

# Comité N65

Ondergronds – Helvoirt

3.

Ons Comité beijvert zich voor het veiliger maken van de leefomgeving rond de N65 bij Helvoirt. Een oplossing die wij voorstaan is de rijksweg ter hoogte van de bebouwde kom te voorzien van een tunnel. Er zijn een groot aantal aspecten die mee spelen bij de problematiek. Laten we het vandaag hebben over de verkeersintensiteit.

Wat bedoelen we hiermee, als we het over de N65 hebben. We beginnen dan met het begrip verkeersstroom, dat is het aantal voertuigen dat per jaar over de N65 gaat. Dat zijn er 13.000.000 voertuigen per jaar in beide richtingen bij elkaar. Is dit veel? Ja, dat is veel. Als je dit getal namelijk deelt door het aantal dagen per jaar en dan door 24 uur per etmaal, dan gaan er per uur dag en nacht 750 auto's richting Tilburg en ook 750 voertuigen richting Den Bosch. Doch de verkeersstroom van 13.000.000 voertuigen beweegt zich niet gelijkmatig over de weg. Metingen tonen aan dat het verschil per dag van de week groot is evenals een groot verschil per maand van het jaar. Maar belangrijker is nog de drukte over de uren van de dag. De spitsuren t.o.v. de uren tijdens de nacht. We spreken dan over de verkeersintensiteit of het verkeersvolume dat in specifieke tijden gebruik maakt van de weg. Daarnaast kennen we het verkeer vanuit richting Helvoirt naar Haaren en omgekeerd. Hier gaat het niet alleen over het autoverkeer, maar meer nog de fietsers en wandelaars. Om dit in goede banen te leiden zijn op dit kruispunt stoplichten aangebracht. Met zeer inventieve sensoren zorgen deze verkeerslichten voor een zo gering mogelijk oponthoud. Toch is het evident, dat de voertuigen vaart moeten minderen en ook volledig moeten stoppen. Dit aspect heeft grote invloed op het achterop komend verkeer, dat op zich weer de verkeersintensiteit over een langere periode verhoogd. Het remmen, optrekken en de verkeersintensiteit op zich, verlagen de gemiddelde snelheid of verhoogd de tijd dat de voertuigen de weg **'bevuilen'**.

Over verkeersintensiteit van het fietsverkeer zijn ons geen exacte getallen bekend, maar duidelijk mag zijn, dat praktisch alle jongeren na de basisschool voor hun vervolgopleiding op de fiets naar elders moeten en minimaal twee keer daags dit kruispunt moeten oversteken. Ook dat zal veiliger moeten. Volgende keer praten we over het vervuilen van de lucht door het gemotoriseerde verkeer.