

Zienswijze Reconstructie N65- op voorontwerp bestemmingsplan Haaren- van: Stichting Comité N65 ondergronds Helvoirt- maart 2019

Hoedanigheid en doel van onze stichting:

“Actief” sinds 2009, het jaar, waarin de gemeenten Vught, Haaren, Oisterwijk, Tilburg en ‘s- Hertogenbosch samen met de provincie Noord- Brabant en Rijks- waterstaat een Programma met 11 Ambities presenteerden met een visie op de N65 en omgeving. Daaruit bleek dat voor Helvoirt een “wildtunnel kon vol- staan “, terwijl door de bebouwde kom van Vught een 2 kilometer lange auto- tunnel was voorzien. Door het gebrek aan “Ambitie” voor Helvoirt ontstond een “denktank”, met betrekking tot alle aspecten van de N65 door Helvoirt.

Daarnaast kwam een lobby tot stand om de besluitvorming qua infrastructuur naar de bevolking te verbeteren. Maart 2011 is vervolgens gekozen voor de Stichtingsvorm en inschrijving bij de KvK. Alle informatie over onze activiteiten is te vinden op www.n65.nl

We verdiepten ons in: wat het betekent voor de Helvoirtenaren om doorsne- den te worden door de N65 met de daarbij komende onveiligheid, geluidshin- der en verslechtering van de luchtkwaliteit. De inwoners informeerden wij en communiceerden met hen over oplossingsrichtingen. Veelvuldig hadden we contact met het daartoe bevoegde gezag . Met name de wijze van het toetsen van “luchtverontreiniging door het autoverkeer” heeft een cruciale plaats ge- kregen in onze activiteiten. Omdat de Gemeente Haaren geen reden zag maat- regelen te nemen met betrekking tot de geconstateerde overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen, zijn we procedures gestart bij de” Raad van State” en daarnaast ook in een breder Brabants verband (Eindhoven en Helmond) bij het “Europees Hof voor de Rechten van de Mens”. De RvS zal binnenkort uit- spraak doen.

Naast slachtoffers als gevolg van luchtverontreiniging zijn de te betreuren ver- keersslachtoffers als gevolg van het veelal negeren van de verkeerslichten en

de gevaarlijke oversteekbaarheid voor ons aanleiding geweest om reeds in 2011 te opteren voor een lange autotunnel onder de N65 ter hoogte van Helvoirt. Het in voorontwerp gepresenteerde plan voorziet alleen in een korte tunnelbak onder de huidige stoplichten. Op die wijze worden niet alle “ hinderaspecten “ duurzaam aangepakt, bovendien zadelt het Helvoirt op met een onveilig en te intensief gebruik door alle verkeersdeelnemers van de daartoe te smalle straten. Wij bepleiten daarom voor een lange autotunnel vanaf de Vughtse kant beginnend bij het benzinstation, zoals geschetst in [deze link](#)¹ en doorlopend richting Tilburg tot voorbij de Achterstraat, met daar een aansluiting op de N65.

Daarbij voeren we zowel op basis van het voorontwerp [bestemmingsplan](#)², de Verkeerspeiling Plein Helvoirt febr. 2019 alsmede de recent ontvangen (19 maart) verkeerstellingen uit de [Openbare Viewer](#)³ en [deze V&A](#)⁴ het volgende aan:

*Gevolg voor de Torenstraat en doorstroming op die straat na bouw Ovonde, en na afsluiting Achterstraat op de N65 en de gevolgen op de tussen Torenstraat en Achterstraat gelegen straten in het dorp (zie hiervoor ook bijlage 1)

