



2 Het beroep van Comité N65 (1A)

2.1 De bezwaren

De Stichting Comité N65 zet zich volgens de (gewijzigde) statuten van 21 februari 2021 onder meer in voor het bevorderen van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid voor alle omwonenden van de N65 in de ruimste zin des woords, met name inwoners van Vught en Helvoirt.

In haar beroepschrift voert Comité N65, voor zover relevant in het kader van de onderzoeksvraag, aan dat de verkeersanalyses die ten behoeve van de planvorming zijn uitgevoerd, gebaseerd zijn op het Regionaal Verkeersmodel 's-Hertogenbosch uit 2014. Volgens appellante vertoont dat model gebreken. In het model is bijvoorbeeld ten onrechte aangenomen dat een toename van het verkeer hoofdzakelijk afhangt van bevolkingsgroei. Dat uitgangspunt gaat volgens appellante echter niet op in geval van fysieke wijzigingen van de infrastructuur.

Zo zal het verdwijnen van vier verkeerslichten op de N65 leiden tot het aantrekken van extra verkeer omdat het verkeer van en naar Antwerpen en Breda van en naar de A2 niet de A59 maar de N65 zal nemen. Navigatiesystemen zullen deze route ook aangeven als snelste route. De hoeveelheid extra verkeer die dat oplevert, is niet bekend.

Appellante wijst er bovendien op dat belangrijke verkeersgegevens uit het verkeersmodel is verwijderd of verdwenen. De Viewer 2017 geeft bijvoorbeeld geen verkeersgegevens meer over de Achterstraat en de Kreitestraat. De verkeersgegevens die voorheen wel in de Viewer werden getoond werden door vrijwel eenieder beschouwd als onrealistisch en ongeloofwaardig.

Verder is volgens appellante over het hoofd gezien dat door de afsluiting van de aansluitingen van de N65 op het onderliggende wegennet al het verkeer door de Torenstraat in Helvoirt zal gaan rijden. De Torenstraat kent in de huidige situatie al een te hoge verkeersbelasting en deze zal als gevolg van het plan verder toenemen. Om de verkeersintensiteit op de Torenstraat te doen verminderen is in het verleden juist de aansluiting van de Achterstraat op de N65 gerealiseerd. Deze aansluiting komt met het voorliggende bestemmingsplan te vervallen. Ook zijn er plannen geweest voor een rondweg om de Torenstraat te ontlasten, maar dat plan is nooit uitgevoerd. Als gevolg van het vervallen van de aansluitingen op de N65 en de toenemende verkeersbelasting zal de verkeersveiligheid op de Torenstraat en aansluitende woonstraten



volgens appellante verslechteren. Deze verslechtering is niet betrokken in de verkeersanalyses.

In haar zienswijze noemt appellante een aantal situaties waar volgens haar verkeersproblemen zullen ontstaan. Ook wijst zij in haar zienswijze op de ontoereikende aansluiting van het onderliggend wegennet op de ovonde bij de Torenstraat en het risico van stagnatie op de ovonde. Fietzers zullen namelijk voorrang hebben op de ovonde waardoor het autoverkeer vooral in de ochtendspits lang zal moeten wachten om het schoolgaande fietsverkeer voor te laten.

Appellante pleit voor een onderzoek naar een volwaardige autotunnel voor de N65 bij Helvoirt. Dat het alternatief van de autotunnel op voorhand op grond van financiële aspecten ter zijde wordt geschoven, vindt appellante onterecht. Uit de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) blijkt dat het tunnelalternatief een positief saldo oplevert en veel beter scoort dat het gekozen alternatief. Volgens appellante is het zonder meer mogelijk om een autotunnel te financieren.

Verder vindt appellante het bezwaarlijk dat de noordelijke fietsroute langs de N65 ter hoogte van de aansluiting met de Torenstraat wordt afgesloten. Al het fietsverkeer dat van die route gebruik maakte, zal over de Torenstraat moeten rijden, maar die weg is daar niet geschikt voor vanwege de breedte. De Torenstraat is volgens appellante een gebiedsontsluitingsweg zonder de daarbij behorende wegingdeling. Zo zijn er geen gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspaden en is er sprake van veelvuldig oversteken.

Tot slot voert appellante aan dat de huidige tankstations langs de N65 in het plan een ongelijke behandeling krijgen omdat het ene tankstation wel en het andere (van appellanten Tankstation Helvoirt (1J)) niet zal worden verplaatst.

2.2 Het verweer

In het verweerschrift (hoofdstuk 3, blz. 22-26) is in paragraaf 3.4 (blz. 24) over de bezwaren van appellante met betrekking tot het gehanteerde verkeersmodel opgemerkt dat de verkeerstoenames die uit het verkeersmodel volgen onder meer het gevolg zijn van bevolkingstoename, maar ook van infrastructurele wijzigingen. De reconstructie van de N65 is volledig, dus met verwijdering van de verkeerslichten en afsluiting van de Achterstraat, in het verkeersmodel opgenomen. Daarbij wordt verwezen naar de "Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS+" (bijlage 6 bij de plantoelichting). Volgens



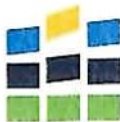
verweerder klopt het dat er in plot 4 in de Viewer (de situatie na uitvoering van de reconstructie van de N65) geen verkeersgegevens meer beschikbaar zijn voor de Achterstraat. Dat komt omdat de Achterstraat ter hoogte van de N65 in het nieuwe ontwerp is afgesloten voor verkeer, wat ook geldt voor de Kreitestraat.

Verder is in paragraaf 3.5 (blz. 24) opgemerkt dat tunnelalternatieven al in een vroeg stadium zijn bekeken. Dat geldt echter niet voor het gedeelte van de N65 bij Helvoirt. Een tunnel is daar niet als een reëel alternatief beschouwd, omdat de N65, anders dan in Vught, langs en niet door de kern van Helvoirt gaat.

In paragraaf 3.6 (blz. 25) is vermeld dat het bezwaar over de vermeende ongelijke behandeling van de tankstations niet kan slagen vanwege het relativiteitsvereiste als bedoeld in artikel 8:69a van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Afgezien daarvan worden de tankstations niet ongelijk behandeld. Het tankstation aan de zuidzijde van de N65 is niet ruimtelijk inpasbaar. Het Tankstation Helvoirt is dat wel.

