deze groei al is ingezet. De telwaarden liggen iets hoger dan de verkeersintensiteiten in het basisjaar maar nog ruim onder de prognoses voor 2040. De verkeersprognoses op de N279 zijn plausibel.

N605

Op de N605 voorspelt het verkeersmodel een groei tussen 2019 en 2040. De tellingen laten ook hier zien dat deze groei al is ingezet. De telwaarden liggen hoger dan de verkeersintensiteiten in het basisjaar maar nog onder de prognoses voor 2040. Op meetpunt 09 (Noord-Om) is de verkeerstoename in de afgelopen jaren sterker geweest dan op meetpunt 10. De verkeersprognoses op de N605 zijn op basis van de vergelijking met recente tellingen plausibel.

N615

Op de N615 voorspelt het verkeersmodel een kleine groei tussen 2019 en 2040. De telling op meetpunt 11 geeft aan dat de verkeersintensiteit hier in 2022 iets lager lag dan in 2019. Het verschil is echter klein en er is geen reden om te veronderstellen dat dit een structureel

langjarig karakter heeft. De verkeersprognose voor de N615 worden daarom als plausibel gezien.

Beoordeling ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Figuur B2.4 geeft een overzicht van de ontwikkelingen die in de BBMA2024 zijn meegenomen voor het prognosejaar 2030 en 2040. Omdat het basisjaar 2019 is, kan het zijn dat bepaalde woningbouwontwikkelingen reeds opgeleverd zijn.



Figuur B2.4: Locaties woningbouw en banen in prognoses van BBMA2024

De oranje iconen in het kaartje zijn de woningbouwontwikkelingen, blauw zijn de banen. Ontwikkelingen in andere kerkdorpen staan niet op het kaartje, wel in Tabel B2.2.

Geo-ID	Project	Woningen	Jaar	X	Y
W_1652-001	Nazareth- achter Binderseind	86	2030	175713	395960
W_1652-002	Ligweide Fitland	29	2030	176241	396724
W_1652-003	Pastoor Attendorenstraat	45	2030	176058	397034
W_1652-004	Gaarde	10	2030	177104	396568
W_1652-005	Kruiseind 15-37	18	2030	175345	396815
W_1652-006	Doonheide Molenbroekse Loop	11	2030	176007	397544
W_1652-007	Haageijk / Komweg	19	2030	175395	396677
W_1652-008	Elisabethplaats (gasthuis)	36	2030	175377	396461
W_1652-009	Oudestraat 8	29	2030	175705	395802
W_1652-010	Sportlaan 4	20	2030	176336	397132
W_1652-011	Soersel V en VI	46	2030	180259	390370
W_1652-012	Auerschootseweg	16	2030	179619	390162
W_1652-013	Neerakker fase 1	31	2030	179546	389798
W_1652-014	Dorpsstraat 45	10	2030	179789	390635
W_1652-015	Paterslaan	10	2030	184638	395702

Geo-ID	Project	Woningen	Jaar	X	Y
W_1652-016	Locatie De Bron	15	2030	177542	398927
W_1652-017	Heerebosch Fase II	24	2030	177647	399378
W_1652-018	Leijgraaf	43	2030	177098	394458
W_1652-019	De Mortel Centrum aan 't Plein	18	2030	177361	394647
W_1652-020	Elsendorp Noord-VIII	15	2030	181384	399454
W_1652-021	Keizersberg	10	2030	181290	399700
W_1652-022	Doonheide Boekelseweg	280	2030	176038	397787
W_1652-023	Dr. Douvenstraat/Dross. Meijerstraat	15	2030	176325	396477
W_1652-024	Kasteel	17	2030	175388	396186
W_1652-025	t Hoogh Huys 3	20	2030	175224	396461
W_1652-026	Hoek Virmundtstraat-Gelind Garage van Houtert	20	2030	175548	396378
W_1652-027	Frans Brugske 23	4	2030	176040	396131
W_1652-028	Pandelaar 14-16	4	2030	175203	396885
W_1652-029	Diederikstraat 63	2	2030	176259	395707
W_1652-030	Virmundtstraat 10	6	2030	175517	396415
W_1652-031	Neerakker- fase 2	95	2030	179354	389792
W_1652-032	Roessel 2	42	2030	179973	390506
W_1652-033	Roessel 6	25	2030	180446	390423
W_1652-034	Nachtegaal - Berken	30	2030	182072	390794
W_1652-035	Oude Rips 2	3	2030	184241	396197
W_1652-036	Oude Rips 4	3	2030	184217	396248
W_1652-037	OLV-straat 36a	6	2030	177573	398817
W_1652-038	St Antoniusstraat 17	2	2030	177165	394875
W_1652-039	Schutboomsestraat 5- Milheeze	3	2030	181592	390343
W_1652-040	Esdonk 45- Gemert	2	2030	174388	399105
W_1652-041	Berken 9- Milheeze	5	2030	182150	390754
W_1652-042	Wijnboomlaan 14- Gemert	3	2030	174510	396027
W_1652-043	Aanvulling Court	30	2030	182158	390466
W_1652-101	Dribbelei - Oudestraat (visvijver)	50	2030	51.547536	5.690760
W_1652-102	<geen plannaam>	10	2030	51,55140	5,68504
W_1652-104	Pandelaar Noord	500	2030	51,566383	5,674184
W_1652-106	Van den Ackerterein	150	2030	51.555826	5.678682
W_1652-108	De Berken Milheeze	50	2030	51.503925	5.777318
W_1652-110	Lochterweg De Mortel	50	2030	51.541073	5.712220

Tabel B2.2 : Woningbouwontwikkelingen in gemeente Gemert-Bakel en omgeving (BBMA2024)

In het verkeersmodel zijn toekomstige bedrijventerreinen opgenomen conform de RRO-afspraken. Het aantal banen is bepaald door de oppervlakte te vermenigvuldigen met een gangbaar aantal banen per hectare.

Georef	Ontwikkeling	Hectare 2030	Banen 2030
B_1652-001	BOLLE AKKER	0,181	138
B_1652-002	WOLFSVELD	0,4415	15
B_1652-003	MILHEEZE BINNENVELD/ EGELMEERS	0,1073	3

Georef	Ontwikkeling	Hectare 2030	Banen 2030
B_1652-004	SMARTPARK GEMERT	18,9047	604
B_1652-005	Uitbreiding Milheeze	0,95	31
B_1652-006	Uitbreiding Bakel	3,5	113
B_1652-007	Supermarkt Milheeze		54

Tabel B2.4: Ontwikkeling bedrijven(terreinen) in Gemert-Bakel (BBMA2024)

Aanvullend op bovenstaande is ook het Macropediuscollege aan de Sportlaan in Gemert meegenomen met 143 banen.

Voor Smartpark en Wolfsveld heeft de gemeente aangegeven dat netto 12 hectare wordt ontwikkeld. Dit komt vrijwel overeen met de 19,35 bruto hectares die in al in de BBMA zijn opgenomen voor 2030/2040. Het is dus niet nodig om hiervoor aanpassingen door te voeren.

In de gemeente Laarbeek spelen twee ruimtelijke ontwikkelingen die moeten worden meegenomen:

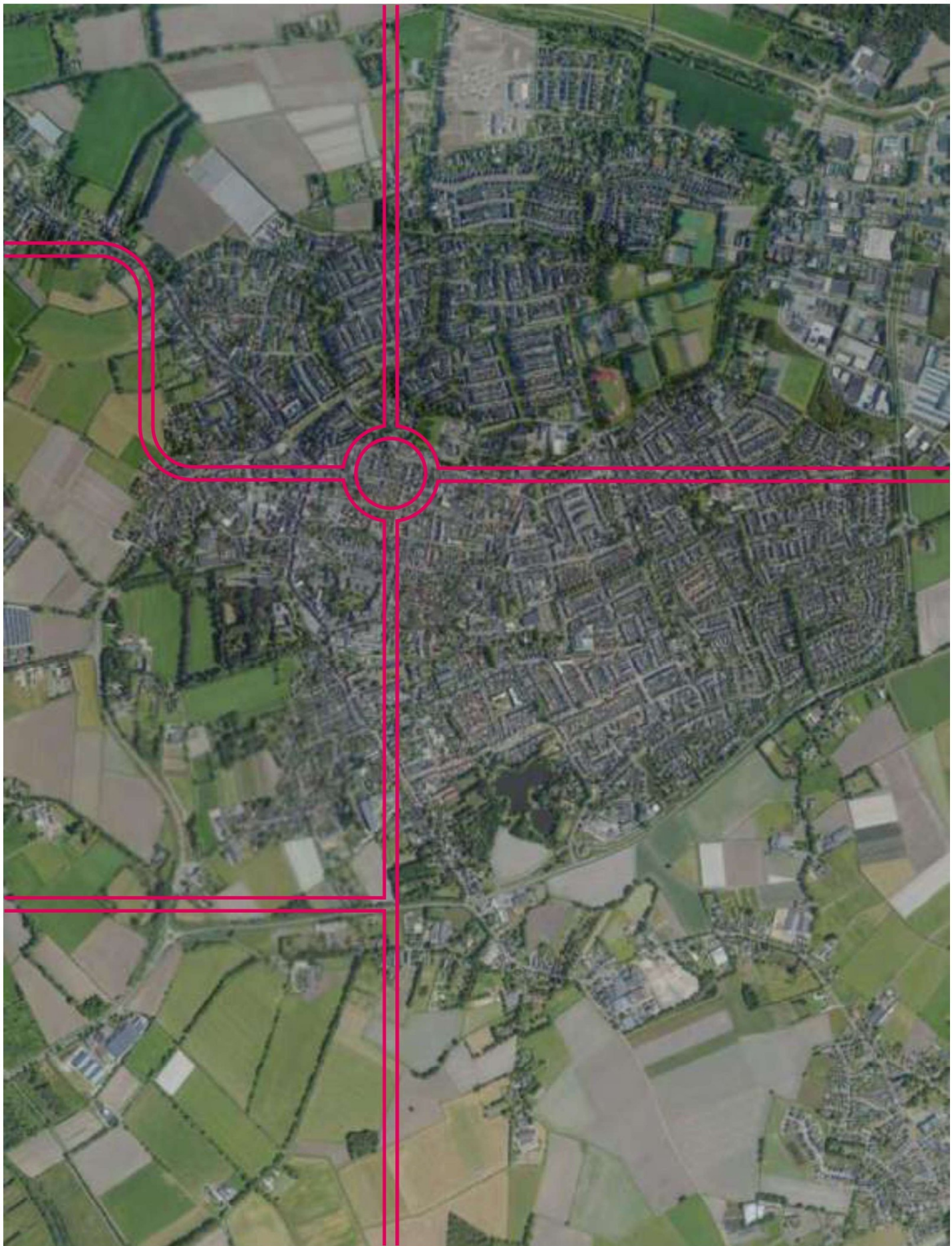
- Bemmer V bedrijventerrein 17-19 hectare bruto
- Beekse akkers fase 2; ca. 300 woningen

De Beekse Akkers zijn al met 300 woningen opgenomen in het prognosemodel. Bemmer V is nieuw en extra toegevoegd aan de sociodata met 18 hectare.

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen is er één relevante infrastructurele wijziging. De tweede ontsluiting Smartpark op de rotonde N272 - Rooije Hoefsedijk dient aan het prognosenetwerk 2040 te worden toegevoegd.



Figuur B2.5: Tweede ontsluiting Wolfsveld op N272



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

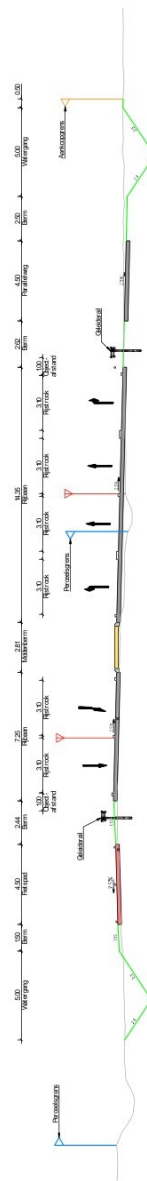
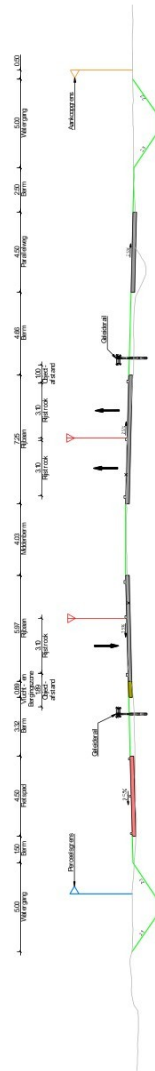
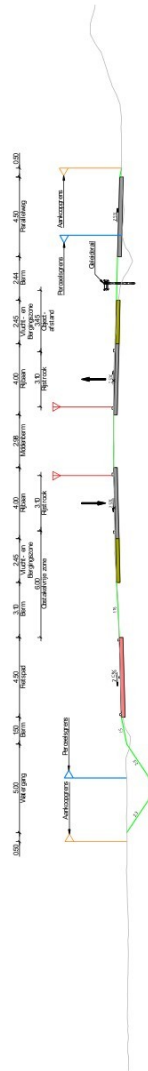
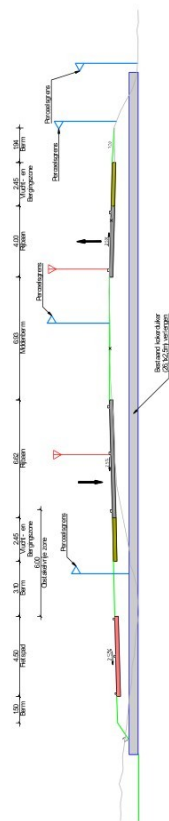
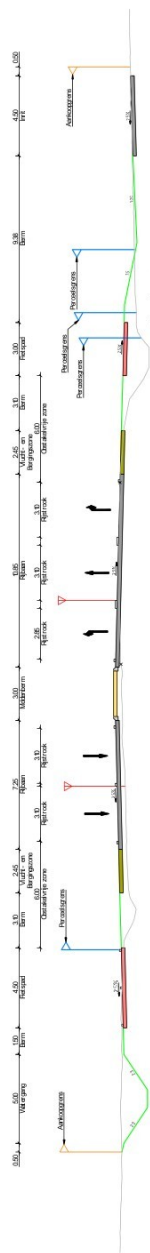
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

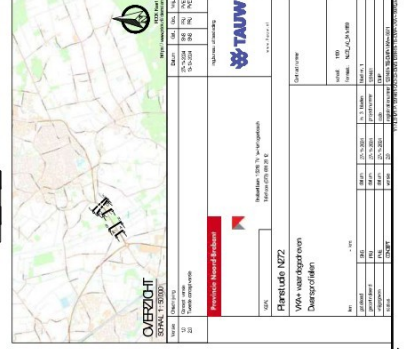
+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

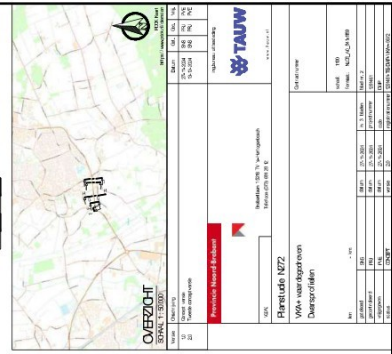
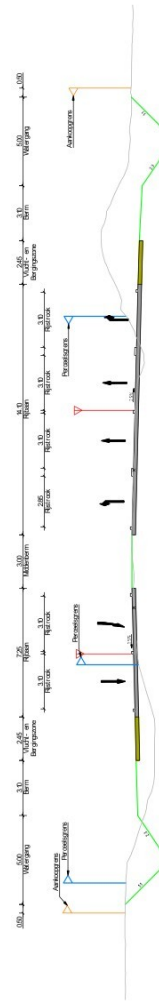
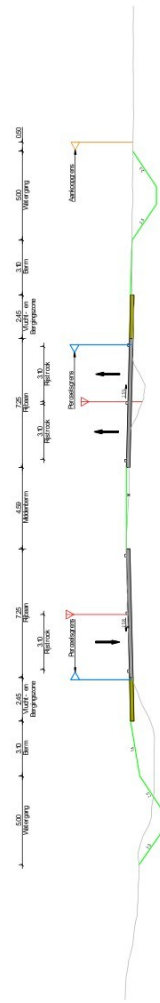
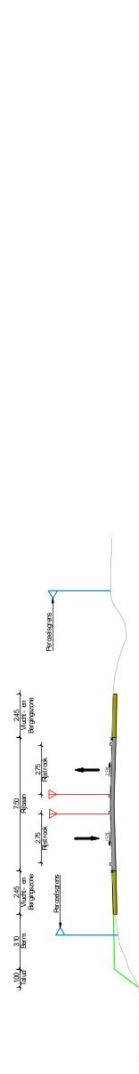
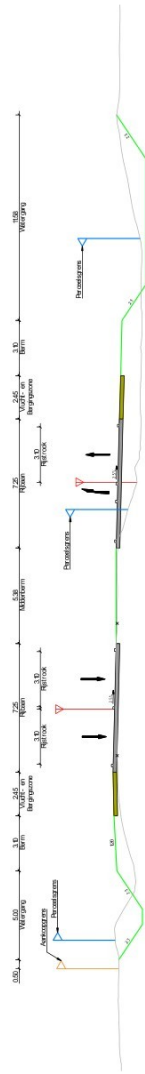
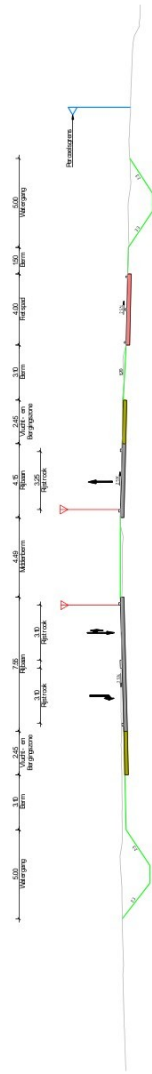
BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Bijlage 2 Ontwerp VKA+ Waardegedreven N272



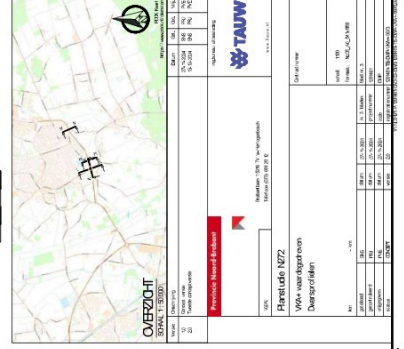
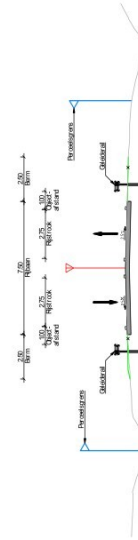
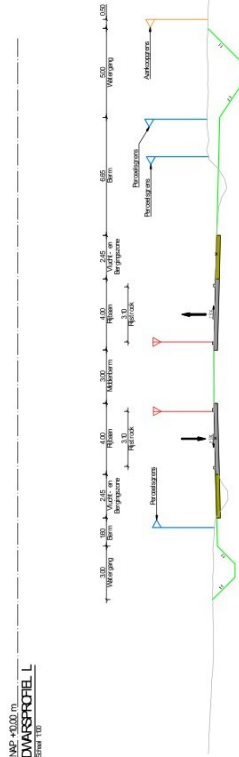
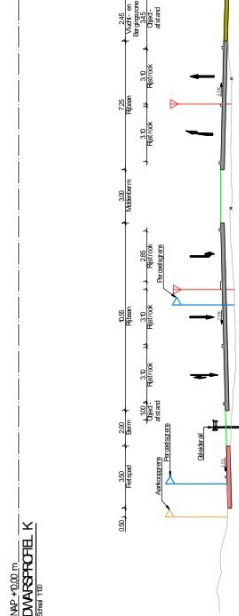
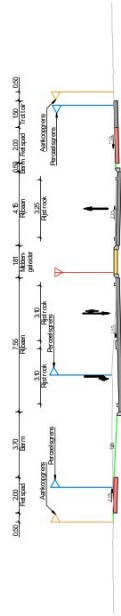
Ommer kinderen:

[illegible]



DATA 11-00000 Name: Country: Telephone: Fax: E-mail: Name of company: Address: City: State: Zip:		Signature: Date:	 Information: 1-800-776-4646 Information only: 800-261-9000
--	--	---	---

[illegible]



Bijlage 3 Verkeerstellingen

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



G01

Meefocalite
Professor Dondersweg
Gemert
Tussen N272 en Biezenweg
Ri. 1 = Ri. Noord (N272)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Biezenweg)

Meting
Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Teklängen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

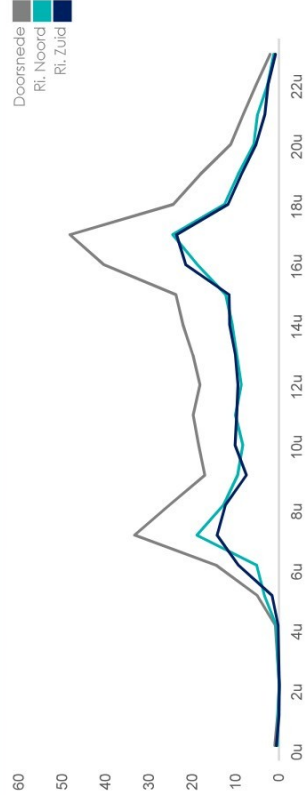
Professor Dondersweg, Gemert
Tussen N272 en Biezenweg

Intensiteiten	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Elmaal (0-24u)	379	100%	345	100%
Dag (7-19u)	312	82,3%	283	82,1%
Avond (19-23u)	43	11,3%	41	11,8%
Nacht (23-7u)	24	6,4%	21	6,1%
Ochterspits (7-9u)	59	15,5%	47	13,7%
Avondspits (16-18u)	89	23,4%	75	21,6%

Uurcijfers	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,3%	2	0,6%
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,2%
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0,1%
04:00 - 05:00	1	0,2%	1	0,2%
05:00 - 06:00	5	1,3%	4	1,1%
06:00 - 07:00	15	3,8%	11	3,3%
07:00 - 08:00	33	8,8%	26	7,6%
08:00 - 09:00	25	6,7%	21	6,1%
09:00 - 10:00	17	4,5%	16	4,6%
10:00 - 11:00	19	4,9%	19	5,6%
11:00 - 12:00	20	5,2%	20	5,8%
12:00 - 13:00	18	4,8%	18	5,2%
13:00 - 14:00	20	5,3%	19	5,6%
14:00 - 15:00	22	5,9%	22	6,4%
15:00 - 16:00	24	6,3%	23	6,6%
16:00 - 17:00	40	10,7%	34	9,9%
17:00 - 18:00	48	12,7%	40	11,7%
18:00 - 19:00	24	6,4%	24	7,0%
19:00 - 20:00	18	4,8%	18	5,2%
20:00 - 21:00	11	2,9%	11	3,1%
21:00 - 22:00	8	2,2%	7	2,1%
22:00 - 23:00	5	1,4%	5	1,4%
23:00 - 24:00	2	0,6%	2	0,5%

Voertuigverdeling	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Licht (L)	342	90,3%	312	90,4%
Middelbaar (M)	24	6,3%	20	5,7%
Zwaar (Z)	13	3,4%	13	3,9%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal voertuigen		Doorsnede	
za 6-apr	191	Gem. snelheid	V85
za 7-apr	191	42,5	49,8
ma 8-apr	411	42,4	49,2
di 9-apr	369	42,5	49,8
wo 10-apr	361	42,4	49,2
do 11-apr	326	42,5	49,8
vr 12-apr	377	42,4	49,2
za 13-apr	383	42,5	49,8
zo 14-apr	249	42,4	49,2
ma 15-apr	555	42,5	49,8
di 16-apr	384	42,4	49,2
wo 17-apr	346	42,5	49,8
do 18-apr	340	42,4	49,2
vr 19-apr	362	42,5	49,8
za 20-apr	246	42,4	49,2
zo 21-apr	210	42,5	49,8
ma 22-apr	377	42,4	49,2
di 23-apr	389	42,5	49,8
wo 24-apr	379	42,4	49,2
do 25-apr	346	42,5	49,8
vr 26-apr	373	42,4	49,2
za 27-apr	229	42,5	49,8
zo 28-apr	227	42,4	49,2
ma 29-apr	373	42,5	49,8
di 30-apr	367	42,4	49,2
wo 1-mei	402	42,5	49,8
do 2-mei	359	42,4	49,2
vr 3-mei	157	42,5	49,8
za 4-mei	0	42,4	49,2
zo 5-mei	0	42,5	49,8
ma 6-mei	0	42,4	49,2
di 7-mei	0	42,5	49,8
wo 8-mei	0	42,4	49,2

Snelheid werkdag

Doorsnede	
Gem. snelheid	42,5
V85	49,8

Verkeerstelling

Bromfietsers en fietsers

G01

Meeflocatie
Professor Dondersweg
Gemert
Tussen N272 en Biezenweg
Rt. 1 = Ri. Noord (N272)
Rt. 2 = Ri. Zuid (Biezenweg)

Meting
Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Professor Dondersweg, Gemert
Tussen N272 en Biezenweg



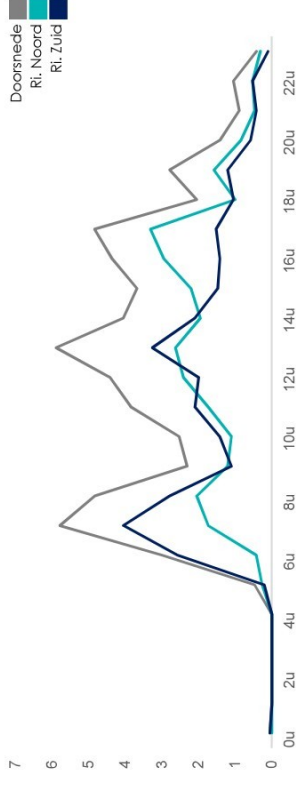
Intensiteiten

	Doorsnede		Rt. Noord		Rt. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	59	100%	63	100%	29	32
Dag (7-19u)	49	82,8%	53	83,8%	24	27
Avond (19-23u)	6	10,5%	6	10,0%	3	4
Nacht (23-7u)	4	6,7%	4	6,2%	1	1
Ochtiendspits (7-9u)	11	18,1%	9	13,8%	4	3
Avondspits (16-18u)	9	15,7%	9	14,3%	6	6

Uurcijfers

	Doorsnede		Rt. Noord		Rt. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,1%	0	0,5%	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,4%	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,2%	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
05:00 - 06:00	0	0,8%	0	0,7%	0	0
06:00 - 07:00	3	5,1%	2	3,5%	0	0
07:00 - 08:00	6	9,9%	5	7,4%	2	1
08:00 - 09:00	5	8,2%	4	6,4%	2	2
09:00 - 10:00	2	3,9%	3	4,4%	1	1
10:00 - 11:00	3	4,3%	3	5,4%	1	2
11:00 - 12:00	4	6,5%	5	7,9%	2	2
12:00 - 13:00	4	7,5%	5	7,7%	2	2
13:00 - 14:00	6	10,0%	7	11,4%	3	4
14:00 - 15:00	4	6,9%	5	8,0%	2	2
15:00 - 16:00	4	6,3%	5	7,2%	2	3
16:00 - 17:00	4	7,4%	4	7,1%	3	1
17:00 - 18:00	5	8,2%	5	7,2%	3	2
18:00 - 19:00	2	3,5%	2	3,5%	1	1
19:00 - 20:00	3	4,7%	2	3,9%	2	1
20:00 - 21:00	1	2,4%	2	2,4%	1	1
21:00 - 22:00	1	1,5%	1	1,9%	0	1
22:00 - 23:00	1	1,8%	1	1,7%	1	1
23:00 - 24:00	0	0,7%	0	0,7%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	134
zo 7-apr	91
ma 8-apr	91
di 9-apr	66
wo 10-apr	99
do 11-apr	86
vr 12-apr	106
za 13-apr	94
zo 14-apr	107
ma 15-apr	56
di 16-apr	32
wo 17-apr	30
do 18-apr	87
vr 19-apr	18
za 20-apr	36
zo 21-apr	36
ma 22-apr	44
di 23-apr	47
wo 24-apr	19
do 25-apr	30
vr 26-apr	26
za 27-apr	30
zo 28-apr	28
ma 29-apr	45
di 30-apr	66
wo 1-mei	75
do 2-mei	93
vr 3-mei	15
za 4-mei	0
zo 5-mei	0
ma 6-mei	0
di 7-mei	0
wo 8-mei	0

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G05

Meeflocatie
Daalhorst
Gemert
Tussen Broekstraat en Tereyken
Ri. 1 = Ri. Noord (Broekstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Tereyken)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Telskion (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Daalhorst, Gemert

Tussen Broekstraat en Tereyken



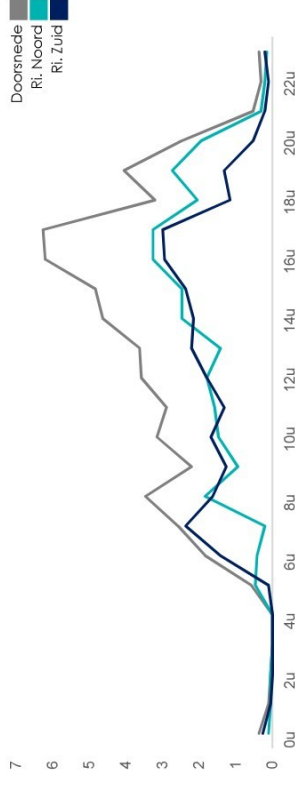
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	57	100%	29	38	28	38
Dag (7-19u)	47	81,4%	23	32	24	34
Avond (19-23u)	7	12,8%	5	5	2	2
Nacht (23-7u)	3	5,8%	1	1	2	2
Ochtendspits (7-9u)	6	10,6%	2	2	4	4
Avondspits (16-18u)	12	21,7%	7	8	6	6

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,6%	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,2%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,1%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	1	1,0%	0	0	0	0
06:00 - 07:00	2	3,2%	1	1,8%	0	1
07:00 - 08:00	3	4,5%	2	2,9%	0	2
08:00 - 09:00	3	6,1%	3	4,1%	2	2
09:00 - 10:00	2	3,9%	1	1	1	2
10:00 - 11:00	3	5,5%	6	8,5%	2	3
11:00 - 12:00	3	5,0%	6	7,8%	2	3
12:00 - 13:00	4	6,2%	6	8,3%	2	3
13:00 - 14:00	4	6,3%	8	10,6%	1	3
14:00 - 15:00	5	8,1%	7	8,9%	2	4
15:00 - 16:00	5	8,4%	7	8,8%	2	4
16:00 - 17:00	6	10,8%	7	9,8%	3	3
17:00 - 18:00	6	10,9%	7	8,8%	3	3
18:00 - 19:00	3	5,6%	3	4,5%	2	1
19:00 - 20:00	4	7,1%	4	4,8%	3	1
20:00 - 21:00	2	4,3%	2	2,8%	2	1
21:00 - 22:00	1	0,9%	1	0,8%	0	1
22:00 - 23:00	0	0,6%	0	0,4%	0	0
23:00 - 24:00	0	0,6%	0	0,4%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totaal

Aantal	
voertuigen	
za 6-apr	196
zo 7-apr	160
ma 8-apr	113
di 9-apr	76
wo 10-apr	135
do 11-apr	67
vr 12-apr	133
za 13-apr	148
zo 14-apr	161
ma 15-apr	45
di 16-apr	23
wo 17-apr	48
do 18-apr	94
vr 19-apr	39
za 20-apr	45
zo 21-apr	114
ma 22-apr	55
di 23-apr	100
wo 24-apr	48
do 25-apr	36
vr 26-apr	59
za 27-apr	100
zo 28-apr	64
ma 29-apr	19
di 30-apr	0
wo 1-mei	0
do 2-mei	0
vr 3-mei	1
za 4-mei	0
zo 5-mei	0
ma 6-mei	0
di 7-mei	0
wo 8-mei	0

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Daalhorst, Gemert
Tussen Broekstraat en Tereyken



G05

Meefocaliteit
Daalhorst
Gemert
Tussen Broekstraat en Tereyken
Ri. 1 = Ri. Noord (Broekstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Tereyken)
Meting
Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tekeningen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefiel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



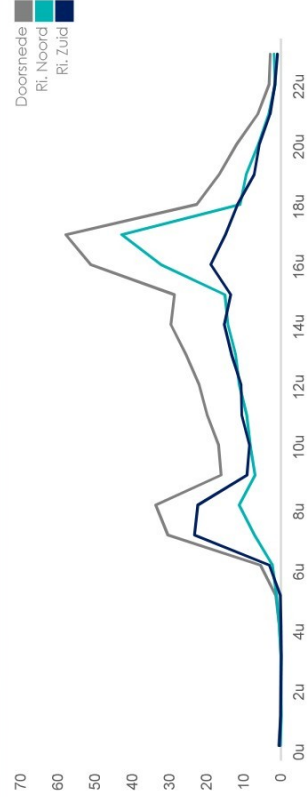
Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten	Doorsnede			Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag		
Elmaal (0-24u)	405	100%	360	100%	176
Dag (7-19u)	355	87,7%	314	87,2%	154
Avond (19-23u)	38	9,5%	35	9,8%	16
Nacht (23-7u)	11	2,8%	11	3,0%	5
Ochtendspits (7-9u)	64	15,9%	48	13,3%	33
Avondspits (16-18u)	109	27,0%	86	23,8%	58

Uurcijfers	Doorsnede			Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	1	0,2%	1	0,3%	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	1	0,2%	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0
04:00 - 05:00	1	0,1%	0	0,1%	0
05:00 - 06:00	1	0,4%	1	0,3%	0
06:00 - 07:00	6	1,4%	4	1,2%	3
07:00 - 08:00	30	7,5%	22	6,2%	17
08:00 - 09:00	34	8,3%	26	7,1%	9
09:00 - 10:00	16	4,0%	15	4,3%	9
10:00 - 11:00	17	4,2%	17	4,8%	9
11:00 - 12:00	20	4,9%	21	5,7%	11
12:00 - 13:00	22	5,5%	23	6,3%	11
13:00 - 14:00	26	6,3%	26	7,3%	13
14:00 - 15:00	30	7,3%	29	8,1%	14
15:00 - 16:00	29	7,1%	28	7,8%	14
16:00 - 17:00	51	12,7%	41	11,5%	16
17:00 - 18:00	58	14,3%	45	12,3%	15
18:00 - 19:00	23	5,6%	21	5,8%	11
19:00 - 20:00	17	4,1%	15	4,2%	7
20:00 - 21:00	12	3,0%	12	3,2%	6
21:00 - 22:00	6	1,6%	6	1,7%	3
22:00 - 23:00	3	0,8%	3	0,7%	2
23:00 - 24:00	3	0,7%	3	0,8%	1

Voertuigverdeling	Doorsnede			Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag		
Licht (L)	373	92,0%	330	91,7%	93,1%
Middelwaar (M)	21	5,1%	16	4,6%	3,4%
Zwaar (Z)	12	2,8%	14	3,8%	3,5%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal voertuigen		Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
		Gem. snelheid	V85		
za 6-apr	309				
zo 7-apr	248				
ma 8-apr	450				
di 9-apr	399				
wo 10-apr	415				
do 11-apr	440				
vr 12-apr	401				
za 13-apr	329				
zo 14-apr	226				
ma 15-apr	483				
di 16-apr	416				
wo 17-apr	384				
do 18-apr	403				
vr 19-apr	379				
za 20-apr	291				
zo 21-apr	236				
ma 22-apr	344				
di 23-apr	392				
wo 24-apr	399				
do 25-apr	380				
vr 26-apr	387				
za 27-apr	247				
zo 28-apr	218				
ma 29-apr	110				
di 30-apr	4				
wo 1-mei	4				
do 2-mei	5				
vr 3-mei	4				
za 4-mei	9				
zo 5-mei	3				
ma 6-mei	3				
di 7-mei	20				
wo 8-mei	13				

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	48,9	51,9	45,9
V85	57,2	60,8	53,6

Verkeerstelling

Bromfietsers en fietsers

G06

Meeflocatie
Kromstraat
Gemert
Tussen Broekstraat en Oude Helmondseweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Broekstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuid (O. Helmondseweg)
Meting
Meeperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

Kromstraat, Gemert

Tussen Broekstraat en Oude Helmondseweg



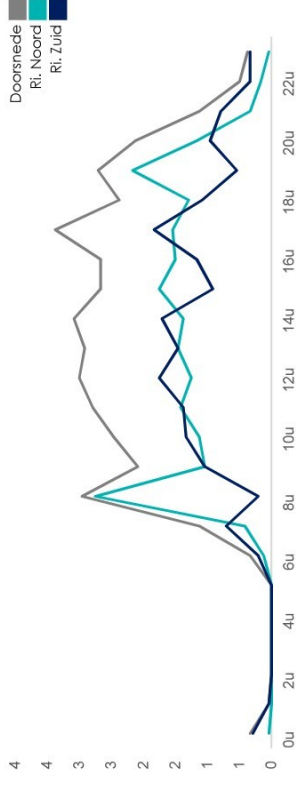
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	39	100%	43	100%	21	23
Dag (7-19u)	32	80,7%	35	82,7%	17	19
Avond (19-23u)	6	16,5%	6	12,9%	4	3
Nacht (23-7u)	1	2,8%	2	4,5%	0	1
Ochtendspits (7-9u)	4	10,5%	4	8,3%	3	3
Avondspits (16-18u)	6	15,5%	6	13,9%	3	3

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,9%	1	1,2%	0	0
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	0,5%	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,2%	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,4%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0
06:00 - 07:00	0	0,9%	0	0,8%	0	0
07:00 - 08:00	1	2,9%	1	2,0%	0	1
08:00 - 09:00	3	7,6%	3	6,2%	2	0
09:00 - 10:00	2	5,3%	2	5,7%	1	1
10:00 - 11:00	2	6,3%	3	7,5%	1	2
11:00 - 12:00	3	7,2%	4	9,7%	1	2
12:00 - 13:00	3	7,7%	3	7,5%	1	2
13:00 - 14:00	3	7,5%	3	8,1%	1	2
14:00 - 15:00	3	7,9%	4	9,3%	1	2
15:00 - 16:00	3	6,8%	3	7,8%	2	1
16:00 - 17:00	3	6,8%	3	6,6%	2	1
17:00 - 18:00	3	8,6%	3	7,3%	2	2
18:00 - 19:00	2	6,1%	2	4,9%	1	1
19:00 - 20:00	3	6,9%	2	5,5%	2	1
20:00 - 21:00	2	5,4%	2	3,9%	1	1
21:00 - 22:00	1	2,9%	1	2,5%	0	1
22:00 - 23:00	1	1,3%	0	1,0%	0	0
23:00 - 24:00	0	1,0%	1	1,2%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

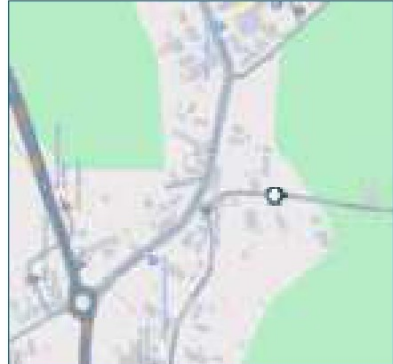
Aantal voertuigen	
za 6-apr	81
zo 7-apr	62
ma 8-apr	47
di 9-apr	29
wo 10-apr	56
do 11-apr	43
vr 12-apr	58
za 13-apr	56
zo 14-apr	67
ma 15-apr	22
di 16-apr	13
wo 17-apr	30
do 18-apr	48
vr 19-apr	29
za 20-apr	35
zo 21-apr	39
ma 22-apr	29
di 23-apr	48
wo 24-apr	19
do 25-apr	14
vr 26-apr	39
za 27-apr	41
zo 28-apr	50
ma 29-apr	51
di 30-apr	47
wo 1-mei	69
do 2-mei	48
vr 3-mei	12
za 4-mei	41
zo 5-mei	48
ma 6-mei	28
di 7-mei	53
wo 8-mei	58



G06

Meeflocatie
Kromstraat
Gemert
Tussen Broekstraat en Oude Helmondseweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Broekstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuid (O. Helmondseweg)

Meting
Meeftperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnet Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland

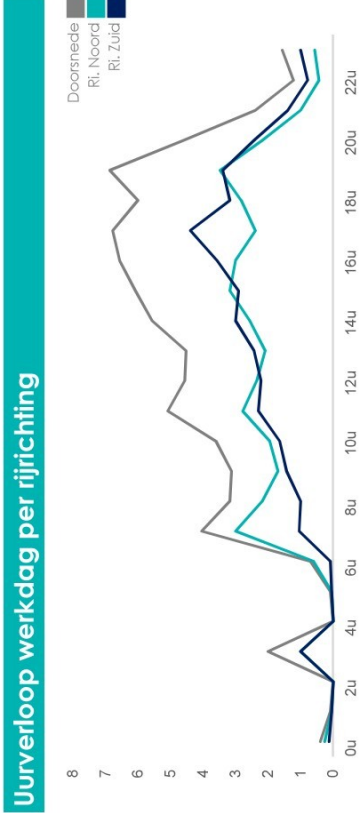


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	79	100%	74	100%	40	37	39
Dag (7-19u)	59	74,8%	57	76,4%	30	29	28
Avond (19-23u)	15	19,1%	13	17,7%	7	6	7
Nacht (23-7u)	5	6,1%	4	5,9%	3	2	2
Ochtdendspits (7-9u)	7	9,1%	6	7,5%	5	4	2
Avondspits (16-18u)	13	16,9%	12	16,2%	5	5	8

Uurcijfers		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,5%	0	0,7%	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	0,2%	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0
03:00 - 04:00	2	2,5%	2	2,2%	1	1	1
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,2%	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0
06:00 - 07:00	1	0,9%	1	0,7%	1	0	0
07:00 - 08:00	4	5,1%	3	4,1%	3	2	1
08:00 - 09:00	3	4,0%	3	3,4%	2	2	1
09:00 - 10:00	3	4,0%	3	3,9%	2	2	1
10:00 - 11:00	4	4,6%	4	5,2%	2	2	2
11:00 - 12:00	5	6,4%	5	7,1%	3	2	2
12:00 - 13:00	5	5,8%	5	6,4%	2	2	2
13:00 - 14:00	5	5,7%	5	6,1%	2	2	2
14:00 - 15:00	6	7,0%	6	7,9%	3	3	3
15:00 - 16:00	6	7,7%	6	8,3%	3	3	3
16:00 - 17:00	7	8,3%	6	8,2%	3	3	4
17:00 - 18:00	7	8,6%	6	8,0%	2	2	4
18:00 - 19:00	7	8,7%	6	7,7%	3	3	3
19:00 - 20:00	7	8,7%	6	8,0%	3	3	3
20:00 - 21:00	5	5,8%	4	5,3%	2	2	2
21:00 - 22:00	2	3,0%	2	3,0%	1	1	1
22:00 - 23:00	1	1,5%	1	1,3%	0	0	1
23:00 - 24:00	2	2,0%	1	1,8%	1	0	1

Voertuigverdeling		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	71	89,5%	67	89,9%	90,1%	90,2%	89,5%
Middelbaar (M)	6	7,3%	5	6,5%	6,5%	5,7%	7,2%
Zwaar (Z)	3	3,2%	3	3,6%	3,4%	4,1%	3,2%



Snelheid werkdag		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
Gem. snelheid	V85	42,6	51,7	41,2	49,7	44,0	53,7

Elmaaltotalen		Aantal voertuigen	
za 6-apr	72		
zo 7-apr	51		
ma 8-apr	104		
di 9-apr	63		
wo 10-apr	86		
do 11-apr	105		
vr 12-apr	70		
za 13-apr	72		
zo 14-apr	60		
ma 15-apr	72		
di 16-apr	81		
wo 17-apr	107		
do 18-apr	81		
vr 19-apr	62		
za 20-apr	72		
zo 21-apr	47		
ma 22-apr	74		
di 23-apr	90		
wo 24-apr	119		
do 25-apr	78		
vr 26-apr	90		
za 27-apr	52		
zo 28-apr	55		
ma 29-apr	62		
di 30-apr	59		
wo 1-mei	69		
do 2-mei	59		
vr 3-mei	69		
za 4-mei	58		
zo 5-mei	41		
ma 6-mei	60		
di 7-mei	87		
wo 8-mei	71		

Verkeerstelling

Bromfietsers en fietsers

G07

Meeflocatie

Galgeveldweg

Gemert

Tussen Broekstraat en Derde Steeg

Ri. 1 = Ri. Noord (Broekstraat)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Derde Steeg)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Galgeveldweg, Gemert

Tussen Broekstraat en Derde Steeg



Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	20	100%	9	12	11	13
Dag (7-19u)	18	93,4%	8	11	10	12
Avond (19-23u)	1	5,7%	1	1	0	1
Nacht (23-7u)	0	0,8%	0	0	0	0
Ochtendsplits (7-9u)	0	2,1%	0	0	0	0
Avondsplits (16-18u)	3	13,0%	1	2	1	2

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,2%	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,2%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0,0%	0	0	0	0
06:00 - 07:00	0	0,0%	0	0	0	0
07:00 - 08:00	0	0,2%	0	0	0	0
08:00 - 09:00	0	1,9%	0	0	0	0
09:00 - 10:00	1	3,6%	0	0	1	1
10:00 - 11:00	2	11,9%	1	1	1	2
11:00 - 12:00	2	10,2%	2	9,3%	1	1
12:00 - 13:00	2	8,5%	1	1	1	1
13:00 - 14:00	2	12,1%	3	12,2%	1	2
14:00 - 15:00	4	18,0%	4	17,1%	2	3
15:00 - 16:00	2	10,6%	3	11,7%	1	1
16:00 - 17:00	1	7,4%	2	7,3%	1	1
17:00 - 18:00	1	5,5%	1	5,7%	1	1
18:00 - 19:00	1	3,4%	1	2,8%	0	0
19:00 - 20:00	1	3,2%	0	2,6%	0	0
20:00 - 21:00	0	2,3%	0	1,9%	0	0
21:00 - 22:00	0	0,0%	0	0,3%	0	0
22:00 - 23:00	0	0,2%	0	0,8%	0	0
23:00 - 24:00	0	0,4%	0	0,6%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	58
zo 7-apr	45
ma 8-apr	18
di 9-apr	9
wo 10-apr	18
do 11-apr	11
vr 12-apr	23
za 13-apr	68
zo 14-apr	30
ma 15-apr	20
di 16-apr	3
wo 17-apr	7
do 18-apr	15
vr 19-apr	7
za 20-apr	21
zo 21-apr	24
ma 22-apr	18
di 23-apr	14
wo 24-apr	12
do 25-apr	11
vr 26-apr	22
za 27-apr	31
zo 28-apr	28
ma 29-apr	37
di 30-apr	30
wo 1-mei	46
do 2-mei	25
vr 3-mei	4
za 4-mei	33
zo 5-mei	41
ma 6-mei	14
di 7-mei	18
wo 8-mei	21

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Galgeveldweg, Gemert
Tussen Broekstraat en Derde Steeg



G07

Meefocale
Galgeveldweg
Gemert
Tussen Broekstraat en Derde Steeg
Ri. 1 = Ri. Noord (Broekstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Derde Steeg)
Meting
Meeperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tekeningen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnef Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



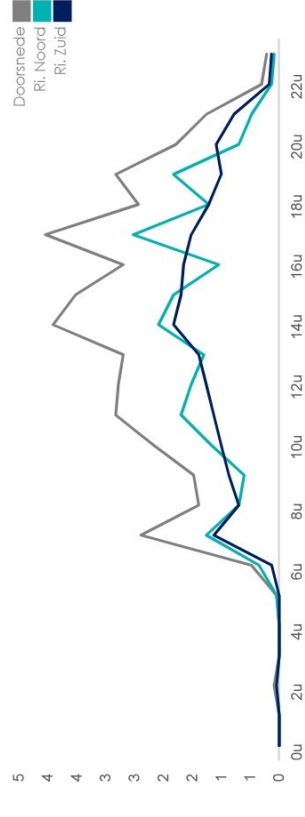
Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten			
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	39	21	19
Dag (7-19u)	32	17	15
Avond (19-23u)	6	3	3
Nacht (23-7u)	1	1	0
Ochtdenspijs (7-9u)	4	2	2
Avondspijs (16-18u)	7	4	3

Uurcijfers			
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0
06:00 - 07:00	0	0	0
07:00 - 08:00	2	1	1
08:00 - 09:00	1	1	1
09:00 - 10:00	1	1	1
10:00 - 11:00	2	1	1
11:00 - 12:00	3	2	1
12:00 - 13:00	3	2	1
13:00 - 14:00	3	1	1
14:00 - 15:00	4	2	2
15:00 - 16:00	4	2	2
16:00 - 17:00	3	1	2
17:00 - 18:00	4	3	2
18:00 - 19:00	2	1	1
19:00 - 20:00	3	2	1
20:00 - 21:00	2	1	1
21:00 - 22:00	1	0	1
22:00 - 23:00	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0

Voertuigverdeling			
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	35	88,2%	87,1%
Middelbaar (M)	3	8,6%	4,6%
Zwaar (Z)	2	5,4%	9,5%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal

	Aantal voertuigen
za 6-apr	42
zo 7-apr	32
ma 8-apr	28
di 9-apr	33
wo 10-apr	36
do 11-apr	27
vr 12-apr	54
za 13-apr	57
zo 14-apr	37
ma 15-apr	36
di 16-apr	51
wo 17-apr	47
do 18-apr	28
vr 19-apr	49
za 20-apr	49
zo 21-apr	16
ma 22-apr	28
di 23-apr	39
wo 24-apr	37
do 25-apr	31
vr 26-apr	42
za 27-apr	33
zo 28-apr	52
ma 29-apr	33
di 30-apr	39
wo 1-me	55
do 2-me	43
vr 3-me	45
za 4-me	35
zo 5-me	36
ma 6-me	41
di 7-me	26
wo 8-me	57

Snelheid

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	37,6	36,5	38,7
V85	45,7	44,0	47,4

Verkeerstelling

Bromfietsers en fietsers

G08

Meeflocatie
Groenendaal
Gemert
Tussen Zuid-Om N272 en Broekstraat
Ri. 1 = Ri. Noord (N272)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Broekstraat)
Meting
Meeperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Groenendaal, Gemert

Tussen Zuid-Om N272 en Broekstraat



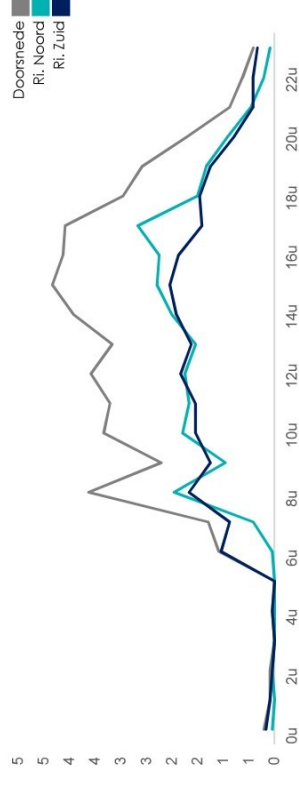
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	48	100%	52	100%	24	25
Dag (7-19u)	40	83,8%	44	85,0%	21	21
Avond (19-23u)	6	12,2%	5	10,5%	3	3
Nacht (23-7u)	2	4,0%	2	4,5%	0	2
Ochtiendspits (7-9u)	5	10,3%	4	8,4%	2	2
Avondspits (16-18u)	8	17,3%	8	15,6%	5	3

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,4%	1	1,0%	0	0
01:00 - 02:00	0	0,2%	0	0,4%	0	0
02:00 - 03:00	0	0,2%	0	0,2%	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,2%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0
06:00 - 07:00	1	2,3%	1	1,6%	0	1
07:00 - 08:00	1	2,7%	1	2,2%	0	1
08:00 - 09:00	4	7,6%	3	6,2%	2	2
09:00 - 10:00	2	4,6%	3	6,1%	1	2
10:00 - 11:00	3	7,0%	4	8,2%	2	2
11:00 - 12:00	3	6,7%	4	8,0%	2	2
12:00 - 13:00	4	7,5%	4	7,9%	2	2
13:00 - 14:00	3	6,7%	4	7,4%	2	2
14:00 - 15:00	4	8,2%	4	8,2%	2	2
15:00 - 16:00	4	9,1%	5	9,9%	2	2
16:00 - 17:00	4	8,7%	4	8,1%	2	2
17:00 - 18:00	4	8,6%	4	7,5%	3	1
18:00 - 19:00	3	6,2%	3	5,4%	2	1
19:00 - 20:00	3	5,4%	2	4,6%	1	1
20:00 - 21:00	2	3,6%	2	3,1%	1	1
21:00 - 22:00	1	1,8%	1	1,6%	0	0
22:00 - 23:00	1	1,3%	1	1,2%	0	0
23:00 - 24:00	0	0,9%	0	0,8%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



