

Responsnota N65

Opdrachtgever : Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt
Opsteller : drs Cees Wildervanck | de Paauwen PenProducten

Versie definitief, 27 november 2020.

Responsnota N65

drs C. Wildervanck

Inleiding en leeswijzer

Project en Verkeerspsychologische Beoordeling

Gepland is een wijziging van de N65 waar die de gemeente Vught doorsnijdt. De nieuwe N65 zal volgens deze plannen deels verdiept liggen.

De Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt maakt zich zorgen over de veiligheid van de toerit en invoegstrook vanaf het plateau Boslaan naar de N65, richting Den Bosch. Zij liet Cees Wildervanck, verkeerspsycholoog, een Verkeerspsychologische Beoordeling van dit traject opstellen¹.

De voorliggende Responsnota N65, eveneens opgesteld door Wildervanck, gaat in op:

- De VVA, de Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1, en de relatie van beide met de Verkeerspsychologische Beoordeling,
- Uitspraken in het Brabants Dagblad naar aanleiding van de Verkeerspsychologische Beoordeling.

Verkeerspsychologische Beoordeling betreft alleen N65

De Verkeerspsychologische Beoordeling richt zich uitsluitend op de veiligheid van de N65 ter plaatse van de toerit en invoegstrook vanaf het plateau Boslaan naar de N65. De overige delen van het project blijven buiten beschouwing. Wel wordt voor het gehele traject van de N65 een probleem met de snelheidslimiet geconstateerd.

VVA, Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1, uitspraken in media

In 2019 is voor het ontwerp voor de N65 een Verkeersveiligheidsaudit (VVA) uitgevoerd².

De opdrachtgever heeft daarop in 2020 gereageerd zoals verwoord in de Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1³.

Op beide wordt in deze Responsnota N65 ingegaan, voor zover ze het relevante deel van het traject betreffen.

Het Brabants Dagblad van 18 november 2020 citeert in een artikel een aantal uitspraken naar aanleiding van de Verkeerspsychologische Beoordeling. Deze Responsnota gaat ook in op deze uitspraken.

Voor alle duidelijkheid: er is in de voor u liggende Responsnota N65 dus sprake van vier documenten:

1. *Verkeerspsychologische Beoordeling* (Wildervanck),
2. *Verkeersveiligheidsaudit (VVA)* (onafhankelijke auditors),
3. Reactie van de opdrachtgever op de VVA: de *Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1*,
4. *Brabants Dagblad* 18 november 2020.

Leeswijzer

In het volgende komt aan de orde:

2. VVA en Verkeerspsychologische Beoordeling - algemeen
3. Conclusies van de Verkeerspsychologische Beoordeling
4. VVA en Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1 over de 80 km/h
5. De uitspraken in het BD
6. Conclusie

¹ Wildervanck, C. (2020). Verkeerspsychologische aspecten N65 Vught.

² Baan, B.L. de, Wetering, A.A. van de, (2019). Verkeersveiligheidsaudit fase 1 Reconstructie N65 Vught – Haaren (VKA+)

³ RoyalHaskoningDHV (2020). Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1.

2. VVA en Verkeerspsychologische Beoordeling - algemeen

Verkeersveiligheidsaudit en Verkeerspsychologische Beoordeling

Om de veiligheid van een wegontwerp te borgen is vrijwel altijd een Verkeersveiligheidsaudit (VVA) vereist. Een VVA toetst het ontwerp vooral op de vigerende ontwerprichtlijnen.

In veel gevallen wordt bij grotere projecten door de opdrachtgever ook een Verkeerspsychologische Beoordeling gevraagd. Dat is voor het project van de N65 niet gebeurd. Vanwege haar zorg omtrent de veiligheid van de nieuwe situatie heeft de Stichting dat voor het voor haar relevante onderdeel wel laten doen.

Een Verkeerspsychologische Beoordeling wordt opgesteld door een gespecialiseerd verkeerspsycholoog. Die 'rijdt' door/over het ontwerp en signaleert wat de weggebruiker bij zo'n ritanalyse tegenkomt: klopt het met wat die verwacht? kan die het begrijpen? kan die het verwerken? raakt die gestrest door wat hij moet doen? etc.