Voorts is in paragraaf 3.7 van het verweerschrift vermeld dat de noordelijke fietsroute naar Helvoirt niet wordt doorgetrokken vanwege de veiligheidssituatie bij de Torenstraat in Helvoirt. Het zicht vanuit de Torenstraat op fietsers die vanuit de Sint Nicolaasstraat komen is door de ligging van het pand van de fietsenmaker zeer beperkt. Daarnaast zorgt de toenemende drukte in de Torenstraat voor meer potentiële conflicten met fietsers die de straat moeten oversteken. Iedere oversteekbeweging op de Torenstraat zal ook de doorstroming van het verkeer stagneren. Door de oversteekbewegingen te beperken, worden opstoppen in de Torenstraat zo veel mogelijk voorkomen. Verder zal een noordelijke fietsverbinding stuiten op de geplande, maar in de beoogde vorm voor fietsverkeer te smalle ecopassage over de N65 ten noorden van de kern Helvoirt. Een verbreding van de passage zodat ook fietsers ervan gebruik kunnen maken is negatief voor de natuur in de Broekleij. Tot slot zal een noordelijke fietsverbinding extra ruimte vergen en dat wordt onwenselijk geacht.

In het verweerschrift is niet ingegaan op de bezwaren van appellante over de toename van het verkeer op het onderliggende wegennet, waaronder de Torenstraat, en de gevolgen die dat kan hebben voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.



2.3 De huidige situatie

In de huidige situatie bestaat de N65 ter hoogte van het plangebied (over een lengte van ongeveer 3,5 km) uit een autoweg buiten de bebouwde kom met twee gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken en aan weerszijden vrijliggende fietspaden (zie voor een indruk van de situatie ter plaatse de foto's in bijlage STAB-2.1). Op de N65 geldt een maximumsnelheid van 80 km/u.

In het meest zuidwestelijke deel van het plangebied bevindt zich nu een gelijkvloerse, niet met verkeerslichten geregelde kruising met de Kreitestraat en de Hoge Raam (zie afbeelding 2.1 in dit verslag).



Afbeelding 2.1: Luchtfoto aansluiting Kreitestraat-Hoge Raam (bron: googlemaps).

De Kreitestraat en de Hoge Raam ontsluiten het buitengebied rond de kernen Haaren en Helvoirt en zijn beide ingericht als erftoegangswegen (buiten de bebouwde kom). De wegen hebben een rijbaan met een breedte van ongeveer 4,5 meter, zonder belijning of gemarkeerde weggedeelten voor voetgangers of fietsers. De maximumsnelheid is 60 km/u. Uit de Openbare Viewer N65² kan worden afgelezen dat de Kreitestraat in 2017 (de meest recente gegevens over de huidige situatie) een verkeersintensiteit van 350 mvt/etm had en de Hoge Raam 630 mvt/etm.

²https://pimplatform.nl/?environment_id=71&zoom=13&x=144403&y=404762&rotation=1&baselayer=openba sis_0.62&layers=10172_0.95_1-3-4,16_0.9_3,7310_1_



Voor het op- en afrijden van en naar de Kreitestraat en de Hoge Raam zijn op de N65 geen in- of uitvoegstroken aanwezig. Wel is een gedeelte van de middenberm verhard. Dat gedeelte dient als opstelplek voor het verkeer dat van beide wegen linksaf de N65 wil oprijden dan wel als opstelplek voor rechtdoor gaand verkeer op beide wegen. Het verkeer van de Kreitestraat en de Hoge Raam moet (vanzelfsprekend) voorrang verlenen aan het verkeer op de N65. Het verkeer dat van de N65 de Kreitestraat of de Hoge Raam wil oprijden zal op de N65 al vaart moeten minderen, wat tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden. Het verkeer dat vanaf beide wegen invoegt op de N65 zal pas na enige tijd de snelheid hebben van het doorgaande verkeer, wat de verkeersveiligheid maar ook de doorstroming niet ten goede komt.

Verder in noordelijke richting kent de N65 enkele op- en afritten naar aanliggende woon- of bedrijfsperven. Ook bij deze op- en afritten is de middenberm van de N65 verhard zodat ook linksaf geslagen kan worden.

Aan de zuidzijde van de kern Helvoirt is het Schilderstraatje op de noordelijke rijbaan van de N65 aangesloten (met ook hier een opstelplek in de middenberm voor linksafslaand verkeer). Het Schilderstraatje leidt naar de zuidwestelijke woonbuurten van Helvoirt en is alleen opengesteld voor bestemmingsverkeer (zie foto 17 in bijlage STAB-2.1). De weg maakt deel uit van de 30 km/u zone van de kern Helvoirt. In de Openbare Viewer N65 zijn geen verkeersintensiteiten voor deze weg aangegeven.

Ongeveer 140 meter noordwaarts van het Schilderstraatje bevindt zich aan de noordzijde van de N65 de aansluiting van de Achterstraat en aan de zuidzijde de aansluiting met het Touwslagersbaantje (zie afbeelding 2.2 in dit verslag).

De Achterstraat is een erftoegangsweg in de bebouwde kom van Helvoirt en ontsluit de zuidwestelijk gelegen woonwijken in Helvoirt. De weg is voorzien van klinkerbestrating, zonder belijning of gemarkeerde weggedeelten voor voetgangers of fietsers. De weg maakt deel uit van de 30 km/u zone van de kern Helvoirt. Het Touwslagersbaantje is een onverharde weg die alleen is opengesteld voor bestemmingsverkeer.

Voor het inrijden van de Achterstraat vanaf beide rijbanen van de N65 zijn uitvoegstroken aanwezig. Die uitvoegstroken ontbreken voor het inrijden van het Touwslagersbaantje. Voor het rechtsaf invoegen vanaf beide wegen op de N65 zijn geen invoegstroken aanwezig. Verkeer dat vanaf de Achterstraat linksaf de N65 wil oprijden kan gebruik maken van een opstelstrook in de middenberm van de N65. Deze opstelstrook is alleen opengesteld voor voertuigen die niet langer zijn dan 5 meter.



Afbeelding 2.2: Luchtfoto aansluiting Achterstraat en Touwslagersbaantje (bron: googlemaps).

