

**Onderliggend wegennet
van
Vught, Helvoirt en Cromvoirt
ongeschikt voor
N65 VKA+ en PHS**

17 januari 2022
R. Hornman (Hornman Consulting)
M.P.M. Schellekens

Samenvatting	4
Woorden- en begrippenlijst	5
1. Inleiding	6
2. Samenhang N65 projecten en bestemmingsplannen	7
2.1. Inleiding	7
2.2. Bestuurlijk perspectief	7
2.3. Impact op het OWN en de leefbaarheid	7
3. Infrastructuurprojecten	9
3.1. Inleiding	9
3.2. N65/A65 projecten	9
3.3. MobiliteitsPlan 2035 en Maatregelen	10
3.4. Rijksinfrastructuurprojecten	11
3.5. Conclusie	11
4. OWN Situatie	12
4.1. Inleiding	12
4.2. Achtergrond	12
4.3. Verkeerskenmerken	13
4.4. OWN GOW Structuur	13
4.5. Het fietsnetwerk	15
4.6. Conclusie	15
5. Verkeersintensiteiten	16
5.1. Inleiding	16
5.2. Significante toename verkeersintensiteit	16
5.3. Compleetheid en correctheid van beschikbare gegevens	16
5.4. N65 Autonome Prognoses	18
5.5. OWN Autonome Prognoses	18
5.6. OWN en Ruimtelijke Ontwikkeling	19
5.7. Conclusie	19
6. Preventieve veiligheid van het OWN	20
6.1. Inleiding	20
6.2. Methodiek	20
6.3. Maximale veilige capaciteit van GOWs in Vught	22
6.4. Preventieve veiligheid 2030 VKA+ en PHS	25
6.5. Effect maatregelen op de preventieve veiligheid	26
6.6. Conclusie	27

7. Ongevalsrisico	28
7.1. Inleiding	28
7.2. Methodiek	28
7.3. Huidig Ongevalsrisico	29
7.4. 2030 VKA+ en PHS effect op aantal ongevallen	29
7.5. Effect van de maatregelen	30
7.6. Conclusie	31
8. Zijn de verkeerstoenames Niet In Betekende Mate?	32
8.1. Inleiding	32
8.2. Methodiek	32
8.3. NIBM Situatie zonder maatregelen	32
8.4. Effect van de maatregelen op NIBM	33
8.5. Conclusie	34
Bijlagen	1
A. Intensiteit Fietsnetwerk	1
B. Intensiteit versus maximaal veilige capaciteit	2

Samenvatting

De vraag die beantwoord moet worden luidt: kan het onderliggend wegennet (OWN) van Vught de effecten van alle voorgenomen infrastructurele projecten op een verantwoorde wijze (veiligheid en milieu) verwerken?

Uit een inventarisatie van de diverse projecten blijkt dat een integrale aanpak en een overzicht van gecumuleerde effecten ontbreekt.

De ontsluitingsstructuur van Vught, Helvoirt en Cromvoirt bestaat uit wegen, die weliswaar de categorie gebiedsontsluitingsweg (GOW) toegedeeld hebben gekregen, maar die daar deels totaal niet aan voldoen qua vormgeving. Toch worden op basis van de categorie GOW kenmerken aan de wegen toegeschreven waardoor belastbaarheid en veiligheid van die wegen overschat wordt. Voor het fietsnetwerk bestaat geen visie of onderbouwing.

Doorstroming, veiligheid en milieueffecten zijn alle evenredig met de intensiteiten. Daarom zou een nauwkeurige inventarisatie van de huidige situatie aanwezig moeten zijn. Tevens dient een eenduidig toekomstbeeld te bestaan, gebaseerd op alle relevante ontwikkelingen.

Voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, de fietsers, zijn geen intensiteiten bekend. Waar in de plannen naar fietsers wordt gekeken, worden aannames gebruikt. Zelfs beschikbare bronnen als STRAVA zijn niet gebruikt als onderbouwing.

Voor gemotoriseerd verkeer zijn diverse verkeersmodellen gebruikt (regionale en nationale statische modellen en microscopische modellen). Het gevolg van deze aanpak is een niet consistente set van gegevens, die voor bepaalde locaties verschillende intensiteiten laten zien. Een specificatie van de verdeling tussen verschillende voertuigsoorten ontbreekt, terwijl het aandeel vrachtverkeer wezenlijk is voor veiligheid en uitstoot.

Deze wetenschap gecombineerd met de onvolledige en onjuiste wegategorisering levert een uiterst wankel en bedenkelijk beeld op. De gemeente geeft in haar bestemmingsplan aan dat er geen significante toename van de intensiteiten zal zijn¹ en dat het wegennetwerk, met wat kleine aanpassingen geschikt zal zijn om de toename te verwerken. Deze inzichten blijken aantoonbaar onjuist te zijn.

De verkeersveiligheid en doorstroming van het OWN zou, conform een van de doelstellingen, ook moeten verbeteren na afronding van de N65 projecten. De bewijsvoering daarvan ontbreekt en door het toepassen van een eerder gehanteerde methode (namelijk bij de Gebiedsontwikkeling GOL) toont aan dat deze doelstelling niet gehaald lijkt te worden. Zelfs als bij die aanpak een positief scenario wordt gehanteerd blijkt er winst te behalen voor de N65, maar de verslechtering voor het OWN van Vught is groter dan de winst voor de N65.

Tevens zijn de milieu-effecten van de verkeerstoename in het OWN onderzocht en of deze binnen de norm van Niet In Betekenende Mate blijven. Het blijkt dat een deel van de straten in Vught echter In Betekenende Mate extra worden belast, inclusief de Helvoirtseweg.

Concluderend kan gesteld worden dat de ambities van de projecten niet gehaald gaan worden en de onderbouwing op meerdere onderdelen onjuist en/of incompleet is. Het OWN van Vught (en Helvoirt en Cromvoirt) is niet in staat om de gevolgen van de projecten op te vangen binnen de normen die gelden voor veiligheid en milieu-effecten.

¹ Op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet neemt de verkeersintensiteit niet significant toe ten opzichte van de autonome situatie in 2030. De Helvoirtseweg is hier een uitzondering op. Dit is de enige weg waar de verkeersintensiteit verdubbelt. M.e.r.-beoordeling Reconstructie N65 te Vught projectnummer 0435632.100 3 maart 2020; Gemeente Vught.