



# memo

Status N65; Argumenten tegen afwaardering

## Inleiding

N.a.v. het door de Raad van State vernietigde bestemmingsplan N65 Vught-Haren is er vanuit diverse groeperingen in Vught (onder andere "Vught participeert" en "Samen voor Vught") het voorstel gedaan om de N65 af te waarderen. Hiertoe zijn twee voorstellen gedaan:

- De N65 ten noorden van Vught en ter hoogte van de A58 bij Tilburg losknippen en in te richten als Parkweg (optie 1 in deze memo).
- Binnen de bebouwde van Vught de maximumsnelheid verlagen (optie 2).

Argumenten om de N65 af te waarderen kunnen gelegen zijn in het onaantrekkelijker maken van de weg voor doorgaand (vracht-)verkeer om zo de leefbaarheid en/of de verkeersveiligheid vergroten.

## Bevindingen

Voor de wegbeheerders RWS en Provincie Noord-Brabant is het *onaantrekkelijker maken van de weg* voor delen van het verkeer geen optie, omdat de weg een bovenregionale functie heeft met een groter verzorgingsgebied dan alleen van/naar Vught. Daarnaast heeft de N65 een heel belangrijke rol voor het ontsluiten van de regio zelf, waarvoor geen alternatief is. Hieronder wordt dit onder "Analyse" nader toegelicht. Optie 1 en andere varianten, die tot een capaciteitsreductie van de N65 leiden zijn daarmee voor RWS en Provincie niet acceptabel.

Optie 2 is minder vergaand en gaat niet per se ten koste van de regionale functie (zie "het effect van 50 km/u verderop in deze memo). Het vergroten van de verkeersveiligheid via het verder verlagen van de snelheid in Vught heeft echter wel tot gevolg dat een deel van het lokale en regionale verkeer dan niet meer via de N65 rijdt maar via gemeentelijke wegen. Door dit sluipverkeer zou de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de regio rondom de N65 per saldo juist verder kunnen afnemen. Los daarvan is een maximumsnelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom weinig geloofwaardig met een wegprofiel bestaande uit 2\*2 rijstroken. Het valt zeer te betwijfelen of de handhaafbaarheid van een maximumsnelheid van 50 km/u valt af te dwingen, waarmee deze maatregel de veiligheid niet te goede komt.

## Analyse

Om de haalbaarheid van deze voorstellen de onderzoeken zijn allereerst de "Beleidsmatige status N65" en het "Feitelijk gebruik N65" weergegeven. Daarna volgt een oordeel, waarbij ook rekening gehouden wordt met de effecten van de maatregelen.

### Beleidsmatige status N65

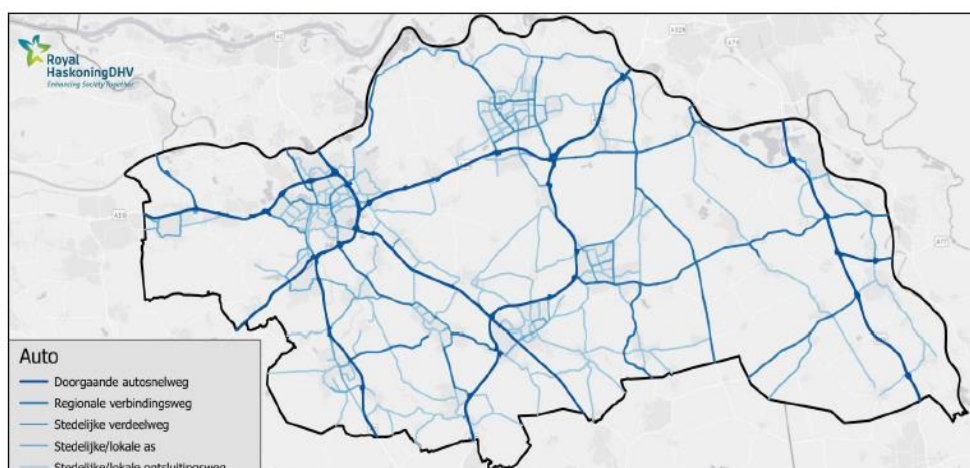
De N65 maakt conform SVIR en NOVI onderdeel uit van het hoofdwegennet, ook wel aangeduid als het rijkswegennet. Dit is het samenhangend geheel van A-wegen en N-wegen die in beheer zijn bij het Rijk en die doorgaans gezien hun functie van nationaal belang zijn. Zowel RWS als de Regionaal Verkeerskundige teams (RVT) binnen Noord-Brabant hebben dit hoofdwegennet nader gecategoriseerd. RWS categoriseert de N65 als een categorie A weg "Verbindingen met lage intensiteiten en geringer belang vanuit ruimtelijk economisch beleid". Dit is weliswaar de laagste categorie binnen het rijkswegennet (wat logisch is voor een N-weg) maar het is vergelijkbaar met bijv. de autosnelwegen A73 en A79 in Limburg. In het Multimodale netwerk kader dat vanuit het programma Smartwayz.nl is opgesteld, zie ook [Het Multimodaal Netwerkkader als basis voor verkeersmanagement \(smartwayz.nl\)](#) krijgt de N65 in Noordoost Noord-Brabant dezelfde status als de A2 en A50 in die regio, namelijk die van regionale verbindingsweg, zie figuren 1 en 2. De wegbeheerders in het RVT gebruiken deze categorisering om aan te geven hoe de weg moet functioneren binnen het netwerk.