De functie van de Torenstraat is cruciaal in de Helvoirtse verkeersstructuur. Zowel voor de ontsluiting van de wijken Broekwal, den Hoek, alsmede de 5 straten die de woonbuurten vanuit het oude dorp ontsluiten (tussen Toren- en Achterstraat). Al die smalle toevoerstraten moeten straks de Torenstraat gebruiken om het dorp in en uit te gaan in de spitsuren. Door de afsluiting van de Achterstraat op de N65, ontstaat een aanzienlijke verkeerstoename op de toevoerstraten tussen Toren- en Achterstraat. Het verkeer op de Torenstraat moet hen voorrang geven behalve bij Oude Rijksweg/St. Nicolaasstraat waar drakentanden het omgekeerde voorschrijven. Het gebruik van deze route om naar de Ovonde te komen zal daardoor niet aantrekkelijk blijken te zijn,

1 http://www.n65.nl/Kostprijs_N65-tunnelvariant-printversie-extern.xlsx

2 <http://www.n65.nl/Bestemmingsplan-2019-Helvoirt.pdf>

3 <https://pimplatform.nl/openbaar.php?viewer=Openbare%20viewer%20N65>

4 <http://www.n65.nl/Voorontwerpbestemmingsplan-VKA-VenA.pdf>

waardoor de druk op de andere toevoerstraten nog eens wordt verhoogd. Vanwege het te verwachten ononderbroken aanbod van verkeer in de Torenstraat zal alle verkeer uit alle toevoerstraten grote moeite hebben de Ovonde te bereiken of te verlaten. In de ochtendspits zal het schoolgaande fietsverkeer samen met de voorrang voor alle fietsers op de Rotonde dit effect verder versterken.

Daarnaast maakt verkeer in en naar Vlijmen, Nieuwkuik en Cromvoirt gebruik van de Torenstraat. Ook heeft deze weg een functie voor het doorgaande verkeer van en naar den Bosch (Jeroen Bosch Ziekenhuis, scholen en werkgelegenheid).

Lokaal is de Torenstraat ook van belang voor het bedrijventerrein, sportvelden, het toerisme en de agrarische en andere bedrijfsmatige activiteiten

De grote concentratie verkeersactiviteiten op de Torenstraat wordt door het afsluiten van de Achterstraat op de N65 overbelast. De geringe ruimte voor al dat verkeer en het ontbreken van het doelmatig scheiden van de verschillende verkeersdeelnemers, zal grote problemen scheppen, zowel qua verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid.

Verkeer op deze toevoerstraten zal alle verkeer van rechts op de Torenstraat voorrang moeten geven. Omgekeerd zal verkeer op de Torenstraat voorrang moeten geven aan alle verkeer van rechts op deze toevoerstraten. Met name in de spitsuren zal, vanwege het te verwachten ononderbroken aanbod in de Torenstraat, veel verkeer grote moeite hebben de Ovonde te bereiken of te verlaten. Stagnaties, doorstroming en luchtverontreiniging zullen daardoor nog eens toenemen.

* Gevolg voor Nicolaasstraat/Oude Rijksweg, Vincentplein en Vincent van Goghstraat/Jonge van Zwijnbergenstraat en de Kastanjelaan (bijlage 2)

Het behoeft geen verder betoog dat afsluiting van de Achterstraat op de N65 voor het hele dorp gevolgen heeft in het kiezen van een route. Deze zal overwegend en voor de hand liggend zijn - via de bovengenoemde toevoerstraten van en naar de Torenstraat. Ook deze zijn daartoe niet echt berekend en kennen veelal geen gescheiden voet - en fietspad/strook. Daarnaast kenmerken deze straten zich naast een woonfunctie, ook door bedrijvigheid en openbare

functie ⁵. Deze leggen in de huidige situatie al een merkbare druk op de verkeersruimte. Een toename van verkeers- bewegingen in de richting van en naar de Torenstraat, zal de veiligheid en de leefbaarheid aantasten. Ook de mogelijkheid om veilig te parkeren komen hierdoor onder druk te staan.