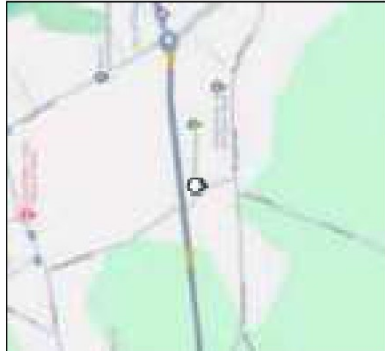
Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	102
zo 7-apr	73
ma 8-apr	54
di 9-apr	52
wo 10-apr	67
do 11-apr	51
vr 12-apr	85
za 13-apr	82
zo 14-apr	84
ma 15-apr	24
di 16-apr	21
wo 17-apr	25
do 18-apr	48
vr 19-apr	25
za 20-apr	32
zo 21-apr	42
ma 22-apr	38
di 23-apr	44
wo 24-apr	26
do 25-apr	29
vr 26-apr	37
za 27-apr	59
zo 28-apr	41
ma 29-apr	65
di 30-apr	66
wo 1-mei	73
do 2-mei	42
vr 3-mei	19
za 4-mei	55
zo 5-mei	70
ma 6-mei	50
di 7-mei	70
wo 8-mei	62



G08

Meeflocatie
Groenendaal
Gemert
Tussen Zuid-Om N272 en Broekstraat
Ri. 1 = Ri. Noord (N272)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Broekstraat)
Meting
Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnet Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland

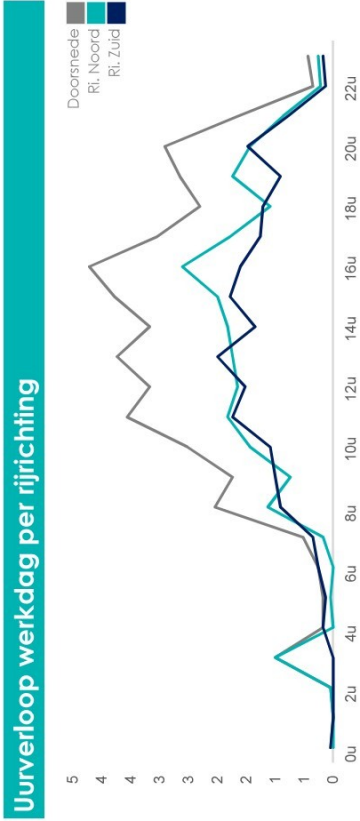


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
		Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)		44	100%	44	100%	24	20
Dag (7-19u)		34	77.7%	35	78.9%	18	16
Avond (19-23u)		8	17.4%	7	16.3%	4	3
Nacht (23-7u)		2	4.9%	2	4.7%	1	1
Ochtdaags (7-9u)		3	5.9%	2	5.4%	1	1
Avondspits (16-18u)		7	16.7%	7	16.8%	4	3

Uurcijfers		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
		Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00		0	0.1%	0	0.4%	0	0
01:00 - 02:00		0	0.0%	0	0.2%	0	0
02:00 - 03:00		0	0.1%	0	0.2%	0	0
03:00 - 04:00		1	2.3%	1	1.8%	1	0
04:00 - 05:00		0	0.4%	0	0.5%	0	0
05:00 - 06:00		0	0.4%	0	0.3%	0	0
06:00 - 07:00		0	0.6%	0	0.6%	0	0
07:00 - 08:00		1	1.2%	0	1.1%	0	0
08:00 - 09:00		2	4.7%	2	4.3%	1	1
09:00 - 10:00		2	4.0%	2	4.6%	1	1
10:00 - 11:00		3	5.8%	3	6.3%	1	1
11:00 - 12:00		4	8.2%	4	8.3%	2	2
12:00 - 13:00		3	7.3%	4	8.0%	2	2
13:00 - 14:00		4	8.6%	4	8.0%	2	2
14:00 - 15:00		3	7.3%	3	7.7%	2	1
15:00 - 16:00		4	8.7%	4	8.2%	2	2
16:00 - 17:00		4	9.7%	4	10.2%	3	2
17:00 - 18:00		3	7.0%	3	6.6%	2	1
18:00 - 19:00		2	5.3%	2	5.6%	1	1
19:00 - 20:00		3	6.1%	3	6.0%	2	1
20:00 - 21:00		3	6.7%	3	6.6%	1	1
21:00 - 22:00		2	3.8%	1	3.0%	1	1
22:00 - 23:00		0	0.8%	0	0.7%	0	0
23:00 - 24:00		0	1.0%	0	0.7%	0	0

Voertuigverdeling		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
		Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)		39	90.6%	39	89.0%	90.2%	87.5%
Middelbaar (M)		2	5.1%	2	4.4%	4.8%	4.4%
Zwaar (Z)		2	4.3%	3	6.6%	4.1%	7.6%



Elmaal

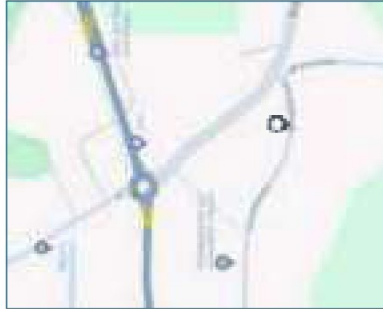
		Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
		Gem. snelheid	V85	Gem. snelheid	V85	Gem. snelheid	V85
za 6-apr		50		33.5	40.5	33.4	40.6
zo 7-apr		45					
ma 8-apr		49					
di 9-apr		34					
wo 10-apr		57					
do 11-apr		45					
vr 12-apr		50					
za 13-apr		55					
zo 14-apr		40					
ma 15-apr		40					
di 16-apr		55					
wo 17-apr		40					
do 18-apr		35					
vr 19-apr		43					
za 20-apr		44					
zo 21-apr		38					
ma 22-apr		40					
di 23-apr		47					
wo 24-apr		43					
do 25-apr		37					
vr 26-apr		33					
za 27-apr		37					
zo 28-apr		44					
ma 29-apr		46					
di 30-apr		47					
wo 1-mei		54					
do 2-mei		42					
vr 3-mei		47					
za 4-mei		41					
zo 5-mei		66					
ma 6-mei		33					
di 7-mei		44					
wo 8-mei		40					

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G09

Meefocallie
Broekstraat
Gemert
Tussen Boekent en Daalhorst
Ri. 1 = Ri. Oost (Boekent)
Ri. 2 = Ri. West (Daalhorst)
Meting
Meeperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Broekstraat, Gemert

Tussen Boekent en Daalhorst



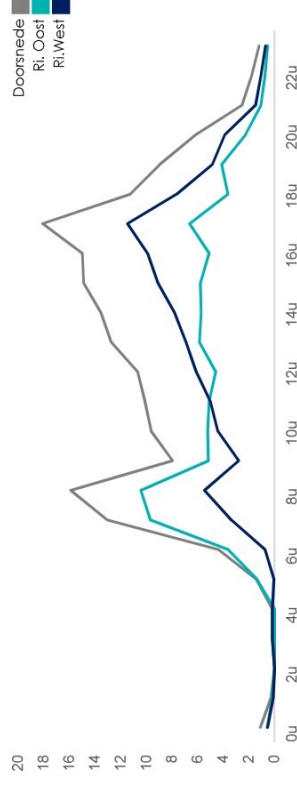
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	181	100%	187	91	94	96
Dag (7-19u)	153	84,5%	73	76	80	82
Avond (19-23u)	19	10,7%	8	9	11	11
Nacht (23-7u)	9	4,8%	6	6	2	4
Ochtiendspits (7-9u)	29	16,0%	20	16	9	8
Avondspits (16-18u)	33	18,3%	12	11	21	19

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,6%	1	1	1	1
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	1	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	1	0,8%	1	1	0	0
06:00 - 07:00	4	2,4%	4	3	1	1
07:00 - 08:00	13	7,2%	10	7	3	3
08:00 - 09:00	16	8,8%	13	10	5	5
09:00 - 10:00	8	4,4%	5	5	3	4
10:00 - 11:00	10	5,3%	12	6	4	6
11:00 - 12:00	10	5,6%	13	6	5	6
12:00 - 13:00	11	5,9%	12	6	6	7
13:00 - 14:00	13	7,0%	15	6	7	8
14:00 - 15:00	14	7,5%	16	7	8	9
15:00 - 16:00	15	8,2%	17	8	9	10
16:00 - 17:00	15	8,3%	14	5	10	9
17:00 - 18:00	18	10,0%	16	7	11	10
18:00 - 19:00	11	6,2%	10	4	8	7
19:00 - 20:00	9	4,9%	4	4	5	4
20:00 - 21:00	6	3,4%	2	2	4	3
21:00 - 22:00	3	1,4%	1	1	1	2
22:00 - 23:00	2	1,0%	1	1	1	1
23:00 - 24:00	1	0,7%	1	1	1	1

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totale

Aantal voertuigen	
za 6-apr	305
zo 7-apr	220
ma 8-apr	231
di 9-apr	184
wo 10-apr	217
do 11-apr	184
vr 12-apr	250
za 13-apr	289
zo 14-apr	217
ma 15-apr	147
di 16-apr	94
wo 17-apr	141
do 18-apr	208
vr 19-apr	98
za 20-apr	97
zo 21-apr	141
ma 22-apr	153
di 23-apr	176
wo 24-apr	127
do 25-apr	144
vr 26-apr	146
za 27-apr	166
zo 28-apr	156
ma 29-apr	216
di 30-apr	242
wo 1-mei	294
do 2-mei	186
vr 3-mei	33
za 4-mei	0
zo 5-mei	0
ma 6-mei	0
di 7-mei	0
wo 8-mei	0



Verkeerstelling

Motorvoertuigen

G09

Meeflocatie	
Broekstraat	
Gemert	
Tussen Boekent en Daalhorst	
Ri. 1 = Ri. Oost (Boekent)	
Ri. 2 = Ri. West (Daalhorst)	
Meting	
Meeperiode: 6 april t/m 10 mei 2024	
Methode: Teklängen (NDC Nederland MC)	
In opdracht van: Meefnet Brabant	
Uitgevoerd door: NDC Nederland	



Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

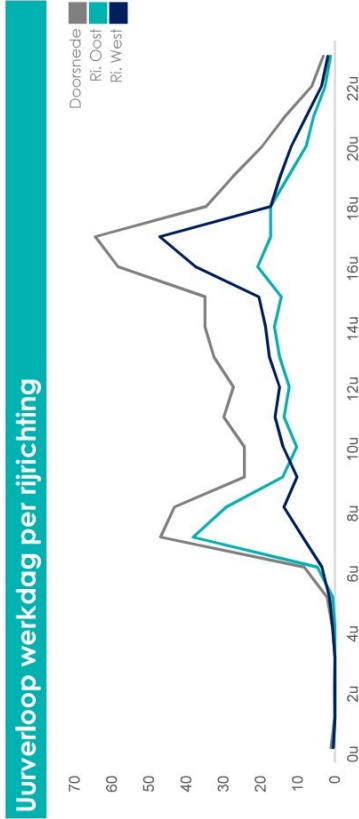
Broekstraat, Gemert

Tussen Boekent en Daalhorst

Intensiteiten	Doorsnede		Ri. Oost	Ri. West
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	540	100%	493	100%
Dag (7-19u)	457	84,6%	415	84,2%
Avond (19-23u)	67	12,4%	62	12,5%
Nacht (23-7u)	16	3,0%	16	3,3%
Ochterspits (7-9u)	90	16,7%	71	14,3%
Avondspits (16-18u)	123	22,8%	104	21,0%

Uurcijfers	Doorsnede		Ri. Oost	Ri. West
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,2%	2	0,5%
01:00 - 02:00	0	0,0%	1	0,1%
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%
04:00 - 05:00	1	0,1%	1	0,1%
05:00 - 06:00	2	0,4%	2	0,4%
06:00 - 07:00	8	1,5%	7	1,4%
07:00 - 08:00	47	8,7%	36	7,3%
08:00 - 09:00	43	8,0%	35	7,0%
09:00 - 10:00	24	4,5%	23	4,7%
10:00 - 11:00	24	4,5%	25	5,1%
11:00 - 12:00	30	5,6%	31	6,3%
12:00 - 13:00	27	5,1%	28	5,6%
13:00 - 14:00	33	6,1%	32	6,6%
14:00 - 15:00	35	6,5%	35	7,1%
15:00 - 16:00	35	6,5%	35	7,0%
16:00 - 17:00	58	10,8%	50	10,2%
17:00 - 18:00	65	12,0%	53	10,8%
18:00 - 19:00	35	6,4%	31	6,3%
19:00 - 20:00	27	5,1%	26	5,2%
20:00 - 21:00	20	3,8%	19	3,8%
21:00 - 22:00	14	2,5%	12	2,5%
22:00 - 23:00	6	1,2%	5	1,1%
23:00 - 24:00	3	0,6%	3	0,6%

Voertuigverdeling	Doorsnede		Ri. Oost	Ri. West
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	497	92,1%	451	91,6%
Middelbaar (M)	32	5,9%	27	5,4%
Zwaar (Z)	11	2,0%	15	3,0%



Elmaaltotalen		Snelheid werkdag	
Aantal voertuigen		Doorsnede	Ri. Oost
za 6-apr	446	33,4	32,1
zo 7-apr	353	40,5	39,2
ma 8-apr	576		
di 9-apr	585		
wo 10-apr	566		
do 11-apr	525		
vr 12-apr	549		
za 13-apr	395		
zo 14-apr	321		
ma 15-apr	594		
di 16-apr	611		
wo 17-apr	534		
do 18-apr	548		
vr 19-apr	517		
za 20-apr	426		
zo 21-apr	317		
ma 22-apr	498		
di 23-apr	538		
wo 24-apr	495		
do 25-apr	507		
vr 26-apr	515		
za 27-apr	317		
zo 28-apr	300		
ma 29-apr	491		
di 30-apr	504		
wo 1-mei	587		
do 2-mei	515		
vr 3-mei	198		
za 4-mei	0		
zo 5-mei	0		
ma 6-mei	0		
di 7-mei	0		
wo 8-mei	0		



Verkeerstelling

Motorvoertuigen

G10

Meefocalite
Heijtsveld
Gemert
Tussen Molenrand en Zuid-Om N272
Ri. 1 = Ri. Noord (Molenrand)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)
Meting
Meeftperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Teklaren (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnef Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Heijtsveld, Gemert

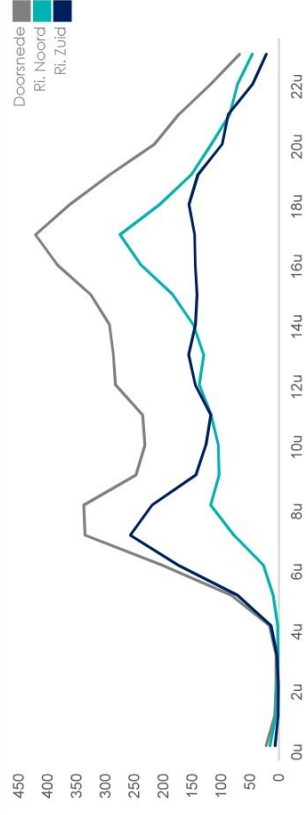
Tussen Molenrand en Zuid-Om N272

Intensiteiten	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Elmaal (0-24u)	4959	100%	2387	2572
Dag (7-19u)	3748	75,6%	1846	1902
Avond (19-23u)	800	16,1%	427	373
Nacht (23-7u)	411	8,3%	371	296
Ochterspits (7-9u)	674	13,6%	197	161
Avondspits (16-18u)	806	16,3%	514	291

Uurcijfers	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
00:00 - 01:00	22	0,5%	16	7
01:00 - 02:00	8	0,2%	6	2
02:00 - 03:00	5	0,1%	4	2
03:00 - 04:00	6	0,1%	2	4
04:00 - 05:00	17	0,3%	3	14
05:00 - 06:00	82	1,7%	11	72
06:00 - 07:00	202	4,1%	28	175
07:00 - 08:00	336	6,8%	78	257
08:00 - 09:00	338	6,8%	119	220
09:00 - 10:00	248	5,0%	104	144
10:00 - 11:00	232	4,7%	105	127
11:00 - 12:00	236	4,8%	118	131
12:00 - 13:00	283	5,7%	138	145
13:00 - 14:00	287	5,8%	131	157
14:00 - 15:00	294	5,9%	149	145
15:00 - 16:00	326	6,6%	184	145
16:00 - 17:00	384	7,7%	239	145
17:00 - 18:00	422	8,5%	275	137
18:00 - 19:00	362	7,3%	206	156
19:00 - 20:00	292	5,9%	152	128
20:00 - 21:00	216	4,4%	117	99
21:00 - 22:00	173	3,5%	85	88
22:00 - 23:00	119	2,4%	72	46
23:00 - 24:00	69	1,4%	47	24

Voertuigverdeling	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Licht (L)	4728	95,3%	95,6%	95,1%
Middelbaar (M)	210	4,2%	4,0%	4,5%
Zwaar (Z)	20	0,4%	0,4%	0,4%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotale

Aantal voertuigen	
za 6-apr	4194
zo 7-apr	3289
ma 8-apr	4889
di 9-apr	5267
wo 10-apr	5242
do 11-apr	5150
vr 12-apr	5239
za 13-apr	4571
zo 14-apr	3535
ma 15-apr	4851
di 16-apr	5176
wo 17-apr	5159
do 18-apr	5020
vr 19-apr	5030
za 20-apr	4437
zo 21-apr	3791
ma 22-apr	4379
di 23-apr	4734
wo 24-apr	4598
do 25-apr	4611
vr 26-apr	4673
za 27-apr	3203
zo 28-apr	3114
ma 29-apr	1930
di 30-apr	0
wo 1-mei	0
do 2-mei	0
vr 3-mei	2852
za 4-mei	4134
zo 5-mei	3391
ma 6-mei	4921
di 7-mei	4992
wo 8-mei	5329

Snelheid werkdag

Doorsnede	
Gem. snelheid	37,2
V85	42,2
Ri. Noord	
35,9	
Ri. Zuid	
38,6	
44,3	

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G11

Meeflocatie
Paaschoesedijk

Gemert

Tussen Fietspad Eeuwsel en De Stap

Ri. 1 = Ri. Oost (Fietspad Eeuwsel)

Ri. 2 = Ri. West (De Stap)

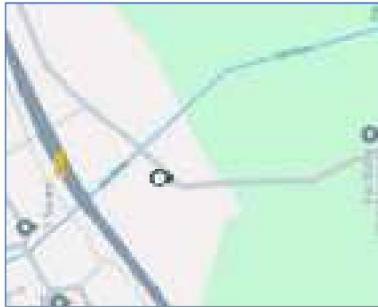
Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Paaschoesedijk, Gemert

Tussen Fietspad Eeuwsel en De Stap



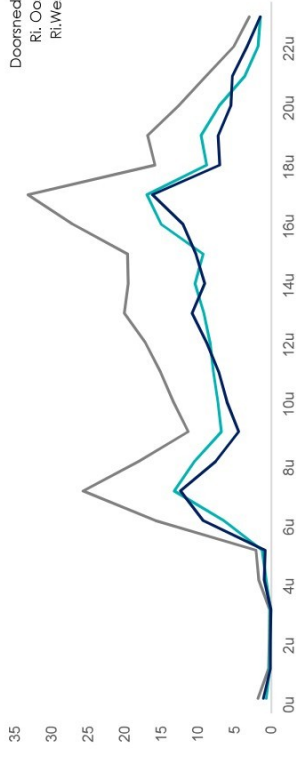
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	306	100%	296	100%	158	153
Dag (7-19u)	237	77,4%	229	77,6%	124	121
Avond (19-23u)	44	14,3%	40	13,5%	22	21
Nacht (23-7u)	26	8,3%	26	8,9%	11	11
Ochtendspits (7-9u)	44	14,3%	36	12,2%	24	19
Avondspits (16-18u)	60	19,7%	52	17,7%	32	28
					28	24

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,6%	3	1,0%	1	1
01:00 - 02:00	0	0,1%	2	0,7%	0	1
02:00 - 03:00	0	0,1%	2	0,5%	0	1
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0
04:00 - 05:00	2	0,6%	2	0,6%	1	1
05:00 - 06:00	2	0,7%	2	0,6%	1	1
06:00 - 07:00	16	5,2%	13	4,2%	7	5
07:00 - 08:00	26	8,4%	20	6,9%	13	11
08:00 - 09:00	18	5,9%	16	5,3%	11	9
09:00 - 10:00	11	3,7%	12	4,2%	7	7
10:00 - 11:00	13	4,4%	15	5,1%	7	8
11:00 - 12:00	15	4,9%	17	5,9%	8	9
12:00 - 13:00	17	5,6%	18	6,2%	8	9
13:00 - 14:00	20	6,6%	22	7,4%	9	11
14:00 - 15:00	20	6,4%	21	7,1%	10	12
15:00 - 16:00	20	6,4%	21	7,0%	9	10
16:00 - 17:00	27	8,9%	25	8,3%	15	14
17:00 - 18:00	33	10,9%	28	9,4%	17	16
18:00 - 19:00	16	5,2%	14	4,8%	9	8
19:00 - 20:00	17	5,5%	15	5,2%	10	9
20:00 - 21:00	13	4,2%	12	4,0%	7	6
21:00 - 22:00	9	2,9%	8	2,7%	4	3
22:00 - 23:00	5	1,7%	5	1,6%	2	2
23:00 - 24:00	3	1,0%	3	1,1%	2	2

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	388
zo 7-apr	295
ma 8-apr	382
di 9-apr	333
wo 10-apr	399
do 11-apr	319
vr 12-apr	412
za 13-apr	408
zo 14-apr	267
ma 15-apr	246
di 16-apr	155
wo 17-apr	234
do 18-apr	324
vr 19-apr	161
za 20-apr	146
zo 21-apr	172
ma 22-apr	262
di 23-apr	277
wo 24-apr	225
do 25-apr	246
vr 26-apr	257
za 27-apr	203
zo 28-apr	183
ma 29-apr	353
di 30-apr	371
wo 1-mei	438
do 2-mei	346
vr 3-mei	195
za 4-mei	258
zo 5-mei	202
ma 6-mei	322
di 7-mei	386
wo 8-mei	380

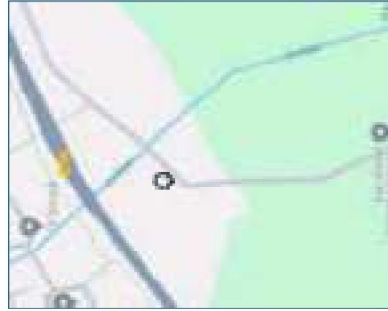


Verkeerstelling

Motorvoertuigen

G11

Meeflocatie
Paashoefse dijk
Gemert
Tussen Fietspad Eeuwse l en De Stap
Ri. 1 = Ri. Oost (Fietspad Eeuwse l)
Ri. 2 = Ri. West (De Stap)
Meting
Mietperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Teklängen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Paashoefse dijk, Gemert

Tussen Fietspad Eeuwse l en De Stap

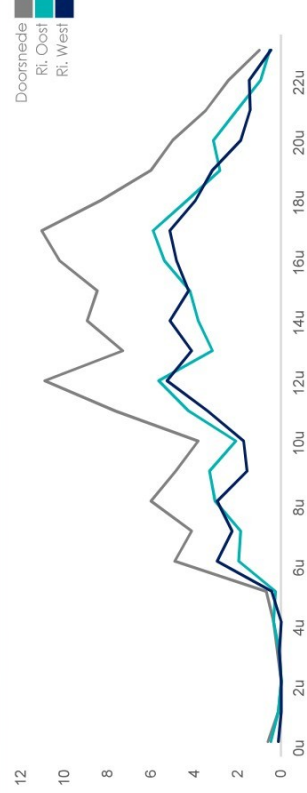
Intensiteiten		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
		Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	116	100%	118	100%	60	61	57
Dag (7-19u)	92	78,7%	95	80,7%	47	50	45
Avond (19-23u)	17	14,5%	15	13,0%	9	8	7
Nacht (23-7u)	8	6,8%	8	6,4%	4	4	4
Ochtlendspits (7-9u)	10	8,7%	9	7,6%	5	4	5
Avondspits (16-18u)	21	18,3%	20	17,4%	11	11	10

Uurcijfers		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
		Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,5%	1	0,7%	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	0,4%	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,3%	0	0,3%	0	0	0
05:00 - 06:00	1	0,5%	1	0,4%	0	0	0
06:00 - 07:00	5	4,2%	4	3,4%	2	2	3
07:00 - 08:00	4	3,5%	3	2,9%	2	2	2
08:00 - 09:00	6	5,2%	6	4,7%	3	3	3
09:00 - 10:00	5	4,2%	5	4,6%	3	4	2
10:00 - 11:00	4	3,3%	5	4,5%	2	3	2
11:00 - 12:00	8	6,6%	8	6,9%	4	4	3
12:00 - 13:00	11	9,4%	11	9,0%	6	6	5
13:00 - 14:00	7	6,3%	9	7,8%	3	4	4
14:00 - 15:00	9	7,7%	10	8,5%	4	5	5
15:00 - 16:00	8	7,3%	9	7,9%	4	5	4
16:00 - 17:00	10	8,8%	10	8,7%	5	6	5
17:00 - 18:00	11	9,5%	10	8,7%	6	6	5
18:00 - 19:00	8	7,1%	8	6,6%	4	4	4
19:00 - 20:00	6	5,2%	5	4,7%	3	3	3
20:00 - 21:00	5	4,3%	5	3,9%	3	3	2
21:00 - 22:00	3	3,0%	3	2,6%	2	2	1
22:00 - 23:00	2	2,1%	2	1,8%	1	1	1
23:00 - 24:00	1	0,9%	1	1,1%	1	1	0

Voertuigverdeling		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
		Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	99	85,3%	97	82,8%	85,6%	82,3%	83,3%
Middelbaar (M)	7	6,0%	6	4,9%	5,7%	4,5%	6,4%
Zwaar (Z)	10	8,6%	14	12,3%	8,6%	13,2%	8,6%



Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

		Aantal voertuigen	
za 6-apr	153		
zo 7-apr	136		
ma 8-apr	93		
di 9-apr	93		
wo 10-apr	139		
do 11-apr	125		
vr 12-apr	154		
za 13-apr	169		
zo 14-apr	125		
ma 15-apr	117		
di 16-apr	99		
wo 17-apr	131		
do 18-apr	122		
vr 19-apr	109		
za 20-apr	112		
zo 21-apr	76		
ma 22-apr	91		
di 23-apr	101		
wo 24-apr	95		
do 25-apr	108		
vr 26-apr	123		
za 27-apr	121		
zo 28-apr	90		
ma 29-apr	113		
di 30-apr	121		
wo 1-mei	177		
do 2-mei	104		
vr 3-mei	133		
za 4-mei	110		
zo 5-mei	113		
ma 6-mei	99		
di 7-mei	107		
wo 8-mei	125		

Snelheid werkdag

		Doorsnede	
		Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	26,9	27,2	26,7
V85	37,0	37,3	36,8

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Peeleindseweg, Gemert
Tussen Broekweg en N272



G12

Meeflocatie
Peeleindseweg
Gemert
Tussen Broekweg en N272
Ri. 1 = Ri. Noord (Broekweg)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tekeningen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meefnet Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid		
	Weekdag	Weekdag		Weekdag	Weekdag	
Elmaal (0-24u)	2520	100%	2232	100%	895	851
Dag (7-19u)	2078	82,4%	1804	80,9%	728	681
Avond (19-23u)	276	11,0%	282	12,6%	161	120
Nacht (23-7u)	167	6,6%	145	6,5%	97	47
Ochtendspits (7-9u)	462	18,3%	316	14,2%	371	91
Avondspits (16-18u)	484	19,2%	387	17,3%	289	155

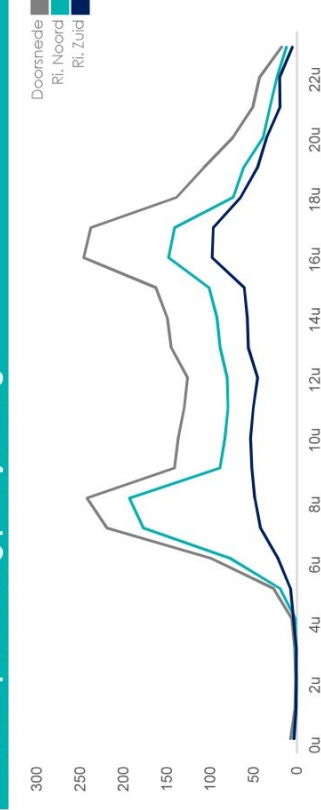
Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	8	0,3%	16	0,7%	4	3
01:00 - 02:00	3	0,1%	11	0,5%	1	1
02:00 - 03:00	2	0,1%	6	0,3%	1	3
03:00 - 04:00	3	0,4%	4	0,2%	2	1
04:00 - 05:00	6	0,3%	5	0,2%	2	4
05:00 - 06:00	28	1,1%	18	0,8%	20	13
06:00 - 07:00	100	4,0%	64	2,9%	77	49
07:00 - 08:00	219	8,7%	144	6,5%	177	113
08:00 - 09:00	242	9,6%	172	7,7%	193	129
09:00 - 10:00	142	5,6%	130	5,8%	89	78
10:00 - 11:00	137	5,4%	135	6,1%	83	79
11:00 - 12:00	130	5,2%	132	5,9%	80	76
12:00 - 13:00	126	5,0%	135	6,0%	81	80
13:00 - 14:00	145	5,8%	149	6,7%	89	86
14:00 - 15:00	150	5,9%	152	6,8%	92	92
15:00 - 16:00	163	6,5%	152	6,8%	102	96
16:00 - 17:00	246	9,8%	198	8,9%	148	120
17:00 - 18:00	238	9,4%	189	8,5%	141	112
18:00 - 19:00	139	5,5%	117	5,2%	74	62
19:00 - 20:00	107	4,3%	111	5,0%	62	46
20:00 - 21:00	74	2,9%	80	3,6%	39	45
21:00 - 22:00	51	2,0%	51	2,3%	31	29
22:00 - 23:00	43	1,7%	40	1,8%	23	22
23:00 - 24:00	18	0,7%	22	1,0%	12	13

Voertuigverdeling

	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Licht (L)	2326	92,3%	2083	93,4%
Middelbaar (M)	169	6,7%	130	5,8%
Zwaar (Z)	26	1,0%	18	0,8%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

	Aantal voertuigen
za 6-apr	2036
zo 7-apr	1442
ma 8-apr	2832
di 9-apr	2904
wo 10-apr	2923
do 11-apr	2980
vr 12-apr	2808
za 13-apr	2114
zo 14-apr	1831
ma 15-apr	2826
di 16-apr	1953
wo 17-apr	0
do 18-apr	0
vr 19-apr	1025
za 20-apr	2064
zo 21-apr	1443
ma 22-apr	2507
di 23-apr	1812
wo 24-apr	1628
do 25-apr	1251
vr 26-apr	1332
za 27-apr	766
zo 28-apr	723
ma 29-apr	1608
di 30-apr	1478
wo 1-mei	1681
do 2-mei	1414
vr 3-mei	1501
za 4-mei	1805
zo 5-mei	1114
ma 6-mei	2397
di 7-mei	1215
wo 8-mei	47

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	50,8	54,1	47,5
V85	58,7	62,3	55,2

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G13

Meeflocatie
Liesdijk
Gemert
Tussen Vonderweg Oost en Peeleindseweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Vonderweg Oost)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Peeleindseweg)

Meting
Meeletperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Liesdijk, Gemert

Tussen Vonderweg Oost en Peeleindseweg



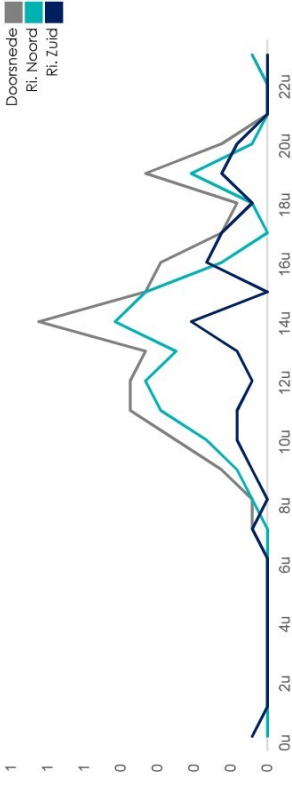
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	4	100%	5	100%	2	4
Dag (7-19u)	3	84,7%	5	90,8%	2	3
Avond (19-23u)	0	12,9%	0	8,0%	0	0
Nacht (23-7u)	0	2,4%	0	1,2%	0	0
Ochtiendsplis (7-9u)	0	2,4%	0	2,5%	0	0
Avondsplis (16-18u)	0	11,8%	1	9,8%	0	0

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	1,2%	0	0,6%	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
05:00 - 06:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
06:00 - 07:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
07:00 - 08:00	0	1,2%	0	0,6%	0	0
08:00 - 09:00	0	1,2%	0	1,8%	0	0
09:00 - 10:00	0	3,5%	1	9,8%	0	0
10:00 - 11:00	0	7,1%	1	13,5%	0	0
11:00 - 12:00	0	10,6%	0	9,2%	0	0
12:00 - 13:00	0	10,6%	0	8,6%	0	0
13:00 - 14:00	0	9,4%	1	11,0%	0	0
14:00 - 15:00	1	17,6%	1	16,0%	0	0
15:00 - 16:00	0	9,4%	0	8,6%	0	0
16:00 - 17:00	0	8,2%	0	6,7%	0	0
17:00 - 18:00	0	3,5%	0	3,1%	0	0
18:00 - 19:00	0	2,4%	0	1,8%	0	0
19:00 - 20:00	0	9,4%	0	5,5%	0	0
20:00 - 21:00	0	3,5%	0	1,8%	0	0
21:00 - 22:00	0	0,0%	0	0,6%	0	0
22:00 - 23:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
23:00 - 24:00	0	1,2%	0	0,6%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	10
zo 7-apr	10
ma 8-apr	1
di 9-apr	6
wo 10-apr	4
do 11-apr	1
vr 12-apr	8
za 13-apr	13
zo 14-apr	34
ma 15-apr	4
di 16-apr	3
wo 17-apr	1
do 18-apr	8
vr 19-apr	3
za 20-apr	5
zo 21-apr	1
ma 22-apr	0
di 23-apr	3
wo 24-apr	1
do 25-apr	1
vr 26-apr	3
za 27-apr	6
zo 28-apr	1
ma 29-apr	9
di 30-apr	6
wo 1-me	9
do 2-me	1
vr 3-me	1
za 4-me	4
zo 5-me	2
ma 6-me	0
di 7-me	3
wo 8-me	5

G13

Meeflocatie
Tussdijk
Gemert
Tussen Vonderweg Oost en Peeleindseweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Vonderweg Oost)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Peeleindseweg)

Meting
Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meefnet Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland

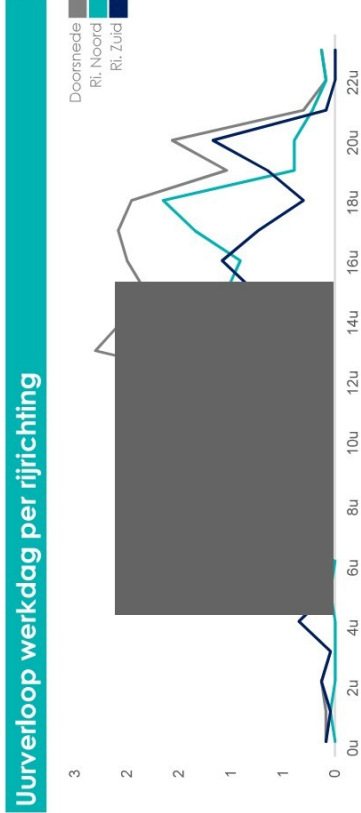


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Elmaal (0-24u)	25	100%	24	100%	13	12	12	11
Dag (7-19u)	20	81,8%	19	81,9%	12	11	8	8
Avond (19-23u)	3	12,1%	3	11,7%	1	1	2	2
Nacht (23-7u)	2	6,1%	2	6,4%	0	0	1	1
Ochtdenspits (7-9u)	3	13,1%	3	11,2%	2	1	2	1
Avondspits (16-18u)	4	16,4%	4	16,2%	2	2	2	2

Uurcijfers	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,3%	0	0,8%	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,3%	0	0,3%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,5%	0	0,5%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,2%	0	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	1,4%	0	1,5%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0,3%	0	0,4%	0	0	0	0
06:00 - 07:00	1	2,4%	1	2,3%	0	0	1	1
07:00 - 08:00	1	4,9%	1	4,0%	1	0	1	0
08:00 - 09:00	2	8,2%	2	7,2%	1	1	1	1
09:00 - 10:00	1	4,0%	1	4,4%	1	1	0	0
10:00 - 11:00	1	3,7%	1	5,3%	0	1	1	1
11:00 - 12:00	2	7,5%	2	6,5%	1	1	1	1
12:00 - 13:00	1	4,4%	1	4,1%	1	1	0	0
13:00 - 14:00	2	9,3%	2	9,3%	1	1	1	1
14:00 - 15:00	2	8,2%	2	8,9%	1	1	1	1
15:00 - 16:00	2	7,3%	2	7,4%	1	1	1	1
16:00 - 17:00	2	8,0%	2	8,9%	1	1	1	1
17:00 - 18:00	2	8,4%	2	7,4%	1	1	1	1
18:00 - 19:00	2	7,9%	2	8,6%	2	2	0	0
19:00 - 20:00	1	4,2%	1	4,1%	0	0	1	1
20:00 - 21:00	2	6,3%	1	6,3%	0	0	1	1
21:00 - 22:00	0	1,2%	0	1,1%	0	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0,3%	0	0,3%	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0,5%	0	0,4%	0	0	0	0

Voertuigverdeling	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Licht (L)	22	87,8%	21	88,3%	91,8%	91,7%	83,2%	84,4%
Middelbaar (M)	2	9,3%	2	7,6%	6,9%	5,4%	11,9%	10,1%
Zwaar (Z)	1	3,0%	1	4,1%	1,3%	2,8%	4,9%	5,5%



Elmaaltotalen

	Aantal voertuigen
za 6-apr	28
zo 7-apr	17
ma 8-apr	30
di 9-apr	30
wo 10-apr	26
do 11-apr	20
vr 12-apr	29
za 13-apr	24
zo 14-apr	21
ma 15-apr	29
di 16-apr	20
wo 17-apr	22
do 18-apr	18
vr 19-apr	27
za 20-apr	22
zo 21-apr	18
ma 22-apr	26
di 23-apr	22
wo 24-apr	25
do 25-apr	27
vr 26-apr	21
za 27-apr	21
zo 28-apr	20
ma 29-apr	22
di 30-apr	16
wo 1-me	26
do 2-me	31
vr 3-me	27
za 4-me	11
zo 5-me	16
ma 6-me	26
di 7-me	31
wo 8-me	21

Snelheid werkdag

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid V85	35,3	33,4	37,2
	40,7	38,0	43,5

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G14

Meeflocatie
Broekstraat
Gemert
Tussen N272 en Galgeveldseweg
Rt. 1 = Ri. Oost (Galgeveldseweg)
Rt. 2 = Ri. West (N272)

Meting
Meeperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Broekstraat, Gemert

Tussen N272 en Galgeveldseweg



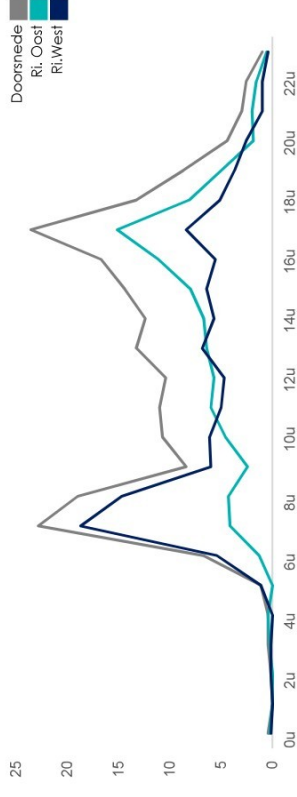
Intensiteiten

	Doorsnede		Rt. Oost		Rt. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag Weekdag	Werkdag Weekdag	Werkdag Weekdag	Werkdag Weekdag
Elmaal (0-24u)	205	100%	258	100%	96	124
Dag (7-19u)	176	86,9%	225	87,3%	83	108
Avond (19-23u)	19	9,1%	20	7,8%	10	11
Nacht (23-7u)	10	5,0%	13	4,9%	3	5
Ochtendspits (7-9u)	42	20,4%	31	12,0%	8	7
Avondspits (16-18u)	40	19,6%	43	16,6%	26	25

Uurcijfers

	Doorsnede		Rt. Oost		Rt. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag Weekdag	Werkdag Weekdag	Werkdag Weekdag	Werkdag Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,2%	1	0,5%	0	1
01:00 - 02:00	0	0,0%	1	0,5%	0	1
02:00 - 03:00	0	0,1%	1	0,4%	0	1
03:00 - 04:00	0	0,2%	1	0,4%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,2%	0	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	1	0,6%	1	0,4%	0	1
06:00 - 07:00	7	3,3%	5	2,0%	1	5
07:00 - 08:00	23	11,1%	16	6,1%	4	19
08:00 - 09:00	19	9,3%	15	5,9%	4	15
09:00 - 10:00	8	4,1%	12	4,7%	2	6
10:00 - 11:00	11	5,2%	18	7,2%	5	9
11:00 - 12:00	11	5,4%	18	7,2%	6	9
12:00 - 13:00	10	5,1%	18	7,0%	6	5
13:00 - 14:00	13	6,5%	25	9,8%	6	12
14:00 - 15:00	12	6,1%	23	8,8%	7	12
15:00 - 16:00	14	7,0%	23	9,0%	8	11
16:00 - 17:00	17	8,1%	22	8,6%	11	12
17:00 - 18:00	24	11,5%	21	8,0%	15	8
18:00 - 19:00	13	6,5%	13	5,0%	8	5
19:00 - 20:00	9	4,2%	9	3,6%	5	4
20:00 - 21:00	4	2,2%	5	1,9%	2	3
21:00 - 22:00	3	1,5%	4	1,4%	2	2
22:00 - 23:00	3	1,3%	2	0,9%	2	1
23:00 - 24:00	1	0,5%	1	0,6%	1	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	373
zo 7-apr	327
ma 8-apr	320
di 9-apr	209
wo 10-apr	256
do 11-apr	101
vr 12-apr	296
za 13-apr	363
zo 14-apr	335
ma 15-apr	174
di 16-apr	80
wo 17-apr	34
do 18-apr	47
vr 19-apr	30
za 20-apr	14
zo 21-apr	78
ma 22-apr	45
di 23-apr	47
wo 24-apr	2
do 25-apr	29
vr 26-apr	1
za 27-apr	0
zo 28-apr	0
ma 29-apr	1
di 30-apr	0
wo 1-mei	0
do 2-mei	0
vr 3-mei	0
za 4-mei	0
zo 5-mei	0
ma 6-mei	0
di 7-mei	0
wo 8-mei	0

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



G14

Meeflocatie
Broekstraat
Gemert
Tussen N272 en Galgeveldseweg
Ri. 1 = Ri. Oost (Galgeveldseweg)
Ri. 2 = Ri. West (N272)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tekeningen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meefnet Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

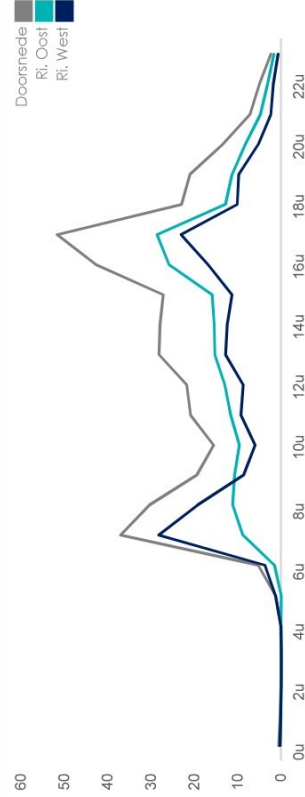
Broekstraat, Gemert
Tussen N272 en Galgeveldseweg

Intensiteiten	Doorsnede		Ri. Oost Weekdag Weekdag	Ri. West Weekdag Weekdag
	Weekdag	Weekdag		
Elmaal (0-24u)	403	100%	378	100%
Dag (7-19u)	346	85,9%	323	85,5%
Avond (19-23u)	47	11,6%	43	11,4%
Nacht (23-7u)	10	2,5%	12	3,1%
Ochterspits (7-9u)	68	16,8%	49	13,0%
Avondspits (16-18u)	94	23,4%	82	21,6%

Uurcijfers	Doorsnede		Ri. Oost Weekdag Weekdag	Ri. West Weekdag Weekdag
	Weekdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	1	0,2%	2	0,6%
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,2%
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%
05:00 - 06:00	1	0,3%	1	0,3%
06:00 - 07:00	5	1,3%	4	1,1%
07:00 - 08:00	37	9,2%	26	6,9%
08:00 - 09:00	30	7,6%	23	6,1%
09:00 - 10:00	19	4,8%	18	4,9%
10:00 - 11:00	16	3,9%	20	5,2%
11:00 - 12:00	21	5,2%	21	5,6%
12:00 - 13:00	22	5,4%	23	6,2%
13:00 - 14:00	28	7,0%	29	7,8%
14:00 - 15:00	28	6,9%	29	7,8%
15:00 - 16:00	27	6,8%	30	7,8%
16:00 - 17:00	43	10,6%	39	10,3%
17:00 - 18:00	52	12,8%	43	11,3%
18:00 - 19:00	23	5,7%	21	5,7%
19:00 - 20:00	21	5,2%	19	5,1%
20:00 - 21:00	14	3,4%	13	3,4%
21:00 - 22:00	7	1,8%	7	1,8%
22:00 - 23:00	5	1,2%	4	1,1%
23:00 - 24:00	2	0,6%	3	0,8%

Voertuigverdeling	Doorsnede		Ri. Oost Weekdag Weekdag	Ri. West Weekdag Weekdag
	Weekdag	Weekdag		
Licht (L)	380	94,3%	352	93,3%
Middelbaar (M)	19	4,6%	15	3,9%
Zwaar (Z)	4	1,1%	11	2,9%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Snelheid werkdag

Gem. snelheid V85	Doorsnede	
	Ri. Oost	Ri. West
	42,9	42,6
	50,4	50,7

Elmaaltotalen

Aantal voertuigen	Doorsnede	
	Ri. Oost	Ri. West
za 6-apr	337	
zo 7-apr	332	
ma 8-apr	411	
di 9-apr	416	
wo 10-apr	463	
do 11-apr	415	
vr 12-apr	411	
za 13-apr	363	
zo 14-apr	296	
ma 15-apr	457	
di 16-apr	436	
wo 17-apr	408	
do 18-apr	380	
vr 19-apr	391	
za 20-apr	303	
zo 21-apr	316	
ma 22-apr	370	
di 23-apr	442	
wo 24-apr	50	
do 25-apr	237	
vr 26-apr	388	
za 27-apr	106	
zo 28-apr	42	
ma 29-apr	67	
di 30-apr	45	
wo 1-mei	39	
do 2-mei	23	
vr 3-mei	13	
za 4-mei	0	
zo 5-mei	0	
ma 6-mei	0	
di 7-mei	0	
wo 8-mei	0	

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G15

Meeflocatie
Oudestraat
Gemert
Tussen Antoon Roelofsstraat en N272
Ri. 1 = Ri. Noord (Antoon Roelofsstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Oudestraat, Gemert

Tussen Antoon Roelofsstraat en N272



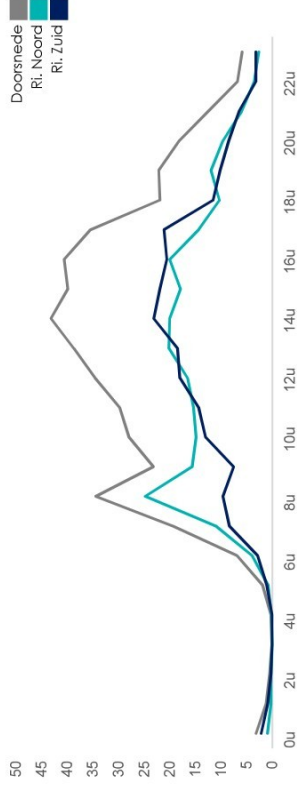
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	470	100%	242	241	228
Dag (7-19u)	390	83,0%	202	198	183
Avond (19-23u)	60	12,7%	31	31	29
Nacht (23-7u)	20	4,3%	9	12	11
Ochtendspits (7-9u)	54	11,5%	36	30	18
Avondspits (16-18u)	76	16,2%	34	33	42

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0,7%	1	2	2
01:00 - 02:00	1	0,3%	0	1	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	0	1	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	1	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	1	0
05:00 - 06:00	2	0,4%	1	1	1
06:00 - 07:00	7	1,5%	4	4	3
07:00 - 08:00	19	4,1%	11	9	8
08:00 - 09:00	35	7,3%	25	21	10
09:00 - 10:00	23	4,9%	16	14	8
10:00 - 11:00	28	6,0%	15	15	13
11:00 - 12:00	30	6,3%	15	16	14
12:00 - 13:00	35	7,4%	17	17	18
13:00 - 14:00	39	8,3%	20	22	19
14:00 - 15:00	43	9,2%	20	21	23
15:00 - 16:00	40	8,5%	18	19	22
16:00 - 17:00	41	8,7%	20	20	21
17:00 - 18:00	36	7,6%	14	13	21
18:00 - 19:00	22	4,7%	10	10	12
19:00 - 20:00	22	4,7%	12	12	10
20:00 - 21:00	18	3,9%	10	10	9
21:00 - 22:00	13	2,7%	6	6	7
22:00 - 23:00	7	1,5%	4	4	3
23:00 - 24:00	6	1,3%	3	3	4

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal	
voertuigen	
za 6-apr	675
zo 7-apr	427
ma 8-apr	624
di 9-apr	478
wo 10-apr	646
do 11-apr	475
vr 12-apr	657
za 13-apr	699
zo 14-apr	491
ma 15-apr	363
di 16-apr	219
wo 17-apr	379
do 18-apr	525
vr 19-apr	251
za 20-apr	313
zo 21-apr	449
ma 22-apr	314
di 23-apr	422
wo 24-apr	266
do 25-apr	336
vr 26-apr	397
za 27-apr	396
zo 28-apr	298
ma 29-apr	526
di 30-apr	513
wo 1-mei	686
do 2-mei	541
vr 3-mei	225
za 4-mei	396
zo 5-mei	389
ma 6-mei	478
di 7-mei	617
wo 8-mei	643

G15

Meelocalite

Oudestraat

Gemert

Tussen Antoon Roelofsstraat en N272

Ri. 1 = Ri. Noord (Antoon Roelofsstraat)

Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Metling

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meefiel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

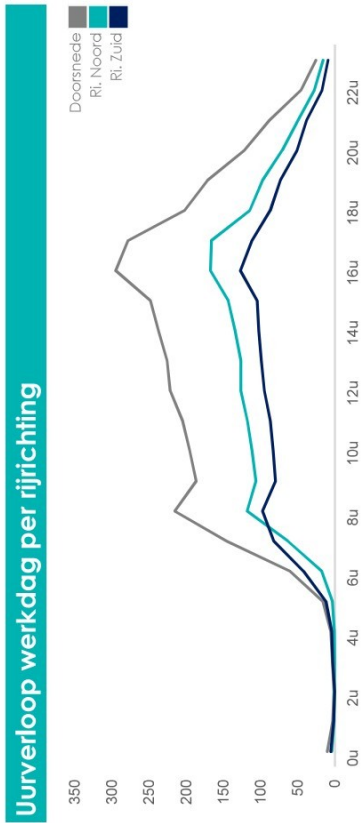
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Elmaal (0-24u)	3217	100%	1795	1422
Dag (7-19u)	2660	82,7%	1500	1160
Avond (19-23u)	428	13,3%	247	181
Nacht (23-7u)	128	4,0%	47	81
Ochterspits (7-9u)	362	11,2%	182	150
Avondspits (16-18u)	574	17,8%	335	240