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

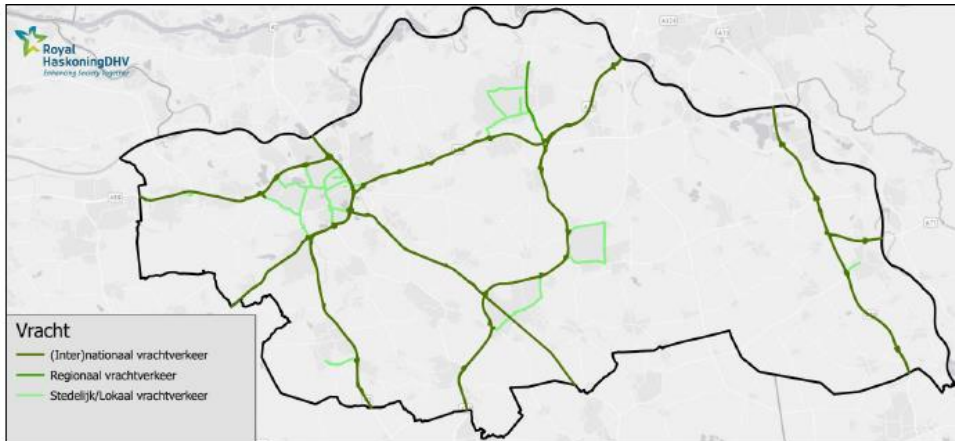
Datum

21 september 2023



Functieprofielen auto	
<b>Doorgaande (auto)snelweg</b>	<p><b>Definitie:</b> wikkelt grote verkeersvolumes tussen economische kerngebieden af op bovenregionaal of nationaal niveau. Rond de stad wordt het snelwegverkeer verleid gebruik te maken van P&amp;R-locaties.</p> <p><b>Concretisering:</b> wegen bedoeld voor afwikkeling van doorgaand, bovenregionaal en (inter-)nationaal verkeer – betreft auto(snel)wegen.</p> <p><b>Inrichting:</b> stroomweg (100/80 km/u).</p>
<b>Regionale verbindingsweg</b>	<p><b>Definitie:</b> zorgt voor een betrouwbare verkeersafwikkeling tussen regionale centra en belangrijke economische centra, voor zover de desbetreffende verkeersvolumes niet over doorgaande snelwegen worden afgewikkeld.</p> <p><b>Concretisering:</b> wegen bedoeld voor afwikkeling van verkeer tussen grotere woongebieden en bedrijventerreinen, voor zover geen doorgaande snelwegen aanwezig zijn – betreft veelal provinciale wegen.</p> <p><b>Inrichting:</b> gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom type I of II (80 km/u), stroomweg (70 km/u).</p>
<b>Stedelijke verdeelweg</b>	<p><b>Definitie:</b> verdeelt het verkeer richting belangrijke economische centra over de invalswegen en voorkomt dat stagnaties in de omgeving van belangrijke economische centra leiden tot regionale verstoppingen.</p> <p><b>Concretisering:</b> de belangrijkste wegen bedoeld voor bundeling en afwikkeling van verkeer van en naar de stad – betreft veelal Ring-, Rand-, of invalswegen.</p> <p><b>Inrichting:</b> gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (70 of 50 km/u, 2x2 rijstroken).</p>

