



## Technische vragen CDA-fractie inzake verkeerssituatie onderliggend wegennet (OWN) alsgevolg van reconstructie N65 (VKA+)

Op 28 februari jl. heeft de gemeenteraad van Vught besloten tot de reconstructie van de N65 op basis van het Voorkeursalternatief plus (VKA+).

In de raadsvergadering is door het College herhaaldelijk gesteld dat de belasting van het onderliggend wegennet van Vught (OWN) in het VKA+ niet anders is dan de belasting bij het Voorkeursalternatief (VKA).

Ook is door het College op 28 februari aangegeven dat de verkeersveiligheid op het OWN van Vught met het VKA+ vergroot wordt.

In het VKA (en daarmee dus ook voor VKA+ ) zijn de effecten van de reconstructie van de N65 op de verkeersstromen van het OWN berekend op basis van de zogeheten referentiesituatie.

De referentiesituatie betreft de verkeersintensiteiten op de wegen van het OWN in het jaar 2030. Het zijn de verkeersintensiteiten 2030 zonder de VKA reconstructie maar inclusief een veronderstelde autonome groei van het verkeer. De referentiesituatie 2030 gaat er ook vanuit dat de maatregelen uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn getroffen.

Door het VKA(+) ontstaan dus andere verkeersstromen in Vught. Alsgevolg daarvan ontstaan effecten op leefomgeving (geluidshinder en luchtverontreiniging) en verkeersveiligheid.

Deze effecten zijn door de Antea Group en Goudappel Coffeng in 2016 doorgerekend (MIRT Verkenning N65 Vught - Haaren, Notitie Voorkeursalternatief, Bijlage II: Verkeer, d.d. 1 juni 2016).

Inmiddels is duidelijk geworden dat op donderdag 9 mei aanstaande een informatieavond over de verkeerssituatie na de N65-reconstructie wordt gehouden.

Ter voorbereiding daarop heeft de CDA-fractie de volgende vragen aan het College.

1. De referentiesituatie 2030 voor het OWN is gebaseerd op een veronderstelde autonome groei van het verkeer. Die veronderstelde autonome groei van het verkeer op haar beurt is o.a. gebaseerd op een veronderstelde economische groei.  
Geldt de in 2016 veronderstelde autonome groei van het verkeer nog steeds?  
Zo niet, is die groei hoger of lager?  
Is de gehanteerde economische groeiverwachting nog steeds geldig?  
Gaat de referentiesituatie 2030 dus nog wel uit van een juiste groei van het verkeer? Zo nee, is dan een nieuwe referentie 2030 gemaakt?

2. In de MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren, Notitie Voorkeursalternatief, Bijlage II: Verkeer wordt op blz. 6 een overzicht gegeven van de zogeheten verkeersintensiteit motorvoertuigen per etmaal per locatie (straat) in de referentiesituatie 2030 inclusief PHS.

Zoals hiervoor aangegeven hebben de Antea Group en Goudappel Coffeng de gevolgen van de VKA reconstructie van de N65 op de verkeersintensiteiten van het OWN in het jaar 2030 (referentiesituatie incl. PHS) doorgerekend.

Kunt u voor het VKA+ voor de onderstaande straten deze verkeersintensiteiten geven voor:

- de ochtendspits (7-9);
- de avondspits (16-18);
- en per etmaal.

(Graag de totale verkeersintensiteiten (motorvoertuigen én tweewielers/fietsers/brommers/scooters)

***Ringstructuur:***

- Boslaan
- Loonsebaan
- Postweg (tussen Loonsebaan en Kampdijklaan)
- Postweg (thv het spoor)
- Grote Gent
- Boxtelseweg
- Glorieuxlaan (tussen Haldersebaan en Laagstraat)
- Wolfskamerweg
- Vijverbosweg

