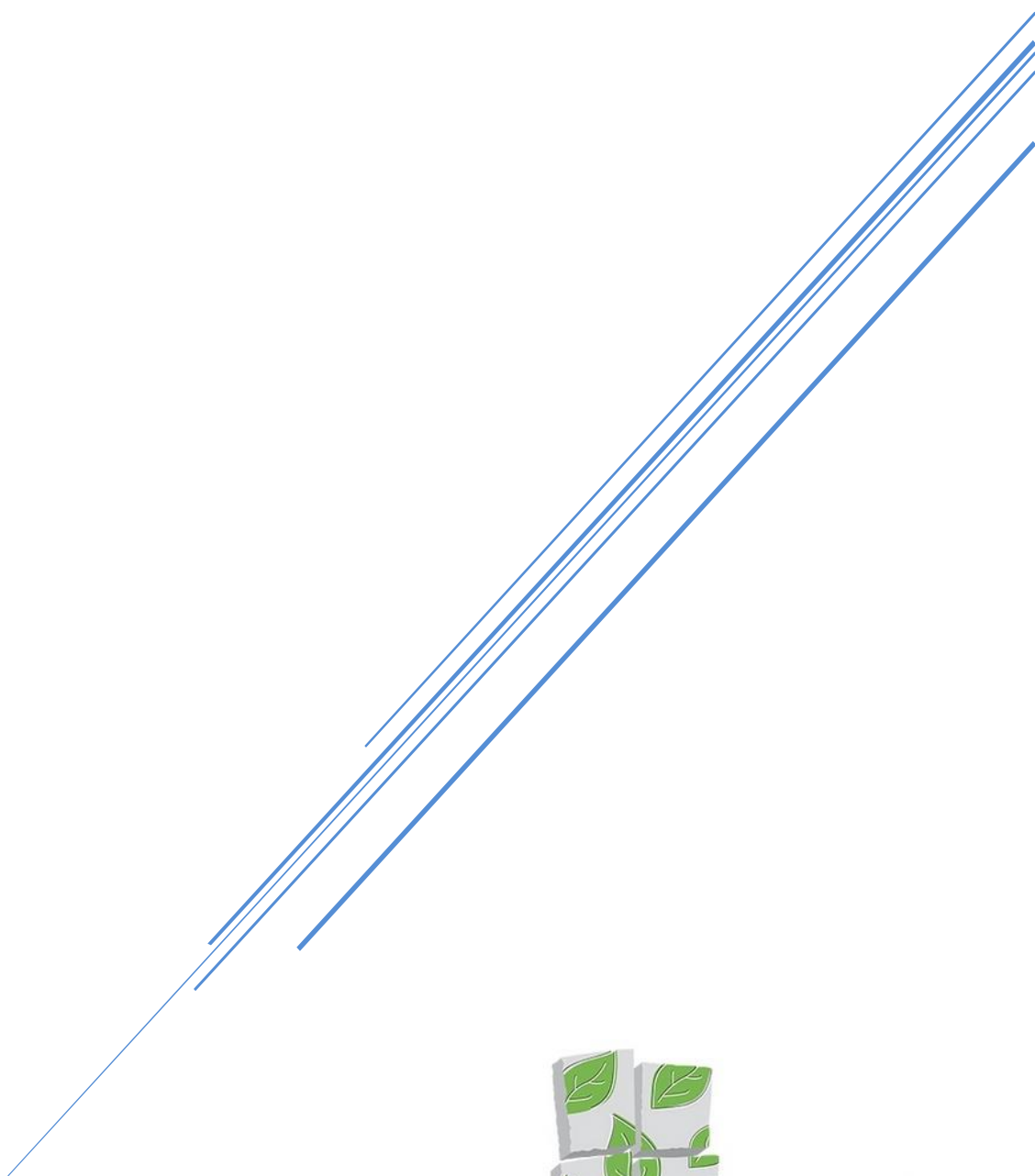


EINDVERSLAG INSPRAAK EN VOOROVERLEG

Voorontwerpbestemmingsplan “N65 Helvoirt 2019”



10 maart 2020



gemeente
Haaren

Inhoud

1.	Inleiding	2
2.	Inspraakreacties	2
3.	Vooroverleg	8
4.	Conclusie	12

1. Inleiding

Deze notitie is het verslag van de inspraak en het vooroverleg over het voorontwerpbestemmingsplan "N65 Helvoirt 2019". In het eindverslag is de gevolgde procedure weergegeven, de ingediende inspraak- en overlegreacties en het antwoord van de gemeente, in overleg met de gemeente Vught, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat, daarop. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk diverse maatregelen uit te voeren op de N65 ter hoogte van Helvoirt. Het gaat dan met name om:

- Een verdiepte ligging van de N65 bij de kruising met de Torenstraat-Molenstraat;
- De aanleg van een fietstunnel onder de N65 bij de kruising met de Kreitestraat-Hoge Raam;
- De aanleg van een ecopassage bij het Helvoirts Broek;
- De aanleg van parallelwegen, fietsstraten en fietspaden.

Voornaamste doel van deze maatregelen is verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de N65 en bevordering van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N65.

Gedurende de periode van donderdag 21 februari 2019 tot en met woensdag 20 maart 2019 hebben alle ingezetenen van de gemeente Haaren en belanghebbenden de gelegenheid gekregen hun inspraakreacties met betrekking tot dit voorontwerp mondeling dan wel schriftelijk kenbaar te maken.

Tijdens de inspraakprocedure zijn op 28 februari en 13 maart 2019 inloopbijeenkomsten gehouden. Gedurende deze avonden was het voor een ieder mogelijk vragen te stellen en mondeling dan wel schriftelijk in te spreken op het voorontwerpbestemmingsplan.