Figuur 1 Functiekaart auto



**Rijkswaterstaat Zuid-Nederland**

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

**Datum**

21 september 2023

Functieprofielen vracht	
<b>(Inter)nationaal vrachtverkeer</b>	De belangrijkste wegen voor bundelen en afwikkelen van het vrachtverkeer. Betreft doorgaande (auto)snelwegen (A-wegen en de belangrijkste N-wegen).
<b>Regionaal vrachtverkeer</b>	Wegen waarover de voorkeursroutes vanaf het (inter)nationaal vrachtnetwerk (HWN) naar de belangrijkste economische toplocaties lopen (zoals industriegebieden, logistieke knooppunten en campussen). Bedoeld voor het bundelen van vrachtstromen met extra maatregelen voor het faciliteren vrachtverkeer (bv. met iVRI's). Dit betreft veelal regionale verbindingswegen.
<b>Stedelijk/ lokaal vrachtverkeer</b>	Wegen die de voorkeursroutes vormen vanaf het (inter)nationaal of regionaal vrachtverkeernetwerk naar de overige relevante gebieden (binnensteden, bedrijventerreinen). Bedoeld voor het bundelen van vrachtstromen, maar waar geen extra maatregelen worden getroffen voor het faciliteren vrachtverkeer (rijden met autoverkeer mee). Dit betreft veelal de relevante stedelijke verdelwegen en stedelijke / lokale assen.

*Figuur 2 Functiekaart vracht*

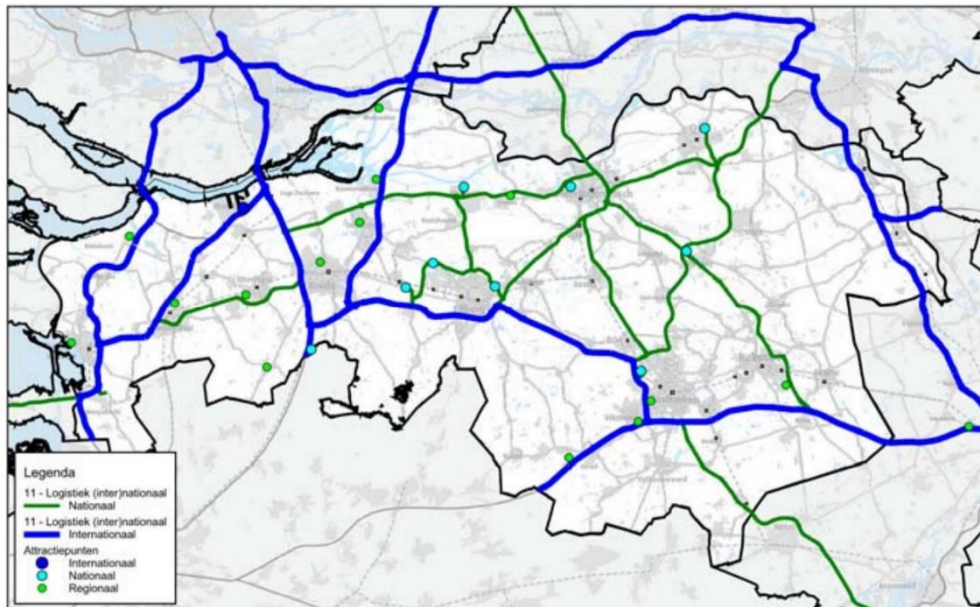
In de Strategische wegenkaart van Provincie Noord-Brabant, die de Provincie met de B5 steden heeft ontwikkeld (2015, nog steeds van kracht) wordt aan de N65 voor logistiek de kwalificatie "van nationaal belang" toegekend. Zie daarvoor figuur 3 voor goederenverkeer, waarin de blauwe wegen staan voor de internationale routes en de groene wegen voor de nationale routes. Figuur 4 ten slotte geeft aan dat behalve voor logistiek, de N65 ook een belangrijke functie heeft voor zakelijk personenverkeer en woon-werkverkeer, waardoor die rood scoort (zie toelichting in legenda) op onderstaande integrale kaart uit de Strategische wegenkaart.

