

Van: [Papavoine, René](#)
Aan: [postbus GRIE](#); [rijksinfra](#)
Cc: [Woesik, Guus van](#); [Meijer, Fons](#)
Onderwerp: FW: toezegging gemeenteraad, toezending reactie VVA
Datum: maandag 14 december 2020 10:33:12
Bijlagen: [2020-09-01 N65 Bijlage 14 ontwerpnota Reactienota VVA1 RHDHV sept 2020.pdf](#)

Beste Griffie,

De beantwoording van de toezegging is in het PoHo van wethouder Van Woesik besproken en akkoord bevonden.

@griffie: Graag met spoed voor de verdere afwikkeling zorgen.

@rijksinfra: Sla jij deze mail op bij de PoHo stukken.

Met vriendelijke groet,

René Papavoine

Projectleider Rijksinfra
Gemeente Vught
T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught
Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

Van: Papavoine, René
Verzonden: donderdag 10 december 2020 15:05
Aan: Papavoine, René <r.papavoine@vught.nl>
Onderwerp: RE: toezegging gemeenteraad, toezending reactie VVA

Toezegging Guus Van Woesik aan de gemeenteraad 3 december 2020:

Beantwoording van de Verkeersveiligheidsaudit (VVA) door Royal Has Koning DHV, naar aanleiding van de verkeersveiligheidsanalyse, met de raad te delen.

Antwoord:

De verkeersveiligheidsaudit is van belang voor het ontwerpproces en is vanuit de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken verplicht. Dit soort documenten zijn werkdocumenten die nodig zijn om het ontwerp te vervolmaken. Deze stukken maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan N65.

De audit wordt uitgevoerd op basis van het voorschrift voor de verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet.

De audit is in opdracht van het projectteam N65 uitgevoerd door twee onafhankelijke auditors. In de verkeersveiligheidsaudit fase 1 zijn door de auditors alle problemen beschreven, verkeersveiligheidsrisico's benoemd en oplossingsrichtingen gegeven.

Door Royal Has Koning DHV (de ontwerper van het plan) is op de oplossingsrichtingen geregeerd en indien nodig gemotiveerd afgeweken.

De reacties zijn met Rijkswaterstaat besproken en akkoord bevonden, vervolgens vastgelegd en

maken ze onderdeel uit van de ontwerpnota.

Deze reactie ontbreekt bij het ingekomen stuk “Verkeersveiligheid analyse N65 Vught”. Zoals beloofd deel ik deze met u. Zie hiervoor de laatste kolom in de bijlage.

Namens Guus van Woesik

Met vriendelijke groet,

René Papavoine

Projectleider Rijksinfra

Gemeente Vught

T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught

Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

DEEL I Bevindingen rijkswegen
1. Algemene bevindingen

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV aug 2020
	1.1.1	De N65 wordt een regionale stroomweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en een in te stellen snelheidslimiet van 80 km/uur. Bij Vught is een gedeelte als gebieds-ontsluitingsweg buiten de kom ontworpen. De weg kent ongelijkvloerse aansluitingen met in- en uitvoegstroken. Het dwarsprofiel is gebaseerd op die van een regionale stroomweg.	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.	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. Een second-best oplossingsrichting bestaat eruit de N65 als autoweg aan te duiden met een snelheidsbeperking tot 80 km/uur. Hierbij dient ruim aandacht te worden besteed aan éénduidige bebording en een onderbroken kantmarkering als kenmerk van een 80 km/uur weg. Daarbij dient de wegbeheerder extra aandacht te besteden aan handhaving. Deze	In afwijking van de richtlijn, is vanuit milieuoverwegingen gekozen voor een regionale stroomweg met een maximum snelheid van 80 km/uur (in plaats van de standaard snelheid van 100 km/uur). Er worden (conform een stroomweg) ongelijkvloerse kruisingen toegepast en tussen km. 4,18 en 11,9 wordt de N65 aangeduid als autoweg met een snelheidslimiet van 80 km/uur. Het advies een onderbroken kantmarkering toe te passen wordt strijdig geacht met de uniformiteit van de inrichting van Regionale

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV aug 2020
				oplossingsrichting leidt wel tot een hoger risicoprofiel.	Stroomwegen (RSW). Daarom wordt een ononderbroken kantstreep toegepast van 0,20 m als onderdeel van de RSW. Handhaving van de maximum snelheid draagt bij aan beheersing van de snelheidsmaatregel.
Blad 5	1.1.2	De categorieovergang tussen A65 aan de oostzijde en de N65 ter hoogte van Vught (hm. 4.2) is niet duidelijk herkenbaar. In het wegontwerp bestaat geen duidelijk waarneembare overgang van wegcategorie.	De gereden snelheid vanuit de A65 (100 km/h) richting N65 (80 km/h) zal hoog blijven. Onderlinge snelheidsverschillen kunnen tot kop-staart ongevallen leiden.	De overgang van A65 naar N65 duidelijk in het dwarsprofiel tot uiting laten komen en daarop de RVV-bebording te enten.	Valt buiten de scope van dit project, maar behoort tot de scope van het projectdeel PHS. In dat project bestaat het voornemen de overgang van Nationale Stroomweg naar RSW te liggen rond km. 3,15.

