

Zienswijze op het STAB-rapport Helvoirt Nr.: 202004196/1/R2

Als gevolg van de voorgenomen N65 reconstructie wordt de Torenstraat de enige invalroute in het dorp Helvoirt. Die Torenstraat splitst twee dorps helften met alle winkels, scholen, kerken, artsen, cafés etc. aan de West/Tilburgse kant. Onderstaand plaatje toont aan dat de inrit van de Torenstraat vanaf de N65 optisch smal oogt met een helderrode rijbaan en een donker trottoir. De automobilist heeft nog niet de neiging het gaspedaal in te drukken. Ook de afslag naar de Broekwal, verkeer van rechts, noopt tot terughoudendheid.



Maar dan, na de flauwe bocht tussen de Broekwal en De Jonge van Zwijnsbergenstraat verandert het aspect. Weg is het optische versmallingseffekt en de automobilist ziet een brede grauwe boulevard, zonder verschil in bestrating op de rijweg en zonder enige markering gewaar, en gaat hij los!



Bewoners van de Torenstraat constateren dat er ondanks borden 30 km en matrixborden die aangeven hoe hard er gereden wordt, de adviessnelheid nauwelijks wordt aangehouden. Bovendien wordt er in het geheel niet gehandhaafd!

Op de Torenstraat waar elke markering voor een fietspad ontbreekt komen fietser en gemotoriseerd verkeer dicht bij elkaar en wordt verwacht dat dit tot een vertraging van de snelheid op de weg zal leiden. De fietsers worden gebruikt als remmende factor; een ongewenste situatie die leidt tot verkeersonveiligheid.

Volgens het STAB-trapport is de Torenstraat ingericht als erftoegangsweg met een gebied ontsluitende functie. En die gebied ontsluitende functie wordt versterkt tot 8.600 mvt/etmaal wat dan geen verkeersveiligheidsproblemen zou opleveren. Dit is een voorbeeld van wensdenken: bij een goede inrichting als erftoegangsweg is de verwerking van 8.600 mvt/etmaal niet mogelijk vanwege de drastische verkeersbepalende maatregelen die nodig zijn om het werkelijk veilig te maken (immers, op een erftoegangsweg dient de verblijfsfunctie dominant te zijn!). De toename van het verkeer tot 8.600 mvt/etm op een weg is in de praktijk per definitie onveilig. Volgens de CROW-richtlijn "Duurzaam Veilig" voor erftoegangswegen wordt een maximale

verkeersintensiteit van 3.500 tot 4.500 mvt/etm geadviseerd¹. Ons beroepschrift d.d. 25 juli 2020 en zienswijze april 2020 bevestigt onweersproken dat mede daarom "*diezelfde B&W en Raad al in 1995 oordeelde dat de verkeersintensiteit op de Torenstraat al veel te hoog was!*". De CROW-richtlijn "Duurzaam Veilig" gaat er immers van uit dat tussen een Stroomweg en een Erftoegangsweg altijd een Gebiedsontsluitingsweg (zou) moet(en) bestaan. Vanuit dat principe is het onzinnig om een Erftoegangsweg op een Stroomweg aangesloten te houden. In feite is sprake van een historisch zo gegroeide ernstige onvolkomenheid in de huidige wegenstructuur. En het afsluiten van alle andere aansluitingen op de N65 met als gevolg een veel hogere verkeersintensiteit op de Torenstraat, maakt deze ernstige onvolkomenheid nog veel erger.

Desalniettemin beweert de STAB op pag. 31 zonder enige nadere onderbouwing dat de Torenstraat voldoet aan de basiseisen "Duurzaam Veilig" voor erftoegangswegen. Opmerkelijk nu de STAB op de volgende pagina stelt dat de kans op verkeersongevallen wel toeneemt met een hogere verkeersintensiteit. Alleen al het feit dat de STAB tegelijkertijd op dezelfde pagina terecht stelt dat de Torenstraat voor een belangrijk deel van het verkeer functioneert als gebiedsontsluitingsweg typeert de Torenstraat tot een zogenaamd "grijze weg" met onderling tegenstrijdige eisen. En om in die situatie het verkeer alleen al autonoom te laten toenemen met duizenden auto's, om precies te zijn 2.990 (2.060 Achterstraat + 930 Kreitestraat²) per etmaal is onbegrijpelijk en onverantwoord.

