Memo

datum	10 november
van	2023 Jip Sol
projectnummer	0485214.100
project	N65 Taskforce
betreft	Memo niets doen

1. Is niets doen een optie?

De toenemende hoeveelheid verkeer en opstoppingen op de kruisingen veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit en toename geluidhinder in de directe omgeving van de weg. Daarnaast vormt de weg een barrière en zorgt voor een slechte oversteekbaarheid van de verschillende kruisingen voor zowel auto's als het langzaam verkeer. Dit heeft negatieve gevolgen voor de algemene verkeersveiligheid. Om tot een conclusie te komen of niets doen een opties is, wordt er op de volgende punten getoetst:

- Barrièrewerking / oversteekbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid / geluidhinder
- Doorstroming kruispunten

1.1 Barrièrewerking

De N65 loopt dwars door Vught en vormt een barrière in het buitengebied. Aan beide kanten van de N65 bevinden zich diverse functies (zoals woningen, winkels, scholen sportgelegenheden, natuur en recreatiemogelijkheden). Hierdoor steken dagelijks veel personen de N65 over. Naast autoverkeer gaat dit vooral om grote groepen kwetsbare verkeersdeelnemers te voet en op de fiets. Al deze oversteekmogelijkheden zijn gelijkvloers waardoor al het verkeer gebruik moet maken van dezelfde verbindingen. De problematiek concentreert zich met name op de lange wachttijd bij oversteken voor alle modaliteiten, in het bijzonder tijdens de spits.

Voor de fietser en voetganger vormt de N65 een duidelijke barrière. Dit heeft een aantal oorzaken:

- Gelijkvloerse oversteekmogelijkheden
- Diverse zijwegen waar auto’s direct op de N65 op kunnen draaien
- Er zijn nog niet op alle plaatsen duidelijk vrij liggende fietspaden aanwezig

Zonder aanpak is de barrièrewerking van de N65 niet op te lossen.

1.2 Verkeersveiligheid

Er vinden jaarlijks diverse ongevallen plaats op de N65: met name kop-staart-, flank- en eenzijdige ongevallen. Soms is hier ook een (brom)fietser bij betrokken. De N65 heeft echter nog wel een ‘verouderde’ inrichting, zo is de N65 niet ingericht conform de richtlijnen van duurzaam veilig (er ontbreken bijvoorbeeld parallelwegen en op sommige plaatsen duidelijke fietspaden).

Gemeenten hebben het beeld dat er op de N65 veel bijna-ongevallen zijn met overstekende fietsers. Ook bestaat het beeld dat er, onder andere door roodlichtnegatie, veel bijna-ongevallen met kwetsbare

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: Algemene voorwaarden en privacyverklaring

verkeersdeelnemers zijn. Er is in 2013 een onderzoek uitgevoerd door Groenlicht verkeersadviezen over de roodlicht negatie. Hierin staat dat overdag (alleen op de hoofdrichting van de N65) gemiddeld 25 keer per uur door rood wordt gereden, waarvan 5 keer levensgevaarlijk. Inventarisatie uit de verkeersregelapparatuur van de N65 laat zien dat op de hoofdrijbaan van de N65 bij de Boslaan en Helvoirtseweg samen bijna 13 maal per uur door rood wordt gereden (cijfers uit 2022, afkomstig van rapportage netwerkanalyse VRI's N65-Vught van Goudappel). De roodlichtnegatie gebeurd vooral op de volgende kruispunten in Vught tussen 7:00 en 18:00:

- Vijverbosweg 219 keer (waarvan 54 keer total risk)
- Martinilaan 39 keer (waarvan 8 keer total risk)
- Helvoirtseweg 12 keer (waarvan 2 keer total risk)
  *Total risk rijders: voertuigen die midden in de roodfase door rood rijden

Op het kruispunt Torenstraat / Molenstraat wordt op de hoofdrijbaan (N65) naar beide richtingen in totaal 20 keer per uur door rood gereden (over de totale periode van 24 uur).

De afgelopen 15 jaar hebben er 829 ongevallen plaatsgevonden. Dit zijn ruim 4 ongelukken per maand.