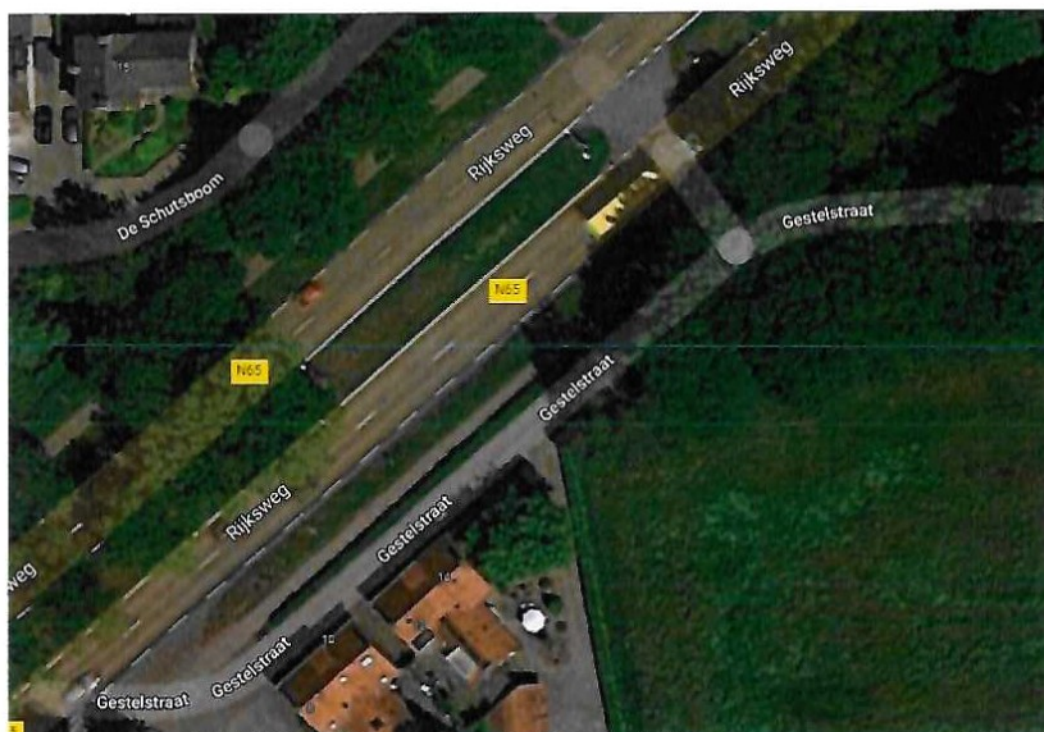
Uit de Openbare Viewer N65 kan worden afgelezen dat de Achterstraat in 2017 een verkeersintensiteit van 1.680 mvt/etm had. In de Openbare Viewer N65 zijn geen verkeersintensiteiten voor het Touwslagersbaantje aangegeven.

Ongeveer 170 meter noordwaarts bevindt zich aan de zuidzijde van de N65 de aansluiting met de Gestelstraat (zie afbeelding 2.3 in dit verslag). De Gestelstraat is een erftoegangsweg in het buitengebied die over een lengte van ongeveer 65 meter parallel aan de N65 loopt en daar is voorzien van klinkerbestrating. Na deze 65 meter buigt de Gestelstraat in oostelijke richting af van de N65 en is tot aan de kruising met de Antwerpse Baan een onverharde weg. Na de kruising met de Antwerpse Baan is de Gestelstraat verhard en leidt naar de Molenstraat. De Molenstraat vormt samen met de Helvoirtseweg de verbinding tussen Helvoirt en Haaren.

Het is toegestaan om vanaf beide rijbanen van de N65 af te slaan naar de Gestelstraat. Vanaf de noordelijke rijbaan is dat alleen toegestaan voor voertuigen met een maximale lengte van 5 meter. Voor het afslaan van de N65 naar de Gestelstraat zijn geen uitvoegstroken aanwezig. Het is evenwel niet uitgesloten dat het naar rechts afslaande verkeer op de zuidelijke rijbaan gebruik maakt van de hier aanwezige vluchthaven (pechstrook) en over de doorgetrokken streep de Gestelstraat inrijdt. Voor het naar links afslaande verkeer vanaf de noordelijke rijbaan is in de middenberm van de N65 een



opstelplaats aanwezig. De Openbare Viewer N65 geeft voor de Gestelstraat een verkeersintensiteit van 470 mvt/etm in 2017.



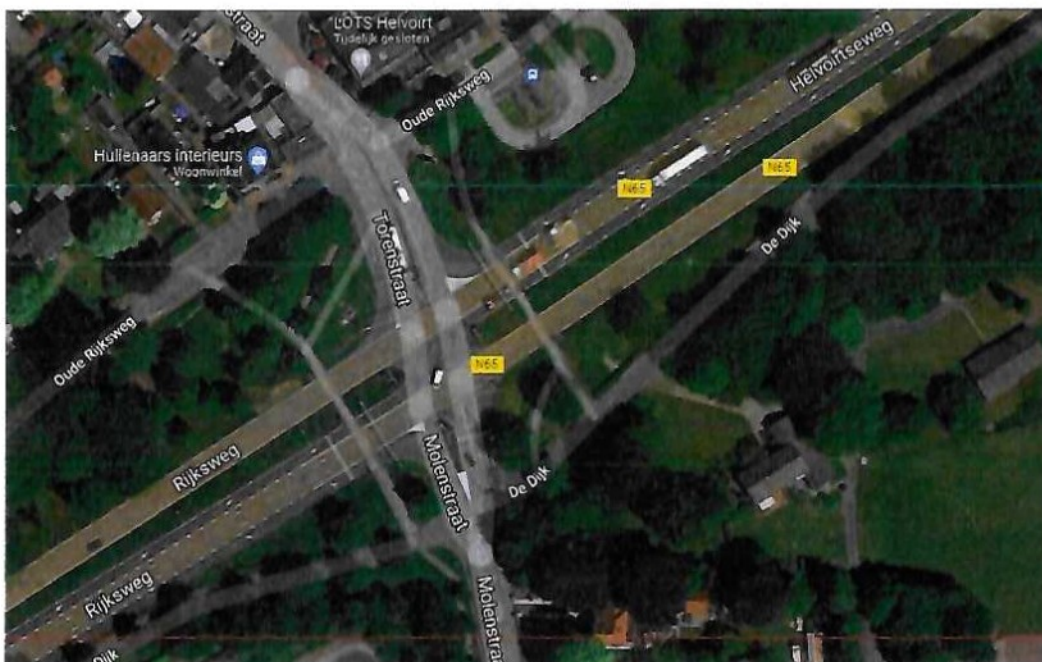
Afbeelding 2.3: Luchtfoto aansluiting Gestelstraat (bron: googlemaps).