Het lijkt er op dat de STAB ook het eindrapport OWN d.d. 12 januari 2022 van Hornman Consulting en M.P.M. Schellekens heeft gemist. Daar blijkt dat "*de Torenstraat niet het profiel heeft van een gebiedsontsluitingsweg, maar van een erftoegangsweg type I/B zonder fietsstroken. De weg is bovendien erg smal. In het MIRT verkenningsonderzoek voor het VKA is overigens gewezen op de beperkte capaciteit van de Torenstraat om de plantoename effectief en veilig te verwerken. Hieraan is zonder onderbouwing geen opvolging gegeven c.q. niet in de verdere rapportages vermeld. Voor de*

1 Zie bijv. RvS <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@125811/202004343-1-r2/>

2 Zie beroepschrift aanzuigende werking d.d. 17 oktober 2021

Torenstraat is om de hiervoor genoemde redenen 4.000 mvt/etm de maximum capaciteit."

Kennelijk heeft de STAB ook de volgende passage op pagina 34 in ditzelfde rapport gemist: "*Tenslotte stelt het CROW in de richtlijnen voor de vormgeving van een GOW binnen de bebouwde kom met een minimaal profiel, dat een voetpad ten minste 2 meter breed moet zijn en een fietsstrook 2 - 2,25 meter, een breedte die op vele punten in het netwerk niet gehaald wordt.*" Het staat buiten twijfel dat de smalle Torenstraat nooit zal kunnen voldoen aan deze eisen. Dus hoe in vredesnaam kan de STAB stellen dat de Torenstraat voldoet aan de basiseisen "Duurzaam Veilig"?

Ter nadere argumentering beweert de STAB o.a. dat het vrachtverkeer op de Torenstraat niet zal toenemen. Dit argument is evenzeer onbegrijpelijk om twee redenen. Allereerst zal het zware landbouwverkeer substantieel toenemen omdat alle doorsteken op de N65 zullen vervallen en daardoor door de Torenstraat zullen moeten rijden om aan de andere kant te kunnen komen. Daarnaast bevat de autonome verkeersstroom van duizenden auto's per etmaal met zekerheid een percentage vrachtverkeer.

Verder gaat het STAB rapport in het geheel niet in op diverse door Turbo Traffic Solutions, de heer dr.ir. L.G.H. Fortuijn, ter berde gebrachte onveiligheidsaspecten van het ovondeontwerp.

- Doordat de afstand tussen de N65 tot de Oude Rijksweg en De Dijk zeer klein is (enkele meters), levert dat al bij een relatief geringe groei van de verkeersbelasting, waarvan in de prognoseberekening uit is gegaan, voor het verkeer van vooral de Oude Rijksweg onverwachte wachttijden op (afwikkelingsniveau C/D).
- Zwakkere verkeersdeelnemers zoals fietsers hebben voorrang maar krijgen die niet van de automobilist vanwege de onoverzichtelijkheid en de hogere snelheid op de ovonde die een kortere tijd om te reageren tot gevolg heeft. Oorzaak is dat het verlenen van voorrang aan fietsers een grote mentale 'sprong' vergt van de automobilist, die het verlenen van voorrang aan

fietsers extra complex maakt. Voor de veiligheid van fietsers is dat zeer nadelig.

- De N65 wordt een hoogwaardige verbinding tussen twee grootstedelijke agglomeraties. Voorzien van ongelijkvloerse aansluitingen zal de N65 op termijn weer tot zijn capaciteit belast gaan worden. Dat zal invoegproblemen opleveren. Doordat de ovonde in de plannen rechtstreeks aansluit op de N65, bestaat dan de kans op filevorming tot op de ovonde met gevolgen voor de verkeersafwikkeling binnen Helvoirt.

Voorts is opmerkelijk de tegenspraak in de constatering van STAB op pagina 32 bovenaan. Enerzijds constateert de STAB dat door het vervallen van de huidige fietsroute tussen Achterstraat en Julianastraat als gevolg heeft dat fietsers aldus gaan uitkomen op de Torenstraat. Anderzijds constateert de STAB in tegenspraak daarmee dat het plan beoogde het doorgaand fietsverkeer zoveel mogelijk via de zuidelijk van de N65 gelegen snelfietsroute te leiden. Over de aantallen doorgaande fietsers die na reconstructie de Torenstraat en Ovonde extra zullen belasten als gevolg van de afsluiting van het fietspad ten noorden van de N65 richting Den Bosch, is op geen enkele wijze rekening gehouden. Onbegrijpelijk!