Voorts wijzen wij op het volgende. Wij onderschrijven dat van de 5 doelstellingen op pagina 5 van het bestemmingsplan de doelstelling “*verbetering doorstroming*” inderdaad wordt bereikt. Bij alle andere doelstellingen zijn grote vraagtekens te plaatsen die we hierna uiteen zullen zetten. Maar eerst uw aandacht voor een citaat uit uw Raad van 1995: “*De verkeersintensiteit in de Torenstraat is reeds te hoog en deze zou door een enkele aansluiting nog meer toenemen. Na langdurig overleg stemde Rijkswaterstaat in met een tweede aansluiting.*” Dat is de Achterstraat gebleven, toen de onhaalbaarheid van een westelijke rondweg bleek. Juist die noodzakelijk geachte 2de aansluiting wordt in de nieuwe plannen afgesloten. Dat brengt, zoals uit bijlage 1 blijkt, de verkeersintensiteit in de Torenstraat en omliggende straten op een onaanvaardbaar niveau. Dat kan alleen voorkomen worden door kostbare noodoplossingen. Ofwel de P- weg (richting Kreitestraat) die gepland staat tot woning 9 en evenwijdig loopt aan de N65, door te trekken tot aan de Achterstraat. Dan wel bij de Achterstraat ook een korte autotunnel net als onder de stoplichten.

Wat betreft de doelstellingen “*vermindering geluidhinder*” en “*verbetering luchtkwaliteit*” verwijzen we naar bijlage 3. Daar blijkt dat door het verdwijnen van 4 stoplichten op de N65 alle verkeer vanaf Zaltbommel naar Antwerpen en terug voortaan de N65 zal kiezen als optimale route. Dat op zich betekent al meer geluidhinder en meer luchtverontreiniging. Ernstiger is de stelling op pagina 32 dat “*Op alle beoordelingspunten wordt ruim voldaan aan de grenswaarden van de Wet Milieubeheer.*” Geen wonder als je verder van de wegrand toetst dan de 10 meter die bijlage III C van die Richtlijn voorschrijft op microschaal. Toch wel nuttig als het project team [hier](#)⁶ kennis zou nemen van de lopende procedures

⁵ *Vincent v Goghplein- en straat: Winkelcentrum, Garage- en benzinestation

*Kastanjelaan: Kerk,school, kinderdagverblijf, Zorgcentrum, Detailhandel.

Nieuwe woonwijk

⁶ <http://www.n65.nl/Civiel/Civiele-Procedure.htm>

over deze maximaal 10 meter. Ook nuttig te weten dat zelfs [de minister](#)⁷ en de [Gezondheidsraad](#)⁸ toegeven dat wonen naast een drukke verkeersweg tenminste een levensjaar scheelt voor alle omwonenden. En het huidige plan maakt dit alleen erger.

De doelstelling “*minder barrièrewerking en betere oversteekbaarheid*” klopt alleen deels door het verdwijnen van de stoplichten. De Torenstraat zal echter een nieuwe barrière vormen in de dorpskern. De afsluitingen bij de Achterstraat, Schildersstraatje, Touwslagersbaantje en Gestelstraat vergroten juist de barrièrewerking en verminderen de oversteekbaarheid. Ook de doelstelling “*verbetering verkeersveiligheid*”, klopt ook alleen deels door het verdwijnen van de stoplichten. Op de smalle en overbelaste Torenstraat zullen meer ongelukken ontstaan. De te korte aansluiting van het doorgaande verkeer uit de korte tunnelbak op het benzinstation zal extra ongelukken veroorzaken.

Uit Hoofdstuk 7, Financiële haalbaarheid, op pag. 41 blijkt dat het budget is verhoogd tot € 145 miljoen voor Vught en Helvoirt samen. Uit [deze link](#)⁹ blijkt dat een echte lange autotunnel variant in zowel Vught als Helvoirt, € 226 miljoen kost waarbij geen rekening is gehouden met € 55.6 miljoen opbrengsten uit gebiedsontwikkeling boven op de tunnel. Met name in Helvoirt liggen naast zo'n tunnel aan de Haarensse zijde nog veel meer mogelijkheden. Zich nu laten leiden door budgettaire restricties van het Rijk leidt tot slechte en niet “duurzame” en op de toekomst gerichte oplossingen. Een lange echte autotunnel kon wel eens veel goedkoper uitpakken dan het huidige plan.

