Onderwerp schriftelijke mededeling college:

Datum schriftelijke mededeling:	28.06.2024
Portefeuillehouder:	Wethouder Du Maine

Mededeling

MEMO

Aan	Projectteam Rijksinfra
Van	B. Louwers
Datum	17 juni 2023
CC	Wethouder Du Maine
Betreft:	Analyse verkeerseffecten mét PHS en zonder N65
Zaaknummer	
Documentnummer	

Analyse verkeerseffecten mét PHS en zonder N65

De gemeenteraad van Vught is geïnformeerd over de korte termijn maatregelen aan de N65. In deze commissiebijeenkomst zijn zorgen uitgesproken over het verkeerseffect op het Vughtse wegennet als gevolg van het verdiept aanleggen van het spoor en het niet doorgaan van maatregelen aan de N65. Er is daarom een beoordeling uitgevoerd op de hoeveelheid verkeer op het Vughtse wegennet.

Thermometerpunten

Voor de analyse van de verkeerseffecten is gebruik gemaakt van beschikbare verkeersmodellenplots. Hierbij is gebruik gemaakt van de thermometerpunten die ook zijn gebruikt voor de behandeling van de effecten van de N65 door de Raad van State. De verkeersintensiteit op deze punten is inzichtelijk gemaakt en vervolgens beoordeeld. Hierbij is de etmaalintensiteit vergeleken met de wegfunctie en is een vergelijking gemaakt ten opzichte van de verwachte aantallen verkeer in het VKA+. De aantallen hebben betrekking op prognosejaar 2030.

De gehanteerde modeltechniek is inmiddels vernieuwd (nieuwe versie verkeersmodel), waardoor de gegevens alleen op hoofdlijnen met elkaar vergeleken kunnen worden.

Analyse

Het verkeerseffect van verdiept aanleggen van het spoor en het niet doorgaan van maatregelen aan de N65 leidt over het algemeen tot lagere verkeersintensiteiten dan bij het VKA+, met uitzondering op de volgende wegen:

- Molenstraat en Torenstraat Helvoirt
- Martinilaan en De Bréautélaan
- Wolfskamerweg en Laagstraat

Molenstraat en Torenstraat Helvoirt

De hoeveelheid verkeer op de aansluitingen bij Helvoirt zijn drukker. Het nieuwe model laat andere routes van het verkeer zien. Daardoor rijdt er meer verkeer op de Molenstraat en Torenstraat. De waargenomen toenames zijn dus geen effect van de gewijzigde plannen, maar het gevolg van de nieuwe modeltechniek.

Martinilaan en De Bréautélaan

Ten opzichte van het VKA+ zijn deze drukker, omdat de aansluitingen op de N65 behouden blijven. Vooral de Martinilaan wikkelt daarom meer verkeer af, naar de omliggende bestemmingen en als aansluiting op de N65.

Wolfskamerweg en Laagstraat

De toenames op respectievelijk de Wolfskamerweg en Laagstraat zijn (afgerond) 1.600 en 2.500 voertuigen. Hier kan het effect worden toegeschreven aan het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang. De wachttijden voor het spoor verdwijnen waardoor makkelijker meer verkeer verwerkt kan

worden. Naar alle waarschijnlijkheid is dit verkeer dat meer de Vughtse ringstructuur volgt en minder 'binnendoor' reist. De verplaatsing naar de Vughtse ringstructuur past binnen het verkeersbeleid en is dus positief.

Helvoirtseweg

Er is aanvullend specifiek naar de Helvoirtseweg gekeken. In het VKA+ was er sprake van een (forse) toename van verkeer ten opzichte van de autonome situatie. In de variant met PHS en zonder N65 is de toename veel kleiner en wordt een zelfde hoeveelheid verkeer verwacht als in de autonome situatie voor 2030.

Conclusie

Het effect van PHS in combinatie met een aangepaste N65 leverde een aantal aandachtspunten op. Er zijn daarom maatregelen verkend, met name voor de Helvoirtseweg. Door een andere verdeling van het verkeer op het wegennet bij behoud van de huidige N65, zijn die maatregelen nog niet nodig. Er worden als gevolg van het doorgaan van PHS en het voorlopig niet doorgaan van de N65 geen knelpunten in de verkeersafwikkeling verwacht.