Uurcijfers	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
00:00 - 01:00	11	0,3%	5	6
01:00 - 02:00	4	0,1%	2	2
02:00 - 03:00	2	0,1%	1	1
03:00 - 04:00	4	0,1%	1	3
04:00 - 05:00	6	0,2%	1	5
05:00 - 06:00	16	0,5%	4	12
06:00 - 07:00	61	1,9%	18	43
07:00 - 08:00	146	4,5%	64	82
08:00 - 09:00	216	6,7%	118	98
09:00 - 10:00	187	5,8%	107	80
10:00 - 11:00	195	6,1%	112	83
11:00 - 12:00	205	6,4%	118	86
12:00 - 13:00	222	6,9%	127	95
13:00 - 14:00	226	7,0%	127	99
14:00 - 15:00	238	7,4%	135	103
15:00 - 16:00	249	7,7%	144	105
16:00 - 17:00	295	9,2%	168	128
17:00 - 18:00	279	8,7%	167	123
18:00 - 19:00	202	6,3%	115	107
19:00 - 20:00	172	5,3%	98	74
20:00 - 21:00	122	3,8%	71	68
21:00 - 22:00	88	2,7%	50	47
22:00 - 23:00	46	1,4%	28	18
23:00 - 24:00	26	0,8%	16	10

Voertuigverdeling	Doorsnede		Ri. Noord	Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag Weekdag	Weekdag Weekdag
Licht (L)	3028	94,1%	94,4%	93,8%
Middelbaar (M)	146	4,5%	4,3%	4,8%
Zwaar (Z)	43	1,3%	1,3%	1,4%



Elmaaltotalen		Snelheid werkdag	
Aantal voertuigen		Doorsnede	Ri. Noord
za 6-apr	2290	Gem. snelheid	35,0
za 7-apr	2112	V85	41,0
ma 8-apr	3353		38,7
di 9-apr	3323		45,5
wo 10-apr	3462		
do 11-apr	3515		
vr 12-apr	3654		
za 13-apr	2806		
za 14-apr	2227		
ma 15-apr	3277		
di 16-apr	3356		
wo 17-apr	3352		
do 18-apr	3453		
vr 19-apr	3520		
za 20-apr	2869		
za 21-apr	2284		
ma 22-apr	3030		
di 23-apr	2812		
wo 24-apr	2999		
do 25-apr	3086		
do 26-apr	3225		
za 27-apr	2149		
za 28-apr	2065		
ma 29-apr	2765		
di 30-apr	2808		
wo 1-me	2804		
do 2-me	2874		
vr 3-me	3183		
za 4-me	2793		
zo 5-me	2268		
ma 6-me	3165		
di 7-me	3432		
wo 8-me	3545		

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G16

Meeflocatie

Fietspad Oudestraat Oostzijde

Gemert

Tussen N272 en Broekstraat

Ri. 1 = Ri. Noord (N272)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Broekstraat)

Meting

Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Oudestraat, Gemert

Tussen N272 en Broekstraat



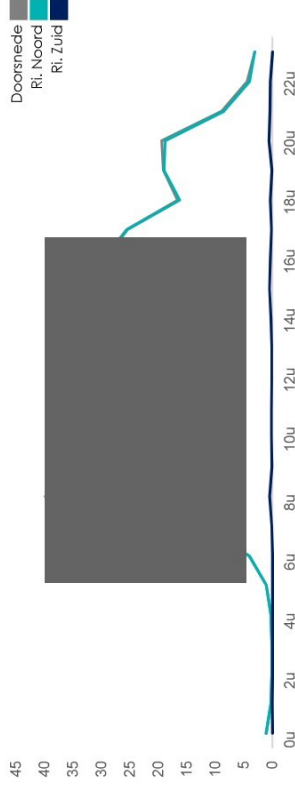
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	367	100%	386	100%	363	381
Tussen N272 en Broekstraat	305	83,1%	319	82,5%	302	316
Dag (7-19u)	52	14,2%	50	12,8%	50	48
Avond (19-23u)	10	2,8%	18	4,6%	10	17
Nacht (23-7u)	53	14,4%	43	11,2%	52	43
Ochtendspits (7-9u)	55	15,1%	55	14,3%	55	55
Avondspits (16-18u)						

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,3%	4	1,0%	1	4
01:00 - 02:00	0	0,1%	2	0,6%	0	2
02:00 - 03:00	0	0,0%	2	0,4%	0	2
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,2%	0	1
04:00 - 05:00	0	0,1%	1	0,2%	0	1
05:00 - 06:00	1	0,3%	1	0,2%	1	1
06:00 - 07:00	4	1,1%	4	1,0%	4	4
07:00 - 08:00	13	3,5%	11	2,8%	13	11
08:00 - 09:00	40	10,9%	32	8,4%	39	32
09:00 - 10:00	25	6,7%	23	5,9%	25	23
10:00 - 11:00	23	6,3%	25	6,6%	23	25
11:00 - 12:00	22	6,0%	26	6,7%	22	26
12:00 - 13:00	21	5,7%	26	6,6%	21	25
13:00 - 14:00	31	8,5%	36	9,4%	31	36
14:00 - 15:00	29	7,9%	35	9,0%	29	35
15:00 - 16:00	29	8,0%	33	8,4%	29	32
16:00 - 17:00	30	8,1%	31	8,1%	29	31
17:00 - 18:00	26	7,0%	24	6,2%	25	24
18:00 - 19:00	17	4,5%	17	4,4%	16	16
19:00 - 20:00	19	5,2%	18	4,7%	19	18
20:00 - 21:00	19	5,3%	18	4,6%	19	17
21:00 - 22:00	9	2,4%	9	2,3%	9	8
22:00 - 23:00	4	1,2%	5	1,2%	4	4
23:00 - 24:00	3	0,9%	4	1,0%	3	4

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totaal

Elmaal-totaal		Aantal	
		Voertuigen	
za 6-apr	591	za 6-apr	591
zo 7-apr	556	zo 7-apr	556
ma 8-apr	459	ma 8-apr	459
di 9-apr	363	di 9-apr	363
wo 10-apr	505	wo 10-apr	505
do 11-apr	375	do 11-apr	375
vr 12-apr	549	vr 12-apr	549
za 13-apr	678	za 13-apr	678
zo 14-apr	502	zo 14-apr	502
ma 15-apr	234	ma 15-apr	234
di 16-apr	144	di 16-apr	144
wo 17-apr	286	wo 17-apr	286
do 18-apr	416	do 18-apr	416
vr 19-apr	203	vr 19-apr	203
za 20-apr	236	za 20-apr	236
zo 21-apr	382	zo 21-apr	382
ma 22-apr	230	ma 22-apr	230
di 23-apr	365	di 23-apr	365
wo 24-apr	176	wo 24-apr	176
do 25-apr	252	do 25-apr	252
vr 26-apr	387	vr 26-apr	387
za 27-apr	435	za 27-apr	435
zo 28-apr	262	zo 28-apr	262
ma 29-apr	419	ma 29-apr	419
di 30-apr	431	di 30-apr	431
wo 1-mei	636	wo 1-mei	636
do 2-mei	413	do 2-mei	413
vr 3-mei	192	vr 3-mei	192
za 4-mei	314	za 4-mei	314
zo 5-mei	503	zo 5-mei	503
ma 6-mei	365	ma 6-mei	365
di 7-mei	525	di 7-mei	525
wo 8-mei	524	wo 8-mei	524

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G16

Meeflocatie
Fietspad Oudestraat Westzijde

Gemert

Tussen N272 en Broekstraat

Ri. 1 = Ri. Noord (N272)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Broekstraat)

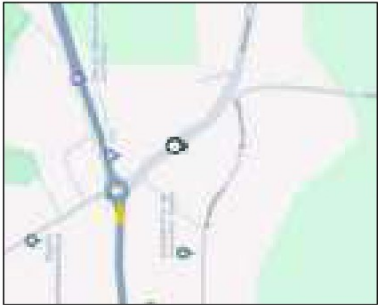
Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Oudestraat Westzijde, Gemert

Tussen N272 en Broekstraat



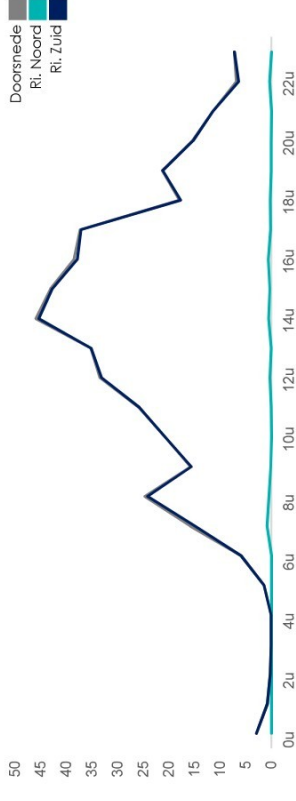
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	428	100%	463	100%	5	458
Tussen (7-19u)	354	82,8%	374	80,9%	4	370
Avond (19-23u)	55	12,8%	58	12,6%	1	58
Nacht (23-7u)	19	4,4%	30	6,5%	0	30
Ochtendspits (7-9u)	41	9,5%	35	7,5%	1	34
Avondspits (16-18u)	76	17,7%	77	16,6%	1	76

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0,7%	7	1,5%	0	7
01:00 - 02:00	1	0,2%	4	0,9%	0	4
02:00 - 03:00	0	0,1%	3	0,6%	0	3
03:00 - 04:00	0	0,0%	2	0,4%	0	2
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	1	0,3%	1	0,3%	0	1
06:00 - 07:00	6	1,4%	5	1,1%	0	6
07:00 - 08:00	16	3,7%	13	2,8%	1	15
08:00 - 09:00	25	5,8%	22	4,6%	1	24
09:00 - 10:00	16	3,7%	19	4,1%	0	16
10:00 - 11:00	21	4,8%	24	5,2%	0	21
11:00 - 12:00	26	6,0%	30	6,5%	0	26
12:00 - 13:00	33	7,8%	36	7,7%	0	33
13:00 - 14:00	35	8,2%	38	8,2%	0	35
14:00 - 15:00	46	10,7%	49	10,6%	1	45
15:00 - 16:00	43	10,1%	48	10,4%	0	43
16:00 - 17:00	39	9,0%	42	9,0%	1	38
17:00 - 18:00	37	8,7%	35	7,6%	0	37
18:00 - 19:00	18	4,2%	19	4,1%	0	18
19:00 - 20:00	21	5,0%	21	4,5%	0	21
20:00 - 21:00	15	3,6%	17	3,7%	0	15
21:00 - 22:00	11	2,7%	13	2,9%	0	11
22:00 - 23:00	7	1,6%	7	1,5%	0	6
23:00 - 24:00	7	1,7%	8	1,6%	0	7

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	806
zo 7-apr	633
ma 8-apr	604
di 9-apr	473
wo 10-apr	628
do 11-apr	500
vr 12-apr	724
za 13-apr	839
zo 14-apr	593
ma 15-apr	344
di 16-apr	202
wo 17-apr	370
do 18-apr	528
vr 19-apr	283
za 20-apr	312
zo 21-apr	489
ma 22-apr	304
di 23-apr	471
wo 24-apr	266
do 25-apr	428
vr 26-apr	619
za 27-apr	670
zo 28-apr	471
ma 29-apr	306
di 30-apr	163
wo 1-mei	288
do 2-mei	405
vr 3-mei	182
za 4-mei	373
zo 5-mei	536
ma 6-mei	475
di 7-mei	629
wo 8-mei	657

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G17

Meeflocatie
Fietspad Eeuwseel
Gemert
Tussen N272 en Paashoefseel
Ri. 1 = Ri. Noord (N272)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Paashoefseel)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Eeuwseel, Gemert

Tussen N272 en Paashoefseel



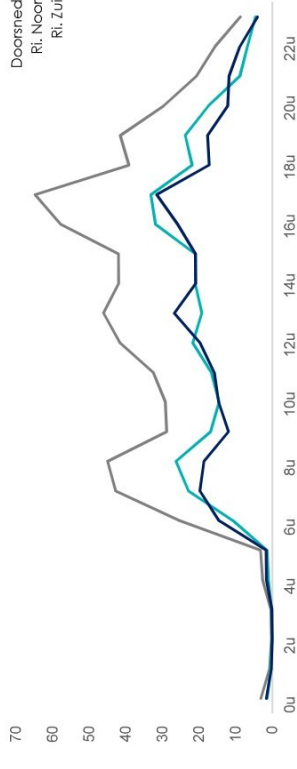
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	665	100%	345	360	320	320
Dag (7-19u)	513	77.0%	268	283	245	245
Avond (19-23u)	108	16.2%	57	54	51	46
Nacht (23-7u)	45	6.8%	21	23	24	29
Ochtendspits (7-9u)	88	13.2%	49	43	39	33
Avondspits (16-18u)	123	18.4%	65	64	58	51

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0.5%	2	2	2	4
01:00 - 02:00	1	0.1%	1	3	0	3
02:00 - 03:00	0	0.0%	0	1	0	2
03:00 - 04:00	0	0.1%	0	1	0	1
04:00 - 05:00	3	0.4%	1	1	2	2
05:00 - 06:00	3	0.5%	2	1	2	1
06:00 - 07:00	25	3.8%	11	9	15	11
07:00 - 08:00	43	6.4%	23	19	20	16
08:00 - 09:00	45	6.8%	26	24	19	17
09:00 - 10:00	29	4.4%	17	17	12	14
10:00 - 11:00	29	4.4%	15	17	15	17
11:00 - 12:00	33	4.9%	17	21	16	19
12:00 - 13:00	42	6.3%	22	25	20	21
13:00 - 14:00	46	6.9%	19	24	27	28
14:00 - 15:00	42	6.3%	21	27	21	23
15:00 - 16:00	42	6.3%	21	26	21	23
16:00 - 17:00	58	8.7%	32	32	26	24
17:00 - 18:00	65	9.7%	33	32	32	27
18:00 - 19:00	39	5.9%	22	19	17	16
19:00 - 20:00	42	6.2%	24	22	18	17
20:00 - 21:00	30	4.5%	17	17	12	11
21:00 - 22:00	21	3.1%	9	8	12	10
22:00 - 23:00	16	2.4%	7	6	9	8
23:00 - 24:00	9	1.3%	5	5	4	5

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totaal

Aantal	
za 6-apr	1041
zo 7-apr	819
ma 8-apr	804
di 9-apr	640
wo 10-apr	854
do 11-apr	649
vr 12-apr	913
za 13-apr	1103
zo 14-apr	751
ma 15-apr	558
di 16-apr	374
wo 17-apr	626
do 18-apr	695
vr 19-apr	496
za 20-apr	499
zo 21-apr	500
ma 22-apr	530
di 23-apr	567
wo 24-apr	518
do 25-apr	558
vr 26-apr	648
za 27-apr	595
zo 28-apr	449
ma 29-apr	757
di 30-apr	760
wo 1-mei	960
do 2-mei	693
vr 3-mei	468
za 4-mei	607
zo 5-mei	725
ma 6-mei	665
di 7-mei	802
wo 8-mei	768

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G18

Meeflocatie
Fietspad Peeleindseweg
Gemert
Tussen Liesdijk en N272
Ri. 1 = Ri. Noord (Liesdijk)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Meting
Meeelperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Peeleindseweg, Gemert
Tussen Liesdijk en N272



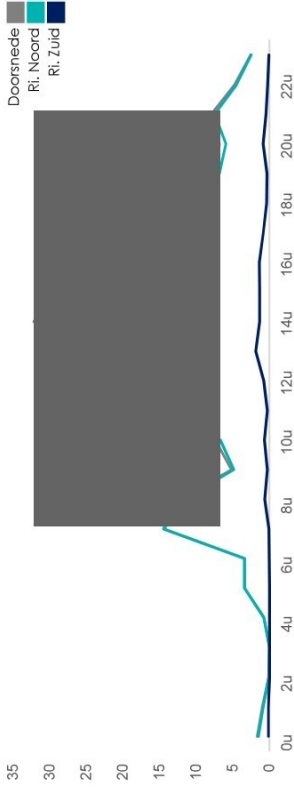
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	248	100%	255	100%	236	240
Tussen Liesdijk en N272	209	84,1%	209	82,0%	199	198
Avond (19-23u)	27	10,8%	26	10,3%	25	24
Nacht (23-7u)	13	5,2%	20	7,7%	12	18
Ochtendspits (7-9u)	27	10,8%	23	8,9%	26	22
Avondspits (16-18u)	42	17,0%	40	15,7%	40	37

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,7%	3	1,3%	2	3
01:00 - 02:00	1	0,4%	4	1,5%	1	3
02:00 - 03:00	0	0,0%	2	0,6%	0	1
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,5%	0	1
04:00 - 05:00	1	0,3%	1	0,4%	1	1
05:00 - 06:00	3	1,4%	3	1,1%	3	3
06:00 - 07:00	3	1,4%	3	1,1%	3	3
07:00 - 08:00	14	5,8%	12	4,5%	14	11
08:00 - 09:00	12	5,0%	11	4,4%	12	10
09:00 - 10:00	5	2,1%	7	2,7%	5	6
10:00 - 11:00	7	3,0%	9	3,7%	7	9
11:00 - 12:00	11	4,5%	14	5,5%	11	13
12:00 - 13:00	17	7,0%	19	7,4%	17	18
13:00 - 14:00	28	11,1%	27	10,8%	26	26
14:00 - 15:00	32	13,0%	32	12,6%	31	31
15:00 - 16:00	28	11,1%	27	10,5%	26	25
16:00 - 17:00	25	10,2%	24	9,5%	24	23
17:00 - 18:00	17	6,8%	16	6,2%	15	15
18:00 - 19:00	11	4,4%	11	4,2%	11	10
19:00 - 20:00	7	2,9%	7	2,9%	7	7
20:00 - 21:00	7	2,8%	7	2,6%	6	6
21:00 - 22:00	8	3,2%	8	3,0%	7	7
22:00 - 23:00	5	1,9%	5	1,8%	4	4
23:00 - 24:00	3	1,0%	3	1,3%	2	3

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	390
zo 7-apr	336
ma 8-apr	309
di 9-apr	266
wo 10-apr	313
do 11-apr	262
vr 12-apr	393
za 13-apr	390
zo 14-apr	401
ma 15-apr	216
di 16-apr	160
wo 17-apr	240
do 18-apr	320
vr 19-apr	198
za 20-apr	133
zo 21-apr	161
ma 22-apr	163
di 23-apr	163
wo 24-apr	124
do 25-apr	167
vr 26-apr	165
za 27-apr	551
zo 28-apr	160
ma 29-apr	268
di 30-apr	297
wo 1-mei	314
do 2-mei	288
vr 3-mei	130
za 4-mei	221
zo 5-mei	248
ma 6-mei	239
di 7-mei	341
wo 8-mei	373

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G18

Meeflocatie
Fietspad Peeleindseweg
Gemert
Tussen Liesdijk en N272
Ri. 1 = Ri. Noord (Liesdijk)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Meting
Meeletperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

Fietspad Peeleindseweg, Gemert
Tussen Liesdijk en N272



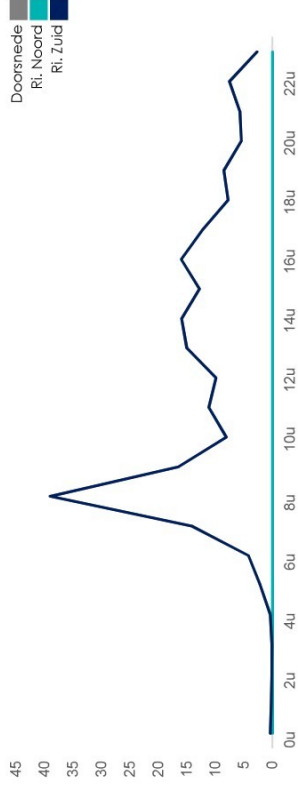
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	216	100%	0	0	216
Tussen Liesdijk en N272	179	82,2%	0	0	179
Dag (7-19u)	27	12,6%	0	0	27
Avond (19-23u)	10	4,8%	0	0	10
Nacht (23-7u)	53	24,6%	0	0	53
Ochtendspits (7-9u)	28	13,1%	0	0	28
Avondspits (16-18u)	26	12,1%	0	0	26

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,2%	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,1%	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,2%	0	0	0
05:00 - 06:00	2	1,0%	0	0	2
06:00 - 07:00	4	1,9%	0	0	4
07:00 - 08:00	14	6,5%	0	0	14
08:00 - 09:00	39	18,0%	0	0	39
09:00 - 10:00	16	7,6%	0	0	16
10:00 - 11:00	8	3,8%	0	0	8
11:00 - 12:00	11	5,2%	0	0	11
12:00 - 13:00	10	4,6%	0	0	10
13:00 - 14:00	15	7,0%	0	0	15
14:00 - 15:00	16	7,4%	0	0	16
15:00 - 16:00	13	5,9%	0	0	13
16:00 - 17:00	16	7,4%	0	0	16
17:00 - 18:00	12	5,7%	0	0	12
18:00 - 19:00	8	3,6%	0	0	8
19:00 - 20:00	9	4,0%	0	0	9
20:00 - 21:00	5	2,5%	0	0	5
21:00 - 22:00	6	2,7%	0	0	6
22:00 - 23:00	8	3,5%	0	0	8
23:00 - 24:00	3	1,3%	0	0	3

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	277
zo 7-apr	280
ma 8-apr	240
di 9-apr	245
wo 10-apr	311
do 11-apr	232
vr 12-apr	365
za 13-apr	321
zo 14-apr	296
ma 15-apr	190
di 16-apr	139
wo 17-apr	187
do 18-apr	278
vr 19-apr	168
za 20-apr	123
zo 21-apr	155
ma 22-apr	117
di 23-apr	127
wo 24-apr	104
do 25-apr	110
vr 26-apr	275
za 27-apr	390
zo 28-apr	181
ma 29-apr	215
di 30-apr	244
wo 1-mei	272
do 2-mei	201
vr 3-mei	110
za 4-mei	153
zo 5-mei	212
ma 6-mei	229
di 7-mei	297
wo 8-mei	322

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G19

Meefllocatie
Fietspad N272
Gemert
Tussen Peeleindseweg en Derde Steeg
Ri. 1 = Ri. Oost (Derde Steeg)
Ri. 2 = Ri. West (Peeleindseweg)
Meting
Meeftperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland

Fietspad N272, Gemert

Tussen Peeleindseweg en Derde Steeg



Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	1846	100%	1728	100%	845	788
Dag (7-19u)	1589	86,1%	1474	85,3%	724	666
Avond (19-23u)	163	8,8%	150	8,7%	62	59
Nacht (23-7u)	94	5,1%	104	6,0%	59	63
Ochtendspits (7-9u)	402	21,8%	310	17,9%	199	154
Avondspits (16-18u)	288	15,6%	181	10,5%	107	101

Uurcijfers

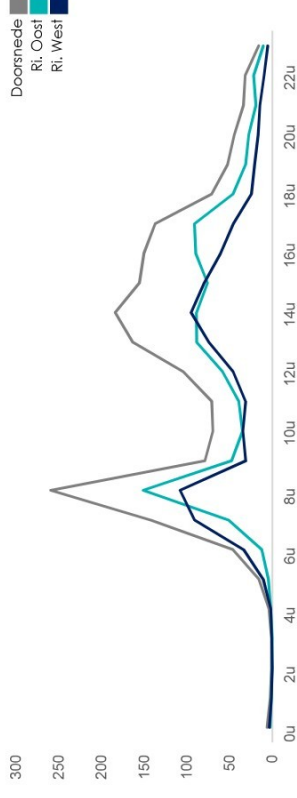
	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	7	0,4%	13	0,8%	3	6
01:00 - 02:00	2	0,1%	9	0,5%	1	4
02:00 - 03:00	1	0,1%	7	0,4%	1	4
03:00 - 04:00	1	0,1%	5	0,3%	0	1
04:00 - 05:00	4	0,2%	4	0,2%	2	2
05:00 - 06:00	16	0,9%	13	0,8%	5	4
06:00 - 07:00	46	2,5%	38	2,2%	12	11
07:00 - 08:00	143	7,7%	110	6,4%	52	40
08:00 - 09:00	260	14,1%	200	11,6%	151	116
09:00 - 10:00	79	4,3%	73	4,2%	48	31
10:00 - 11:00	70	3,8%	76	4,4%	35	35
11:00 - 12:00	71	3,8%	89	5,1%	40	50
12:00 - 13:00	104	5,7%	106	6,1%	58	61
13:00 - 14:00	163	8,9%	167	9,6%	89	93
14:00 - 15:00	184	10,0%	178	10,3%	89	91
15:00 - 16:00	156	8,4%	152	8,8%	76	76
16:00 - 17:00	151	8,2%	138	8,0%	90	80
17:00 - 18:00	137	7,4%	121	7,0%	91	78
18:00 - 19:00	71	3,8%	65	3,7%	46	25
19:00 - 20:00	53	2,8%	46	2,7%	32	21
20:00 - 21:00	45	2,4%	43	2,5%	27	17
21:00 - 22:00	34	1,9%	33	1,9%	19	15
22:00 - 23:00	32	1,7%	28	1,6%	22	10
23:00 - 24:00	16	0,9%	16	0,9%	11	6

Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties



Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totaalen

Aantal	
Voertuigen	
za 6-apr	2232
zo 7-apr	1733
ma 8-apr	2380
di 9-apr	1984
wo 10-apr	2587
do 11-apr	2116
vr 12-apr	2704
za 13-apr	1763
zo 14-apr	1361
ma 15-apr	1604
di 16-apr	1318
wo 17-apr	1983
do 18-apr	1427
vr 19-apr	2168
za 20-apr	714
zo 21-apr	1083
ma 22-apr	1018
di 23-apr	1253
wo 24-apr	1659
do 25-apr	1494
vr 26-apr	1507
za 27-apr	2025
zo 28-apr	1038
ma 29-apr	1661
di 30-apr	1814
wo 1-mei	2224
do 2-mei	1554
vr 3-mei	728
za 4-mei	1198
zo 5-mei	1344
ma 6-mei	2077
di 7-mei	2530
wo 8-mei	2667

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G20

Meeflocatie
Fietspad Peeleindseweg
Gemert
Tussen Peeleindseweg en Rotonde
Ri. 1 = Ri. Noord (Liesdijk)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Meting
Meeletperiode: 6 april t/m 10 mei 2024
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Meethel Brabant
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

Fietspad Peeleindseweg, Gemert Tussen Peeleindseweg en Rotonde



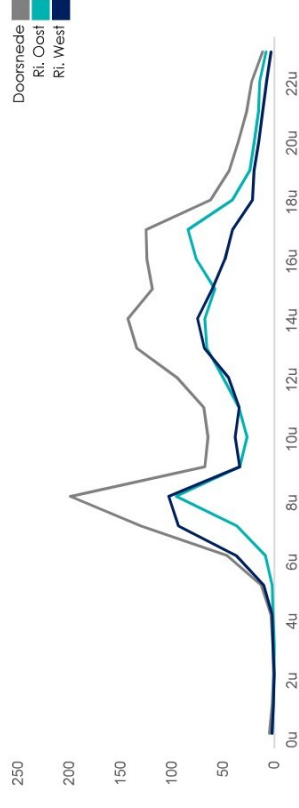
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	1547	100%	1475	100%	771	735
Dag (7-19u)	1335	86,3%	1262	85,5%	672	635
Avond (19-23u)	128	8,3%	125	8,5%	74	70
Nacht (23-7u)	84	5,4%	89	6,0%	25	30
Ochtendspits (7-9u)	329	21,3%	256	17,4%	132	103
Avondspits (16-18u)	250	16,2%	227	15,4%	160	141

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	5	0,3%	9	0,6%	2	4
01:00 - 02:00	2	0,1%	6	0,4%	1	3
02:00 - 03:00	1	0,1%	5	0,4%	1	2
03:00 - 04:00	2	0,1%	3	0,2%	0	1
04:00 - 05:00	4	0,2%	4	0,2%	1	1
05:00 - 06:00	13	0,8%	11	0,7%	2	2
06:00 - 07:00	46	3,0%	38	2,6%	9	8
07:00 - 08:00	130	8,4%	100	6,8%	37	29
08:00 - 09:00	199	12,9%	156	10,6%	96	74
09:00 - 10:00	68	4,4%	72	4,9%	34	31
10:00 - 11:00	65	4,2%	66	4,5%	27	31
11:00 - 12:00	69	4,5%	82	5,6%	35	42
12:00 - 13:00	95	6,1%	98	6,6%	50	52
13:00 - 14:00	134	8,7%	137	9,3%	66	68
14:00 - 15:00	143	9,3%	146	9,9%	68	72
15:00 - 16:00	119	7,7%	121	8,2%	58	58
16:00 - 17:00	124	8,0%	115	7,8%	76	69
17:00 - 18:00	125	8,1%	111	7,6%	84	72
18:00 - 19:00	63	4,0%	57	3,9%	41	36
19:00 - 20:00	44	2,8%	42	2,8%	24	22
20:00 - 21:00	35	2,3%	36	2,4%	20	15
21:00 - 22:00	27	1,7%	27	1,8%	16	11
22:00 - 23:00	22	1,4%	20	1,4%	15	8
23:00 - 24:00	12	0,7%	13	0,9%	8	9

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	1918
zo 7-apr	1516
ma 8-apr	2120
di 9-apr	1742
wo 10-apr	2298
do 11-apr	1908
vr 12-apr	2344
za 13-apr	1718
zo 14-apr	1490
ma 15-apr	1558
di 16-apr	1014
wo 17-apr	1430
do 18-apr	1809
vr 19-apr	1054
za 20-apr	605
zo 21-apr	988
ma 22-apr	938
di 23-apr	1226
wo 24-apr	854
do 25-apr	894
vr 26-apr	1212
za 27-apr	1315
zo 28-apr	844
ma 29-apr	1436
di 30-apr	1501
wo 1-mei	2027
do 2-mei	1313
vr 3-mei	576
za 4-mei	1089
zo 5-mei	1152
ma 6-mei	1802
di 7-mei	2197
wo 8-mei	2319

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G21

Meeflocatie

Fietspad West-Om Oostzijde

Gemert

Tussen Hazeldonkbaan en N272

Ri. 1 = Ri. Noord (Hazeldonkbaan)

Ri. 2 = Ri. Zuid (N272)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad West-Om Oostzijde, Gemert

Tussen Hazeldonkbaan en N272



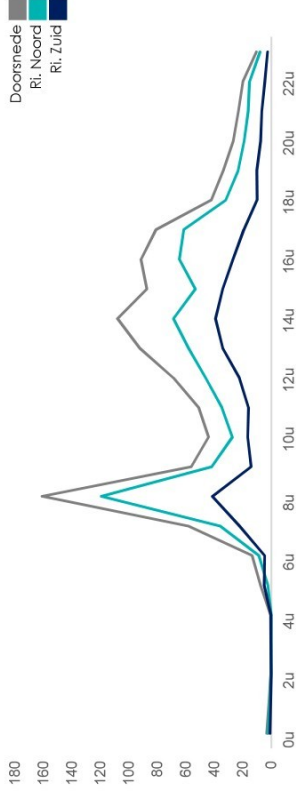
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	1087	100%	1036	100%	744	343
Dag (7-19u)	944	86,8%	885	85,5%	645	299
Avond (19-23u)	104	9,6%	100	9,6%	74	29
Nacht (23-7u)	39	3,6%	51	4,9%	24	15
Ochtendspits (7-9u)	220	20,2%	171	16,5%	156	64
Avondspits (16-18u)	173	15,9%	157	15,2%	126	47

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0,3%	8	0,8%	2	1
01:00 - 02:00	2	0,2%	6	0,6%	1	0
02:00 - 03:00	1	0,1%	4	0,4%	3	0
03:00 - 04:00	1	0,1%	2	0,2%	0	0
04:00 - 05:00	1	0,1%	1	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	8	0,7%	7	0,6%	3	1
06:00 - 07:00	14	1,3%	12	1,2%	9	4
07:00 - 08:00	59	5,4%	46	4,4%	36	17
08:00 - 09:00	161	14,8%	125	12,1%	120	42
09:00 - 10:00	56	5,2%	52	5,0%	42	14
10:00 - 11:00	44	4,1%	47	4,6%	27	10
11:00 - 12:00	51	4,7%	61	5,9%	35	13
12:00 - 13:00	69	6,3%	70	6,7%	46	16
13:00 - 14:00	92	8,5%	93	9,0%	58	21
14:00 - 15:00	108	10,0%	107	10,3%	69	25
15:00 - 16:00	88	8,1%	88	8,5%	53	19
16:00 - 17:00	92	8,4%	85	8,2%	65	24
17:00 - 18:00	81	7,5%	72	7,0%	62	22
18:00 - 19:00	42	3,9%	40	3,9%	32	11
19:00 - 20:00	34	3,1%	31	3,0%	23	8
20:00 - 21:00	27	2,5%	27	2,6%	19	7
21:00 - 22:00	23	2,1%	23	2,2%	16	6
22:00 - 23:00	20	1,9%	18	1,7%	15	5
23:00 - 24:00	11	1,0%	11	1,1%	8	3

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totaal

Aantal	
za 6-apr	1292
zo 7-apr	1052
ma 8-apr	1525
di 9-apr	1271
wo 10-apr	1648
do 11-apr	1320
vr 12-apr	1681
za 13-apr	1265
zo 14-apr	986
ma 15-apr	1136
di 16-apr	776
wo 17-apr	1064
do 18-apr	1298
vr 19-apr	865
za 20-apr	420
zo 21-apr	665
ma 22-apr	606
di 23-apr	739
wo 24-apr	514
do 25-apr	553
vr 26-apr	887
za 27-apr	1257
zo 28-apr	683
ma 29-apr	952
di 30-apr	1011
wo 1-mei	1270
do 2-mei	862
vr 3-mei	399
za 4-mei	752
zo 5-mei	906
ma 6-mei	1340
di 7-mei	1633
wo 8-mei	1649

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G22

Meeflocatie
Fietspad Buitensingel

Gemert

Tussen N272 en West Om

Ri. 1 = Ri. Noord (N272)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Paaschoefsedijk)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Buitensingel, Gemert

Tussen N272 en West Om



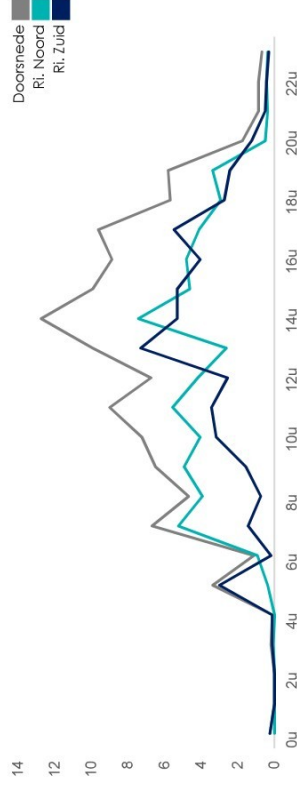
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	113	100%	61	81	52	65
Dag (7-19u)	98	86,6%	55	75	43	57
Avond (19-23u)	9	8,3%	5	4	5	5
Nacht (23-7u)	6	5,1%	2	2	4	4
Ochtendspits (7-9u)	11	10,1%	9	7	2	3
Avondspits (16-18u)	19	16,4%	9	12	10	10

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,2%	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,2%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	3,0%	2	1,6%	0	2
06:00 - 07:00	1	1,0%	1	0,6%	1	0
07:00 - 08:00	7	5,9%	6	3,9%	5	4
08:00 - 09:00	5	4,2%	4	3,0%	4	3
09:00 - 10:00	7	5,8%	9	6,0%	5	6
10:00 - 11:00	7	6,4%	12	8,0%	4	3
11:00 - 12:00	9	8,0%	16	11,3%	6	11
12:00 - 13:00	7	6,0%	12	7,9%	4	6
13:00 - 14:00	10	8,8%	12	8,5%	3	5
14:00 - 15:00	13	11,3%	17	11,6%	7	9
15:00 - 16:00	10	8,8%	16	11,1%	5	5
16:00 - 17:00	9	7,9%	12	8,2%	5	4
17:00 - 18:00	10	8,5%	10	6,9%	4	5
18:00 - 19:00	6	5,0%	6	3,8%	3	3
19:00 - 20:00	6	5,2%	5	3,4%	3	2
20:00 - 21:00	2	1,6%	2	1,2%	1	1
21:00 - 22:00	1	0,8%	1	0,8%	0	1
22:00 - 23:00	1	0,8%	1	0,7%	0	1
23:00 - 24:00	1	0,6%	1	0,4%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totale

Aantal	
voertuigen	
za 6-apr	259
zo 7-apr	275
ma 8-apr	66
di 9-apr	33
wo 10-apr	94
do 11-apr	100
vr 12-apr	163
za 13-apr	289
zo 14-apr	303
ma 15-apr	88
di 16-apr	46
wo 17-apr	107
do 18-apr	137
vr 19-apr	75
za 20-apr	62
zo 21-apr	164
ma 22-apr	111
di 23-apr	151
wo 24-apr	105
do 25-apr	55
vr 26-apr	0
za 27-apr	0
zo 28-apr	0
ma 29-apr	0
di 30-apr	0
wo 1-mei	0
do 2-mei	0
vr 3-mei	48
za 4-mei	202
zo 5-mei	326
ma 6-mei	152
di 7-mei	222
wo 8-mei	154

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G23

Meeflocatie
Fietspad Beeksedijk Oostzijde

Gemert

Tussen Derde Steeg en N272

Ri. 1 = Ri. Noord (N272)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Derde Steeg)

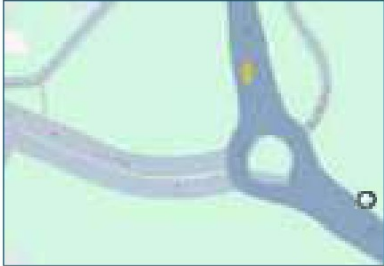
Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Beeksedijk Oostzijde, Gemert
Tussen Derde Steeg en N272



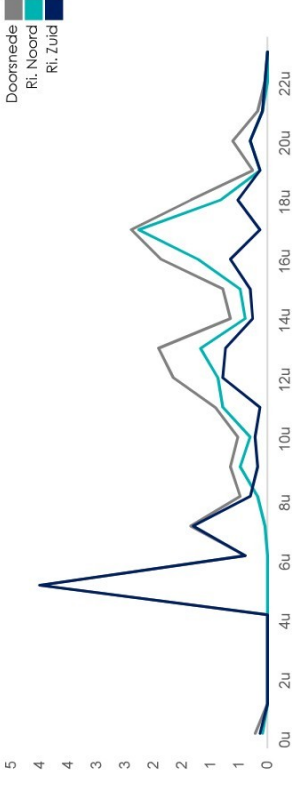
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	20	100%	17	100%	10	8
Dag (7-19u)	15	71,8%	13	73,9%	9	7
Avond (19-23u)	1	5,4%	1	5,3%	1	0
Nacht (23-7u)	5	22,8%	4	20,8%	0	0
Ochtendspits (7-9u)	2	9,0%	1	8,6%	0	0
Avondspits (16-18u)	4	21,1%	4	20,6%	3	3

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
05:00 - 06:00	4	19,8%	3	17,3%	0	0
06:00 - 07:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
07:00 - 08:00	1	6,7%	1	6,2%	0	0
08:00 - 09:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
09:00 - 10:00	1	3,2%	0	0,0%	0	0
10:00 - 11:00	1	2,6%	1	4,3%	0	0
11:00 - 12:00	1	4,5%	1	4,9%	1	1
12:00 - 13:00	2	8,2%	1	8,3%	1	1
13:00 - 14:00	2	9,5%	2	9,9%	1	1
14:00 - 15:00	1	3,2%	1	4,1%	0	0
15:00 - 16:00	1	3,9%	1	4,1%	0	0
16:00 - 17:00	2	9,2%	2	9,8%	1	1
17:00 - 18:00	2	11,8%	2	10,9%	2	2
18:00 - 19:00	1	6,7%	1	6,2%	1	1
19:00 - 20:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
20:00 - 21:00	1	3,0%	1	3,0%	0	0
21:00 - 22:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
22:00 - 23:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0
23:00 - 24:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totaal

Aantal voertuigen	
za 6-apr	7
zo 7-apr	16
ma 8-apr	16
di 9-apr	29
wo 10-apr	33
do 11-apr	23
vr 12-apr	14
za 13-apr	9
zo 14-apr	9
ma 15-apr	15
di 16-apr	17
wo 17-apr	27
do 18-apr	29
vr 19-apr	6
za 20-apr	1
zo 21-apr	16
ma 22-apr	16
di 23-apr	24
wo 24-apr	18
do 25-apr	20
vr 26-apr	6
za 27-apr	10
zo 28-apr	6
ma 29-apr	17
di 30-apr	36
wo 1-me	28
do 2-me	23
vr 3-me	1
za 4-me	4
zo 5-me	7
ma 6-me	17
di 7-me	28
wo 8-me	22

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G23

Meefocallie

Fietspad Beeksedijk Westzijde

Gemert

Tussen Derde steeg en N272

Ri. 1 = Ri. Noord (N272)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Derde Steeg)

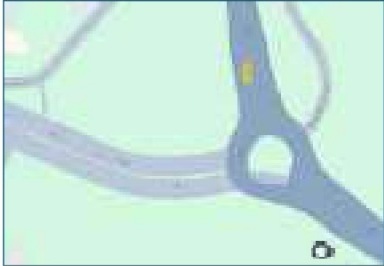
Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Beeksedijk Westzijde, Gemert

Tussen Derde steeg en N272



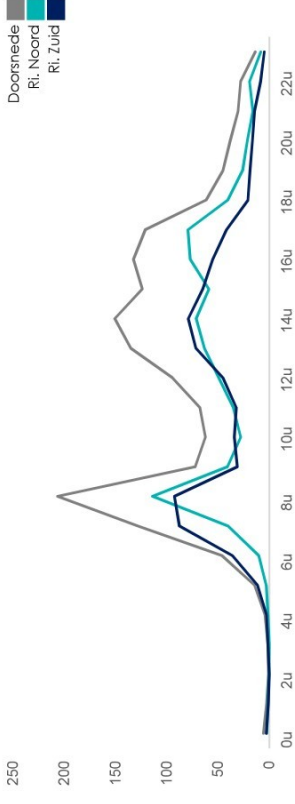
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	1592	100%	1513	100%	775	738
Dag (7-19u)	1359	84,4%	1273	84,1%	700	658
Avond (19-23u)	143	9,0%	138	9,1%	83	79
Nacht (23-7u)	91	5,7%	103	6,8%	29	37
Ochtendspits (7-9u)	335	21,0%	260	17,2%	154	140
Avondspits (16-18u)	254	16,0%	231	15,3%	157	97

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	6	0,4%	12	0,8%	3	6
01:00 - 02:00	3	0,2%	10	0,6%	1	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	7	0,5%	1	3
03:00 - 04:00	2	0,1%	5	0,3%	0	1
04:00 - 05:00	4	0,3%	4	0,3%	2	1
05:00 - 06:00	15	0,9%	12	0,8%	3	12
06:00 - 07:00	46	2,9%	38	2,5%	10	9
07:00 - 08:00	128	8,1%	99	6,5%	40	32
08:00 - 09:00	207	13,0%	161	10,6%	114	88
09:00 - 10:00	72	4,6%	68	4,5%	41	37
10:00 - 11:00	62	3,9%	69	4,6%	28	32
11:00 - 12:00	68	4,3%	79	5,2%	35	43
12:00 - 13:00	95	5,9%	97	6,4%	49	51
13:00 - 14:00	135	8,5%	137	9,1%	63	72
14:00 - 15:00	151	9,5%	150	9,9%	72	74
15:00 - 16:00	124	7,8%	124	8,2%	59	65
16:00 - 17:00	133	8,3%	122	8,1%	77	70
17:00 - 18:00	121	7,6%	109	7,2%	79	69
18:00 - 19:00	62	3,9%	58	3,8%	41	37
19:00 - 20:00	45	2,8%	43	2,8%	26	24
20:00 - 21:00	38	2,4%	38	2,5%	22	17
21:00 - 22:00	31	1,9%	31	2,1%	16	15
22:00 - 23:00	28	1,8%	25	1,7%	19	9
23:00 - 24:00	14	0,9%	15	1,0%	9	5

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totale

Aantal voertuigen	
za 6-apr	1988
zo 7-apr	1502
ma 8-apr	2224
di 9-apr	1849
wo 10-apr	2351
do 11-apr	1933
vr 12-apr	2434
za 13-apr	1872
zo 14-apr	1417
ma 15-apr	1549
di 16-apr	1049
wo 17-apr	1453
do 18-apr	1868
vr 19-apr	1134
za 20-apr	649
zo 21-apr	959
ma 22-apr	936
di 23-apr	1139
wo 24-apr	798
do 25-apr	868
vr 26-apr	1308
za 27-apr	1766
zo 28-apr	868
ma 29-apr	1486
di 30-apr	1612
wo 1-mei	1987
do 2-mei	1427
vr 3-mei	659
za 4-mei	1051
zo 5-mei	1106
ma 6-mei	1848
di 7-mei	2283
wo 8-mei	2412

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G24

Meefllocatie

Fietspad Noordzijde N272

Gemert

Tussen Ronde en 'Oversteek Tankstation'

Ri. 1 = Ri. Oost ('Oversteek Tankstation')

Ri. 2 = Ri. West (Ronde)

Meting

Meetperiode: 6 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Noordzijde N272, Gemert

Tussen Ronde en 'Oversteek Tankstation'



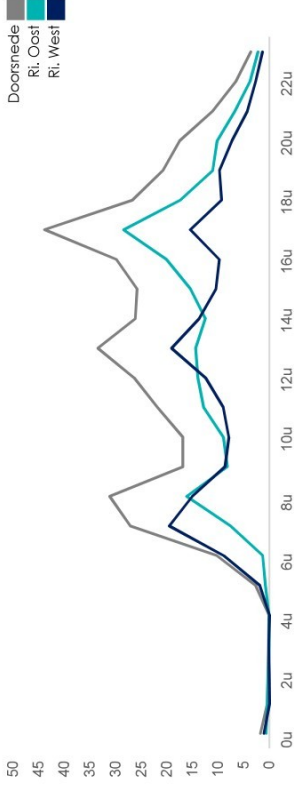
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	402	100%	414	100%	214	223
Dag (7-19u)	326	81,2%	336	81,1%	176	184
Avond (19-23u)	56	13,9%	55	13,2%	32	30
Nacht (23-7u)	20	4,9%	24	5,7%	6	9
Ochtendsplits (7-9u)	58	14,5%	47	11,3%	24	19
Avondsplits (16-18u)	74	18,4%	69	16,7%	49	45

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,4%	4	0,9%	1	2
01:00 - 02:00	0	0,1%	2	0,4%	0	1
02:00 - 03:00	0	0,1%	2	0,4%	0	1
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0
05:00 - 06:00	3	0,7%	2	0,6%	1	2
06:00 - 07:00	10	2,6%	9	2,1%	1	2
07:00 - 08:00	27	6,8%	21	5,1%	8	7
08:00 - 09:00	31	7,8%	26	6,2%	16	15
09:00 - 10:00	17	4,2%	20	4,8%	8	12
10:00 - 11:00	17	4,2%	20	4,8%	9	10
11:00 - 12:00	22	5,4%	25	6,0%	11	8
12:00 - 13:00	26	6,6%	30	7,2%	13	9
13:00 - 14:00	33	8,3%	39	9,3%	14	10
14:00 - 15:00	26	6,5%	32	7,7%	12	14
15:00 - 16:00	26	6,4%	31	7,5%	15	15
16:00 - 17:00	30	7,4%	31	7,5%	19	10
17:00 - 18:00	44	10,9%	38	9,2%	20	10
18:00 - 19:00	27	6,7%	24	5,9%	28	15
19:00 - 20:00	21	5,2%	20	4,8%	17	9
20:00 - 21:00	18	4,4%	17	4,1%	10	7
21:00 - 22:00	11	2,8%	12	2,8%	10	7
22:00 - 23:00	7	1,6%	6	1,5%	7	4
23:00 - 24:00	4	0,9%	4	1,1%	4	3

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal totalen

Aantal voertuigen	
za 6-apr	674
zo 7-apr	702
ma 8-apr	549
di 9-apr	381
wo 10-apr	522
do 11-apr	354
vr 12-apr	525
za 13-apr	601
zo 14-apr	530
ma 15-apr	221
di 16-apr	190
wo 17-apr	315
do 18-apr	417
vr 19-apr	233
za 20-apr	213
zo 21-apr	283
ma 22-apr	336
di 23-apr	443
wo 24-apr	250
do 25-apr	313
vr 26-apr	348
za 27-apr	376
zo 28-apr	294
ma 29-apr	494
di 30-apr	511
wo 1-mei	680
do 2-mei	448
vr 3-mei	245
za 4-mei	318
zo 5-mei	451
ma 6-mei	375
di 7-mei	559
wo 8-mei	531

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

G25

Meeflocatie
Fietspad Broekstraat

Gemert

Tussen Oudestraat en Broekstraat

Ri. 1 = Ri. Noord (Oudestraat)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Broekstraat)

Meting

Meetperiode: 20 april t/m 10 mei 2024

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Meethel Brabant

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van oscombinaties

Fietspad Broekstraat, Gemert

Tussen Oudestraat en Broekstraat



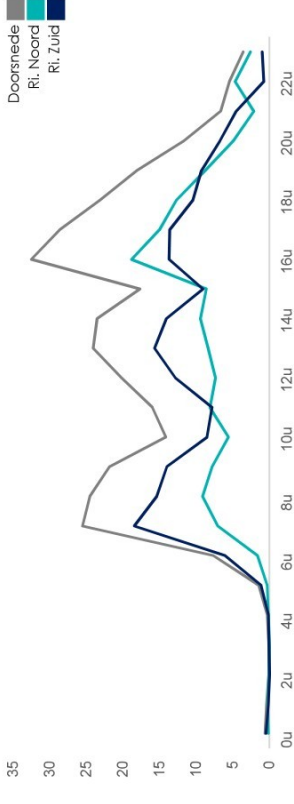
Intensiteiten

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	328	100%	144	132	184	171
Dag (7-19u)	272	82,9%	118	107	154	139
Avond (19-23u)	42	12,8%	21	18	21	21
Nacht (23-7u)	14	4,3%	5	8	9	10
Ochtendsplits (7-9u)	50	15,3%	16	13	34	28
Avondsplits (16-18u)	61	18,6%	34	28	27	24

Uurcijfers

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,2%	0	2	0	1
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	1	0	0
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	1	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	1	0,4%	0	0	1	1
06:00 - 07:00	8	2,3%	2	1	6	5
07:00 - 08:00	26	7,8%	7	6	18	15
08:00 - 09:00	25	7,5%	9	7	15	13
09:00 - 10:00	22	6,7%	8	7	14	14
10:00 - 11:00	14	4,3%	6	6	9	9
11:00 - 12:00	16	4,9%	8	8	8	7
12:00 - 13:00	20	6,2%	7	8	13	11
13:00 - 14:00	24	7,3%	8	9	16	14
14:00 - 15:00	24	7,2%	9	9	14	13
15:00 - 16:00	18	5,4%	9	8	9	9
16:00 - 17:00	33	9,9%	19	16	14	12
17:00 - 18:00	29	8,7%	15	12	14	12
18:00 - 19:00	23	7,1%	13	11	10	9
19:00 - 20:00	18	5,5%	9	7	9	9
20:00 - 21:00	12	3,6%	5	4	7	7
21:00 - 22:00	7	2,0%	2	2	5	4
22:00 - 23:00	5	1,7%	5	4	1	1
23:00 - 24:00	4	1,1%	3	2	1	2

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

Aantal voertuigen	
za 20-apr	182
zo 21-apr	187
ma 22-apr	209
di 23-apr	280
wo 24-apr	215
do 25-apr	209
vr 26-apr	259
za 27-apr	244
zo 28-apr	241
ma 29-apr	361
di 30-apr	442
wo 1-mei	561
do 2-mei	396
vr 3-mei	292
za 4-mei	296
zo 5-mei	418
ma 6-mei	303
di 7-mei	334
wo 8-mei	404
do 9-mei	548
vr 10-mei	122
za 11-mei	0
zo 12-mei	0
ma 13-mei	0
di 14-mei	0
wo 15-mei	0
do 16-mei	0
vr 17-mei	0
za 18-mei	0
zo 19-mei	0
ma 20-mei	0
di 21-mei	0
wo 22-mei	0