Een schriftelijk verslag van de binnengekomen inspraakreacties is terug te vinden in hoofdstuk 2 van dit verslag. De inspraakreacties worden puntsgewijs, kort samengevat weergegeven en vervolgens beantwoord. Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan voor vooroverleg aan diverse instanties voorgelegd. De reacties in het kader van dit vooroverleg zijn kort samengevat weergegeven in hoofdstuk 3 van dit verslag.

In het vierde en laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke gevolgen de inspraakreacties en het vooroverleg hebben voor het gepresenteerde plan. Ook wordt aangegeven welke wijzigingen er in het plan zullen worden doorgevoerd.

2. Inspraakreacties

Gedurende de termijn van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan "N65 Helvoirt 2019" zijn in totaal 9 inspraakreacties binnen gekomen

Ontvankelijkheid

Alle bovenstaande reacties zijn binnen de termijn van terinzagelegging binnengekomen en derhalve ontvankelijk.

Inhoudelijke behandeling reacties

De inspraakreacties worden puntsgewijs, kort samengevat, weergegeven en vervolgens beantwoord.

1. Inspraakreactie nummer 1

De inspreker heeft bezwaar tegen het verharderen van het deel van de Antwerpsebaan vanaf het kruispunt met de Gestelstraat tot de parallelweg naast de N65 die al verhard is. Inspreker vraagt verder de geluidswal niet te laten doorlopen voor het pand Antwerpsebaan 2.

Antwoord gemeente:

In het huidige ontwerp blijft de Antwerpse Baan onverhard. Het geluidscherm heeft een positief effect op het geluidsniveau op de gevels van meerdere woningen. Het scherm blijft gehandhaafd.

2. Inspraakreactie nummer 2

De inspreker heeft ook bezwaar tegen het verharderen van het deel van de Antwerpsebaan.

Antwoord gemeente:

In het huidige ontwerp blijft de Antwerpse Baan onverhard.

3. Inspraakreactie nummer 3

De inspreker heeft na bestudering van de tekening de volgende vragen:

- a. Is er rekening gehouden met parkeerbehoefte van onze gasten, zowel tijdens de werkzaamheden als in het 'definitieve' plan? Nu wordt, naast ons eigen parkeerterrein, ook gebruik gemaakt van de Oude Rijksweg, parkeerplaatsen bij de bushalte, Sint Nikolaasstraat en Torenstraat.
- b. Ik heb begrepen dat de bushalte aan de Oude Rijksweg wordt verplaatst, echter zie ik dit niet in de tekening terug. Kunt u mij laten weten of dit inderdaad het geval is en zo ja, naar welke locatie?
- c. Worden er tijdens de werkzaamheden, maar ook na de reconstructie, bewegwijzeringsborden geplaatst om gasten - voordat zij de tunnel in gaan - te wijzen op de juiste afslag naar LOTS?

Antwoord gemeente:

- a. In de tijdelijke situatie is de aannemer verantwoordelijk om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, wordt een eis hierover opgenomen in de aanbesteding van de werkzaamheden. In de definitieve situatie komen er meer parkeerplaatsen.
- b. De bushalte blijft voorsnog op dezelfde plaats liggen. Hierover lopen nog gesprekken.
- c. In de tijdelijke situatie is het niet nodig om te zorgen voor extra bewegwijzering, LOTS blijft bereikbaar. In de definitieve situatie is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de bewegwijzering, dat is Rijkswaterstaat.

4. Inspraakreactie nummer 4

De inspreker zegt dat hij begrepen had dat de toegangsrout van Rijksweg 9 via het schilderstraatje zou gaan lopen, dit ziet hij echter niet op de tekeningen.

Antwoord gemeente:

Het perceel wordt via de nieuw aan te leggen parallelweg ontsloten. De parallelweg sluit aan op het Schilderstaatje en de Kreitestraat.

5. Inspraakreactie nummer 5

- a. Inspreker geeft aan dat bij het aanleggen van een parallelweg en/of snelfietsweg er geen mogelijkheid meer is dat de vrachtwagens op eigen terrein kunnen keren. Daarnaast vreest hij dat de leefbaarheid van de bewoners van de woningen er op achteruit gaat. De oplossing is dat de woning van inspreker en naastgelegen woningen in de directe omgeving van het transportbedrijf worden opgekocht, zodat zij kunnen worden gesloopt om ruimte te creëren voor de vrachtwagens om te keren.
- b. In de toekomst zal het landbouwverkeer direct langs de deur van inspreker rijden. Aangezien er geen voortuin is, levert dit een onaanvaardbare gevaarlijke situatie op voor inspreker. Bovendien wordt inspreker ernstig in zijn belangen geschaad, doordat hiermee de ruimte voor het parkeren van auto's wordt ontnomen.
- c. De aanleg van een snelfietsroute is volgens inspreker niet te rijmen met de aanwezigheid van een transportbedrijf, met vele verkeersbewegingen van zware vrachtwagens. Dit levert onaanvaardbare gevaarlijke situaties op. Bij sloop van de woningen kunnen de vrachtwagens via de vrijgekomen ruimte naar het transportbedrijf en hoeven deze niet over de snelfietsroute. Ook komt dan het autoverkeer van en naar de woningen te vervallen.
- d. Als er ook nog een geluidsscherm wordt geplaatst, zal dit scherm als klankkast fungeren, waardoor er onaanvaardbare geluidsoverlast bij de woning zal ontstaan. Ook vreest inspreker dat de constructie van het huis niet bestand zal zijn tegen een parallelweg direct langs het huis. Door sloop van de woningen hoeft er geen geluidsscherm te worden geplaatst en is er in de toekomst ook geen onderhoud nodig aan dit scherm. Tevens hoeven er door sloop van de woningen geen extra voorzieningen aan de woningen aangebracht te worden voor het reduceren van het geluid. Als deze voorzieningen wel aangebracht zouden worden, komt dit ten nadele van het leefklimaat in de woning. Ook hoeven dan geen voorzieningen te worden aangebracht om de woningen te versterken vanwege het extra verkeer en zware landbouwverkeer wat langs de woningen zal passeren.
- e. Het plan omvat ook een aanpassing van de kruising Torenstraat-N65. Het is onvermijdelijk dat er een geluidsscherm zal worden geplaatst. Daarmee wordt de woonomgeving en het woon- en leefklimaat van inspreker onevenredig aangetast, vanwege blokkering van het zicht / slechts zicht op het scherm en het creëren van een 'klankkast' met onevenredige geluidsoverlast als gevolg.