**Rijkswaterstaat Zuid-Nederland**

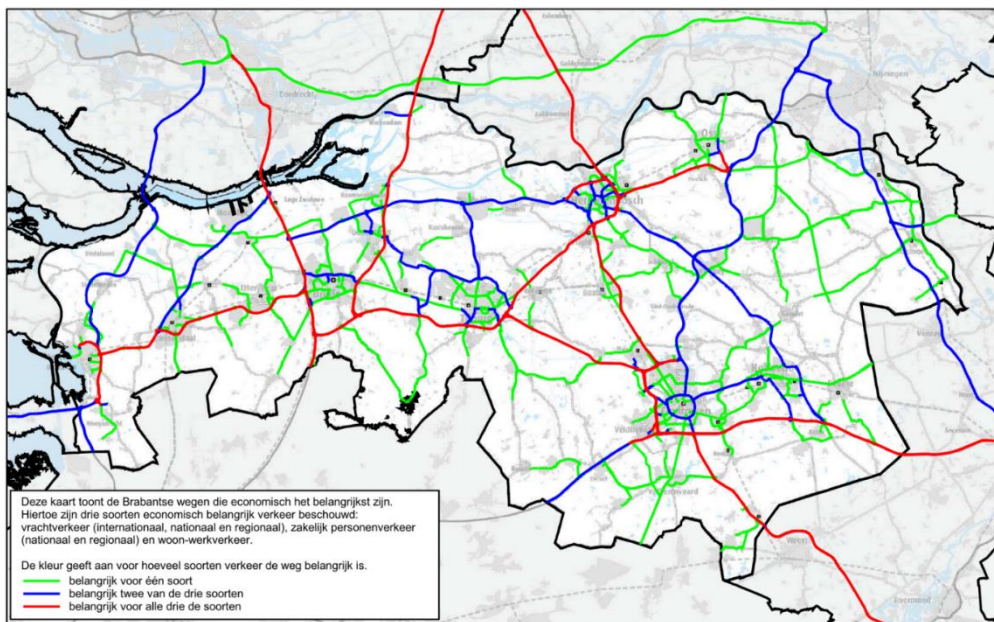
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

**Datum**

21 september 2023



Figuur 3 Strategische wegenkaart Noord-Brabant - logistiek



Figuur 4 Strategische wegenkaart Noord-Brabant - economisch belang

### Feitelijk gebruik van de N65

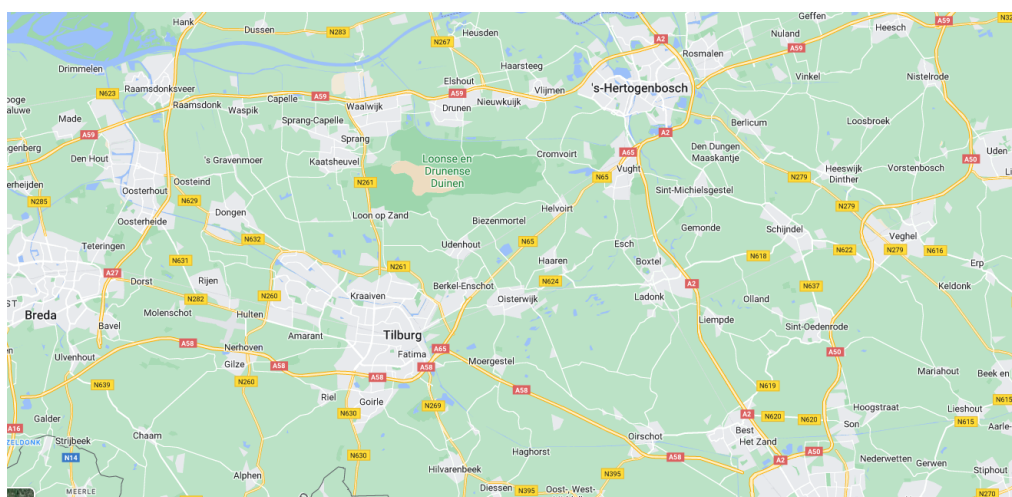
Noord-Brabant kent met de A2, A27, A58 en A59 een ruit van autosnelwegen die de "B4" steden (Eindhoven, Tilburg, Breda, Den Bosch) met elkaar verbinden, zie onderstaande kaartje (figuur 5). Voor verkeer tussen de regio's rondom Tilburg en Den Bosch, ontbreekt een directe snelwegverbinding en is de N65, ook conform bovenstaande beleidskaders, de logische route. Alleen al de verkeersstromen tussen stedelijke agglomeraties als van Tilburg en Den Bosch met elk ruim 300.000 inwoners (zie tabel op volgende pagina) maken dat hier sprake moet zijn van een stroomweg met 2\*2 rijstroken. Uit zogenaamde selected link analyses (op drie locaties van de N65 is een doorsnede gemaakt, die aangeeft wat de herkomst en bestemming van het daar rijdende verkeer is, zie bijlage 1) blijkt dat circa 60% binnen dit verzorgingsgebied blijft en dat 40% een herkomst of bestemming verder weg heeft. Dit kan bijv. verkeer tussen Tilburg en Nijmegen zijn, waarvoor de route N65-A59-A50 de meest logische is. In bijlage 1 wordt dit per locatie nader toegelicht.