Als een lange echte autotunnel niet mogelijk is, doe dan liever niets want de huidige plannen blokkeren de enig goede oplossing voor tientallen jaren, hebben veel nadelen voor Helvoirt en twijfelachtige voordelen. De voordelen gaan alleen naar N65 passanten terwijl de burgers van Helvoirt betalen via verhoogde WOZ, hun gezondheid en een verstopte Torenstraat.

7 https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z07843&did=2015D16008

8 <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/01/23/gezondheidswinst-door-schonere-lucht>

9 http://www.n65.nl/Kostprijs_N65-tunnelvariant-printversie-extern.xlsx

Bijlage 1: Gevolg voor de Torenstraat en doorstroming op die straat na bouw Ovonde en afsluiting Achterstraat op de N65 en de gevolgen op de tussen Torenstraat en Achterstraat gelegen straten in het dorp.

De online presentaties zien er indrukwekkend uit. Maar in ieder verkeersmodel zitten heel veel aannames. Die zijn nergens geëxpliciteerd behalve als globale verwijzing naar het [Regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014](#)¹⁰ met aanpassingen. Alleen de autonome groei is indirect geëxpliciteerd via de kolommen **1.** HS 2017 en **2.** 2030. Het verkeer op de N65 bij de Torenstraat neemt toe met 7.400 (35.900 naar 43.300), liefst 21%. Maar voor de Torenstraat is volgens de [Technische Rapportage](#) op rij 22 een autonome afname voorzien van 500(6.900-6.400), 8% tussen 2017 en 2030, overigens zonder enig bewijs. De [Openbare Viewer](#) laat, althans vlak bij de N65, ook een autonome afname zien met 560, 7%, van 6540 (3.300+3.240) naar 6100(3070+3030). Deze autonome afname tussen 7 en 8% lijkt erg onwaarschijnlijk en zaait al twijfels over de geraamde verkeersvolumes VKA+ 2030 in kolom 3.

In de tabel hieronder volgen de gecombineerde cijfers uit de [Openbare Viewer](#) die als bijlage deze [Technische Rapportage](#) kent.

Torenstraat effecten tussen uitgangssituatie 2017 en 2030 (VKA+ en autonoom)	Uitgangssituatie 2017	2030 VKA+ of autonoom (Achterstraat)
Viewer 2017, VKA+, vlakbij stoplicht: Verschil = 1.230 (7770-6540)	6540 (3300+3240)	7770 (4120+3650) VKA+
Technische Rapportage, VKA+. Welk getal, exacte locatie of bijv. gemiddelde? Verschil = 1.700 (8.600-6.900)	6.900	8.600 VKA+
Achterstraat, autonoom vlakbij N65 Viewer 2017 Verschil = 2.060 want Achterstraat gaat dicht .	1.680 (1000+680)	2.060 (1310+750) autonoom
Kreitestraat, autonoom Uitgangssituatie 2017 en 2030 VKA+ bij Heideweg/Heusdense baan. Verschil = 480 (930-450)	450 (180+270)	930 (440+490) autonoom

Zelfs als je aanneemt dat alle cijfers kloppen, zijn ze onderling tegenstrijdig. Dat kun je met enig gezond verstand al aantonen. De belangrijkste gevolgen voor Helvoirt zijn immers afsluiting Achterstraat waardoor het verkeer op de Torenstraat moet toenemen. Afhankelijk van de bron, zou het verkeer op de Torenstraat toenemen met **1.230** (rij 1 tabel) of **1.700** (rij 2 tabel) auto's per etmaal. Maar het verkeer in 2013 op de Achterstraat zonder afsluiting zou al **2.060** (rij 3 tabel) bedragen en die moeten na afsluiting allemaal door de Torenstraat.