Belangrijk in een Verkeerspsychologische Beoordeling: *cumuleren* van problemen

Ook als een situatie per onderdeel stuk voor stuk voldoet aan de richtlijnen (en dus niet in de VVA wordt genoemd), dan kan een Verkeerspsychologische Beoordeling nog wél een probleem signaleren. Dat gebeurt als het *totaal* van die onderdelen van de situatie zwaar belast, en stress veroorzaakt: de problemen '*cumuleren*', versterken elkaar. Bij de beoordeling van het ontwerp van de N65 speelt dit een belangrijke rol: daar cumuleren onder andere uiteenlopend snelheidsgedrag, beperkt zicht en een daardoor onverwachte, bovendien korte invoegstrook.

3. Conclusies van de Verkeerspsychologische Beoordeling

De Verkeerspsychologische Beoordeling signaleert wat betreft de beoogde nieuwe N65 een aantal problemen:

- De 80km-limiet op de hoofdrijbaan zal op een weg die eruitziet als een Stroomweg, cq auto(snel)weg niet door iedereen worden gerespecteerd, met als gevolg per definitie gevaarlijke snelheidsverschillen over het gehele traject.
- De niveauverschillen van de N65 leiden tot een onrustig wegbeeld.
- De niveauverschillen van de N65 leiden op kritieke plaatsen tot beperkt rijzicht, ook op het traject waar ingevoegd wordt.
- Op het grootste deel van het traject staan er dicht op de rijbaan hoge niet-vergevingsgezinde wanden. Die wanden leiden er zeker op de invoegstrook toe dat sommige weggebruikers de neiging hebben (te vroeg) naar links te rijden.
- De toerit en invoegstrook van de Boslaan naar de N65 richting Den Bosch zijn niet goed/tijdig zichtbaar vanaf de hoofdrijbaan, en vice versa. Dit kan leiden tot late, ongewenste reacties van weggebruikers.
- Ter hoogte van de invoegstrook is sprake van het *cumuleren* van sommige van de bovengenoemde waarnemings- en informatieverwerkingsproblemen, alsmede:
 - De combinatie van beperkt zicht en korte invoegstrook komt onverwacht in beeld, wat leidt tot beperkte correctieruimte en -tijd, en tot piekbelasting van het waarnemingsvermogen en de mentale capaciteit van de weggebruikers.
 - Er is als gevolg van de betonnen wand en het ontbreken van correctieruimte/-tijd sprake van een zowel objectief als gevoelsmatig niet-vergevingsgezinde omgeving.
 - Het stijgen van het laatste deel van de invoegstrook en daardoor mogelijk vertragen van voertuigen waar juist versneld moet worden.
 - Deze factoren hebben stress ten gevolge, die op zijn beurt de vorige problemen nog weer vergroot, met als gevolg mogelijk onverwachte/foute manoeuvres.

Een en ander leidt tot hoge 'turbulentie' van het verkeer ter hoogte van de invoegstrook, zowel op die invoegstrook zelf als op de hoofdrijbaan. Zelfs is niet uitgesloten dat voertuigen op een of meer rijstroken geheel tot stilstand komen.

Die situatie is vervolgens, als gevolg van de hoogteverschillen in de toevoerende hoofdrijbaan en de extra zichtbelemmering door het plateau Boslaan, weer moeilijk zichtbaar voor het verkeer stroomopwaarts op de N65.

Juist het onderling versterken van al deze op zich al ongunstige factoren maakt dat hier sprake is van een zeer hoog, zo al niet onaanvaardbaar risico.

4. VVA en Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1 over de 80 km/h

Zoals vermeld betreft een Verkeersveiligheidsaudit (VVA) in het algemeen hoofdzakelijk het voldoen van een ontwerp aan de richtlijnen. Daarbij kunnen echter ook meer gedragsmatige problemen worden aangekaart, waardoor VVA en Verkeerspsychologische Beoordeling overlap kunnen vertonen. Dat is in het geval van de N65 op een belangrijk punt het geval.