2. Alignement (horizontaal en verticaal)

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting
Er zijn geen bevindingen ten aanzien van het alignement.				

3. Dwarsprofielen tussen de projectgrenzen

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV september 2020
div. DWP's	1.3.1	De N65 wordt een regionale stroomweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. De obstakelvrije afstand in de middenberm ter hoogte van passage Haaren (hm 8.4-9.4) is met 1 meter breedte onvoldoende (dwp 31).	Het risico is groot dat verkeer door de middenberm rijdt en frontaal botst op tegemoetkomend verkeer.	Toepassen afschermingsconstructie in de middenberm.	In de middenberm is een afschermingsconstructie voorzien.
div. DWP's	1.3.2	Over grote lengte zijn in de obstakelvrije zone bomen aanwezig in zowel de middenberm als de zijbermen.	Het risico is groot dat weggebruikers die uit koers raken tegen een boom aan rijden. De afloop is doorgaans zeer ernstig.	Bomen verwijderen of afschermen daar waar bomen binnen de obstakelvrije zone van 4,5 meter staan. NB: wanneer de N65 als regionale stroomweg dient te functioneren dient in de middenberm altijd een afschermingsvoorziening aanwezig te zijn met aan de buitenzijde 10 meter obstakelvrije zone c.q. afscherming (Handboek Wegontwerp Stroomwegen fig. 5.5 en 5.10).	De tussenliggende wegvakken tussen de bouwstenen en het aansluitende wegvak richting Tilburg zijn alsnog aan de scope van het project toegevoegd en waar aldaar de vereiste obstakelvrije zones in midden- en buitenberm niet gehaald kunnen worden, worden of obstakels verwijderd, of afschermingsvoorzieningen aangebracht.

4. Knooppunten en aansluitingen

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV september 2020
	1.4.1	De ongelijkvloerse aansluitingen met toe- en afritten (in- en uitvoegstroken), 2x2 rijstroken en plaatsing van RVV-bord G3 (autoweg) passen niet bij de	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'	Loslaten van de maximumsnelheid van 80 km/uur en de N65 als autoweg laten functioneren waardoor	In afwijking van dit advies is eerder door de stuurgroep besloten dit deel van de N65 aan te merken als Regionale

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV september 2020
		inrichting als gebiedsontsluitingsweg (zie 1.1.1 en 1.6.1).	waardoor men zich onzeker gaat gedragen. Onduidelijkheid leidt tot een hoger verkeersveiligheidsrisico.	het wegontwerp beter aansluit op het verwachtingspatroon van weggebruikers.	stroomweg (RSW) en de maximum snelheid hier, afwijkend van de standaard, vast te stellen op 80 km/uur. De weg zal op het gedeelte van km 4.18 tot de Mgr. Zwijsenstraat in Haaren worden aangeduid als Regionale Stroomweg (RSW) met de daarbij passende doorgetrokken kantmarkering. Om een eenheid in wegbeeld te verkrijgen, worden de rijstroken in de open tunnelbak van Helvoirt aangepast aan die van de aansluitende wegvakken, met een rijstrookbreedte van 3,10 m, conform Handboek wegontwerp voor RSW bij ontwerpsnelheid lager dan 100 km/uur.

5. Kruispunten en kruisingen

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting
Er zijn geen bevindingen ten aanzien van kruispunten en kruisingen.				

6. Inrichting en uitrusting

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV september 2020
Alle bladen	1.6.1	Markering is conform een regionale stroomweg (ononderbroken kantmarkering).	De markering ondersteund niet het principe van de 'self explaining road' waardoor weggebruikers niet 'vanzelf' de maximale toegestane rijsnelheid (80 km/uur) rijden, maar sneller. Dit kan leiden tot grote onderlinge snelheidsverschillen en onduidelijkheid over de geldende limiet.	Toepassen kantmarkering conform een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Zie ook bevinding en oplossingsrichting 1.1.1.	Advies wat betreft kantmarkering wordt strijdig geacht met de uniformiteit van de inrichting van Regionale Stroomwegen. In overleg met de wegbeheerder (RWS) is gekozen voor een ononderbroken kantstreep van 0,20 m passend bij een RSW.

3.2 BEVINDINGEN DEEL II Toets onderliggende wegen

DEEL II Toets onderliggende wegen

9. Bevindingen onderliggend wegennet

Onderstaande bevindingen betreffen het onderliggend wegennet. Deze zijn wel opgenomen in de scope van het project doch vallen niet onder verantwoordelijkheid van het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudit KoVa. De nummering is opvolgend en kent geen nadere indeling.

