

NOTA ZIENSWIJZEN EN WIJZIGINGEN

Ontwerpbestemmingsplan “N65 Helvoirt 2020”

Versie d.d. 4 juni 2020



gemeente
Haaren

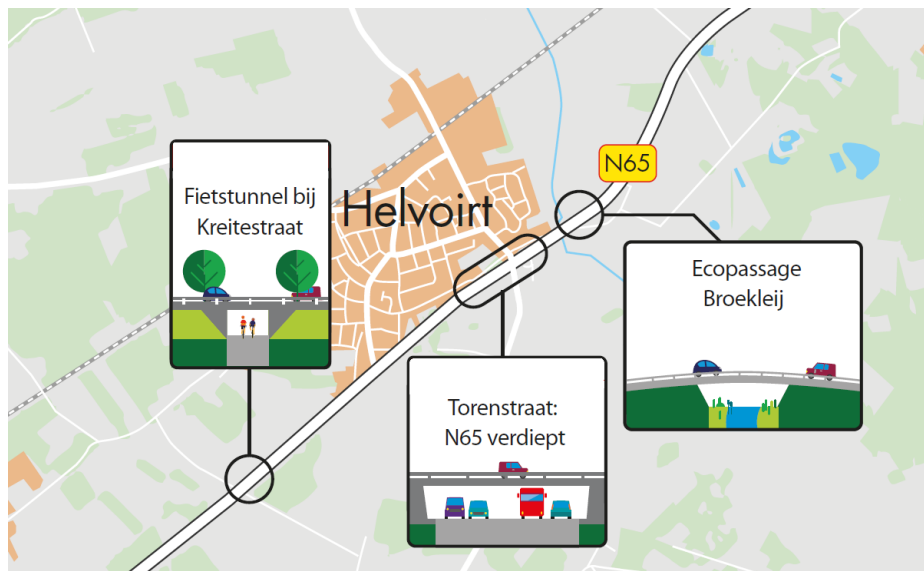
Inhoud

1. Inleiding	2
2. Zienswijzen	5
3. Wijzigingen n.a.v. zienswijzen	60
4. Ambtshalve aanpassingen	61

1. Inleiding

In deze nota zijn de zienswijzen opgenomen die zijn ingediend omtrent het ontwerpbestemmingsplan “N65 Helvoirt 2020”. In deze nota is de gevolgde procedure weergegeven, alsmede de ingediende zienswijzen en het antwoord van de gemeente daarop. Dit antwoord is opgesteld in overleg met de gemeente Vught, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk 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 doelen van deze maatregelen zijn verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de N65, bevordering van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N65 en verminderen van de barrièrewerking.

Gedurende de periode van zaterdag 21 maart 2020 tot en met vrijdag 1 mei 2020 heeft iedereen de gelegenheid gehad een zienswijze over het ontwerp mondeling dan wel schriftelijk kenbaar te maken. De zienswijzen worden puntsgewijs, kort samengevat weergegeven en vervolgens beantwoord. Bij het samenvatten zijn mogelijk niet alle details opgenomen in deze nota, maar bij de beantwoording is uitgegaan van de totale zienswijze.

In het derde en laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke wijzigingen er in het plan worden voorgesteld.

In meerdere zienswijzen wordt ingegaan op de effecten op de Torenstraat en het vervallen van de noordelijke fietsaansluiting op de Torenstraat. Om die reden wordt hier eerst op die onderwerpen een algemene toelichting gegeven.

Torenstaat: nu en straks?

Huidige situatie

De Torenstraat/Helvoirtsestraat (1,2 km lang) in Helvoirt is van oudsher een doorgaande weg naar de achterliggende dorpen en de kern van Helvoirt. De Torenstraat ligt aan de noordkant van de N65 en maakt de verbinding met de N65. In de huidige situatie is de gelijkvloerse kruising Torenstraat bij de N65 een moeilijk oversteekbare kruising. Daarnaast is er, door de aanwezige verkeersregelininstallatie (VRI), sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer en van veel roodlichtnegatie. De aansluiting van de Torenstraat naar de N65 is in de huidige situatie een flessenhals en mede hierdoor is sprake van een verkeersonveilige situatie.

Toekomstige situatie

In de nieuwe situatie komt er een ongelijkvloerse kruising van de Torenstraat en de N65. De Torenstaat gaat daarbij op maaiveld over de verdiepte N65. De N65 komt namelijk te liggen in een tunnelbak van circa 4 meter onder het maaiveldniveau – het niveau van de Torenstraat. De Torenstraat wordt ter plaatse van de kruising ingericht als ovonde. Deze speciale uitvoering/vorm rotonde zorgt voor een goede uitwisseling van verkeer met de N65 via de verschillende op- en afritten. Daarnaast zorgt de ovonde voor een verkeersveiligere en snellere manier om de N65 te kruisen. Er zal in de toekomstige situatie geen sprake zijn van een verkeersregelininstallatie waardoor het verkeer soepel en vlot doorstroomt. De ovonde is bovendien voor fietsers en voetgangers een (sociaal) veilige manier om de N65 over te steken. Fietsers en voetgangers hebben namelijk ook voorrang op de gehele ovonde waardoor de veiligheid is geborgd.

Verkeersintensiteit

Voor de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt het aantal op- en afritten geminimaliseerd op de N65. Hierdoor neemt het verkeer op de Torenstraat, als aansluitingsroute naar de N65, naar verwachting toe. De aan- en afvoer van de N65 zal plaatsvinden via de ovonde: de verkeersdoorstroming en –veiligheid is op die manier ter plaatse van de aansluiting veilig en verantwoord. Verder is onderzoek gedaan naar de veranderende verkeersintensiteit op de Torenstaat in de toekomstige situatie. Dit onderzoek “Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS” van 8 maart 2019 is terug te vinden in bijlage 6 bij de Toelichting van het bestemmingsplan. In tabel 3.1 op blz. 8 van dat onderzoek is een overzicht opgenomen waarin de verkeersintensiteiten van de verschillende wegen binnen het onderliggend wegennet zijn opgenomen. Er is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie (2017 en 2030) en de Reconstructie N65. In dit onderzoek blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeerintensiteit niet significant toeneemt ten opzichte van autonome situatie in 2030. De Torenstraat wijkt hier van af. In deze straat neemt de verkeerintensiteit met circa 21% toe. Om die reden is in een nadere analyse door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng onderzocht of de Torenstraat, en de kruispunten hieraan gelegen, het toenemende verkeer veilig en verantwoord kunnen verwerken.

Verkeersafwikkeling op de Torenstraat

In een nadere verkeersanalyse is onderzocht of de Torenstraat de toename van het verkeer adequaat kan afwikkelen. Dit is onderzocht door middel van een kruispuntenanalyse. Dit onderzoek "Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren" van 16 april 2019 is opgenomen in bijlage 7 bij de Toelichting van het bestemmingsplan. In dit onderzoek zijn de drie relevante kruispunten onderzocht die zijn gelegen aan de Torenstraat. Het betreft de kruisingen a) Torenstraat - Kastanjelaan, b) Torenstraat - De Jonge van Zwijnsbergenstraat en c) Torenstraat - Oude Rijksweg. De resultaten zijn terug te vinden in paragraaf 3.15 t/m 3.17 (blz. 20 t/m 22). Op het kruispunt a) Torenstraat - Kastanjelaan in de dorpskern van Helvoirt is de verkeersintensiteit in de spits dusdanig laag dat er geen sprake is van een afwikkelingsprobleem. De gemiddelde verliestijd in alle richtingen van het kruispunt is 5 seconden, een marginaal effect dus op de doorstroming. Op het kruispunt b) Torenstraat - De Jonge van Zwijnsbergenstraat is de verkeersintensiteit in de spits ook dermate laag dat het kruispunt het verkeer goed kan afwikkelen. Er is sprake van een gemiddelde verliestijd van 5 tot 10 seconden. Dit betekent dat de effecten dus beperkt zijn. Het kruispunt c) Torenstraat - Oude Rijksweg is een voorrangskruispunt dat op enkele tientallen meters van de N65 is gelegen. In de toekomstige situatie gaat de aansluiting op de N65 veranderen. Dit zal enig invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Uit onderzoek is gebleken dat er in de toekomstige situatie sprake is van een gemiddelde verliestijd van 20 tot 30 seconden. Dit is nog altijd een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ook hier zijn geen verdere problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten; de ovonde doseert het verkeer op een veilige en verantwoorde wijze. De conclusie is dat op basis van het kruispuntenonderzoek het verkeer op de onderzochte kruispunten op de Torenstraat goed afgewikkeld wordt.

Geluidseffecten Torenstraat

Doordat de aansluiting op de N65 en daarmee ook de verkeerssituatie rond de Torenstraat wijzigt, zijn ook geluidseffecten onderzocht. Het geluidsonderzoek "Akoestisch onderzoek Wet Geluidhinder" van 26 juli 2019 is terug te vinden in bijlage 12 bij de Toelichting. Binnen de geluidzone van het te wijzigen deel van de Torenstraat en de Molenstraat zijn bestaande woningen gelegen. De Torenstraat en Molenstraat hebben een zone van 200 meter. In tabel 5.1 van het onderzoek zijn de maatgevende berekeningsresultaten weergegeven voor de woningen binnen de zone van de Molenstraat/Torenstraat. Uit de verschillende rekenresultaten blijkt dat de toename vanwege de wijzigingen aan de Molenstraat/ Torenstraat, ten hoogste 1 dB bedraagt. Dit betekent dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De wijzigingen aan de N65 zelf vallen onder de Wet milieubeheer. Hiervoor is ook een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit geluidsonderzoek "Resultaten akoestisch onderzoek Wet milieubeheer" is opgenomen in bijlage 11 bij de Toelichting. Op basis van dit onderzoek is bepaald waar geluid reducerende maatregelen getroffen dienen te worden langs de N65 (in de vorm van geluidschermen) en in welke hoogte deze schermen toegepast dienen te worden. De uitkomsten van de berekeningen in het kader van de Wet milieubeheer en een kaart met daarop de benodigde geluidschermen zijn opgenomen in het onderzoek. Uit de geluidberekeningen volgt dat de Torenstraat en de woningen die hieraan zijn gelegen er in de nieuwe situatie qua geluidseffecten per saldo (plansituatie inclusief maatregelen) erop vooruit gaan. De geluidswaarden nemen in de hele straat af. Het akoestisch woon- en leefklimaat is daarmee geborgd en gaat er zelfs op vooruit.

Herinrichting van de Torenstraat

Om mogelijke hinder van verkeer in de toekomstige situatie zoveel mogelijk te beperken wordt de Torenstraat door de gemeente aangepast en heringericht. Bij de herinrichting van de Torenstraat is maximaal aandacht voor verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers en het beperken van milieueffecten. Voor de herinrichtingsopgave heeft reeds in mei 2019 de eerste bewonersavond plaatsgevonden waarin betrokkenen zijn geïnformeerd over het project. Het ontwerp- en onderzoeksbureau 'Bureau Juust', aan wie de opdracht tot ontwerp is verstrekt, heeft daarin ook de verschillende fases om te komen tot een definitief ontwerp toegelicht. Nog voorafgaand aan de bewonersavond heeft het bureau in meerdere sessies met de klankbordgroep een beeld gevormd van de lokale situatie en de wensen en de (on)mogelijkheden verder in kaart gebracht. Vervolgens is er een inloopdag georganiseerd, waarop informatie is verzameld. Met de verzamelde informatie is het bureau samen met de klankbordgroep de ontwerpfase gestart. In twee sessies met de klankbordgroep en gesprekken met groen- en rioolbeheerders zijn oplossingen voor verschillende knelpunten besproken. Op basis hiervan is een volledig conceptontwerp gemaakt voor de nieuwe Torenstraat. Dit conceptontwerp is gepresenteerd op de bewonersavond van 5 november 2019 inclusief de tekeningen (online raadpleegbaar).

Vervallen noordelijke aansluiting fietsverbinding op de Torenstraat

In de huidige situatie loopt er een fietsverbinding aan de noordzijde van de N65, die fietsverbinding sluit aan op de Torenstraat. In de toekomstige situatie komt deze verbinding gedeeltelijk te vervallen. Langs bijna de gehele noordzijde van de N65 is het mogelijk om in de toekomstige situatie te fietsen, alleen niet altijd even strak en parallel aan de N65. Alleen ter hoogte van de voorziene ecopassage Broekley zal het in de toekomstige situatie niet meer mogelijk zijn om aan de noordelijke kant van de N65 te fietsen. Hiervoor is ten allereerst gekozen om zo het aantal aansluitingen op de Torenstraat tot het minimum te beperken. Een extra aansluiting op de Torenstraat betekent een mindere doorstroming op de Torenstraat, omdat dit leidt tot fietsers die willen oversteken wat het verkeer op de Torenstraat stagneert. Hierdoor ontstaat er een nieuw knelpunt voor een vlotte doorstroming. De tweede, en in het verlengde hiervan liggende, reden om hier om geen fietsaansluiting te realiseren bij de Torenstraat is omdat hierdoor een fietsonveilige situatie zou ontstaan. Het kruispunt bij restaurant LOTS en de Rijwielcentrale aan de Torenstraat is een kwetsbaar kruispunt voor fietsers, het zicht is daar beperkt. Het laten vervallen van de aansluiting voorkomt dat de verkeerssituatie daar onveiliger wordt. Een aanvullende reden om de fietsverbinding noordelijk gedeeltelijk op te heffen, is omdat hiermee het (fiets)verkeer bij de ecopassage op die manier wordt geminimaliseerd en dat beperkt zoveel mogelijk eventuele verstoring voor de natuur daar. De fietsbereikbaarheid blijft overigens in de toekomstige situatie onaangetast, omdat fietsers gebruik kunnen maken van de gefaciliteerde route aan de zuidzijde. Fietsers zullen in de nieuwe situatie gebruik maken van het viaduct en zo via de gefaciliteerde (snel)fietsroute naar Helvoirt fietsen. Dit fietspad is breder en ligt verder van de N65 vandaan. Daarbij voert dit pad langs meer woningen en een restaurant, dan aan de noordzijde. Met de zichtbaarheid vanaf de N65 en de sociale controle langs de woningen is dit een veilige route om te fietsen. Bij de ovonde zitten de fietsers in de voorrang en kruisen ze de andere verkeersstromen via een verhoogde (drempel)constructie.

2. Zienswijzen

Gedurende de termijn van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan “N65 Helvoirt 2020” zijn in totaal 35 zienswijzen binnengekomen

Ontvankelijkheid

Van de 36 binnengekomen zienswijzen zijn 35 binnen de termijn van terinzagelegging binnengekomen en ontvankelijk. Een zienswijze is pas op 13 mei 2020 verstuurd en daarmee buiten de termijn van terinzagelegging, deze is daarmee niet ontvankelijk.

Inhoudelijke behandeling reacties

De zienswijzen worden puntsgewijs, samengevat, weergegeven en beantwoord. Bij het samenvatten zijn mogelijk niet alle details opgenomen in deze nota, maar bij de beantwoording is uitgegaan van de totale zienswijze.