Na ongeveer 250 meter ten noorden van de aansluiting met de Gestelstraat bevindt ter hoogte van de Antwerpse Baan (ten zuiden van de N65) een oversteekmogelijkheid over de N65 naar het fietspad langs de noordelijke rijbaan van de N65. Deze oversteekmogelijkheid, die niet meer behelst dan een smal klinkerpaadje, is alleen opengesteld voor voetgangers en (brom)fietsers en is verder niet op de N65 aangegeven.

Ter hoogte van de Julianastraat in de kern Helvoirt bevindt zich aan de noordelijke rijbaan van de N65 het tankstation van appellanten Tanklokaal Helvoirt (1J). Het tankstation is alleen vanaf de noordelijke rijbaan van de N65 bereikbaar en beschikt over eigen in- en uitvoegstroken. Voor een uitgebreidere beschrijving van de situatie ter plaatse van het tankstation verwijs ik naar paragraaf 3.3 in dit verslag.



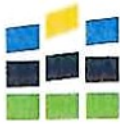
De aansluiting van de N65 op de Torenstraat en de Molenstraat in Helvoirt (zie afbeelding 2.4 in dit verslag) bestaat uit een ruim opgezet en met verkeerslichten geregeld kruispunt. Voor zowel het afslaan van de N65 als het verkeer dat vanaf de Torenstraat en de Molenstraat de N65 wil oprijden zijn voorsorteevakken aanwezig. Aan de noord- en zuidzijde van het kruispunt zijn met verkeerslichten geregelde oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers.



Afbeelding 2.4: Luchtfoto aansluiting Torenstraat - Molenstraat (bron: googlemaps).

De Molenstraat verbindt zoals gezegd de kernen Helvoirt en Haaren en is ingericht als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een gebiedsontsluitende functie. De weg bestaat uit één rijbaan met aan beide zijden een vrijliggend (en op sommige plaatsen aan de rijbaan grenzend) fietspad. De weg kent geen rijstrookindeling maar de rijbaan is voldoende breed voor het gelijktijdig laten passeren van twee voertuigen uit tegenovergestelde richting. Op de Molenstraat geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. De Openbare Viewer N65 geeft voor de Molenstraat een verkeersintensiteit van 4.780 mvt/etm in 2017.

De huidige parallelweg aan de zuidzijde van de N65 met de naam De Dijk is op een afstand van enkele tientallen meters ten zuiden van het kruispunt met de N65 aangesloten op de Molenstraat.



De Torenstraat loopt vanaf de N65 door de kern Helvoirt waarna de weg ter hoogte van de spoorwegovergang aan de noordzijde van Helvoirt overgaat in de Helvoirtsestraat die naar het buitengebied ten noorden van die kern en onder meer het Natura 2000-gebied "Loonse en Drunense Duinen" en de kern Cromvoirt leidt. Behalve een functie voor de ontsluiting van de aanliggende woningen, winkels, kerk, sportverenigingen en horeca heeft de Torenstraat een functie voor de ontsluiting van de Helvoirtse woonwijken ten oosten en westen van de weg en het doorgaande verkeer naar Cromvoirt en de Loonse en Drunense Duinen. Daarnaast wordt de weg gebruikt door het (vracht)verkeer van en naar bedrijven in vooral het noordelijk deel van Helvoirt zoals een mengvoederbedrijf, een distributiebedrijf en een bedrijf dat bouwmaterieel vervaardigd.

Het gedeelte van de Torenstraat tussen de kruising met de N65 en de kruising met deels parallel aan de N65 lopende Oude Rijksweg is geasfalteerd. Aan de Oude Rijksweg, even ten noorden van de Torenstraat bevindt zich het busstation Helvoirt.

Na de kruising met de Oude Rijksweg is de Torenstraat tot aan de spoorwegovergang aan de noordzijde van de kern Helvoirt ingericht als erftoegangsweg en voorzien van klinkerberstrating. Vanaf dat punt geldt een maximumsnelheid van 30 km/u.

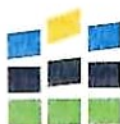
Met behulp van verschillende bestratingsmaterialen en -patronen zijn de in te nemen posities van de verschillende weggebruikers gesuggereerd. Ter hoogte van aansluitingen met andere wegen zijn snelheidsbeperkende plateau's aangebracht en ter hoogte van de kerk bevindt zich een versmalling met asverspringing. Op enkele plaatsen wordt de snelheid van het passerende verkeer aangegeven en gewaarschuwd als te hard wordt gereden.

De Openbare Viewer N65 geeft voor de Torenstraat tussen de aansluiting met de Oude Rijksweg en de Broekwal een verkeersintensiteit van 6.540 mvt/etm in 2017. Voor het gedeelte tussen de Broekwal en de De Jonge van Zwijnsbergerstraat is dat 6.440 mvt/etm, waarna de verkeersintensiteit afneemt tot 4.240 mvt/etm ter hoogte van de spoorwegovergang aan de noordzijde van de kern Helvoirt.

Ongeveer 400 meter ten noorden van de kruising van de N65 met de Torenstraat en de Molenstraat staat aan de zuidelijke rijbaan van de N65 het te verplaatsen BP-tankstation.

2.4 De planregeling

Het plangebied beslaat de gronden van de huidige N65 en stroken aan weerszijden van die weg die benodigd zijn voor de nieuwe N65. Daarnaast zijn gedeelten van de wegen Hoge Raam en de Gestelstraat in het plangebied opgenomen.