Figuur 1-1 Ongeval op de N65

Wat bijdraagt aan het onveilige gevoel is dat diverse kleine wegen direct aansluiten op de N65, zoals de Zonneweilaan, Van Houwelingenplantsoen in Vught en de Achterstraat in Helvoirt. Via deze wegen kan het verkeer direct de N65 op- en afrijden en passeren ook fietsers en voetgangers.

Tot slot geldt dat er relatief veel landbouwverkeer op de N65 rijdt (in het buitengebied) waardoor grote snelheidsverschillen ontstaan.

Zonder aanpak zal de onveiligheid op de N65 sterk toenemen door toenemend verkeer. Zowel op kruispunten, als op de hele N65 zonder bermbeveiliging.

1.3 Leefbaarheid / geluidhinder

Geluidhinder
De informatie over geluidhinder is afkomstig van de memo N65 geluidmaatregelen. Deze memo beschrijft de toekomstige situatie indien de N65 niet wordt aangepast.

In 2020 is er in het kader van de bestemmingsplannen 'N65 Vught' en 'N65 Helvoirt 2020' akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek had betrekking op de geluidbelasting vanwege de N65 op de omliggende woningen ter hoogte het wegvak km 4,18 – km 6,95 en het wegvak km 7,65 – km 10,85. Naast het onderzoeken van de effecten van de voorgenomen wijziging aan de N65, is in deze onderzoeken ook de sanering gekoppeld binnen het project meegenomen (gekoppelde sanering). In totaal betrof het 160 saneringswoningen.

Op 21 december heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in een uitspraak de bestemmingsplannen 'N65 Vught' en 'N65 Helvoirt 2020' vernietigd. Dit betekent dat de geluidmaatregelen zoals deze zijn bepaald in de geluidonderzoeken bij de betreffende bestemmingsplannen, en daarmee gekoppeld zijn aan het project, ook komen te vervallen. De vraag is nu wat dit betekent voor de sanering en wat het effect is wanneer er niets wordt gedaan aan de N65.

Situatie Vught
In de huidige situatie (op basis van een volledig benut geluidproductieplafond) hebben 165 woningen een geluidbelasting van meer dan 60 dB. Van deze 165 woningen zijn 95 woningen een saneringswoning waarvoor een streefwaarde van 60 dB geldt. Voor de 70 niet-saneringswoningen is het doel om de geluidbelasting niet te laten toenemen.

Met het uitgangspunt huidige situatie inclusief maatregelen (bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen) in het kader van de autonome sanering, wordt naar verwachting op 65 van de 165 woningen de geluidbelasting gereduceerd tot 60 dB of minder. In totaal hebben nog 100 woningen een geluidbelasting van meer dan 60 dB.

Situatie Helvoirt
In de huidige situatie (op basis van een volledig benut geluidproductieplafond) hebben 79 woningen een geluidbelasting van meer dan 60 dB. Van deze 79 woningen zijn 65 woningen een saneringswoning. Voor de saneringswoningen geldt een saneringsstreefwaarde van 60 dB.

Met het uitgangspunt huidige situatie inclusief maatregelen (bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen) in het kader van de autonome sanering, wordt naar verwachting op 31 woningen van de 79 de geluidbelasting gereduceerd tot 60 dB of minder optreden. In totaal hebben nog 48 woningen een geluidbelasting van meer dan 60 dB.

Voor zowel Vught als Helvoirt geldt het volgende: voor de situatie autonome sanering geldt dat, net als voor het project met (deels) verdiepte ligging, rekening gehouden moet worden met de stedenbouwkundige visie. Hierin is opgenomen dat in een deel van (groot deel van) Vught en Helvoirt sprake is van een maximale schermhoogte van 1,5 meter. Voor autonome sanering moeten schermen minimaal 2 meter hoog zijn. Dit betekend dat alleen de schermen van 2 tot 3 meter hoog ook in de autonome situatie terug komen. De lagere schermen zijn niet doelmatig. Daarnaast is stiller asfalt is niet mogelijk bij kruispunten.

Echter, de N65 en de diverse toeleidende wegen blijven druk en in combinatie met woningen op korte afstand van de weg is het geluidsniveau relatief hoog. Met name bij diverse wegen in woongebieden, zoals de Boslaan, Vijverbosweg en Bréautélaan is de geluidsbelasting hoog.