***Centrum:***

- Taalstraat
- Bosscheweg
- Smalle Taalstraat
- van Voorst tot Voorstraat
- Heikantstraat
- Olmenlaan
- Aloysiuslaan (thv Piramide)
- Theresialaan (thv basisschool De Schalm)
- Secr. Van Rooijstraat (thv gemeentehuis)
- Esschestraat (tussen vVtVstraat en spoor)
- JFKlaan (thv spoorwegovergang)
- Helvoirtseweg (tussen Kapellaan en Heikantstraat)
- Helvoirtseweg (tussen N65 en Heikantstraat)
- van de Pollstraat (thv basisschool De Piramide)

***Noord:***

- Eikenlaan
- Breautélaan
- Zonneweilaan (noord van spoor en Lekkerbeetjenlaan)
- Lekkerbeetjenlaan (oost van JFKlaan)
- Lekkerbeetjenlaan (nabij Zonneweilaan)

**Zuid:**

- Martinilaan
- Wildpad
- Jagersboschlaan

3. In de MIRT Verkenning N65 Vught – Haaren, Alternatievennota, Bijlage 3: Verkeersstudie wordt in bijlage 7 de I/C verhouding van het OWN van Vught getoond. Op basis van de referentiesituatie 20130 inclusief PHS maatregelen.

De I/C verhouding is de verhouding tussen de (verkeers)intensiteit (i) op en de capaciteit (c) van een weg of wegvak. Elke weg/wegvak heeft een maximale capaciteit, dat is het aantal voertuigen dat maximaal over de weg/wegvak kan rijden in een bepaald periode. De intensiteit is het aantal voertuigen dat op een bepaald punt in een bepaalde periode passeert. De I/C verhouding geeft aan hoe verkeersopstoppingsgevoelig (congestie) de weg/wegvak is.

Het I/C getal geeft dus aan hoe congestie- of filegevoelig de weg/wegvak is. Het ligt voor de hand de I/C verhouding in het drukste spitsuur of alle uren van een spitsperiode te bepalen.

Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een i/c-verhouding van 0,7 of lager geen of weinig verkeersopstopping (congestie) zal optreden. Tussen 0,7 – 0,9 heeft de weg op bepaalde momenten (spits) last van verkeersopstopping. Bij 0,9 of hoger zal er structurele filevorming optreden.

Daarnaast kan worden gesteld dat hoe hoger de intensiteit van het gebruik van een weg/wegvak bij een gegeven capaciteit, hoe onveiliger het wordt.

Graag van eerder genoemde straten (zie vraag 1) de I/C van de referentiesituatie 2030 van de ochtendspits en de avondspits. Graag ook de I/C van diezelfde straten ná reconstructie van de N65. Indien u beschikt over meerdere geprognosticeerde verkeersintensiteiten (bijv. op basis van verkeerscijfers uit zomervakantie-tijd, verkeerscijfers maand september etc.), dan de I/C's op basis van de meting met de hoogste geprognosticeerde verkeersintensiteit.

4. Wat zijn uw conclusies inzake geluidhinder en verkeersveiligheid van het OWN naar aanleiding van uw analyse van de verschillen tussen de referentiesituatie 2030 (zonder VKA(+)) dus) en de situatie in 2030 nádat de VKA+ reconstructie van de N65 is uitgevoerd? Graag uw conclusies en onderbouwing voor de wegen van de Ringstructuur, het Centrum, Noord en Zuid. Ook hier graag de conclusies ten aanzien van de hoogst geprognosticeerde verkeersintensiteit ná VKA+ reconstructie.

5. In het VKA+ is bij de ongelijkvloerse oversteek van de N65 via de Martinilaan/Bréautélaan sprake van een aanzienlijke hellingshoek van beide straten. In de beschikbare gegevens wordt ook aangegeven dat deze oversteek slechts 4 meter breed is. Daarnaast worden deze straten zogeheten autoluwe straten, fietswegen waar auto's welkom zijn.

Wat is de voorziene verkeersintensiteit (auto's, fietsers en wandelaars) van deze oversteek in de ochtendspits en in de avondspits? Wat is de etmaalintensiteit? En wat is de capaciteit van deze oversteek?