Nagenoeg alle gronden in het plangebied hebben de bestemming "Verkeer" (art. 5) gekregen. Gronden met die bestemming zijn bestemd voor wegen met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, met ten hoogste 2x2 doorgaande rijstroken en de benodigde in- en uitvoegstroken en parallelwegen met ten hoogste 2x1 rijstrook (art. 5.1, onder a en b). In de bouwregels is bepaald dat de wegas van de N65 uitsluitend mag worden gesitueerd ter plaatse van de figuur "as van de weg" en dat de hoogteligging van de N65 gerealiseerd dient te worden conform de profielen zoals opgenomen in Bijlage 1 - Lengte en dwarsprofielen bij de regels (art. 5.2.2, onder a en c). In artikel 5.3 is bepaald dat het bevoegd gezag onder voorwaarden met een omgevingsvergunning kan afwijken van de ligging van de wegas tot 2 meter van de as zoals aangegeven op de verbeelding. De figuur "as van de weg" ontbreekt overigens in het zuidelijk deel van het plangebied. Verder is met verschillende functieaanduidingen aangegeven waar de N65 verdiept komt te liggen, waar geluidsschermen komen te staan of waar fietspaden of een tunnel mogelijk zijn.

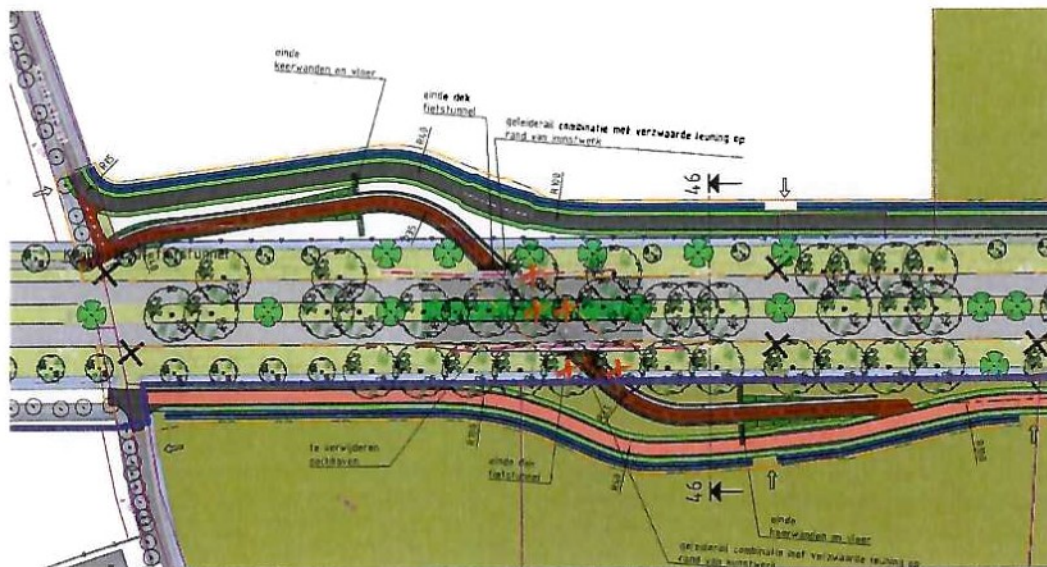
Uit de planverbeelding en de regels van het bestemmingsplan volgt geen vastliggend ontwerp voor de nieuwe N65. Het bestemmingsplan regelt bijvoorbeeld niet welke aansluitingen met het onderliggende weggennet komen te vervallen of hoe kruisingen met het onderliggende weggennet worden vormgegeven. De beoogde inrichting en vormgeving van de nieuwe N65 is weergegeven op de Ontwerptekening Helvoirt west (bijlage 2 bij de plantoelichting) en de Ontwerptekening Helvoirt oost (bijlage 3 bij de plantoelichting). In de planregels is niet naar deze ontwerptekeningen verwezen zodat aan de ontwerptekeningen geen juridische betekenis kan worden gehecht. In paragraaf 3.1 van de plantoelichting is aangegeven dat de ontwerptekeningen een goede indicatie geven van de toekomstige situatie, maar dat het ontwerp op onderdelen nog geoptimaliseerd kan worden. Van de zijde van verweerder is medegedeeld dat de ontwerptekeningen richtinggevend zijn voor de invulling en uitvoering van het plan.

2.5 De beoogde verkeerssituatie

Hoewel aan de ontwerptekeningen geen juridische betekenis kan worden gehecht, is bij de hiernavolgende beschrijving van de beoogde verkeerssituatie uitgegaan van die tekeningen.



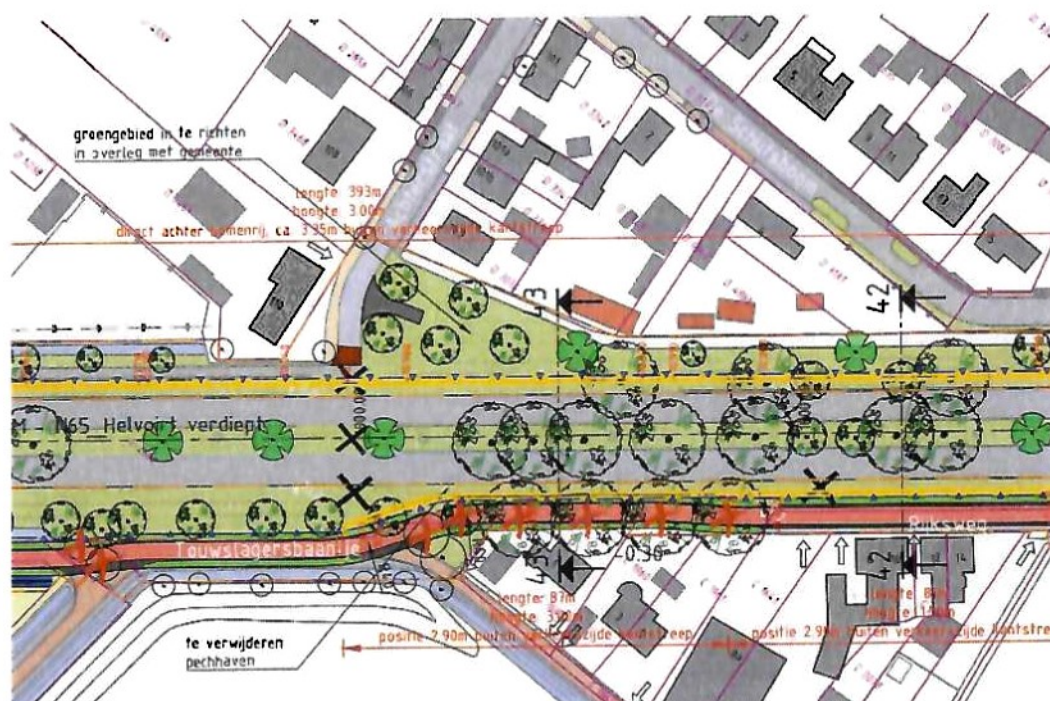
Van Ontwerptekening Helvoirt west (bijlage 2 bij de plantoelichting) kan worden afgelezen dat de huidige aansluitingen van de Kreitestraat en de Hoge Raam op de N65 komen te vervallen. In plaats daarvan zal ter hoogte van de Kreitestraat een fietspad worden aangelegd dat via een (fiets)tunnel onder de N65 wordt verbonden met een fietsroute aan de zuidzijde van de nieuwe N65 (zie afbeelding 2.5 in dit verslag).