Overzicht doorsnedetelling de Biezen, Gemert
6 april t/m 10 mei 2024

Richting 1: Richting noord (N272)

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Werkdag	0	0	0	0	0	0
Weekdag	1	0	0	0	0	0

Richting 2: Richting zuid (De Biezen)

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Werkdag	0	0	0	0	0	0
Weekdag	1	0	0	0	0	0

Doorsnede

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Werkdag	0	0	0	0	0	0
Weekdag	1	1	0	0	0	1

Voertuigcategorieën

1	(brom/snor)fietsen
2	Personeenauto's / Motor
3	Lichte vracht
4	Zware vracht
5	Overig

Richting 1: Richting noord (N272)

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
zaterdag 6 april 2024	1	1	0	0	0	1
zondag 7 april 2024	2	0	0	0	0	0
maandag 8 april 2024	0	0	0	0	0	0
dinsdag 9 april 2024	0	0	0	0	0	0
woensdag 10 april 2024	1	1	0	0	0	1
donderdag 11 april 2024	0	0	0	0	0	0
vrijdag 12 april 2024	0	0	0	0	0	0

Richting 2: Richting zuid (De Biezen)

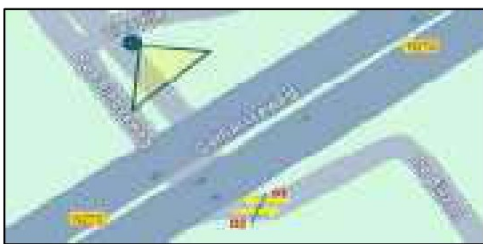
Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
zaterdag 6 april 2024	2	0	0	0	0	0
zondag 7 april 2024	1	0	0	0	0	0
maandag 8 april 2024	0	0	0	0	0	0
dinsdag 9 april 2024	0	0	0	0	0	0
woensdag 10 april 2024	0	1	0	0	0	1
donderdag 11 april 2024	0	0	0	0	0	0
vrijdag 12 april 2024	0	0	0	0	0	0

Doorsnede

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
zaterdag 6 april 2024	3	1	0	0	0	1
zondag 7 april 2024	4	4	0	0	0	4
maandag 8 april 2024	0	0	0	0	0	0
dinsdag 9 april 2024	0	0	0	0	0	0
woensdag 10 april 2024	1	2	0	0	0	2
donderdag 11 april 2024	0	0	0	0	0	0
vrijdag 12 april 2024	0	0	0	0	0	0



Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	12	2	0	0	0	2
z o n d a g 14 a p r i l 2024	3	8	0	0	0	8
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (De Bie ze n)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	0	1	0	0	0	1
z o n d a g 14 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	0	2	0	0	0	2
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Doorsne d e

Voertuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	12	3	0	0	0	3
z o n d a g 14 a p r i l 2024	3	8	0	0	0	8
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	0	2	0	0	0	2
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To t a a l MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
z o n d a g 21 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (De Bie ze n)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To t a a l MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
z o n d a g 21 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Do o r s n e d e

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To t a a l MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
z o n d a g 21 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 4	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 27 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
z o n d a g 28 a p r i l 2024	2	0	0	0	0	0
m a a n d a g 29 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 30 a p r i l 2024	2	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 1 m e i 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 2 m e i 2024	0	0	0	0	0	0
v r i j d a g 3 m e i 2024	1	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (De Bie ze n)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 4	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 27 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
z o n d a g 28 a p r i l 2024	10	0	0	0	0	0
m a a n d a g 29 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 30 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 1 m e i 2024	1	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 2 m e i 2024	0	2	0	0	0	2
v r i j d a g 3 m e i 2024	0	0	0	0	0	0

Do o r s n e d e

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 4	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 27 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
z o n d a g 28 a p r i l 2024	12	0	0	0	0	0
m a a n d a g 29 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d i n s d a g 30 a p r i l 2024	2	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 1 m e i 2024	1	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 2 m e i 2024	0	2	0	0	0	2
v r i j d a g 3 m e i 2024	1	0	0	0	0	0

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za terda g 4 mei 2024	0	0	0	0	0	0
zonda g 5 mei 2024	1	0	0	0	0	0
ma anda g 6 mei 2024	0	0	0	0	0	0
d insda g 7 mei 2024	0	1	0	0	0	1
wo ensda g 8 mei 2024	0	0	0	0	0	0
don derda g 9 mei 2024	4	0	0	0	0	0
vrijda g 10 mei 2024	1	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (De Bie ze n)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za terda g 4 mei 2024	1	0	0	0	0	0
zonda g 5 mei 2024	7	0	0	0	0	0
ma anda g 6 mei 2024	0	0	0	0	0	0
d insda g 7 mei 2024	0	1	0	0	0	1
wo ensda g 8 mei 2024	1	0	0	0	0	0
don derda g 9 mei 2024	3	0	0	0	0	0
vrijda g 10 mei 2024	1	0	0	0	0	0

Do orsne de

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za terda g 4 mei 2024	1	0	0	0	0	0
zonda g 5 mei 2024	8	0	0	0	0	0
ma anda g 6 mei 2024	0	0	0	0	0	0
d insda g 7 mei 2024	0	2	0	0	0	2
wo ensda g 8 mei 2024	1	0	0	0	0	0
don derda g 9 mei 2024	7	0	0	0	0	0
vrijda g 10 mei 2024	2	0	0	0	0	0

Overzicht doorsnedetelling Derde Steeg, Gemert
6 april t/m 10 mei 2024

Richting 1: Richting noord (N272)

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Weerkdag	8	8	0	0	0	8
Weekdag	13	7	0	0	0	7

Richting 2: Richting zuid (De Biezen)

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Weerkdag	8	7	0	0	0	7
Weekdag	13	8	0	0	0	9

Doorsnede
Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Weerkdag	16	15	0	0	0	15
Weekdag	25	15	0	0	0	16

Weekend	56
---------	----



Voertuigcategorien

1	(brom/snor)fietser
2	Personenauto's / Motor
3	Lichte vracht
4	Zware vracht
5	Overig

Richting 1: Richting noord (N272)

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
zaterdag 6 april 2024	57	3	0	0	0	3
zondag 7 april 2024	28	5	0	0	0	5
maandag 8 april 2024	5	2	0	0	0	2
dinsdag 9 april 2024	0	9	0	0	0	9
woensdag 10 april 2024	6	6	2	0	0	8
donderdag 11 april 2024	2	4	0	0	0	4
vrijdag 12 april 2024	14	10	0	0	0	10

Richting 2: Richting zuid (Derde steeg)

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
zaterdag 6 april 2024	54	17	0	0	0	17
zondag 7 april 2024	40	10	0	0	0	10
maandag 8 april 2024	2	6	0	0	0	6
dinsdag 9 april 2024	2	11	0	0	0	11
woensdag 10 april 2024	12	7	0	0	0	7
donderdag 11 april 2024	1	1	0	0	0	1
vrijdag 12 april 2024	14	12	0	0	0	12

Doorsnede

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
zaterdag 6 april 2024	111	20	0	0	0	20
zondag 7 april 2024	68	15	0	0	0	15
maandag 8 april 2024	7	8	0	0	0	8
dinsdag 9 april 2024	2	20	0	0	0	20
woensdag 10 april 2024	18	13	2	0	0	15
donderdag 11 april 2024	3	5	0	0	0	5
vrijdag 12 april 2024	28	22	0	0	0	22

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	35	10	0	0	0	10
z o n d a g 14 a p r i l 2024	46	8	0	0	0	8
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	3	6	0	0	0	6
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	4	0	0	0	4
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	1	6	0	1	0	7
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	11	11	0	0	0	11
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	5	7	0	0	0	7

Ric hting 2: Ric hting zuid (De r d e s t e e g)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	49	37	0	0	0	37
z o n d a g 14 a p r i l 2024	28	2	0	0	0	2
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	3	2	0	0	0	2
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	1	2	0	0	0	2
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	3	3	0	0	0	3
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	4	11	0	0	0	11
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	9	0	0	0	9

Doorsnede

Voertuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	84	47	0	0	0	47
z o n d a g 14 a p r i l 2024	74	10	0	0	0	10
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	6	8	0	0	0	8
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	1	6	0	0	0	6
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	4	9	0	1	0	10
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	15	22	0	0	0	22
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	5	16	0	0	0	16

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	Totaal MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	15	6	0	0	0	6
z o n d a g 21 a p r i l 2024	10	5	0	0	0	5
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	2	6	0	0	0	6
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	3	5	0	0	0	5
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	2	4	0	1	0	5
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	3	11	0	0	0	11
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	13	9	0	1	0	10

Ric hting 2: Ric hting zuid (Derde ste e g)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	Totaal MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	2	12	0	0	0	12
z o n d a g 21 a p r i l 2024	9	2	0	0	0	2
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	0	2	0	0	0	2
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	16	6	0	0	0	6
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	1	6	1	0	0	7
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	3	9	0	0	0	9
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	5	14	1	0	0	15

Doorsne d e

Voertuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	Totaal MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	17	18	0	0	0	18
z o n d a g 21 a p r i l 2024	19	7	0	0	0	7
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	2	8	0	0	0	8
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	19	11	0	0	0	11
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	3	10	1	1	0	12
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	6	20	0	0	0	20
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	18	23	1	1	0	25

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 4	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 27 a p r i l 2024	13	1	0	0	0	1
z o n d a g 28 a p r i l 2024	9	2	0	0	0	2
m a a n d a g 29 a p r i l 2024	18	8	0	0	0	8
d i n s d a g 30 a p r i l 2024	27	11	0	0	0	11
w o e n s d a g 1 m e i 2024	24	7	0	1	0	8
d o n d e r d a g 2 m e i 2024	19	5	0	0	0	5
v r i j d a g 3 m e i 2024	3	16	0	0	0	16

Ric hting 2: Ric hting zuid (Derde ste e g)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 4	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 27 a p r i l 2024	28	0	0	0	0	0
z o n d a g 28 a p r i l 2024	13	10	0	0	0	10
m a a n d a g 29 a p r i l 2024	16	7	0	0	0	7
d i n s d a g 30 a p r i l 2024	20	10	0	0	0	10
w o e n s d a g 1 m e i 2024	41	7	0	0	0	7
d o n d e r d a g 2 m e i 2024	11	7	0	0	0	7
v r i j d a g 3 m e i 2024	1	9	0	0	0	9

Doorsne d e

Voertuig c a t e g o r i e

Week 4	1	2	3	4	5	To t a l MVT
za te r d a g 27 a p r i l 2024	41	1	0	0	0	1
z o n d a g 28 a p r i l 2024	22	12	0	0	0	12
m a a n d a g 29 a p r i l 2024	34	15	0	0	0	15
d i n s d a g 30 a p r i l 2024	47	21	0	0	0	21
w o e n s d a g 1 m e i 2024	65	14	0	1	0	15
d o n d e r d a g 2 m e i 2024	30	12	0	0	0	12
v r i j d a g 3 m e i 2024	4	25	0	0	0	25

Ric hting 1: Ric hting noord (N272)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za ter da g 4 mei 2024	18	2	0	0	0	2
zon da g 5 mei 2024	29	8	0	0	1	9
ma a n da g 6 mei 2024	8	9	0	1	0	10
d in s da g 7 mei 2024	5	7	1	0	0	8
wo en s da g 8 mei 2024	6	8	0	1	0	9
don der da g 9 mei 2024	59	8	0	0	0	8
vrij da g 10 mei 2024	7	9	0	0	0	9

Ric hting 2: Ric hting zuid (Der de ste e g)

Voertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za ter da g 4 mei 2024	25	10	0	0	0	10
zon da g 5 mei 2024	56	7	0	0	0	7
ma a n da g 6 mei 2024	8	6	0	1	0	7
d in s da g 7 mei 2024	11	6	1	0	0	7
wo en s da g 8 mei 2024	8	8	0	1	0	9
don der da g 9 mei 2024	80	9	0	0	0	9
vrij da g 10 mei 2024	5	9	0	0	0	9

Doorsne de

Voertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za ter da g 4 mei 2024	43	12	0	0	0	12
zon da g 5 mei 2024	85	15	0	0	1	16
ma a n da g 6 mei 2024	16	15	0	2	0	17
d in s da g 7 mei 2024	16	13	2	0	0	15
wo en s da g 8 mei 2024	14	16	0	2	0	18
don der da g 9 mei 2024	139	17	0	0	0	17
vrij da g 10 mei 2024	12	18	0	0	0	18



Richting 1: Richting noord (N272)

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Wekdag	3	1	0	0	0	1
Weekdag	4	2	0	0	0	2

Richting 2: Richting zuid (De Biezen)

Voertuigcategorie

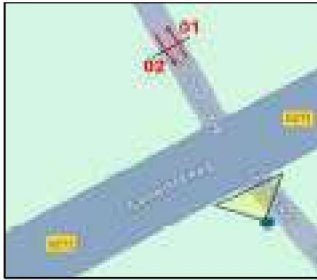
Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Wekdag	3	1	0	0	0	1
Weekdag	2	3	0	0	0	3

Doorsnede

Voertuigcategorie

Gemiddelde	1	2	3	4	5	Totaal MVT
Wekdag	6	2	0	0	0	2
Weekdag	7	4	0	0	0	4

Weekend 9,5



Voertuigcategorieën

1	(brom/snor)fietser
2	Personenauto's / Motor
3	Lichte vracht
4	Zware vracht
5	Overig

Ric hting 1: Ric hting noord (Drie Osse nste e g)

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
za te rda g 6 a pr il 2024	1	1	0	0	0	1
zonda g 7 a pr il 2024	8	4	0	0	0	4
ma a nda g 8 a pr il 2024	3	1	0	0	0	1
d insda g 9 a pr il 2024	2	0	0	0	0	0
wo ensda g 10 a pr il 2024	2	0	0	0	0	0
d onderda g 11 a pr il 2024	0	0	0	0	0	0
vrijda g 12 a pr il 2024	6	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (N272)

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
za te rda g 6 a pr il 2024	5	12	0	0	0	12
zonda g 7 a pr il 2024	3	3	0	0	0	3
ma a nda g 8 a pr il 2024	1	3	0	0	0	3
d insda g 9 a pr il 2024	0	0	0	0	0	0
wo ensda g 10 a pr il 2024	4	0	0	0	0	0
d onderda g 11 a pr il 2024	0	0	0	0	0	0
vrijda g 12 a pr il 2024	7	5	0	0	0	5

Doorsnede

Voertuigcategorie

Week 1	1	2	3	4	5	Totaal MVT
za te rda g 6 a pr il 2024	6	13	0	0	0	13
zonda g 7 a pr il 2024	11	7	0	0	0	7
ma a nda g 8 a pr il 2024	4	4	0	0	0	4
d insda g 9 a pr il 2024	2	0	0	0	0	0
wo ensda g 10 a pr il 2024	6	0	0	0	0	0
d onderda g 11 a pr il 2024	0	0	0	0	0	0
vrijda g 12 a pr il 2024	13	5	0	0	0	5

Ric hting 1: Ric hting noord (Drie Osse nste e g)

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	13	2	0	0	0	2
z o n d a g 14 a p r i l 2024	6	0	0	0	0	0
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	3	1	0	0	1	2
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	0	1	0	0	0	1
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	5	0	0	0	0	0
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (N272)

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	3	15	0	0	0	15
z o n d a g 14 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	4	1	0	0	0	1
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	6	0	0	0	0	0
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Do o r s n e d e

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 2	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te r d a g 13 a p r i l 2024	16	17	0	0	0	17
z o n d a g 14 a p r i l 2024	7	0	0	0	0	0
m a a n d a g 15 a p r i l 2024	7	2	0	0	1	3
d i n s d a g 16 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 17 a p r i l 2024	1	1	0	0	0	1
d o n d e r d a g 18 a p r i l 2024	11	0	0	0	0	0
v r i j d a g 19 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0

Ric hting 1: Ric hting noord (Drie Osse nste e g)

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	2	2	0	0	0	2
z o n d a g 21 a p r i l 2024	5	3	0	0	0	3
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	3	0	0	0	0	0
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	3	1	0	0	0	1
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	1	2	0	0	0	2
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	2	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (N272)

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	1	8	0	0	0	8
z o n d a g 21 a p r i l 2024	0	0	0	0	0	0
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	2	0	0	0	0	0
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	3	0	0	0	0	0
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	1	1	0	0	0	1
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	1	0	0	0	0	0
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	1	5	0	0	0	5

Do o r s n e d e

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te r d a g 20 a p r i l 2024	3	10	0	0	0	10
z o n d a g 21 a p r i l 2024	5	3	0	0	0	3
m a a n d a g 22 a p r i l 2024	5	0	0	0	0	0
d i n s d a g 23 a p r i l 2024	6	1	0	0	0	1
w o e n s d a g 24 a p r i l 2024	1	1	0	0	0	1
d o n d e r d a g 25 a p r i l 2024	2	2	0	0	0	2
v r i j d a g 26 a p r i l 2024	3	5	0	0	0	5

Ric hting 1: Ric hting noord (Drie Osse nste e g)

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te rd a g 27 a pr il 2024	9	0	0	0	0	0
zo nd a g 28 a pr il 2024	24	16	0	0	0	16
ma a nd a g 29 a pr il 2024	8	2	0	0	0	2
d in s da g 30 a pr il 2024	5	0	0	0	0	0
wo en s da g 1 me i 2024	14	2	0	0	0	2
do nd e rd a g 2 me i 2024	1	0	0	0	0	0
vr ij d a g 3 me i 2024	2	0	0	0	0	0

Ric hting 2: Ric hting zuid (N272)

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te rd a g 27 a pr il 2024	2	0	0	0	0	0
zo nd a g 28 a pr il 2024	1	4	0	0	0	4
ma a nd a g 29 a pr il 2024	1	3	0	0	0	3
d in s da g 30 a pr il 2024	3	2	0	0	0	2
wo en s da g 1 me i 2024	2	0	0	0	0	0
do nd e rd a g 2 me i 2024	3	0	0	0	0	0
vr ij d a g 3 me i 2024	0	0	0	0	0	0

Do o r s n e d e

Vo e rtuig c a t e g o r i e

Week 3	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za te rd a g 27 a pr il 2024	11	0	0	0	0	0
zo nd a g 28 a pr il 2024	25	20	0	0	0	20
ma a nd a g 29 a pr il 2024	9	5	0	0	0	5
d in s da g 30 a pr il 2024	8	2	0	0	0	2
wo en s da g 1 me i 2024	16	2	0	0	0	2
do nd e rd a g 2 me i 2024	4	0	0	0	0	0
vr ij d a g 3 me i 2024	2	0	0	0	0	0

Ric hting 1: Ric hting noord (Drie Osse nste e g)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za terda g 4 mei 2024	0	6	0	0	0	6
zonda g 5 mei 2024	5	2	0	0	0	2
ma anda g 6 mei 2024	5	3	0	0	0	3
d insda g 7 mei 2024	5	1	0	0	0	1
wo ensda g 8 mei 2024	4	1	0	0	0	1
don derda g 9 mei 2024	13	0	0	0	0	0
vrijda g 10 mei 2024	3	2	0	0	0	2

Ric hting 2: Ric hting zuid (N272)

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za terda g 4 mei 2024	0	5	0	0	0	5
zonda g 5 mei 2024	6	1	0	0	0	1
ma anda g 6 mei 2024	4	1	0	0	0	1
d insda g 7 mei 2024	11	1	0	0	0	1
wo ensda g 8 mei 2024	3	1	0	0	0	1
don derda g 9 mei 2024	3	0	0	0	0	0
vrijda g 10 mei 2024	3	10	0	0	0	10

Do orsne de

Vo ertuig c a t e g o r i e

Week 5	1	2	3	4	5	To ta a l MVT
za terda g 4 mei 2024	0	11	0	0	0	11
zonda g 5 mei 2024	11	3	0	0	0	3
ma anda g 6 mei 2024	9	4	0	0	0	4
d insda g 7 mei 2024	16	2	0	0	0	2
wo ensda g 8 mei 2024	7	2	0	0	0	2
don derda g 9 mei 2024	16	0	0	0	0	0
vrijda g 10 mei 2024	6	12	0	0	0	12



Week 01 zaterdag 6 april 2024

Tidshok				A				B			
Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	Tot. Fieks
00:00	01:00	2	8	2	3	1	0	0	0	0	0
01:00	02:00	13	4	17	0	4	4	0	4	4	4
02:00	03:00	8	16	24	0	0	0	0	0	0	0
03:00	04:00	4	17	21	1	0	1	0	0	0	0
04:00	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00	06:00	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0
06:00	07:00	7	2	9	2	2	4	0	0	0	0
07:00	08:00	11	2	13	0	3	3	0	3	3	3
08:00	09:00	8	6	14	3	3	6	0	0	0	0
09:00	10:00	10	15	25	11	13	24	0	0	0	0
10:00	11:00	47	11	58	8	9	17	0	0	0	0
11:00	12:00	48	31	79	11	13	24	0	0	0	0
12:00	13:00	42	12	54	11	16	27	0	0	0	0
13:00	14:00	83	30	113	15	24	39	0	0	0	0
14:00	15:00	97	23	120	27	7	34	0	0	0	0
15:00	16:00	73	15	88	19	24	43	0	0	0	0
16:00	17:00	48	22	70	14	16	30	0	0	0	0
17:00	18:00	42	17	59	8	3	11	0	0	0	0
18:00	19:00	47	11	58	7	3	10	0	0	0	0
19:00	20:00	24	9	33	6	11	17	0	0	0	0
20:00	21:00	33	8	41	7	8	15	0	0	0	0
21:00	22:00	19	11	30	0	6	6	0	0	0	0
22:00	23:00	15	1	16	0	1	1	0	0	0	0
23:00	00:00	9	4	13	5	1	6	0	0	0	0
Totaal		692	276	968	164	172	336				

zondag 7 april 2024

Tidshok				A				B			
Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	Tot. Fieks
00:00	01:00	15	24	39	0	0	0	0	0	0	0
01:00	02:00	14	11	25	0	0	0	0	0	0	0
02:00	03:00	12	10	22	0	0	0	0	0	0	0
03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	05:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
05:00	06:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
06:00	07:00	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0
07:00	08:00	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0
08:00	09:00	6	8	14	0	0	0	0	0	0	0
09:00	10:00	13	19	32	7	15	22	0	0	0	0
10:00	11:00	18	11	29	10	9	19	0	0	0	0
11:00	12:00	44	13	57	57	13	70	0	0	0	0
12:00	13:00	52	7	59	53	13	66	0	0	0	0
13:00	14:00	81	17	98	26	21	47	0	0	0	0
14:00	15:00	75	21	96	28	23	51	0	0	0	0
15:00	16:00	64	12	76	9	13	22	0	0	0	0
16:00	17:00	48	13	61	24	19	43	0	0	0	0
17:00	18:00	33	12	45	12	9	21	0	0	0	0
18:00	19:00	20	5	25	5	4	9	0	0	0	0
19:00	20:00	5	4	9	4	6	10	0	0	0	0
20:00	21:00	13	5	18	4	0	4	0	0	0	0
21:00	22:00	1	3	4	1	0	1	0	0	0	0
22:00	23:00	1	4	5	0	0	0	0	0	0	0
23:00	00:00	3	10	13	0	0	0	0	0	0	0
Totaal		519	203	722	223	148	371				

maandag 8 april 2024

Tidshok				A				B			
Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	Tot. Fieks
00:00	01:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
01:00	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	03:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00	06:00	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0
06:00	07:00	9	3	12	0	0	0	0	0	0	0
07:00	08:00	53	45	98	0	0	0	0	0	0	0
08:00	09:00	198	64	262	0	0	0	0	0	0	0
09:00	10:00	88	18	106	0	0	0	0	0	0	0
10:00	11:00	38	32	70	0	0	0	0	0	0	0
11:00	12:00	23	20	43	0	0	0	0	0	0	0
12:00	13:00	42	27	69	0	0	0	0	0	0	0
13:00	14:00	62	41	103	0	0	0	0	0	0	0
14:00	15:00	72	49	121	0	0	0	0	0	0	0
15:00	16:00	74	69	143	0	0	0	0	0	0	0
16:00	17:00	94	29	123	0	0	0	0	0	0	0
17:00	18:00	79	34	113	0	0	0	0	0	0	0
18:00	19:00	45	12	57	0	0	0	0	0	0	0
19:00	20:00	18	4	22	0	0	0	0	0	0	0
20:00	21:00	16	5	21	0	0	0	0	0	0	0
21:00	22:00	9	10	19	0	0	0	0	0	0	0
22:00	23:00	14	9	23	0	0	0	0	0	0	0
23:00	00:00	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0
Totaal		994	471	1375							

Week 02 zaterdag 13 april 2024

Tidshok				A				B			
Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	Tot. Fieks
00:00	01:00	15	9	24	0	5	5	0	5	5	5
01:00	02:00	11	12	23	1	4	5	0	4	4	4
02:00	03:00	4	3	7	0	0	0	0	0	0	0
03:00	04:00	1	3	4	0	0	0	0	0	0	0
04:00	05:00	2	0	2	0	1	1	0	1	1	1
05:00	06:00	1	1	2	1	0	1	0	0	0	0
06:00	07:00	5	2	7	1	6	7	0	6	6	6
07:00	08:00	6	7	13	0	3	3	0	3	3	3
08:00	09:00	12	9	21	7	4	11	0	4	4	4
09:00	10:00	30	6	36	5	8	13	0	8	8	8
10:00	11:00	40	13	53	11	7	18	0	7	7	7
11:00	12:00	56	16	72	8	12	20	0	12	12	12
12:00	13:00	55	23	78	23	12	35	0	12	12	12
13:00	14:00	71	18	89	21	10	31	0	10	10	10
14:00	15:00	64	24	88	17	21	38	0	21	21	21
15:00	16:00	86	32	118	15	8	23	0	8	8	8
16:00	17:00	57	17	74	17	21	38	0	21	21	21
17:00	18:00	47	12	59	9	6	15	0	6	6	6
18:00	19:00	27	12	39	8	5	13	0	5	5	5
19:00	20:00	32	12	44	5	5	10	0	5	5	5
20:00	21:00	54	13	67	14	3	17	0	3	3	3
21:00	22:00	31	8	39	1	8	9	0	8	8	8
22:00	23:00	9	3	12	0	2	2	0	2	2	2
23:00	00:00	8	13	21	3	0	3	0	0	0	0
Totaal		706	276	976	154	161	315				

zondag 14 april 2024

Tidshok		A				B			
Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	01. R. West	02. R. Oost	Tot. Fieks	Tot. Fieks	
00:00	01:00	8	0	17	3	1	4	4	
01:00	02:00	17	7	24	2	5	7	7	
02:00	03:00	12	11	23	0	2	8	10	
03:00	04:00	4	3	7	0	0	0	0	
04:00	05:00	0	0	0	0	0	0	0	
05:00	06:00	10	0	10	0	0	0	0	
06:00	07:00	2	1	3	1	0	1	0	
07:00	08:00	2	2	4	0	1	1	1	
08:00	09:00	5	4	9	32	2	34	34	
09:00	10:00	6	14	20	66	16	82	82	
10:00	11:00	24	14	38	27	9	36	36	
11:00	12:00	35	18	53	9	19	28	28	
12:00	13:00	49	19	68	15	13	28	28	
13:00	14:00	38	12	50	9	23	32	32	
14:00	15:00	54	25	79	22	20	42	42	
15:00	16:00	39	18	57	17	10	27	27	
16:00	17:00	41	13	54	8	3	11	11	
17:00	18:00	44	18	62	2	11	13	13	
18:00	19:00	33	9	42	9	8	17	17	
19:00	20:00	14	6	20	7	2	9	9	
20:00	21:00	10	4	14	0	4	4	4	
21:00	22:00	9	2	11	0	1	1	1	
22:00	23:00	4	1	5	0	1	1	1	
23:00	00:00	5	1	6	0	0	0	0	
Totaal		463	217	680	231	170	400	400	

19.00	20.00	11	14	23	1	3	4
20.00	21.00	9	6	15	2	0	2
21.00	22.00	18	0	10	2	0	2
22.00	23.00	9	2	11	0	0	0
23.00	00.00	4	5	9	1	3	4
Total		385	176	561	80	84	174

19.00	20.00	10	9	19	8	2	10
20.00	21.00	20	3	23	3	0	3
21.00	22.00	11	2	13	0	1	1
22.00	23.00	6	2	8	2	0	2
23.00	00.00	0	2	2	0	0	0
Total		478	133	561	118	107	225

19.00	20.00	10	3	15	10	3	15
20.00	21.00	6	6	12	6	6	12
21.00	22.00	9	2	11	9	2	11
22.00	23.00	11	3	14	11	3	14
23.00	00.00	3	0	3	3	0	3
Total		771	353	1164	771	353	1164

dinsdag 9 april 2024

B		Tafelhek		A			
01: R. West	02: R. Oost	Tot. Fich.	Van	Tot.	01: R. West	02: R. Oost	Tot. Fich.
0	0	0	00:00	00:00	1	0	1
0	0	0	01:00	02:00	0	0	0
1	0	1	02:00	03:00	1	0	1
0	0	0	03:00	04:00	1	0	1
0	0	0	04:00	05:00	0	0	0
0	3	3	05:00	06:00	1	1	2
3	1	4	06:00	07:00	3	3	6
6	23	29	07:00	08:00	41	22	63
6	20	26	08:00	09:00	199	83	282
3	4	7	09:00	10:00	94	14	108
4	3	7	10:00	11:00	28	11	39
4	3	7	11:00	12:00	19	15	34
7	8	15	12:00	13:00	36	25	61
9	13	22	13:00	14:00	32	124	156
4	4	8	14:00	15:00	41	71	112
13	5	18	15:00	16:00	29	37	66
14	6	20	16:00	17:00	47	13	62
12	17	29	17:00	18:00	18	18	36
9	10	19	18:00	19:00	29	4	33
14	8	22	19:00	20:00	5	4	9
4	2	6	20:00	21:00	12	3	15
5	3	8	21:00	22:00	0	0	0
2	2	4	22:00	23:00	0	3	12
0	1	1	23:00	00:00	2	2	4
121	137	258	Totaal		777	371	1148

vrijdag 9 april 2024

B		Tafelhek		A			
01: R. West	02: R. Oost	Tot. Fich.	Van	Tot.	01: R. West	02: R. Oost	Tot. Fich.
0	0	0	00:00	01:00	0	0	0
0	0	0	01:00	02:00	0	0	0
0	0	0	02:00	03:00	0	0	0
0	0	0	03:00	04:00	0	0	0
0	0	0	04:00	05:00	1	0	1
0	0	0	05:00	06:00	1	1	2
3	1	4	06:00	07:00	11	7	18
6	23	29	07:00	08:00	44	38	82
6	20	26	08:00	09:00	226	109	335
3	4	7	09:00	10:00	79	19	98
4	3	7	10:00	11:00	22	34	56
4	3	7	11:00	12:00	31	17	48
7	8	15	12:00	13:00	74	27	101
9	13	22	13:00	14:00	40	14	54
4	4	8	14:00	15:00	120	52	172
13	5	18	15:00	16:00	55	63	117
14	6	20	16:00	17:00	75	33	108
12	17	29	17:00	18:00	17	18	35
9	10	19	18:00	19:00	33	9	42
14	8	22	19:00	20:00	45	20	65
4	2	6	20:00	21:00	19	7	26
5	3	8	21:00	22:00	11	7	18
2	2	4	22:00	23:00	12	4	16
0	1	1	23:00	00:00	8	1	9
1011	491	1502	Totaal		1011	491	1502

donderdag 11 april 2024

B		Tafelhek		A			
01: R. West	02: R. Oost	Tot. Fich.	Van	Tot.	01: R. West	02: R. Oost	Tot. Fich.
0	0	0	00:00	01:00	0	0	0
0	0	0	01:00	02:00	0	0	0
0	0	0	02:00	03:00	0	0	0
0	0	0	03:00	04:00	0	0	0
0	0	0	04:00	05:00	0	0	0
0	0	0	05:00	06:00	0	0	0
3	1	4	06:00	07:00	11	7	18
6	23	29	07:00	08:00	44	38	82
6	20	26	08:00	09:00	226	109	335
3	4	7	09:00	10:00	79	19	98
4	3	7	10:00	11:00	22	34	56
4	3	7	11:00	12:00	31	17	48
7	8	15	12:00	13:00	74	27	101
9	13	22	13:00	14:00	40	14	54
4	4	8	14:00	15:00	120	52	172
13	5	18	15:00	16:00	55	63	117
14	6	20	16:00	17:00	75	33	108
12	17	29	17:00	18:00	17	18	35
9	10	19	18:00	19:00	33	9	42
14	8	22	19:00	20:00	45	20	65
4	2	6	20:00	21:00	19	7	26
5	3	8	21:00	22:00	11	7	18
2	2	4	22:00	23:00	12	4	16
0	1	1	23:00	00:00	8	1	9
98	77	175	Totaal		98	77	175

dinsdag 16 april 2024

B				A					
01: R. West	02: R. Oost	Tot.Fin.		Van	Tot.	01: R. West	02: R. Oost	Tot.Fin.	
0	1	0	1	00:00	01:00	1	0	1	0
0	0	0	0	01:00	02:00	0	0	0	0
0	0	0	0	02:00	03:00	0	0	0	0
0	1	1	0	03:00	04:00	0	0	0	0
0	0	0	0	04:00	05:00	0	1	1	1
0	0	0	0	05:00	06:00	1	0	0	1
1	1	2	2	06:00	07:00	1	0	1	1
2	1	12	13	07:00	08:00	15	13	28	11
3	18	21	21	08:00	09:00	115	43	158	4
3	6	9	9	09:00	10:00	22	22	44	3
4	8	12	12	10:00	11:00	12	15	27	3
3	0	3	3	11:00	12:00	18	4	22	1
6	2	8	8	12:00	13:00	22	14	36	2
0	2	0	2	13:00	14:00	36	26	62	4
2	0	2	2	14:00	15:00	70	25	95	3
5	2	7	7	15:00	16:00	19	17	36	4
4	11	15	15	16:00	17:00	34	21	55	5
3	9	12	12	17:00	18:00	28	7	35	16
2	1	3	3	18:00	19:00	14	2	16	6
5	1	6	6	19:00	20:00	11	4	15	2
0	1	1	1	20:00	21:00	8	4	12	0
1	0	1	1	21:00	22:00	6	3	9	1
3	0	3	3	22:00	23:00	6	3	9	0
1	0	1	1	23:00	00:00	2	0	2	0
57	65	122		Total		453	245	698	35

vrijdag 17 april 2024

B				A					
01: R. West	02: R. Oost	Tot.Fin.		Van	Tot.	01: R. West	02: R. Oost	Tot.Fin.	
0	0	0	0	00:00	01:00	0	0	0	0
0	0	0	0	01:00	02:00	0	0	0	0
0	0	0	0	02:00	03:00	0	0	0	0
0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0
0	0	0	0	04:00	05:00	0	0	0	0
0	0	0	0	05:00	06:00	2	0	2	0
0	0	0	0	06:00	07:00	4	4	8	0
0	0	0	0	07:00	08:00	20	29	49	0
0	0	0	0	08:00	09:00	154	48	202	3
0	0	0	0	09:00	10:00	27	13	39	5
0	0	0	0	10:00	11:00	13	12	25	1
0	0	0	0	11:00	12:00	37	19	56	0
0	0	0	0	12:00	13:00	33	21	54	3
0	0	0	0	13:00	14:00	40	28	68	6
0	0	0	0	14:00	15:00	63	41	104	10
0	0	0	0	15:00	16:00	33	47	80	0
0	0	0	0	16:00	17:00	37	16	53	6
0	0	0	0	17:00	18:00	27	17	44	12
0	0	0	0	18:00	19:00	28	2	30	5
0	0	0	0	19:00	20:00	17	3	20	1
0	0	0	0	20:00	21:00	4	4	12	1
0	0	0	0	21:00	22:00	7	5	12	0
0	0	0	0	22:00	23:00	6	4	10	2
0	0	0	0	23:00	00:00	2	0	2	0
630	321	951		Total		630	321	951	50

donderdag 18 april 2024

B				A					
01: R. West	02: R. Oost	Tot.Fin.		Van	Tot.	01: R. West	02: R. Oost	Tot.Fin.	
0	0	0	0	00:00	01:00	0	0	0	0
0	0	0	0	01:00	02:00	0	0	0	0
0	0	0	0	02:00	03:00	0	0	0	0
0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0
0	0	0	0	04:00	05:00	0	0	0	0
0	0	0	0	05:00	06:00	0	0	0	0
0	0	0	0	06:00	07:00	0	0	0	0
0	0	0	0	07:00	08:00	0	0	0	0
0	0	0	0	08:00	09:00	0	0	0	0
0	0	0	0	09:00	10:00	0	0	0	0
0	0	0	0	10:00	11:00	0	0	0	0
0	0	0	0	11:00	12:00	0	0	0	0
0	0	0	0	12:00	13:00	0	0	0	0
0	0	0	0	13:00	14:00	0	0	0	0
0	0	0	0	14:00	15:00	0	0	0	0
0	0	0	0	15:00	16:00	0	0	0	0
0	0	0	0	16:00	17:00	0	0	0	0
0	0	0	0	17:00	18:00	0	0	0	0
0	0	0	0	18:00	19:00	0	0	0	0
0	0	0	0	19:00	20:00	0	0	0	0
0	0	0	0	20:00	21:00	0	0	0	0
0	0	0	0	21:00	22:00	0	0	0	0
0	0	0	0	22:00	23:00	0	0	0	0
0	0	0	0	23:00	00:00	0	0	0	0
50	66	116		Total		50	66	116	0

dinsdag 24 april 2024

B			Tafelberg		A		
01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In	Van	tot	01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In
0	0	1	00:00	01:00	1	2	3
0	0	0	01:00	02:00	2	0	2
0	0	0	02:00	03:00	0	0	0
0	1	1	03:00	04:00	0	0	0
0	0	0	04:00	05:00	0	0	0
0	1	1	05:00	06:00	3	2	5
1	1	2	06:00	07:00	6	0	6
4	5	9	07:00	08:00	19	15	34
11	11	22	08:00	09:00	18	8	26
1	2	3	09:00	10:00	11	5	16
2	2	4	10:00	11:00	11	5	16
3	4	7	11:00	12:00	27	7	34
17	4	21	12:00	13:00	28	10	38
2	5	7	13:00	14:00	9	28	37
3	3	6	14:00	15:00	23	14	37
4	0	4	15:00	16:00	48	14	62
5	5	10	16:00	17:00	52	9	61
12	12	24	17:00	18:00	5	14	19
4	3	7	18:00	19:00	27	4	31
3	4	7	19:00	20:00	16	5	21
2	1	3	20:00	21:00	15	1	16
0	0	0	21:00	22:00	6	2	8
0	0	1	22:00	23:00	5	3	8
0	0	0	23:00	00:00	2	2	4
75	55	130	Totaal		414	143	557

B			Tafelberg		A		
01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In	Van	tot	01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In
0	0	0	00:00	01:00	0	0	0
0	0	0	01:00	02:00	0	0	0
0	0	0	02:00	03:00	0	0	0
0	0	0	03:00	04:00	0	0	0
0	0	0	04:00	05:00	0	0	0
0	0	0	05:00	06:00	3	1	4
10	10	20	06:00	07:00	10	13	23
07	08	15	07:00	08:00	15	8	23
08	09	17	08:00	09:00	13	6	21
09	10	19	09:00	10:00	8	3	11
10	11	21	10:00	11:00	15	7	22
11	12	23	11:00	12:00	14	6	20
12	13	25	12:00	13:00	18	4	22
13	14	27	13:00	14:00	23	21	44
14	15	29	14:00	15:00	25	6	31
15	16	31	15:00	16:00	22	8	30
16	17	33	16:00	17:00	20	7	27
17	18	35	17:00	18:00	4	15	19
18	19	37	18:00	19:00	10	2	12
19	20	39	19:00	20:00	13	5	18
20	21	41	20:00	21:00	7	5	12
21	22	43	21:00	22:00	21	0	21
22	23	45	22:00	23:00	10	1	11
23	00	46	23:00	00:00	3	1	4
293	89	382	Totaal		293	89	382

B			Tafelberg		A		
01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In	Van	tot	01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In
0	0	0	00:00	01:00	0	0	0
0	0	0	01:00	02:00	0	0	0
0	0	0	02:00	03:00	0	0	0
0	0	0	03:00	04:00	0	0	0
0	0	0	04:00	05:00	0	0	0
0	0	0	05:00	06:00	3	1	4
10	10	20	06:00	07:00	10	13	23
07	08	15	07:00	08:00	15	8	23
08	09	17	08:00	09:00	13	6	21
09	10	19	09:00	10:00	8	3	11
10	11	21	10:00	11:00	15	7	22
11	12	23	11:00	12:00	14	6	20
12	13	25	12:00	13:00	18	4	22
13	14	27	13:00	14:00	23	21	44
14	15	29	14:00	15:00	25	6	31
15	16	31	15:00	16:00	22	8	30
16	17	33	16:00	17:00	20	7	27
17	18	35	17:00	18:00	4	15	19
18	19	37	18:00	19:00	10	2	12
19	20	39	19:00	20:00	13	5	18
20	21	41	20:00	21:00	7	5	12
21	22	43	21:00	22:00	21	0	21
22	23	45	22:00	23:00	10	1	11
23	00	46	23:00	00:00	3	1	4
94	54	108	Totaal		94	54	108

B			Tafelberg		A		
01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In	Van	tot	01: Bc West	02: Bc Oost	Tc Fc In
0	0	0	00:00	01:00	0	0	0
0	0	0	01:00	02:00	0	0	0
0	0	0	02:00	03:00	0	0	0
0	0	0	03:00	04:00	0	0	0
0	0	0	04:00	05:00	0	0	0
0	0	0	05:00	06:00	3	1	4
10	10	20	06:00	07:00	10	13	23
07	08	15	07:00	08:00	15	8	23
08	09	17	08:00	09:00	13	6	21
09	10	19	09:00	10:00	8	3	11
10	11	21	10:00	11:00	15	7	22
11	12	23	11:00	12:00	14	6	20
12	13	25	12:00	13:00	18	4	22
13	14	27	13:00	14:00	23	21	44
14	15	29	14:00	15:00	25	6	31
15	16	31	15:00	16:00	22	8	30
16	17	33	16:00	17:00	20	7	27
17	18	35	17:00	18:00	4	15	19
18	19	37	18:00	19:00	10	2	12
19	20	39	19:00	20:00	13	5	18
20	21	41	20:00	21:00	7	5	12
21	22	43	21:00	22:00	21	0	21
22	23	45	22:00	23:00	10	1	11
23	00	46	23:00	00:00	3	1	4
94	54	108	Totaal		94	54	108

dinsdag 30 mei 2024

B				Tafelberg		A			
01. R. West	02. R. Oost	Tot Fein	Tot Fein	Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot Fein	Tot Fein
0	0	3	3	00:00	01:00	5	2	7	
0	0	0	0	01:00	02:00	4	1	5	
0	0	0	0	02:00	03:00	1	0	1	
0	0	0	0	03:00	04:00	1	0	1	
0	0	0	0	04:00	05:00	0	1	1	
0	0	0	0	05:00	06:00	0	0	0	
0	0	6	6	06:00	07:00	13	8	21	
7	13	20	20	07:00	08:00	24	17	41	
8	11	19	19	08:00	09:00	12	10	22	
0	5	0	5	09:00	10:00	4	16	20	
3	6	9	9	10:00	11:00	18	3	21	
8	5	13	13	11:00	12:00	41	4	45	
3	2	5	5	12:00	13:00	41	14	55	
3	12	15	15	13:00	14:00	24	24	48	
15	11	26	26	14:00	15:00	51	7	58	
9	9	18	18	15:00	16:00	48	14	62	
11	8	19	19	16:00	17:00	63	21	84	
18	19	37	37	17:00	18:00	66	17	83	
14	7	21	21	18:00	19:00	37	10	47	
7	6	13	13	19:00	20:00	23	14	37	
1	6	7	7	20:00	21:00	12	7	19	
2	2	4	4	21:00	22:00	19	10	29	
2	2	4	4	22:00	23:00	3	16	19	
1	1	2	2	23:00	00:00	8	2	10	
122	115	237		Totaal		601	185	786	

vrijdag 31 mei 2024

B				Tafelberg		A			
01. R. West	02. R. Oost	Tot Fein	Tot Fein	Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot Fein	Tot Fein
0	0	0	0	00:00	01:00	8	0	8	
0	0	0	0	01:00	02:00	0	2	2	
0	0	0	0	02:00	03:00	0	0	0	
0	0	0	0	03:00	04:00	1	1	2	
0	0	0	0	04:00	05:00	1	0	1	
0	0	0	0	05:00	06:00	1	3	4	
0	0	0	0	06:00	07:00	11	5	16	
0	0	0	0	07:00	08:00	32	16	48	
0	0	0	0	08:00	09:00	21	10	31	
0	0	0	0	09:00	10:00	24	14	38	
0	0	0	0	10:00	11:00	29	10	39	
0	0	0	0	11:00	12:00	41	16	57	
0	0	0	0	12:00	13:00	58	18	76	
0	0	0	0	13:00	14:00	18	45	63	
0	0	0	0	14:00	15:00	65	23	88	
0	0	0	0	15:00	16:00	69	18	83	
0	0	0	0	16:00	17:00	65	11	80	
0	0	0	0	17:00	18:00	29	20	49	
0	0	0	0	18:00	19:00	38	14	52	
0	0	0	0	19:00	20:00	36	16	52	
0	0	0	0	20:00	21:00	26	15	41	
0	0	0	0	21:00	22:00	18	18	36	
0	0	0	0	22:00	23:00	7	12	19	
0	0	0	0	23:00	00:00	11	1	12	
725	240	965		Totaal		200	170	370	

donderdag 2 mei 2024

B				Tafelberg		A			
01. R. West	02. R. Oost	Tot Fein	Tot Fein	Van	Tot	01. R. West	02. R. Oost	Tot Fein	Tot Fein
0	1	1	2	00:00	01:00				
0	0	0	0	01:00	02:00				
0	0	0	0	02:00	03:00				
0	0	0	0	03:00	04:00				
0	0	0	0	04:00	05:00				
0	0	0	0	05:00	06:00				
0	0	0	0	06:00	07:00				
0	0	0	0	07:00	08:00				
0	0	0	0	08:00	09:00				
0	0	0	0	09:00	10:00				
0	0	0	0	10:00	11:00				
0	0	0	0	11:00	12:00				
0	0	0	0	12:00	13:00				
0	0	0	0	13:00	14:00				
0	0	0	0	14:00	15:00				
0	0	0	0	15:00	16:00				
0	0	0	0	16:00	17:00				
0	0	0	0	17:00	18:00				
0	0	0	0	18:00	19:00				
0	0	0	0	19:00	20:00				
0	0	0	0	20:00	21:00				
0	0	0	0	21:00	22:00				
0	0	0	0	22:00	23:00				
0	0	0	0	23:00	00:00				
200	170	370		Totaal					

dinsdag 7 mei 2024

R					A					R					A					R					A				
01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch		01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch		01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch	
		Van			tot			Van	tot			Van			tot			Van	tot			Van			tot			Van	tot
0	0	0	0	0	0	00:00	01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	01:00	02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	00:00	01:00	
0	1	1	0	0	0	01:00	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	01:00	02:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	01:00	02:00	
0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	
0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	
0	0	0	0	0	0	04:00	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	04:00	05:00	0	1	1	0	1	1	1	1	2	04:00	05:00	
0	0	0	0	0	0	05:00	06:00	0	2	2	0	0	0	0	0	05:00	06:00	4	5	9	0	1	1	1	1	1	05:00	06:00	
0	2	2	0	0	0	06:00	07:00	7	5	12	1	6	6	7	7	06:00	07:00	9	4	13	2	9	9	11	8	06:00	07:00		
2	1	4	0	0	0	07:00	08:00	20	15	35	15	10	25	34	27	07:00	08:00	34	20	54	7	27	34	47	34	07:00	08:00		
6	1	7	0	0	0	08:00	09:00	226	89	315	9	16	25	44	38	08:00	09:00	236	90	326	3	10	13	13	16	08:00	09:00		
3	4	7	0	0	0	09:00	10:00	49	23	72	3	5	8	13	9	09:00	10:00	48	15	63	8	2	10	8	10	09:00	10:00		
1	2	3	0	0	0	10:00	11:00	25	20	45	3	4	7	11	8	10:00	11:00	56	22	78	6	7	13	7	13	10:00	11:00		
10	1	11	0	0	0	11:00	12:00	42	12	54	3	2	5	8	8	11:00	12:00	53	13	66	9	9	18	11	13	11:00	12:00		
1	1	2	0	0	0	12:00	13:00	22	43	65	6	12	18	30	24	12:00	13:00	61	24	85	5	7	12	7	12	12:00	13:00		
3	2	5	0	0	0	13:00	14:00	91	77	168	14	14	28	42	33	13:00	14:00	52	37	89	9	14	23	13	17	13:00	14:00		
3	2	5	0	0	0	14:00	15:00	93	55	148	28	3	31	34	25	14:00	15:00	82	75	157	6	2	8	2	8	14:00	15:00		
3	3	6	0	0	0	15:00	16:00	41	47	88	4	5	9	14	9	15:00	16:00	92	57	149	5	7	12	5	7	15:00	16:00		
14	4	18	0	0	0	16:00	17:00	47	42	89	13	6	19	25	18	16:00	17:00	45	33	78	11	4	15	4	15	16:00	17:00		
13	10	23	0	0	0	17:00	18:00	80	11	91	11	11	22	32	23	17:00	18:00	77	16	93	12	6	18	6	18	17:00	18:00		
8	1	9	0	0	0	18:00	19:00	36	6	42	13	6	19	25	18	18:00	19:00	34	7	41	16	5	21	5	21	18:00	19:00		

woensdag 8 mei 2024

R					A					R					A					R					A				
01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch		01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch		01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch	
		Van			tot			Van	tot			Van			tot			Van	tot			Van			tot			Van	tot
0	0	0	0	0	0	00:00	01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	01:00	02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	00:00	01:00	
0	1	1	0	0	0	01:00	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	01:00	02:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	01:00	02:00	
0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	1	0	1	1	0	0	0	0	02:00	03:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	
0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	
0	0	0	0	0	0	04:00	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	04:00	05:00	0	1	1	0	1	1	1	1	2	04:00	05:00	
0	0	0	0	0	0	05:00	06:00	0	2	2	0	0	0	0	0	05:00	06:00	4	5	9	0	1	1	1	1	1	05:00	06:00	
0	2	2	0	0	0	06:00	07:00	9	4	13	2	9	9	11	8	06:00	07:00	9	4	13	2	9	9	11	8	06:00	07:00		
2	1	4	0	0	0	07:00	08:00	20	15	35	15	10	25	34	27	07:00	08:00	34	20	54	7	27	34	47	34	07:00	08:00		
6	1	7	0	0	0	08:00	09:00	226	89	315	9	16	25	44	38	08:00	09:00	236	90	326	3	10	13	13	16	08:00	09:00		
3	4	7	0	0	0	09:00	10:00	49	23	72	3	5	8	13	9	09:00	10:00	48	15	63	8	2	10	8	10	09:00	10:00		
1	2	3	0	0	0	10:00	11:00	25	20	45	3	4	7	11	8	10:00	11:00	56	22	78	6	7	13	7	13	10:00	11:00		
10	1	11	0	0	0	11:00	12:00	42	12	54	3	2	5	8	8	11:00	12:00	53	13	66	9	9	18	11	13	11:00	12:00		
1	1	2	0	0	0	12:00	13:00	22	43	65	6	12	18	30	24	12:00	13:00	61	24	85	5	7	12	7	12	12:00	13:00		
3	2	5	0	0	0	13:00	14:00	91	77	168	14	14	28	42	33	13:00	14:00	52	37	89	9	14	23	13	17	13:00	14:00		
3	2	5	0	0	0	14:00	15:00	93	55	148	28	3	31	34	25	14:00	15:00	82	75	157	6	2	8	2	8	14:00	15:00		
3	3	6	0	0	0	15:00	16:00	41	47	88	4	5	9	14	9	15:00	16:00	92	57	149	5	7	12	5	7	15:00	16:00		
14	4	18	0	0	0	16:00	17:00	47	42	89	13	6	19	25	18	16:00	17:00	45	33	78	11	4	15	4	15	16:00	17:00		
13	10	23	0	0	0	17:00	18:00	80	11	91	11	11	22	32	23	17:00	18:00	77	16	93	12	6	18	6	18	17:00	18:00		
8	1	9	0	0	0	18:00	19:00	36	6	42	13	6	19	25	18	18:00	19:00	34	7	41	16	5	21	5	21	18:00	19:00		

donderdag 9 mei 2024

R					A					R					A					R					A				
01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch		01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch		01	R	West	02	R	Oost	Tot	Fich	Tabelsch	
		Van			tot			Van	tot			Van			tot			Van	tot			Van			tot			Van	tot
0	0	0	0	0	0	00:00	01:00	2	0	0	2	0	0	0	0	01:00	02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	00:00	01:00	
0	1	1	0	0	0	01:00	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	01:00	02:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	01:00	02:00	
0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	1	0	1	1	0	0	0	0	02:00	03:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	02:00	03:00	
0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03:00	04:00	
0	0	0	0	0	0	04:00	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	04:00	05:00	0	1	1	0	1	1	1	1	2	04:00	05:00	
0	0	0	0	0	0	05:00	06:00	0	2	2	0	0	0	0	0	05:00	06:00	4	5	9	0	1	1	1	1	1	05:00	06:00	
0	2	2	0	0	0	06:00	07:00	9	4	13	2	9	9	11	8	06:00	07:00	9	4	13	2	9	9	11	8	06:00	07:00		
2	1	4	0	0	0	07:00	08:00	20	15	35	15	10	25	34	27	07:00	08:00	34	20	54	7	27	34	47	34	07:00	08:00		
6	1	7	0	0	0	08:00	09:00	226	89	315	9	16	25	44	38	08:00	09:00	236	90	326	3	10	13	13	16	08:00	09:00		
3	4	7	0	0	0	09:00	10:00	49	23	72	3	5	8	13	9	09:00	10:00	48	15	63	8	2	10	8	10	09:00	10:00		
1	2	3	0	0	0	10:00	11:00	25	20	45	3	4	7	11	8	10:00	11:00	56	22	78	6	7	13	7	13	10:00	11:00		
10	1	11	0	0	0	11:00	12:00	42	12	54	3	2	5	8	8	11:00	12:00	53	13	66	9	9	18	11	13	11:00	12:00		
1	1	2	0	0	0	12:00	13:00	22	43	65	6	12	18	30	24	12:00	13:00	61	24	85	5	7	12	7	12	12:00	13:00		
3	2	5	0	0	0	13:00	14:00	91	77	168	14	14	28	42	33	13:00	14:00	52	37	89	9	14	23	13	17	13:00	14:00		
3	2	5	0	0	0	14:00	15:00	93	55	148	28	3	31	34	25	14:00	15:00	82	75	157	6	2	8	2	8	14:00	15:00		
3	3	6	0	0	0	15:00	16:00	41	47	88	4	5	9	14	9	15:00	16:00	92	57	149	5	7	12	5	7	15:00	16:00		
14	4	18	0	0	0	16:00	1																						