Antwoord gemeente:

- a. Het aanleggen van de parallelweg heeft geen invloed op het wel of niet kunnen keren op eigen terrein. Er worden schermen geplaatst en de directe onbeveiligde aansluiting op de N65 komt te vervallen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid. Er is geen noodzaak tot aankoop van de woningen. Wel zijn gesprekken gevoerd met inspreker en daarbij is aangegeven dat de gemeente wil meedenken in voorstellen die gedaan worden door inspreker.
- b. De (doorgaande) route voor landbouwverkeer zal gaan via de Molenstraat en het Hoge Raam. Incidenteel kan er (landbouw) bestemmingsverkeer langs het perceel van reclamant rijden. In de huidige situatie zijn er geen gefaciliteerde parkeervoorzieningen, maar is er wel ruimte om te parkeren. Dit verandert niet in de nieuwe situatie.
- c. De snelfietsroute langs deze zijde van de N65 is gezien het heel traject de beste keuze. De veiligheid van de fietsers en de inrichting van de route op deze locatie heeft onze aandacht.
- d. Het geluidsscherm wordt aan de zijde van de woningen geluidsabsorberend uitgevoerd. Via deze route rijdt alleen bestemmingsverkeer. De verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer op deze snelfietsroute is laag.
- e. De schermen op deze locatie worden 1,5 meter hoog een groen uitgevoerd. Er kan overheen gekeken worden en het scherm wordt ingepast in de omgeving. Het 'klankkast'-effect zal niet optreden door de lage verkeersintensiteit en de geluidsabsorberende uitvoering.

6. Inspraakreactie nummer 6

- a. Het 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 benzinestation, en doorlopend richting Tilburg tot voorbij de Achterstraat, met daar een aansluiting op de N65. 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.
- b. 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. Het gebruik van deze route om naar de Ovonde te komen zal daardoor niet aantrekkelijk blijken te zijn, 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 Ovonde dit effect verder versterken.
- c. De Torenstraat zal een nieuwe barrière vormen in de dorpskern. De afsluitingen bij de Achterstraat, Schildersstraatje, Touwslagersbaantje en Gestelstraat vergroten de barrièrewerking en verminderen de oversteekbaarheid. Ook de doelstelling "*verbetering verkeersveiligheid*", klopt 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 benzinestation zal extra ongelukken veroorzaken.
- d. Gevreesd wordt voor de gevolgen voor Nicolaasstraat/Oude Rijksweg, Vincentplein en Vincent van Goghstraat/Jonge van Zwijnbergenstraat en de Kastanjelaan. Een toename van verkeersbewegingen in de richting van en naar de Torenstraat, zal de veiligheid en de leefbaarheid hier aantasten. Ook de mogelijkheid om veilig te parkeren komen hierdoor onder druk te staan.
- e. Door het verdwijnen van 4 stoplichten op de N65 zal alle verkeer vanaf Zaltbommel naar Antwerpen en terug voortaan de N65 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 IIIC van die Richtlijn voorschrijft op microschaal.

Antwoord gemeente:

- a. Het ontwerp voldoet aan alle uitgangspunten en draagt significant bij aan de gestelde doelen. Om dit ontwerp te kunnen realiseren is vanuit de partijen al een extra financiële bijdrage toegezegd.

Dit ook omdat de noodzaak hier maatregelen te nemen enorm aanwezig is. Een langere tunnel(bak) of helemaal niets doen zijn beide geen optie gezien het maximaal gerekte budget en de noodzaak om nu maatregelen te nemen.

- b. Het afsluiten van de Achterstraat is noodzakelijk in verband met de verkeersveiligheid. Alle toevoerwegen en kruispunten zijn in de nieuwe situatie doorgerekend en voldoen allemaal ruimschoots.
- c. De gemeente gaat nog dit jaar de Torenstraat herinrichten. Dit in samenspraak met de omgeving. De nieuwe inrichting draagt bij aan de verkeersveiligheid in de Torenstraat. De huidige oversteken van de N65 zijn onbeveiligd. In de nieuwe situatie komen voor diverse verkeersgroepen gefaciliteerde ongelijkvloerse oversteken. Deze dragen bij aan de verkeersveiligheid. De beide benzinestations worden verkeersveilig ingepast.
- d. De nieuwe verkeerssituatie in het dorp is doorgerekend op basis van de nieuwe situatie en met geprognostiseerde verkeerscijfers. De toename van verkeer vormt geen significante afname van veiligheid en leefbaarheid in deze straten.
- e. Het project is doorgerekend met de geprognostiseerde cijfers in de nieuwe situatie. Er wordt een toename van verkeer verwacht, echter door het weghalen van de verkeerslichten ontstaat er alsnog een positief effect op de luchtkwaliteit. Dit heeft te maken met het niet meer hoeven remmen en optrekken van auto's bij de kruispunten.
Voor geluid worden geluidschermen geplaatst en wordt gebruik gemaakt van stil asfalt. In de nieuwe situatie is de geluidsbelasting op de gevels lager dan nu. Er is dus geen sprake van een toename van geluidhinder en luchtverontreiniging.