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Datum

21 september 2023



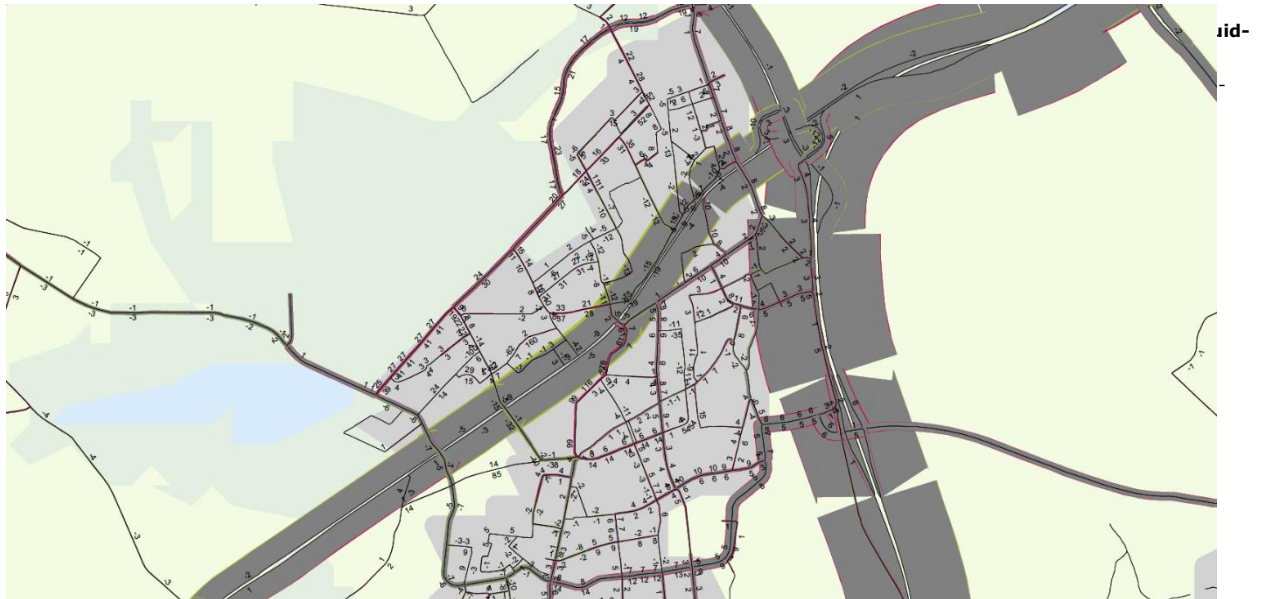
Figuur 5 Autowegen in de B4

Gemeente	Inwoners per 1-1-2023	Gemeente	Inwoners per 1-1-2023
Oss	94.437	Tilburg	227.707
Den Bosch	158.753	Oisterwijk	32.941
Bernheze	32.263	Gilze en Rijen	26.815
Sint-Michielsgestel	30.135	Goirle	24.177
Vught	32.113		
Regio Den Bosch	347.701	Regio Tilburg	311.640

Tabel 1 Inwoners gemeenten in de regio

### Het effect van 50 km/uur

Het effect van 50 km/uur (2x2) op de N65 in Vught is met het BBMA berekend. Het effect van de maatregel beperkt zich grotendeels tot het traject dat in snelheid is verlaagd (N65 binnen Vught). Binnen Vught kiest lokaal verkeer andere routes (zie figuur 6). Dit leidt o.a. tot +1.000 mvt/etmaal op de Loonsebaan. De minuut 'vertraging' die een lagere maximumsnelheid (van 70 naar 50) met zich meebrengt, valt bij lange afstand relaties in het niet. Er zijn daarom nauwelijks toenames op alternatieve routes, zoals de A59 of de A2. Het beoogde effect 'verkeer verminderen op de N65' wordt met dit alternatief niet bereikt.



Figuur 6 Verandering verkeersstromen (%) bij 50 km/uur in Vught.

#### Het effect van de knip

Op hoofdlijnen kan optie 1 (knip) vergeleken worden met één van de voor PHS onderzochte tijdelijke situaties. Uiteindelijk is mede hierom gekozen om bij de aanleg van PHS de N65 open te houden.

Uit Aanvullend informatiedocument Tijdelijke Afsluiting N65 (21 september 2017): "De afsluiting van de N65 zorgt voor een sterke toename van het verkeer, niet alleen door de kern Vught maar ook op de alternatieve regionale routes. Het hoofdwegennet kent in de spits al knelpunten. Gevolg is dat knelpunten ontstaan in verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Ook hulpdiensten ondervinden daarvan hinder. Daarbij is nog geen rekening gehouden met vertragingen die ontstaan bij spoorwegovergangen en eventuele teruglageffecten van knelpunten op kruispuntniveau en uitstraling naar het buitengebied. Naar verwachting zorgt de toename van verkeer in de kern Vught in de praktijk voor grote problemen. De hele kern staat naar verwachting vast gedurende de spitsperiode. Dit zal ook zijn weerslag hebben op de toe- en afleidende routes, zoals eventuele terugslag tot op de rijkswegen (bijvoorbeeld op de A2)." Anders dan bij PHS beschrijft deze passage voor een knip niet de tijdelijke, maar permanente situatie voor Vught indien een knip in de N65 wordt geplaatst.