2	0	2	19.00	20.00	19	8	27	9	9	18	19.00	20.00	33	11	44	17	0	26	19.00	20.00
0	1	1	20.00	21.00	11	5	16	4	3	7	20.00	21.00	25	7	32	4	5	9	20.00	21.00
1	2	3	21.00	22.00	11	6	17	3	2	5	21.00	22.00	25	13	38	0	8	8	21.00	22.00
0	0	0	22.00	23.00	18	7	25	1	0	1	22.00	23.00	11	5	16	0	0	0	22.00	23.00
0	0	0	23.00	00.00	7	1	8	0	0	0	23.00	00.00	11	10	21	0	3	3	23.00	00.00
72	64	136	Total		987	463	1370	134	116	250	Total		1015	495	1510	126	131	257	Total	

vrijdag 12 april 2024											
A			B			Totaal			A		
01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	Vaa	Tot		01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.
0	2	2	0	0	0	00.00	01.00	1	0	1	1
1	0	1	0	0	0	01.00	02.00	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	02.00	03.00	1	0	1	1
1	0	1	0	0	0	03.00	04.00	0	0	0	0
0	0	0	1	0	1	04.00	05.00	0	1	1	1
1	3	4	0	0	0	05.00	06.00	6	2	8	1
9	2	11	3	6	9	06.00	07.00	8	4	14	1
41	39	80	10	29	39	07.00	08.00	38	44	82	9
223	70	293	5	12	15	08.00	09.00	208	81	289	7
59	11	70	5	7	12	09.00	10.00	53	18	71	4
23	14	37	0	3	3	10.00	11.00	38	13	51	12
20	12	32	1	2	3	11.00	12.00	44	18	62	5
36	18	54	8	6	14	12.00	13.00	74	27	101	13
67	14	81	9	5	14	13.00	14.00	77	44	121	12
76	63	139	2	3	5	14.00	15.00	108	73	181	25
53	68	121	8	3	11	15.00	16.00	60	50	110	9
59	34	93	15	4	19	16.00	17.00	80	30	110	16
69	12	81	15	17	32	17.00	18.00	93	21	72	23
43	7	50	7	2	9	18.00	19.00	43	7	50	3
15	5	20	2	2	4	19.00	20.00	17	8	25	3
10	5	15	4	1	5	20.00	21.00	27	11	38	8
10	2	12	2	0	2	21.00	22.00	28	6	34	10
7	2	9	1	0	1	22.00	23.00	11	7	18	2
4	3	7	1	2	3	23.00	00.00	13	3	16	6
827	386	1213	99	104	203	Totaal		990	472	1462	177

vrijdag 19 april 2024											
A			B			Totaal			A		
01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	Vaa	Tot		01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.
2	0	2	0	1	1	00.00	01.00	1	0	1	1
1	1	2	0	0	0	01.00	02.00	4	0	4	0
0	0	0	0	0	0	02.00	03.00	1	0	1	0
0	0	0	0	0	0	03.00	04.00	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	04.00	05.00	0	2	2	0
2	2	4	0	2	2	05.00	06.00	1	1	2	0
5	4	9	2	6	8	06.00	07.00	6	2	8	1
38	22	60	6	9	15	07.00	08.00	44	28	72	11
190	49	239	10	11	21	08.00	09.00	153	31	182	2
68	12	80	2	5	7	09.00	10.00	32	4	36	1
23	9	32	5	2	7	10.00	11.00	6	32	38	0
29	7	36	4	3	7	11.00	12.00	15	47	62	3
28	100	128	4	5	9	12.00	13.00	19	19	38	1
54	27	81	8	8	16	13.00	14.00	15	36	51	1
43	79	122	2	8	10	14.00	15.00	27	18	45	3
31	45	76	8	4	12	15.00	16.00	44	56	100	12
55	16	71	9	8	17	16.00	17.00	26	11	37	9
62	22	84	19	13	32	17.00	18.00	30	32	62	5
28	13	41	9	5	14	18.00	19.00	11	7	18	4
22	8	30	15	3	18	19.00	20.00	18	3	21	10
16	1	17	3	4	7	20.00	21.00	9	4	13	11
16	5	21	2	1	3	21.00	22.00	8	12	20	8
12	4	16	0	2	2	22.00	23.00	14	1	15	1
3	3	6	2	1	3	23.00	00.00	11	9	20	4
781	377	1158	110	101	211	Totaal		812	358	870	77

vrijdag 26 april 2024											
A			B			Totaal			A		
01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	Vaa	Tot		01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.
0	0	0	0	0	0	00.00	01.00	2	1	3	0
0	1	1	0	0	0	01.00	02.00	0	1	1	1
0	0	0	0	0	0	02.00	03.00	1	1	2	1
1	1	2	0	0	0	03.00	04.00	0	0	0	0
0	0	0	1	0	1	04.00	05.00	0	0	0	0
1	1	2	0	1	1	05.00	06.00	2	1	3	2
4	4	10	1	5	6	06.00	07.00	2	2	4	1
15	3	18	7	12	19	07.00	08.00	14	4	18	4
17	9	26	6	9	15	08.00	09.00	9	10	19	5
12	6	18	2	3	5	09.00	10.00	1	3	4	1
11	1	12	1	1	2	10.00	11.00	9	0	9	1
16	1	17	2	2	4	11.00	12.00	12	6	18	3
17	4	21	2	3	5	12.00	13.00	21	5	26	7
24	13	37	3	3	6	13.00	14.00	19	10	29	4
28	6	34	2	2	4	14.00	15.00	35	4	39	2
24	7	31	4	1	5	15.00	16.00	37	7	44	10
39	14	53	7	4	11	16.00	17.00	25	4	29	8
32	11	43	9	11	20	17.00	18.00	27	10	47	12
25	2	27	4	1	5	18.00	19.00	34	10	44	8
10	3	13	1	1	2	19.00	20.00	45	9	54	15
4	6	10	3	2	5	20.00	21.00	77	9	86	6
8	3	11	0	3	3	21.00	22.00	86	2	90	1
12	5	17	2	0	2	22.00	23.00	119	3	122	15
3	1	4	1	1	2	23.00	00.00	43	2	45	2
305	105	410	58	62	120	Totaal		637	111	748	108

vrijdag 3 mei 2024											
A			B			Totaal			A		
01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	Vaa	Tot		01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.
7	1	8	0	1	1	00.00	01.00	0	2	2	0
6	3	9	1	0	1	01.00	02.00	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	02.00	03.00	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	03.00	04.00	0	0	0	0
2	0	2	0	0	0	04.00	05.00	0	0	0	0
2	1	3	1	2	3	05.00	06.00	3	1	4	0
8	4	12	3	9	12	06.00	07.00	6	4	10	4
27	5	32	5	15	20	07.00	08.00	16	4	20	2
14	6	20	9	13	22	08.00	09.00	15	4	19	3
21	3	24	4	7	11	09.00	10.00	2	1	3	1
21	12	33	6	5	11	10.00	11.00	6	3	9	1
35	10	45	9	5	14	11.00	12.00	8	3	11	1
29	20	49	15	7	22	12.00	13.00	13	4	17	5
67	22	89	8	5	13	13.00	14.00	7	5	12	0
63	14	77	16	12	28	14.00	15.00	11	7	18	3
44	21	65	17	9	26	15.00	16.00	15	4	19	2
76	20	96	21	3	24	16.00	17.00	21	9	40	4
37	17	54	19	7	26	17.00	18.00	25	12	37	10
19	4	23	9	0	9	18.00	19.00	21	2	23	10
10	1	11	1	1	2	19.00	20.00	20	5	25	7
2	5	7	1	21	22	20.00	21.00	15	11	26	1
2	0	2	0	0	0	21.00	22.00	13	3	16	3
5	0	5	1	0	1	22.00	23.00	12	2	14	1
2	1	3	0	0	0	23.00	00.00	16	4	20	3
504	169	673	146	101	247	Totaal		255	87	342	52

vrijdag 10 mei 2024														
A			B			Totaal			A			B		
01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	Vaa	Tot		01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.	01. Ri. West	02. Ri. Oost	Tot. Fict.
7	8	15	1	1	2	00.00	01.00	5	26	31	0	0	0	0
6	10	16	2	1	3	01.00	02.00	7	31	40	0	0	0	0
1	0	1	1	0	1	02.00	03.00	0	7	7	0	0	4	4
5	0	5	0	2	2	03.00	04.00	5	2	7	2	0	2	0
1	1	2	0	1	1	04.00	05.00	1	2	3	1	0	0	1
0	0	0	0	0	0	05.00	06.00	0	2	2	0	1	1	0
1	0	1	1	2	3	06.00	07.00	5	4	9	0	0	3	3
3	2	5	0	2	2	07.00	08.00	11	6	17	5	0	0	5
8	6	14	8	1	9	08.00	09.00	20	7	27	7	9	9	18
19	13	32	10	9	19	09.00	10.00	15	3	18	5	6	11	0
41	17	58	5	30	35	10.00	11.00	45	12	57	9	9	18	0
84	17	81	21	26	47	11.00	12.00	9	4	13	1	0	0	1
26	48	74	17	10	27	12.00	13.00	8	3	11	7	2	2	0
87	31	118	27	25	52	13.00	14.00	5	5	10	2	2	2	4
105	21	126	28	20	48	14.00	15.00	7	6	13	4	9	13	4
108	23	131	28	18	46	15.00	16.00	20	4	24	2	2	2	4
82	33	115	15	15	30	16.00	17.00	7	43	50	1	23	0	0
82	13	95	7	1	8	17.00	18.00	25	15	40	7	1	1	0
39	10	49	6	14	20	18.00	19.00	16	3	19	8	3	1	1

48	8	56	19	8	27	19.00	20.00	26	3	31	2	3	3
74	4	78	12	3	15	20.00	21.00	9	15	24	1	3	4
73	5	78	2	0	2	21.00	22.00	18	2	20	1	2	3
65	23	88	1	1	2	22.00	23.00	17	3	20	1	2	3
14	21	35	0	3	3	23.00	00.00	8	6	14	3	5	8
961	282	1253	211	207	418	Total	325	182	507	70	74	144	

Bijlage 4 Begrippen en afkortingenlijst

Aansluiting	Kruispunt van wegen waarbij uitwisseling van verkeer plaats vindt.
BBMA	Verkeersmodel Brede Brabantse Model Aanpak. De verkeerscijfers uit het Verkeersmodel Zuidoost-Brabant is een onderdeel daarvan.
Bereikbaarheid	De mate waarin een locatie binnen acceptabele tijd te bereiken is.
BuBeKo	Buiten de Bebouwde Kom
Capaciteit	De maximale hoeveelheid voertuigen die in een bepaalde tijdsperiode kan passeren op een bepaald wegvak.
Criteria	Onderdeel van een milieuaspect aan de hand waarvan de effectbeoordeling plaatsvindt.
Depositie	Depositie is het neerslaan van minerale stoffen en gasen op een vaste ondergrond. Relevant vanwege de luchtverontreiniging en oppervlaktevervuiling, etc. die hierdoor op kan treden.
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
I/C-verhouding	De I-C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak, op een weg of op meerdere achtereenvolgende wegvakken. Elk wegvak heeft een bepaalde maximale capaciteit, dit is het aantal eenheden voertuigen dat maximaal over een wegvak kan rijden in een bepaalde periode ¹ . De verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg is een maat voor de doorstroming van het verkeer. Bij een I/C-verhouding kleiner dan 0,8 is geen sprake van filevorming, een I/C tussen 0,8 en 0,9 betekent een matige verkeersafwikkeling, en boven de 0,9 is sprake van een slechte verkeersafwikkeling
KES	Document dat de klantvraag geordend weergeeft in vorm van gehonoreerde klantwensen of -eisen, gekoppeld aan de projectdoelstellingen. Er vindt continue afstemming plaats op de actuele klantvraag om de beste oplossing voor het probleem te creëren binnen de gegeven oplossingsruimte, die ontstaat vanuit de klantvraag.
Netwerk	Het totaal van wegen en/of verbindingen binnen een bepaald gebied.
NNB	Natuurnetwerk Brabant.
OV-Hub	Een OV-hub is een plek waar verschillende vervoersmiddelen bij elkaar worden gebracht. Reizigers kunnen hier straks gemakkelijk en snel op een ander vervoersmiddel overstappen.
PIP	Provinciaal Inpassingsplan. Een provinciaal ruimtelijk plan, vergelijkbaar aan een gemeentelijk bestemmingsplan, maar dan van de provincie.
Referentiesituatie	De huidige situatie, inclusief de realisatie van alle vastgestelde plannen in de omgeving. Voor het project N272 is de referentiesituatie 2040.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
SFR	De SnelFietsRoute maakt fietsen over grote afstanden extra aantrekkelijk. De snelfietsroute is een gezamenlijk project van provincie

Kenmerk

R009-1291461PVE-V03-hgm-NL

	Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, gemeente Nuenen, gemeente Laarbeek en gemeente Gemert-Bakel. Het verbindt de kernen tussen Gemert en Eindhoven met aansluiting op de andere snelfietsroutes, zoals de F58, en de route Gemert – Helmond, F270.
Stuurgroep	De Provincie Noord-Brabant heeft in samenwerking met gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek een plan uitgewerkt voor de N272, gekozen voor maatregelen die de weg verbeteren en veiliger maken voor iedereen.
Variant	Een variatie op een alternatief op een (klein) onderdeel, subkeuze binnen een alternatief.
Voorkeursalternatief (VKA)	Het alternatief wat de voorkeur van de initiatiefnemer heeft omdat deze de doelstellingen zo goed mogelijk realiseert.
Voorkeursalternatief plus Waardegedreven N272 (VKA+ Waardegedreven N272)	Het geoptimaliseerd alternatief wat de voorkeur van de initiatiefnemer heeft omdat deze de doelstellingen zo goed mogelijk realiseert, het ambtelijk voorstel in september 2024 vastgesteld door de Stuurgroep.
VRI	Verkeersregelininstallatie; met verkeerslichten geregeld kruispunt.

Bijlage 4**N272 Ruimtelijk kwaliteitsplan,
landschapsplan en beeldkwaliteitsplan**

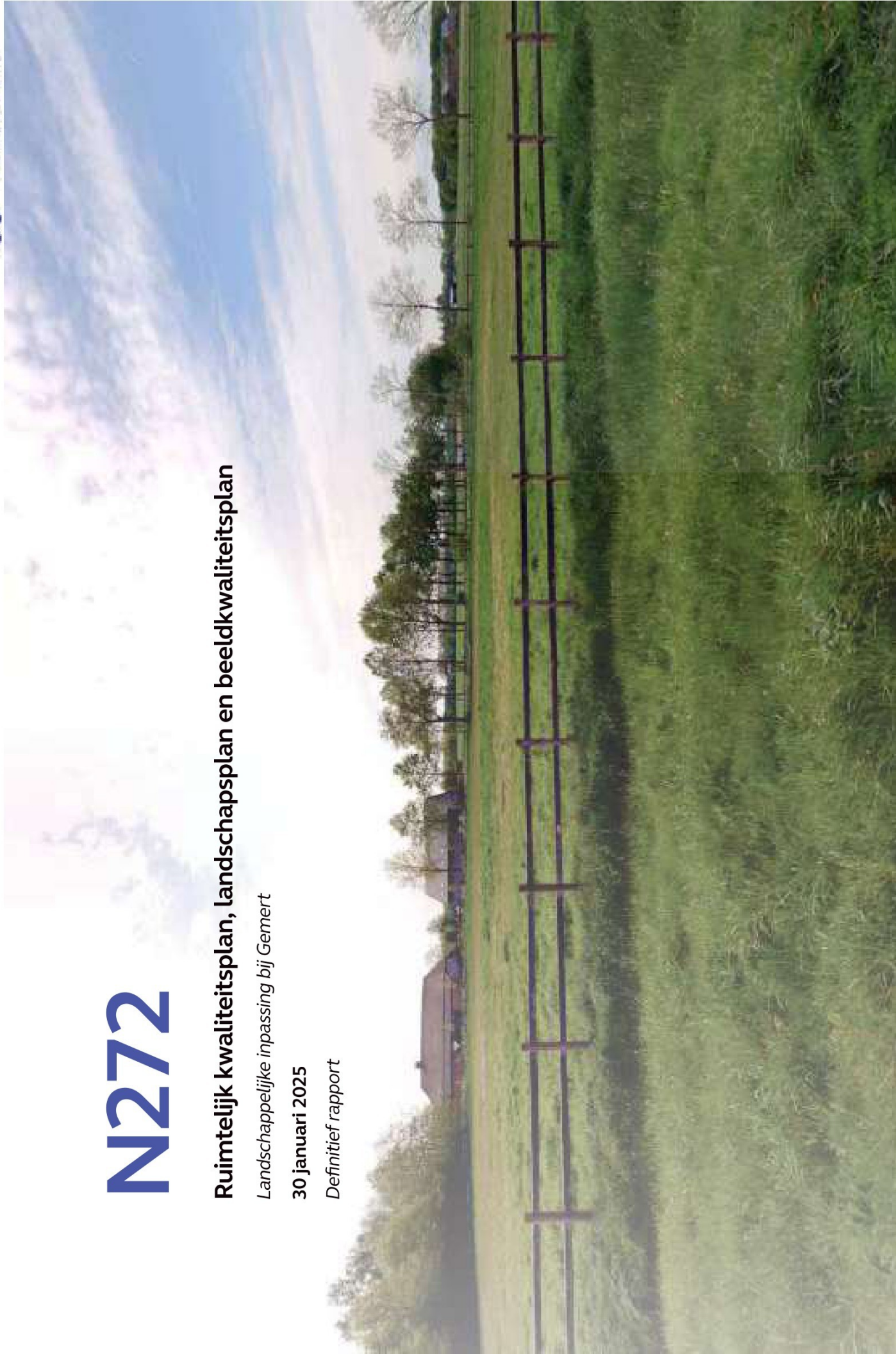
N272

Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan

Landschappelijke inpassing bij Gemert

30 januari 2025

Definitief rapport



Verantwoording

Titel	N272 Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan
Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
Projectleider	Jaco ter Wal
Autuor(s)	Kathrin Merckelbach, Marijn Brinkman
Tweede lzer	Ellen Wilms, Patrick van Esch, Mervyn Suurmond
Meet- en inspectiewerk	R014-1291461KMF-V05
Kenmerk	54 (exclusef bijlagen)
Aantal pagina's	30 januari 2026
Datum	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
Handtekening	Dit rapport is aantoonbaar vrgsgewen.

Colofon

TAUW bv
Austallelaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.uitrec@tauw.com



Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Randvoorwaarden	7
3 Ruimtelijke kwaliteiten	13
4 Visie en concept van de landschappelijke inpassing	23
5 Landschapsplan	29
6 Beeldkwaliteit	46

1 Inleiding

Aanleiding

Voorliggend document beschrijft het ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan ten behoeve van de reconstructie van de N272. De N272 is hoogge van Gemert krijgt in de toekomst meer verkeer te verwerken. Vanuit de regio en in het bijzonder de gemeente Gemert-Bakel, is er behoefte aan een ruimtelijk kwaliteitsplan dat de randvoorwaarden voor het wegdek van de N272 in beeld te brengen. De provincie Noord-Brabant en de gemeente Gemert-Bakel verwachten dat de capaciteit van de N272 ontoereikend is om Gemert bereikbaar te houden. De provincie wil met het project N272 bij Gemert de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N272 naar de toekomst toe zo veel als mogelijk blijven garanderen.

Dit document geeft inzicht in de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en de daarbij horende gewenste landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit van het Referentieontwerp (RO) in de gebiedsruimte. Hier voor worden de randvoorwaarden van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Gemert-Bakel in beeld gebracht en een globaal landschapsplan en een beeldkwaliteitsplan (BKQ) opgesteld. Dit vormt de basis en dient als toetsingskader voor de verdere planuitwerking van het wegontwerp door een aannemer. Tevens is aangegeven waar kansen liggen om de compensatieopgave ten aanzien van de huidige natuurbeheertypen te realiseren. De compensatie zelf is nader uitgewerkt in een apart compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (kenmerk R017-1291461STH-V03). Dit rapport heeft als doel om richting te geven aan de uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit ten behoeve van de verdere planuitwerking en realisatie van de N272 met nadruk op de gewenste ruimtelijke en landschappelijke inpassing.

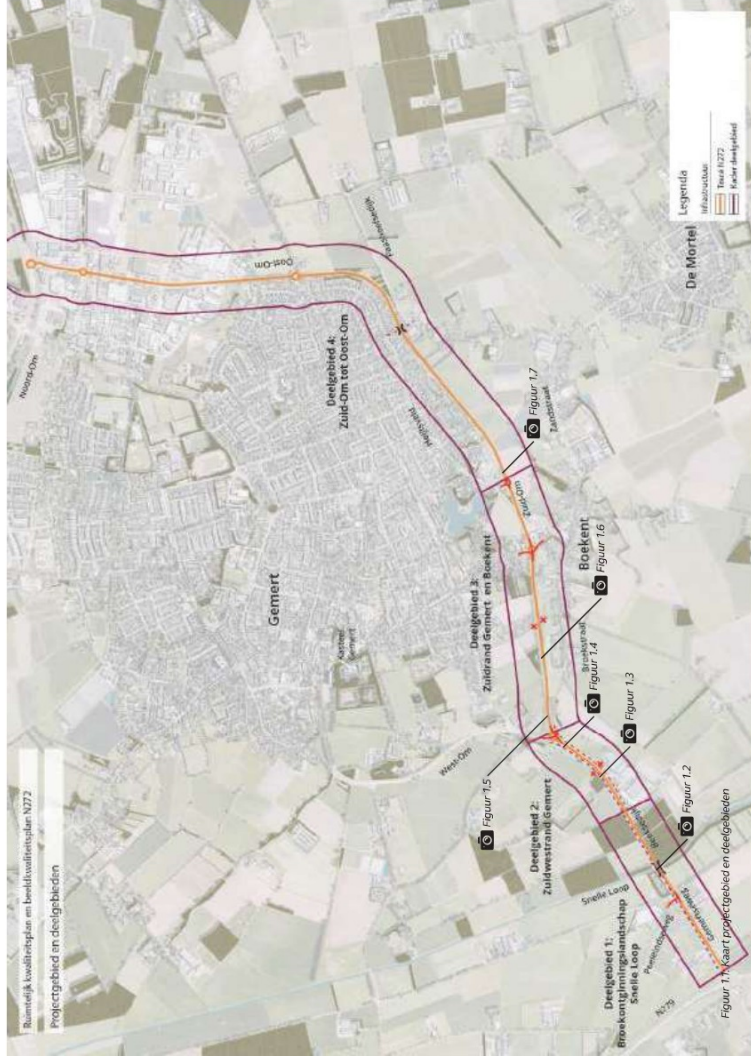
In 2021 heeft Arcadis een ruimtelijk kwaliteitsplan (RKQ) opgesteld voor de herinrichting ten behoeve van de reconstructie van de N615 en N272. In het voorjaar van 2024 is besloten dat het vastgestelde VKA voor het project N272-10 een optimalisatieslag behoeft. Daarvoor heeft de Provincie Noord-Brabant TAUW opdracht verleend voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief (VKA) naar een VKA+. Dit vormt de aanleiding om het eerder opgestelde RKQ te actualiseren (hoofdstuk 1, 2 en 3). Op basis hiervan is de visie in hoofdstuk 4 aangescherpt. Een deel van de afbeeldingen in het RKQ zijn overgenomen van het RKQ van Arcadis.

Om de landschappelijke inpassing van de weg in zijn omgeving te complementeren is TAUW tevens gevraagd om het RKQ aan te vullen met een Landschapsplan (LP) en beeldkwaliteitsplan (BKQ) en de visie hierin door te ontwikkelen. Het landschapsplan en beeldkwaliteitsplan zijn opgesteld in hoofdstuk 5. Het RKQ LP en BKQ vormen drie aparte onderdelen van dit rapport, die samen een eenheid vormen en dezelfde uitgangspunten kennen.

Proces en participatie

Aan het begin van het opstellen van het referentieontwerp, is een stakeholderanalyse uitgevoerd (TAUW, titel Stakeholderanalyse N272 Beek en Donk - Gemert, kenmerk N002-1291461VH-V02-hme-NL en datum 14 december 2023) en vastgesteld in een gelijknamige notitie. Er is onderzocht welke stakeholders betrokken dienen te worden bij het huidige project en op welke wijze zij betrokken kunnen worden in het proces van de realisatie. De stakeholders zijn onderverdeeld in drie categorieën: gemeenten (Gemert-Bakel), provincie Noord-Brabant, waterschap Aa en Maas, bedrijven aan de N272, aanwonenden van de N272 (w.o. ook grondgebruikers), agrariërs, formele en informele buurt- en burenerverenigingen, SBB en belangverenigingen en -groepen. De uitnodigingen voor deelname aan het proces met de omgeving waren breed en openbaar verspreid. Contactmomenten met stakeholders hebben op reguliere basis plaatsgevonden en bestonden tot 1 november 2025 uit:

- Inloopbijeenkomst voor stakeholders en belangstellenden op 24 juni 2025
- Gezamenlijke Raadsavond Gemert-Bakel en Laarbeek in juni 2025
- Gesprek met wethouders van de betrokken gemeenten in mei 2025
- Gesprekken met stakeholders in mei en juni 2025
- Overleggen met gemeente Gemert-Bakel (maart t/m juni 2025)
- Overleggen met gemeente Laarbeek (maart t/m juni 2025)
- Overleggen met waterschap Aa en Maas in februari, mei en juni 2025
- Informatiebijeenkomst op 10 oktober 2024



- Gesprekken met stakeholders in het najaar van 2024
- Breedvormende Raadsavond Gemert-Bukel en Laarbeek op 3 juli 2024
- Informatiebijeenkomst voor stakeholders en belangstellenden op 23 januari 2024
- Gesprekken met stakeholders december 2023

Naast deze contactmomenten zijn ook aanvullende één-op-één gesprekken gevoerd met medewerkers van de gemeenten Gemert-Bukel en Laarbeek, in januari 2025 met de provincie Noord-Brabant in de periode van 1 januari 2025 tot 1 november 2025.

In de gesprekken hebben stakeholders aandacht gevraagd voor het behoud van groen en landschappelijke elementen. Voorbeelden daarvan zijn:

- Behoud van bomen en groen
- Behoud en waar mogelijk herstel van historische structuren (wegen, waterlopen en groenstructuren)
- Passend afbreken van te ontsierbreken structuren

Deze opmerkingen zijn gebruikt om, waar mogelijk, in het ontwerp van de N272 op te nemen.

Projectgebied

Het projectgebied loopt van de rotonde bij de N279 tot aan de rotonde bij de N605 in Gemert, zuidelijk langs Gemert. Binnen het wegvak is een aantal deelgebieden te onderscheiden die in figuur 1.1 zijn weergegeven. De volgende delen vallen buiten de scope van dit project:

- De aansluitingen met de N279 zijn geen onderdeel van het project.
- De Beelendsdweg is geen onderdeel van het project, maar de kruising van de N272 met de Beelendsdweg wel.

Introductie deelgebieden

Het eerste deelgebied, het meest westelijke deel van het projectgebied (zie figuur 1.1), bevindt zich in het broektingslandschap en is deels open en deels bebost. Het open gedeelte heeft doorzichten op het agrarische landschap. Nabij de Snelde Loop is het landschap besloten door de houtsingele en de bospercelen die langs en nabij de weg zijn gestueerd.

Het tweede deelgebied, onderdeel van de N272 'Beekdijl', bevindt zich in een oeverwal van broektingslandschap dat deels open en deels bebost is. Het landschap is een kampenlandschap met onregelmatige percelen en erfbeplanting als afscheiding tussen percelen.

Het derde deelgebied, onderdeel van de N272 'Zuid-Om' volgt de historische structuur niet en is begin 21e eeuw als rondweg rondom het dorp Gemert aangelegd. De weg passeert een klein escompleet en de oude historische structuur van de Oudestraat. Vervolgens volgt de weg de dorpsrand van Gemert.

In het vierde deelgebied vormt de provinciale weg (N272 met de Zuid-Om, oostwaarts Eusewijd en Oost-Om) een harde grens tussen de bebouwing van Gemert en het agrarisch gebied. Links van de weg staat stevige beplanting als afscherming van de weg en de bebouwing.

Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk is de aanleiding en het projectgebied beschreven. Het tweede hoofdstuk beschrijft het VKA+ Waardegebeven N272 die in september 2024 is vastgesteld door de stuurgroep, en welke oplossingen er worden aangebracht. Het derde hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke kwaliteit aan de hand van de kernkwaliteiten en de waarden van het gebied. Het vierde hoofdstuk beschrijft de visie en de toekomstscenario's van de weg en het landschap. Het vijfde hoofdstuk beschrijft de aanpak van het project. Het zesde hoofdstuk wordt tot zover mogelijk ook rekening gehouden met te compenseren bomen. Het zevende en laatste hoofdstuk focust op de beeldkwaliteit van de deelgebieden.



Figuur 1.2: foto deelgebied 1: Broekontginning met cultuurhistorische waarde de Landweer



Figuur 1.4: foto deelgebied 2: Overgang tussen broekontginning/landchap en essen- en kluipenlandchap



Figuur 1.6: foto deelgebied 4: 'Oostom' essencomplexen



Figuur 1.3: foto deelgebied 1: Broekontginning, met doorzichten op het landschap



Figuur 1.5: foto deelgebied 3: Brede, natuurlijk ogende watergang met gelaagde beplanting



Figuur 1.7: foto deelgebied 4: Doorstroten essencomplexen aan weerszijden van Zuid-Om

2. Randvoorwaarden

In dit hoofdstuk wordt het voorkeursalternatief plus Waardegedreven N272 (VKA+) voor de inpassing van het ontwerp van de N272 uitgelegd, en worden de technische en wettelijke randvoorwaarden en ambities en beleidsdoelen van de provincie voor het ontwerp van de N272 beschreven.

2.1 Voorkeursalternatief plus

Ten opzichte van het VKA is het VKA+ gewijzigd, zoals het toepassen van een kruising met VRI in plaats van een turbo-rotonde bij West-Om, het toepassen van een kruising met een VRI bij de Peeldendeweg in plaats van de huidige situatie hand te haven, het vervallen van het deel van de parallelweg tussen kruising Peeldendeweg en Beeksdijk 10 en het toepassen van een kruising met VRI bij de Oudestraat in plaats van een rotonde. Het ruimtelijke doel van de VKA+ is om de N272 te laten aansluiten op de bestaande infrastructuur van de landschappelijk inpassingsprincipes is de geometrie van de weg vermindert. Bij het VKA+ voor de N272 zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden. Deze zijn op de kaart op pagina 4 geïllustreerd. De vier deelgebieden zijn geïdentificeerd op basis van de bestaande landschappelijke kenmerken, de lokale kansen en uitdagingen langs het nieuwe tracé, en de ruimtelijke samenhang binnen de aangrenzende omgeving. Hieronder worden de verschillende maatregelen per deelgebied uiteengezet.

Tracé N272 tussen N279 en West-Om (deelgebied 1 en 2)

Venut de as van de bestaande rijbaan wordt de N272 verbreed naar weerszijden. Hierdoor ontstaat er ruimte voor het inpassen van een fysieke middenberm waardoor er sprake is van een nieuw 2x1 dwarsprofiel. Een uitzondering geldt voor het gedeelte Peeldendeweg-N279 waar over 150 meter één maal één en één maal twee rijstroken zijn te realiseren. De aansluiting voor gemotoriseerd verkeer blijft bij de Professor Dondersweg in stand gehouden, maar er zal een barrière worden aangelegd waardoor de rijbaan niet meer doorloopt tot de rotonde van de rotonde Professor Dondersweg in het zuid. Verder zal de VRI aan de oostzijde worden met aansluiting van Gemertseweg 28 bij kruising Peeldendeweg.

De koude oversteek Derde Slag / Die Ossensteg komt te vervallen. Voor de aansluiting van de Peeldendeweg op de N272 wordt een nieuw tracé gerealiseerd. Het tracé wordt gerealiseerd op de oostzijde van de N272 over te steken, de rotonde West-Om gebruiken of de (nieuwe) verkeerslichten bij de Peeldendeweg, wat tot minimale onnafsstanden leidt. Aan de noordwestzijde wordt een snelfietsroute aangelegd, aan de zuidoostzijde de een parallelweg, deze parallelweg dient ter ontsluiting van de bedrijven aan de

Beeksdijk 10 en Galgeveldsweg 15.

Rotonde West-Om & koude oversteek Groenendaal (deelgebied 3)

Er zal een VRI kruispunt toegepast worden met 4 takken en gelijkvloerse oversteken voor fietsers bij kruising West-Om. De aansluiting Broekstraat blijft behouden. Aanvullende voordelen zijn dat een VRI de mogelijkheid biedt het verkeer te reguleren of bepaalde doelgroepen prioriteit te geven. Dit is een voordeel voor de fietsers op de snelfietsroute (SFR) Eindhoven-Gemert, die ter hoogte van de West-Om start, en ook voor het openbaar vervoer.

De oversteek Groenendaal komt te vervallen, dit leidt niet tot onacceptabele onnipsijden of onnipsalstanden of tot het onbereikbaar worden van percelen.

Rotonde Oudestraat (deelgebied 3)

Er zal een VRI kruispunt toegepast worden met gelijkvloerse oversteken voor fietsers met behoud van linksafr naar de benzinepomp en uitrit N272 naar de molen.

De bestaande kruising wordt verplaatst naar het westen zodat de hoeken van de aansluitende takken allemaal onder een hoek van 90 graden aangesloten kunnen worden. De kruising komt buiten de bebouwde kom te liggen. Daarnaast zorgt deze verschuiving ervoor dat er aan beide zijden van de Oudestraat vrijliggende fietspaden kunnen worden ingepast.

Tracé ten oosten van Heijtsveld, incl. oversteek Eeuwse (deelgebied 4)

Er zal bij Heijtsveld een eenleistoekrotonde gerealiseerd worden. Er is rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding van een bypass op de hoofdrichting (oostelijke richting). Ter hoogte van Eeuwse is een fietsvoetgangerstunnel gepland. Auto's die momenteel een ontheffing hebben voor de huidige oversteek moeten in de situatie met een fietstunnel een andere route nemen.

Overlig Tracé (deelgebied 4)

Op het overige tracé tot rotonde N605 zijn geen extra maatregelen nodig. Daar is het beperkt tot uit te voeren van groot onderhoud.

2.2 Technische en wettelijke randvoorwaarden

In deze paragraaf worden de randvoorwaarden van het wegontwerp, flora en fauna, en de waterhuishouding van de N272 beschreven. Deze randvoorwaarden zijn uitgangspunten voor het VKA+ en vormen de basis voor de landschappelijke inpassing van de N272.

Negentwerp

[illegible][illegible]

richting en 3,5 m voor 2 richtingen. De gewenste minimale breedte van een snel fietsroute is 4m.

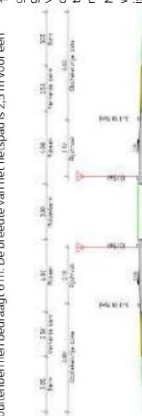
tot inpassingsprocedures die op de geleidelijk zoveel mogelijk te verminderen van de medelinge omerog, tot de noodzakelijkheid. Op een aantal belangrijke gebieden zijn factoren aanwezig waardoor het toegangs- en sneller de persoonlijke noodzakelijkheid is delen ter hoogte van het tankstation naar de huiselijke omgeving. Het is niet mogelijk om de noodzakelijkheid te gebruiken. Uiteindelijk, delen waar het beperkt is tot een noodhuisopvang, en de noodzakelijkheid, zone niet inbaar is en het deel aan de Zuid-Om van het verkeer eelt van de weggebruiker een groot vermogen tot het ondernemen van opbrengende verkeerssituaties en het voorspellen van de afloop ervan. Aan het wegverkeer dient menen betrekten "zien en worden gezien" te worden. Bij het wegworpen is rekening gehouden met de nodige richtafstanden.

De hellingbanen van de fietstunnel Eeuwseel hebben vanwege inpasbaarheid een hellingpercentages van 5,6 % en respectievelijk 6 % voor respectievelijk de noord- en zuidzijde. Dit geeft een beperking in het gebruik voor de doelgroep mindervaliden.

Waterhuishouding

het nutmeisje, ontwaart is, in verband met de mogelijke toename van de afname van het waterpeil, ook de benodigde wijzigingen aan het bestaande watersysteem, het watersysteem naar de huidige toestand. Bij een dergelijke wijziging is het watersysteem ook te wijzigingen onderworpen. Wanneer de vormgeving van een kunstput, wordt het watersysteem ook veranderd. Bij A-waartegingen geldt dat er geen waterbegraving gerealiseerd kan worden. Bij A-waartegingen moeten de afmetingen van de kunstputten worden verhoogd. Voor B en C-waartegingen mag extra begraving worden uitgevoerd. Het kan ook zijn dat de kunstputten te klein zijn om de benodigde afmetingen te behouden. Het kan ook zijn dat de kunstputten te klein zijn om de benodigde afmetingen te behouden. Het kan ook zijn dat de kunstputten te klein zijn om de benodigde afmetingen te behouden.

Meestal wordt het onderhoud uitgevoerd vanaf de kant van de sloot, waardoor een onderhoudszone nodig is. Wanneer er geen hoogteverschil kan deze zone worden gecombineerd met de buitenberm. De



Figuur 2.2: opbouw 2x1-weaprofiel N272



Fluor 2.1: Kaart voorkeursalternatief schematisch

onderhoudstrook naast een watergang is 5 meter breed en heeft dezelfde helling als de wegriem. Als vastregel geldt dat een watergang maximaal 8 meter breed kan zijn voor onderhoud van de weg. Het is de watergang breder, dan is aan beide zijden een onderhoudstrook nodig.

Flora en fauna

TAUW heeft de herinrichtingsplannen van de N272 reeds getoetst; aan de Omgevingswet in een natuurtoets. De natuurtoets concludeert dat negatieve effecten op beschermde soorten niet met zekerheid zijn uitgesloten. Daarom heeft TAUW een soortgericht onderzoek uitgevoerd om de functies van het projectgebied te onderzoeken. Dit onderzoek is uitgevoerd door de Dienst van Natuur en Landschap van de provincie Noord-Brabant. De resultaten van dit soortgericht onderzoek en een overzicht van de te nemen maatregelen zijn in de tabellen op deze pagina weergegeven.

Soort	Te nemen maatregelen	
	Doel & bestemming	Soort
Doel & bestemming	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.
	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.
Doel & bestemming	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.
	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.

Figuur 2.3: Te nemen ecologische maatregelen

Nadat duidelijk werd welke bomen gekapt dienden te worden, en omdat dit mogelijk negatieve effecten kan hebben op jaarlijkse beschermde nesten en andere soorten, is er een onderzoek uitgevoerd naar de beschermde nesten en andere soorten. Dit onderzoek is uitgevoerd door de Dienst van Natuur en Landschap van de provincie Noord-Brabant. De resultaten van dit onderzoek zijn in de tabellen op deze pagina weergegeven.

Soort	Aanwezig in het projectgebied?	
	Doel & bestemming	Soort
Doel & bestemming	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.
	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.
Doel & bestemming	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Doel: Het voorkomen van dat het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.
	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.	Bestemming: Het bosgebied van de Snelde Loop dient als een verblijfplaats voor de N272.

Figuur 2.4: Samenvatting resultaten soortgericht ecologisch onderzoek

2.3 Ambities en beleidsdoelen Provincie Noord-Brabant

In deze paragraaf worden de provinciale en gemeentelijke beleidsambities en uitgangspunten beschreven die ten grondslag liggen aan de ruimtelijke en landschappelijke visie van de provincie Noord-Brabant. Deze ambities en uitgangspunten worden beschreven als richtlijn voor het ontwerp van het landschap en de inpassing van de ruimtelijke kwaliteit.

Behoud en versterking van de identiteit van het Brabantse landschap
Gericht op het behouden en versterken van karakteristieke landschappen zoals het broekontginningslandschap en het essenlandschap, inclusief cultuurhistorische structuren zoals de landweer en de Snelle Loop.

Versterken van landschappelijke samenhang en meervoudig ruimtegebruik
Inpassing van infrastructuur wordt gezien als kans om bestaande landschapselementen te herstellen of versterken (zoals houtwallen, singels en beplantingsstructuren). Daarbij is ruimtelijke samenhang gewenst tussen infrastructuur, ecologische verbindingsstructuren en waterhuishouding.

Ruimtelijke kwaliteit als basis voor klimaatadaptatie en biodiversiteit
Ontwerpen met robuuste landschappelijke structuren die klimaatverandering en klimaatverandering kunnen worden benut voor waterberging, verkoeling en het vergroten van de ecologische waarde door toepassing van gebiedseigen soorten.

Zichtbaarheid en beleefbaarheid van het landschap vanaf de weg
Versterken van beleefbare ruimtelijke kwaliteit door behoud en accentueren van open zichten, contrasten tussen landschapstypen en het zichtbaar maken van cultuurhistorische elementen.

Versterking van omgevingskwaliteit en leefbaarheid
Infrastructuur draagt niet alleen bij aan beleefbaarheid en doorstroming, maar ook aan de ruimtelijke kwaliteit en een prettige leefomgeving. Dit vraagt om aandacht voor maat en schaal, landschappelijke inpassing en verblijfskwaliteit.

Gemeente Gemert-Bakel

Landschap is leidend
Volgens o.m. het 'Beeldkwaliteitsplan landelijk gebied Gemert-Bakel, de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan' wordt het landschap als uitgangspunt om te denken aan het gebiedsontwerp in te zetten op behoud, versterking en ontwikkeling van de ruimtelijke afbakening en het oorspronkelijke en nog herkenbare landschap. Activiteiten en gebruiksfuncties moeten passen bij het landschapstype. Centraal staat **behouden** van de gebiedseigen karakteristiek van de landschapstypen; **versterken** bijdragen aan ontbrekende schakels in netwerkstructuren; en **ontwikkelen**/stimuleren van vernieuwing.

Toekomstbestendig maken van het buitengebied
Transformatie van landbouw, ruimte voor natuurontwikkeling, recreatie en nieuwe economische functies. Archeologische en cultuurhistorische waarden beschermen en versterken.

Beleefbaarheid en mobiliteit
Goede ontsluiting van de kernen en aansluiting op regionale infrastructuur (zoals Brainport regio). De inpassing van wegen moet bijdragen aan leefbaarheid en verkeersveiligheid. Beleefbaar houden/maken van groen voor bewoners en recreanten.

Versterking van landschap en natuur
Nieuwe infrastructuur (zoals een N-weg) moet landschappelijk worden ingepast met behoud van groene structuren, cultuurhistorie en biodiversiteit. Bestaande Bos- en natuurgebieden behouden, beschermen en klimaatrobuust inrichten, ecologische verbindingszones verbinden en verstevigen. Binnen het Kampenlandschap met oude akkers ontwikkeling van vallei aan landbouw vóór met aandacht voor natuur beheer.

Duurzaamheid en klimaatadaptatie
Bij ruimtelijke ingrepen wordt rekening gehouden met waterberging, hittestress en CO₂-reductie. Behouden en versterken van het natuurlijke watersysteem in het beekdallandschap met ruimte voor vernatten, natuurvriendelijke oevers en natuurontwikkeling.

Ruimte voor economische ontwikkeling
Bedrijventerreinen en infrastructuur moeten aansluiten bij regionale groei, zonder de kwaliteit van het landschap te schaden. In beekdallandschap economische activiteit, behoud huidige landschap en natuur. In het kampenlandschap in balans met de natuur de recreatieve aantrekkingskracht voor dag- en verblijfsrecreatie vergroten en kleinschalig verblijf mogelijk maken.

3. Ruimtelijke kwaliteiten

Deel 1 van het project betreft een aantal kernvakken die later aan de hand van bestekswaarden de beschrijvingswaarde en de bewaardwaarde nader worden vastgelegd. De toekomst heeft een aantal kernvakken die later aan de hand van bestekswaarden de beschrijvingswaarde en de bewaardwaarde nader worden vastgelegd. De toekomst heeft een aantal kernvakken die later aan de hand van bestekswaarden de beschrijvingswaarde en de bewaardwaarde nader worden vastgelegd.

3.1 Kernkwaliteiten

Erkwaliteit 1: diverse beken en waterlopen

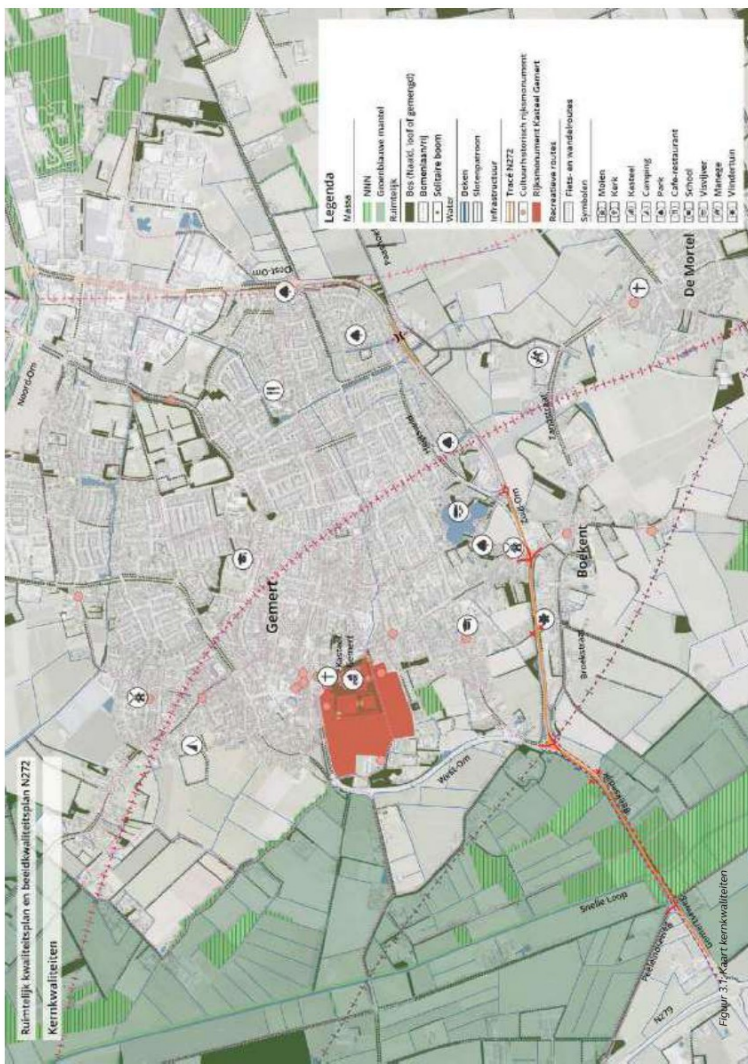
aanpak van de IJZT zijn diverse soorten landschapselementen aanwezig. De landschapselementen zijn gekoppeld aan de cultuurhistorische oorsprong van het landschaptype zoals de dekzandgraven en de beekdalen waarin de dekzand is afgevoerd. Het doel van de IJZT is gestuurd op een oude verbindingsweg tussen Beek en Donk en Gernert. Deze weg was oorspronkelijk omzoomd met bos. Het landschapselement 'bos' wordt daarom ook toegevoegd aan de lijst met elementen. Een deel van deze bomen zijn nu zichtbaar op zijn plaats verplant. In het toekomstig landschap waren van oudsher de zijden omzoomd met houthallen en houtsingels. Het was een dicht besloten landschap. Door schaalvergroting en de daarmee gepaard gaande verwijdering van landschapselementen is het landschap steeds meer open geworden. Op een aantal landschapselementen is het landschapstype nu ook zichtbaar te herkennen. Het landschapselement 'houthal' wordt daarom toegevoegd aan de lijst met elementen. Het landschapstype 'houthal' is ook een belangrijk gebiedsmerk. Deze elementen worden in het verleden ook aan houthal gebouwd.

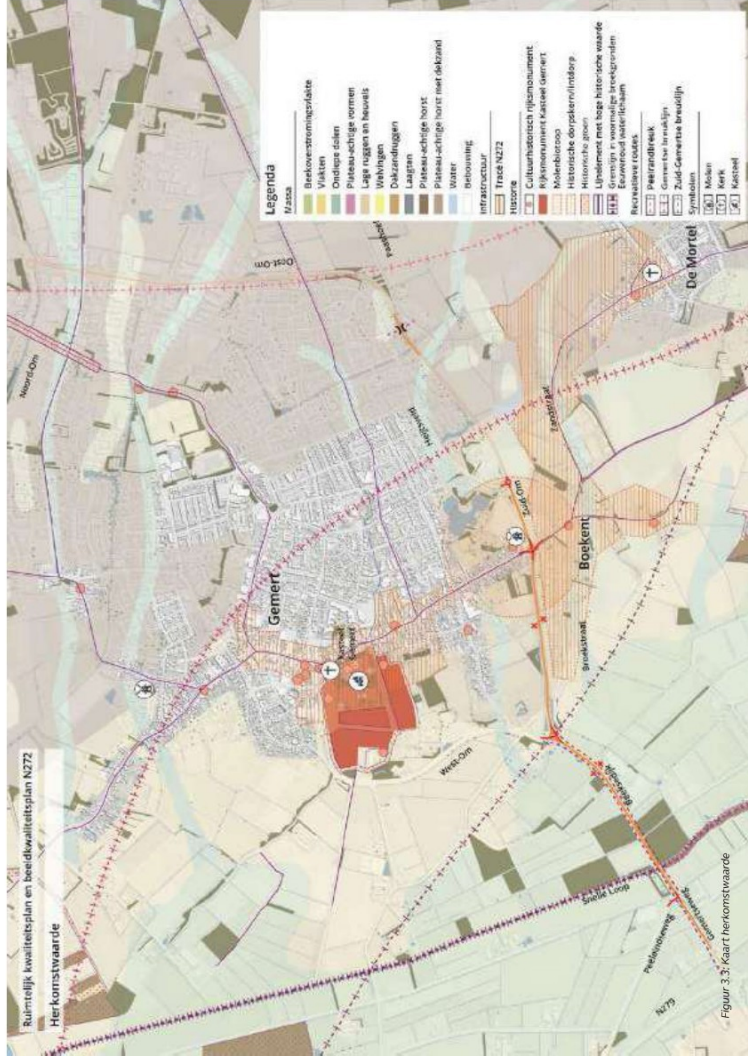
Kernkwaliteit 3 : bijzondere cultuurhistorische elementen

het landschap waar de weg onderdoelt vanuit maatschappelijk, historisch en landschapelijk perspectief. Het is een belangrijk maatschappelijk, historisch en landschapelijk aspect. Het is een belangrijk maatschappelijk, historisch en landschapelijk aspect. Het is een belangrijk maatschappelijk, historisch en landschapelijk aspect.



