

Aan Gemeenteraad van Haaren en gemeenteraad van Vught

23 November 2020

Uitsluitend per mail verzonden, Kopie: Burgemeester & Wethouders van gemeente Haaren en van gemeente Vught, Provinciale Staten (projectleider N65 Ilse van Schijndel), Raad van State

Betreft: Toezending rapport “Verkeersveiligheid analyse N65 Vught”, van ing. D.L. de Baan, gedateerd 8 juli 2019

Geachte Raad,

In aanvulling op ons beroepschrift ingediend bij de Raad van State door de Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt, ter zake van het raadsbesluit m.b.t. bestemmingsplanwijzigingen van de gemeente Haaren d.d. 2 juli 2020 en het daarmee samenhangende raadsbesluit van de gemeente Vught d.d. 14 mei 2020, op basis waarvan de realisatie mogelijk is gemaakt van een rigoureuze ombouw van de N65, bekend staand onder de naam N65-reconstructieplan, voegen wij als bijlage toe een “[Verkeersveiligheid analyse N65](#)”¹ over de verkeersveiligheid van de toekomstige N65. Deze VVA is opgesteld conform alle vigerend voorschriften door de gecertificeerde Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet op verzoek van de Provincie Noord-Brabant.

Een van de beroepsgronden, niet alleen door ons naar voren gebracht, is dat de raad bij haar besluitvorming in onvoldoende mate rekening heeft gehouden met de nadelige effecten op de verkeersveiligheid van omwonenden en andere weggebruikers, niet zijnde doorgaand verkeer. Om die reden hebben we u recent een rapport gestuurd over onaanvaardbare veiligheidsrisico's bij de aansluiting Boslaan op de N65 richting Den Bosch. Inmiddels hebben we de hand weten te leggen op het bijgesloten VVA rapport. Het blijkt dat sommige aanbevelingen uit dit rapport wel zijn overgenomen, bomen kappen bijv., maar andere aanbevelingen niet uitgevoerd kunnen worden waardoor veiligheidsrisico's ontstaan. Verder constateren we dat het rapport deels onjuist dan wel onvolledig is. Voorzover wij kunnen nagaan heeft dit rapport geen deel uitgemaakt van de overwegingen om het bestemmingsplan vast te stellen en waren de conclusies ook niet bij uw Raad bekend. Daarbij geldt dat achterhouden van een document één punt is maar het laconiek omgaan en bagatelliseren van de onveiligheid een tweede punt. Wordt het 1e punt ontkend, dan is het 2e punt waar. Anders was het wél naar de raad gestuurd.

VVA rapport deels onjuist dan wel onvolledig:

1. In dit VVA rapport ontbreekt een beoordeling qua verkeersveiligheid en risico inschatting van de oprit vanaf de Boslaan richting Den Bosch. Het is juist deze oprit die tot het sterk negatieve oordeel van Cees Wildervanck in zijn rapport op 28 oktober 2020 geleid heeft qua verkeersveiligheid. Onduidelijk is of een evaluatie qua verkeersveiligheid van deze oprit en de vergelijkbare oprit van de Kennedylaan richting Tilburg niet hebben plaats gevonden (omissie I), of dat deze evaluatie wel is uitgevoerd, maar niet meegestuurd is om welke reden dan ook (omissie II).
2. In dit VVA rapport ontbreekt een analyse van de veiligheidsgevolgen van het feit dat komend vanuit de kern van Vught in de ochtendspits auto's nog slechts op twee plaatsen in één rijrichting kunnen invoegen in de betonbak op de N65: bij de Kennedylaan richting West/Helvoirt en bij de Boslaan richting Oost /Den Bosch. Dat zijn er nu zes waar je kunt

¹ http://www.n65.nl/19027%20Audit%20VVA1%20N65%20VKA+%20definitief_vdBaan.pdf

Comité
N65

Stichting Comité N65

Aan Gemeenteraad van Haaren en gemeenteraad van Vught

23 November 2020

Uitsluitend per mail verzonden, Kopie: Burgemeester & Wethouders van gemeente Haaren en van gemeente Vught, Provinciale Staten (projectleider N65 Ilse van Schijndel), Raad van State

afslaan naar alle drie rijrichtingen. Dit betekent een toename van tenminste $6/2 = 300\%$ op de beide invoegstroken. Alvorens in te voegen kruist dit met 300% toegenomen verkeer de twee onbeveiligde ovondes waar wandelaars, fietsers en auto's elkaar kruisen, onbeschermd door stoplichten. Onder punt 5. Kruispunten en kruisingen merkt dit rapport op geen bevindingen te hebben ten aanzien van de verkeersveiligheidsrisico's bij kruispunten en kruisingen. Dit is volledig in strijd met het voorgaande punt.

Verkeersveiligheidsgevolgen van niet uitvoerbare aanbevelingen uit dit VVA rapport

1. Bevinding 1.1 wijst op de beperkte geloofwaardigheid van een 2x2 regionale stroomweg met 80 km/uur. Als gevolg ontstaat een hoger risicoprofiel, wordt opgemerkt.
2. Bevinding 1.4.1 concludeert dat het ontwerp ‘op twee gedachten’ hinkt waardoor men zich onzeker gaat gedragen bij de ongelijkvloerse aansluitingen met toe- en afritten (in- en uitvoegstroken), 2x2 rijstroken en plaatsing van RVV-bord G3 (autoweg). Deze onduidelijkheid leidt tot een hoger verkeersveiligheidsrisico. Ditzelfde punt is ook naar voren gebracht bij de aansluiting Boslaan op de N65 richting Den Bosch maar deze onaanvaardbare veiligheidsrisico's zijn nog niet uitgewerkt voor de vergelijkbare oprit van de Kennedylaan richting Tilburg.
3. Bevinding 1.6.1 over ononderbroken kantmarkering verwijst naar bevinding 1.1 1. waar geconcludeerd wordt tot een hoger risicoprofiel
4. Onder punt 7: “Beschrijving risico’s” concludeert dit VVA rapport over voornoemde punten als cluster A tot een “Gemiddeld risico. Situatie met kans op materiële schade en letsel”
5. Onder hetzelfde punt 7: “Beschrijving risico’s” concludeert dit VVA rapport als cluster B tot een “Groot risico. Situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers”. Weliswaar worden de meeste aldaar genoemde bomen vermoedelijk² verwijderd maar de hoge betonnen tunnelwanden hebben hetzelfde effect.

Wij vragen de gemeenteraad van Vught, nu in nieuwe samenstelling, om B&W opdracht te geven tot een nieuwe VVA dit keer duidelijk gebaseerd op het werkelijke VKA+ zoals aangenomen in het voorgestelde bestemmingsplan en voorgaande opmerkingen.

Hoogachtend,

Mr. Drs. C. B.A. Spil RMC
Voorzitter Stichting Comité N65

² Het is niet goed te bevatten waarom de auditors concludeerden in een half verdiepte smalle tunnelbak dat “*Het dwarsprofiel kent te kleine obstakelvrije afstanden doordat de bomen in zowel de middenberm als in de zijbermen dicht op de weg staan. Bij uit koers raken is de kans groter dat een voertuig tegen een boom rijdt. De afloop van dergelijke ongevallen is doorgaans zeer ernstig.*” Ofwel baseerden ze zich op onjuiste uitgangspunten bijv. het VKA zonder tunnelbak ofwel interpreterden ze de juiste uitgangspunten verkeerd. Hoe dan ook zijn er te kleine obstakelvrije afstanden in de half verdiepte smalle tunnelbak en is de afloop van botsingen tegen een betonnen tunnelwand doorgaans zeer ernstig.