7. Inspraakreactie nummer 7

- a. Onder punt 3.1.3 Ecopassage staat niet aangegeven hoe breed deze wordt. Het Helvoirts Broek maakt deel uit van het ecologisch hoofd netwerk voor de vochtafhankelijke natuur. De samenhang van dit broekgebied is versnipperd door de N65 die dwars door het broekgebied loopt. Het weglichaam heeft een ernstige barrièrewerking voor de ecologische relaties tussen beide broekdelen, die nu slechts door een smalle buis met elkaar verbonden zijn. De ombouw van de N65 is een goede aanleiding om de bestaande ecologische barrièrewerking zo veel als mogelijk op te heffen. Nu een ongelijkvloerse kruising tot de mogelijkheden lijkt te behoren, doet zich de kans voor om werk met werk te maken door de verkeers -en ecologische doorgang in een enkel kunstwerk te combineren. Door een U-vormige tunnelbak te maken waarbij de onderdoorgang van de N65 aan de dalzijde ligt, kan de oostelijke buitenwand tevens de fundering vormen voor de te maken vrije overspanning over de daldoorgang. Een onderdoorgang van minimaal 100 meter breedte achten wij noodzakelijk om de doelsoorten optimaal te laten migreren.
- b. Tweede punt van aandacht zijn de bomen langs de N65 en rondom de kruising Torenstraat/Rijksweg/Molenstraat. Wij missen in het bestemmingsplan een bomenparagraaf. Onder punt 4.3.2 Integrale Landschappelijke en stedenbouwkundige visie wordt alleen onder Deelgebied "Langs de kern ten westen van de Julianastraat/Antwerpsebaan" het behoud van de laanbeplanting genoemd. Ook in Hoofdstuk 5, Omgevingsaspecten 5.1 vinden wij geen bomenparagraaf terug. In de bijlagen treffen wij geen bomeninventarisatie of inpasbaarheidsonderzoek aan. Aangezien er langs de N65 en rondom de kruising Torenstraat/Rijksweg/Molenstraat veel waardevolle en monumentale bomen staan is dat een must. De aanwezige bomen langs de N65 bepalen in hoge mate de beeldkwaliteit en vertegenwoordigen een grote, landschappelijke waarde. Dit ontbrekende punt hebben wij ook ingebracht bij de gemeente Vught (zie ingeplakte reactie gemeente Vught). Een bomeninventarisatie is vanuit de wet Natuurbescherming verplicht. Maak de waardevolle en monumentale bomen waar mogelijk leidend in de uitwerking van de deelontwerpen. De instrumenten daarvoor zijn een inpasbaarheidsonderzoek en een Bomen Effect Analyse. Indien inpaspen niet mogelijk is, komt herplanten in beeld als optie voor compensatie van de te kappen bomen. Met de herplant van bomen kunnen we de laanstructuur langs de N65 herstellen en/of verbeteren.

Antwoord gemeente:

- a. Door een bijbestelling van de provincie wordt op de locatie van de Broekley een ecopassage gerealiseerd. Deze wordt ingericht in samenspraak met Brabants Landschap en het Waterschap. Deze passage wordt geschikt gemaakt voor de vastgestelde doelsoorten.
- b. In het Ontwerpbestemmingsplan is een bomenparagraaf toegevoegd.