Figuur 3.2: De Snelle Loop aan de noordzijde van de N272





3.2 Herkomstwaarde

De herkomstwaarde gaat over de ontstaansgeschiedenis van het landschap. Hierin spelen aardkunde, geomorfologie, bodem en de inrichting van het landschap een rol. In figur 3.3 zijn de belangrijkste herkomstwaarden weergegeven.

Ontstaansgeschiedenis

Het projectgebied van de N272 ligt aan de westelijke rand van de Peelrand, wat één van de 12 gebieden is die de provincie Noord-Brabant op regionaal schaalniveau heeft gedefinieerd aan de hand van gebiedskwaliteiten. De Peelrand bestaat grotendeels uit een zwak gevend dekzandlandschap dat als een booglijn rond het voormalige hoogveengebied van de Peel ligt. Door het westelijk gedeelte loopt de Peelrandbreuk, die de Centrale Slank en de Peelrandse Slank scheidt. In de Peelrand is de oorspronkelijke beweging plaats. Langs de breuklijn komt kwel aan de oppervlakte (wiel).

De Peelrand is een overwegend oud en gevarieerd zandlandschap met een kralensnoer van agrarische nederzettingen, akkercomplexen, weilanden en bossen. De oude dorpen waaronder Gemert, Bakel en Beek en Dong liggen in een wijde boog rond het voormalige hoogveengebied. In de loop van de afgelopen 1000 jaar werd er vanuit deze dorpen steeds verder geknabbeld aan de randen van het veen. Tussen de oude dorpen en het hegegebied liggen jonge ontginningen en boscomplexen uit de negentiende en twintigste eeuw. Het gebied is ook gekenmerkt door de aanwezigheid van de Aa, die in de Peelrand steeds verder geconcentreerd. Bestaande beken zoals de Aa werden in de beekdalen al nieuwe waterlopen gegraven. De Snelde Loop is één van de historische gegraven lopen. Door de lopen kon het natte broekgebied al in de Middeleeuwen geleidelijk ontgonnen worden. Het ontgonnen broekgebied werd vooral gebruikt voor de beweiding van vee en als hooiland.

Archeologie

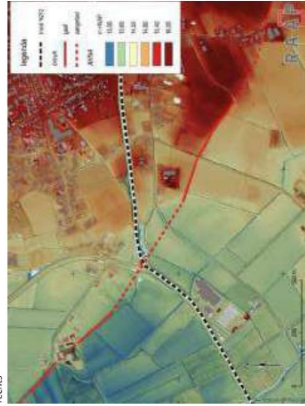
Uit het archeologisch bureauonderzoek van RAAP blijkt dat er potentieel enkel snippers onverstoord grond bewaard zijn gebleven binnen het huidige ruimtebestaan van de weg. Daarnaast ligt de nieuwe opbouw van de weg over het algemeen hoger dan het huidige maaiveld. Volgens dit bureauonderzoek is er geen aanleiding om te denken aan de aanwezigheid van onroerende archeologische waarden die bedreigd worden. Op de archeologische verwachtingskaart bij dit onderzoek is te zien dat er enkele middelgrote en hoge verwachtingszones binnen het projectgebied liggen (zie figur 3.5). Ook liggen er archeologisch relevante historische structuren (sloten en greppels, wegen, erven, landweer en Snelde Loop) en archeologische waarden (vondstlocaties en erven uit de volle of late middeleeuwen tot nieuwe tijd) binnen het projectgebied. In het onderzoeksrapport worden adviezen gegeven voor aanvullende onderzoeken.



Figur 3.4: Landweer bij de Snelde Loop, zuidzijde N272



Figuur 3.6: Broekontginningslandschap westzijde N272 met houtsingel (links) en bosperceel rechts



Figuur 3.7: Aangevaste breuk van Gemert-Zuid ter hoogte van de N272 (bron: aardkundig bureauonderzoek RAAP)

Cultuurhistorie

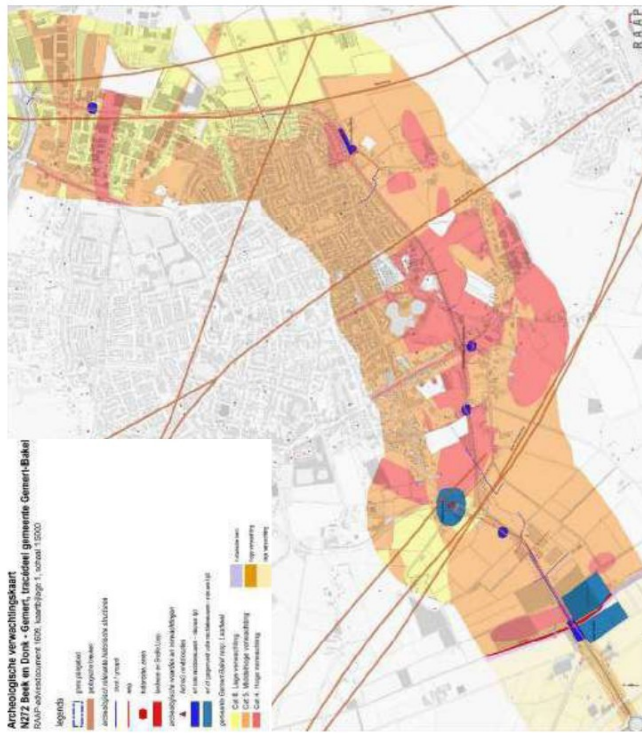
Het meest westelijke deel van de N272 loopt door een redelijk gaaf broekontginningslandschap waarin landbouwgronden, bospercelen en houtsingels elkaar afwisselen (zie figuur 3.6). De oorspronkelijke structuur van het landschap is nog goed te zien, maar is nu grotendeels vrij open, maar was tot de jaren '60 besloten. De erven en kavels waren omringd met hegen, houtwallen en houtsingels. Het gebied wordt doorsneden door de Snelle Loop, waarlangs vroeger de Walgraaf lag, de grens tussen Gemert en de dorpen ten westen van de Aa. De eeuwenoude grens tussen de broekgronden van Gemert enerzijds en Beek, Aarle en Rixtel anderzijds werd afgebakend met een dubbele waterloop, gescheiden door een wal. De wal tussen beide waterlopen is onstreeks 1950 grotendeels weggegraven, zodat thans een brede watergang restteert. Op een aantal plekken is de wal met dubbele waterloop hersteld en deze is vooral ten zuiden van de N272 terug te vinden.

Aardkundige waarden

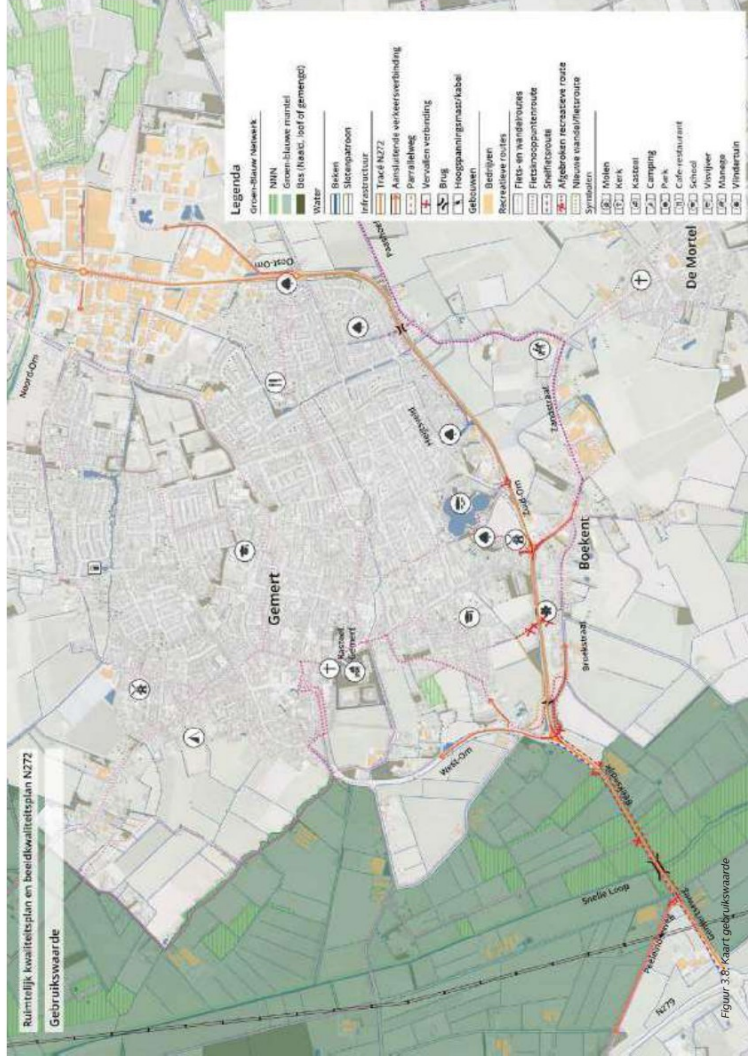
Uit aardkundig bureauonderzoek van RAAP over de Peelrandbreuk ter hoogte van de N272 (RAAP rapport 6921) blijkt dat het tracé van N272 drie ondiepe breuken kruist die door de provincie Noord-Brabant zijn aangemerkt als 'Aardkundig waardevolle gebieden'. Daarnaast blijkt dat het Peelrandbreukstelsel ter hoogte van Gemert een aardkundig waardevol gebied is, maar dat de waarde op de meeste plekken vrijwel volledig is geëgrateerd als gevolg van de ontwikkelingen in landgebruik sinds 1950.

De breuk van Gemert-Zuid is in het huidige maaienveld nog te herkennen als een ondiepe, maar wel duidelijk zichtbare breuk. Het gebied ten zuiden van de breuk is grotendeels bebouwd met landbouwgronden. Ter hoogte van de N272 is het hoogteverschil echter aangevuld en is de terreintrede niet zichtbaar (zie figuur 3.7). De breuk van Gemert is op geen enkele wijze aan het maaienveld tracerbaar. De beek de Rips is mogelijk samenhangend met de breuk van Gemert en loopt deels parallel aan deze breuk. De huidige rechte loop van de Rips is in de jaren 70/80 gegraven. Enkele historische meanders van de historische loop zijn nog in het maaienveld zichtbaar. De Peelrandbreuk is geologisch, hydrologisch en historisch goed tracerbaar, maar van een terreintrede is geen sprake.

Uit dit onderzoek van RAAP is gebleken dat de geplande ingrepen geen bijzonder negatief effect op de aardkundige waarden van het Peelrandbreukstelsel hebben, maar zelfs kansen kunnen bieden om de waarde te herstellen. Hierbij gaat het voornamelijk om het herstellen van de historische loop van de Rips (zoals gekarteerd wordt in het onderzoeksrapport van RAAP). Daarnaast wordt geadviseerd om bij de inrichting rondom de N272 de oorspronkelijke relatie tussen bodem en vegetatie bij de breuken te herstellen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om natte vegetatie, zoals riet, aan de oeverkant van de breuk toe te passen, en drogere vegetatie aan de bovenkant van de breuk.



Figuur 3.5: Archeologische verwachtingskaart N272 (bron: archeologisch bureauonderzoek RAAP)



3.3 Gebruikswaarde

De gebruikswaarde gaat over de functionaliteit en het gebruik van de weg in relatie tot de omgeving. De gebruikswaarde van de N272 gaat om de doorstroming, de verbindingen en de kruisingen met het omliggende wegennetwerk. Dit geldt niet alleen voor de automobilist, maar ook voor een groot deel voor de fietser. De relatie voor de weg is per functie verschillend. Deze worden per functie kort toegelicht. In figuur 3.8 zijn de belangrijkste gebruikswaarden op kaart weergegeven.

Wonen

De N272 en de ontsluitingswegen naar buurtschappen, vormen de belangrijkste toegangswegen vanaf Gemert naar de provinciale weg N279. De weg vormde een barrière wegens de grote drukte en de beperkte en slechte zichtbaarheid. Het gebied wordt daarom niet meer gebruikt en wordt afgesloten waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Een aantal bestaande kruisingen wordt gereconstrueerd zodat en verkeersveilige kruisingen ontstaan. Ook komt er een aantal parallelwegen waardoor aangrenzende woonbebouwing op een veilige wijze bereikt kan worden.

Langzaam verkeer en recreatie

In het VKA+ wordt een snelfietsroute aan de noordzijde van de provinciale weg N272 gerealiseerd. Het bestaande fietspad wordt daardoor opgewaardeerd tot een breed dubbelzijdig fietspad. Hierdoor ontstaat er een overstek gerealiseerd zoals een fietsoverstap bij Lisdijk en West-Om naar de Broekstraat en Donk en Gemert. Ook wordt een aantal fietsvriendelijke van de straat Eeuwveld. Binnen het project komen er geen verbodsborden.

Het buitengebied wordt in cultureel-historische, natuurlijke en recreatieve zin gewaardeerd. Het burgerpanel en de reacties van de zomer tour laten zien dat inwoners het buitengebied gebruiken om te ontspannen en recreëren. Voor een aantal wandelroutes heeft de reconstructie van de weg wel negatieve impact. Een aantal oversteken wordt wegens verkeersveilige redenen verwijderd waardoor een aantal wandelroutes veilig moet worden. Tussen West-Om en Eeuweld heeft de reconstructie geen negatieve impact.

Waterhuishouding

De provinciale weg N272 passeert een aantal beken en waterlopen. De weg wordt opgehoogd, verhoogd en verbreed. Hierdoor wordt de broekontginningslaag ontginnend. De Aard wordt overfluid met een brug, terwijl de Snelie Loop doormiddel van een duiker wordt gepasseerd. In het VKA+ worden de doorlopingen van de beken en de lopen tot een minimum beperkt zodat de waterhuishouding niet in het geding komt.

Langs de nieuwe snelfietsroute wordt een aantal nieuwe bermstroken gegraven, die ervoor zorgen dat het water van de weg en het fietspad snel afgevoerd kan worden. Deze bermstroken komen wel veelal op plekken van landschapselementen die hierdoor worden aangetast.

Natuur en ecologie

De N272 doorsnijdt het beekdal van de Snelie Loop. De ecologische verbinding van de Snelie Loop is onderdeel van de Groenblauwe mantel en tevens zijn grote delen langs de Snelie Loop onderdeel van Natuurnetwerk Brabant. De doorsnijding ter hoogte van het wegtraject is al eeuwen, aangrenzen een groot deel van het tracé op een oude weg ligt die de doopen Beek en Donk en Gemert van oudsher met elkaar verbindt. Hierdoor wordt de N272 een groter effect voor de ecologische verbinding langs de Snelie Loop, omdat de weg voor de natuur een grotere barrière gaat vormen. Hierdoor wordt de gebruikswaarde van de natuur aangetast, waardoor het wenselijk is dat er compenserende maatregelen worden genomen, zoals herplant en faunavoorzieningen. Ook in de huidige situatie zijn er al aanvaardingsschakelers van o.m. dassen geconstateerd. Daarom zal ter bevordering van de ecologische verbinding o.m. de duiker bij de Snelie Loop worden verlengd en worden voorzien met een goede geleiding en passende afzetting (Nader soortgericht onderzoek N272.10, 03.10.2025).

Landbouw

Langs de N272 liggen voor het grootste deel agrarische percelen. Sommige van deze percelen vallen onder de provinciale groenblauwe mantel en hebben daardoor bekende ecologische waarden. Van de laag gelegen akker in de oost van de Broekstraat en West-Om verandert de functie en beplanting geschikt voor waterberging tijdens extreme regenbuien. Daarnaast liggen er verschillende agrarische bedrijven met indoor teelten langs de N272, zoals champignonkwekerijen. In het VKA+ wordt de doorsnijding van agrarische percelen tot een minimum beperkt en wordt de toegankelijkheid van de agrarische bedrijven gewaarborgd en verbeterd gemaakt.



Figuur 3.9: Ontsluitingsweg met langs de weg verspreide agrarische bebouwing met aan de westzijde de snelfietsroute

3.4 Belevingswaarde

De belevingswaarde gaat over hoe de weg en omgeving worden beleefd vanaf de weg en vanuit de omgeving. De identiteit van een plek of landschap bepaalt de belevingswaarde. Het is deels subjectief, aangezien iedereen beleving anders ervaart. Toch is er een aantal gemeene delers to onderscheiden. Als eerste wordt de beleving van de weg als vanuit de omgeving. Als tweede is de beleving van de weg beschreven, waarna de beleving vanuit de omgeving wordt uiteengezet. In figuur 3.10 zijn de belangrijkste belevingswaarden op kaart weergegeven.

Beleving van de weggebruiker en de fietser op het landschap

De N272 bevindt zich in een afwisselend open en besloten landschap van het broektingmlandschap. Het besloten landschap wordt gevormd door dat de weg en het snielferspad een aantal landschapselementen zoals houtsluisen en bospopelen, deels NNB, passeert. Ook passeren de weg en het snielferspad de Snelle Looz, die doormiddel van beplanting is geacquarent. De Snelle Looz is zelf niet beleeferbaar door de brede berm die langs de weg en het ferspad zij gestueerd. In dit deel volgt de SFR de weg en zijn fetsers' boogsteele aan geuren en geluiden van autoverkeer, maar ook van de landbouwactiviteiten en natuurebeiden.

Bij de rotonde West-Om en Zuid-Om volgt de N272 niet de historische structuur en passeert de weg het essencomplex van Boekend. Soms is er zicht op het open landschap maar ook is de weg deels afgeschermd met weggelidelende die beplanting. Bij de rotonde Oudestraat valt de molen de Vriendschap erg op, waarna de weg de grens vormt tussen de bebouwing van Gernert en het open landschap. Aan de West- en noordzijde wordt de weg begelied door diepe beplanting en voelt het besloten, terwijl aan de zuid- en oostzijde er vergriichten zijn op het open landschap door het ontbreken van weggelidelende beplanting.

Beleving van de weg en de snelfietsroute vanuit de omgeving.



Figuur 3.11: Broekontginningslandschap t.h.v. de Snelle Loop, afwisselend open, afwisselende besloten

Het deel van de N272 tot de rotonde met West- en Zuid-Om maakt onderdeel uit van de historische weg tussen Beek en Donk en vernieuwt de weg maakt integraal onderdeel uit van het landschap en is verwent met landschappelijke structuur. Bebouwing en met name landschapselementen zoals houtsingels en bospercelen schermten bovendien de weg en de snelfietsroute af vanuit de omgeving. Hierdoor valt lijnwaals op de snelfietsroute al vanuit de omgeving van de ontstaansschiedenis van het cultuurlandschap is de weg en het fietspad in de beleving vanuit de omgeving minder dominant.

De huidige rotondes West-Om en Oudestraat vlak vanuit de omgeving meer op, omdat deze rotondes ook traag geaccuuteerd zijn met beplanting in de vorm van boomgroepen en bomenrijen. Het huidige tracé vanaf de rotonde West-Om tot aan de rotonde N805 volgt meer op dan het westelijke deel van het tracé, omdat dit stuk begin 21e eeuw is aangelegd als rondweg voor het dorps centrum. Deze weg doorsnijdt daardoor oude cultuurhistorische en landschappelijk structuren zoals assen, historische wegen en boomstructuren. Bovendien vormt de weg een harde grens met de bebouwing van het dorp Gernert en het omliggende agrarische gebied.

3.5 Essentie kernkwaliteiten

De ruimtelijke identiteit van het gebied langs de N272 wordt gevormd door een combinatie van cultureel-historische geloofwaardigheid, ecologisch waardevolle waterlopen, en een afwisselend landschap dat transities toont tussen open en gesloten, structuren en natuur, dorp en buitengebied. De herkenbaarheid van deze structuren en de manier waarop ze visueel en fysiek beleefbaar zijn (vanaf de weg en volgens de omgeving) vormen de essentie van de kernkwaliteiten. In het volgende hoofdstuk worden deze essenties van de kernkwaliteiten eerst vertaald naar een visie en concept en vervolgens naar bewaaktoeren voor de landschappelijke inpassing van de N272.



Figuur 3.12: Zicht op het historische essencomplex van Boekend

4. Visie en concept van de landschappelijke inpassing

Het concept en de visie op de inpassing van de wegreconstructie is gericht op behouden en versterken van een leesbaar landschap. Zowel vanaf de weg zelf, als vanuit de omgeving. Hier voor is een integrale en beschreven integrale van de N272 belangrijk en sluit de landschappelijke inpassing aan op het ingrijpen van de omgeving. Het concept en de visie op de inpassing van de wegreconstructie is gericht op behouden en versterken van een leesbaar landschap. Zowel vanaf de weg zelf, als vanuit de omgeving. Hier voor is een integrale en beschreven integrale van de N272 belangrijk en sluit de landschappelijke inpassing aan op het ingrijpen van de omgeving. Het concept en de visie op de inpassing van de wegreconstructie is gericht op behouden en versterken van een leesbaar landschap. Zowel vanaf de weg zelf, als vanuit de omgeving. Hier voor is een integrale en beschreven integrale van de N272 belangrijk en sluit de landschappelijke inpassing aan op het ingrijpen van de omgeving.

4.1 Visie

De visie voor de inpassing van de weg is opgesteld op basis van de kernwaarden en waarden die in het vorige hoofdstuk over de ruimtelijke kwaliteit zijn geïdentificeerd. In deze integrale visie worden de verschillende ruimtelijke aspecten met elkaar verbonden. De visie is gericht op het versterken van de leesbaarheid en beleving van het landschap, zowel vanaf de weg zelf als vanuit de omgeving. Leidend ontwerpprincipe is dat we de inpassing van de heringerichte N272 aansluiten op het omliggende landschap en waarden die worden aangestuurd waar mogelijk weer herstellen. Daar voor is de herkenbaarheid van de verschillende landschapstypen en de ruimtelijke kwaliteit van het landschap belangrijk. Het ontwerp moet de verschillende eenheden met hun oeverafgebieden en karakteristieke kenmerken dienen herkenbaar en beleefbaar te blijven.

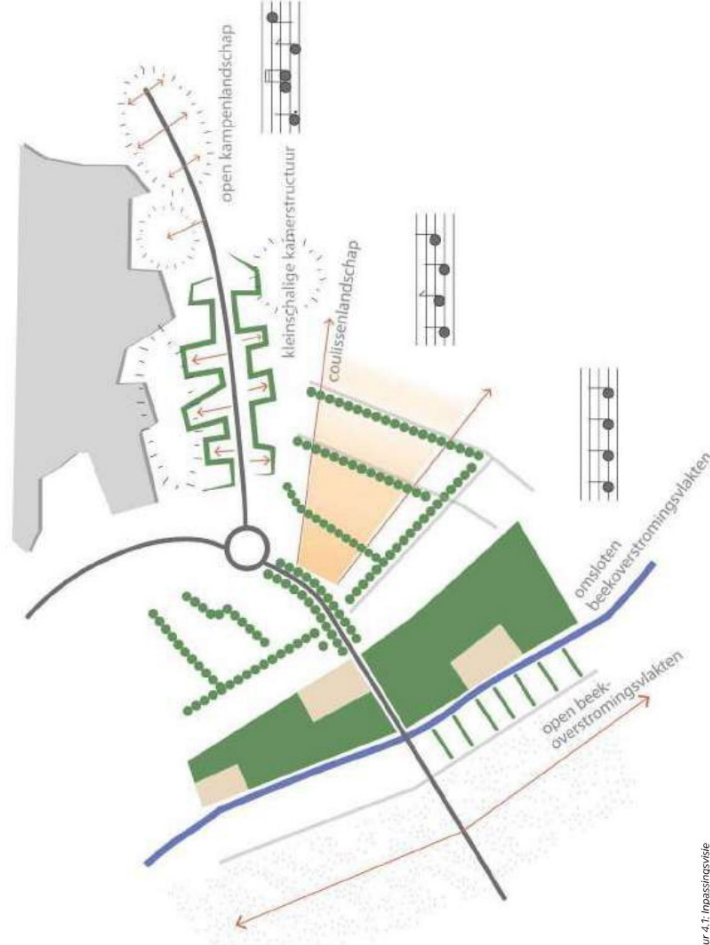
De visie voor de landschappelijke inpassing is gericht op:

- Het instant houden en waar mogelijk verhogen van de ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit van het landschap in combinatie met het realiseren van ecologische doelen en in ieder geval de situatie niet te verslechteren in vergelijking met de referentiesituatie (TAUW, Verslag duurzaamheidsstudie N272, 14-03-2023).

- Het behouden en waar mogelijk versterken van karakteristieke landschappen zoals het broekontginningslandschap en het essen- en kampenlandschap, inclusief de aanwezige structuren en van cultuurhistorische elementen zoals de landweer en de Snelle Loop. Een voorbeeld hiervan is het niet toepassen van landschapselementen op plekken waar deze van oudsher niet voorkomen, bijvoorbeeld ter hoogte van essen. Op een aantal plekken waar van oudsher veel landschapselementen voorkwamen deze waar mogelijk te herstellen.

- Het inzetten op beleefbare ruimtelijke kwaliteit door behoud en accentuering van open zichten, contrasten tussen landschapstypen en het zichtbaar maken van de kernwallen van de weg, zoals:

- De open en geluiden beekoverstromingsvelden/broeksgebieden in een gelijk ritme met functionele geometrische indeling, ruimtes van gelijke mate en gelijke oriëntatie.
- Het coulissenlandschap met een vergelijkbaar ritme, waarin de maat van de ruimtes meer varieert, met een melodieuze, harmonieuze verhouding tussen ritme en variatie, in relatie met elkaar opbouwend.
- De kleinschalige, deels omsloten kamerstructuur met een onregelmatige, snelle ritmiek met een hoge variatie.
- De open lampen en essenlandschap met bolle akkers, organische structuren, waarbij het ritme van de open zichten, deels weerspiegeld wordt in de achtergrond, deels kleinschalige, slingerende watergangen.



Figuur 4.1 Inpassingsvisie

Landschap

Om de herbarische structuren zoals de beken en waterlopen krijgen ook een anderbare in de visie. Dit wordt tevens ondersteund door de ambities van het waterschap en het in de duarzaamheids- en anti-hetbevolking gekozen bovengemiddeld ambities voor water- en ecologie binnen dit project (TAUW, verslag duarzaamheidsvisie N272, 14.05.2025). Bij de beken en de beekdalen worden waar mogelijk de belangrijke ecologische landschappelijke waarden gecombineerd. Ze zijn ook belangrijke ecologische verbanden in het landschap. Bij de plannen wordt de eventuele extra overkleding of extra dijkten tot het (ecologisch) nodige beperkt. Zo blijven de toekomstig ook de hydrologische, natuur en landschappelijke waarden intact.

Het behouden van de herkenbaarheid van de landschapstypen, de zorgvuldige omgang en het behoud van de cultuurhistorische waarden

Wegaanleg De doorstroming van het autoverkeer wordt door de maatregelen in het VKA-4 bevorderd, waardoor de capaciteit voor de komende jaren weer mee kan houden met de groei van het autoverkeer. Het VKA-4 wordt hiervoor in 2014 met 1,5 miljoen extra aan de hand van de beschikbare middelen van de provincie Utrecht gefinancierd. Het VKA-4 wordt hiervoor in 2014 met 1,5 miljoen extra aan de hand van de beschikbare middelen van de provincie Utrecht gefinancierd.

Vanuit duurzaamheid is daarnaast ook voor water en klimaatadaptatie tijdens de duurzaamheidsessie met de Provincie Noord-Brabant een bovengemiddeld ambitieniveau voor de reconstructie van de N272 vastgesteld door de provincie. Daarnaast is het thema Energie nog relevant voor de realisatiefase (reductie energieverbruik en CO₂).

Het beheer en onderhoud van de weg is een belangrijk aspect voor de toekomstwaarde. De weg wordt duurzaam aangelegd en onderhouden, waardoor de weg langer mee kan gaan. Een gedegen beheer- en onderhoudsplan dient te worden opgesteld voor de wegen zelf, maar ook voor de verkleiing, kunstwerk, meubilair, de bermen en beplantingen (TAUW, Maakt duurzaamheidssite N272, 14.05.2025).



4.3 Bouwstenen

De voorgaande visie en concept leiden tot de volgende bouwstenen en principes voor het hele traject:

1. Herkenbare waterlopen. Vergroten zichtbaarheid, beleefingswaarde en ecologische verbindings
2. Instandhouden, herstellen en versterken van cultuurhistorische en kleinschalige landschapselementen en groenstructuren.
3. Herkenbare bebouwingslinten, met beleving verschil in 'lokaal' en 'provinciaal'.

Hieronder worden deze bouwstenen verder toegelicht.

1. Herkenbare waterlopen. Vergroten zichtbaarheid, beleefingswaarde en ecologische verbindings.



Figuur 4.3: Zichtbaarheid Snelle Loop (Bron: Arcadis)

Zichtbaar/beleefbaar loop met landweer

De Snelle Loop, met de middeleeuwse landweer aan de zuidzijde (grondwal met bomen) is beperkt zichtbaar en beleefbaar. Op dit punt wordt het megeprofiel verbreed waardoor ook de zichtbaarheid van de kruisling met de landweer wordt verbeterd. Het gebied wordt ingericht met de ambitie om de landweer te herstellen en biedt dit kansen voor de realisatie van het aangrenzend gebied hoog om te vormen landbouwgronden naar natuur en de versterking van het NNB, aansluitend op de zuidkant. Door de ligging aan het fietspad is het interessant om hier een rustpunt met informatiebord te realiseren.



Figuur 4.4: Zichtbaarheid open landschap (Bron: Arcadis)

Zicht op open landschap herstellen

Op een aantal plekken waar open zicht is op het landschap wordt deze gehandhaafd of hersteld. Het name bij de cossen bij Boekent is in het verleden veel beplanting parallel langs de weg aangeplant. Hierdoor is het zicht op het open landschap beperkt. Het gebied wordt ingericht met de ambitie om bij de reconstructie van de weg deze open zicht op het landschap te herstellen en te versterken, en om een houtwallenstructuur in de oorspronkelijke verkeersrichting te zetten.

2. Instandhouden, herstellen en versterken van cultuurhistorische en kleinschalige landschapselementen en groenstructuren.



Figuur 4.5: Behoud en herstel groenstructuur (Bron: Arcadis)

Instandhouden en herstellen groenstructuur langs de provinciale weg

De groenstructuur langs de N272, daar waar deze niet door de broekontginning loopt, wordt versterkt door aanplant van nieuwe bomen in de zuidelijke berm. Hiermee wordt de doorgetande boomstructuur hersteld. Vanuit het vergroten van de biodiversiteit en robuustheid van de groenstructuur wordt de structuur versterkt met diverse soorten bomen en planten. De structuur sluit aan bij 'groene hoofdstructuur' van het gebied.

3. Herkenbare bebouwingslinten, met beleving verschil in 'lokaal' en 'provinciaal'.



Figuur 4.7: Herkenbare bebouwingslinten (Bron: Arcadis)

Hoogbeplanting toepassen tussen weg en fietspad/parallelweg en hoogbeplanting in de middenberm

Om de bebouwingslinten te benadrukken en een scheiding aan te brengen tussen 'provinciaal' en 'lokaal' wordt in het gebied van de bebouwingslinten hoogbeplanting toegepast. Het gebied wordt ingericht met de ambitie om de bebouwingslinten te versterken en te versterken, en om een houtwallenstructuur in de oorspronkelijke verkeersrichting te zetten.



Figuur 4.6: Benadrukken historische structuren (Bron: Arcadis)

Historische structuren benadrukken

De historische wegenstructuren haaks op de N272 worden benadrukt door de plekken die uitkomen bij de provinciale weg, de zogenaamde 'koppert' te accentueren. Dit kan door de historische laan te beplanten of een markante booglijn op te plaatsen. Hiermee wordt het kleinschalige karakter versterkt en het lineaire karakter van de provinciale weg enigzins afgewekt.



Figuur 4.8: Principeprofiel met snelheidsroute, haag en boom (Bron: Arcadis)

Doorwerking in het landschapsplan

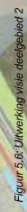
Deze bouwstenen dienen als globale uitgangspunten of principes voor het gehele traject. In hoofdstuk 5 worden deze vervolgens meegenomen in het landschapsplan en per deelgebied vertaald tot lokale- of gebiedsspecifieke maatregelen voor de landschappelijke inpassing.

Het uitgangspunt voor de inpassing van de weg is gericht op het versterken van de leesbaarheid en beleving van het landschap, vanaf de weg zelf, als vanuit de omgeving. Leidend ontwerpprincipe is dat we de inpassing van de heringerichte N277 aansluiten op het omliggende landschap en waar de landschapswaarden door het project worden aangestaat, deze weer worden hersteld. Hiervoor worden de bouwstenen en principes uit hoofdstuk 4.3 per

[illegible]

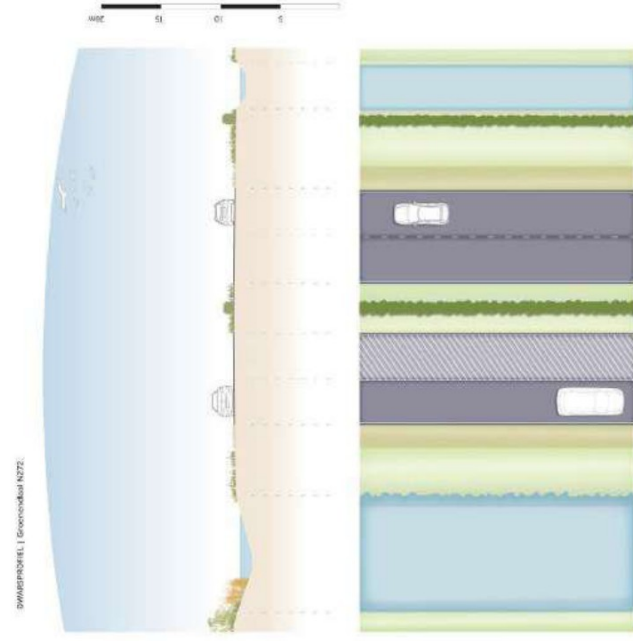
Figuur 5.1: Landschapsplan

[illegible]





Figuur 5.10: Uitwerking visie deelgebied 3



Figuur 5.11: Doorsnede Groenendaal

5.3 Beschrijving deelgebied 3: Zuidrand Gemert en Boekent

Rotonde West-Om en rotonde Heijtsveld

Tussen Broekstraat en Groenendaal ligt aan de noordkant de Mortelseloop als mooi landschappelijk brede sloot met iets glooiende oeverlijn en gelaagde opbouw van water-drassige beplanting naar struiken bomen (zie figuur 5.13). Deze Mortelseloop wordt niet alleen gebruikt in dat stuk van de Mortelseloop, maar ook in de omgeving van de Mortelseloop. Het gebied wordt gebruikt voor fauna waarvoor voorzien wordt in een faunatuin met afsterfing en schermen. Tussen Groenendaal en Oudestraat wordt de Mortelseloop sterk verbreed. De aangeplante gewasrijke hout- en brede bossingels worden gedeeltelijk hersteld met eveneens gelaagde struk en boombeplanting die aansluit op de oeverlijn en beplanting van het westelijk gelegen stuk. Het herstellen van een natuurvriendelijke en drassige zone is hier in lijn met KRW en de ambitie van het waterschap en biedt extra kansen voor het herstel van het landschappelijk karakter van de Mortelseloop.

Vanaf Groenendaal richting oosten bevindt men zich in het bebouwd gebied van Gemert en Boekent. Zowel in de middenperm als ook aan de zuidkant wordt de weg hier begeleid en ingepast door een haag zoals nu ook al op provinciale grond aan de zuidkant het geval is. De haag vormt hier een continuërend landschapselement dat doorloopt in het zuidelijk stuk van de Oudestraat op gemeentelijk grondgebied. Dit moet blijven behouden. De haag is een landschappelijk element van de lintdorpen en vervult meerdere functies: afscheiding van de N272 naar particuliere percelen, houdt fijnstof vast, vermindert zicht op straat- en koplamplicht en vermaakt optisch het fors verbrede wegprofiel en kan zo bijdragen tot een veilig rijgedrag.



Figuur 5.12: Het contrast tussen de dorpsrand en het agrarische gebied handhaven en versterken

Ter hoogte van de nieuwe kruising Oudestraat zullen waar mogelijk de aangeplante lindes teruggeplant worden. Dit gebeurt tussen het fietspad en de N-weg als extra ruimtelijke scheidende en verzachtende van de infrastructuur. De herplant sluit aan op de westelijke boei van de Oudestraat, wat tenen een geconstrueerde vlegroule van de Mortelseloop. Het gebied wordt gebruikt voor fauna waarvoor voorzien wordt in een faunatuin met afsterfing en schermen. Tussen Groenendaal en Oudestraat wordt de Mortelseloop sterk verbreed. De aangeplante gewasrijke hout- en brede bossingels worden gedeeltelijk hersteld met eveneens gelaagde struk en boombeplanting die aansluit op de oeverlijn en beplanting van het westelijk gelegen stuk. Het herstellen van een natuurvriendelijke en drassige zone is hier in lijn met KRW en de ambitie van het waterschap en biedt extra kansen voor het herstel van het landschappelijk karakter van de Mortelseloop.

Ten oosten van de bebouwde kom van Gemert loopt het tracé van de N272 dwars over een voormalige essencomplex waardoor deze doorsneden wordt. Wel kan de ruimte nog als een geheel worden gezien en is de akkercomplex door de ligging van de N272 nog steeds aanwezig. Het gebied wordt gebruikt voor fauna waarvoor voorzien wordt in een faunatuin met afsterfing en schermen. Tussen Groenendaal en Oudestraat wordt de Mortelseloop sterk verbreed. De aangeplante gewasrijke hout- en brede bossingels worden gedeeltelijk hersteld met eveneens gelaagde struk en boombeplanting die aansluit op de oeverlijn en beplanting van het westelijk gelegen stuk. Het herstellen van een natuurvriendelijke en drassige zone is hier in lijn met KRW en de ambitie van het waterschap en biedt extra kansen voor het herstel van het landschappelijk karakter van de Mortelseloop.

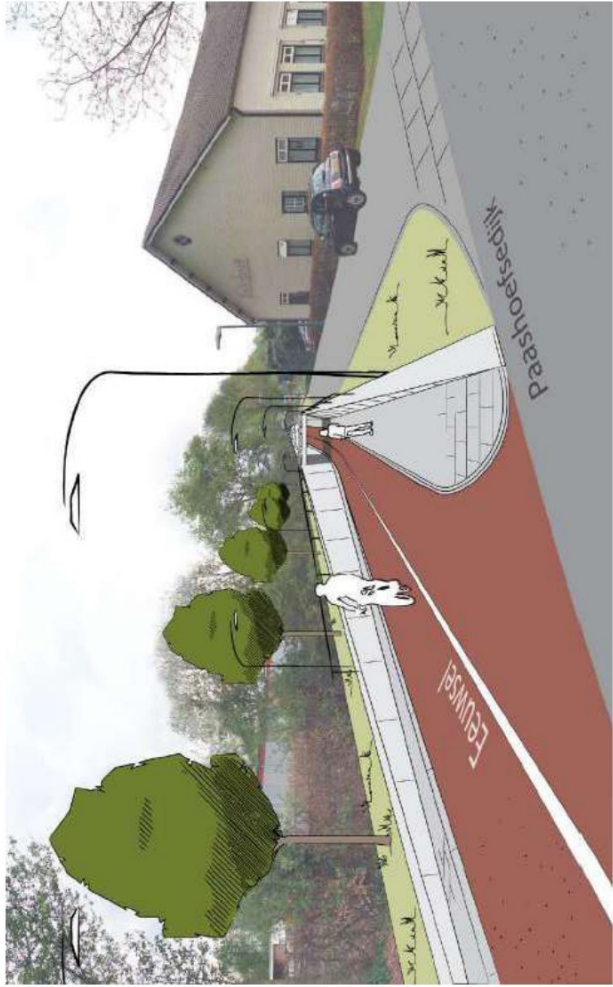
Aan de zuidrand van de bolle es richting de Zandstraat is de meanderende Mortelseloop leebuur door de opgaande begroeiende beekbeplanting in variërende afstanden. Richting de N272 ontbreekt deze beplanting echter en ligt hier een kanaal met een oeverlijn van bomen en struiken. De beplanting is compenseren en een stuk landschap ecologisch op te waarderen.



Figuur 5.13: Het contrast tussen de dorpsrand en het agrarische gebied handhaven en versterken



Figuur S.16: Schetsmatige visualisatie van de tunnel Eeuwel vanaf Bunder



Figuur S.17: Schetsmatige visualisatie van de tunnel Eeuwel vanaf de Paushoefstrook

6. Beeldkwaliteit

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor beeldkwaliteit uitgewerkt naar kaders voor de inrichting en vormgeving van de weg en het omliggende landschap. Hierbij ligt de nadruk op de vormgeving van gebouwde elementen, maar ook de vormgeving van het omliggende landschap wordt beschreven. Er wordt hierbij ingegaan op een aantrekkelijke en passende vorm, materialisatie en beplanting van de voorzieningen. De aanbevelingen in dit beeldkwaliteitsplan zijn gevormd op basis van de aanbevelingen in het ruimtelijk kwaliteitsplan en landschapsplan, en de karakteristieken van de verschillende landschapstypen en deelgebied waarin de voorzieningen zich bevinden. Daarnaast wordt er in dit beeldkwaliteitsplan gekeken naar optimalisaties op het gebied van veiligheid, aantrekkelijkheid, biodiversiteit en waterberging. Dit beeldkwaliteitsplan dient zowel als leidraad voor de aannemer bij de technische engineering, als toetsingskader bij de civieltechnische uitwerking. Daarnaast schep het een kader voor het toetsen van bouw- en inrichtingsplannen, zodat er een integrale wegomgeving ontstaat met een goede ruimtelijke kwaliteit.

6.1 Ontwerpprincipes – Generiek en Gebiedsgericht

Zoals in in hoofdstuk 4 is uitgewerkt is de landschappelijke inpassing gericht op het versterken van de leesbaarheid en beleving van het landschap, zowel vanaf de weg zelf als vanuit de omgeving.

Het generieke ontwerp principe volgt een ingetogen en bescheiden integratie van de heringerichte N27 in het omliggend landschap, met waar mogelijk het herstellen en versterken van aangestaste waarden. Daarvoor wordt ingezet op de bouwstenen zoals beschreven in hoofdstuk 4:

1. Herkenbare waterlopen. Vergroten zichtbaarheid, belevingswaarde en ecologische verbanden.
2. Instandhouden, herstellen en versterken van cultuurhistorische en kleinschalige landschapselementen en groenstructuren.
3. Herkenbare bebouwingslinten met verschil in beleving n 'lokaal' en 'provinciaal':
 - De open en geloten beekoevers/omliggende vlakten/brongebieden in een gelijk ritme met functionele geometrische indeling, ruimtes van gelijke mate en gelijke oriëntatie (deelgebied 1).
 - Het coulissenlandschap met een vergelijkbaar ritme, waarin de maat van de ruimtes meer varieert, met een melodieuze, harmonieuze verhouding tussen ritme en variatie, in relatie met elkaar opbouwend (deelgebied 2).
 - De kleinschalige, deels ondoordringbare kamers met een onregelmatige, snelle ritmiek met een hoge variatie (deelgebied 3).
 - De open kampen en essenlandschap met bolle akkers, organische structuren, open, wijds, rustig ritme, deels omgeven door houtwallen/bogies in de achtergrond, deels kleinschalige, slingerende watergangen (deelgebied 4).

6.2 Kunstwerken

Onderdoorgang fiets en voetganger Eeuwseel

Circulaire ontwerpprincipes als levensduur verlenging, duurzaam materiaalgebruik en bomsaakbaarheid zijn toepasbaar op de fiets- en voetganger onderdoorgang. Het ontwerp van de onderdoorgang moet voldoende ruimte bieden voor de aanpak van onderhoud en reparatie. Het ontwerp moet voldoende ruimte bieden voor de aanpak van onderhoud en reparatie. Het ontwerp moet voldoende ruimte bieden voor de aanpak van onderhoud en reparatie.

Daarnaast kan een speels of natuurlijk ogend plafond in een onderdoorgang een aangename sfeer creëren en bijdragen aan het veiligheidsgevoel in de tunnel. Dit kan met verschillende materialen, zoals vulkanisch steen (bijv. [Bodacast](#), [Bodacast](#)), [Bodacast](#), of duurzame biobased afwerking uit [Bodacast](#). Daarnaast kan een speels of natuurlijk ogend plafond in een onderdoorgang een aangename sfeer creëren en bijdragen aan het veiligheidsgevoel in de tunnel. Dit kan met verschillende materialen, zoals vulkanisch steen (bijv. [Bodacast](#), [Bodacast](#)), [Bodacast](#), of duurzame biobased afwerking uit [Bodacast](#).

De vormgeving van de leuningen die op de betonranden komen te staan moet passend zijn bij de omgeving. De locatie van deze tunnel is op de overgang van het bebouwde gebied met het buitengebied. Leuningen die bij deze gebiedstypologie passen hebben een slanke vorm, ingetogen aardse tinten en leesaan uit hout en/of metaal. In figuur 6.3 zijn enkele voorbeelden van passende leuningen weergegeven.



Figuur 6.1: Voorbeeld van een betonnen tunnelwand afgewerkt met een natuursteenpatroon (beton van Beton BV)



Figuur 6.2: Voorbeelden verschillende afwerkingen beton



Figuur 6.3: Voorbeelden van passende leuningen bij de grens van de bebouwde kant en het buitengebied

6.4 Technische wegelementen

Houten geleiderail, deels met geïntegreerd geluidscherm
Wanneer er een geleiderail toegepast wordt zal daar een houten afwerking hebben. Het geluidscherm wordt gemaakt van houten palen (zie figuur 6.10, of zo nodig met meerdere liggers. De vormtaal van dit type sluit goed aan bij andere al aanwezige geleiderails in de provincie Noord-Brabant. Geleiderails worden zo veel als mogelijk op gelijke afstand en hoogte (80cm) t.o.v. de weg gerealiseerd. Voor de geluidsreductie bij Gemert-Zuid zou dit voor een goede en passende landschappelijke beeldkwaliteit gecombineerd kunnen worden met eveneens een houten schild over de gehele hoogte.

Bebording en bewegwijzering

Voor een duidelijk en consistent wegbeeld zal bebording en paaltjes tot een minimum worden beperkt en gelijkmatig langs het hele traject worden geplaatst op dezelfde afstand van de rijweg. De bewegwijzering en bebording worden zo veel mogelijk in een natuurlijke vormgeving uitgevoerd. Het is mogelijk met bijvoorbeeld lichtmasten gecombineerd op een consistente manier worden opgesteld ten opzichte van de geleiderail (zie figuur 6.8). Er wordt gestreefd naar eenheid, wat betekent dat dezelfde soort bebording wordt toegepast voor dezelfde verkeersaanduidingen over de hele lengte van het traject. Om de samenhang en herkenbaarheid van het traject te versterken, wordt het aantal palen zoveel mogelijk beperkt. Dit resulteert in een rustiger wegbeeld zowel vanuit de omgeving als ook vanaf de weg.



Figure 6.10: Voorbeeld houten geleiderail met stalen kern (Bron: aural.nl)

Uit duurzaamheidsaspecten worden bestaande borden zoveel mogelijk behouden. Het is niet toegestaan om borden te vervangen door andere borden van bijvoorbeeld of houtsoort toegepast kunnen worden. De provincie Noord-Brabant heeft hier een eigen beleid en werkwijze voor. Belangrijk hierbij is om te kiezen voor één typologie om een mengelmoois van verschillende materialen en uitstraling te vermijden.

Verlichting

De huidige straatverlichting is eenvoudig, slank, in verhouding subtiel en voegt zich goed tussen de bomenrijen langs de weg en ontleent niet de aandacht van de weg en het omgevende landschap. Uit esthetische en uit duurzaamheidsredenen zal het huidige type verlichtingsmasten zoveel mogelijk hergebruikt worden. Vervangende armaturen worden afgestemd op de bestaande verlichting. Armaturen, in- en uitvoersloten worden gericht op de verlichting van de weg en het landschap. De provincie Noord-Brabant heeft als uitgangspunt om het gebruik van verlichting, verlichtingsmasten en armaturen tot een minimum te beperken. Ze willen voorkomen dat er in de toekomst grote "lichteilanden" ontstaan in het buitengebied. De verlichting wordt voornamelijk geplaatst in de buitenbermen van de weg en zoveel mogelijk in lijn met bomenrijen om een open en rustig beeld te behouden. Lijn- vliegroutes voor vleermuizen gaat de voorkeur uit naar vleermuisvriendelijke verlichting, zoals de Battlamp van RW5.



Figure 6.11: Bebording gecombineerd met lichtmast aansluitend bij de geleiderail.

6.5 Biodiversiteit

Flora

Opgande beplanting langs de weg

In het gebied van de essen- en kampenlandschap (deelgebied 1) zijn kavels en erven vanuit de cultuurhistorie omringd met hagen, houtwallen en houtsingels (zie figuur 6.12). Het zoveel mogelijk behouden en herstellen van deze cultuurhistorische rond woningen en agrarische bedrijven zorgt ervoor dat het cultuurhistorische broekontginingslandschap weer zichtbaar wordt. Daarnaast zorgt het voor het herstel van het half open en half gesloten beeld van het landschap. Heggen of hagen van inheemse soorten als meidoorn, veldsloot, boomschors, haagbeuk kunnen voorkomen rondom de voortuin, moestuin, bevedoord of als scheiding tussen de weilanden. Houtwallen en houtsingels bestaan voornamelijk uit zwarte els, zomereik, zachter berk of gewone es, met als struiken meidoorn, sleedoorn, hondschoot, hazelaar, lijsterbes, valboom, inheemse vogelkers, etc.

In het overgangsgedebied van het broeklandschap naar het essen- en kampenlandschap (deelgebied 2) passen soorten als de in Noord-Brabant bedreigde fladderiep, slizen, essen en zomereik op de drogere gronden. Deze soorten sluiten aan bij omliggende aanplantingsstructuren. Hierbij is het belangrijk dat de bomenrijen met een regelmatige beplantingsafstand wordt aangeplant, of dat dezelfde beplantingsafstand wordt gehanteerd als een bestaande bomenrij wordt aangevuld. Anders kan er een rommelig beeld

ontstaan. Onder deze bomen heeft men doorzichten op de akkers en het achterliggend coulissenlandschap.

In het essen- en kampenlandschap (deelgebied 3 en 4) zijn vanuit de cultuurhistorie hagen en wegbegleidende beplanting passend (zie figuur 6.13). Het behouden, herstellen en toevoegen van hagen draagt bij aan een verhoogde beeldkwaliteit. Hagen vervullen de volgende functies: afscheiding van de N272 naar particuliere percelen, verminderen zicht op straat- en koplanternicht en optisch versmalt van het fors verbrede wegprofiel. Laanbomen (typisch beeld in het gebied) vormen tussen het fietspad en de weg een natuurlijke scheiding tussen deze 2 verkeersstromen en een rustiger beeld te creëren.

Beekbegleidende beplanting

Aan de noortzijde langs de Snelle Loop (deelgebied 1) kan karakteristieke beekbegleidende beplanting worden hersteld in combinatie met de voormalige landweer, vergelijkbaar met de zuidzijde van de Snelle Loop. Hierdoor kan de Snelle Loop en landweer tevens beter zichtbaar en beter ervaarbaar worden gemaakt.