Conclusie geluid
Indien de reconstructie van de N65 geen doorgang vindt, vervalt ook de gekoppelde sanering. Wel blijft een autonome geluidsanering mogelijk. Vanwege de aan geluidmaatregelen in Vught en bij Helvoirt gestelde eisen is aannemelijk dat er minder geluidmaatregelen doelmatig zijn. Geluidschermen tot 1,5 meter hoog vervallen. Daarnaast is stiller asfalt is niet mogelijk bij kruispunten. Zonder reconstructie – die bovendien een verdiepte ligging omvat – wordt hiermee minder geluidreductie behaald, dan met reconstructie.

Luchtkwaliteit
De luchtkwaliteit voldoet ruim aan de normen uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer, maar wordt niet verbeterd. De luchtkwaliteit wordt door de omwonenden van N65 wel als een probleem ervaren. Met name in de spitsperioden is er veel stilstaand verkeer waardoor nabijgelegen woningen, met name in Vught, te maken hebben met extra uitstoot.

1.4 Doorstroming kruispunten

De gegevens hieronder zijn afkomstig van de vernietigde bestemmingsplannen N65 Vught en Helvoirt.

Op de kruispunten van de N65 in Vught en Haaren zijn er problemen met de doorstroming. In Vught gaat het om de volgende knelpunten:

- Kruising Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan: er is sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer door de aanwezige VRI. De prognose is dat de wachttijden op dit kruispunt in 2030 oplopen tot 12 minuten.
- Kruising Boslaan/Vijverbosweg: onvoldoende capaciteit om het verkeer op de N65 en de kruisende wegen te verwerken. Er is, door de aanwezige VRI, sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer. Door de toenemende verkeersintensiteit loopt de wachttijd in de toekomst verder op (tot 8 minuten in 2030).
- Kruising Martinilaan/ De Bréautélaan: De geregelde gelijkvloerse kruising Martinilaan/De Bréautélaan - N65 is moeilijk oversteekbaar en verkeersonveilig.

Knelpunt in Helvoirt:

- Kruising Kreitestraat/Hoge Raam: De ongeregelde gelijkvloerse kruising Kreitestraat/ Hoge Raam - N65 is, in de huidige situatie, moeilijk oversteekbaar en verkeersonveilig
- Kruising Torenstraat/Molenstraat: in de huidige situatie moeilijk oversteekbaar. De aanwezige VRI zorgt voor een slechte doorstroming op deze kruising. Daarnaast is sprake van veel roodlicht negatie.

1.5 Conclusie

De N65 is een weg waar veel mensen gebruik van maken. De leefbaarheid, barrièrewerking, verkeersveiligheid en doorstroming zijn in de huidige situatie niet goed geregeld. Het verkeer (auto, fiets en voetganger) op en rond de N65 moet goed en veilig over kunnen steken, niet te lang wachten bij de diverse verkeerslichten en een betrouwbare reistijd hebben. Gemiddeld wordt overdag 25 keer door rood gereden waarvan 5 keer levensgevaarlijk. Er gebeuren ruim 4 ongelukken per maand. Wachttijden van kruising Helvoirtseweg en Boslaan lopen op tot 12 en 8 minuten in 2030. Daarnaast zijn alle kruispunten van de N65 in Vught en Helvoirt moeilijk oversteekbaar en verkeersonveilig. Woningen in Vught en Helvoirt die vlakbij de N65 staan hebben last van geluid en luchtkwaliteit. In Vught hebben 165 woningen een geluidbelasting van meer dan 60 dB (streefwaarde) en in Helvoirt hebben 79 woningen een hogere geluidbelasting dan 60 dB. Door de N65 opnieuw in te richten als duurzaam veilige weg ontstaan kansen voor leefbaarheid, veiligheid, doorstroming en inpassing.

Zonder aanpak van de N65 zal de N65 in de toekomst nog steeds last hebben van het volgende:

- Het vormt nog steeds een barrièrewerking
- Het wordt onveiliger dan de huidige situatie door toenemende verkeer
- Leefbaarheid zal verslechteren door toenemen van verkeer en de beperkte mogelijkheden voor het nemen van maatregelen met betrekking tot geluid
- De doorstroming op de kruispunten zal in de toekomst verslechteren door toenemen van verkeer, en naar verwachting tot 12 minuten in 2030.