1. Zienswijze nummer 1

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant maakt bezwaar tegen uitbreiding van de bushalte op het kruispunt van Helvoirt. Aangezien het merendeel van Helvoirt ten westen van de Torenstraat ligt, is het meest voor de hand liggend dat ook de bushalte aan de westzijde van de Torenstraat komt naar het veld tegen over de Rijwiel Centrale waar het minder overlast geeft voor omwonenden. Te meer nu men het bestaande fietspad ten noorden van de N65, dat van Vught naar Helvoirt loopt, afsluit, om te voorkomen dat er bij Restaurant Lots problemen ontstaan met overstekende fietsers én men wél toestaat dat er een kleine duizend fietsers én voetgangers in de week ván én náár de bestaande bushalte komen, met een risicovolle oversteek. Het is van groot belang om een veilige situatie te creëren en die komt er niet door de bestaande bushalte uit te breiden, maar door die te verplaatsen	In de huidige situatie is de bushalte aan de oostzijde van de Torenstraat gesitueerd. Bij de bushalte zijn parkeerplaatsen voor carpoolen, welke ook gebruikt worden door klanten van Restaurant LOTS. Fietsers en voetgangers steken hierbij met regelmaat de Torenstraat over. Het oversteken van de Torenstraat willen wij zo veel als mogelijk voorkomen. Daarom ook het opheffen van de noordelijke fietsoversteek over de Broekley. Het verplaatsen van de bushalte van de oostzijde naar de westzijde van de Torenstraat draagt bij aan het verminderen van de oversteekbewegingen van de Torenstraat. Het bestemmingsplan maakt verplaatsing van de bushalte mogelijk. De gemeente moet hierover nog het gesprek aan gaan met de provincie. Het uitbreiden van de carpoolvoorzieningen is voorzien in dit plan. Zowel carpoolers als Restaurant LOTS hebben hier baat bij, want de parkeervakken kunnen dubbel gebruikt worden. Voor overstekende voetgangers wordt in het project Reconstructie Torenstraat een zebepad aangelegd tussen LOTS en de Rijwiel Centrale.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan	Geen

2. Zienswijze nummer 2

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant geeft aan dat de directe verbinding van het restaurant "Het Lieve Leven" (met bovenwoning) van en naar de N65 komt te vervallen. Hierdoor zal het restaurant minder goed bereikbaar zijn zowel vanuit richting Den Bosch als Tilburg. Deze afsluiting zal voor aanzienlijke omzetvermindering zorgen bij de exploitatie van het restaurant. Dat zal tevens zijn effect hebben op de verhuurbaarheid van het object. Het restaurant zal daardoor ernstige schade lijden. Het belang van afsluiting van deze afrit weegt hier niet tegen op, het verzoek is af te zien van het afsluiten van de afrit.	In de huidige situatie kan verkeer de afrit nemen naar De Dijk waar het restaurant "Het Lieve Leven" is gesitueerd. Na de afrit kunnen klanten direct het parkeerterrein van het restaurant op rijden. Dit parkeerterrein is tevens bereikbaar via de Molenstraat en de Dijk. Vanwege het nieuwe ontwerp voor de kruising bij Helvoirt, is het huidige tankstation straks niet meer op een goede en veilige manier bereikbaar. De weefvakken met in- en uitvoegend verkeer worden te kort en door de verhoging van de N65 bij de eco-passage zal de hellingshoek op de N65 ook te hoog worden om het tankstation nog op een veilige wijze te kunnen bereiken. Er is gezocht naar een locatie in de nabijheid van de huidige locatie, zodat het aanbod van

	tanklocaties aan de N65 gelijk blijft. De nieuwe locatie heeft een gunstige ligging in de bocht van de N65, waardoor goed zicht ontstaat voor het invoegend verkeer en is reeds in eigendom van Rijkswaterstaat. De locatie is onderzocht op alle relevante milieuaspecten, waaronder ecologie, externe veiligheid, landschap, woon- en leefklimaat en in stedenbouwkundig perspectief. Op geen van deze aspecten zijn negatieve gevolgen voorzien. In de nieuwe situatie is het restaurant nog steeds goed bereikbaar via de Molenstraat en De Dijk, maar per auto niet meer direct vanaf de N65. De afrit wordt dan gebruikt om het nieuwe benzineverkooppunt (BVP) te bereiken. Langs het restaurant, tussen de eigen parkeerplaats en het nieuwe BVP wordt de (snel)fietsroute gerealiseerd. In het kader van veiligheid willen wij auto's ook niet dit fietspad laten kruisen. Het volledige parkeerterrein van het restaurant blijft beschikbaar en bereikbaar, hetzij via De Dijk en niet meer direct via de Rijksweg. Er is vooralsnog geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een aanzienlijke omzetvermindering. Mocht er onverhoopt toch sprake zijn van omzetsdaling, dan kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend.
b. Reclamant geeft aan dat het huidige benzineverkooppunt aan De Dijk wordt verplaatst naar het bosje ten noord oosten van het restaurant. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt, omdat dit brandstoffenpunt de afrit van het restaurant krijgt en als gevolg van een verplaatsing van het brandstoffenpunt komt er rechtstreeks zicht vanuit het restaurant op dit benzineverkooppunt. Bovendien zal uitbreiding van het brandstoffenpunt leiden tot een hogere verkeersintensiteit ter plaatse, met meer vrachtverkeer tot gevolg. Dit leidt tot een aantasting van het woon-en leefmilieu ter plaatse, en tot omzetschade, doordat het restaurant, dat verhuurd wordt, minder aantrekkelijk wordt. Ten behoeve van de vestiging van het brandstoffenpunt worden veel bomen gerooid, hetgeen eveneens ernstig afbreuk doet aan het woon- en leefklimaat. Er is nu sprake van een mooie groene omgeving ook voor de gasten op het terras. Daarnaast zal er sprake zal zijn van een risico door verplaatsing en vergroting van het brandstofverkooppunt, nu in het brandstofverkooppunt ook LPG afgeleverd wordt. Er is hier nl ook sprake van een woonfunctie. Er ontstaat een zodanig risico ter plaatse van het restaurant dat dit in redelijkheid van de verplaatsing van het brandstofverkooppunt afgezien dient te worden.	De realisatie van dit BVP is geregeld in het bestemmingsplan van de gemeente Vught. Om een groene landschappelijke omgeving te waarborgen is een memo kwaliteitsverbetering Groenblauwe mantel opgesteld (zie bijlage 5 Kwaliteitsverbetering landschap Groenblauwe mantel, Reconstructie N65 bij de Toelichting). Hierin staan landschappelijke kwaliteitsverbeteringen beschreven, ook ter plaatse van het tankstation die uitgevoerd dienen te worden na het realiseren van de Reconstructie N65. De maatregelen borgen een goede landschappelijke inpassing van het tankstation waarbij de randen groen worden ingericht zodat de omgeving het groene zicht behoudt. Het klopt dat een BVP een verhoging van verkeersbewegingen met zich mee brengt. Mogelijk leidt dit tot een (marginale) aantasting van het woon- en leefmilieu, echter leidt deze keuze ook tot een afname van verkeersbewegingen op de Dijk. De locatie is onderzocht op alle relevante milieuaspecten, waaronder ecologie, externe veiligheid, landschap, woon- en leefklimaat en in

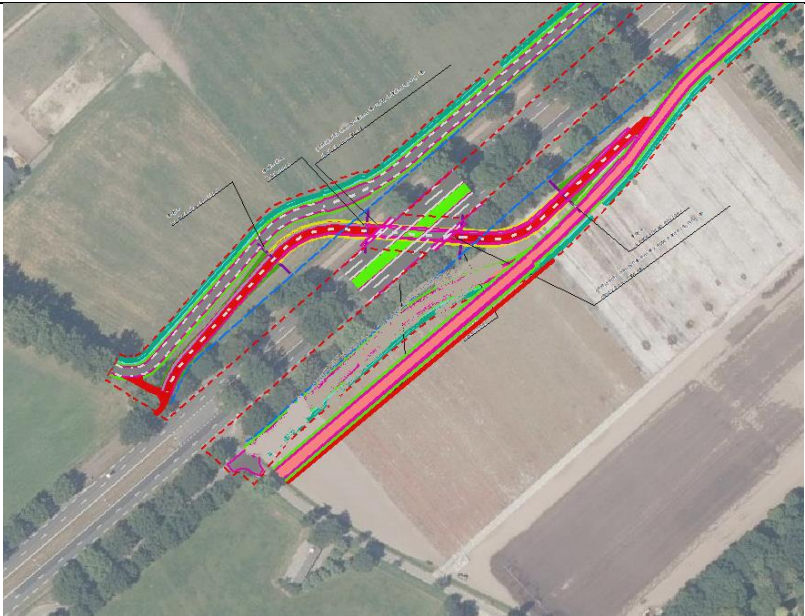
	stedenbouwkundig perspectief. Op geen van deze aspecten zijn negatieve gevolgen voorzien. Op basis van de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG ligt het restaurant op voldoende afstand van het tankstation. Ook de hindercirkels die gelden in het kader van de Externe Veiligheid leiden niet tot een belemmering voor de omgeving.
c. Het fietspad dat eerder over ons perceel zou lopen is verlegd en loopt nu langs het perceel zodat de parkeerplaatsen behouden blijven. Gaarne een bevestiging van dat dit ook voor de gemeente Haaren geldt, zodat de parkeerplaatsen geborgd zijn.	De fietsroute wordt inderdaad opgeschoven, waardoor de parkeerplaatsen behouden blijven. De eigendomssituatie verandert hier dus niet.
d. Nog niet geheel duidelijk is waardoor nu wel aan het stikstof beleid gehouden kan worden. Waardoor het woon-en leefklimaat ter plaatse van "Het Lieve leven" ernstig te lijden zal hebben.	Er is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie en de effecten hiervan. Zoals beschreven in het onderzoek leidt de voorgenomen ontwikkeling enkel in de realisatiefase tot stikstofdepositie in Natura-2000 gebieden. Door de tijdelijkheid hiervan, zal er geen sprake zijn van aantasting van natuur. Wanneer de N65 in gebruik genomen wordt is hier geen sprake van en is er op een aantal natuurgebieden zelfs sprake van een afname. Deze verbetering wordt veroorzaakt door de verbetering van de doorstroming op de N65. Deze conclusies staan uitgebreid beschreven op blz. 9 van het onderzoek naar stikstofdepositie dat is uitgevoerd door Arcadis (zie bijlage 16 bij de toelichting), Er zal geen sprake zijn van een verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van het bedrijf als gevolg van stikstofdepositie.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan	Geen

3. Zienswijze nummer 3

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Volgens reclamant kan de aansluiting van de N65 met het dorp Helvoirt (de ovonde) beter verderop worden gerealiseerd aan de rand van het dorp bijvoorbeeld tussen de Broekwal en de Broekley of tussen de Raamse Loop en de Gijzel. Het is nu het moment voor de rondweg rond Helvoirt gezien de enorme investering, die gedaan wordt. Argumenten hiervoor zijn: 1. Aansluiting N65 aan Torenstraat betekent: afname leefbaarheid, verkeersveiligheid en toename geluids- trillings- en fijnstof-overlast aan en rondom de Torenstraat. Het gevolg van de afsluiting van de Achterstraat en het Schilderstraatje, is een forse toename van het doorgaande vracht- en sluipverkeer via de deels monumentale Torenstraat. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de voetgangers, fietsers en bewoners van en aan de Torenstraat. Recente verkeerscijfers maken duidelijk hoe groot het verkeersoverlast-probleem is inclusief de bijbehorende problemen met betrekking tot geluids-, trillings- en fijnstof overlast. 2. Verplaatsing van de aansluiting N65 naar de rand van het dorp creëert een winwinsituatie voor lokale bedrijven (bv Gubbels, Maurang, van Kuijk, van Schijndel) en de inwoners van het dorp. Het biedt de bedrijven een betere bereikbaarheid en aansluiting op de N65 zonder het dorp Helvoirt tot overlast te zijn, maar houdt ook minder overlast in voor de omringende dorpen Nieuwkuijk, Vlijmen en Cromvoirt. 3. Vincent van Gogh en de monumentale kern van Helvoirt. 2 van de 39 officiële Van Goghmonumenten in Brabant liggen in Helvoirt. Het zijn de pastorie en de hervormde kerk. Aangrenzend aan deze monumenten liggen nog meer monumentale panden die samen de monumentale kern van Helvoirt vormen. Het toenemende zware sluipverkeer brengt schade toe aan deze panden en verhindert dat dit mooie stukje dorp tot zijn recht kan komen.	1. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid voorbereidingsproces ten grondslag waarin tal van oplossingen in beeld zijn gebracht en alternatieven zorgvuldig zijn gewikt en gewogen. Voor een samenvatting van dit gehele alternatievenonderzoek wordt verwezen naar de “Samenvatting MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren” van 1 juni 2016 zoals opgenomen in bijlage 1 bij de Toelichting. De belangenafweging die ten grondslag ligt aan het verdiepen van de N65 en de ovonde bij de Torenstraat is expliciet terug te lezen in paragraaf 3.1.2 van de Toelichting. Voor de beantwoording van de effecten van dit project op de Torenstraat wordt verwezen naar de inleiding van deze Nota. 2. Dit project heeft geen negatief effect op de routes die deze lokale bedrijven gebruiken. Deze blijven hetzelfde als in de huidige situatie. 3. Het ontwerp van de N65 en de aansluiting van de Torenstraat voorziet juist in een betere doorstroming van verkeer. Minder remmen en optrekken zorgt voor minder overlast en trillingen voor de omgeving. Ook is er, anders dan reclamant betoogt, geen sprake van toenemend zwaar sluipverkeer. Van eventuele schade is dus ook geen sprake.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen.

4. Zienswijze nummer 4

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Bij uitvoering van het plan zal het land van reclamant ernstig worden aangetast. De (bocht naar de) fietstunnel zoals deze nu staat ingetekend, wordt namelijk aangelegd op een deel van het perceel van reclamant. De bewerking en berekening van het perceel is juist afgestemd op een vierkant perceel, met rechte lijnen. Als hier een bocht in komt te liggen is het perceel niet meer efficiënt te exploiteren. Ook gaat de aanleg van de (bocht naar de) fietstunnel ten koste van een groot stuk van het perceel. Het perceel wordt daarmee dusdanig verkleind dat de rendabele exploitatie van het perceel ernstig wordt aangetast. Verplaatsing van de fietsroute en fietstunnel is zeker mogelijk en zal de schade van reclamant kunnen wegnemen of aanzienlijk verminderen. Eventuele alternatieven zijn niet of onvoldoende onderzocht.	Door de fietstunnel wordt er een ronding uit het perceel gehaald wat voor de exploitatie van het perceel nadelig is. Wij willen met reclamant het gesprek aan gaan om een recht deel van het perceel te verwerven. Dit heeft voordelen: • Er ontstaat ruimte (meer afstand, veiligheid, gezondheid) tussen N65 en fietspad. • Er ontstaat ruimte voor eventuele waterberging in deze toch al extreem natte hoek voor water uit de fietstunnel. • Het water kan mogelijk gebruikt worden voor het irrigeren van het betreffende perceel. • Terrein behoudt zijn rechtlijnige vormen. • Er wordt voorkomen dat een kruispunt gerealiseerd wordt, waar men vanuit de richting Haarendael rechtdoor kan oversteken naar de parallelweg. We willen het verkeer juist via de Hoge Raam geleiden, dus door deze wegen niet recht tegenover elkaar te laten aansluiten, ontmoedigen we verkeer deze route te nemen. De gesprekken hierover zullen door de mensen van grondverwerving van Rijkswaterstaat gevoerd (gaan) worden en reclamant zal gecompenseerd worden. Met deze maatregelen zien wij vooralsnog geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een aanzienlijke omzetvermindering, wat leidt tot ernstige schade. Mocht er toch sprake zijn van schade, dan kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend.

	
b. Reclamant is van mening dat ten onrechte geen deugdelijke schaderegeling is opgenomen in het nu voorliggende plan. De percelen worden onevenredig aangetast waardoor voorzienbare schade zal optreden. Voor deze schade moet op voorhand een deugdelijke schaderegeling worden getroffen in het plan. Dit klemmt temeer nu niet is gebleken dat gehele vergoeding van de schade anderszins is verzekerd.	Met bovengenoemde maatregelen zien wij vooralsnog geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een aanzienlijke omzetvermindering, wat leidt tot ernstige schade. Mocht er toch sprake zijn van schade, dan kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Wijziging in begrenzing van het plan ten hoogte van de fietstunnel Kreitestraat.