Hoe luidt uw analyse van de veiligheid van deze oversteek, in de wetenschap dat in de spitsuren zowel auto's, fietsers (o.a. schoolgaande kinderen) en wandelaars gebruik maken van het viaduct, gegeven de intensiteit van gebruik en de capaciteit van het viaduct én gegeven de hellingshoek van deze oversteek.

6. In de eerder genoemde Notitie Voorkeursalternatief, Bijlage II : Verkeer (zie vraag 1) wordt op blz. 9 gesteld dat uit analyses van de gemeente Vught blijkt dat het extra aanbod van verkeer op hierboven genoemde wegen geen problemen opleveren.

In hetzelfde rapport geeft de gemeente Vught (zie kader op blz.9) aan dat : "er relatief veel verkeer bijkomt, maar dat de absolute aantallen verkeerskundig verantwoord zijn na eventuele herinrichting".

Graag ontvingen we de analyse en argumentatie waarmee deze bewering wordt onderbouwd.

U spreekt in voornoemd rapport (kader op blz. 9) ook over eventuele herinrichting van betreffende wegen. Welke wegen betreft het, en wat zijn de kosten van deze herinrichting?

7. In aansluiting op vraag 1, zijn uw verkeers- en verschil-analyses uit 2016 nog steeds geldig?  
Immers, nu bekend is dat de verkeerscijfers 2018 een forse toename ten opzichte van 2016 laten zien, ligt het voor de hand dat de analyses en conclusies geactualiseerd zijn op basis van de 2018 verkeerscijfers.  
Klopt dat?

Zo ja, zijn de conclusies anders geworden en hoe luiden die andere conclusies? Wat zijn de verschillen met de eerdere analyses uit 2016?

En wat zijn dan de kosten van de eventuele extra benodigde verkeersstructurele herinrichting van het OVN van Vught?

Is in (de dekking van) de Bestemmingsreserve voor de Rijksinfra rekening gehouden met deze kosten? Voor welk bedrag? Is ook in de gemeentelijke Programmabegroting 2019 en meerjarenraming rekening gehouden met deze kosten? Voor welk bedragen precies?

8. Zijn de 2016 en 2018 analyses zogeheten dynamische analyses? Zo nee, waarom heeft u niet daarvoor gekozen? Want dynamische analyses rekenen door hoe verkeersopstoppingen op het ene weg/wegvak doorwerken op de verkeersintensiteit van de andere wegen/wegvakken in het OWN. Denk hierbij aan sluipverkeer.
9. Het College heeft herhaaldelijk gesteld dat het VKA+ niet materieel afwijkt van het VKA. Als dat zo is, kunt u dan aangeven waarom dan in het VKA+ de verkeersveiligheid op het OWN van Vught zou toenemen. Waarop is deze uitspraak gebaseerd?

Want de officiële berekeningen van Rijkswaterstaat (MIRT N65 MKBA, d.d. 1 juni 2016) laten zien dat er in het VKA juist sprake was van een *forse toename van de verkeersonveiligheid* op het OWN in Vught. Die conclusie werd ook nog eens bevestigd door drie onafhankelijke onderzoeksbureau's, waaronder het Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM).

Graag ontvangen wij de onderbouwing van uw stelling dat met het VKA+ de veiligheid van het OWN in Vught er beter op wordt.

10. De verkeerscijfers 2018 en verschil-analyses zijn de gemeenteraad herhaaldelijk toegezegd. In eerste instantie zouden deze cijfers en analyses medio maart aan de gemeenteraad worden verstrekt. Vervolgens werd dat eind maart en inmiddels wordt gesproken over medio april.

Kunt u ons de precieze datum van openbaarmaking van deze cijfers en bijbehorende analyses berichten?

Indien dat niet mogelijk is kunt u dan aangeven wanneer we ze wel kunnen verwachten. En wat de reden van deze eventuele nieuwe vertraging is.

Wij zien uw antwoorden graag tegemoet.

CDA Vught Cromvoirt  
Yvonne Vos