10 <https://www.oostelijkelangstraat.nl/Over+GOL/Documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?id=603069>

En dat is nog niet alles. De gemeente en de verkeersmodellen denken dat veel verkeer dat nu via de Achterstraat naar Tilburg gaat om het stoplicht Torenstraat te vermijden, straks wel de weg naar Tilburg vindt via de Kreitestraat, Heideweg en Heusdense baan en het stoplicht aldaar op de N65. Het gaat volgens de verkeersmodellen om **480** (rij 4 tabel) auto's per etmaal. Dat is buiten de waard gerekend want simpele exercities via een navigator, bijv. Google, tonen aan dat het voor bijna iedereen die nu via de Achterstraat naar Tilburg gaat, veel handiger is na afsluiting van de Achterstraat de Torenstraat te gebruiken.

Dat verhoogt het verkeersaanbod Torenstraat van nu **7770**(8.600) met **2.060 +480** naar **10.310** auto's per etmaal. En dat allemaal door die smalle Torenstraat, vooral in de ochtend en avondspits, zonder gescheiden fietspad en meerdere smalle dwarsstraten.

Daarbij komt dat er nu eenmaal voorrangregels bestaan die afhangen van de rijrichting in de ochtend en avondspitsen. Dat geeft nu al aanleiding tot gevaarlijke situaties. Die zullen alleen toenemen!

Stagnatie op de Ovonde!

Op de Ovonde hebben de fietsers voorrang op al het oprijdende en afslaande verkeer, precies zoals bij de Rotonde in Vught bij de Bosscheweg waarbij zich gevaarlijke situaties voordoen.

Met veel fietsers in de ochtendspits leidt dat tot filevorming in de Torenstraat, ten gevolge van opstopping op de Ovonde richting Tilburg. In de avondspits tot stagnatie op de afrit van de N65 naar Helvoirt

Bijlage 2: Gevolg voor het gebruik van / en toegang op Ovonde, vanaf de Nicolaasstraat- Oude Rijksweg en de Vincent van Goghstraat- Jonge van Zwijnbergenstraat en Kastanjelaan.

Zoals in bijlage 1 opgemerkt moeten na afsluiting Achterstraat in 2030 alle 2.060 (1310+750) auto's zich naar de Torenstraat moeten begeven. Dat kan alleen via bovengenoemde smalle dwarsstraten, vooral in de ochtend- en avondspits. Als voorbeeld is de Nicolaasstraat- Oude Rijksweg genomen.

Volgens de viewer geeft dit de volgende situaties.

Dwarsstraten op Torenstraat	Uitgangssituatie 2017	2030 autonoom	2030 VKA+
Nicolaasstraat- Oude Rijksweg, bij Achterstraat	90 (40+50)	70 (30+40)	600 (310+290)
Vincent van Goghstraat, bij Achterstraat	1.550(730+820)	1.410 (630+780)	1.750 (880+870)
Kastanjelaan, bij Achterstraat	1.920 (970+950)	1.980 (930+1.050)	1.600(900+700)
Totaal	3.560	3.460	3.950

Ook hier doet zich de merkwaardige autonome afname voor tussen 2017 en 2030, net als bij de Torenstraat, nu met 3% (3.560/3.460). Met de nieuwbouw Den Hoek in zicht lijkt deze afname erg onwaarschijnlijk en zaait ook twijfels over de geraamde verkeersvolumes VKA+ 2030 in kolom 4.

Nemen we die desalniettemin als uitgangspunt dan moet geconcludeerd worden dat na afsluiting Achterstraat 2.060 auto's zich via deze drie straten naar de Torenstraat moeten wurmen om op de N65 te komen. Maar uit de tabel blijkt uit de totaalkolom dat er tussen kolom 2(Uitgangssituatie 2017) en kolom 4(2030 VKA+) maar 390(3.950-3.560) auto's naar de Torenstraat gaan. Kortom, deze cijfers zijn ongeloofwaardig.

Los van ongeloofwaardig, iedereen die Helvoirt een beetje kent weet dat bij het benzine station op de kruising Vincent van Goghstraat/Achterstraat tegenover het winkelcentrum waar voetgangers, fietsers en auto's op 3 straten(incl. Burg. Versterstraat) samenkomen, nu al gevaarlijke situaties bestaan. Laat staan na een aanzienlijke verkeerstoename van een deel van die 2.060 of 390 auto's.