#### Oordeel

Voor de wegbeheerders Rijkswaterstaat en Provincie is het afwaarderen van de N65 geen optie, omdat de weg een bovenregionale functie heeft met een groter verzorgingsgebied dan alleen van/naar Vught. Daarnaast is de weg met 2x2 rijstroken nodig voor het ontsluiten van de regio zelf. Afwaardering zal leiden tot toenames van verkeer op andere (lokale en regionale) wegen in de regio. Om deze redenen zijn Rijkswaterstaat en de provincie Noord Brabant niet bereid om de snelheid op delen van de N65 verder te verlagen. Bij het knippen van de N65 (optie 1) zou ook het omliggende hoofdwegennet nog zwaarder belast worden.

Argumenten tegen een snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom (optie 2) omwille van verkeersveiligheid zijn:

- Een maximumsnelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom (60 km/u kennen we niet binnen de bebouwde kom) is niet geloofwaardig, omdat het ontwerp van de N65 niet geloofwaardig is ingericht (of in te richten) om een maximumsnelheid van 50 km/u af te dwingen, waardoor de handhaafbaarheid ook zeer twijfelachtig is. De overgang vanaf A65 naar een 50 km weg is niet veilig vorm te geven binnen de beschikbare ruimte tussen knooppunt Vught en de bebouwde kom van Vught.
- Het wel voldoen aan de lagere maximumsnelheid zal voor een deel van het (vooral lokale) verkeer ertoe leiden, dat ze meer binnendoor dan via de N65 zullen rijden, waarbij het zeer de vraag is of de verkeersveiligheid en leefbaarheid daarmee gediend zijn. Snelheidsverlaging in Vught zal m.n. leiden tot toenemend verkeer op andere wegen in Vught. Dit omdat de N65 binnen Vught daarmee eenzelfde snelheidsregime krijgt als o.a. de Boslaan, Vijverbosweg, Loonsebaan, Helvoirtseweg, Taalstraat en Wolfkamerweg.
- De verlaging van de maximumsnelheid tot 50 km/u binnen de bebouwde kom van Vught zal er niet toe leiden dat een merkbaar aantal auto's van de N65 wordt overgeheveld naar de ruit van (snel-)wegen A58-A2-A59-N261/A27. De extra reistijd door snelheidsverlaging weegt hiervoor onvoldoende op tegen de extra reistijd en -kosten via de omrijdroutes. Zo bedraagt de afstand Den Bosch- Tilburg via de A59/N261 40 i.p.v. 27 km via de N65 en via de A2/58 zelfs 57 km. Dit onderschrijft dat snelheids- en capaciteitsbeperkingen in Vught vooral leiden tot verschuiving van verkeer naar het lokaal wegennet. Dit draagt niet bij aan de leefbaarheid in Vught. Hierbij wordt opgemerkt dat omrijden via andere snelwegen sowieso niet wenselijk is, omdat deze wegen onvoldoende restcapaciteit hebben en het omrijden tot extra uitstoot leidt, deels ook in kwetsbare (N2000-) natuurgebieden en langs andere woongebieden (N261).

**Rijkswaterstaat Zuid-Nederland**

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

**Datum**

21 september 2023

## **Conclusie**

Vanwege de regionale functie van de N65 zijn Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Brabant als wegbeheerder tegen maatregelen om de autoweg N65 af te waarderen en al helemaal om deze "los te knippen" uit het regionaal verbindend wegennet. Juist omdat het voor veel herkomsten en bestemmingen de logische route is. Er zijn voor dit verkeer geen reële opties. Snelheidsverlaging in Vught zal m.n. leiden tot toenemend verkeer op andere wegen in Vught. Bij een knip in de N65 zullen deze wegen niet alleen een toename van lokaal, maar ook van regionaal en doorgaand verkeer moeten gaan verwerken.