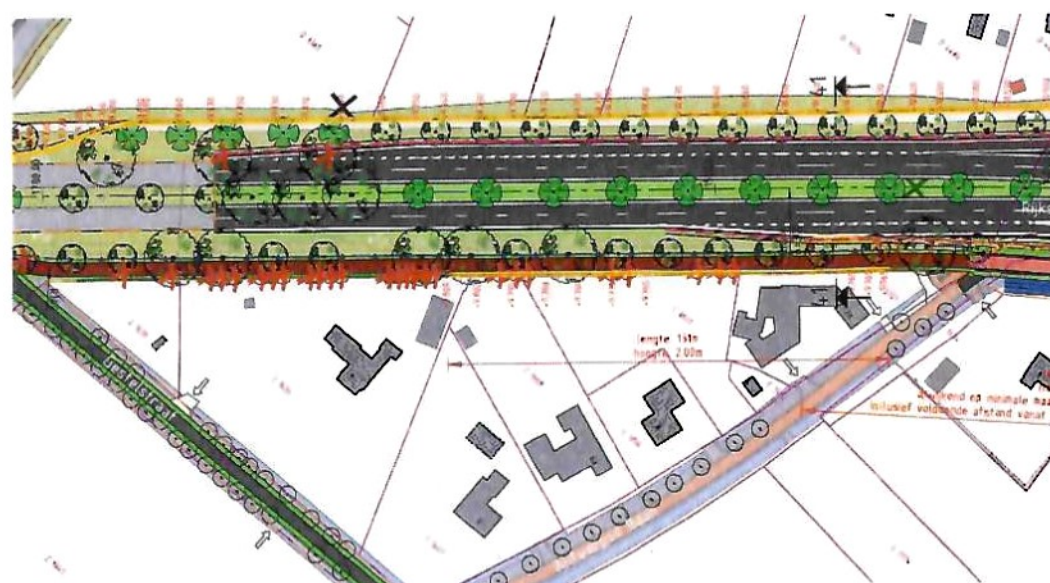
Afbeelding 2.5: Fragment Ontwerptekening Helvoirt west (Kreitestraat - Hoge Raam).

Verder volgt uit de Ontwerptekening Helvoirt west dat huidige directe aansluitingen van de percelen op de N65 komen te vervallen en dat die percelen ontsloten zullen worden op de parallelwegen langs de N65. De parallelweg aan de zuidzijde van de N65 zal worden ingericht als fietsstraat (waar auto's te gast zijn).

De wegen Schilderstraatje, Touwslagersbaantje, Achterstraat en Gestelstraat, die nu nog rechtstreeks zijn aangesloten op de N65, worden eveneens afgesloten van de nieuwe N65 (zie afbeeldingen 2.6 en 2.7 in dit verslag). Deze wegen worden aangesloten op de parallelwegen.



Afbeelding 2.6: Fragment Ontwerptekening Helvoirt west (Achterstraat - Touwslagersbaantje).



Afbeelding 2.7: Fragment Ontwerptekening Helvoirt west (Gestelstraat - Antwerpse Baan).



Aangezien het gemotoriseerde verkeer over de zuidelijke parallelweg langs de N65 (de fietsstraat) via de Gestelstraat naar de Molenstraat zal worden geleid (het vervolg van de parallelweg langs de N65 wordt uitgevoerd als snelfietspad), zal het onverharde gedeelte van de Gestelstraat worden verhard (bij de bespreking van de beroepen van appellanten Van Steen (1D), Martherus-Meijers (1E), Van de Ven (1H) en Koldewij (1L) over de situatie ter hoogte van de Antwerpse Baan wordt hier nader op ingegaan).

De ontsluiting van het tankstation van appellanten Tankstation Helvoirt (1J) zal volgens de ontwerptekening aanzienlijk veranderen. Ik verwijs naar paragraaf 3.5 in dit verslag voor een beschrijving van de beoogde situatie. Ter hoogte van het tankstation zal de nieuwe N65 verdiept komen te liggen. De verdiepte ligging van de N65 loopt door tot aan de oostzijde van de kern Helvoirt.

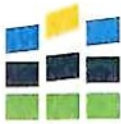
In de beoogde situatie wordt de huidige met verkeerslichten geregelde kruising van de N65 met de Molenstraat en de Torenstraat vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Op het "dak" van de verdiepte N65 komt op maaiveldniveau een ovonde (ovale rotonde) met aansluitingen op beide rijbanen van de N65, de Molenstraat en de Torenstraat (zie afbeelding 2.8 in dit verslag).

De rijbanen van de N65 worden met af- en toeritten verbonden met de ovonde, terwijl de Molenstraat en de Torenstraat direct op de ovonde worden ontsloten.

Om de ovonde worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Het zuidelijk van de ovonde gelegen fietspad zal in twee richtingen worden opengesteld. Aan de noordzijde zal geen oversteekmogelijkheid voor fietsers worden gerealiseerd. Aan de oostzijde van de ovonde komt een voetpad waarbij ter hoogte van de oversteek over de toe- en afrit van de N65 een zebepad is voorzien.