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV september 2020
Alle bladen	1.9.1	Aan de zuidzijde van de N65 is een snelfietspad gerealiseerd. Ook is aan de zuidzijde de parallelstructuur voor landbouwverkeer voorzien. Over de projectlengte van ± 6400 meter is ± 2350 meter (verspreid over acht locaties van uiteenlopende lengte) uitgevoerd als fietsstraat en mengt al het verkeer.	Een snelfietspad heeft als kenmerk dat deze een doorgaand karakter heeft en in de voorrang is gesitueerd zonder veel situaties waar fietsers voorrang dienen te verlenen. Menging met ander verkeer is op een snelfietsroute niet aan de orde. Fietsers dienen nu bij de overgangen van fietspad-fietsstraat (acht x twee) voorrang te verlenen. Dit zijn potentiële ongevallocaties: recht doorgaande fietser met afslaande gemotoriseerd verkeer.	De overgangen tussen fietsstraat-fietspad zorgvuldig vormgeven met extra aandacht voor: - de passage van de (bolle?) as van de fietsstraat en de routing van het (brom)fietsverkeer; - het op- en afrijdende gemotoriseerde verkeer; - voorkomen dat gemotoriseerd verkeer het fietspad vervolgt.	Overgangen duidelijk vormgeven door fietspaden te voorzien van markering en fietsstraten niet, maar de rabatstroken van de fietsstraat uit te voeren in streetprint. Dit tegen de achtergrond dat de fietspaden en fietsstraten buiten de bebouwde kom worden uitgevoerd in beton.
Blad 2	1.9.2	De doorgaande fietsroute nabij de Esschebaan kent een klein gedeelte fietsstraat (45 meter) omdat fietsroute en parallelweg hier worden gecombineerd. Doorgaande fietsers (van oost naar west) dienen hier via een scherpe bocht het fietspad te vervolgen. Van west naar oost moeten zij hier voorrang verlenen.	Menging van doorgaand fietsverkeer op de snelfietsroute over zo'n kort stuk wegvak leidt tot niet verwacht verkeer voor de fietsers. Conflicten zijn denkbaar.	Geen fietsstraat toepassen over een lengte van 45 meter en de beide fietspaden (oost en west) over deze lengte als fietspad vorm te geven. De ruimte hiertoe kan op het nog te ontwerpen BVP worden gevonden. Het korte stukje parallelweg als zodanig vormgeven.	Is opgelost in het referentieontwerp door enkele uitritten te verplaatsen.

Tek.nr.	Volgnr.	Probleembeschrijving	Verkeersveiligheidsrisico's	Oplossingsrichting	Reactie RHDHV september 2020
Blad 4	1.9.3	De doorgaande fietsroute nabij de Martinilaan kent aan de zuidzijde een klein gedeelte fietsstraat (50 meter) omdat fietsroute en parallelweg hier worden gecombineerd. Tevens wordt hier de fietsstraat in de Martinilaan en Bréautélaan gekruist.	Het kruispunt met drie takken fietsstraat en één tak fietspad kan onduidelijkheid geven m.b.t. de voorrangsregeling vanwege het verschil in allure.	De voorrangsregeling duidelijk aanduiden.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt de bocht groter gemaakt en afgestemd op voorrang om de hoek.
Blad 4	1.9.4	Op de Bréautélaan (fietsstraat) takt in het verlengde een kort stukje fietspad aan. Dit stukje fietspad kan illegaal gebruikt worden.	Het kruispunt met twee takken fietsstraat en één tak fietspad kan onduidelijkheid geven vanwege verschil in allure.	De voorrangsregeling duidelijk aanduiden. Illegaal gebruik van het stukje fietspad fysiek voorkomen of het stukje fietspad ook als fietsstraat inrichten.	Aan de zijde van de Martinilaan wordt er alsnog een grotere boog in de snelfietsroute gelegd en daarmee de voorrang op het kruispunt duidelijker gemaakt (om de bocht).
Blad 4	1.9.5	Op de ovonde Boslaan/Vijverbosweg dienen fietsers vanuit het oosten naar het zuiden (Vijverboslaan) de volledige ovonde rond te fietsen. Zij zullen dit niet doen en gebruik maken van het eenrichtingsfietspad aan de zuidzijde van de ovonde.	Gemotoriseerd verkeer dat vanuit de Vijverboslaan de ovonde oprijdt verwacht alleen fietsers van links en niet van rechts. De ontworpen situatie geeft kans op ongevallen tussen (illegaal) overstekende fietsers met gemotoriseerd verkeer en conflicten tussen elkaar tegemoet rijdende fietsers op de smalle oversteek.	De fietsoversteek aan de zuidzijde van de ovonde als tweerichtingen oversteek vormgeven zoals ook aan de noordzijde van de ovonde (incl. fietsers op plateau).	Er is voor gekozen om aan de zuidzijde toch het eenrichting pad te handhaven omdat de betreffende fietsers gebruik kunnen maken van de fietstunnel en vervolgens linksaf de Vijverboslaan in kunnen slaan, wat als veiliger oplossing wordt aangemerkt.