Figure 6.12: Hoo voorbeeld van erbeplanting langs de N272 in deelgebied 1



Figure 6.13: Haag aan de zuidzijde van de N272 tussen Groenendaal en de Oudestraat

De Mortelseloop (deelgebied 3) is in de huidige situatie ten westen van Groenendaal een moede landschappelijk brede sloot met iets glooiende oeveren en een laag oprijpende begroeiing (rijt struiken en bomen). Deze kwaliteitsaspecten worden te bleek vastgesteld. Groenendaal wordt de Mortelseloop sterk verbreed. De aangepaste gevarieerde hout- en brede bossingels worden hersteld met eveneens gelaagde struk- en boombeplanting die aanduidt op de oeverlijn en beplanting van het westelijk gelegen stuk. Het toepassen van een natuurvriendelijke flauwe oever en drassige zone zou hier kansen bieden voor het herstel van het landschappelijk karakter van de Mortelseloop. Aan de zuidrand van de bolle es richting de Zandstraat is de meanderende Mortelseloop leesbaar door de opgaande begroeiende boombeplanting in variërende afstanden. Richting de N272 ontbreekt deze beplanting echter (zie figuur 6.14) en ligt hier een kans om deze aan te vullen en de Mortelseloop landschappelijk en ecologisch op te waarderen.

Bermvegetatie

In de bermen kiezen we voor een natuurvriendelijke berm met een lokaal kruiden- en bloemrijk grasmengsel, ook in de wadi, die past bij de deelsgebieden. Deze groeit vaak het beste onder schrale omstandigheden in een laag tot 30cm diepte. Voor zover mogelijk gebiedseigen grond en passend mengsel per landschapstypen gebruiken. De eerste 2 meter langs de weg moet laag en overrijdbaar zijn; het deel daarna wordt ecologisch beheerd om gelaagdheid te creëren.



Figuur 6.14: Deel van de Mortelseloop zonder boombegeleidende beplanting in de huidige situatie

In sommige bermen worden hagen toegepast met een hoogte van 0,6m in de middenberm en 0,5-1,2m in de zijbermen en een breedte van 0,2-1m. In het Mortelselohag zijn drie vormen van hagen toegepast: in de middenberm, in de zijbermen en in de oeverbermen. Het aanplanten van hagen kan in verschillende fasen worden uitgevoerd. In de eerste fase moeten de hagen bij uitwerking van aanmeren afgestemd worden op onderhoud.

Wadi's

Wadi's voor komen in de bermen of in de oksels van kruispunten worden deze ingezaaid met een lokaal kruiden- en bloemrijk mengsel met verschillende lage natte en droge beplanting (zie figuur 6.15). Het karakter sluit tevens aan bij het gelaagd karakter van de bestaande natte beplanting aan de noordkant. Is in de oksels voldoende ruimte is dan de wadi's gelaagd aan met een combinatie van droge en natte planten. Het is belangrijk dat de wadi's voldoende breedte hebben om de veiligheid van de weg is een grotere orde boom beter worden toekomstige of gevoerde bomen afgeraden. In de bermen langs de weg worden toekomstige bomen(igen) zo mogelijk niet in de wadi geplaatst. Het uitgangspunt voor het talud van de wadi's langs de N272 is een helling van 1:5 voor zover mogelijk, met delen van minimaal 1:1,5 waar dat niet anders kan.



Figuur 6.15: Voorbeeld bloem- en kruidenrijke vegetatie van een wadi ter bevoeding van de bodemstructuur

Fauna

Er zijn verschillende faunavorzieningen beschikbaar om wegen, waterwegen en rasters passeerbaar te maken. In de verdere planuitwerking van het wegontwerp in de realisatiefase moeten deze voorzieningen voldoen aan ontwerpprincipes die zowel de functie als de beeldkwaliteit waarborgen. De faunavorzieningen moeten aan de volgende eisen voldoen:

- De faunavorzieningen moeten aansluiten op bestaande ecologische corridors en omgeving zoals bossen, beekdalen of heggen. Dit zorgt ervoor dat dieren de passages gemakkelijker kunnen vinden en gebruiken.
- Het visueel en functioneel inpassen van de faunavorzieningen in het bestaande landschap is cruciaal. Creëer een rustig beeld met de faunavorzieningen. Dit kan worden bereikt door de passages te integreren met natuurlijke elementen zoals heggen, houtwallen of waterlopen. Het is daarnaast belangrijk om onnodige knikken en hoogteverschillen te vermijden, zodat de rasters op een natuurlijke manier in het landschap opgaan en zo min mogelijk opvallen.
- Het type faunapassage, afmeting en vormgeving dienen afgestemd te worden op de doelsoort.
- De afmeting (hoogte en lengte), materiaal en maaswijdte van rasters hangen af van de doelsoort.
- Er dient een fukvorm richting de faunatunnel gecreëerd te worden.

- Het is belangrijk dat de faunavorzieningen in gebieden liggen zonder lichtversterking of dat er maatregelen worden getroffen, zoals het plaatsen van afschermdende beplanting of het gebruik van wildvriendelijke verlichting.
- Bij het ontwerpen van veldrasters en passages moet gekozen worden voor duurzame materialen die lang meegaan en minimaal onderhoud vereisen, zoals robuust hout of recyclebare metalen zoals kastanje of robiniaalpalen voor rasters).



Figuur 6.16: Voorbeeld passeerbare booplaak van een ecopassage

Ecopassage of faunavorziening duiker

Ecopassages bieden zowel ruimte aan het water als een passeerbare strook voor kleine dieren, bijvoorbeeld in de vorm van een booplaak (zie figuur 6.16). Een alternatief is om in een bestaande duiker een faunavorziening in combinatie met afrastering en geleiding aan weerszijden van de weg toe te passen, waardoor de duiker ook voor kleine landdieren te gebruiken is en deze dieren niet meer de weg moeten over te steken om naar de overkant te komen.

Faunatunnel

De nieuwe tunnel voor dassen en kleine marterachtigen bestaat uit een betonnen vierkante of ronde buis. De afmetingen worden niet alleen bepaald door de grootte van de doelsoorten, maar in belangrijke mate ook door de lengte van de tunnel. De "Leidraad faunavorzieningen bij infrastructuur" van RWS hanteert de openheidformule $H \times B / L = 1$. Hoe langer de tunnel, hoe groter de doorsnede moet zijn. Dit heeft met name te maken met het microklimaat en voor een aantal soorten ook met de lichtinval in de tunnel. De faunatunnel zelf wordt verder niet ingericht, voor het ecologische functioneren van de tunnel wordt het PNB volgens Leidraad faunavorzieningen bij Infrastructuur 2021, RWS).

Afrastering en schermen

Bij alle faunatunnels en -passages is het belangrijk om de directe omgeving door middel van geleidende maatregelen dusdanig in te richten dat de passages door de betreffende doelsoorten beter bereikbaar worden (onder meer door fauna uittrek) plaatsen met een helling van 1:5 of flauwer). Voor dassen en kleine marterachtigen wordt volgens de standaard van PNB volgens de Leidraad faunavorzieningen bij infrastructuur van RWS een afrastering van 1 meter hoog aan beide zijden van de passage of tunnel geplaatst. Daarnaast een van de wegboom taluds geplaatst. Hierdoor sluit deze het gebied in het zicht vanaf de weg (zie figuur 6.17). De afrastering dient 20 cm te worden ingegraven en 30cm haaks omgezet te worden naar de voorkeur. Deze valt over het algemeen minder op en zorgt voor een betere landschappelijke inpassing.



Figuur 6.17: Voorbeeld afrastering met scherm

6.6 Water

Watergangen

De watergangen in het gebied hebben de hoofdstanden van aan- en afvoer van water en de bijbehorende oevervegetatie en bodemgesteldheid van het gebied. Bij mogelijke demping van watergangen moeten compenserende maatregelen worden getroffen om het watersysteem en de doelen in stand te houden. Conform de standaardprofielen, zoals opgenomen in de eisen van de provincie Noord-Brabant, worden de watergangen aangelegd met maalbare taluds van 2:3 en een vlakke bodem. De watergangen worden zoveel mogelijk in het landschap ingepast en de ecologische waarde behouden. Het beheer en onderhoud van deze taluds en bodems worden onderdeel van het beheer, waardoor een consistent beeld ontstaat.

A- en C-watergangen

A-watergangen worden beheerd en onderhouden door het Waterschap Aa en Maas. Het ontwerp van deze watergangen is conform de eisen van de provincie Noord-Brabant (zie figuur 6.18). Als vastgesteld wordt dat een watergang maximaal 5 meter breed kan zijn voor onderhoud vanaf één zijde. Voor lagere categorieën watergangen is de grondeigenaar verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Omdat deze in verhouding smaller zijn is in het landschapsplan rekening gehouden met ten minste één kant van de watergangen toegankelijk te houden voor onderhoud. Deze maatregelen moeten worden opgenomen wanneer het ontwerp wordt verder ontwikkeld en geconcretiseerd op basis van verdere overeenstemming met de beheerders.

Watergangen moeten periodiek worden onderhouden en opgeschoond om het doeleinde van de watergangen te behouden. Het is belangrijk dit op ecologisch verantwoorde wijze te doen, bijvoorbeeld door gefaseerd onderhoud.



Figuur 6.18: Voorbeeld watergang met maalbaar talud, plasmazone en reibewer Hortelsloep

Watercompensatie

Bij A-watergangen geldt dat er geen waterberging gerealiseerd mag worden. Bij B- en C- watergangen mag dit wel. Om de toename van de breedte van de watergangen te beperken, worden de watergangen aangelegd met een breedte van maximaal 5 meter. De watergangen worden aangelegd met een breedte van maximaal 5 meter. De watergangen worden aangelegd met een breedte van maximaal 5 meter.

Natuurvriendelijke oevers

Natuurvriendelijke oevers kenmerken zich door vaak aan één kant liggende verschillende flauwe zones met bijbehorende vegetatie, zoals oeverzones, plasdraszones en zones met ondergedoken waterplanten (zie figuur 6.19). Dit kan al worden bereikt door de watergangen te ontwerpen met een breedte van maximaal 120 voor alle vegetatiezones onder water). Vanaf landschappelijk en ecologisch oogpunt is het waardevol en tevens de ambitie van het waterschap om waar mogelijk aan één of beide zijden van de watergang natuurvriendelijke oevers met flauwe hellingstukken, vegetatie van ruitje, riet en oeverkruiden met een extensief maai-beheer aan te leggen. Binnen het project blijven natuurvriendelijke oevers beperkt tot de A-watergangen, waar van het uitgangspunt met het waterschap is dat deze volgens de huidige situatie met iets glooiende oeverlijn en gelagte opbouw van waterplanten en drassige vegetatie worden ontworpen. Het ontwerp van de watergangen wordt verder ontwikkeld en geconcretiseerd op basis van verdere overeenstemming met de beheerders. Dit geldt voor zowel de noordkant, als ook voor het oostelijke stuk aan de zuidkant, aangrenzend aan het waterberginggebied in deelgebied 2.



Figuur 6.19: Voorbeeld sloot met natuurvriendelijke oever



Bijlage 6

**Aardkundig waardevolle
Peelrandbreuk, N272 te Gemert,
gemeente Gemert-Bakel Aardkundig
bureauonderzoek, RAAP, RAAP-
RAPPORT 6921, 20-02-2024**



Aardkundig bureauonderzoek

Archeologie | Cultuurhistorie | Erfgoed

Colofon

Opdrachtgever: TAUW bv

Titel: Aardkundig waardevolle Peelrandbreuk, N272 te Gemert, gemeente Gemert-Bakel.
Aardkundig bureauonderzoek.

Versie: 20-02-2024

Auteur: ir. G. R. Ellenkamp

Projectcode: N272bg

Bestandsnaam: RAAPrap_6921_N272bg_20240220

Autorisatie: drs. 

ISSN: 0925-6229

RAAP

Leeuwendeldseweg 5b

1382 LV Weesp

Postbus 5069

1380 GB Weesp

Telefoon: 0294-491 500

E-mail: raap@raap.nl

Website: www.raap.nl

© RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 2024

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Inhoud

Inhoud.....	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Administratieve gegevens	4
2 Werkwijze.....	6
3 Landschappelijke context.....	7
3.1 Geologie.....	7
3.2 Geomorfologie	9
3.3 Bodem en hydrologie	10
3.4 Historische situatie	12
3.5 Huidige situatie	12
4 Aardkundige situatie en waardering	15
4.1 Lokalisering van de breuken	15
4.2 Breuk van Gemert-Zuid	16
4.3 Breuk van Gemert	19
4.4 Peelrandbreuk	22
5 Invloed van de geplande ingrepen	26
5.1 Inleiding	26
5.2 Ingrepen.....	27
6 Conclusies en aanbevelingen	30
6.1 Context	30
6.2 Ligging, waarde en invloed van de ingrepen	30
6.3 Aanbevelingen	31
Bronnen	32
Overzicht van figuren, tabellen, bijlagen en appendices	33

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de provinciale weg N272 tussen Beek en Donk en Gemert tussen kilometers 1.00 – 6.80 gaat groot onderhoud plaats vinden. Gelijktijdig wordt de weg omgebouwd en gereedgemaakt voor 2040. De planlocatie is op of in de nabijheid van een Peelrandbreuk gelegen (zie figuur 1). Het breukensysteem is belangrijk bij de ambitie voor wijstherstel en bestrijding van de verdroging op de Peelhorst. De bescherming van aardkundige waarden is belangrijk omdat deze onvervangbaar zijn. De waarden en kenmerken van deze gebieden zijn nader uitgewerkt in de Aardkundig Waardevolle Gebiedenkaart van de provincie Noord-Brabant.¹

Om te voldoen aan de eisen vanuit de Omgevingsverordening² voor aardkundige waarden (gericht op het behoud, het herstel of de duurzame ontwikkeling) heeft de Provincie Noord-Brabant een quickscan geëist. Tauw heeft RAAP gevraagd dit uit te voeren om een meer exacte ligging van de breuken te achterhalen. Ook is bekeken wat de effecten van de voorgenomen ontwikkeling zijn op de geologische, geomorfologische, bodemkundige en (geo)hydrologische waarden van de breuk en/of wijstgronden ter plaatse van de rotonde bij de West-om (fietsbrug of tunnel) en de fietstunnel nabij de Eeuwsel en/ of Rips. Op basis van de uitkomst wordt een beslissing genomen ten aanzien van (eventueel) vervolgonderzoek en de vorm ervan. Tot slot zijn adviezen gegeven gericht op behoud en herstel van de aardkundige waarden.

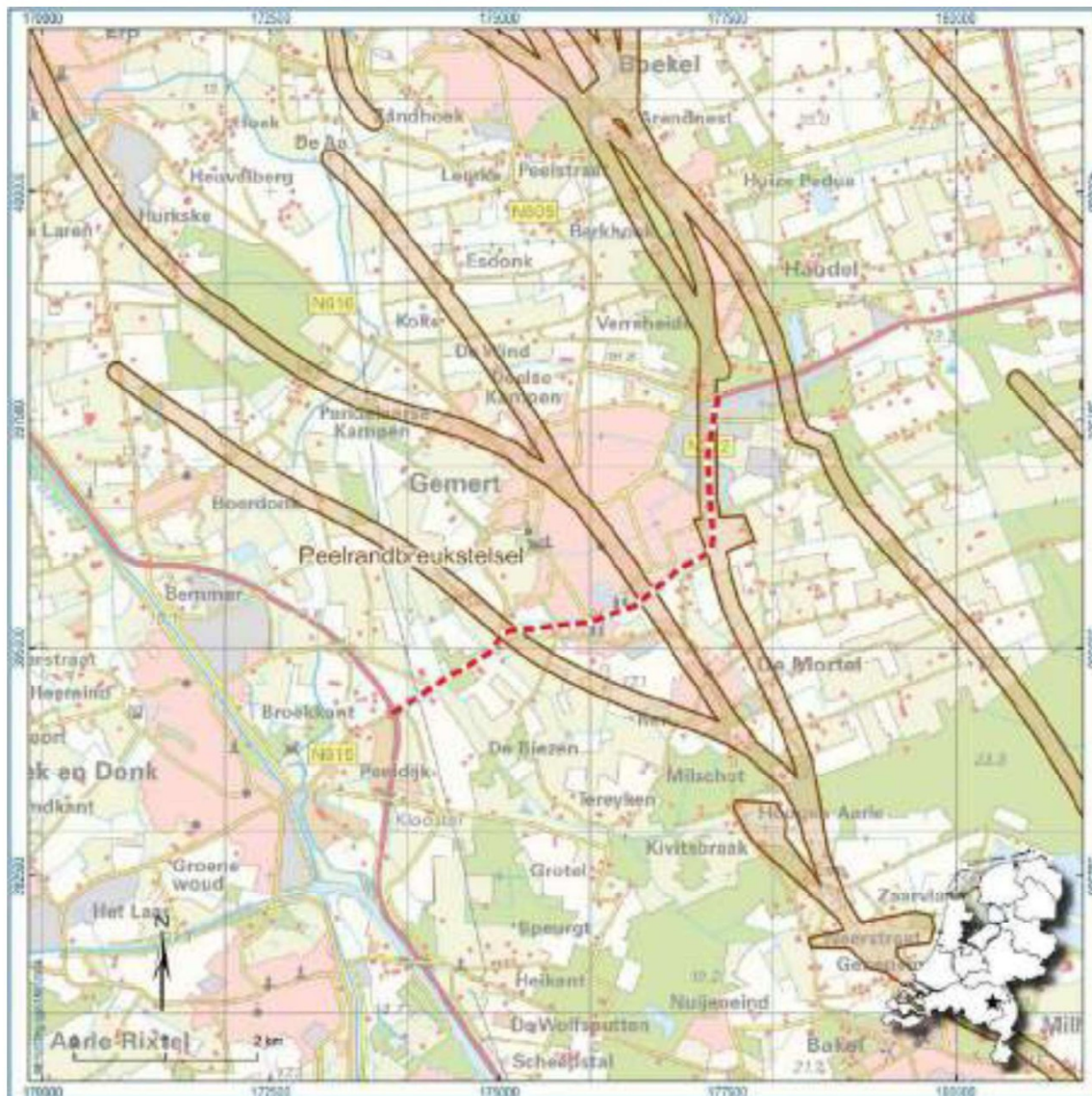
1.2 Administratieve gegevens

Type onderzoek	Bureauonderzoek/quickscan
Opdrachtgever	TAUW bv
Bevoegde overheid	Provincie Noord-Brabant
Plaats	Gemert
Gemeente	Gemert-Bakel
Provincie	Noord-Brabant
Centrumcoördinaten (X/Y)	176.460 / 395.460
Toponiem	N272, Beekse dijk, Zuid-Om, Oost-Om
Tracé lengte	5.8 km
Afbakening onderzoeksgebied	Tijdens onderhavig onderzoek is het tracé onderzocht en een ruime zone daar omheen om inzicht te krijgen in de aardkundige waarde.
Onderzoeksperiode	Januari 2024
Uitvoerder	RAAP Zuid
Projectleider	
RAAP-projectcode	N272bg
Beheer en plaats documentatie	RAAP regio Zuid te Weert

Tabel 1. Administratieve gegevens.

¹ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/natuur-en-landschap/landschap/aardkundig-waardevolle-gebieden>

² <https://www.brabant.nl/onderwerpen/omgevingsbeleid/omgevingsverordening-noord-brabant>



Figuur 1. Ligging plangebied (rode stippellijn) t.o.v. het aardkundig waardevolle Peelrandbreukstelsel (bruin). Inzet: ligging in Nederland (ster).

2 Werkwijze

Het aardkundig onderzoek is gestart met een inventarisatie van de bekende gegevens over het gebied, in hoofdzaak gebaseerd op de aardkundig waardevolle gebiedenkaart Noord-Brabant³. Behalve de gebiedsbegrenzing is daarin een beschrijving gegeven van de algemene kenmerken, de geologie, geomorfologie, bodemtypen en de processen die hieraan ten grondslag hebben gelegen. In aanvulling daarop is een nadere studie gedaan van de geologische, geomorfologische, bodemkundige, hydrologische en historische context van het gebied (zie hoofdstuk 3). Deze inventarisatie brengt in beeld hoe het landschap is ontstaan en welke aardkundige kenmerken daarvan in het huidige landschap zijn te herkennen.

De geraadpleegde kaarten kennen meestal een grove schaal, zodat de gegevens op lokaal niveau slechts een globale indicatie van de aardkundige waarden geven. Met behulp van actuele en nauwkeurige metingen van de maaiveldhoogtes (AHN⁴) is rondom het plangebied nauwgezet de aardkundige situatie gekarteerd, meer specifiek de ligging van de breuken. Vervolgens is dit nog verfijnd aan de hand van de geologische, geomorfologische, bodem- en historische kaarten (zie hoofdstuk 4). Op basis van de verzamelde gegevens zijn de breuken ook aardkundig gewaardeerd. Hiervoor is gewerkt volgens de criteria *zeldzaamheid*, *kenmerkendheid*, *variatie*, *samenhang* en *gaafheid* zoals door Gonggrijp⁵ zijn geïntroduceerd. De eerste vier criteria zijn meer kwantitatief van aard, terwijl de gaafheid kwalitatief gescoord wordt volgend de WENR⁶ gehanteerde vijfdeling: (1) volledig verdwenen, (2) vrijwel volledig verdwenen, (3) aangetast, (4) deels aangetast, (5) onaangetast. Aan de criteria wordt op eigen initiatief '*herkenbaarheid*' toegevoegd, omdat de aardkundige waardevolle gebieden ook voor een groot deel aan belevingswaarde zijn opgehangen.

Voorts slot zijn de ingrepen afgezet tegen de vastgestelde aardkundige waarden (zie hoofdstuk 5). Hiervoor is gebruik gemaakt van de ontwerpgegevens en variantschetsen zoals aangeleverd door Tauw. De conclusies zijn getrokken in hoofdstuk 6 en daarin zijn ook aanbevelingen gedaan gericht op behoud en versterking, aanhakend bij het provinciaal beleid ten aanzien van de Peelrandbreuk.

³ <https://noord-brabant.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ae83285be89f4501b60b1346cf9c3acd>

⁴ Actueel Hoogtebestand Nederland (<https://ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/>)

⁵ Gonggrijp, 1996.

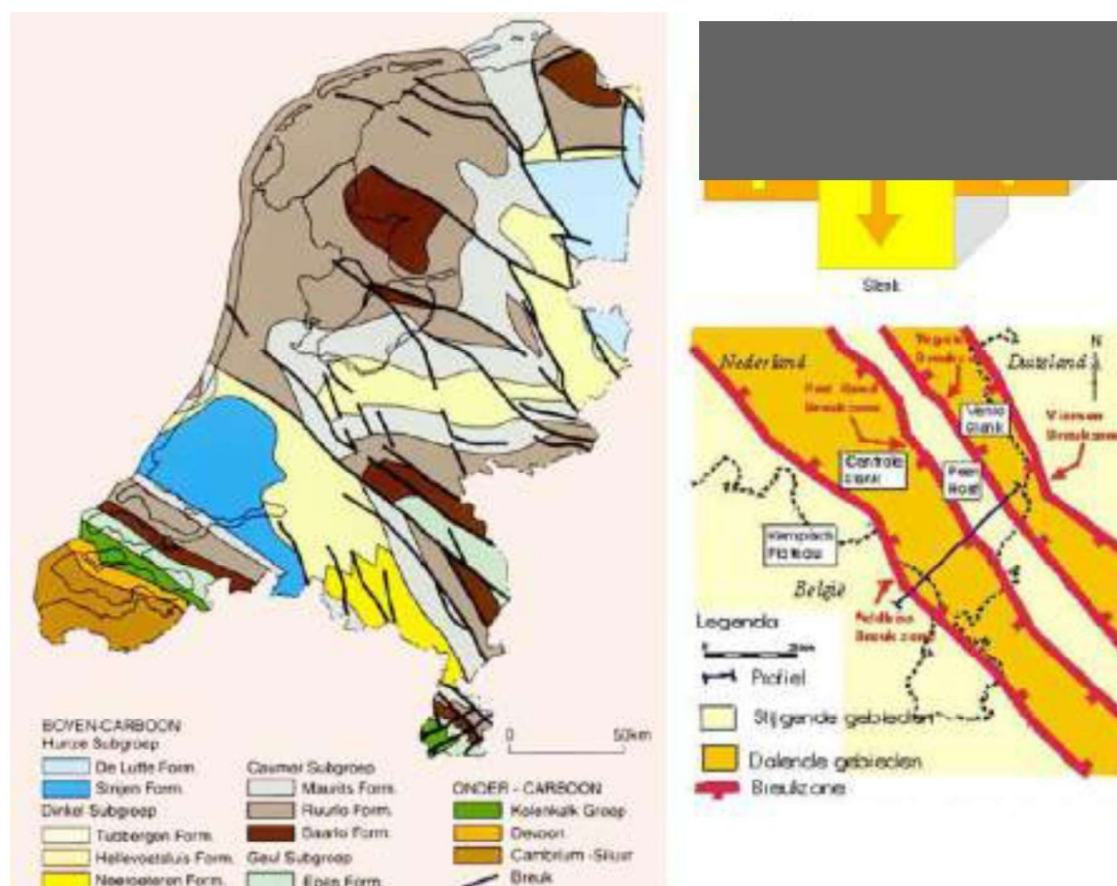
⁶ Wageningen Environmental Research (<https://www.wur.nl/>)

3 Landschappelijke context

3.1 Geologie

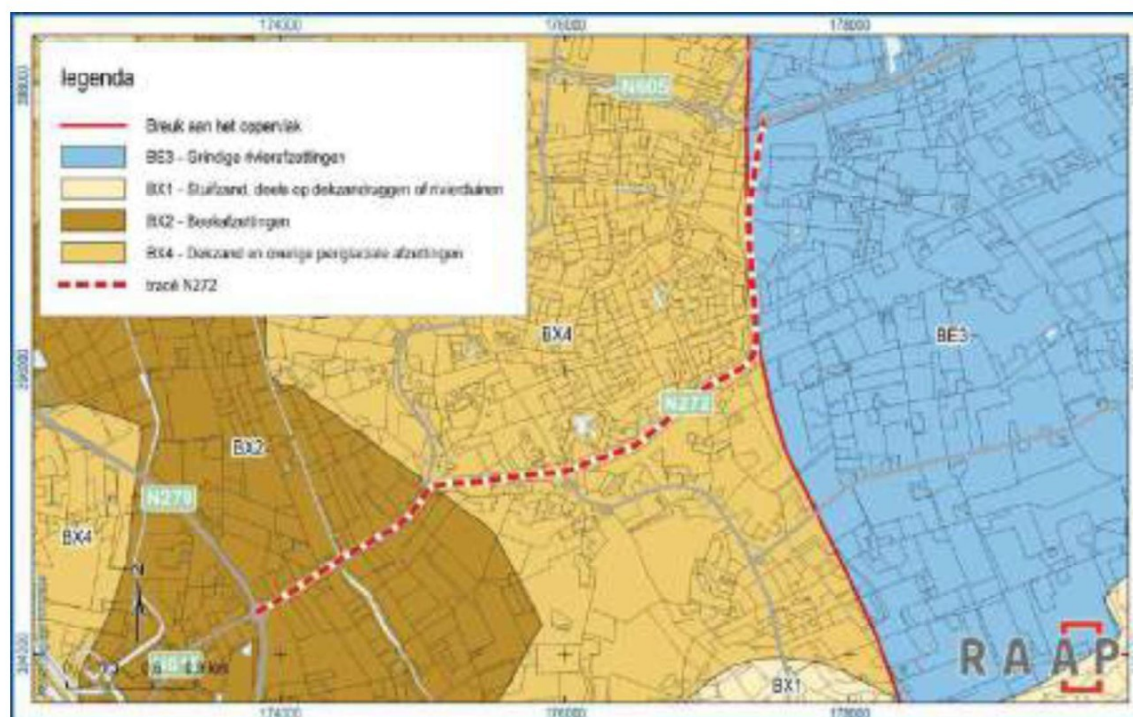
De Peelrandbreuk met alle zijbreuken en de zuidelijker gelegen Feldbissbreuk zijn door de provincie Noord-Brabant aangewezen als aardkundig waardevol vanwege de zichtbare invloed van breukwerking in het landschap. Het gaat om tektonische breuken ontstaan op plekken waar verschillende delen van de aardkorst langs elkaar bewegen, wat af en toe te voelen is als aardbevingen. Als gevolg daarvan zijn in het landschap treden ontstaan die behalve aan het hoogteverschil ook herkenbaar zijn aan de wisselwerking met hydrologie en vegetatie, de zogenaamde wijstgronden. Wijstgronden kenmerken zich doordat de hogere gronden natter zijn dan de lagere.

Deze aardkundige waarden, die zo bepalend zijn voor het huidige landschap, kennen een oorsprong die vele miljoenen jaren teruggaat, meer precies in het Carboon, ongeveer 300 miljoen jaar geleden. In deze periode was sprake van verschillende supercontinenten die naar elkaar toe bewogen. Door deze plaattektoniek ontstonden breuken die de aardkorst onder verdeelden in stijgende gebieden (zogenaamde horsten) en dalende gebied (slenken). In zuidoost Nederland heeft dit geleid tot het ontstaan van de Kempische horst en Peelhorst, van elkaar gescheiden door de Centrale of Roerdalslenk.



Figuur 2. Verdeling in horsten en slenken door breuken in (Zuid-)Nederland (bron: TNO, VU, RAAP).

Vanwege het verschil in dalende en stijgende gebieden is in de ondergrond een groot onderscheid in afzettingen ontstaan. In de dalende gebieden zijn oude sedimenten diep weggezakt en met jongere sedimenten afgedekt. Op de horsten heeft afdekking ook wel plaatsgevonden, maar in veel mindere mate, waardoor de oude sedimenten nog aan het oppervlak of ondiep voorkomen. Dit onderscheid laat zich goed zien aan de hand van de geologische kaart (zie figuur 3). Hierop is duidelijk te zien dat in de Roerdalslenk (ten westen van de Peelrandbreuk) afzettingen van de Formatie van Bostel dagzomen (geeltinten), terwijl ten oosten van de breuk op de Peelhorst sprake is van afzettingen van de Formatie van Beegden (blauw).⁷ Het tracé van de N272 doorsnijdt in de slenk een zone met de Formatie van Bostel laagpakket van Wierden (code BX4), bestaande uit dekzand en overige periglaciaire afzettingen uit het Laat Pleistoceen (116.000 – 11.700 jaar geleden).⁸ Richting het westen is sprake van een zuid-noord lopende zone met het laagpakket van Singraven (code BX2), bestaande uit beekafzettingen (zand en leem) uit het Holoceen (11.700 jaar geleden – nu).⁹ Deze zanden en lemen staan in groot contrast tot de grindrijke rivierafzettingen van de Formatie van Beegden die op de Peelhorst voorkomen.¹⁰ Dit grove sediment is in het Vroeg en Midden Pleistoceen (2,6 – 0,13 miljoen jaar geleden) door de Maas afgezet, voordat haar loop zich richting het oosten verplaatste.



Figuur 3. Uitsnede van de geologische kaart (Geologische Dienst, 2021).

Het grote contrast tussen fijne zanden en lemen ten westen van de breuk en grindrijk grof zand een paar meter verder oostelijk van de breuk, werkt als een stagnerende laag. Grondwaterstromen die vanaf de hoge Peelhorst min of meer horizontaal richting de lagere Roerdalslenk stromen, ervaren de breuk daardoor als een barrière. Het grondwater kan niet verder stromen, wordt omhoog gestuwd en

⁷ <https://www.dinoloket.nl/ondergrondmodellen/kaart>

⁸ <https://www.dinoloket.nl/stratigrafische-nomenclator/laagpakket-van-wierden>

⁹ <https://www.dinoloket.nl/stratigrafische-nomenclator/laagpakket-van-singraven>

¹⁰ <https://www.dinoloket.nl/stratigrafische-nomenclator/formatie-van-beegden>

treedt aan het maaiveld als kwel uit. Als gevolg daarvan zijn de gronden aan de hoge zijde van de breuk nat en die aan de lage zijde droog. Kenmerkend is dat wijstwater rijk is aan ijzer¹¹ dat onderweg uit de grindrijke Formatie van Beegden is opgenomen. De kwelstromen zijn daardoor duidelijk te herkennen aan de oranje kleur in de waterlopen.



Figuur 4. IJzerhoudend water is typerend voor de wiltgronden (bron: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Wilt>).

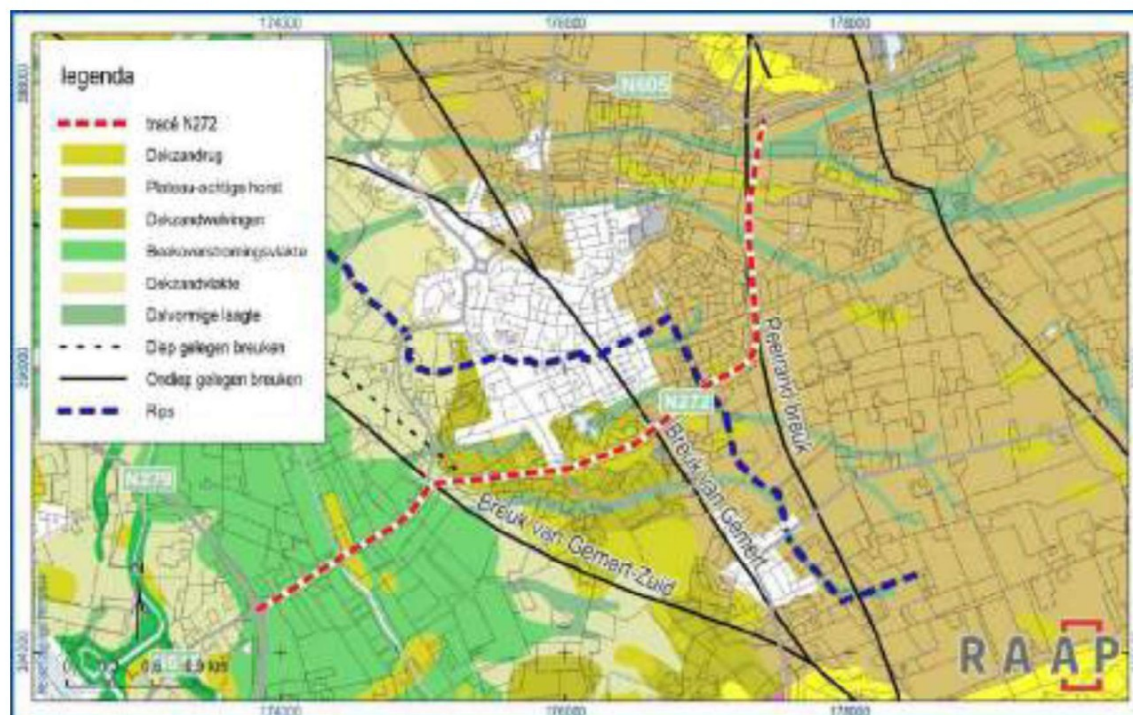
3.2 Geomorfologie

Ook geomorfologisch is het onderscheid tussen de horst en de slenk duidelijk. Geomorfologisch¹² doorsnijdt het tracé van de N272 van west naar oost achtereenvolgens de beekdalvlakte van de Aa, die ter hoogte van de breuk van Gemert-Zuid overgaat in een zone met dekzandruggen, -welvingen en -vlaktes. Dit dekzand ligt als een gordel tegen de plateau-achtige horst (de Peelhorst) aan, waardoor de terreintrede wat is afgevlakt. De overgang van slenk naar horst ligt volgens de geomorfologische kaart overigens niet ter hoogte van de Peelrandbreuk, maar ter hoogte van de breuk van Gemert. Goed te zien is ook hoe als gevolg van het hoogteverschil enkele droogdalen of dalvormige laagtes zijn ontstaan die vanaf de horst richting de slenk lopen. Hier is in de laatste ijstijd smelwater afgestroomd. Als gevolg van de bevroren ondergrond kon dit water niet in de bodem infiltreren, zodat het oppervlakkig afstroomde en daarbij ondiepe dalen uitschoorde. Deze dalen zijn tegenwoordig vaak niet meer watervoerend en worden daarom als droogdalen aangeduid. Opmerkelijk is het verloop van de Rips, een waterloop die ter hoogte van het tracé van de N272 een stuk een droogdal volgt, maar deze vervolgens doorsnijdt om pas in de bebouwde kom van Gemert via een droogdal naar het westen af te buigen om in het beekdal van de Aa uit te komen. Dat de beekloop het reliëf van de droogdalen negeert

¹¹ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/water-en-bodem/voldoende-water/wijst/wat-is-wijst>

¹² Koomen & Maas, 2004

kan wijzen op een gegraven oorsprong, maar kan ook met de breuken te maken hebben, aangezien het daarmee een stuk parallel loopt.



Figuur 5. Uitsnede van de geomorfologische kaart (ontleend aan BRO) en de breukenkaart (prov. Noord-Brabant).

3.3 Bodem en hydrologie

Bodemkundig is het onderscheid tussen horst en slenk aanwezig, maar wat minder scherp. Dat wordt veroorzaakt door de invloed van de mens op de bodemvorming. In een groot deel van het gebied is namelijk sprake van hoge zwarte enkeerdgronden (donkerbruin op figuur 6). Deze zijn ontstaan door intensief (en vaak langdurig) landbouwkundig gebruik, waardoor een meer dan 50cm dikke humushoudende bovengrond is ontstaan. Doorgaans komen deze voor rond de historische dorpskernen. Omdat die kernen zich in dit gebied op een rij langs de rand van de Peelhorst bevinden, zijn de enkeerdgronden ook in een strook op deze rand ontstaan. Het voorkomen markeert daarmee dus de rand van de horst. Doordat naar verloop van tijd het akkerareaal steeds verder werd uitgebreid, ontstonden ook buiten de randzone enkeerdgronden en is de bodemkundige grens tussen horst en slenk wat minder scherp. Ten westen van de grens in de slenk komen natte beekkeerdgronden voor in de beekdalvlakte van de Aa. Op de Peelhorst in het oosten komen hoofdzakelijk veldpodzolgronden voor, op de drogere stukken en gooreerdgronden in de iets lagere terreindelen. Kenmerkend op de horst is het voor- of achtervoegsel "g" in de bodemcode, wat duidt op de grindrijke sedimenten van de Formatie van Beegden. Dit terwijl in de slenk het voorvoegsel "k" voorkomt, duidend op de kleiige/lemige beekafzettingen van het laagpakket van Singraven.

Hydrologisch is ook een duidelijke relatie tussen breuken en de grondwaterstanden te zien. Wat direct opvalt is de droge zone (geel op figuur 7) ingeklemd tussen de breuk van Gemert-Zuid en de Peelrandbreuk. Daarnaast is goed te zien dat een smalle strook ten oosten van de Peelrandbreuk erg

nat is (donkerblauw). Dit is de zone waar wijst voorkomt. Ten westen van de breuk van Gemert-Zuid is het ook relatief nat, maar dat hangt grotendeels samen met de beekdaloverstromingsvlakte.



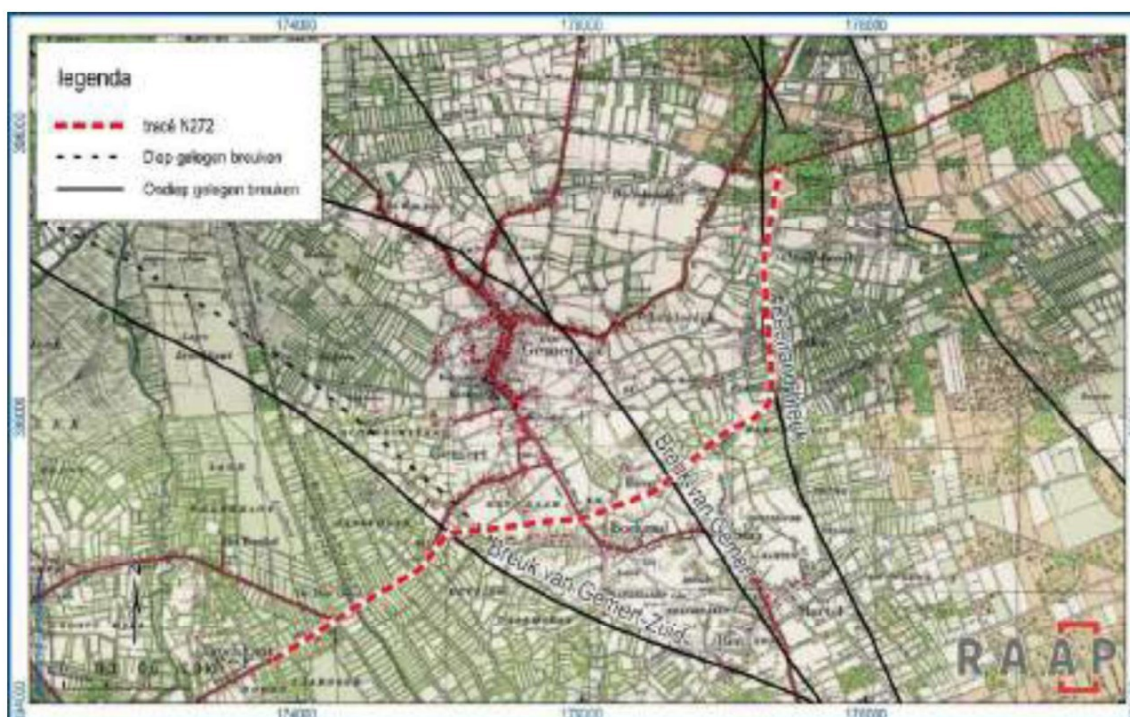
Figuur 6. Uitsnede van de bodemkaart (ontleend aan BRO) en de breukenkaart (prov. Noord-Brabant).



Figuur 7. Uitsnede van de grondwatertrappenkaart (ontleend aan BRO) en de breukenkaart (prov. Noord-Brabant).

3.4 Historische situatie

De bodemkundige en hydrologische situaties weerspiegelen zich in de wijze waarop de mens het gebied rondom Gemert heeft ingericht en gebruikt. De goed ontwaterde driehoekige zone ingeklemd tussen de breuk van Gemert-Zuid en de Peelrandbreuk leende zich goed voor landbouwkundig gebruik en was tot voor kort vrijwel volledig in gebruik als akker. De historische kaart van omstreeks 1950 laat dit treffend zien (figuur 8). Het is dus niet vreemd dat hier de hoge zwarte enkeerdgronden zijn ontstaan die op de bodemkaart zijn aangeduid. Het contrast met de nattere gronden aan weerszijden van deze droge driehoek is ook op de historische kaart groot. Relatief grote akkers gaan op de grens vrijwel direct over in fijnmazig verkavelde graslanden. De wijst was interessant voor mens, plant en dier, want vanwege de kwel was er ook in de droogste perioden water voorhanden.¹³



Figuur 8. Uitsnede van de historische kaart van 1950 (bron: <https://www.topotijdreis.nl/>), waarop duidelijk de als akkercomplex gebruikte droge driehoek is te zien.

3.5 Huidige situatie

Op basis van voorgaande analyse kan gesteld worden dat de breuken tot een bijzonder en waardevol samenstel hebben geleid tussen geologie, geomorfologie, bodemkunde, hydrologie en het gebruik door de mens. Al deze aspecten grijpen in elkaar en zijn van elkaar afhankelijk als gevolg van de breuken in de ondiepe ondergrond. De situatie die omstreeks 1950 nog zo intact was, heeft sinds die tijd echter de nodige averij opgelopen. Het volstaat om de historische kaarten als een stripverhaal achter elkaar te zetten (zie figuur 9) om te zien hoe vanaf de jaren 1950 het landgebruik steeds verder de relatie met de ondergrond verloor.

¹³ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/water-en-bodem/voldoende-water/wijst/wat-is-wijst>



Figuur 9. Historisch stripverhaal van de wijze waarop in 50 jaar tijd de relatie bodem-landinrichting verloren is geraakt (bron: <https://www.topotijdreis.nl/>).

Op figuur 9 is duidelijk te zien hoe enerzijds de droge akkergronden rondom Gemert werden omgezet in grasland ten behoeve van de steeds verder groeiende veeteelt en vervolgens bebouwd werden ten

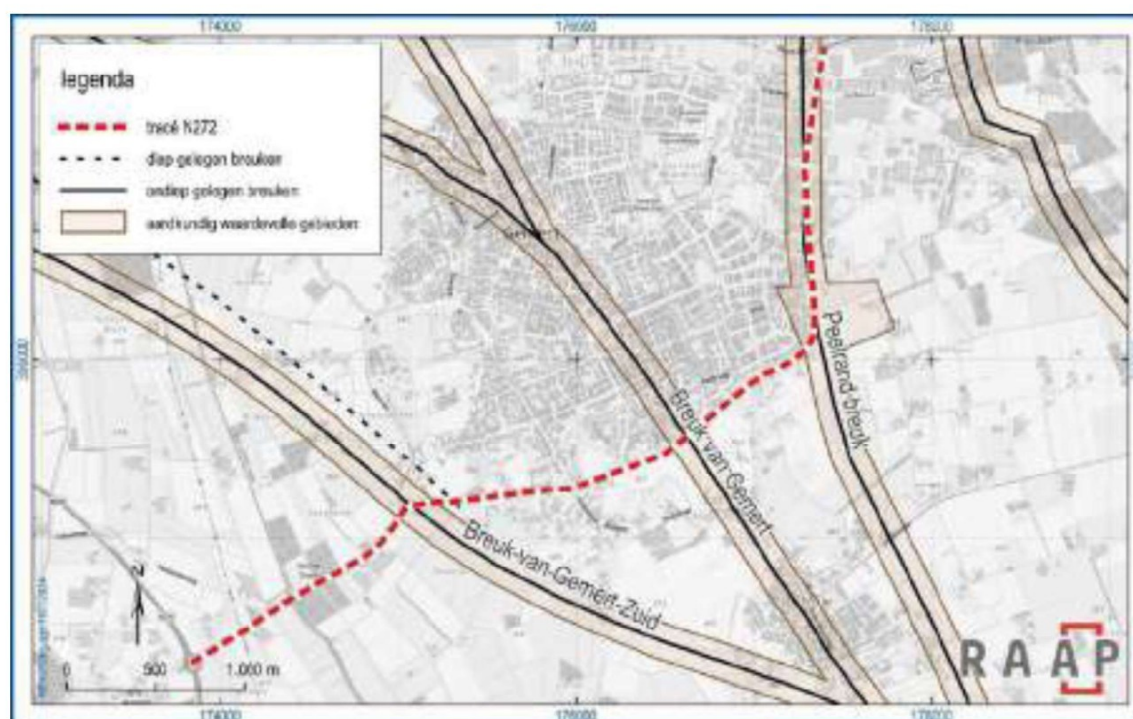
behoefte van de uitbreiding van Gemert. Anderzijds is te zien hoe vanaf 1970 zelfs de natste wijstgronden ten oosten van de Peelrandbreuk als akker in gebruik konden worden genomen. Dit werd mogelijk door het gebruik van kunstmest, de mechanisatie en de steeds verdergaande ontwatering (met name sinds de ruilverkavelingen). In de beekdalvlakte van de Aa bleven aanvankelijk nog karakteristieke fijnmazig verkavelde natte graslanden liggen, maar ook daar is sinds 2000 minstens de helft van de percelen als akker in gebruik. De relatie van landgebruik met ondergrond is verstoord.

Kortom, in iets meer dan 50 jaar tijd is van een koppeling tussen de breuken en de landinrichting nagenoeg geen sprake meer. Alleen enkele subtiele hoogteverschillen duiden voor het getrainde oog nog op de ligging van de breuken, zoals in het navolgende hoofdstuk zal blijken.

4 Aardkundige situatie en waardering

4.1 Lokalisering van de breuken

Hoofddoel van dit bureauonderzoek is het bepalen van de ligging van de breuken. Daarvoor is primair gebruik gemaakt van de aanduiding van de aardkundig waardevolle gebieden aangevuld met de door de provincie Noord-Brabant beschikbaar gestelde breukenkaart.¹⁴ Daarop is onderscheid gemaakt in diepe en ondiepe breuken. De laatste zetten zich door tot in de afzettingen van de formatie van Bostel (dekzanden) en de formatie van Beegden (Maaszanden) die in het onderzoeksgebied aan het maaiveld liggen. Als gevolg daarvan hebben deze breuken invloed op het maaiveld en het gebruik daarvan, zoals ook is beschreven in hoofdstuk 3. Drie van die ondiepe breuken kruisen het tracé van de N272 tussen km 1 en 6.8. Het betreft de Peelrandbreuk, de breuk van Gemert en de breuk van Gemert-zuid (zie figuur 10).



Figuur 10. Diepte en ligging van de breuken volgens de provincie Noord-Brabant.

Doordat de ondiepe breuken aan het maaiveld zichtbaar kunnen zijn, biedt dat mogelijkheden om de ligging ervan nog exacter in kaart te brengen. Dat is voor de breuken die het tracé kruisen gedaan aan de hand van zichtbare terreinsprongen in het maaiveld en de verschillen in landgebruik nu en in het verleden, met name het verschil tussen droge en natte (wijst)gronden. Voor het in beeld brengen van de terreinsprongen is gebruik gemaakt van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN¹⁵) waarop zeer gedetailleerd de maaiveldhoogte is weergegeven. Voor het landgebruik is gebruik gemaakt van de

¹⁴ <https://georegister.brabant.nl/geonetwork/srv/dut/catalog.search#/metadata/e40bce14-0d49-4721-9b10-265a6f54ab73>

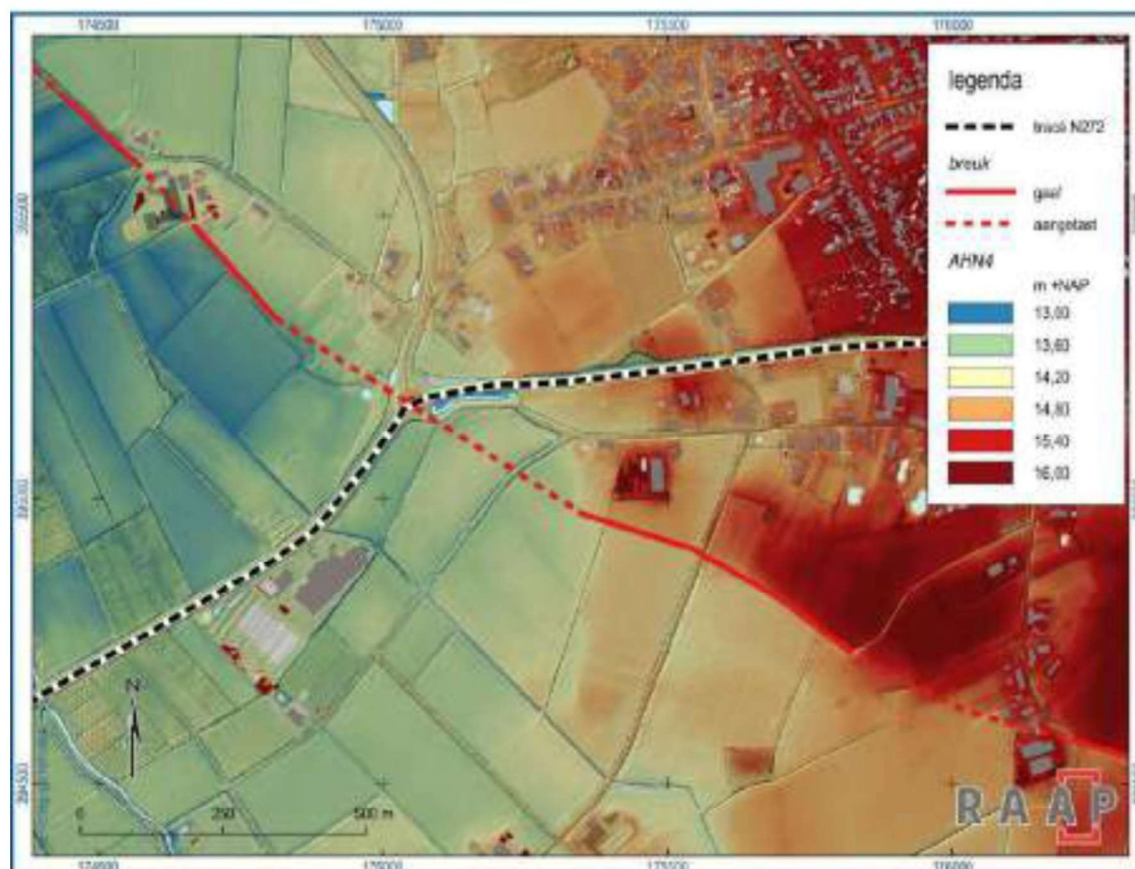
¹⁵ <https://ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/>

actuele topografische kaart en diverse historische topografische kaarten.¹⁶ Hierna worden per breuk de resultaten van deze analyse beschreven. Overigens is ook contact gezocht met de Vrije Universiteit Amsterdam omwille van hun expertise ten aanzien van de Peelrandbreuk. Daaruit is gebleken dat (op enkele in detail onderzochte ontsluitingen na) de ligging van de breuken niet nauwkeuriger in beeld is dan met een foutmarge van 200 meter in het veld.¹⁷ Onderhavig onderzoek vormt daar dus een detaillering op.