5. Zienswijze nummer 5

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant is druk bezig met nieuwe plannen rondom het verduurzamen van het melkveebedrijf. Het is een enorme uitdaging om het businessplan sluitend te krijgen. Voor het huidige bedrijf is de verhuur van grond aan het BP-tankstation voor de opslag van LPG een belangrijke inkomstenbron. Bij de reconstructie van de N65 vervalt het BP-station en vervallen dus ook de neveninkomsten die van groot belang zijn om het melkveebedrijf financieel gezond te houden. Er wordt een zienswijze ingediend om het verplaatsen van het BP-station tegen te gaan of financieel voor het verlies gecompenseerd te worden.	Vanwege het nieuwe ontwerp voor de kruising bij Helvoirt, is het huidige tankstation straks niet meer op een goede en veilige manier bereikbaar. De weefvakken met in- en uitvoegend verkeer worden te kort en door de verhoging van de N65 bij de eco-passage zal de hellingshoek op de N65 ook te hoog worden om het tankstation nog op een veilige wijze te kunnen bereiken. Het huidige BP- tankstation wordt daarom in het bestemmingsplan N65 Haaren 'wegbestemd'. Wij vinden het vervelend dat reclamant hierdoor geen huur meer kan innen voor de opslag van LPG op het terrein, maar merken op dat de bedrijfsactiviteiten van de melkveehouderij op geen enkele manier door het bestemmingsplan worden geraakt. Mocht er toch sprake zijn van schade, dan kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

6. Zienswijze nummer 6 - Fietzersbond

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant pleit voor een (meer recreatieve) fietsvoorziening aan de noordzijde over de gehele lengte van de N65 tussen Helvoirt en Vught die in beide richtingen kan worden gebruikt, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Om aan uw bezwaar tegen een aansluiting op de Torenstraat tegemoet te komen, kan deze kruising als een verhoogde plateaukruising worden ingericht en binnen de 30-km. zone worden gebracht.	Voor de beantwoording inzake de fietsroute aan de noordzijde verwijs wordt verwezen naar de inleiding van deze Nota. In aanvulling hierop het volgende. Iedere overstek van een fietser is gevaarlijk en heeft een negatief effect op de doorstroming van de Torenstraat. Hoe minder oversteken, hoe beter. Een drempel werkt ook negatief op de doorstroming en zorgt tevens voor extra trillingen.
b. Omdat het fietspad langs de N65-noordzijde tussen Julianastraat en Achterstraat wordt opgeheven en er wat ons betreft ook geen nieuw fietspad hoeft te worden aangelegd, willen we graag dat de Sint Nikolaasstraat als fietsstraat wordt ingericht. Hier zullen immers meer fietsers gebruik van gaan maken.	Dit zit nu niet in de scope van dit project. Daarbij is de doorgaande fietsroute aan de zuidzijde volledig ingericht als snelfietsroute. Aan de noordzijde komt alleen (fiets)bestemmingsverkeer. De huidige inrichting is als 30-km/u zone. De gemeente ziet geen aanleiding deze straat als fietsstraat in te richten.
c. In de plankaart-uitwerking van de Snelfietsroute en parallelweg De Dijk ten oosten van de ovonde zien we dat een logische aansluiting voor fietsers naar de Esschebaan ontbreekt terwijl dit juist een rustig, niet langs de N65 lopend alternatief is voor fietsers naar Esch en Vught. Derhalve vragen wij u dit deel van De Dijk als fietsstraat in te richten en deze onderdeel te laten zijn van de	De doorgaande (snel)fietsroute is Tilburg – Den Bosch en in deze lijn is de fietsroute aangelegd. Wanneer fietsers een andere bestemming hebben, dan is een kleine lus niet onoverkomelijk. De fietsers kunnen om het restaurant “Het Lieve Leven” heen rijden en de veilige fietsroute kiezen.

Snelfietsroute waardoor gelijk ook die vreemde en oncomfortabele slinger bij de geplande benzinepomp niet nodig is. Dit alles met behoud van de door u geprojecteerde knip in De Dijk. In het ontwerp moeten fietsers vanaf de ovonde wel voorrang hebben op autoverkeer vanuit de Molenstraat.	De route over De Dijk is de route voor landbouwverkeer en bedrijven uit de regio. Deze route willen we niet combineren met fietsers en dus niet inrichten als fietsstraat. Fietsers op de ovonde hebben voorrang op de auto's. Dit wordt geregeld middels een verhoogd aangelegd fietspad (drempelconstructie) en haaiantanden op de rijbaan.
d. Reclamant kan zich vinden in het ontwerp van de combinatie parallelweg met Snelfietsroute tussen Hoge Raam en Torenstraat. Aan de noordzijde zijn we ook akkoord met de voorgestelde oplossing als er voor autoverkeer een fysieke knip zit in de parallelweg, dit om sluipverkeer te vermijden, uit oogpunt van veiligheid van fietsers en wandelaars. Zo'n knip kan ook als piramide worden uitgevoerd zodat direct aanwonenden hier nauwelijks hinder van ondervinden.	Er komen geen knippen in de parallelwegen. Deze beperken namelijk de bewegingsvrijheid van aanwonenden, maar ook van de vuilophaaldienst of andere verkeersbewegingen met bestemming. Bij een knip dient ook een keervoorziening gemaakt te worden. Dit gaat vervolgens weer ten koste van de omgeving. Daarbij vormen knippen obstakels op de weg die weer gevaarlijk kunnen zijn voor (snel)fietsers. (Sluip)verkeer kan aan de noordzijde van de N65 dan via de parallelweg naar de Kreitestraat rijden, vervolgens doorrijden via de Heideweg of Hooghoutseweg om daarna bij de stoplichten bij de Koolhofweg of de Heusdensebaan weer de N65 op te rijden. De route via deze landweggetjes is niet comfortabel en niet sneller dan via de Torenstraat de N65 te gebruiken. Bij de Torenstraat vervallen immers de stoplichten, waardoor er geen wachttijden meer zijn.
e. Voor de fiets/voetgangerstunnel Kreitestraat geldt: zorg voor een sociaal veilige tunnel door voldoende doorzicht en lichtinval (door een open ruimte in de middenberm N65), maak schuine wanden en pas een maximaal hellingspercentage van max. 3,5% toe. Voor de inrichting van fietsstraten kunnen de CROW-richtlijnen worden gevolgd. Voor de inrichtingseisen van een Snelfietsroute gelden de provinciale kwaliteitseisen welke aan de subsidieverordening zijn gekoppeld. Bij toepassing van parallelwegen met menging met auto- en landbouwverkeer bedraagt de maximum snelheid aldaar 30 km/uur.	De fiets- en voetgangerstunnel wordt conform de CROW-richtlijnen ingericht en ontworpen. De snelfietsroute wordt aangelegd conform provinciale kwaliteitseisen. Buiten de kom zal 60 km/u als maximum snelheid worden aangehouden. (snel)fietsers hebben een maximale snelheid van 45 km/h en zouden anders ook beperkt worden in hun snelheid. Daarbij is de intensiteit dermate laag dat 60 km/u geen veiligheidsprobleem oplevert.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

7. Zienswijze nummer 7

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Geluid: 1. Zijn de geluidschermen grenzend aan onze percelen, zoals die nu getekend zijn, definitief voor het bestemmingsplan of zijn ze definitief voor de tekenaar? Kortom wat is de status hiervan? 2. Geluidseffecten kennen hun eigen zones en volgen uiteraard niet de perceelsgrenzen. Daarom moet, om de geluidsbelasting op de percelen C1807, 01808 en C1607 (Antwerpse Baan 6, 6a en 8) te verminderen, het geluidsschermbord verder worden doorgetrokken achter de percelen C1606 en C1635 (Gestelstraat 1). 3. Aan de overkant van de N65 komt een geluidsschermbord van 3 meter hoog. Dit gaat extra geluid veroorzaken aan onze kant. Daarom de schermen achter de percelen C1807 en 01808 ook 3 meter hoog maken. 4. Reclamant wil dat het geluidsschermbord dichterbij de rijbaan wordt geplaatst, waardoor het geluidwerend effect wordt verhoogd.	1. In het kader van het bestemmingsplan N65 Haaren 2020 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de toekomstige geluidbelasting op woningen in de omgeving (zie uitgebreid bijlagen 12 en 13 bij de Toelichting van het bestemmingsplan). Er is onderzocht op welke locaties het doelmatig is om geluidschermen te plaatsen en in welke hoogtemaat. De wegas van de N65 is vastgelegd in het bestemmingsplan. Het is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt om hiervan af te wijken met maximaal twee meter. Wanneer de wegas verschuift, kan er sprake zijn van een lichte, positieve of negatieve, verandering in de geluidbelasting op de omliggende woningen. De geluidschermen zijn daarom niet volledig definitief wat betreft de uitvoering, het gaat met name om de hoogte. De toekomstige geluidsbelasting is wel vastgesteld, qua geluidbelasting staat het dus wel vast wat kan worden verwacht. Wanneer er een verschuiving van de wegas plaatsvindt, kan dit leiden tot een hogere of lagere geluidbelasting op de woningen. Op dat moment wordt onderzocht op welke plaatsen een geluidsschermbord verhoogd of verlaagd dient te worden. Een geluidsschermbord kan echter nooit hoger dan 3 meter gerealiseerd worden. 2. In het akoestisch onderzoek is niet gerekend op basis van perceelsgrenzen, maar is de geluidbelasting op de gevels van woningen (op verschillende hoogten) berekend. Dit is ook de wettelijke voorgeschreven methode. Het doortrekken van het geluidsschermbord zoals u voorstelt in uw zienswijze, is niet doelmatig. 3. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de materialen die gebruikt zullen worden en de mate waarin deze materialen geluid weerkaatsen. Er is derhalve geen aanleiding het door u voorgestelde geluidsschermbord te verhogen. Hier is uiteraard in onderling verband rekening mee gehouden 4. Verplaatsing van het geluidsschermbord past niet in verband met behoud bomen en is niet wenselijk in verband met zichtbaarheid voor fietsers vanaf de N65 (sociale veiligheid), zoals beschreven in het op 2 februari 2017 door de

	gemeenteraad vastgestelde integrale landschappelijke en stedenbouwkundige visie "Ruimtelijke inpassing van geluidbeperkende voorzieningen in de gemeente Haaren".
b. Snelfietspad 1. In het bestemmingsplan staat in paragraaf 2.2.4 de volgende zinsnede: "Deze fietsvoorziening is een belangrijke verbinding tussen de verschillende dorpen en steden die aan de N65 gelegen zijn". Dit klopt niet. Er liggen slechts twee dorpskernen aan de N65, namelijk Helvoirt en Vught. Een snelfietspad tussen deze twee dorpen vanaf het kruispunt Torenstraat/Molenstraat in Helvoirt langs de N65 is wellicht te rechtvaardigen, maar tussen het kruispunt in Helvoirt en het grondgebied van Tilburg niet. Dat blijkt ook uit het aantal fietsers dat nu dagelijks langs de N65 van Tilburg naar Helvoirt vv. fietst. Dat aantal is op de vingers van één hand te tellen en zal na realisatie van een snelfietspad langs de N65 niet toenemen. Tilburgers rijden binnendoor naar Udenhout en dan verder binnendoor naar Helvoirt en verder, Oisterwijkers binnendoor naar Haaren en dan verder binnendoor naar Helvoirt. Zij gaan geen gebruik maken van een snelfietspad langs de N65, want dan moeten ze omrijden. Als er al een snelfietspad moet komen dan zou dat ergens aan de noordzijde van de N65 moeten zijn. 2. Als er een snelfietspad langs de N65 wordt aangelegd in Helvoirt richting Tilburg dan moet de gemeente Tilburg dat verder doortrekken naar Tilburg. Uit overleg met de gemeente Tilburg blijkt het volgende. De gemeente Tilburg was oorspronkelijk van plan pas in 2025 een studie op te stellen naar de (verdere) aanleg van snelfietspaden. De gemeente heeft gezien de ontwikkelingen met de N65 echter nu al een bureau opdracht gegeven een strategische verkenning uit te voeren naar mogelijke routes, waarbij een aantal criteria zoals beste route, gezondste route zijn meegegeven. Een snelfietspad langs de N65 zal een van de varianten zijn, maar heeft uitdrukkelijk niet de voorkeur van de gemeente Tilburg. Ook de gemeente denkt aan routes over Udenhout en Oisterwijk. Al voorbereidingen treffen voor een snelfietspad van Helvoirt naar Tilburg door een gedeelte ervan aan te leggen langs de N65, is dus prematuur en moet stopgezet worden. De fietsers/voetgangerstunnel van de Hoge Raam naar de Kreitestraat kan weer haaks op de N65 worden aangelegd. Zie punt 4. 3. De hoeveelheid fijnstof op de N65 levert hoe dan ook gezondheidsklachten op. Daarom zou het juist afgeraden moeten worden langs deze weg en tussen geluidschermen te fietsen en zouden de bestaande fietspaden juist moeten worden opgeheven en een alternatieve route moeten worden	1. De fietsvoorziening is wel degelijk een belangrijke verbinding tussen de verschillende dorpen en steden die aan de N65 liggen. Het snelfietspad wordt gerealiseerd tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg. Alle dorpen die in de omgeving van de N65 tussen deze twee steden gelegen zijn, hebben profijt van deze voorziening. De trend is dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van de (elektrische) fiets op langere afstanden en voor woon-werk verkeer. Nu rijden niet veel fietsers tussen Tilburg en Den Bosch, maar door het aanleggen van deze route is het de verwachting dat dit wel gaat gebeuren. We faciliteren hiermee deze route en zetten daarmee in op meer fietsverkeer (zie ook verder paragraaf 3.4.1. van de Toelichting) Het snelfietspad biedt een snelle, brede en veilige manier om langere afstanden tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch af te leggen. Een snelfietspad aan de noordzijde van de N65 is overigens geen verkeersveilige optie, omdat aansluiting op de Torenstraat onwenselijk is. Daarbij is aan de noordzijde niet overal de ruimte om conform provinciale kwaliteitseisen het (snel)fietspad te realiseren. 2. Het snelfietspad wordt aangelegd tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg. Doordat we bij de kruising Kreitestraat – Hoge Raam met de fietstunnel de snelfietsroute zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de N65 laten eindigen is het mogelijk om zowel via Oisterwijk, via Udenhout als direct langs de N65 aan te sluiten op dit tracé. Daarbij dienen alle aangrenzende percelen ontsloten te worden. De aansluitingen direct op de N65 komen hiermee allemaal te vervallen. Deze route moet dus toch aangelegd worden en door de lage intensiteit is deze route ook uitermate geschikt als snelfietsroute. Zo ziet de provincie dat ook, zij subsidiëren dit immers ook. Het feit dat de gemeente Tilburg hier anders over denkt zoals reclamant beweert, doet hieraan niet af. Overigens worden andere routes met dit project niet uitgesloten.