## Bijlage 1: Selected links N65

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

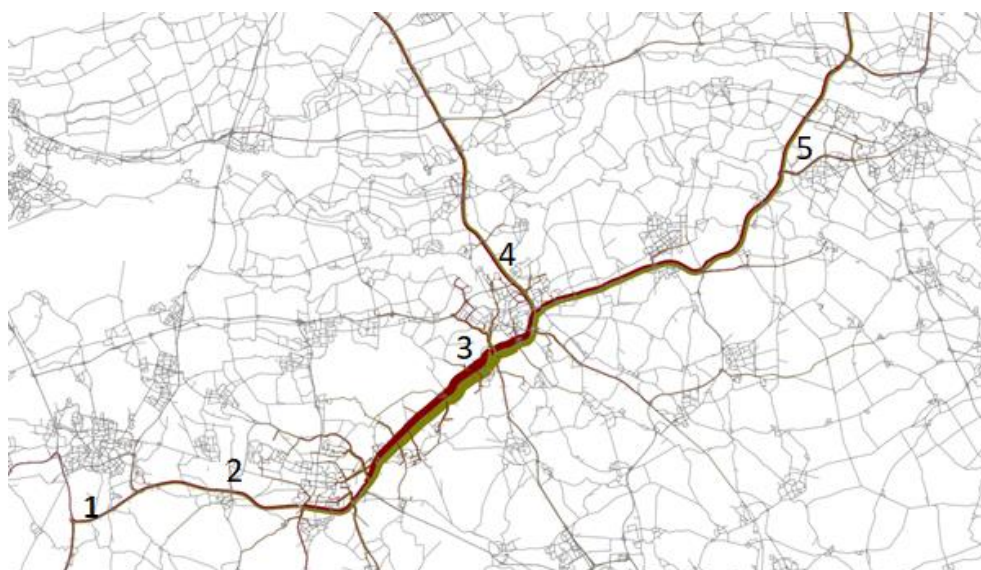
Datum

21 september 2023

Een selected link analyse geeft voor het desbetreffende wegvak aan wat de herkomst en bestemming is van het daar rijdende verkeer is. Op de betreffende locatie (dikste gekleurde lijnen) rijdt 100% verkeer en dit percentage neemt af (de lijnen worden dunner) naarmate je verder verwijderd raakt van die locatie.

Als voorbeeld in figuur A een selected link analyse van het verkeer op de N65 ter hoogte van de Helvoirtse weg waar per etmaal 25.353 motorvoertuigen richting Den Bosch passeren (groen) en 24.662 motorvoertuigen richting Tilburg (bruin). De in de kaart geplote cijfers zijn alleen bij zwaar uitvergroten leesbaar, vandaar dat voor de locaties 1-5 de intensiteiten in onderstaande tabel staan. Van het (groene) verkeer dat de Helvoirtse weg richting Den Bosch passeert (bovenste regel in tabel), heeft 8% een herkomst vanuit Gilze of westelijker (en 6% vanaf Galder of verder). Circa 90% is dus afkomstig vanuit de regio Tilburg. Van dit verkeer is nog 16% te vinden op de A2 voorbij Den Bosch en 19% voorbij Bankhoef. Grofweg 65% (100-16-19) heeft dus een bestemming grofweg Noordoost-Brabant. De onderste regel geeft de percentages voor het verkeer in de richting Den Bosch -> Tilburg, die iets hoger liggen. Op de volgende pagina's staan vergelijkbare plaatjes voor de N65 ter hoogte van de Randweg Den Bosch en bij Udenhout. De afnemende dikte van de gekleurde lijnen voorbij Den Bosch en Tilburg leidt grosso modo tot dezelfde conclusies.

**Overall komt daaruit een beeld naar voren dat ca 60% van het verkeer een herkomst en/of bestemming heeft binnen of tussen de stedelijke gebieden rondom Den Bosch of Tilburg. Er is via de A59/A50 ook nog een behoorlijke stroom vanuit en naar Nijmegen maar ook voor dit verkeer is de N65 de meest logische (boven-)regionale route.**



Figuur A: Selected ink analyse N65 tussen Martinilaan en JFK-laan/Helvoirtseweg. Groen is richting Den Bosch, bruin is richting Tilburg.



Locatie	1 A58 voor knp Galder	2 A58 Ter hoogte van Gilze	3 N65 Helvoirtseweg	4 A2 Voor aansl. Kerkdriel	5 A50 voorbij knp Bankhoef
Ri. (Noord-)oost	1444 = 6%	2032 = 8%	25353 = 100%	3970 = 16% ri. Utrecht	4735 = 19%
Ri (Zuid-)west	2105 = 9%	2992 = 12%	24662 = 100%	4646 = 19% ri. Den Bosch	3861 = 32%