8. Inspraakreactie nummer 8

- a. De nieuwe plannen zijn niet op een schriftelijke wijze aan ons als belanghebbende bekend gemaakt, er heeft geen beoordeling van de consequenties voor ons tankstation plaatsgevonden en wij zijn vooraf niet betrokken bij de gewijzigde planvorming. Deze werkwijze staat in schril contrast met onder meer de voorstellen en plannen van de omwonenden van de Groenewouddreef, waar in overleg met de gemeente Vught alle alternatieve voorstellen van belanghebbenden uitgewerkt worden en serieus beoordeeld. In de drie gesprekken die ik met de gemeente, haar projectadviseur en de projectleiding van de provincie heb gehad over dit plan heb ik aangegeven dat er in de belangenafweging geen rekening is gehouden met de belangen van Tankstation Helvoirt BV en dat aanzienlijke schade voorzienbaar is. Het voorontwerp ziet op onder meer:
- het afsluiten van de rechtstreekse aansluiting die Tanklokaal Helvoirt op de N65,
 - het inperken van de ruimte die nu beschikbaar is voor het beheersgebied van het tankstation;
 - het verlies van de zichtlocatie vanaf de N65;
 - het afsluiten van de afrit Helvoirt/ Achterstraat;
 - het verlies van de bestaande aanduidingsborden op 200m en 400m
- Van de huidige functionele relatie met de N65 als volledig weggebonden benzinestation/ verzorgingsplaats dat past in het 25 km stramien van Rijkswaterstaat blijft niets over.
- b. Wij hebben in 2017 een nieuwe in- en uitritvergunning gekregen van Rijkswaterstaat met een verkeersveilige aanpassing van de invoeger vanaf de N65 naar het tankstation in ruil voor de afsluiting van de toegang tot het tankstation vanuit de dorpskom Helvoirt/Julianastraat. Het na 2017 resterende marktsegment van de dorpskom verliezen wij met de het afsluiten van de afrit Helvoirt/Achterstraat volledig omdat onze klanten vanaf het tankstation niet meer kunnen terugkeren naar het dorp.
- c. De nieuwe plannen zijn in strijd met de privaatrechtelijke afspraken met RWS en de gemeente Haaren, en ook hier is ook geen zorgvuldige belangenafweging gemaakt. Deze afspraken zijn immers gemaakt in de context van de oorspronkelijke plannen van de N65 inhoudende een verbetering van de gelijkvloerse kruising N65/Helvoirt Haaren in combinatie met een fietstunnel. De investeringen die hiermee gemoeid zijn geweest zijn voor niets geweest.
- d. Het aan de zuidkant van Helvoirt gelegen BP tankstation dat in exact dezelfde positie komt als Tankstation Helvoirt BV wordt verplaatst naar een noordelijk gelegen plek, waarbij wel volledig rekening wordt gehouden met hun belangen. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
- e. Met de nieuwe plannen is ons tankstation niet meer toekomstbestendig en economisch niet meer rendabel te krijgen is. Dit wordt versterkt door de ligging in de dorpskom en het ontbreken van parkeervoorzieningen voor vrachtauto's. Ons huidige 100% duurzame tankstation met de eerste zonne-energie luifel in Nederland moet daarom verplaatst gaan worden. Daarbij is een uitbreiding naar een electra-snellaadstation en waterstof-verkooppunt gewenst. Wij zien twee mogelijke nieuwe locaties :
- Locatie het Groene Woud, aansluitend op het parkeerterrein aldaar. Dat is ruimtelijk al bestemd voor bedrijven en past binnen de bestaande plannen voor in- en uitvoegers op de N65. Wij zijn informeel in gesprek met de eigenaar van Het Groene Woud, de heer Ton Peijnenburg die positief staat tegenover deze samenwerking, over de mogelijkheid om ten zuiden van het restaurant een nieuw tankstation op te richten. Wij hebben opdracht gegeven om een schetsontwerp te maken dat past in de plannen en alternatieven nabij de Groenewouddreef en hopen dat binnenkort aan u en de projectverantwoordelijke voor de gehele N65 te kunnen voorleggen.
 - Locatie Kerck Hoeve, waar een in- en uitvoeger ook ten dienste kan zijn voor de omwonenden.

Graag vernemen wij of u bereid bent mee te werken aan de realisatie van de noodzakelijke verplaatsing van ons tankstation en de inpassing ervan in de plannen van de N65.

Antwoord gemeente:

- a. Bij de totstandkoming van dit OBP zijn diverse gesprekken gevoerd. Het tankstation blijft bereikbaar vanaf de N65 hetzij minder zichtbaar. Diverse maatregelen zoals genoemd kunnen mogelijk schade aan de bedrijfsvoering van het tankstation veroorzaken. Deze kan conform de wetgeving verhaald worden. In het ontwerp is dit tankstation maximaal (verkeersveilig) ingepast in de omgeving.
- b. Zie antwoord bij a. voor in- en uitrittenvergunningen en afspraken is Rijkswaterstaat de aangewezen partij. Wij zullen uw reactie aan hen voorleggen.

- c. De privaatrechtelijke afspraken met RWS zijn ons niet bekend. Rijkswaterstaat is mede opdrachtgever en wegbeheerder voor dit project. Geschillen en in deze afspraken kunnen direct met RWS besproken worden. De gemeente is geen partij in deze.
 - d. De situatie met de BP is anders. Hier kan geen aansluiting gemaakt worden in tegenstelling tot de situatie bij tankstation Helvoirt. Dit is de aanleiding dat hiervoor naar een andere oplossing is gezocht.
 - e. Als gemeente hebben wij hierover reeds verkennende gesprekken gevoerd. Daarbij hebben wij ook de verbinding gelegd met de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) en gemeente Vught. Op dit moment zijn hier nog geen concrete afspraken over en daarvoor is dit niet meegenomen in de OBP.
9. Inspraakreactie nummer 9
- a. Een algemeen punt betreft de gedachte Snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Tilburg. Prima dat werk met werk wordt gemaakt en dat aan de zuidzijde van de N65 het fietspad alvast met snelfietsroute-kwaliteit wordt aangelegd. Maar voor de Fietzersbond ligt hiermee nog niet vast dat dit de daadwerkelijke route wordt. Andere varianten zijn nog denkbaar en moeten in overleg met alle betrokken overheden en belangengroepen worden uitgewerkt in een zgn. tracéstudie.
 - b. Verder pleit de Fietzersbond nadrukkelijk voor een fietsvoorziening aan de noordzijde over de gehele lengte van de N65 die in beide richtingen kan worden gebruikt (zowel richting Helvoirt-Vught als Helvoirt-Tilburg). Dit geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Tussen Torenstraat en Achterstraat hoeft aan de noordzijde van de N65 geen fietspad te worden aangelegd.
 - c. Fiets/voetgangerstunnel Kreitestraat – Hoge Raam: wij pleiten voor een diagonaal aangelegde tunnel onder de N65. Zorg ook aan de noordzijde voor een vloeiende rechtdoorgaande fietsstructuur Vught - Tilburg.
 - d. Verder missen we een voetbrug ter hoogte van de Achterstraat over de N65, als uitloop van de inwoners van Helvoirt in zuidelijke richting (waar enkele goede wandelpaden/zandwegen liggen). Wij vinden dat de CROW-richtlijn 199 over barrièrevorming een dergelijke verbinding over de N65 rechtvaardigt. De afstand van 1,9 km wordt hierdoor gehalveerd en een maaswijdte van 1000 meter is precies de norm voor het buitengebied, grenzend aan de bebouwde kom.
 - e. “Ovonde” Torenstraat: laat fietsers van Haaren naar Vught niet 2x de parallelweg oversteken maar leg voor hen een direct, kortsluitende verbinding aan. Verder vragen wij om een veilige en directe wandel- en fietsontsluiting naar het nieuwe busstation. Dit betekent dat het voetpad juist aan de oostzijde van de Ovonde moet worden aangelegd. Tot slot pleiten we voor een utilitair fietspad vanaf de laatste woning voor Helvoirt (komende vanaf Vught) naar de sportvelden in Helvoirt.
 - f. Eco-passage Helvoirts Broek. Wij verbazen ons erover dat in de toelichting ((3.1.3) alleen wordt gesproken over een recreatief wandelpad tezamen met de ecologische verbindingszone onder de N65, terwijl in figuur nog steeds een fietsverbinding is getekend. Wij dringen er zeer sterk op aan dat er voor fietsers een verbinding (in twee richtingen) komt ten noorden van de N65 tussen CR 't Groene Woud en de Torenstraat/ovonde in Helvoirt, zodat fietsers geen gebruik hoeven te maken van het tunneltje langs de Broekleij. Want dat zou een onpraktische én onveilige oplossing zijn waar wij niet achter staan. Een recreatief wandelpad langs de Broekleij (met een tunneltje onder de N65) wordt door ons ten zeerste toegejuicht; aansluitend bevinden zich aantrekkelijke paden voor de wandelaar die zo met elkaar worden verbonden.
 - g. Aangegeven wordt dat er parallelwegen worden gerealiseerd aan noord- en zuidzijde. Wij kunnen ons alleen vinden in deze oplossing als er voor autoverkeer een fysieke knip zit in de parallelwegen ten westen van Helvoirt, dit om sluipverkeer te vermijden, uit oogpunt van veiligheid van fietsers en wandelaars. In de toelichting wordt alleen gesproken van 'bestemmingsverkeer', in de Veelgestelde Vragen wordt een knip tussen Schildersstraatje en