aangeboden. In feite is de verkeersbelasting van de N65 t.o.v. andere rijkswegen te vergelijken met die van een snelweg. Kortom dit fietspadplan zou nog eens goed in bredere context gezien moeten worden, zie boven, iets waar de Fietzersbond ook voor pleit. 4. Gezien het geringe aanbod van fietsers, is de geplande diagonale tunnel bij de Kreitestraat sociaal onveilig voor fietsers en voetgangers. Dit is eerder al vastgesteld bij de toentertijd geplande fiets-/voetgangerstunnel bij het kruispunt in Helvoirt. 5. Het bestemmingsplan beschrijft niet duidelijk wat de consequenties zijn van de aanleg van het snelfietspad voor onze percelen die grenzen aan de N65. Uit de tekening blijkt dat er bomen op onze percelen gekapt moeten worden. Dat zou betekenen dat wij een gedeelte van onze percelen kwijtraken, maar daarover is niets terug te vinden in het bestemmingsplan. Immers ontbreekt de exacte aanduiding van de beoogde nieuwe perceelgrenzen. In het rapport Natuurtoets van 6 mei 2019 wordt ook geen melding gemaakt van aantasting van de natuur op deze plek en er is geen onderzoek opgenomen naar de gevolgen daarvan. Onze reactie op deze mogelijke consequenties is: • Wij willen niet dat er, voor ons, waardevolle bomen gekapt worden en struiken worden weggehaald voor een snelfietspad dat niet nodig is. • Wij willen geen grond afstaan voor dit fietspad. Hoe klein het gebied ook is, het is het leefgebied van veel soorten vogels en andere dieren zoals vleermuizen, egels en eekhoorns die zich hier een aantal jaren geleden gevestigd hebben. Wij willen dat dit gebied onaangeroerd blijft en niet verstoord wordt. • Daarnaast lijkt het (maar is moeilijk te zien op de digitale tekening) dat het fietspad erg dicht langs het pand Gestelstraat 1 en Antwerpse Baan 2 komt te liggen waardoor de bewegingsvrijheid, naar horen zeggen, op deze percelen ernstig in het gedrang komt, het geluidscherm heel dicht op het huis komt en toegankelijkheid van garages vervalt. • Er is een eenvoudig alternatief voor de ligging van het fietspad, namelijk via de Gestelstraat over de Antwerpse Baan terug naar de N65. Dat betekent voor de fietsers op het traject Tilburg - Den Bosch slechts 70 extra meters fietsen. Dat is te doen. Verderop richting Vught zit ook een slinger in het fietspad. • Wij willen dat het geluidscherm dichtbij de rijbaan geplaatst wordt wat het effect ervan verhoogt. Dat kan gerealiseerd worden als hier geen snelfietspad komt.	3. In het luchtkwaliteitsonderzoek is het effect van de reconstructie van de N65 op de omgeving onderzocht. Er wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Dit is uitgebreid aan de orde in luchtkwaliteitsonderzoek (zie bijlage 14 bij de toelichting). De gezondheid van de fietsers is niet in het geding. 4. De tunnel bij de kruising met de Torenstraat-Molenstraat in Helvoirt had lange slingerende aanlopen en was vele malen langer omdat deze onder het hele kruisingsvlak door ging. De ruimtelijke effecten op de omgeving waren bij die variant significant groter. De tunnel bij de Kreitestraat ligt in de lijn van de fietsers en kent een goed overzicht en doorzicht door de veel kortere lengte en de wijkende wanden in en aan beide zijden van de tunnel. 5. 1e punt: Zoals beschreven is deze noodzaak van de snelfietsroute er wel. Dit deel van het tracé is de verbinding voor fietsers tussen de beide reeds bestaande parallelwegen die ingericht worden als fietsstraat. 2e punt: er ligt een uitgebreid natuuronderzoek ten grondslag aan het bestemmingsplan. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 10 "Bestemmingsplan herontwikkeling N65 Haaren; 'Reconstructie N65' Onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming." Zie voor de mogelijke effecten specifiek hoofdstuk 5. De Wet natuurbescherming staat niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg. 3e punt: Van beide percelen is een strook van ca 2 meter nodig. Dit ruimtebeslag is niet significant op het gehele perceel. Mocht dit wel leiden tot significante schade, dan dient dat besproken te worden met de mensen van grondverwerving van Rijkswaterstaat. Dit maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. 4e punt: De Antwerpse Baan dient onverhard te blijven, dit is een beschermde historische route. Een onverharde route is niet geschikt voor een (snel)fietsroute.
---	--

	5e punt: Verplaatsing van het geluidsscherm past niet i.v.m. behoud bomen en is niet wenselijk i.v.m. zichtbaarheid voor fietsers vanaf de N65 (sociale veiligheid), zoals beschreven in het op 2 februari 2017 door de gemeenteraad vastgestelde integrale landschappelijke en stedenbouwkundige visie "Ruimtelijke inpassing van geluidbeperkende voorzieningen in de gemeente Haaren".
c. Parallelwegen: De Hoge Raam, het Touwslagersbaantje en de Gestelstraat worden afgesloten van de N65. De bedoeling is dat deze wegen worden ontsloten via de Molenstraat en dat er een parallelweg voor plaatselijk verkeer en fietsers wordt aangelegd tussen de Hoge Raam en de Gestelstraat. Als je de tekening bekijkt en het menselijk gedrag inschat, namelijk het kiezen voor de kortste weg, gaat het volgende gebeuren om het kruispunt in Helvoirt te bereiken vv. • De bewoners aan de Hoge Raam en de Rijksweg in Haaren, waaronder die op het terrein van Haarendael, zullen via de parallelweg naar de Gestelstraat rijden en vervolgens linksaf via de Antwerpse Baan naar de N65. Ze rijden dus niet via de Hoge Raam naar de Molenstraat en vermijden zeker de gevaarlijke kruising van de Gestelstraat met de Molenstraat ook al wordt die verlegd. • De bewoners van de Antwerpse Baan tussen de slagboom en de Gestelstraat zullen de Antwerpse Baan helemaal uitrijden, waar ze eerder bij de Gestelstraat de N65 op konden. • De bewoners van de Rijksweg in Helvoirt en het Touwslagersbaantje zullen ook de kortste weg via de Antwerpse Baan gaan nemen om dezelfde reden als bij 1 genoemd. Deze consequenties zijn begrijpelijk maar niet acceptabel gezien de toestand waarin het gedeelte van de Antwerpse Baan tussen Gestelstraat en N65/parallelweg zich altijd al bevindt. Vele kuilen en modder (tot in huis) na een regenbui en enorme hoeveelheden stof (ook in huis) wanneer een auto langs komt als het een paar dagen droog is. Dit gedeelte van de Antwerpse Baan kan in de huidige toestand geen extra belasting, nog niet van één auto meer, verdragen. We zien het al verslechteren door een paar auto's van Busser Tuinprojecten, sinds kort gevestigd aan de N65, die bij ons langskomen. Uitdrukkelijk verzoekt reclamant u de oplossing van dit probleem op te nemen in het bestemmingsplan. Onze oplossing is het realiseren van een duurzame harde toplaag op dit gedeelte van de Antwerpse Baan, nog geen 200m, ten behoeve van onze gezondheid (stof), veiligheid (kuilen) en woongenot (schoon). Hiervoor wordt In Nederland steeds vaker "graustabiël" toegepast, dat het probleem oplost en een natuurlijke landelijke uitstraling heeft. Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	De problemen die reclamant ziet, zijn naar oordeel van de gemeente niet aan de orde. Het klopt inderdaad dat de Hoge Raam, Touwslagersbaantje en de Gestelstraat worden afgesloten van de N65. Er is een fietsstraat aanwezig tussen de Hoge Raam en de Gestelstraat. Het is mogelijk dat de bewoners van de percelen die op deze fietsstraat ontsloten worden hier gebruik van maken. De fietsstraat is enkel bedoeld voor (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer. 1e punt: Het doorgaande verkeer wat over de parallelweg rijdt, bijvoorbeeld komende vanaf Haarendael, zal via de Hoge Raam naar de Molenstraat rijden. Dit is een snellere en veiligere route en heeft geen conflicten met (snel)fietsers. Het laatste stukje van de Hoge Raam zal hiervoor worden verhard. 2e punt: Verkeer vanuit de Antwerpse Baan (bestemmingsverkeer) kan kiezen tussen de verharde route via de Gestelstraat en Molenstraat of voor de onverharde route via de Antwerpse Baan. Het betreft in dit geval zeer beperkt verkeer van enkele woningen. 3e punt: De bewoners van het Touwslagersbaantje (enkele woningen) zullen (i.v.m. de onverharde status van het Touwslagersbaantje richting de Antwerpse Baan) kiezen voor de ontsluiting via de parallelweg en zo via de verharde Gestelstraat en de Molenstraat naar de N65 gaan. Juist de huidige (onverharde) status van de Antwerpse Baan draagt eraan bij dat verkeer niet via deze weg zal gaan rijden. Het verharren van de Antwerpse Baan zou in dat geval juist negatief werken. Daarbij is de Antwerpse Baan, net als Touwslagersbaantje, historisch beschermd en mag niet verhard worden. Geen

8. Zienswijze nummer 8 - Stichting Comité N650H

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Het in voorontwerp gepresenteerde plan voorziet alleen in een korte tunnelbak onder de huidige stoplichten. Volgens het Comité leidt deze oplossing mogelijk tot meer barrièrewerking, meer geluid naast minder luchtkwaliteit, minder verkeersveiligheid en minder oversteekbaarheid. 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: Gewezen wordt o.a. op de gevolgen voor: 1. De doorstroming op de Torenstraat. 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. 2. Gevolg voor Nicolaasstraat/Oude Rijksweg, Vincentplein en Vincent van Goghstraat/Jonge van Zwiinbergenstraat en de Kastanielaan. Een toename van verkeers- bewegingen in de richting van en naar de Torenstraat, zal de veiligheid en de leefbaarheid aantasten. Reclamant pleit 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. Eigenlijk weet iedereen dat een echte lange autotunnel in de bebouwde kom van Helvoirt een veel betere oplossing is. Dat voorstel in onze voorlopige zienswijze onder inspraakreactie nummer 6 is echter met doodoeners afgedaan. Namelijk met het enige argument dat I&W daar geen geld voor heeft. Daarom roepen wij u nogmaals op de een na laatste paragraaf in de zienswijze goed na te lezen over de financiële haalbaarheid via gebiedsontwikkeling van een echte lange autotunnel.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op de inleiding. In aanvulling hierop het volgende, Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid voorbereidingsproces ten grondslag waarin tal van oplossingen in beeld zijn gebracht en alternatieven zorgvuldig zijn gewikt en gewogen. Voor een samenvatting van dit gehele alternatievenonderzoek wordt verwezen naar de "Samenvatting MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren" van 1 juni 2016 zoals opgenomen in bijlage 1 bij de Toelichting. De belangenafweging die ten grondslag ligt aan het verdiepen van de N65 en de ovonde bij de Torenstraat is expliciet terug te lezen in paragraaf 3.1.2 van de Toelichting. De Reconstructie N65 en de verlaagde ligging van de N65 vermindert juist de barrièrewerking door een veilige oversteek van de N65 te realiseren en heeft bovendien een positief effect op de doorstroming. Deze oplossing is uitgebreid onderzocht op alle genoemde milieuaspecten. Van significant negatieve effecten is geen sprake. De ongelijkvloerse kruising met de N65 in de vorm van een ovonde, waarbij het langzaam verkeer voorrang heeft, zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Voor de gevolgen op de andere straten wordt verwezen naar de inleiding van deze nota. Door de Rijksweg langs het dorp op straatniveau te houden, kan de laanstructuur van de bomen hersteld worden en past de rijbeleving bij de mooiste weg van Brabant. De optie voor de aanleg van een tunnel is tevens een dure oplossing, De voordelen van een tunnel ten opzichte van de ongelijkvloerse kruising wegen niet op tegen deze kosten.
b. Naast onze inhoudelijke argumentatie in de zienswijze, attendeert reclamant u op twee belangrijke procedurele punten waarop uw huidige plan gaat vastlopen: 1. Zoals u weet is een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) een wettelijke verplichting die echt nagekomen moet worden bij projecten opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Er bestaat een speciale Werkwijzer MKBA bij MIRT 'verkenningen' maar geen van de drie daar voorgescreven rentabiliteitsmaten vinden we ergens terug. En deze Algemene Leidraad' maakt duidelijk op pag. 12 dat "De essentie van een MKBA is dat project- of beleidsalternatieven tegen	1. Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de

elkaar worden afgewogen op basis van hun gevolgen voor de welvaart van de samenleving als geheel. Maar welbewust is het lange autotunnel alternatief uitdrukkelijk uitgesloten. En uit onze zienswijze blijkt dat omwonenden van een snelweg gezonde levensjaren missen, tenminste 1. Een lange autotunnel zou dat oplossen en ook leiden tot een positief MKBA-saldo. En op pag. 39 stelt de Algemene Leidraad dat: "Als het MKBA saldo negatief is of als een onderdeel van de maatregel blijkt welvaartseconomisch onrendabel te zijn, dan moet de politiek de afweging maken om een maatregel toch uit te voeren, dan wel te stoppen of te besluiten dat eerst aanpassingen (optimalisering) nodig zijn voordat een besluit kan worden genomen." En onze bijgesloten zienswijze adviseert tot optimalisering alvorens te besluiten. 2. Uit bijlagen 17 en 20 blijkt dat MER-beoordelingen zijn uitgevoerd die tot de conclusie leiden dat er geen verplichting bestaat tot het opstellen van een MER want er is "geen sprake is van bijzondere omstandigheden die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse.". Uit de bijgesloten zienswijze blijken echter wel degelijk bijzondere omstandigheden. Helaas is U ook nog ontgaan dat sinds het arrest HvJ EU inzake Bayern (C-645/15) uit 2015 wel degelijk een MER-verplichting bestaat omdat „aanleg" ziet op het bouwen van voorheen niet-bestaande bouwwerken of op de wijziging in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken. Om te beoordelen of een dergelijke wijziging, gelet op de omvang en de modaliteiten ervan, als gelijkwaardig aan een dergelijke aanleg kan worden beschouwd, dient de verwijzende rechter rekening te houden met alle kenmerken van het betrokken bouwwerk en niet alleen met de lengte ervan of met het feit dat het oorspronkelijke tracé gehandhaafd blijft. Ook uit dit arrest HvJ EU blijkt onder rechtsoverweging 42 dat vaste drempelwaarden en selectiecriteria zoals in het geldende Besluit Milieueffectrapportage uit 1994 niet meer zijn geoorloofd.	doelstellingen van de reconstructie. Dat is voor de N65 bij Helvoirt (en Vught) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen. Een positief MKBA is geen voorwaarde voor onze besluitvorming. 2. Uit de m.e.r.-beoordeling die in het kader van het bestemmingsplan Reconstructie N65 Vught is opgesteld, blijkt dat er geen belangrijke nadelige effecten voor het milieu ontstaan als gevolg van de Reconstructie N65. Er is daarom geen aanleiding tot het opstellen van een MER (zie verder de m.e.r.-beoordeling in bijlage 17 bij de Toelichting) Voor de reconstructie N65 bestaat geen MER-plicht. De N65 is een autoweg. De aanpassing van een autoweg is genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r., welke stelt dat wanneer over een lengte van meer dan 5 kilometer op diverse locaties aanpassingen plaats vinden, er een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het Besluit m.e.r. maakt hierbij geen onderscheid of aanpassingen aan de weg plaatsvinden ten behoeve van de leefbaarheid (zoals bij de N65), of de capaciteit. Bij een bestemmingsplan dient beoordeeld te worden of er belangrijk nadelige effecten voor het milieu op te treden, die aanleiding kunnen geven om een MER op te stellen. De m.e.r.-beoordeling gaat in op alle effecten ten gevolge van de aanpassing van de N65, ongeacht in welk besluit deze worden vastgelegd. Alle milieuaspecten zijn in beeld gebracht in de m.e.r.-beoordeling.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