Essentieel is bij wegontwerp het onderscheid tussen:

- Stroomwegen die het verkeer zo snel en veilig mogelijk tussen herkomst en bestemming laten bewegen ('stromen'). Stroomwegen mogen alleen buiten de bebouwde kom voorkomen. We hebben het dan over autowegen en autosnelwegen, dus met een limiet van 100/120/130 km/h.
- Gebiedsontsluitingswegen die de stroomwegen met de erftoegangswegen verbinden. Op wegvakken stroomt het verkeer, en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. Gebiedsontsluitingswegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Dit zijn met name de 50- en 70km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en de 80km/uur-wegen buiten de bebouwde kom.⁴

De snelheidslimiet van 80 km/h

De Verkeerspsychologische Beoordeling zegt over de snelheidslimiet van 80 km/h:

'De 80km-limiet op de hoofdrijbaan zal op een weg die eruitziet als een auto(snel)weg niet door iedereen worden gerespecteerd, met als gevolg per definitie gevaarlijke snelheidsverschillen over het gehele traject.'

De VVA zegt hierover:

'De geloofwaardigheid van de snelheidslimiet op de 2x2 regionale stroomweg met 80 km/uur is beperkt. Individuele automobilisten zullen sneller rijden dan de maximumsnelheid waardoor de snelheidsverschillen toenemen. Anderen zullen zich wel aan de maximumsnelheid houden. Het verwachtingspatroon ten aanzien van de daadwerkelijk gereden snelheden zal verschillen. Onderlinge snelheidsverschillen kunnen tot kop-staart ongevallen leiden.'

en elders:

Door de ongelijkvloerse aansluitingen verwachten automobilisten een weg van een hoge orde terwijl een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt. Het ontwerp 'hinkt op twee gedachten' waardoor men zich onzeker gaat gedragen. Onduidelijkheid leidt tot een hoger verkeersveiligheidsrisico.

Als een van de oplossingsrichtingen wordt genoemd:

'De geloofwaardigheid kan worden vergroot door de ontwerpnormen voor een regionale stroomweg volledig door te voeren. Dit betekent dat de invoegstroken langer moeten worden en de snelheidslimiet 100 km/uur wordt. Gezien de diversiteit aan eisen, gevoerde discussies en gemaakte keuzen is dit niet realiseerbaar.' (Onderstreping door cw.)

⁴ SWOV (2017). Principes voor veilig wegontwerp.

De Opdrachtgever reageert in de Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1 op de problemen die de VVA noemt als volgt:

'In afwijking van de richtlijn, is vanuit milieuoverwegingen gekozen voor de regionale stroomweg met een maximum snelheid van 80 km/uur (in plaats van de standaard snelheid van 100 km/uur).

Hij gaat daarbij dus niet expliciet in op het verkeersveiligheidsaspect van deze keuze, behalve dat handhaving van belang zal zijn om te zorgen dat de limiet van 80 km/h wordt nageleefd (zie hierna).

VVA en Verkeerspsychologische Beoordeling wijzen beide dus op structurele problemen met de naleving van de 80km-limiet, met de risico's van dien. De oorzaak daarvan ligt bij het niet consequent kiezen tussen een Stroomweg met normaliter een limiet van (minstens) 100 km/h en een Gebiedsontsluitingsweg met normaliter kruispunten en een limiet van 80 km/h. Het ontwerp ziet eruit als een Stroomweg maar is hier bedoeld als Gebiedsontsluitingsweg.

Naast het noemen van een paar relatief geringe en weinig veelbelovende aanpassingen zoals bebording en wijziging van de wegmarkering merkt de VVA verder op:

'Daarbij dient de wegbeheerder extra aandacht te besteden aan handhaving. Deze oplossingsrichting leidt wel tot een hoger risicoprofiel.'

De Opdrachtgever is het daar in de Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1 mee eens: *Handhaving van de maximum snelheid draagt bij aan de beheersing van de snelheidsmaatregel.'*

De aldus in de VVA en de Reactienota als 'oplossing' genoemde handhaving is echter het sluitstuk van verkeersveiligheidsbeleid. *Bij voorbaat* voorstellen van handhaving is, nota bene in de ontwerpfase van de N65, dan ook geen serieus te nemen suggestie. Handhaving is bovendien niet aan de wegbeheerder maar aan OM/politie.