- Kreitestraat als mogelijkheid genoemd. Graag een duidelijke keuze maken voor een knip zowel aan noord- als zuidzijde.
- h. Wij zien ook graag een duidelijke tekening waarop de afwikkeling van het landbouwverkeer dat niet meer van de N65 gebruik mag maken, is weergegeven. Dat zijn dus zeker niet per definitie de parallelwegen! En ook niet het geprojecteerde snelfietspad.
 - i. De Fietzersbond, Wandelnet en Te Voet vragen u om samen met de gemeente Vught één samenhangend ontwerpbestemmingsplan N65 te publiceren waarin de reacties op beide Voorontwerpbestemmingsplannen zijn verwerkt.

Antwoord gemeente:

- a. Binnen de scope van het project is de zuidzijde de meest geschikte locatie. Richting Tilburg ter hoogte van de Kreitestraat wordt de optie open gehouden om zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde het snelfietspad voort te zetten.
- b. Langs bijna de gehele noordzijde is het mogelijk te fietsen, hetzij niet altijd strak en parallel aan de N65. Alleen ter hoogte van de ecopassage Broekley is het niet mogelijk aan de noordzijde te fietsen. Hiermee beperken we gevaarlijke fietsoversteken bij de Torenstraat. Er zitten meerdere veilige (ongelijkvloerse) oversteken over de N65 in het tracé zodat altijd gebruik kan worden gemaakt van de gefaciliteerde route aan de zuidzijde.
- c. De tunnel bij de Kreitestaat wordt diagonaal aangelegd.
- d. Een voetbrug is nu niet meegenomen in dit ontwerp. Hierover is gesproken met de fietzersbond en hier is begrip voor.
- e. De hoofdstroom van fietsverkeer van Haaren naar Vught en terug wordt gefaciliteerd met een veilige (snel)fietsroute. Het voetpad langs de ovonde wordt aan de zijde van het busstation aangelegd.
- f. Bij de ecopassage onder de N65 wordt een recreatief wandelpad onder de N65 door aangelegd. Dit pad is niet geschikt voor fietsers. Deze kunnen gebruik maken van de kruising bij de Torenstraat en de brug nabij het Groene Woud. Aan de noordzijde ter hoogte van de Broekley komt geen fietsvoorziening.
- g. De parallelwegen zijn geschikt voor bestemmingsverkeer, maar hebben geen doorgaande structuur. Via de parallelweg gaan rijden is voor het doorgaande verkeer niet lucratief en levert tijdverlies op. Doordat er geen aansluitingen op de N65 zijn en de verkeerslichten voor doorgaanverkeer op de N65 verdwijnen, gaan de parallelwegen alleen door bestemmingsverkeer gebruikt worden. De intensiteit is dermate laag dat dit goed te combineren is met fietsers. Knips zorgen daarbij voor extra overlast voor omwonenden en voor bijvoorbeeld de afvalstoffendienst.
- h. Van west naar oost en vice versa kan het landbouwverkeer aan de zuidzijde van de N65 rijden via de Hoge Raam, de Molenstraat en de Dijk. Deze routes zijn gescheiden van de (snel)fietsroute. Landbouwverkeer kan oversteken ter hoogte van de Torenstraat en ter hoogte van de Sparrendaelseweg.
- i. De bestemmingsplanprocedures zijn aan iedere gemeente zelf om te doorlopen. Daar waar raakvlakken zijn, treden we in overleg met elkaar.

3. Vooroverleg

De reacties in het kader van het vooroverleg worden puntsgewijs, kort samengevat, weergegeven en vervolgens beantwoord.

1. Reactie Enexis

Voor Enexis is ontwerp nog te onduidelijk om de impact op het net te kunnen inschatten. Enexis verzoekt om toelichting in het algemeen nutsoverleg in Haaren, of om het toesturen van de VO of DO tekeningen.