De ovonde zal blijkens de plaatsnaamborden die op Ontwerptekening Helvoirt oost zijn aangegeven, binnen de bebouwde kom komen te liggen. Dat betekent in de regel dat het verkeer op de ovonde voorrang zal hebben op het naderende verkeer en dat voorrang moet worden verleend aan overstekende fietsers. Vanwege de ovonde zullen ook de aansluitingen met de Oude Rijksweg aan de noordzijde en de Rijksweg aan de zuidzijde aangepast worden.

In het gedeelte van de N65 ten oosten van de kruising met de Molenstraat en de Torenstraat voorziet het ontwerp voor de nieuwe N65 in een ecopassage, een nieuwe locatie voor het BP-tankstation en aanpassingen van de weg De Dijk. In dit weggedeelte zijn geen nieuwe toe- of afritten naar en van de N65 voorzien.



Afbeelding 2.8: Fragment Ontwerptekening Helvoirt oost (ovonde Torenstraat - Molenstraat).

In het ontwerp voor de nieuwe N65 is ten zuiden van de N65, vanaf de Hoge Raam tot aan de oostelijke plangrens, een snelfietsroute geprojecteerd als onderdeel van de snelfietsroute tussen Tilburg en Den Bosch. De snelfietsroute bestaat uit fietspaden en fietsstraten. Het bestaande fietspad langs de noordelijke rijbaan van de N65 zal voor wat betreft het gedeelte tussen de Julianstraat en de Achterstraat in Helvoirt geheel komen te vervallen. Fietzers zullen gebruik moeten maken van de wegen in de kern Helvoirt. Op andere plaatsen kunnen fietsers gebruik maken van de nieuwe parallelweg aan de noordzijde van de nieuwe N65.

2.6 De gevolgen van het plan

De bezwaren van appellante hebben voor een belangrijk deel betrekking op de milieugevolgen van het plan (o.a. geluid en luchtkwaliteit). Deze gevolgen zijn, gelet op de onderzoeksvraag, niet in dit verslag besproken. Dat geldt eveneens voor het bezwaar van appellante over de door haar vermeende onjuiste of onvolledige maatschappelijke en financiële afweging van de aanleg van een tunnel ter hoogte van Helvoirt door verweerder. Het bezwaar van appellante over de ongelijke behandeling van de bestaande tankstations



langs de N65 in Helvoirt, valt ook buiten de onderzoeksvraag. In hoofdstuk 3 in dit verslag zijn naar aanleiding van het beroep van Tankstation Helvoirt (1J) de gevolgen voor het tankstation beschreven.

Als gevolg van de reconstructie van de N65 zal de verkeersintensiteit op die weg toenemen. Door de verbeterde doorstroming zullen meer weggebruikers van de weg gebruik gaan maken dan in de situatie zonder aanpassing van de N65.

In de tabel op bladzijde 8 in de Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS van Goudappel Coffeng (bijlage 6 bij de plantoelichting) is aangegeven dat in 2017 de verkeersintensiteit op het wegvak van de N65 tussen de Julianastraat en de Torenstraat in Helvoirt (waarneempunt 1 op figuur 3.1 op blz. 6 in de rapportage) 35.900 mvt/etm bedroeg (beide richtingen). Op het gedeelte tussen de Torenstraat en De Dijk (waarneempunt 2) was dat 39.800.

In de situatie zonder aanpassingen van de N65 zou de autonome groei van de verkeersintensiteit op de N65 in 2030 toenemen tot respectievelijk 43.300 mvt/etm (waarneempunt 1) en 47.500 mvt/etm (waarneempunt punt 2). Dat zijn toenames van respectievelijk 7.400 mvt/etm en 7.700 mvt/etm oftewel 21 en 19%.

Als gevolg van de uitvoering van het plan volgens het geoptimaliseerde voorkeursalternatief (VKA+) en de verwachte gevolgen van het programma Hoog Frequent Spoor (PHS) nemen de verkeersintensiteiten op de N65 in 2030 verder toe tot respectievelijk 45.500 mvt/etm (waarneempunt 1) en 50.600 (waarneempunt 2). Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zullen als gevolg van het plan ter hoogte van waarneempunt 1 in 2030 dus 2.200 mvt/etm extra rijden (toename t.o.v. de autonome ontwikkeling is dan 5%) en ter hoogte van waarneempunt 2 is dat 3.100 mvt/etm (toename 7%).

Volgens appellante vertonen deze verkeerscijfers gebreken. Verweerder voert aan dat ten behoeve van het plan gebruik is gemaakt van een projectspecifiek verkeersmodel voor de N65-PHS uit 2017 met het regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014 als basis (zie ook de beantwoording van de vragen van STAB in de memo van Goudappel Coffeng in bijlage 2 bij de notitie "Beantwoording vragen STAB N65" van 26 januari 2022 (bijlage STAB-1.1).

Het projectspecifieke verkeersmodel is een statisch model met een capaciteitsafhankelijke todelingsmethode en is gebouwd volgens de Brabant Brede Model Aanpak (BBMA). Het model is gevuld met de op dat moment meest recente informatie. De invoer is afgestemd met en geaccordeerd door betrokken partijen (wegbeheerders).



(waarneempunt 21 in de Technische rapportage) is in het verkeersmodel voor 2030 en met uitvoering van het plan (VKA+ en PHS) een toename van de verkeersintensiteit voorzien van 2.200 mvt/etm, oftewel 34%.

Gelet op het voorgaande en wat appellante in haar beroepschrift aanvoert, zie ik geen aanleiding om de met het verkeersmodel berekende verkeersintensiteiten onrealistisch te achten. Daarnaast is er geen aanleiding om aan te nemen dat de gereconstrueerde N65 een hogere verkeersintensiteit niet zou kunnen verwerken of dat de verbeterde bereikbaarheid teniet zou worden gedaan. Het wegontwerp met 2x2 rijstroken kan ook hogere verkeersintensiteiten verwerken. Ook de verkeersveiligheid op de N65 komt niet zonder meer in het gedrang bij een enigszins hogere verkeersintensiteit.