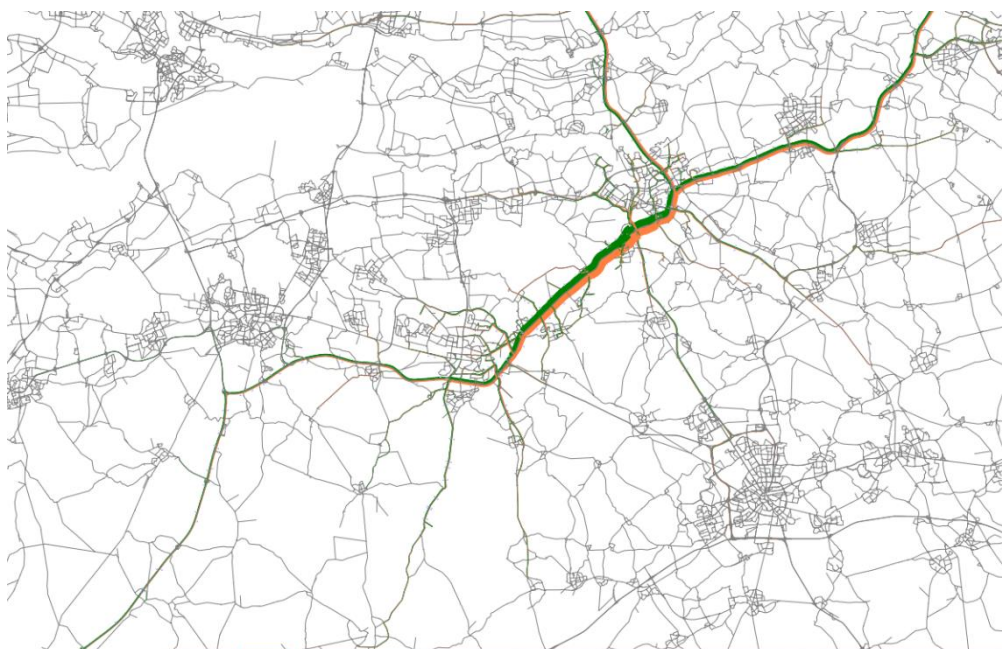
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

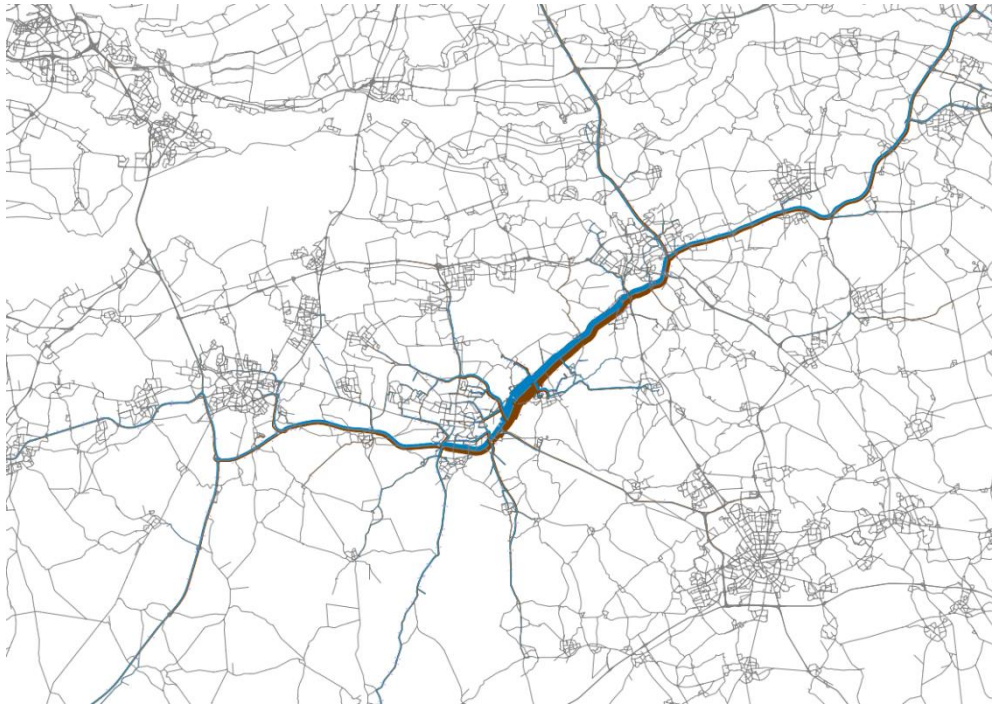
**Datum**

21 september 2023

Tabel A: Aandeel verkeer per selected link



Figuur B: Selected link analyse N65 nabij Randweg Den Bosch. Oranje is richting A2/A59, groen is richting Tilburg.



**Rijkswaterstaat Zuid-Nederland**

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

**Datum**

21 september 2023

*Figuur C: Selected ink analyse N65 nabij Udenhout. Bruin is richting A2/A59, blauw is richting Tilburg.*