9. Zienswijze nummer 9

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. In goed overleg met de gemeente is besproken dat reclamant de locatie Rijksweg 3 te Helvoirt wil renoveren en uitbouwen en hier is ook mailverkeer over geweest. Door de gemeente is met de wetenschap dat er vooralsnog geen bestemmingsplan voor dit wegtrace komt alle medewerking gegeven om de woning te renoveren en uit te bouwen. Inmiddels is met man en macht de woning gerenoveerd en uitgebouwd en staat er ook een bijgebouw weer op de plek. De eigenaar heeft zich er gevestigd en woont en werkt er prima. Met deze zienswijze wordt gevraagd om mijn client te laten zitten en niet weg te moeten voor een tracé. Hij wil zijn houtbedrijf gaan uitbouwen en kan niet op een betere zichtlocatie zitten dan hier. Er is eerder ook gesproken om de weg ter plaatse van Rijksweg 3 over een iets langere strook te verleggen en te verbreden aan de andere zijden, omdat daar wel de ruimte is en dit is bovendien eigendom van Rijkswaterstaat. Graag zouden wij zien dat het Tracé ter plaatse van de Rijksweg 3 wordt verlegd, zodat de bedrijfswoning met opstal en bedrijventerrein kan worden behouden. Als de gemeenteraad toch het bestemmingsplan met ditzelfde tracé wil vaststellen, dan verzoeken wij de gemeenteraad mee te kijken in de aankoop door Rijkswaterstaat. Mijn klant hoeft er voor het maatschappelijk belang niet aan te verdienen maar wil wel voor het bedrag hetzelfde/soortgelijk kunnen terugkopen.	Contacten met de gemeente hebben alleen geleid tot hetgeen mogelijk is binnen de huidige bestemming. Vanuit de gemeente is geadviseerd geen renovatie uit te voeren, wetende dat er plannen zijn voor dit perceel. Sterker nog: hiervoor heeft de gemeente ook in een eerder stadium een voorbereidingsbesluit genomen. Er is geen medewerking gegeven en helaas kunnen we ook niet handhaven op de huidige ontwikkelingen aangezien deze binnen de huidige bestemming blijven. Er lopen reeds gesprekken met de mensen van grondverwerving van Rijkswaterstaat.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

10. Zienswijze nummer 10 - Wandelnet

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Mocht er geen fietspad aan de noordzijde van de N65 (vanaf 't Groene Woud naar Helvoirt) komen, dan ziet Wandelnet ook graag een voetpad vanaf de ecopassage in de richting van het busstation. Wij verzoeken u dat zo nodig in het bestemmingsplan op te nemen, maar wellicht is dat niet nodig op basis van de regel 4.1.e in het ontwerp-plan. Deze verbinding maakt het ook mogelijk bij hoog water - als de ecopassage niet bruikbaar is - een klein ommetje langs de Broekleij te maken.	Er komt inderdaad geen fietspad aan de noordzijde, zoals ook toegelicht in de inleiding van deze Nota. Het voornemen is wel om een voetgangersverbinding mogelijk te maken. Het plan is om voetgangers vanaf 't Groene Woud aan de noordzijde wel over het viaduct de Broekleij over te laten steken. Aan de zijde van Helvoirt kan dan een trap naar beneden gemaakt worden die weer aansluit op het wandelpad onder het viaduct door. Hiermee is ook de verbinding naar de bushalte geborgd. De aanleg van de oversteek voor voetgangers is een nadere uitwerking van het ontwerp en dit past binnen het vast te stellen bestemmingsplan.

b. Het afsluiten van de koude oversteek bij de Achterstraat betekent dat voetgangers niet meer direct vanaf de westkant van Helvoirt naar de andere kant van de N65 kunnen, en moeten omlopen via de ovonde en Torenstraat/Molenstraat of over de nieuwe snelfietsroute/fietsstraat aan de zuidkant van de N65 om op de (half verharde) Antwerpse Baan te komen. Dit zijn veel minder aantrekkelijke (en langere) routes, waardoor de facto de mogelijkheid om vanuit de westkant van Helvoirt een ommetje te maken in het buitengebied ten zuiden van de N65 vervalt. Wandelnet doet een dringend beroep op de gemeente om ter hoogte van de Achterstraat een voetbrug over de N65 in de plannen op te nemen. Ter hoogte van de Achterstraat is aan de zuidzijde van de N65 is een logische en aantrekkelijke uitlooptmogelijkheid naar het buitengebied en de Antwerpse Baan.	Voor de voorgestelde voetbrug ziet de gemeente geen aanleiding, Oversteken kan namelijk via de ovonde en via tunnel Kreitestraat. Daarbij verstoort een dergelijke ingreep ook de omgeving en de laanstructuur die we juist willen herstellen. De voorgestelde locatie ter hoogte van de Achterstraat zou ook betekenen dat deze brug over de schermen (3 meter hoog) heen gebouwd zou moeten worden. Dit geeft weer problemen met de inpassing voor de toegang tot de brug. Aan de noordzijde ten oosten van de Achterstraat achter de geluidsschermen wordt, in overleg met de omgeving, wel een gebied ingericht voor een wandelingetje.
c. Wandelnet verzoekt de gemeente ook na te gaan of verharding van de Hoge Raam tussen Antwerpse Baan en Molenstraat wel echt nodig is, en of er geen (bijna) even goede alternatieven kunnen worden gevonden. Het betreffende traject kan ook goed onderdeel zijn van een ommetje Helvoirt. In elk geval moet de zuidelijke verbinding van Hooge Raam - nu een echte zandweg - onverhard blijven.	Deze verharding is wel degelijk noodzakelijk om het doorgaande parallelverkeer veilig langs de N65 te geleiden. Parallel aan deze route blijft de onverharde route langs het kapelletje nog wel intact.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

11. Zienswijze nummer 11

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant stelt dat bij de vorige reconstructie van de N65 en de onteigening van zijn gronden, een vergunning is verleend en aangelegd om ons bedrijventerrein aan de Rijksweg te ontsluiten, duidelijk zichtbaar door de aangelegde pechstrook gevolgd door de verharding naar in- en uitrit. Nu wordt de aangepaste uit- en inrit afgesloten waardoor ons bedrijf moet uitwegen over een fietsstraat, met snelfietsroute-tweezijdig- met auto te gast? Hierdoor ontstaat er een zeer onveilige situatie met de vele verkeersbewegingen van taxivoertuigen en transporten met breedte- en lengteladingen en met tegelijkertijd aan- en afvoeren van ophaaldiensten, containervervoer, tractoren en andere bezorg- en hulpdiensten. Reclamant stelt voor een adequate oplossing te creëren door middel van het aangeboden meedenken van de gemeente welke wordt aangeboden in het eindverslag Inspraak- en Vooroverleg.	In de huidige situatie is een directe (onbeveiligde) aansluiting op de Rijksweg N65. In het kader van de veiligheid worden alle directe onbeveiligde aansluitingen op de N65 weggehaald. Daarnaast realiseert het project ook een (snel)fietsroute langs het bedrijf met op deze locatie de auto te gast. Bij deze realisatie raken wij het perceel niet fysiek. Wij werken graag aan zo veilig mogelijke oplossing om de veiligheid op de (snel)fietsroute te verbeteren. Eventuele mogelijkheden zijn: het verplaatsen van het bedrijf, het herinrichten van het terrein of het creëren van een andere ontsluitingsroute. Deze oplossingen vallen op dit moment buiten het bestemmingsplan, maar hierover gaan wij graag in gesprek om tot een gezamenlijk gedragen oplossing te komen.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

12. Zienswijze nummer 12

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Tijdens en na de ombouw van de N65 verwacht reclamant redelijk wat moeilijkheden en nadelen op het gebied van o.a. veiligheid, bereikbaarheid, continuïteit, leefbaarheid e.d.: reclamant wordt opgesloten en beperkt in de , toekomstige, activiteiten. De huidige situatie is nu zo dat het bedrijf direct de N65 op en af kan om het terrein te kunnen bereiken. Deze mogelijkheid zal in de nieuwe situatie vervallen.(Alle op- en afritten komen te vervallen). De enige route zal lopen via een dubbelzijdige fietsstraat en via de Gestelstraat naar de Molenstraat. Dit geldt tevens ook voor hulpdiensten, vuilnisophaaldiensten, bezoekers e.d. waardoor deze route op alle gebieden goed voorzien zal moeten worden. In de nieuwe situatie ziet reclamant ook een groot probleem in de combinatie van een dubbelzijdige snelfietsroute/ fietsstraat met (vracht)auto verkeer. Nu maakt het bedrijf nog "redelijk veilig" gebruik van het eind-stukje parallelweg. De parallelweg en het fietspad zijn nu nog gescheiden van elkaar, in het nieuwe plan zal dit niet het geval zijn en krijgt het bedrijf te maken met (fiets)verkeer in twee richtingen op dezelfde weg. Bovendien vraagt reclamant zich af: • Is er genoeg ruimte voor een vrachtauto (Ook met een breedte transport) in combinatie met het overige verkeer, denk aan: (brom)fietsers, scooters, personenauto's, vrachtauto's, ook tegenliggers. • Hoe is het uitzicht bij het verlaten / oprijden vanaf ons terrein als er geluidsschermen zijn geplaatst. • Kan reclamant nog veilig draaien / keren met een vrachtauto. Door de terugdringing en het vervallen van de huidige situatie (vervallen van de parallelweg) zal dit een gevaarlijke situatie worden (veiligheid). Bovendien moet ook naar de toekomst worden gekeken zoals bijvoorbeeld uitbreiding wagenpark.(Continuïteit). Een ander aandachtspunt is een goede voorziening voor afvoer van regenwater, er ontstaat regelmatig overlast bij (overmatige) neerslag. Reclamant is van mening dat er betere aanpassingen oplossingen mogelijk zijn Deze zou reclamant graag toelichten en vragen wij bij deze om in met ons gesprek te gaan alvorens het nu voorliggende plan definitief uit te voeren.	In de huidige situatie heeft het bedrijf een directe (onbeveiligde) aansluiting op de Rijksweg N65. In het kader van de veiligheid worden alle directe onbeveiligde aansluitingen op de N65 weggehaald. Daarnaast realiseert het project ook een (snel)fietsroute langs het bedrijf met op deze locatie de auto te gast. Bij deze realisatie raken wij het perceel niet fysiek. Vanuit de gemeente werken wij graag aan zo veilig mogelijke oplossing om de veiligheid op de (snel)fietsroute te verbeteren. Eventuele mogelijkheden zijn: het verplaatsen van het bedrijf, het herinrichten van het terrein of het creëren van een andere ontsluitingsroute. Deze oplossingen vallen op dit moment buiten het bestemmingsplan, maar hierover gaan wij graag het gesprek aan om tot een gezamenlijk gedragen oplossing te komen. De gemaakte opmerkingen worden als volgt beantwoord: • De breedte van de (snel)fietsroute is 4 meter breed met aan beide zijde nog twee semi verharde stroken. Dit is voldoende voor de aanwezige voertuigen. • De (snel)fietsroute met "auto te gast" komt verder van de bebouwing af te liggen dan in de huidige situatie. Het uitzicht op de parallelroute zal dus niet verslechteren. • De parallelweg komt in een ander vorm (zogenoeten fietsstraat) terug. Het plaatsen van schermen beperkt wel de manoeuvreerruimte voor het vrachtverkeer. Keren in de openbare ruimte op deze locatie zal voor vrachtverkeer niet meer mogelijk zijn. Betreft het regenwater is het bij wet geregeld dat water wat op gemeentelijke grond valt niet afgevoerd mag worden naar particuliere grond. Op deze locatie wordt een deugdelijke waterverwerking gerealiseerd.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

13. Zienswijze nummer 13

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Bereikbaarheid: 1. De bereikbaarheid van de woningen van cliënten gelegen aan de Rijksweg zal met de komst van het nieuwe bestemmingsplan ernstig worden aangetast. Zo verdwijnt de bestaande in- en uitrit aan de N65, die bij de vorige reconstructie nu juist bewust is aangelegd ten behoeve van de woningen. Dit betekent dat cliënten gebruik moeten maken van de parallelstructuur, die bestaat uit een fietsstraat waar ook gemotoriseerd verkeer op wordt toegelaten. De ontsluiting van de woningen zal geschieden via de Gestelstraat en de Antwerpse Baan, waardoor cliënten 3 kilometer moeten omrijden om de N65 voor de woningen te bereiken. 2. Er is geen dringende reden die noodzaakt tot het opheffen van de in- en uitrit, waardoor cliënten onevenredig zwaar in hun belangen worden getroffen. Cliënten maken veel gebruik van de in- en uitrit aan de N65. 3. Voor de woningen lijkt een voetpad te zijn ingetekend, maar die loopt niet door naar de Gestelstraat en/of een andere ontsluiting. Mogelijk is er sprake van een onjuistheid, maar verzocht wordt om het voetpad door te trekken naar een voetpad.	1. In de huidige situatie is er een directe (onbeveiligde) aansluiting op de Rijksweg N65. In het kader van de veiligheid worden alle directe onbeveiligde aansluitingen op de N65 weggehaald. Daarnaast realiseert het project ook een (snel)fietsroute langs de woningen met op deze locatie de "auto te gast". Bij deze realisatie raken wij het perceel niet fysiek, maar zal sprake zijn van enig omrijden van en naar uw woning. Uw perceel blijft derhalve wel bereikbaar via de nieuwe parallelstructuur. 2. In het kader van de veiligheid op en om de Rijksweg N65 is het afsluiten van deze onbeveiligde aansluiting noodzakelijk. 3. Binnen de grenzen van het plan is het mogelijk het voetpad door te trekken naar de Gestelstraat. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de plannen.
b. Veiligheid: 1. Ook de veiligheid is ernstig in het geding, nu er ter plaatse van de woningen een knelpunt ontstaat. Vanaf de Hoge Raam tot aan de gemeentegrens met Vught wordt er een tweezijdige snelfietsroute aangelegd. Ter plaatse van de Woningen bestaat deze snelfietsroute uit een fietsstraat, waardoor auto's en zwaar materieel de weg moeten delen met (snelle) fietsers. Het is de verwachting van cliënten dat hierdoor onveilige situaties worden gecreëerd die thans (met de rechtstreekse in- en uitrit aan de N65) niet bestaan. 2. De bestaande snelfietsroute zal bovendien een kleine knik maken, enkele meters voor de in- en uitrit van de woningen. Die knik maakt de situatie onoverzichtelijk en zal zorgen voor onveilige situaties. Cliënten maken zich daar ernstig zorgen over en verzoeken u zorg te dragen voor een andere ontsluiting van de woningen, dan wel het opheffen of aanpassen van de snelfietsroute ter plaatse van de woningen (bijvoorbeeld door het aanbrengen van voorzieningen of door een ander verloop van de snelfietsroute). Het feit dat de snelfietsroute tweezijdig zal zijn maakt het voorgaande nog klemmender. 3. Overigens heeft de gemeente aan cliënten verzocht om te komen praten over het veiligheidsprobleem. Zij waarderen dit, doch dat laat hun bezwaren onverlet.	1. Het project realiseert een (snel)fietsroute langs uw woningen en het bedrijf met op deze locatie de auto te gast. Bij deze realisatie raken wij uw perceel niet fysiek. Vanuit de gemeente werken wij graag aan zo veilig mogelijke oplossing om de veiligheid op de (snel)fietsroute te verbeteren. Eventuele mogelijkheden zijn: het verplaatsen van het bedrijf, het herinrichten van het terrein of het creëren van een andere ontsluitingsroute. Deze oplossingen vallen op dit moment buiten het bestemmingsplan, maar hierover gaan wij graag het gesprek aan om tot een gezamenlijk gedragen oplossing te komen. 2. Het klopt dat de route een kleine verschuiving maakt, deze is echter zo minimaal dat dit geen significante invloed heeft op de zichtbaarheid op de fietsstraat. Het meedenken over een andere ontsluiting van het perceel is één van de oplossingsrichtingen waarover wij in gesprek kunnen gaan. 3. Dank voor de waardering. We zullen de gesprekken een vervolg geven.