Als gevolg van de afsluiting van vooral de Achterstraat zal de verkeersintensiteit op de Torenstraat wel aanzienlijk toenemen. De Torenstraat kent in de huidige situatie met meer dan 6.500 mvt/etm al een verkeersbelasting die voor een erftoegangsweg als zeer hoog moet worden beschouwd. In de regel wordt voor een erftoegangsweg een maximale verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm acceptabel geacht. In de toekomstige situatie zal de verkeersintensiteit op de Torenstraat toenemen tot 8.600 mvt/etm. Daarbij komt dat de Torenstraat ook veelvuldig wordt gebruikt door zwaar vrachtverkeer van en naar de bedrijven aan de noordrand van de kern Helvoirt. Als gevolg van de reconstructie van de N65 en de afsluiting van de Achterstraat zal het vrachtverkeer op de Torenstraat overigens waarschijnlijk niet toenemen omdat de Achterstraat in de huidige situatie geen logische route voor vrachtverkeer biedt en diensgevolge nauwelijks vrachtverkeer kent.

De inrichting van de Torenstraat is vrij recentelijk aangepast waardoor deze weg voldoet aan de basiseisen voor een Duurzaam Veilig wegontwerp die worden gesteld aan een erftoegangsweg. Hoewel de weg voor een belangrijk deel van het verkeer fungeert als gebiedsontsluitingsweg is een inrichting van de Torenstraat als gebiedsontsluitingsweg niet aan de orde. Niet alleen is niet overal voldoende ruimte beschikbaar om een dergelijk wegontwerp te realiseren, ook appellante wenst niet dat de inrichting van de weg wordt aangepast voor de functie als gebiedsontsluitingsweg.

Door het extra verkeer op de Torenstraat zullen op die straat ook extra ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers plaatsvinden. Vanwege de aangepaste inrichting van de Torenstraat hoeft een toename van het aantal ontmoetingen niet zonder meer te leiden tot een toename van het aantal verkeersconflicten en dus een afname van de



verkeersveiligheid. De kans op ongevallen neemt met een hogere verkeersintensiteit wel toe.

De minder verkeersveilige situaties die zich in de huidige situatie kunnen voordoen, waarbij sprake is van ontmoetingen tussen vrachtverkeer en kwetsbare weggebruikers als voetgangers en fietsers, zullen zich als gevolg van de reconstructie van de N65 niet zonder meer vaker voordoen omdat de reconstructie niet tot gevolg heeft dat er meer vrachtverkeer of voetgangers van de Torenstraat gebruik zullen maken.

Door het vervallen van het gedeelte van de huidige fietsroute tussen de Achterstraat en de Julianastraat zullen wellicht meer fietsers via de Achterstraat, de Vincent van Goghstraat en de De Jonge van Zwijnsbergenstraat rijden en aldus uitkomen op de Torenstraat. Fietsers die nu nog gebruik maken van het af te sluiten gedeelte van het huidige fietspad zullen waarschijnlijk eerder via de Sint Nicolaasstraat naar de aansluiting op de Oude Rijksweg ter hoogte van de Julianastraat rijden omdat die route, meer dan de route over de De Jonge van Zwijnsbergenstraat, meer het af te sluiten gedeelte van het fietspad volgt. Met het plan is evenwel beoogd het doorgaande fietsverkeer zoveel mogelijk via de zuidelijk van de N65 liggende snelfietsroute te leiden.

De toename van de verkeersintensiteit op de Torenstraat kan er ook toe leiden dat het verkeer op die straat en op de toevoerwegen stagnatie ondervindt, wat negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid heeft.

In het rapport "Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren" van Goudappel Coffeng van 16 april 2019 (bijlage 8 bij de plantoelichting) is met behulp van de VISSIM-kruispunttool de gemiddelde verliestijd berekend die in de toekomstige situatie kan optreden als gevolg van de reconstructie van de N65. Uit de berekeningen volgt dat de verwachte verliestijd op het (gelijkwaardige) kruispunt Torenstraat – Kastanjelaan (kruispunt 15) in het noordelijke deel van de Torenstraat vanuit alle richtingen en zowel in de ochtend- als avondspits, gemiddeld 5 seconden zal zijn, wat als goed wordt beoordeeld. Op de eveneens gelijkwaardige kruising Torenstraat en de De Jonge van Zwijnsbergenstraat (kruispunt 16) in het centrale deel van de Torenstraat bedraagt de gemiddelde verliestijd maximaal 10 seconden (vanuit de richting Torenstraat-zuid) en op het voorrangskruispunt Torenstraat – Oude Rijksweg inclusief de aansluiting met de N65 (kruispunt 17) is de verliestijd maximaal 30 seconden. Deze verliestijd treedt op voor het verkeer dat vanaf de Oude Rijksweg de Torenstraat wil inrijden en wordt vooral veroorzaakt door de voorrangssituatie voor het verkeer op de Torenstraat. Een verliestijd van 30 seconden betekent dat de doorstroming op het kruispunt matig is. In het rapport wordt



geconcludeerd dat het kruispunt wel het verkeer kan verwerken (zie tabel 4.1 in het rapport).

In het rapport over de kruispuntberekeningen ontbreken gegevens over de verwachte verliestijden bij de aansluitingen op de ovonde, de aansluitingen van de Torenstraat met de Broekwal (2x), de Tilburgstraat en de Sportlaan.

Met een geprognosticeerde maximale verkeersintensiteit van bijna 4.000 mvt/etm (op de noordelijke afrit naar Helvoirt) kan er wellicht enige verliestijd optreden bij het oprijden van de ovonde. In de huidige situatie kan bij het wachten voor de verkeerslichten op het kruispunt ook verliestijd optreden. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de ovonde een verkeersintensiteit van maximaal 4.000 mvt/etm niet kan verwerken. Over de niet-onderzochte aansluitingen op de Torenstraat merk ik op dat de ligging en functie van deze wegen vergelijkbaar is met de wel onderzochte aansluitingen. Ook zijn de wegen op vergelijkbare wijze aangesloten op de Torenstraat. Voor deze wegen liggen geen duidelijk afwijkende verliestijden in de rede.

Als gevolg van de reconstructie van de N65 en de hogere verkeersbelasting van de Torenstraat zal de doorstroming op de Torenstraat en de bereikbaarheid van delen van de kern Helvoirt dus enigszins afnemen. Het ligt echter niet in de rede dat als gevolg van het drukker wordende verkeer een (groot) bereikbaarheidsprobleem zal ontstaan.