4.2 Breuk van Gemert-Zuid

4.2.1 Ligging

Ter hoogte van de breuk van Gemert-Zuid is in het maaiveld duidelijk een reliëfsprong of terreintrede te herkennen die het verloop van de breuk volgt. Plaatselijk is deze trede scherp herkenbaar op het AHN (zie figuur 11) en op andere plaatsen is dit duidelijk aangetast (dit wordt hierna bij de waardering verder behandeld). Aan de hand van dit reliëf is het verloop van de breuk nog nauwkeuriger in kaart gebracht (rode lijn).

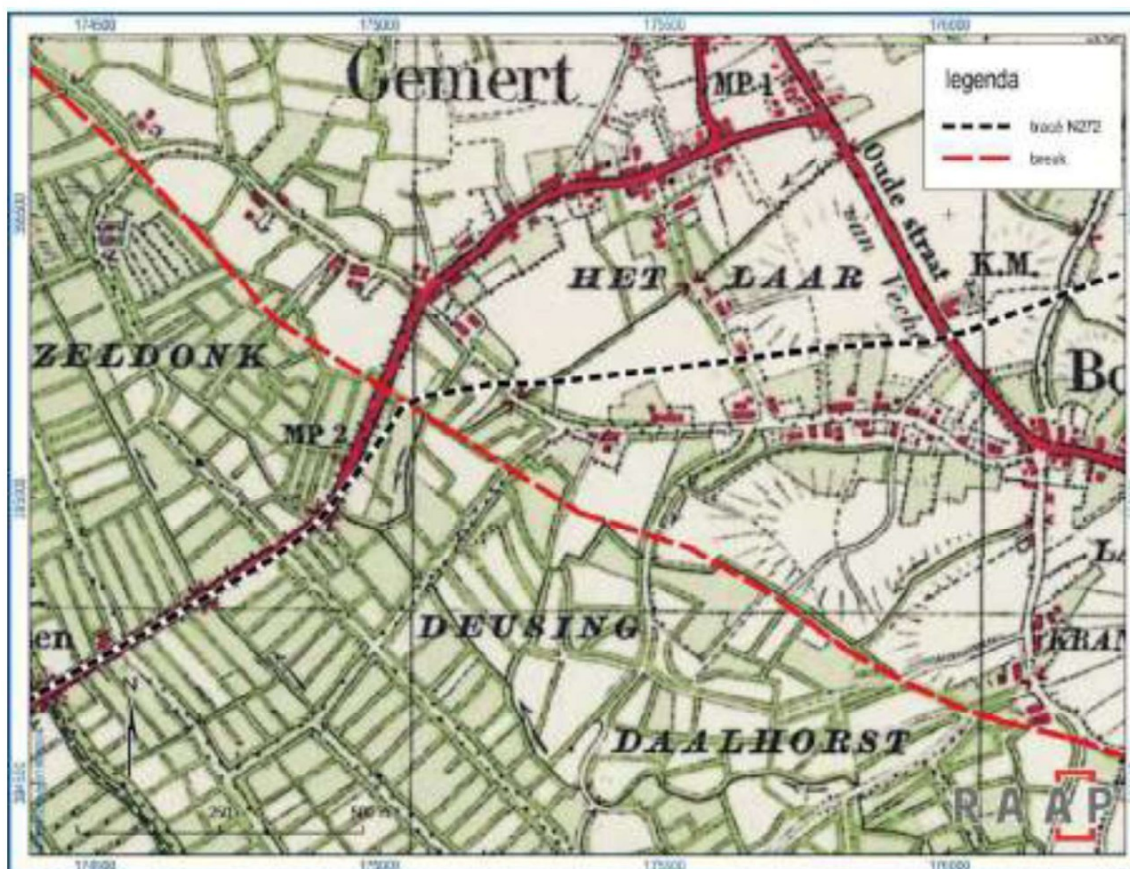


Figuur 11. Het verloop van de breuk is verijnd op basis van de maaiveldhoogte (<https://www.ahn.nl/>).

¹⁶ Daarvoor is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal (<https://www.topotijdreis.nl/>)

¹⁷ Mail prof. dr. R. van Balen, d.d.24-11-2023

Wanneer dit verloop op de actuele topografische kaart wordt geprojecteerd, dan is daarop in landgebruik geen onderscheid te maken. Zoals ook verwacht op basis van de analyse in paragraaf 3.5 komen aan weerszijden van de breuk zowel akkers als graslanden voor, zonder dat daarin een patroon te herkennen is. Op de historisch kaart van 1950 is dit onderscheid nog wel duidelijk. Wanneer de op basis van het AHN gekarteerde breuk op deze kaart wordt geprojecteerd, volgt deze exact het onderscheid tussen droge akkers aan de noordoostzijde en graslanden aan de zuidwestzijde (zie figuur 12). Het gebruik als grasland en de fijnmazige (met hagen omzoomde) verkaveling daarvan duidt op natte omstandigheden. Bij deze breuk liggen de nattere gronden dus aan de lage zijde van de breuk. Van natte wijstgronden aan de hoge (oost)zijde is geen sprake.



Figuur 12. De exact gekarteerde breuk geprojecteerd op de historische kaart van 1950 (<https://www.topotijdreis.nl/>).

Dat wijst (nat aan de hoge zijde) niet speelt en de natte gronden aan de lage zijde liggen, heeft te maken met de aard van de sedimenten in de ondergrond. Om daar grip op te krijgen is onderzoek gedaan naar ondergrondgegevens uit het DINO-loket¹⁸, waarin vele geologische boringen zijn opgeslagen. Ook rondom de N272 zijn verschillende boringen geregistreerd. Uit een vergelijking van boringen aan weerszijden van de breuk blijkt dat aan beide zijden van de breuk sprake is van afzettingen van de formatie van Boxtel. Het is dus niet zoals bij de Peelrandbreuk (zie hierna) dat oudere afzettingen dagzomen en ter hoogte van de breuk abrupt worden gescheiden van jongere afzettingen. Wel komt telkens naar voren dat de lager gelegen boringen (ten zuidwesten van de breuk)

¹⁸ <https://www.dinoloket.nl/>

worden gekenmerkt door leem in de bovengrond, terwijl de boringen aan de hogere noordoostzijde worden gekenmerkt door zand in de bovengrond.¹⁹ Het zand is aangemerkt als dekzand terwijl de leem is geclassificeerd als het laagpakket van Singraven, wat duidt op beekafzettingen. Dit past in het beeld van de geomorfologische kaart (zie figuur 5) dat hier sprake is van een beekoverstromingsvlakte van de Aa. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de breuk van Gemert-Zuid weliswaar aan het maaiveld herkenbaar is, maar dat de hydrologische en bodemkundige situatie vooral bepaald worden door het onderscheid tussen beekafzettingen en dekzanden aan het maaiveld. De grens van beide valt ter hoogte van het tracé van de N272 samen met de breuk van Gemert-Zuid.

4.2.2 Waardering

Op basis van voorgaande analyse kan gesteld worden dat de breuk van Gemert-Zuid daadwerkelijk aan het maaiveld herkenbaar is in de vorm van een terreintrede. De breuk als geheel is daarom redelijk waardevol. Ter hoogte van de rotonde west-om waar de breuk de N272 kruist, is de waarde echter sterk aangetast. Niet alleen is de terreintrede verdwenen (zie figuur 11) ook in landgebruik is geen onderscheid meer te maken. Akkers en graslanden komen aan weerszijden van de breuk voor, zonder nog verband te houden tussen de plek waar dekzand aan het maaiveld ligt (droog) of waar beekleem aan het maaiveld ligt. Streetview leert dat in de beekdaloverstromingsvlakte langs N272 wel riet voorkomt, wat een indicatie geeft van de oorspronkelijke natte omstandigheden. Op het hoge deel ten noordoosten van de rotonde zijn aan weerszijden van de N272 echter waterbekkens gegraven die ook begeleid worden door natte vegetatie (riet en wilgen). Daarnaast wordt het oorspronkelijk beeld nog verder vertroebeld door de bestaande rotonde. Zodoende draagt de huidige inrichting niet bij aan de oorspronkelijke samenhang zoals die tot 1950 bestond. De breuk van Gemert-Zuid kent een middelmatige waardering als geheel, maar wordt specifiek ter hoogte van de rotonde west-om N272 als laag gewaardeerd, met name op basis van de samenhang, gaafheid en herkenbaarheid (zie tabel 2). Er zijn echter ook kansen om die specifieke aspecten te herstellen/versterken (zie hoofdstuk 6).

Zeldzaamheid	Het Peelrandbreukstelsel is als geheel waardevol aangemerkt omdat het een zeldzaam typevoorbeeld is van een breuk in los 'gesteente' ²⁰ . Rondom Gemert komen echter veel breuken voor, wat de breuk van Gemert-Zuid op zichzelf minder zeldzaam maakt.
Kenmerkendheid	De breuk is kenmerkend vanwege de terreintrede, maar dat wordt deels teniet gedaan omdat de typerende wijst hier ontbreekt.
Variatie	Die specifieke context (wel een trede, geen wijst) maakt echter dat de breuk bijdraagt aan de veelheid van vormen waarin het Peelrandbreukstelsel zich uit.
Samenhang	Zoals beschreven in paragraaf 3.5 is rondom Gemert de samenhang tussen de breuken, geologie, morfologie, bodem, hydrologie en landgebruik in de laatste 50 jaar vrijwel volledig verloren gegaan. De enige nog traceerbare indicatie van de breuk hangt samen met de terreintrede, maar die is rondom de rotonde verdwenen.
Gaafheid	De breuk als geheel is (deels) aangetast (score 3-4), maar ter hoogte van de rotonde vrijwel volledig aangetast (score 1-2).
Herkenbaarheid	Als gevolg van het aangetaste reliëf en het ontbreken van samenhang met het grondgebruik / de vegetatie is de breuk ter hoogte van de rotonde niet herkenbaar.

Tabel 2. Aardkundige waardering breuk van Gemert-Zuid.

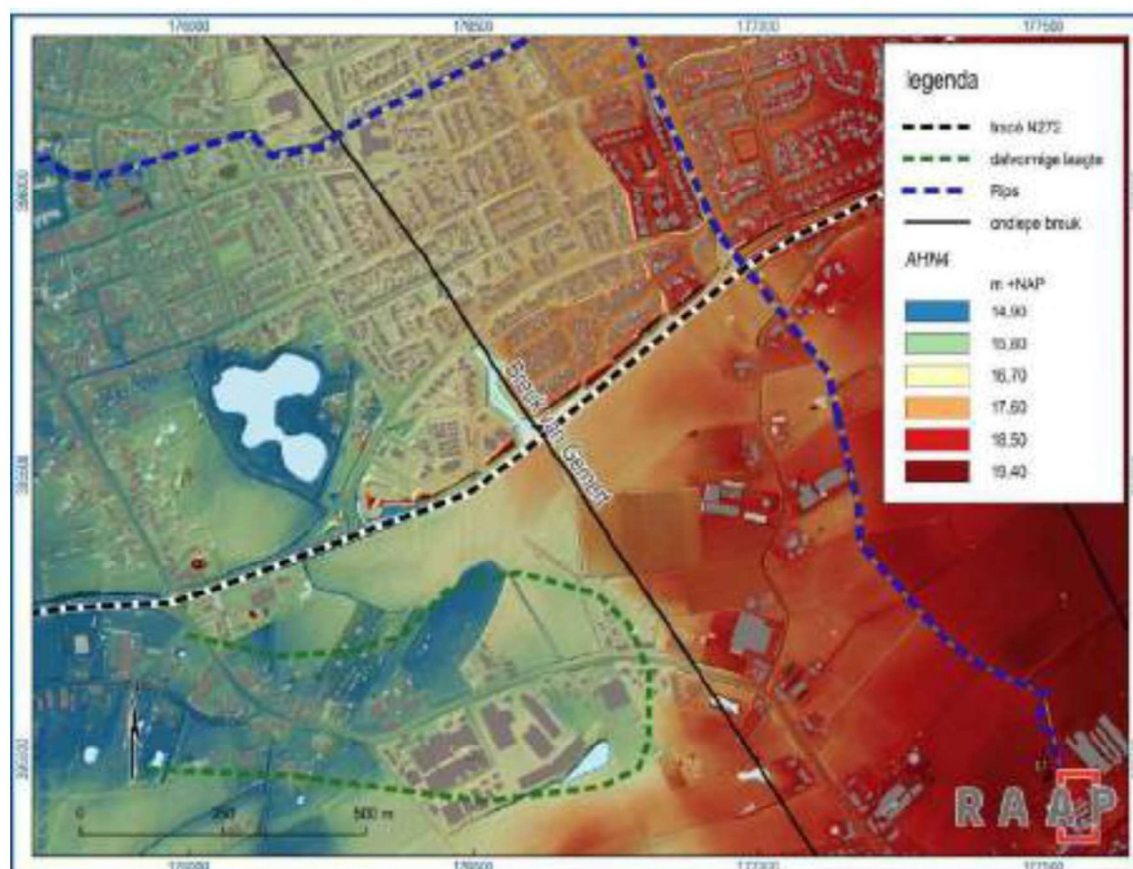
¹⁹ Twee representatieve boringen uit het DINO-loket (<https://www.dinoloket.nl/ondergrondgegevens>) betreffen B51F1255 in de beekleem en B51F1263 in het dekzand.

²⁰ https://atlas.brabant.nl/documenten/milieu/bodem/aardkundige_waarden/gebiedsbeschrijving/43%20Peelrandbreukenstelsel.pdf

4.3 Breuk van Gemert

4.3.1 Ligging

Ter hoogte van de breuk van Gemert is weliswaar hoogteverschil aanwezig als gevolg van de breuk, maar van een reliëfsprong of terreintrede is geen sprake. De ligging van de breuk kan op basis daarvan dus niet verder worden bepaald dan wat op de breukenkaart al staat aangeduid (zie zwarte lijn op figuur 13). Een terreintrede ten zuiden van de N272 is toe te schrijven aan de rand van een dalvormige laagte. Verder is op figuur 13 te zien dat de Rips weinig verband houdt met laagtes in het landschap. Dit doet een door mensenhanden beïnvloed verloop vermoeden.



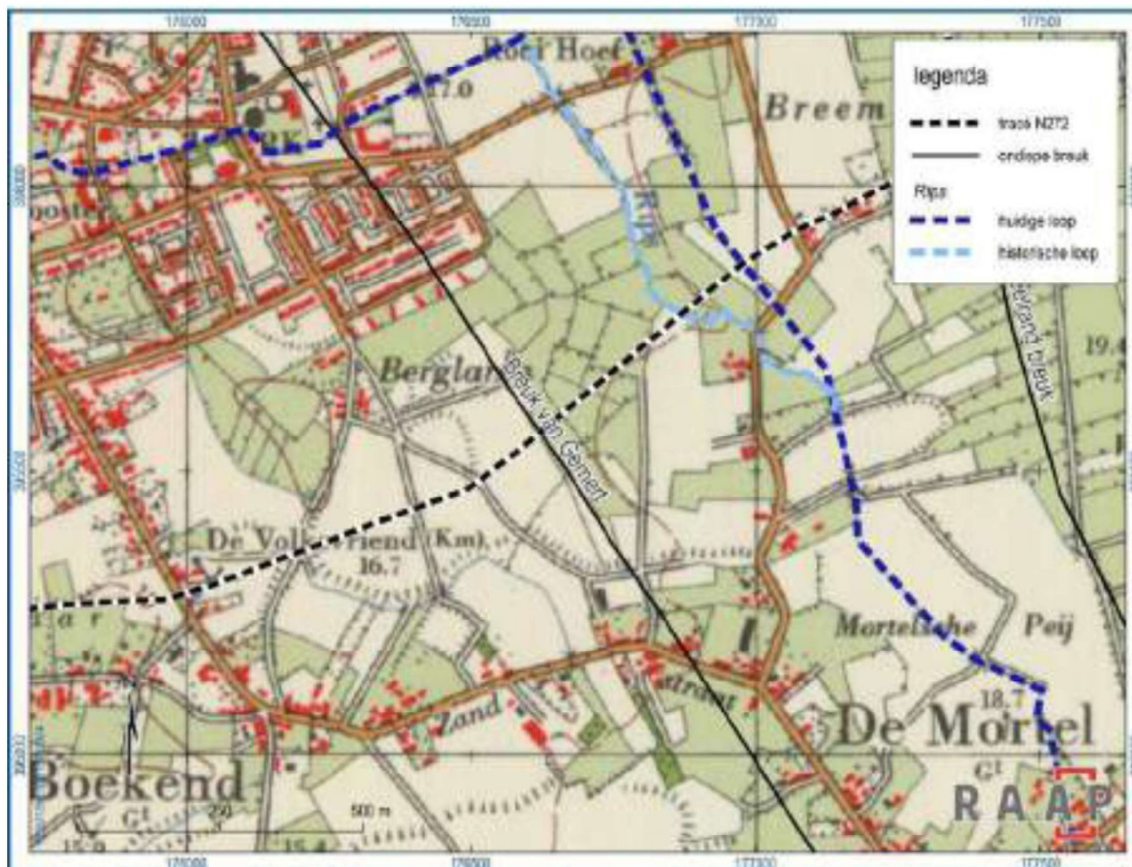
Figuur 13. Maaiveldhoogtes (<https://www.ahn.nl/>) ter hoogte van de breuk van Gemert.

Ook op basis van het historisch landgebruik valt het verloop van deze breuk niet te verfijnen (zie figuur 14). De breuk snijdt dwars door het akkercomplex van Gemert met af en toe een graslandperceel aan weerszijden van de breuk. Wel valt op de historische kaarten op dat de huidige loop van de Rips afwijkt van de historische. Aan de hand van de kaart van 1963 is het historisch verloop in kaart gebracht. De huidige loopt dateert van tussen 1970 en 1980. Het gekarteerde oude verloop is overigens niet goed meer terug te zien in het huidige maaiveld (zie figuur 15), omdat ophoging heeft plaatsgevonden ter plaatse van een woonhuis ten oosten van de Paashoefsedijk waardoor de laagte van de beek is opgevuld. Wel zijn op het AHN ten noorden van de Paashoefsedijk twee slingerende laagtes te zien die waarschijnlijk het restant zijn van afgesneden oude meanders van de Rips. Ten noorden van de N272 is dit niet te vervolgen, doordat het maaiveld daar grootschalig is aangepakt ten behoeve van de

woonwijk Berglaren. Het verloop van die meanders hangt samen met het historische erf aan de Paashoefsedijk dat al teruggaat tot voor 1900²¹.

Tot slot is ook het DINO-loket nog geraadpleegd om te bepalen of de breuk zich eventueel wel vertaalt in verschillen in bodemopbouw. Dat blijkt niet het geval. Verschillende boringen aan weerszijden van de breuk tonen in beide gevallen dekzand vanaf het maaiveld tot tenminste 3 meter diepte.²²

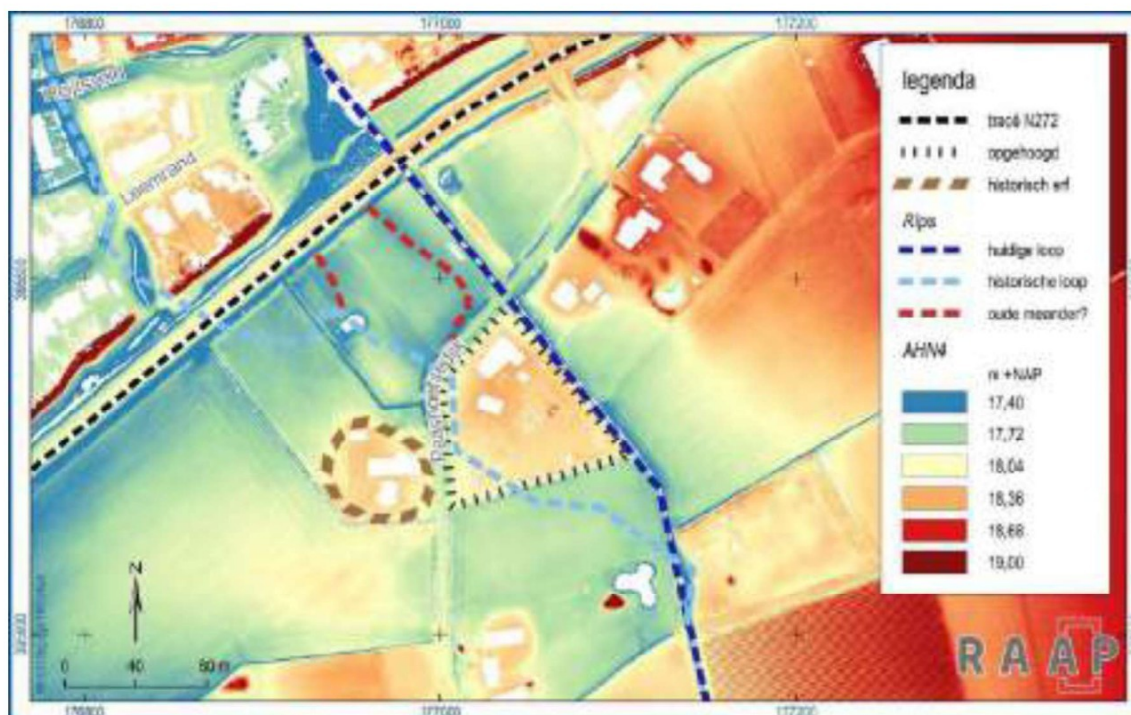
De ligging van breuk van Gemert kon op basis van de verzamelde gegevens dus niet nader bepaald worden. Dat zegt tevens iets over de waardering van de breuk (zie hierna).



Figuur 14. De breuk van Gemert heeft geen invloed op het historisch landgebruik in 1963 (<https://www.topotijdreis.nl/>). Wel is het meanderende oorspronkelijke verloop de Rips te zien.

²¹ Niet afgebeeld, wel geraadpleegd via <https://www.topotijdreis.nl/>

²² <https://www.dinoloket.nl/ondergrondgegevens>, o.a. boringen B51F1279, B51F1268, B51F1271, B51F1283



Figuur 15. Historische verloop van de Rips op de actuele maaiveldhoogte (<https://www.ahn.nl/>).

4.3.2 Waardering

Op basis van voorgaande analyse kan gesteld worden dat de breuk van Gemert zich niet aan het maaiveld manifesteert: noch in het reliëf, noch in het landgebruik, noch in bodemopbouw. Misschien heeft de breuk wel invloed op het verloop van de Rips, aangezien deze deels parallel loopt met de breuk, maar dat kan ook door mensenhanden beïnvloed zijn. De Rips is ter hoogte van de N272 tegenwoordig een rechtgetrokken sloot, maar het historisch verloop en eventuele oudere meanders zijn nog traceerbaar. De breuk van Gemert wordt ter hoogte van de N272 laag gewaardeerd (zie tabel 3). De Rips middelmatig, met concrete kansen voor herstel/verbetering (zie hoofdstuk 6).

Zeldzaamheid	Rondom Gemert komen meerdere breuken voor, wat de breuk van Gemert op zichzelf minder zeldzaam maakt. De Rips is een waterloopje met een vrij uniek verloop parallel aan het reliëf.
Kenmerkendheid	De breuk is niet herkenbaar en daardoor niet kenmerkend. Waterlopen kennen vooral een verloop haaks op het (door breuken veroorzaakte) reliëf. De Rips wijkt daarvan af en is daardoor minder kenmerken.
Variatie	De breuk draagt niet bij aan de aardkundige variatie. De Rips doet dat duidelijk wel, zeker gezien de traceerbare sporen van historische lopen.
Samenhang	Rondom Gemert is de samenhang de laatste 50 jaar vrijwel volledig verloren gegaan (zie paragraaf 3.5). De breuk is in het niet traceerbaar en draagt op geen enkele wijze bij aan de samenhang. De Rips doet dat wel. Het verloop parallel aan de breuk ter hoogte van de N272 kan een oplettende voorbijganger attenderen op de aanwezigheid van de breuk. Bovendien is de samenhang van de oude loop met het historische erf nog deels aanwezig.
Gaafheid	Bovengronds is de breuk niet traceerbaar of geheel verdwenen (score 1). De huidige loop van de Rips heeft geen waarde, maar de historische lopen zijn

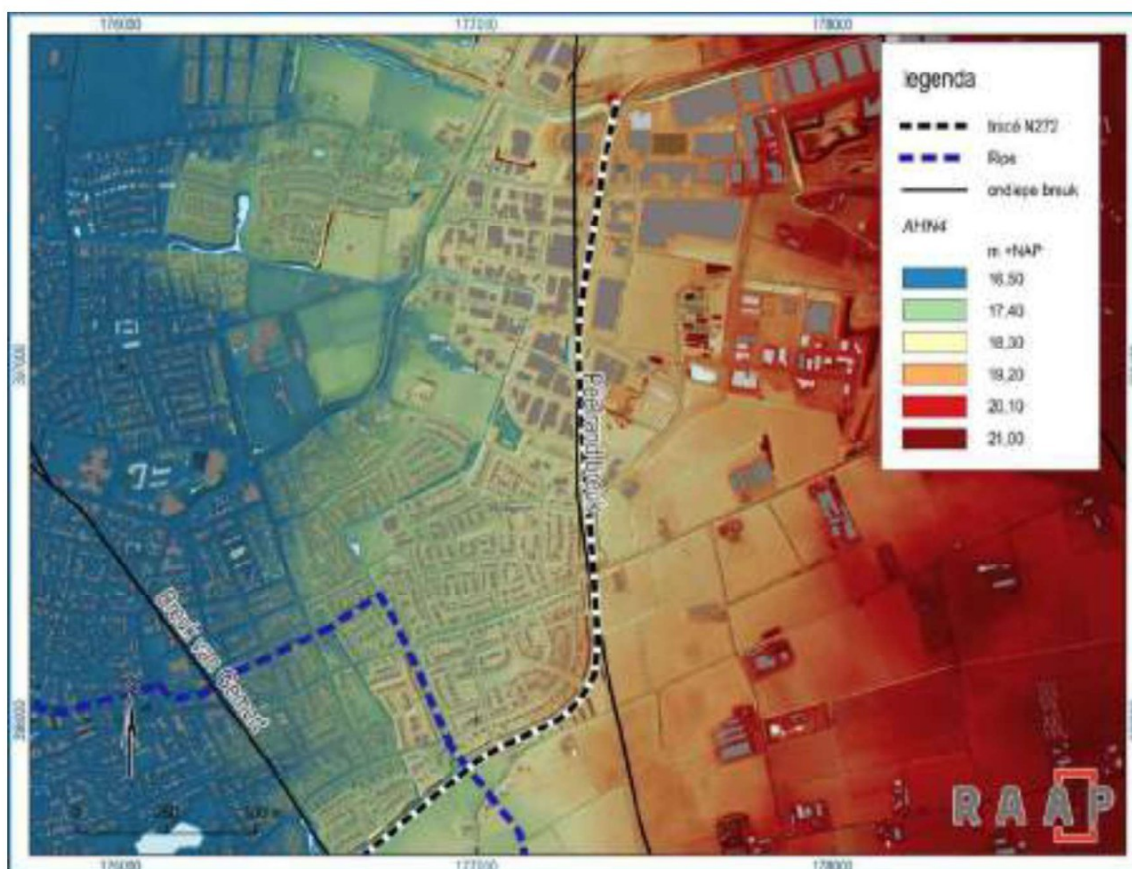
	gedeeltelijk nog aanwezig, evenals het historisch erf, wat leidt tot score 4 (deels aangetast).
Herkenbaarheid	De breuk is niet herkenbaar. De Rips is dat wel, al betreft het een bij de recente uitbreiding van Gemert rechtgetrokken loop. De historische lopen zijn in het maaiveld echter nog traceerbaar.

Tabel 3. Aardkundige waardering breuk van Gemert en de Rips.

4.4 Peelrandbreuk

4.4.1 Ligging

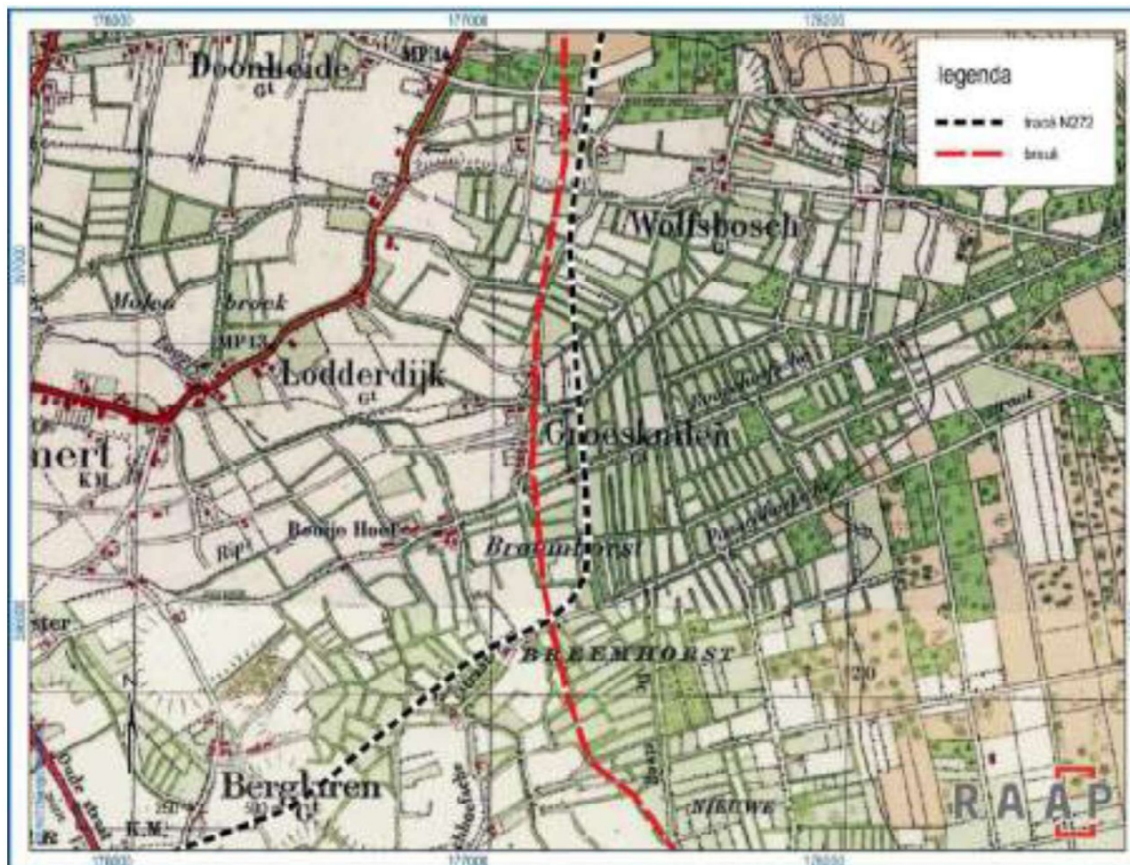
Tot slot de Peelrandbreuk. Zoals gezien in hoofdstuk 3 is deze breuk geologisch, bodemkundig, historisch en hydrologisch zeer goed traceerbaar. De breuk heeft ook ontegenzeggelijk invloed op het reliëf, maar dan vooral op het grotere verhang van het gebied. Van een echte terreintrede, zoals bijvoorbeeld bij Uden-Bedaf, is echter geen sprake. Waar de Peelrandbreuk kruist met de N272 loopt het maaiveld over een afstand van circa 150 meter met ongeveer een meter omhoog. Het verloop van dit hoogteverschil komt echter goed overeen met de positionering van de Peelrand op de breukenkaart, die dus behoorlijk goed lijkt te kloppen.



Figuur 16. De Peelrandbreuk weerspiegelt zich in een van oost naar west duidelijk aflopend reliëf, maar van een terreintrede is geen sprake.

De historische kaarten bieden vervolgens betere aanknopingspunten om het verloop van de breuk beter te lokaliseren. Hierop is duidelijk zichtbaar dat de oostelijker gelegen hogere gronden natter zijn dan de

lager gelegen gronden aan de westzijde van de breuk. Aan de hand van dit onderscheid is de ligging van de breuk verfijnd. De toponymisch aangeduide 'Broomhorst' en 'Groeskuilen' vormen uitgesproken voorbeelden van fijnmazig verkavelde graslanden die passen bij wijstgronden.

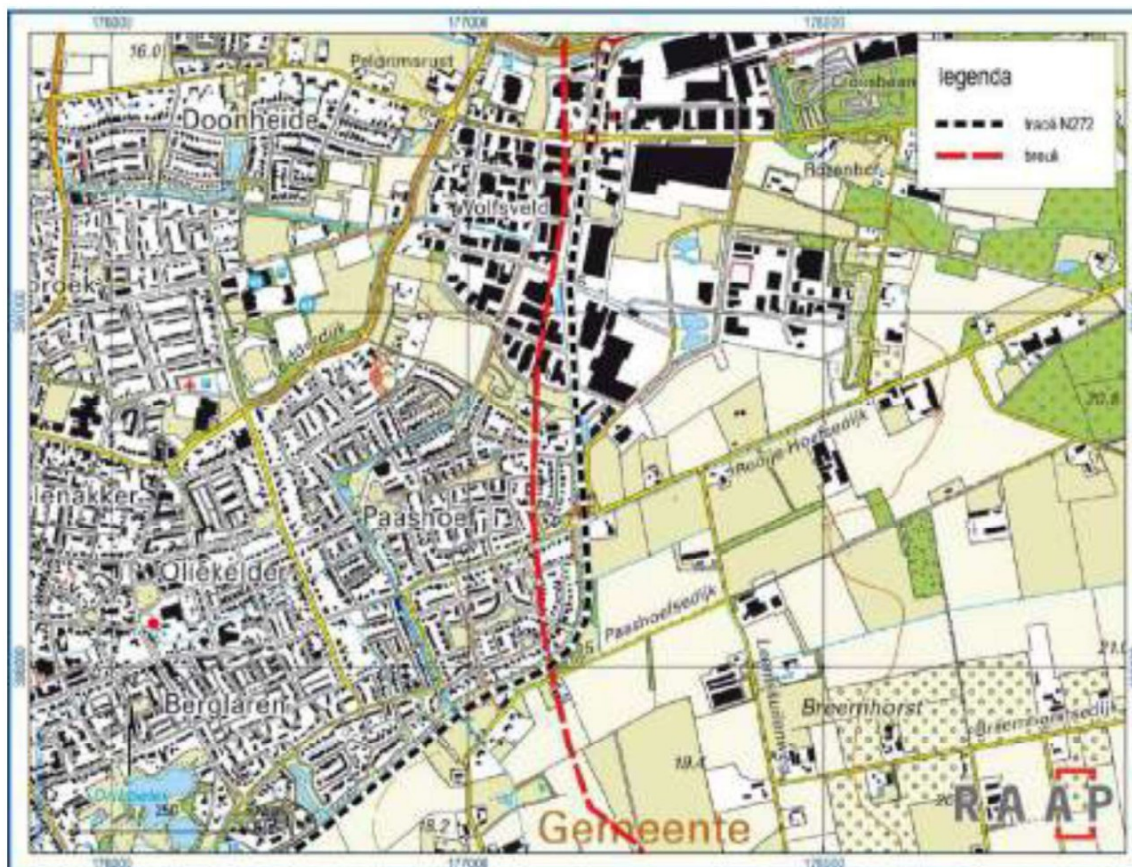


Figuur 17. Aan de hand van het historisch landgebruik omstreeks 1950 (<https://www.topotijdreis.nl/>) is het verloop van de breuk exacter gelokaliseerd. Duidelijk is het onderscheid tussen droge akkergronden aan de lage westzijde van breuk en natte wijstgronden aan de hoge oostzijde.

Uit de bodemkaart is al gebleken dat ten oosten van de breuk grindrijke zanden (formatie van Beegden) ondiep voor kunnen komen. Dat blijkt ook uit sommige boringen in het DINO-loket.²³ Toch komt plaatselijk ook een dekzanddek voor, zodat het grind niet overal dagzoomt. Aan de hand daarvan valt de ligging van de breuk niet verder te verfijnen. Ook is de nieuw gekarteerde breuk vergeleken met de hydrologische gegevens. Twee observatiepunten aan weerszijden van de breuk op 350 meter afstand van elkaar tonen 50 cm verschil in diepte (aan de hoge zijde staat het water 50cm hoger). Met de grondwatertrappenkaart komt de nieuw gekarteerde breuk niet helemaal overeen. De schaal van deze kaart is met gridcellen van 50x50m echter vrij grof. Tot slot is gekeken naar de positionering van de breuk op de actuele topografische kaart. Hieruit blijkt direct dat de breuk geen enkele samenhang meer heeft met het huidige landgebruik, behalve dan dat de N272 min of meer toevallig parallel aan de breuk loopt. De breuk is grotendeels overbouwd met een woonwijk en industrieterrein. Dat geldt ook voor de voormalige natte wijstgronden ten oosten van de breuk. Waar deze niet overbouwd zijn, zijn de

²³ <https://www.dinoloket.nl/ondergrondgegevens>

wijstgronden hun typische kleinschalige verkaveling kwijtgeraakt en gedeeltelijk ook in gebruik genomen als akkerland, wat niet strookte met de oorspronkelijk natte omstandigheden.



Figuur 18. De Peelrandbreuk op de topografische kaart van 2022 (<https://www.topotijdreis.nl/>).

4.4.2 Waardering

Op basis van voorgaande analyse kan gesteld worden dat de Peelrandbreuk flauw in het reliëf manifesteert. In het verleden was de breuk bovendien goed herkenbaar aan het onderscheid tussen droge akkers in het lage deel en natte wijstgronden op het hoge deel. Ter hoogte van de N272 is het landgebruik tegenwoordig echter helemaal losgekomen van de aardkundige basis. Daardoor is ook het hoogteverschil nauwelijks nog herkenbaar. De Peelrandbreuk wordt ter hoogte van de N272 daarom laag gewaardeerd (zie tabel 4), maar hier valt wel veel te winnen als het op herstel aankomt (zie hoofdstuk 6).

Zeldzaamheid	Het Peelrandbreukstelsel is bijzonder, maar rondom Gemert komen meerdere breuken voor, wat de Peelrandbreuk op zichzelf minder zeldzaam maakt.
Kenmerkendheid	De breuk is door de huidige inrichting van het landschap ter hoogte van de N272 niet meer kenmerkend.
Variatie	De breuk draagt doordoor niet meer bij aan de aardkundige variatie.
Samenhang	Rondom Gemert is het landgebruik de laatste 50 jaar grootschalig veranderd (zie paragraaf 3.5) en dit heeft met name ter hoogte van de Peelrandbreuk een verwoestend effect gehad op de samenhang.

Gaafheid	Bovengronds is de breuk niet traceerbaar in het landgebruik, alleen een flauw reliëf is bewaard gebleven maar grotendeels overbouwd geraakt, zodoende wordt een score 2 toegekend (vrijwel volledig verdwenen).
Herkenbaarheid	De Peelrandbreuk is ter hoogte van de N272 niet meer herkenbaar.

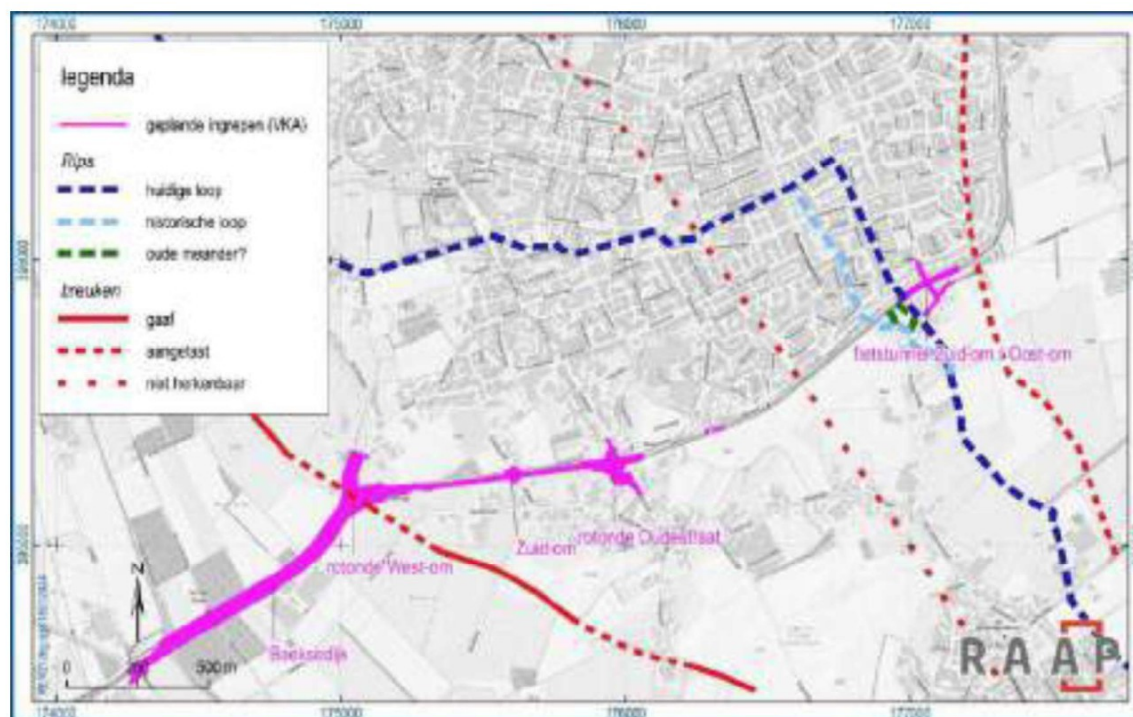
Tabel 4. Aardkundige waardering Peelrandbreuk.

5 Invloed van de geplande ingrepen

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de breuken in kaart gebracht, is de oorsprong beschreven en de huidige waarde geduid. Vanwege de aardkundige waarde van het Peelrandbreukstelsel is het beleid van de provincie gericht op het voorkomen van activiteiten die negatieve effecten kunnen hebben op de geologische, geomorfologische, bodemkundige en (geo)hydrologische waarden van de breuken. Reliëfverschillen en steilranden (terreintreden) mogen niet worden aangetast, de grondwaterstand mag niet worden verlaagd en grasland niet worden omgezet in bouwland. Ook mogen geen ingrepen plaatsvinden die de breuken ondergronds beschadigen of "lekprikken".²⁴

In de waarderingen in hoofdstuk 4 is echter gebleken dat op de plaatsen waar de breuken de N272 kruisen, de waarde sterk gedegradeerd is als gevolg van de wijze waarop het gebied sinds 1950 ontgonnen en volgebouwd is. Zoals beschreven in paragraaf 3.5 is rondom Gemert de samenhang tussen de breuken, geologie, morfologie, bodem, hydrologie en landgebruik daardoor vrijwel volledig verloren gegaan. Ook blijkt wijst alleen voor te komen bij de Peelrandbreuk, al is het daarmee samenhangend grondgebruik ook helemaal verdwenen. Veel slechter kan de aardkundige waarde in dit gebied niet meer worden. Toch is het van belang in detail te kijken naar de ingrepen die gepland zijn voor het groot onderhoud van de N272 conform het voorkeurs alternatief (VKA). Zo wordt concreet de mogelijke invloed bepaald en ontstaat ook zicht op waar de kansen liggen voor herstel.



Figuur 19. Geplande ingrepen afgezet tegen de vastgestelde aardkundige waarden.

²⁴ https://atlas.brabant.nl/documenten/milieu/bodem/aardkundige_waarden/gebiedsbeschrijving/43%20Peelrandbreukenstelsel.pdf

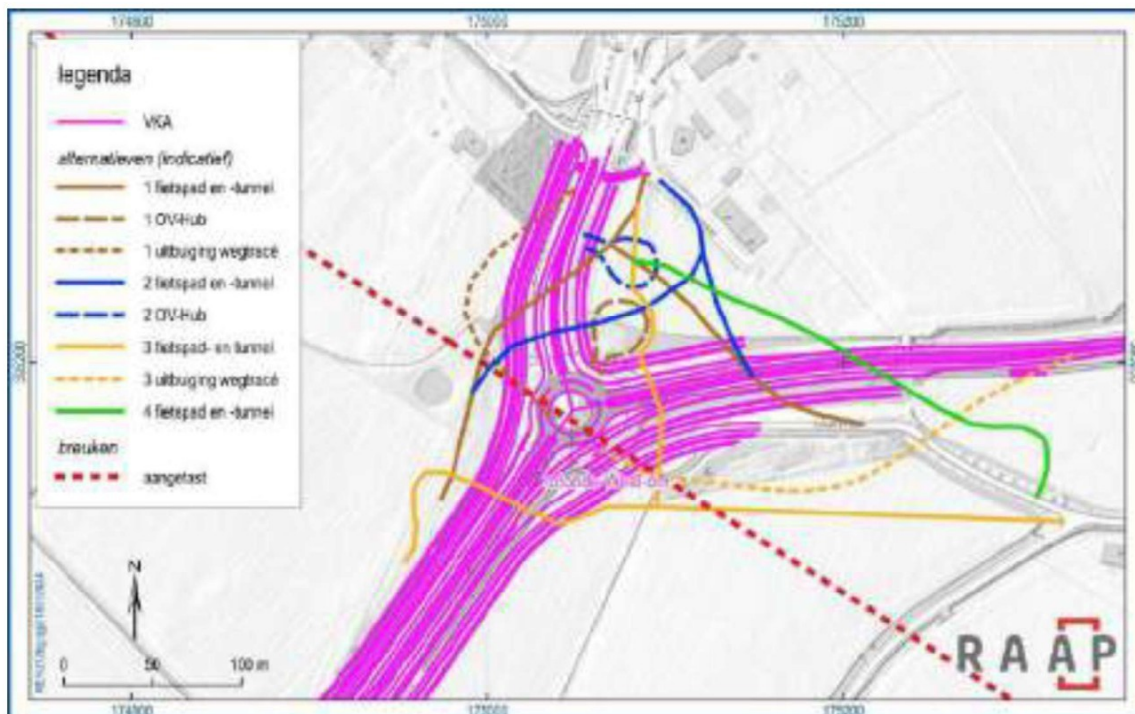
5.2 Ingrepen

5.2.1 Beeksedijk, Zuid-om en rotonde Oudestraat (geen waarde)

Het tracé van de N272 ter plaatse van de Beeksedijk wordt volgens het VKA verbreed. Met name aan de zuidzijde valt dit circa 10 meter buiten het ruimtebeslag van de bestaande weg inclusief flankerende sloten. Ter plaatse van de Zuid-om wordt de weg alleen heringericht binnen het bestaande ruimtebeslag. De rotonde Oudestraat wordt iets verplaatst om gescheiden fietspaden te kunnen realiseren en valt daarmee ten westen van de bestaande rotonde circa 10 meter buiten het bestaande ruimtebeslag. Deels vindt dus aantasting van ongeroerde grond plaats. In de zones waar deze ingrepen gepland zijn, komen echter geen waarden voor die samenhangen met het aardkundig waardevolle Peelrandbreukstelsel. Zodoende is geen sprake van een negatief effect. De breuk van Gemert-Zuid kruist weliswaar de Zuid-om, maar hier zijn geen ingrepen gepland en bovendien is die breuk ter plekke laag gewaardeerd (zie paragraaf 4.3.2).

5.2.2 Rotonde West-om (breuk van Gemert-Zuid)

De rotonde West-om wordt volgens het VKA heringericht om gescheiden fietspaden te kunnen realiseren. De rotonde West-om ligt exact op de breuk van Gemert-Zuid. Het ontwerp van het VKA is echter oppervlakkig van aard en valt hoofdzakelijk binnen het bestaande ruimtebeslag van de rotonde, met uitzondering van een zone van 20 meter aan de zuidzijde. Bovendien is de breuk ter hoogte van de rotonde laag gewaardeerd (zie paragraaf 4.2.2). De combinatie van een oppervlakkige inrichting met lage waardering maakt dat er geen sprake is van een negatief effect op de aardkundige waarde.



Figuur 20. Het VKA en verschillende alternatieven (indicatief) in relatie tot de aangetaste breuk van Gemert-Zuid.

De provincie heeft aan Tauw gevraagd om naast het VKA enkele alternatieven te onderzoeken. Het gaat om varianten op een fietstunnel en een OV-hub. Hoewel deze alternatieven meer ruimte opeisen

dan het VKA (figuur 20), blijft de bovengrondse impact op de aardkundige waarde minimaal, aangezien de breuk rondom de rotonde al sterk is aangetast en niet herkenbaar is (zie ook paragraaf 4.2.2). Mogelijk punt van zorg zijn de fietstunnels, omdat deze worden ingegraven en daarmee de breuk ondergronds kunnen beschadigen. Deze zorg is met name geboren uit het beleid van de provincie om de stagnerende werking van de breuk niet te doorbreken en daarmee de wijst te verstoren. Ter hoogte van de breuk van Gemert-Zuid is echter geen sprake van wijst, zoals bleek uit paragraaf 4.2.1. Er zijn oorspronkelijk wel natte gronden geweest, maar deze lagen aan de lage zijde en waren gebonden aan de daar voorkomende beekdaloverstromingsvlakte. Dit had zodoende met de breuk niets van doen. Daarom is er geen kans op het "lekpriken" van de breuk. Wel zijn er kansen om bij de inrichting de oorspronkelijke op de geomorfologische en bodemkundige basis gebaseerde verschillen tussen nat en droog te herstellen (zie hoofdstuk 6).

5.2.3 Fietstunnel Zuid-om / Oost-om (Breuk van Gemert, de Rips en Peelrandbreuk)

Op de overgang van de Zuid-om naar de Oost-om (ter hoogte van de Eeuwsel) is in het VKA een fietstunnel gepland (zie figuur 20 en figuur 21). Deze locatie ligt ingeklemd tussen de breuk van Gemert en de Peelrandbreuk. De ingrepen zijn echter ruim van beide breuken verwijderd, zodat hierop geen negatief effect ontstaat. Verder op de Oost-om zijn in het VKA geen ingrepen voorzien, zodat de breuk (en daarmee samenhangende waarden) onaantast blijven. Bovendien zijn de Peelrandbreuk en de breuk van Gemert hier laag gewaardeerd (zie paragraaf 4.4.2 resp. 4.3.2).



Figuur 21. Het VKA en alternatief in relatie tot de Rips.

De ingrepen ten behoeve van de fietstunnel liggen wel in de nabijheid van de Rips, die middelmatig is gewaardeerd (zie paragraaf 4.3.2). Het VKA blijft daar echter voldoende van de Rips verwijderd en bestaat bovendien uit ingrepen binnen het bestaande ruimtebeslag (de tunnel gaat alleen dieper). Het VKA zorgt zodoende niet voor een negatief effect. De provincie heeft Tauw echter ook opdracht

gegeven om een alternatief te onderzoeken. Daarbij is de tunnel gepland westelijker ter hoogte van de huidige loop van de Rips. Vanuit aardkundig en cultuurhistorisch oogpunt is het gezien de waarde niet wenselijk de Rips te verstoren. Uit de analyse is echter ook gebleken dat de huidige loop in de jaren 1970/80 is gegraven in het kader van de ruilverkaveling en de uitbreiding van Gemert (zie paragraaf 4.3.1). Wat de Rips en directe omgeving vooral waarde geeft is het feit dat ten zuiden van de N272 het oorspronkelijk landschap nog relatief intact is. De historische loop is getraceerd evenals enkele oudere meanders die nog in het maaiveld zichtbaar zijn. Bovendien hangen deze samen met een historisch erf aan de Paashoefsedijk. In de huidige situatie is deze samenhang verstoord doordat de oude loop is gedempt en de Rips nu een rechtgetrokken gegraven loop kent. De herinrichting van de N272 met een fietstunnel ter plaatse van de gegraven Rips biedt kansen om de Rips weer haar oorspronkelijke loop te laten nemen en zo de aardkundige waarde van dit stukje Gemert te herstellen. Door ook de oude meanders uit te graven ontstaan bovendien kansen voor waterberging op een natuurlijke manier die samenhangt met de aardkundige context (water en bodem sturend).