c. Geluidhinder 1. Door de reconstructie van de N65 verwachten cliënten meer geluidhinder dan dat zij thans ervaren. Ten onrechte wordt in het akoestisch onderzoek de weg ter plaatse van de woningen enkel kwalitatief beschouwd. Door de reconstructie van de N65 en het intensievere gebruik van de parallelweg is er sprake van een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen voor de woningen. 2. Er lijkt te zijn uitgegaan van 11 verkeersbewegingen per etmaal over de Gestelstraat. Dat kan niet juist zijn, gelet op het aantal woningen dat ontsloten wordt over de Gestelstraat en de aanliggende (transport)bedrijven. 3. De geluidbelasting van de wegen op de woningen is ten onrechte als 'niet relevant' aangemerkt. Verzocht wordt om de woningen alsnog te beschouwen en mee te nemen in het akoestisch onderzoek. 4. Ter plaatse van de woningen wordt een geluidsscherm van 1,5 meter hoogte voorzien, terwijl ter plaatse van de Rijksweg 1 t/m 5 een geluidsscherm van 3 meter is geprojecteerd. Cliënten vinden het prettig dat zij niet tegen een hoog geluidsscherm aankijken, maar feit blijft dat de woningen pal naast de N65 staan. Dit is nu nog een 80km weg, maar de reconstructie zal een intensiever gebruik mogelijk maken. Daarom verzoeken cliënten om gevelisolatie, dat wordt aangeboden om het woon- en leefklimaat te verbeteren.	1. In de huidige situatie zijn de woningen direct aan de Rijksweg N65 gelegen. In de plannen wordt uitgegaan van een geluidsscherm om de woningen te beschermen tegen het geluid van de Rijksweg. Het verkeer op de parallelweg kent een dermate lage intensiteit (alleen bestemmingsverkeer van enkele woningen) dat dit niet tot geluidsoverlast zal leiden. Tevens worden de schermen aan beide zijden geluidsabsorberend uitgevoerd, zodat ook weerkaatsing van geluid niet op treedt. 2. De 11 verkeersbewegingen per etmaal waar reclamant naar verwijst betreft het nieuw aan te leggen gedeelte van de Gestelstraat. In de tabel (pagina 18 van bijlage 12 bij de Toelichting) staat dat deze weg in de huidige situatie (2019) nog niet bestaat. Over dit nieuwe gedeelte (tussen Touwslagersbaantje 1 en het perceel van het (transport)bedrijf zal het verkeer van deze bedrijven niet gaan rijden, zij ontsluiten immers via het reeds bestaande deel van de Gestelstraat naar de Molenstraat. Het gaat daarbij ook om verkeersmodellen en een benadering van de realiteit. 3. Zie beantwoording hierboven (onder 1). 4. Gevelmaatregelen zijn de volgende stap in de geluidssaneringsopgave van het Rijk. Bronmaatregelen (stil asfalt) en overdrachtsmaatregelen (schermen) worden meegenomen (gekoppeld) in deze reconstructie van de N65. Gevelmaatregelen lopen, wanneer noodzakelijk, weer via het Meerjarenprogramma geluidsanering van het Ministerie.
d. Voorts maken cliënten zich zorgen om de afwatering van de N65. Dit veroorzaakt nu regelmatig problemen op de omliggende percelen. Onduidelijk is op welke wijze de afwatering/riolering wordt aangepast in verband met de reconstructie van de N65. Cliënten verzoeken u deze onduidelijkheid en/of omissie te herstellen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.	Het is bij wet geregeld dat regenwater wat op gemeentelijke grond valt niet afgevoerd mag worden naar particuliere grond. Op deze locatie wordt een deugdelijke waterverwerking gerealiseerd.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

14. Zienswijze nummer 14

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamanten merken op dat op korte afstand van hun woning een transportbedrijf is gevestigd. Zowel bij het aanleggen van een parallelweg en/of snelfietsweg is er geen mogelijkheid dat de vrachtwagens op eigen terrein kunnen keren. Dit betekent in de praktijk dat het vrachtverkeer 'bijzondere verrichtingen' gaat verrichten op de fietsstraat die in de plannen langs deze locatie is opgenomen. Gelet op de breedte van een fietsstraat en de breedte van vrachtwagens van het transportbedrijf brengt dit gevaarlijke situaties met zich mee. Het verkeer op de snelfietsroute zal komen stil te staan wanneer een vrachtwagen vanuit het bedrijf terug de weg of het terrein op wil draaien. Dat gaat aanzienlijke gevolgen met zich meebrengen, niet te zwijgen over alle verkeersgevaarlijke situaties die zullen ontstaan. Reclamanten vrezen dat vrachtwagens voor lange tijd de route volledig zullen doorkruisen, waardoor de feitelijke snelfietsroute niet meer gebruikt kan worden. Om zicht te houden op het verkeer is een opstelling op het fietspad noodzakelijk. Gelet op de verkeersdruk is het niet ongebruikelijk dat men enige tijd staat te wachten alvorens de weg of het terrein weer op te kunnen slaan. Het plan zoals dat er nu ligt — althans de aanleg van een parallelweg cq fietsroute — is strijdig met het uitgangspunt van de gemeente Haaren dat het plan moet bijdragen aan de verkeersveiligheid.	In de huidige situatie is er een directe (onbeveiligde) aansluiting op de Rijksweg N65. In het kader van de veiligheid worden alle directe onbeveiligde aansluitingen op de N65 weggehaald. Daarnaast realiseert het project ook een (snel)fietsroute langs het bedrijf met op deze locatie de auto te gast. Bij deze realisatie raken wij het perceel niet fysiek, doch ervaart u wel de gevolgen van het plan. Vanuit de gemeente zien wij graag een betere oplossing om de veiligheid op de (snel)fietsroute te verbeteren. Daarbij denken wij onder andere aan het verplaatsen van het bedrijf, het herinrichten van het terrein of het creëren van een andere ontsluitingsroute. Deze oplossingen vallen buiten de grenzen van dit plangebied, maar hierover gaan wij graag het gesprek aan om tot een gezamenlijk gedragen oplossing te komen.
b. Verder wordt opgemerkt dat het plan voor beperken erfontsluitingen en landbouwverkeer N65 de oplossing aandraagt dat er een parallelvoorziening wordt getroffen - ter opheffing van uitritten en aansluitingen op de N65 (geen landbouwverkeer op N65) - in de vorm van parallelwegen, fietsstraten en fietspaden. Geen landbouwverkeer op de N65 betekent echter dat dit landbouwverkeer direct langs de deur van reclamanten zal rijden — aangezien reclamanten geen voortuin hebben. Dit levert een onaanvaardbare gevaarlijke situatie op voor reclamanten. Bovendien worden zij ernstig in hun belangen geschaad doordat de ruimte voor het parkeren van hun auto's beperkt is. In- en uitstappen en keren van de auto vindt plaats op de fietsstraat. Reclamanten merken verder op dat in de nieuwe situatie op De Dijk, ten oosten van de Molenstraat, een afzonderlijke weg wordt aangelegd om ontsluitingen op te realiseren. Dat wordt evenwel niet gedaan op dat deel waar reclamanten gevestigd zijn. Zij zien niet in waarom hier geen aparte weg aangelegd wordt. Dit wordt ook niet onderbouwd of gemotiveerd. Ook is niet duidelijk of de fietsstraat wordt geasfalteerd of wat voor weg hier precies aangelegd en bedoeld wordt.	In de huidige situatie rijdt het landbouwverkeer over de N65. In de nieuwe situatie mag dit niet meer en wordt het landbouwverkeer via een parallelstructuur geleid. Echter gaat deze nieuwe route niet langs deze woningen, maar via de Molenstraat en Hoge Raam. In gevallen kan het voorkomen dat een landbouwvoertuig met een bestemming op een van de naastgelegen percelen de woningen zal passeren, maar hiervoor is voldoende ruimte. Er is ook een voetpad voor de woningen langs gerealiseerd om zo ook afstand tot de woning te creëren. In de nieuwe situatie ligt de parallelweg minimaal even ver van de woningen als in de huidige situatie. De parkeersituatie voor de woning verandert hierdoor dus niet. De situatie van De Dijk waarnaar reclamant refereert mist feitelijke grondslag. Bij De Dijk wordt wel het fietsverkeer gescheiden van het auto en landbouwverkeer, maar daarvoor is daar ook de ruimte. Deze ruimte ontbreekt op de huidige locatie. Dit bestemmingsplan gaat niet over materiaalkeuze voor bepaalde verhardingen. Wel is bekend dat het zal gaan om een zogenoemde

	gesloten verharding, dat wil zeggen beton of asfalt en geen klinkers of andere elementen.
c. Het plan omvat geluidsschermen om het geluidsniveau voor de woningen tot een acceptabel niveau terug te dringen. De schermen worden 1,5 meter hoog en groen uitgevoerd, dit vanwege het "klankkast"- effect. Gesteld wordt dat over de geluidsschermen heen kan worden gekeken. Reclamanten wijzen er echter op dat de woningen lager liggen dan de N65. Niet gebleken is of hiermee rekening is gehouden en het zicht vanuit de woningen dus is gegarandeerd. Verder wordt nog opgemerkt dat het geluidsscherm ten noorden van de N65 wel een hoogte van 3 meter zal krijgen en dat scherm dus wel als 'klankkast' gaat fungeren. Niet gebleken is dat hiermee rekening is gehouden en of een goed woon- en leefklimaat in en rond de woningen aan de Rijksweg kan worden gegarandeerd. Reclamanten merken verder op dat duidelijk moet zijn wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de schermen — gemeente, provincie of Rijkswaterstaat — en dit ook moet worden vastgelegd. Gelet op de huidige praktijk – waarbij het onderhoud noodgedwongen door de bewoners moet worden gedaan - zal de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van schermen, weg, bermen en omgeving dan ook duidelijk dienen te worden vastgelegd.	In de nieuwe situatie komen schermen van 1,5 meter gezien vanaf de N65. Deze schermen worden uitgevoerd met geluidsabsorberende wanden. Vanaf de Rijksweg zijn deze betreffende woningen zichtbaar zoals gesteld in het op 2 februari 2017 door de gemeenteraad vastgestelde integrale landschappelijke en stedenbouwkundige visie “Ruimtelijke inpassing van geluid beperkende voorzieningen in de gemeente Haaren”. De schermen van 3 meter hoog aan de noordzijde worden ook geluidsabsorberend uitgevoerd en zijn ook conform het hierboven genoemde vastgestelde beleid. Het onderhoud van de schermen is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. De schermen zijn immers ook onderdeel van het Meerjarenprogramma Geluidssanering van het Ministerie.
d. Het gedeelte tussen de Antwerpse Baan en de Molenstraat blijft zoals dat nu is. Dit is een smalle weg van 4 meter breed zonder uitwijkmogelijkheden met direct daarlangs bomen en afwateringssloten. Tegemoetkomend verkeer kan elkaar niet passeren. Het transportbedrijf gevestigd aan de Rijksweg vervoert breedtevrachten met een maximale breedte van 3,60 meter en moet over deze weg in- en uitwijken, evenals ander bestemmingsverkeer. Er komt in de nieuwe situatie meer verkeer over de Gestelstraat ((vracht)verkeer kan nu direct ontsluiten op de N65, maar maakt in de huidige situatie zelden gebruik van de ontsluiting via de Gestelstraat) en er zal dan ook meer verkeer vanuit de Gestelstraat de Molenstraat op rijden. Voor vrachtverkeer is deze draai te krap en dit zal voor gevaarlijke situaties zorgen met het verkeer (waaronder fietsers!) op de Molenstraat. Reclamanten dringen er dan ook op aan dat het plan voor de Gestelstraat wordt aangepast. Het gedeelte van de Gestelstraat tussen de Antwerpse Baan en de Molenstraat is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Dit gedeelte behoort echter wel degelijk tot het plan, omdat hier door het bestemmingsplan een nieuwe verkeerssituatie ontstaat. Verder zou het vanwege de natuur- en landschapswaarden niet mogelijk zijn om o.a. verlichting te plaatsen. Omdat er meer verkeer over deze weg gaat komen, zal er echter vanwege de verkeersveiligheid meer verlichting moeten worden geplaatst, zodat het verkeer op de Gestelstraat goed zichtbaar zal zijn. Wanneer men vanuit de Molenstraat de Gestelstraat in rijdt richting de N65, ontstaat er aan het einde van	De route voor het vrachtverkeer van het bedrijf is adequaat en op niveau. De uitvoerende partij zal deze eis ook meekrijgen in het contract. Mocht blijken dat de Gestelstraat niet geschikt is voor dit type verkeer, dan vinden daar aanpassingen plaats. Dit gedeelte heeft reeds de bestemming verkeer, dus hoeft derhalve geen onderdeel te vormen van deze planologische wijziging. Fietsers over de (snel)fietsroute zullen goed zichtbaar moeten zijn. Wanneer hiervoor verlichting noodzakelijk is, zal dit worden aangebracht. Dit behoort tot de uitvoering van dit project en niet tot dit bestemmingsplan.

dit gedeelte een gevaarlijke situatie. Op dit punt gaat het vrijliggende (snel)fietspad over in een fietsstraat. Vanuit de Gestelstraat is er echter geen zicht op de fietsers die uit de richting Den Bosch komen. Met de snelheden die o.a. speedbikes, bromfietsers of wielrenners bereiken, is het ook hier wachten op ongelukken! Gelet op de verkeersveiligheid zal het plan dan ook moeten worden aangepast.	
e. Het verzoek is met reclamanten in gesprek te gaan om hun zorgen met betrekking tot de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te bespreken.	De gemeente is bereid met belanghebbenden in gesprek te gaan.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	geen