Bijlage 3: alle verkeer vanaf Zaltbommel naar Antwerpen en terug zal voortaan de N65 kiezen als optimale route.

Via de technische bijlage bij de [Openbare Viewer](#) blijkt op pagina 8 uit de nummers 1-2 dat het aantal motorvoertuigen per etmaal op de N65 bij Helvoirt vanaf 2017 (35.900 tot 39.800) in 2030 zal toenemen met 19-21 % (45.500 tot 50.600). Niet valt na te gaan in hoeverre deze gegevens in overeenstemming zijn met dit Regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014. Dat regionale model neemt als uitgangspunt dat verkeerstoename hoofdzakelijk samenhangt met bevolkingstoename. Via een andere benadering gebaseerd op economische groei blijkt ook uit deze Kerncijfers Mobiliteit 2018 dat in de 5 jaar tussen 2017 en 2023 op het hoofdwegennet 10 procent meer voertuigkilometers worden afgelegd. Dat doortrekkend naar 2030, is deze 19-21 % mogelijk een minimumschatting. Gezien het voorgaande mag aangenomen worden dat bij deze 19-21 % verkeerstoename t.o.v. 2017 geen rekening is gehouden met fysieke wijzigingen in de N65 wegeninfrastructuur. Met name het verdwijnen van 4 stoplichten op de N65.

Dit is echter geheel ten onrechte zoals uit het navolgende blijkt.

Via ieder navigatie systeem valt eenvoudig na te gaan dat er meerdere routes zijn tussen een vertrekpunt en eindpunt. De optimale route wordt veelal bepaald op basis van reistijd. Het moment van de dag en evt. vertragingen bepalen het resultaat. Onderstaande waarnemingen zijn daarom na 20.00 uur in de avond buiten de spits en zonder zichtbare vertragingen. Opgemerkt zij dat ook na 20.00 uur de waarnemingen qua reistijd, voortdurend kleine fluctuaties vertonen.

Als voorbeeld kiezen we een vertrekpunt vlak voor Zaltbommel bijv. op de Martinus Nijhof brug (51.818450, 5.260038) over de Maas naar het eindpunt Antwerpen (51.228584, 4.404516). De optimale route loopt volgens Google over de A59 (Waalwijk), met 113 km en een reistijd van 1 uur en 11 minuten. Dezelfde route maar dan over Den Bosch en Tilburg neemt 114km en een reistijd van 1 uur en 14 minuten. Als 4 stoplichten op de N65 straks verdwijnen en ieder stoplicht kost 1-2 minuten, is duidelijk dat de nieuwe optimale route over de N65 gaat lopen.

Een ander voorbeeld is een vertrekpunt vlak voor Den Bosch, bijv. op de brug over de Maas (51.738756, 5.304047) naar hetzelfde eindpunt Antwerpen. De optimale route loopt volgens Google dan over de A59 met 103 km en een reistijd van 1 uur en 6 minuten. Alternatief is nu hetzelfde begin en eindpunt maar dan over Den Bosch en Tilburg. Die route neemt 104km in beslag en een reistijd van 1 uur en 9 minuten. Als 4 stoplichten op de N65 straks verdwijnen en ieder stoplicht kost 1-2 minuten, is ook hier duidelijk dat de nieuwe optimale route over de N65 gaat lopen.

Bovenstaande betekent dat alle verkeer naar Antwerpen vanaf Zaltbommel en den Bosch en retour de N65 zal kiezen als de 4 stoplichten op de N65 verdwijnen. Exacte verkeerscijfers tussen Antwerpen en Zaltbommel/den Bosch en terug zijn niet bekend maar het gaat al snel om meerdere duizenden (vracht)auto's per etmaal. Al dat verkeer zal bijdragen aan extra luchtverontreiniging in Helvoirt en Vught.