Antwoord gemeente:

De gemeente heeft dit project behandeld in het nutsoverleg in Haaren. Het ingenieursbureau is aangehaakt bij in de communicatie over het VO.

2. Reactie Gasunie

- a. Toelichting: er is geen aandacht besteed aan externe veiligheid. In hoofdstuk 5 van de toelichting (omgevingsaspecten) is geen aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de

- aardgastransportleidingen. Op grond van de artikelen 11 en 12 Bevb is de gemeente hiertoe wettelijk verplicht. Wij adviseren u om hier aandacht aan te besteden.
- b. Verbeelding: binnen het plangebied ligt er een regionale aardgastransportleiding (40 bar) van ons bedrijf. De gasleiding inclusief de belemmeringenstrook van 4 meter ter weerszijden hartlijn gasleiding is niet bestemd. Wij verzoeken u om binnen het plangebied gelegen gasleiding inclusief belemmeringenstrook te bestemmen.
 - c. Regels: in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (of Bevb) is bepaald dat een bestemmingsplan de ligging van de leidingen en de daarbij behorende belemmeringenstrook weergeeft. Een adequaat artikel 'Leiding-Gas' maakt hier onderdeel van uit. Wij verzoeken u het artikel 'Leiding – Gas' (artikel 4) op een aantal punten aan te passen (zie verder mail).

Antwoord gemeente:

De opmerkingen van de Gasunie worden meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

3. Reactie gemeente Tilburg

Er zijn er geen op- of aanmerkingen. De investering in de verbetering van de infrastructuur van de N65 lost een groot bereikbaar-, leefbaar- en verkeersveiligheidsprobleem op. Daarnaast vormt de extra fietstunnel onder de N65 een logisch voorschot op de snelfietsroute tussen Den Bosch en Tilburg.

Antwoord gemeente:

Ter kennisgeving aangenomen.

4. Reactie waterschap De Dommel

- a. Toelichting: Er is nog geen uitgewerkte waterparagraaf opgenomen in dit voorontwerp. De wateraspecten worden nu verder uitgewerkt en het resultaat zal worden opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Het waterschap wordt graag bij deze uitwerking betrokken, vóór het in het ontwerpbestemmingsplan wordt vastgelegd. Er moet in ieder geval aandacht worden besteed aan een aantal aspecten (zie verder bijlage bij mail). In onderdeel 4.4.2 (Verordening ruimte) ontbreken nog de gebiedsaanduidingen Regionaal waterbergingsgebied en reserveringsgebied.
- b. Verbeelding en Regels:
 - De rioolpersleiding en de beschermingszone van 5m ontbreekt op de verbeelding en in de regels. Wij kunnen indien nodig een GIS bestand aanleveren;
 - Graag zouden wij de leggerwatergangen conform het bestemmingsplan buitengebied bestemd zien als 'water' op de verbeelding;
 - Eventuele compenserende maatregelen zoals het helofytenfilter moeten ook op de verbeelding terugkomen.

Antwoord gemeente:

- a. De waterparagraaf is onderdeel van dit ontwerpbestemmingsplan. De paragraaf is in overleg met het waterschap tot stand gekomen.
- b. Deze punten zijn verwerkt in dit ontwerpbestemmingsplan. In overleg met het waterschap is besproken dat alvorens de realisatie van de N65 van start gaat, waterhuishoudkundige voorzieningen en voorzieningen voor een goede waterberging moeten worden getroffen. De uitwerking van de tijdelijke maatregelen vindt plaats voorafgaand aan de vergunningprocedure. Dit is ook zo opgenomen in de watertoets bij het bestemmingsplan. Aangezien de exacte nieuwe ligging van de A-watergang ZL-36 nog niet bekend is bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, wordt de bestemming Water bij de vaststelling opgenomen in het bestemmingsplan.