Conclusie en consequenties

- De snelheidslimiet op de N65 van 80 km/h is gekozen om milieuredenen, niet om redenen van veiligheid,
- De weggebruiker weet niet waar hij aan toe is door de discrepantie tussen allure van de (Stroom)weg en de beoogde limiet,
- De rijnsnelheden op de N65 zullen dientengevolge uiteenlopen, wat op zich al een aanzienlijke risicofactor is,
- De Opdrachtgever gaat niet expliciet in op dit risico,
- Noch de VVA noch de Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1 komt met een werkbare, effectieve oplossing voor dit snelheidsnalevings- en dus veiligheidsprobleem op de gehele N65,
- De combinatie van:
 - deze snelheidsproblematiek
 - en
 - het in de Verkeerspsychologische Beoordeling gesignaleerde toch al grote risico van de slecht zichtbare, onverwachte, korte invoegstrookleidt tot een zeer hoog zo al niet onacceptabel risico.

5. De uitspraken in het BD

Er wordt nogmaals op gewezen dat de Verkeerspsychologische Beoordeling uitsluitend de nieuwe N65 zelf betreft, toegespitst op de toerit en aansluiting vanaf de Boslaan. Wel speelt het dilemma van een limiet van 80 km/h op een weg met een hogere allure op het hele traject. Vanuit deze optiek zijn de reacties op de uitspraken in de media geformuleerd:

'En als dit rapport klopt, moet er nóg meer gerepareerd worden. (...) Met het huidige plan wordt oversteken voor voetgangers en fietsers wél veiliger. Dat is winst.'

Reactie: De Verkeerspsychologische Beoordeling betreft uitsluitend de nieuwe N65 zelf en signaleert inderdaad risico's in het ontwerp daarvoor.

'Als het klopt dat met de reconstructie ook de veiligheid van de N65 zélf in het geding is, dan is dat erg zorgelijk.'

Reactie: De Verkeerspsychologische Beoordeling beschrijft, evenals de VVA, inderdaad risico's in het ontwerp van de N65 en de toerit daar naartoe.

'Het rapport spitst zich enkel toe op de op- en afrit bij de Boslaan en is het daarmee niet representatief voor de hele ombouw van de N65. De verkeersveiligheid verbetert juist aanmerkelijk. Vier gelijkvloerse kruisingen en de vele op- en afritmogelijkheden komen te vervallen.'

Reactie: De Verkeerspsychologische Beoordeling betreft inderdaad uitsluitend de nieuwe N65 zelf. Accent ligt op de deels ook in de VVA gesignaleerde risico's op de N65 bij de toerit en invoegstrook vanaf de Boslaan, die worden beoordeeld als 'zeer hoog, zo al niet onaanvaardbaar.'

'De weg voldoet aan de eisen op het gebied van verkeersveiligheid. Het voorlopig ontwerp biedt ook bewust ruimte voor verdere innovaties en optimalisaties, ook op het gebied van verkeersveiligheid.'

Reactie: Deze uitspraak wordt weerlegd door de conclusie van de Verkeerspsychologische Beoordeling en van de VVA, dat op het relevante traject een aanmerkelijk risico bestaat. Niet duidelijk is wat wordt bedoeld met 'verdere innovaties en optimalisaties'. Fysiek is er bij de huidige maatvoering weinig ruimte voor welke aanpassing dan ook.

6. Conclusie

- De combinatie, cq. het cumuleren van aan het ontwerp inherente snelheidsproblematiek en het in de Verkeerspsychologische Beoordeling gesignaleerde grote risico van de slecht zichtbare, onverwachte, en korte invoegstrook leidt tot een zeer hoog zo al niet onacceptabel risico op en naast de N65 ter hoogte van de invoegstrook vanaf de Boslaan naar de N65.
- Een deel van de uitspraken in het BD betreft zaken die niet in de Verkeerspsychologische Beoordeling aan de orde worden gesteld.
- De uitspraak '*De weg voldoet aan de eisen op het gebied van verkeersveiligheid.*' in het BD wordt zowel door de VVA, de Reactienota Verkeersveiligheidsaudit VVA1 als de Verkeerspsychologische Beoordeling ten enenmale weerlegd.

drs Cees Wildervanck, verkeerspsycholoog | *de Paauwen PenProducten*

mens - techniek | verkeer - vervoer | teksten - lezingen - advisering

Westerpaauwenweg 2 | 9625 TG Overschild

+31 (0)596 566286

cees@paauwen.nl | www.paauwen.nl