15. Zienswijze nummer 15

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant vraagt het startpunt van het snelfietspad bij de Kreitestraat nader te bekijken en te herzien. De gemeente Tilburg heeft aangegeven het fietspad vanaf de Druiventros in Berkel Enschoot tot de Kreitestraat in Haaren niet te willen veranderen in een snelfietspad. Deze gemeente kiest een andere route voor een snelfietspad via Udenhout voor de fietsers van Berkel Enschoot en Tilburg. Deze, door ANWB en routenet aanbevolen en veelgebruikte fietsroute komt voor het eerst naar (op) de N65 op het kruispunt bij de Torenstraat. Het laten starten van een snelfietspad naar Den Bosch bij het kruispunt Torenstraat /Molenstraat is daarom veel logischer.	Doordat we bij de kruising Kreitestraat – Hoge Raam met de fietstunnel de snelfietsroute zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de N65 laten eindigen is het mogelijk om zowel via Oisterwijk, via Udenhout als direct langs de N65 aan te sluiten op dit tracé. Daarbij dienen alle aangrenzende percelen ontsloten te worden. De aansluitingen direct op de N65 komen hiermee allemaal te vervallen. Deze route moet dus toch aangelegd worden en door de lage intensiteit is deze route ook uitermate geschikt als snelfietsroute. Zo ziet de provincie dat ook, zij subsidiëren dit immers ook. Het feit dat de gemeente Tilburg hier anders over nadenkt zoals reclamant beweert, doet hieraan niet af. Overigens worden andere routes met dit project niet uitgesloten.
b. Het oorspronkelijke plan was langs het stukje "Gestelstraat- startpunt parallelweg Rijksweg (stukje parallelweg aansluitend op Antwerpse Baan Helvoirt) enkele bomen te kappen, tussen afslag Gestelstraat en de parallelweg beginnend bij Antwerpse Baan. Deze aanpak betekende dat de bestaande rijke groenstrook niet hoefde te verdwijnen. De bomen en de grote variëteit aan struikgewas en houtopstanden (met hierin een grote variëteit aan flora en fauna) op deze percelen naast de N65 hebben minstens een zo groot groengehalte als de enkele eiken die hier naast de N65 staan. Deze bestaande groenstrook behouden is ook meer in de lijn van de realisering van uw doelstelling t.w. 'realiseren van een groene uitstraling', dan de aanpak conform het nieuwe, nu gepresenteerde plan, om deze groenstrook te elimineren voor het behoud van een (beperkt aantal) bomen.	Doel van het plan is de karakteristieke laanstructuur langs de N65 in ere te houden en te herstellen daar waar mogelijk. Dit past in de gewenste - historische - uitstraling van de N65 als mooiste Rijksweg van Brabant. Dit aspect prevaleert boven een lokale groenstrook. Verder ligt er een uitgebreid natuuronderzoek ten grondslag aan het bestemmingsplan. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 10 "Bestemmingsplan herontwikkeling N65 Haaren; 'Reconstructie N65' Onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming". De Wet natuurbescherming staat niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

c. In eerdere presentaties van de plannen is steeds expliciet benadrukt dat gezien het landelijke karakter van de weg er geen hoge geluidschermen zullen worden toegepast. Reclamant ziet in het nieuwe bestemmingsplan dat u het heeft over schermen van 3 meter. Reclamant vraagt ook dit nader te bekijken. Het landelijke karakter verdwijnt geheel met schermen van een dergelijke hoogte.	Het landelijke karakter van Helvoirt zal niet verdwijnen als gevolg van de te plaatsen geluidschermen. Het uitgangspunt is inderdaad dat er zo min mogelijk, en zo laag mogelijke geluidschermen worden toegepast om het landelijke karakter in stand te houden. Geluidschermen met een hoogte van 3 meter worden alleen geplaatst wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit nodig en doelmatig is. Dit wordt enkel op een drietal locaties toegepast. De hoge schermen zijn dus tot een minimum beperkt. Het grootste deel van de geluidschermen hebben een hoogte van 1 tot 2 meter. Om ervoor te zorgen dat de geluidschermen zo min mogelijk storend zijn in het landschap, worden deze groen uitgevoerd met natuurlijke materialen. Er wordt daarnaast ingezet op een kwaliteitsverbetering van het landschap en tevens op het terugbrengen van de karakteristieke (bomen)laanstructuur langs de N65.
d. In iedere eerdere presentaties en toelichtingsbijeenkomsten heeft u benadrukt dat het fijnstof probleem nog onderzocht zal gaan worden en zeker meegenomen in het bestemmingsplan. Reclamant ziet de problematiek c.q. aanpak aangaande fijnstof niet beschreven. Fijnstof heeft de hoogste prioriteit in de landelijke politiek. Hoe staat het hiermee? Wat kunnen maatregelen worden deze fijnstof te controleren/reducen?	Fijnstof is één van de stoffen die is onderzocht in het luchtkwaliteitsonderzoek. Dit onderzoek is Bijlage 14 bij de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Uit dit onderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan de geldende grenswaarden voor concentraties luchtverontreinigende stoffen. Dit valt ook terug te lezen in de toelichting bij het bestemmingsplan in paragraaf 5.9.
e. Reclamant is erg blij met de keuze in het bestemmingsplan om de Antwerpse Baan haar oorspronkelijke karakter als onverharde weg te laten behouden en pleit ervoor dit in stand te houden.	De gemeente is inderdaad van plan Antwerpse Baan in de huidige staat te handhaven.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

16. Zienswijze nummer 16 Brabants Landschap

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Brabants Landschap is verheugd dat er een ecopassage ter hoogte van de Broekleij gerealiseerd gaat worden. Planologisch wordt hiervoor ruimte gereserveerd. Welke borging is er dat de ecopassage ook daadwerkelijk aangelegd wordt, indien er bijvoorbeeld onvoldoende financiële middelen zijn.	De aannemer krijgt de opdracht voor de aanleg van de weg én een ecopassage. Deze maatregel is tevens geborgd met een voorwaardelijke verplichting (zie artikel 5.4.1 'Voorwaardelijke verplichting compensatie NNB' van de planregels). Daarmee is de aanleg geborgd; het is onderdeel van het project.
b. Het bezit (Helvoirt sectie C 1912 & 2120 en sectie E 984 & 1162) gaat een andere functie krijgen zoals parallelweg en watergangen ten behoeve van de parallelweg en wadi Helvoirts Broek. Er gaat dus NNB verloren en die elders dient terug te komen en gecompenseerd te worden. Hierover lezen wij niets terug in het onderhavige plan.	De percelen C1912, E984 en E1162 blijven buiten de begrenzing van dit bestemmingsplan. Het perceel C2120 wordt ingericht t.b.v. de ecopassage. Voor de aanleg van de ecopassage is geen natuurcompensatie benodigd. De nieuwe watergang ten zuiden van de N65 (op het perceel C1912) is gelegen in het NNB. Deze watergang heeft in het ontwerp de bestemming verkeer gekregen, maar de watergang is ook te realiseren binnen de huidige bestemming natuur. Omdat de watergang ook binnen de huidige functie valt te realiseren, wordt de watergang uit het bestemmingsplan van de N65 gehaald en gaat er dus geen NNB verloren.
c. De wadi maakt onderdeel uit van de waterbergingsopgave van de aanpassingen van de N65 en dit is geen natuurfunctie.	Wij gaan samen met reclamant de inrichting van de waterberging vormgeven.
d. Het compensatieperceel, zoals beschreven in het natuurcompensatieplan betreft niet het juiste perceel en komt niet overeen met het compensatieperceel, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.	Het perceel op de verbeelding is het juiste perceel. Het compensatieplan is inderdaad niet correct en wordt hierop aangepast.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	De percelen C1912, E984 en E1162 blijven buiten de begrenzing van dit bestemmingsplan. Het compensatieplan wordt in overeenstemming gebracht met het perceel op de verbeelding.

17. Zienswijze nummer 17 - Waterschap De Dommel

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Rapport Watertoets: - Op de tekening van figuur 4.7 lijkt het dat de Ruijsbossche waterloop wordt opgeschoven. Ook ontbreekt de wadi voor de tunnelbak op deze schets. Dit perceel maakt nu geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan het waterschap wil graag in overleg over de nadere invulling van deze locatie. - In paragraaf 4.2 staat dat de damwand van de verdiepte ligging zal worden doorgetrokken tot ten minste 20cm boven het T-100 hoogwaterpeil. Het waterschap adviseert om voor de damwand een klimaatrobuustere hoogte toe te passen. - Watercompensatie verhard oppervlak: Er wordt op hoofdlijnen bepaald dat er binnen het plangebied voldoende ruimte is om water te bergen als compensatie van het toename verhard oppervlak. In de vergunningsfase zal dit nader worden uitgewerkt. Alle hemelwaterberging is voorzien in het graven en eventueel stuwen van greppels. Er wordt hierbij voorbij gegaan aan het feit dat het water dan wel in de greppels moet kunnen komen. De wadi in het Helvoirts Broek is naar verwachting niet alleen noodzakelijk voor de waterkwaliteit maar ook voor de kwantiteit. Bij de wadi moet tevens rekening worden gehouden met grondwaterpeilverhoging ten behoeve van natuurontwikkeling in het Helvoirts Broek waardoor de GHG naar verwachting zal stijgen. - Watercompensatie waterbergingsgebied: ook hier wordt uitgegaan van het compenseren in het totaalplan aan greppels. De compensatie van regionale waterberging moet plaatsvinden in het zelfde gebied of grenzen aan het waterbergingsgebied, anders kan het water er niet komen. Daarnaast moet berging plaatsvinden boven de GHG. - Effecten grondwater: De effecten van de verdiepte ligging op het grondwater zijn met een vereenvoudigde methode bepaald. Eerder hebben we gevraagd dit beter uit te schrijven, zodat de berekening en toelichting van de effecten beter te volgen zijn. Het waterschap adviseert om hier nog een keer in gezamenlijkheid naar te kijken en om te bepalen of er op bepaalde locaties monitoringsbuizen moeten komen om bij te houden of de verwachting klopt - Waterkwaliteit: het water van de verdiepte ligging zal afwateren op de Broekleij in het Helvoirts Broek waar allebei een ecologische functie op ligt. Daarom moet er sprake zijn van een goede waterkwaliteit passend bij deze functie. Er wordt daarom ZOAB toegepast en er is een bodempassage voorzien voordat het hemelwater in het Helvoirts Broek komt. Onduidelijk is	- De waterloop en de wadi worden beide gerealiseerd op het aangrenzende perceel van het Brabants Landschap. Met deze partij zijn wij in overleg over de vormgeving van deze waterhuishoudkundige voorzieningen. Ook het Waterschap De Dommel betrekken we hierbij. Aangezien de voorzieningen binnen de huidige bestemming "agrarisch" te realiseren zijn, houden wij dit perceel buiten het bestemmingsplan voor de N65 Helvoirt. - We gaan met reclamant in overleg of een robuustere damwand mogelijk is. Dit kan dan bij de uitvoering van het project worden meegenomen. - In de planuitwerking wordt de hemelafvoer wegen naar de greppels nader uitgewerkt. De pomp van de tunnel N65 Torenstraat loost op de A-watergang ZL36, die loost op de Broekleij. De Wadi Helvoirts Broek is ook bestemd voor waterberging van het water vanuit de pompput. De pomp van de fietstunnel loost het water op de bestaande B-watergang langs de rijweg van de N65, die loost op de Raamse Loop. De pomp van de fietstunnel verzorgt de afvoer van een relatief klein oppervlak. In het kader van de N65 wordt middels de greppels langs de N65 in combinatie Wadi Helvoirts Broek ruimschoots voldaan aan de benodigde compensatie voor te dempen zaksloten, compensatie voor toename verhardingen en compensatie voor het verlies van regionale waterberging. Het voorstel is daarom om nabij de fietstunnel geen aanvullende berging te realiseren. - De greppel kan hydrologisch wel het verlies aan regionale waterberging compenseren mits bij een waterpeil van NAP 6,70 m water vanuit de Raamse Loop naar de greppel kan stromen. Deze oplossing wordt in overleg met het waterschap verder uitgewerkt. - Wij bespreken dit graag met het waterschap en de andere betrokken partijen. - In 2002 heeft de Commissie Integraal Waterbeheer geconcludeerd dat het toepassen van ZOAB in combinatie met periodiek reinigen van het wegdek voldoende is voor een verwaarloosbaar milieueffect. Zoab heeft door zijn

of er in de pompkelders ook nog maatregelen (bijv. olieafscheider en slibvang) worden genomen om eventuele verontreinigingen vooraf af te vangen. Het waterschap ziet dit graag toegelicht. Daarnaast hoort bij deze oplossing een beheer- en monitoringsplan, zodat wordt voorkomen dat verontreinigingen een negatief effect op de natuur en het oppervlaktewater kunnen hebben. Dit ontbreekt nog, graag wordt het waterschap bij de opstelling hiervan betrokken.	openstructuur een vuil absorberend effect en minder snelle afstroming . Aanvullend voorziet het plan in een oliescheider in de pompput N65 voor het afvangen van eventuele verontreinigingen) én voorziet het plan in 4 á 5 mm voorinfiltratie in de Wadi bij Helvoirts Broek (voorinfiltratie). Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij al contact gehad met het Waterschap. Bovenstaande punten worden in een overleg met het Waterschap, de provincie Noord-Brabant nader besproken en uitgewerkt. Er zijn geen punten, die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan.
b. Verbeelding: 1. Op de verbeelding ontbreekt de riooltransportleiding van het waterschap en de bijbehorende beschermingszone van 5m. Deze leiding loopt onder de huidige N65 door in het verlengde van de Julianastraat en onder de weg in het zuiden ter hoogte van de Hooge Raam. Het waterschap verzoekt u om deze leiding en de beschermingszone op te nemen op de verbeelding en te beschermen via regels. 2. In de bestemming 'Verkeer' ligt een aantal leggerwatergangen (Broekleij en ZL36). Deze zijn nu niet te onderscheiden. Het waterschap verzoekt om deze leggerwatergangen op de verbeelding als bestemming 'Water' op te nemen en in de regels te beschermen. 3. De wadi in het Helvoirts Broek staat niet op de verbeelding. Het moet ruimtelijk wel mogelijk zijn om hier hemelwater vanuit de verdiepte ligging te kunnen bergen voor waterkwaliteit en mogelijk waterkwantiteit. Kan de wadi als 'dubbelbestemming' op de verbeelding worden opgenomen?	1. Deze leiding wordt toegevoegd aan de verbeelding en wordt beschermd in de regels van het bestemmingsplan. 2. De exacte ligging van de waterloop was ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan nog niet bekend. Wij nemen de waterbestemming op bij de vaststelling van het plan. Waar de waterloop kruist met de bestemming 'Verkeer' is er binnen de bestemming 'Verkeer' een aanduiding 'water' opgenomen op de verbeelding. 3. Het klopt dat de wadi geen onderdeel is van het bestemmingsplangebied. De Wadi Helvoirts Broek wordt gerealiseerd op gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschaps en natuurwaarden 2'. Het realiseren van waterhuishoudkundige voorzieningen is toegestaan binnen deze bestemming. Er hoeft geen verandering van de bestemming plaats te vinden, deze ontwikkeling is juridisch-planologisch mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan.
c. Regels: Omdat de compensatie voor hemelwater van de toename van verhard oppervlak alleen op hoofdlijnen is uitgewerkt in het rapport 'watertoets' verzoekt het waterschap om een voorwaardelijke verplichting op te nemen in artikel 5.4. De bestemming verkeer kan dan pas in gebruik worden genomen als er voldoende waterberging is gerealiseerd	De voorgestelde voorwaardelijke verplichting zal worden opgenomen in de regels van het bestemmingsplan, met de aanpassing dat de voorwaardelijke ingebruikname van de bestemming verkeer alleen van toepassing is op het toegenomen verhard oppervlak waarvoor onvoldoende gecompenseerd is.
d. Rapport Kwaliteitsverbetering landschap: In dit document zijn langs een aantal leggerwatergangen (ZL30 en de Raamse Loop) bomen ingetekend. Het waterschap wijst er op dat zij voor het onderhoud van deze watergangen een 5m beschermingszone in de legger hebben vastgelegd. Bomen moeten buiten deze 5m worden geplaatst of er moet in nader overleg worden bekeken op welke locatie bomen mogelijk zijn zodat ze het machinaal onderhoud niet belemmeren.	Bij het planten van nieuwe bomen zullen wij rekening houden met deze eis vanuit het waterschap. Wanneer nodig zullen wij hierover in overleg treden.