Op pagina 32 refereert de STAB naar het rapport Goudappel-Coffeng: "Resultaten Kruispunt berekeningen" en neemt de daar genoemde cijfers, resultaat van Vissim analyses, zonder meer over als zijnde juist. Kennelijk is ons beroepschrift "Kruispuntanalyses N65" d.d. 26 oktober 2021 de Stab ook ontgaan. Bij modellen is het nu eenmaal zo, bagger in, bagger uit. Zonder te willen beweren dat deze "Resultaten Kruispunt berekeningen" bagger zijn, wees ons beroepschrift wel naar: "*grote tegenstrijdigheden tussen de Goudappel Coffeng rapportage en deze 4 deskundigenrapporter*". Voorts verzochten we die diametraal tegengestelde conclusies te laten onderzoeken door een echt onafhankelijke deskundige, niet Goudappel dus. De gemeente weigerde dat en uit het nu voorliggende STAB-rapport blijkt dat de STAB geen zelfstandig onderzoek doet naar het gehele feitencomplex maar die resultaten van Vissim analyses zonder meer als juist aanneemt. Dat is nooit verstandig. Allereerst gaan Vissim analyses alleen over bereikbaarheid en snelheid en laat de veiligheid geheel buiten beschouwing. Maar ook binnen de aspecten bereikbaarheid en snelheid zijn de achterliggende Vissim veronderstellingen van groot belang. Om een

Helvoirts voorbeeld te noemen van mogelijke bagger, de Oude Rijksweg, nu 42,2 meter van de bestaande weg gelegen met een groot cafe, busstation en parkeerplaats. Na reconstructie wordt de Vughtse kant van de Oude Rijksweg uitvalsweg vanaf de N65 naar Helvoirt en komt dan akelig dicht bij de Ovonde langs. De Vissim analyse kan technisch die nieuwe situatie van de Oude Rijksweg wel of niet bij de bereikbaarheidsberekeningen betrekken. Het vermoeden bestaat dat dit niet is gedaan. Maar dat heeft als gevolg dat mogelijke opstoppingen in de avondspits als veel Helvoirtenaren van hun werk in Vught en den Bosch huiswaarts keren nooit modelmatig worden onderkend. Alleen al om die reden is het onbegrijpelijk dat de Stab die Vissim cijfers zonder meer als juist verklaart.

Na al het voorgaande is onbegrijpelijk het feit dat het STAB rapport op de laatste pagina 33, uitsluitend gebaseerd op de aanname van de juistheid van de kruispuntanalyses, letterlijk schrijft: *"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 de kern van Helvoirt dus enigszins afnemen. Het ligt echter niet in de rede dat als gevolg van drukker wordende verkeer een (groot) bereikbaarheidsprobleem zal ontstaan"*.

Deze conclusie gaat ten eerste, net als de kruispuntanalyses, geheel voorbij aan meerdere verkeersveiligheidsproblemen. Fietsers die voorrang hebben op de Ovonde in situaties waar automobilisten aankomende fietsers niet tijdig zien aankomen en de betekenis van een erftoegangsweg als de Torenstraat voor het doorgaande verkeer. De STAB realiseert zich kennelijk ook niet de betekenis voor het kruisende verkeer als de Torenstraat twee dorps helften scheidt met alle winkels, scholen, kerken, cafés, artsen aan de ene kant. En dat alles in de wetenschap dat de Torenstraat niet voldoet aan de inrichtingseisen van gebiedsontsluitingsweg en de gebruikelijke normen voor het verkeersvolume voor een erftoegangsweg ver overschrijdt.

Vervolgens gaat deze conclusie ook geheel voorbij aan het beroepschrift aanzuigende werking d.d. 17 oktober 2021 dat de STAB heeft ontvangen. Uit dat beroepschrift blijkt toch onweerlegbaar op basis van de overlegde printscreen van het Pimplatform dat ten onrechte een aanzuigende werking van 2.300 voertuigen per etmaal is verondersteld. Dit terwijl die printscreens duidelijk maken dat in de rapportage van Goudappel Coffeng (productie 2, Verkeerscijfers), vrijwel geen

aanzuigende werking is opgenomen. En het is onweerlegbaar dat nadat de 4 N65 stoplichten verdwijnen, voor alle verkeer naar Tilburg of Breda en terug de route over de A2/N65 de kortste en ook de snelste route wordt. En dan praat je al snel over een veelvoud van 2.300 voertuigen per etmaal extra. Met een dergelijk veelvoud van 2.300 voertuigen per etmaal extra wordt de derde waarschuwing van Turbo Traffic Solutions, de heer dr.ir. L.G.H. Fortuijn, al snel bewaarheid. Wanneer de N65 tot zijn capaciteit belast gaan worden gaat dit invoegproblemen opleveren. Hoe de STAB het vervolgens zonder enig zakelijk argument bestaat te concluderen dat als gevolg van drukker wordend verkeer geen (groot) bereikbaarheidsprobleem zal ontstaan, overstijgt ons bevattingsvermogen.

Conclusie qua veiligheid en bereikbaarheid: het STAB rapport weerlegt niet onderbouwd onze stelling dat de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Helvoirt in het huidige plan in Betekende Mate zullen afnemen.

P.S.: Met het voorgaande, achten we het weerleggen van de argumenten van verweerder in par. 2.2. op pagina's 16 en 17 in deze fase overbodig.