5. Reactie provincie Noord-Brabant

- a. Ingevolge artikel 3.2 van de Verordening dient een plan dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt gepaard te gaan met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze kwaliteitsverbetering van het landschap moet financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd. In voorliggend voorontwerpbestemmingsplan is geen kwaliteitsverbetering van het landschap opgenomen. Misschien dat bepaalde aspecten van het plan hiervoor in aanmerking komen, maar die moeten dan wel expliciet benoemd worden als kwaliteitsverbetering van het landschap en juridisch-planologisch worden geborgd in het bestemmingsplan. Het ontbreken van een verantwoording van de wijze waarop invulling is gegeven aan de kwaliteitsverbetering van het landschap achten wij strijdig met artikel 3.2 van de Verordening.
- b. Bij de reconstructie van de N65 in Haaren is sprake van maatregelen die worden genomen binnen de Groenblauwe mantel. Om invulling te geven aan de positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden van de Groenblauwe mantel wordt voorgesteld om de bermen en bermgreppels een natuurvriendelijke inrichting en beheer te geven. In de toelichting bij het plan is opgenomen dat wat dit voorstel betreft overleg wordt gevoerd met de provincie en dat aan dit voorstel goedkeuring moet worden gegeven door de provincie. Alleen de beschrijving van de groene invulling van het gebied in de plantoelichting achten wij niet voldoende. Wij zijn van mening dat deze groene invulling planologisch juridisch geborgd moet zijn in het bestemmingsplan.
- c. In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat er geen sprake is van aantasting van Natuur Netwerk Brabant. Wij hebben daarover het volgende op te merken. Ter hoogte van de Broekleij waar de ecopassage wordt gerealiseerd zal waarschijnlijk geen sprake zijn van aantasting van het Natuur Netwerk Brabant, omdat er een ecopassage wordt aangelegd (de weg komt op deze locatie hoger te liggen). Wij zijn van mening dat dit een goede ontsnipperingsmaatregel is. In het noorden van het plangebied, ten zuiden van de Sparrendaalseweg, is sprake van aantasting van het Natuur Netwerk Brabant. In de toelichting bij het voorontwerp-bestemmingsplan wordt echter aangegeven dat er geen sprake is van ruimtebeslag in het Natuur Netwerk Brabant. De inbreuk op het Natuur netwerk Brabant is strijdig met artikel 5.1 van de Verordening. De aantasting van het natuur Netwerk Brabant ter plaatse van dit gedeelte van de planlocatie is kleiner dan 1 ha, en met gebruikmaking van artikel 5.5 kan herbegrenzing van het Natuur netwerk Brabant plaatsvinden. Er dient voldaan te worden aan alle voorwaarden zoals opgenomen in artikel 5.5 van de Verordening.
- d. In voorliggend voorontwerp-bestemmingsplan is niets opgenomen over het aspect verstoring (externe werking). Wij zijn van mening dat in beeld zal moeten worden gebracht of er na de reconstructie van de N65 sprake is van meer of minder verstoring van de aanwezige natuurwaarden. Het ontbreken van een verantwoording van de externe bescherming van het Natuur Netwerk Brabant achten wij strijdig met artikel 5.1 lid 7 van de Verordening.
- e. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart kaart staat de N65 ook als historische lijn en als historische groenstructuur aangeduid. In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan wordt de N65 een van de 'groenste wegen' van Nederland genoemd. De weg heeft dan ook een rijke en boeiende historie. Wij zijn van mening dat de aspecten van een dergelijke karakteristieke en cultuurhistorische waardevolle weg in de toelichting en in de voorschriften van het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende aan de orde komen. We dringen er dan ook op aan om de geschiedenis van de weg uitgebreider aan bod te laten komen in de toelichting bij het bestemmingsplan en om in de voorschriften van het bestemmingsplan in artikel 3 onder f groenvoorziening het volgende toe te voegen: behoud, versterking en duurzame ontwikkeling van de historische bomenstructuur langs de weg.
- f. Wij merken op dat ten zuiden van de kern Helvoirt de begrenzing van de aanduiding regionale waterberging, zoals opgenomen op de verbeelding van de verordening niet in zijn geheel is overgenomen in de bestemming waterbergingsgebied op de verbeelding van het bestemmingsplan. Wij verzoeken u dit in het bestemmingsplan aan te passen. De aanduiding reservering waterberging zoals opgenomen op de verbeelding van de verordening ten zuiden van de Dijk is niet overgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Wij verzoeken u dit in het bestemmingsplan aan te passen.

Antwoord gemeente:

In het algemeen geldt dat het ontwerpbestemmingsplan ingaat op de nieuwe provinciale verordening.

- a. Voor de reconstructie van de N65 is een rapport opgesteld voor de kwaliteitsverbetering van het landschap (in verband met de groenblauwe mantel). Dit rapport is reeds besproken met de provincie in het kader van het bestemmingsplan Reconstructie N65 voor de gemeente Vught. Het rapport is als bijlage opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan.
- b. De aanleg en instandhouding van de maatregelen uit het rapport, zoals genoemd onder a. worden geborgd met een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan.
- c. In het ontwerpbestemmingsplan is een compensatie opgenomen voor de verstoring van de NNB.
- d. De natuurtoets, die als bijlage is opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan, gaat in op de externe verstoring op het NNB.
- e. In het Esthetisch Programma van Eisen en het rapport voor de kwaliteitsverbetering van het landschap wordt aandacht besteed aan de geschiedenis en de kwaliteiten van de N65. De voorgestelde toevoeging wordt verwerkt in de regels.
- f. De aanduidingen *regionale waterberging* en *reservering waterberging* worden ten zuiden van de kern Helvoirt opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.

4. Conclusie

Naar aanleiding van de ingekomen inspraak- en overlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan “N65 Helvoirt 2019” zullen o.a. de volgende wijzigingen in het ontwerpplan worden aangebracht:

Ontwerp van de maatregelen voor de de reconstructie van de N65

- Op de locatie van de Broekley wordt een ruimere ecopassage gerealiseerd die wordt ingericht in samenspraak met Brabants Landschap en het Waterschap.
- De tunnel bij de Kreitestaat wordt diagonaal aangelegd.

Toelichting

- Een bomenparagraaf wordt toegevoegd.
- Een paragraaf over externe veiligheid rondom aardgastransportleidingen wordt toegevoegd.
- De watertoets is in overleg met het waterschap opgesteld en opgenomen in het bestemmingsplan.
- In het kader van de groenblauwe mantel, wordt een rapportage voor de kwaliteitsverbetering van het landschap toegevoegd aan de toelichting.
- Er is een compensatie opgenomen voor de verstoring van de NNB.

Regels

- De rioolpersleiding en de beschermingszone van 5 meter worden opgenomen.
- De bestemming Water wordt opgenomen.
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap.
- De bestemming 'Leiding – Gas' wordt op een aantal punten aangepast.
- Bij de bestemming 'Verkeer' wordt aan de bestemmingsomschrijving voor groenvoorziening toegevoegd: 'behoud, versterking en duurzame ontwikkeling van de historische bomenstructuur langs de weg'.

Verbeelding

- De rioolpersleiding en de beschermingszone van 5 meter worden opgenomen.
- Er wordt een belemmeringenstrook toegevoegd aan de aardgastransport leiding.
- De aanduidingen *regionale waterberging* en *reservering waterberging* worden ten zuiden van de kern Helvoirt opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.