e. Rapport Esthetisch programma van eisen: De wadi in het Helvoirts Broek ontbreekt op de overzichtstekening. Verder wordt benoemd dat de bruggen in het fietspad verlaagd worden aangelegd als omgekeerde drempel. Het verlagen mag niet leiden tot de opstuwing van water in de Raamse Loop. Op grond van de Keur moet een brug daarom bij voorkeur 50 cm boven het T-10 hoogwaterpeil worden aangelegd en boven T-100 hoogwaterpeil, zoals beschreven in het Rapport watertoets.	De wadi wordt gerealiseerd op het aangrenzende perceel van het Brabants landschap. Met deze partij zijn wij in overleg over de vormgeving van deze waterhuishoudkundige voorzieningen. Ook het Waterschap De Dommel betrekken we hierbij. De eis vanuit de Keur waarbij een brug bij voorkeur 50 cm boven het T-10 hoogwaterpeil worden aangelegd en boven T-100 hoogwaterpeil zal worden opgenomen in het contract aan de aannemer.
f. Ontwerp tekeningen: 1. Op de tekening staan bomen langs de legger watergang ZL36. Het waterschap kan als zij onderhoud uitvoeren vanaf de parallelweg vergunning verlenen voor bomen met een onderlinge afstand van 10 m en 1 m uit de insteek; 2. Door de verhoogde ligging ter plaatse van het Helvoirt Broek verdwijnt de toegang naar de Broekleij aan de noordzijde van N65 voor ons onderhoudsmaterieel. Hier moet een nieuwe ontsluiting komen. Gedacht kan worden aan een vergelijkbare afrit als aan de zuidkant richting het gemaal; 3. Onduidelijk is wat de bedoeling is met het verschuiven van de Broekleij (en de blauwe zone ten noorden van de N65 bij het Helvoirts Broek), graag heeft het waterschap hier nadere afstemming over. 4. De te verplaatsen overstort is nog niet op de tekening opgenomen; 5. Ter hoogte van de Antwerpse Baan lijkt het geluidsscherm in de leggerwatergang te staan. Op grond van de Keur dient deze op 5m afstand van de insteek te worden geplaatst.	1. Bij het planten van nieuwe bomen houden wij rekening met de voorwaarden van het waterschap. 2. Aan de noordzijde van de N65 zal vanaf de richting Vught aansluitend op de parallelweg een toegangspad gemaakt worden naar alle percelen ten oosten van de Broekleij. Van dit pad kan ook het Waterschap gebruik maken voor onderhoud. 3. De aanleg van de nieuwe ecopassage wordt nog besproken met het Waterschap. 4. De te verplaatsen overstort zal in afstemming met het Waterschap bepaald worden. 5. Wij houden rekening met de Keur bij het plaatsen van de geluidschermen.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	De ontbrekende leiding van het waterschap wordt opgenomen op de verbeelding en gekoppeld aan de regels. De bestemming 'Water' is opgenomen op de verbeelding ter plaatse van de waterloop. Waar de waterloop kruist met de bestemming 'Verkeer' is binnen de bestemming 'Verkeer' een aanduiding 'water' opgenomen op de verbeelding. Daarnaast wordt er in Artikel 5 een voorwaardelijke verplichting opgenomen, met de aanpassing dat de voorwaardelijke ingebruikname van de bestemming verkeer alleen van toepassing is op het toegenomen verhard oppervlak waarvoor onvoldoende gecompenseerd is.

18. Zienswijze nummer 18

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reconstructie N65 1. In bijlage 1 van de regels zijn de profielen van de te reconstrueren N65 opgenomen met daarbij een snelheid van 100 km/uur. Tot nu toe is in dit proces aan bewoonster en/of haar kinderen altijd gecommuniceerd dat op de N65 na reconstructie een maximale snelheid van 80 km/uur geldt en dat alle onderzoeken hierop toegespitst zijn. Nu blijkt dat er, in ieder geval in een gedeelte van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken, wordt uitgegaan van 100 km/uur. Het verzoek is de onderzoeken en het bestemmingsplan aan te passen zodat er een maximale snelheid van 80 km/uur zal gelden voor de N65. 2. De negatieve akoestisch effecten van de herontwikkeling van de N65 en het snelfietspad op het eigendom van bewoonster zijn onvoldoende en onjuist onderzocht. In paragraaf 5.8.1 van de toelichting die bij het bestemmingsplan hoort wordt verwezen naar bijlage 11 'Resultaten akoestisch onderzoek Wet milieubeheer'. In bijlage 11 is echter een concept natuurcompensatieplan opgenomen. In bijlage 13 is wel een rapport opgenomen met de 'Resultaten akoestisch onderzoek Wet milieubeheer'. Op basis van dit rapport heeft ondergetekende onvoldoende inzicht gekregen in het uitgevoerde onderzoek. In dit rapport worden enkel resultaten weergegeven zonder dat kan worden nagegaan welke gegevens er ten grondslag liggen aan deze resultaten. Hierdoor is niet te controleren of er juiste uitgangspunten zijn gebruikt en of er correcte berekeningen zijn uitgevoerd. Daarnaast zijn in het 'Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder' met documentnaam b_NLIMR0.0788.BPN65He1voirt-ON01 tb12 de geluidsschermen ter hoogte van het eigendom van bewoonster anders gesitueerd dan in het rapport 'Resultaten akoestisch onderzoek Wet milieubeheer' en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Doordat er ten noorden van de N65 over de volledige lengte, ten hoogte van het eigendom van bewoonster, geluidsschermen zijn gepland en tevens ten zuiden van de N65 overal geluidsschermen zijn gepland en het eigendom van bewoonster nu het enige gedeelte is waar geen geluidsscherm wordt gerealiseerd, zal haar eigendom functioneren als het afvoerputje van al het geluid dat zich ter plekke ontwikkelt. Het is, gelet op de resultaten uit het akoestisch onderzoek Wet milieubeheer, onbegrijpelijk dat er ter hoogte van het eigendom van bewoonster geen geluidsscherm wordt gerealiseerd. Ondergetekende verzoekt u het geluidsscherm dat ter hoogte van de woningen aan de Antwerpse Baan 2, 6, 6a en 8 is gepland door te trekken naar het zuiden	1. Wij betreuren het dat de tekeningen opgenomen in Bijlage 1 verwarring bij u heeft gebracht over de maximale snelheid op de N65. Er is echter niet op de tekening aangegeven dat er een maximale snelheid van 100 km/uur zal gaan gelden. De maximum snelheid blijft – gewoon – gelijk aan de huidige maximum snelheid van 80 km/uur. Om te komen tot een toekomst vast en robuust ontwerp is de tunnelbak zelf wel ontworpen op 100 km/uur. In de onderzoeken is verder geenszins gerekend met een maximum snelheid van 100 km/uur. Er is geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, de maximale snelheid van 80 km/uur is namelijk al het uitgangspunt. 2. Het klopt dat de akoestische onderzoeken niet Bijlage 11 maar de bijlagen 12 en 13 zijn. Dit is abusievelijk zo opgenomen in de Toelichting en is aangepast. In het akoestisch onderzoek in Bijlage 12 is de geluidbelasting op de woning berekend als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. De rekenresultaten zelf zijn achterin het document te vinden, als bijlage bij het document. Op die manier zijn de geluidsberekening verifieerbaar. Hieruit blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting op de woning juist zal afnemen. Dit heeft onder andere te maken met het toepassen van geluid reducerend asfalt op deze locatie. De gecumuleerde geluidbelasting betekent de geluidbelasting als gevolg van alle aanpassingen en veranderingen die zullen plaatsvinden in het project. Het akoestisch klimaat gaat er dus op vooruit in de toekomstige situatie. Van een afvoerputje van geluid is dan ook geen sprake. Er is onderzoek gedaan naar de locaties waar het doelmatig is om een geluidsscherm te plaatsen. De voorgestelde locatie is, al met al, niet doelmatig gebleken. Er zal hier dan ook geen geluidsscherm geplaatst worden.

zodat ook het volledig eigendom van bewoonster middels een geluidsscherm wordt afgeschermd van de N65. 3. Op de inrichtingstekening is het fietspad ten zuiden van de huidige laanbeplanting gesitueerd. Hierdoor moet een gedeelte van het eigendom van bewoonster worden aangekocht, evenals eigendom van haar burens aan de Antwerpse Baan 2, 6 en 6a. Om een aantal bomen langs de N65 te behouden moeten nog meer bomen verdwijnen op particulier eigendom, waaronder het eigendom van bewoonster. Op het gedeelte grond dat van bewoonster moet worden aangekocht is een grondwal, omgeven door hoog opgaand groen en bomen, gerealiseerd om geluidsoverlast en inkijk tegen te gaan. Deze strook zal als gevolg van de reconstructie verdwijnen. Er is geen rekening gehouden met de extra geluidsbelasting die als gevolg van het verdwijnen van deze geluidswal optreedt. Daarnaast zorgt de aankoop van een strook grond ervoor dat bewoonster direct zicht krijgt vanuit haar woning en tuin op het fietspad en de N65. Het verzoek is het ontwerp aan te passen en het fietspad ter hoogte van het eigendom van bewoonster ten noorden van de laanbeplanting te realiseren. 4. De onderzoeken die onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan hebben als uitgangspunt dat er een groenstrook en fietspad tussen de N65 en eigendom van bewoonster wordt gerealiseerd. Deze moeten daarom geborgd worden in het bestemmingsplan middels een aanduiding 'fietspad' en een bestemming 'groen'. Het verzoek is deze aanduiding en bestemming alsnog op te nemen.	3. Wat betreft de bomen is ervoor gekozen de historische en karakteristieke laanstructuur langs de N65 te handhaven en niet de particuliere bomen. Een tweerichting snelfietspad past niet ten noorden van de bomenrij, dus het moet ten zuiden daarvan worden aangelegd. Dit is ook beter en veiliger voor de fietsers. In de berekeningen is geen rekening gehouden met bestaande grondwallen. Het al dan niet verdwijnen van deze grondwal heeft dus geen effect op de resultaten van de geluidsberekeningen. 4. Groenvoorzieningen en fietspaden mogen gerealiseerd worden binnen de bestemming 'Verkeer', die langs het perceel gelegen is. Het is derhalve niet noodzakelijk hier een aanduiding voor op te nemen. Het fietspad is dus geborgd en planologisch mogelijk. Echter, de fietspaden die onderdeel zijn van de snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg, hebben wij voorzien van een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – fietspad' om te borgen dat hier daadwerkelijk enkel fietspaden ten behoeve van langzaam verkeer gerealiseerd worden.
b. Herinrichting Gestelstraat: 1. De Gestelstraat is in de huidige situatie een onverharde weg en in de toekomst ter hoogte van de woning verhard. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat deze straat doodlopend zal worden uitgevoerd of uitkomt op een onverharde weg. Ondergetekende kan uit het bestemmingsplan niet opmaken op welke wijze de Gestelstraat doodlopend wordt uitgevoerd. Aan bewoonster is toegezegd dat het deel van de Gestelstraat of aansluitende parallelweg doodlopend zal worden uitgevoerd door het plaatsen van een paaltje of een slagboom ter hoogte van Rijksweg 2. Het verzoek is ervoor te zorgen dat de extra verkeersbelasting van gemotoriseerd verkeer vanuit Hoge Raam is uitgesloten, bijvoorbeeld door het plaatsen van paaltjes, een slagboom of anderszins. 2. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de herinrichting van de Gestelstraat op de eigendommen van bewoonster. Er wordt gesteld dat, vanwege de beperkte verkeersstroom, de geluidsbelasting van de Gestelstraat akoestisch niet relevant zal zijn. Dit is niet onderbouwd middels	1. Het is niet de bedoeling om de Gestelstraat doodlopend uit te voeren. De zorgen zijn daarom ongegrond. De Gestelstraat loopt door in de parallelweg langs de N65 tot aan de Hoge Raam. Er komen geen knippen in de parallelwegen. Deze beperken namelijk de bewegingsvrijheid van aanwonenden, maar ook van de vuilophaaldienst of andere verkeersbewegingen met bestemming. Bij een knip dient ook een keervoorziening gemaakt te worden. Dit gaat vervolgens weer ten koste van de omgeving. Daarbij vormen knippen obstakels op de weg die weer gevaarlijk kunnen zijn voor (snel)fietsers. 2. Er is wel degelijk uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de herinrichting van de Gestelstraat. In de eerste plaats wordt gewezen op de akoestische onderzoeken die zijn opgenomen in bijlagen 12 en 13 bij de Toelichting. Er worden een aantal nieuwe wegen aangelegd, welke zijn beschouwd in

onderzoeken waardoor niet is aangetoond dat de reconstructie van de Gestelstraat uitvoerbaar is. Er is hier sprake van een reconstructie van de Gestelstraat, waarbij onduidelijk is hoe ervoor wordt gezorgd dat er op geen enkele wijze sluipverkeer kan plaatsvinden en hoe verkeer vanuit Hoge Raam wordt geweerd. Hierdoor zal er veel meer verkeer van deze straat gebruik maken dan dat nu als uitgangspunt wordt gehanteerd in het akoestisch onderzoek: in 2035 gaan 11 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Gestelstraat. Dit is totaal onrealistisch. Aan de Rijksweg 2 bevindt zich een agrarisch bedrijf, aan de Rijksweg 8 t/m 14 bevinden zich (bedrijfs)woningen, een taxibedrijf en een transportbedrijf. Alle vervoersbewegingen vanuit deze adressen richting het noorden zullen via de Gestelstraat het eigendom van bewoonster passeren. Het geluid dat wordt geproduceerd door de voertuigen die gebruik maken van de Gestelstraat zal weerkansen tegen de geluidsschermen die zijn gesitueerd naast de N65. De conclusie dat 'de geluidsbelasting van de Gestelstraat akoestisch niet relevant zal zijn' is dan ook ten onrechte getrokken. Ondergetekende verzoekt u alsnog inzichtelijk te maken welke geluideffecten de reconstructie van de Gestelstraat zal hebben op het eigendom van bewoonster en indien nodig passende maatregelen in het bestemmingsplan op te nemen.	het kader van de Wet geluidhinder. De nieuwe wegen betreffen de parallelweg ten zuiden van de N65 ten hoogte van de Hoge Raam, de parallelweg ten noorden van de N65 ter hoogte van de Kreitestraat, de Gestelstraat en de parallelweg langs de N65 tussen de Groene Wouddreef en de Kruishoeveweg. De genoemde nieuwe wegen liggen buiten de bebouwde kom en de wegen ten zuiden van de N65 worden gerealiseerd als fietsstraat waarbij de daaraan gelegen woningen via deze weg worden ontsloten. De 11 verkeersbewegingen per etmaal waar reclamant naar verwijst betreft het nieuw aan te leggen gedeelte van de Gestelstraat. In de tabel (pagina 18 van bijlage 12 bij de Toelichting) staat dat deze weg in de huidige situatie (2019) nog niet bestaat. Over dit nieuwe gedeelte (tussen Touwslagersbaantje 1 en het perceel van Rijksweg 8 zal het verkeer van deze (transport)bedrijven niet gaan rijden, zij ontsluiten immers via het reeds bestaande deel van de Gestelstraat naar de Molenstraat. Het agrarisch bedrijf aan Rijksweg 2 kan ontsluiten via de Hoge Raam. Het gaat daarbij ook om verkeersmodellen en een benadering van de realiteit. Er geldt een maximum rijsnelheid van 60 km/uur en de wegen worden enkel gebruikt voor (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer waardoor de etmaalintensiteit op deze weg zeer beperkt is. Vanwege de beperkte verkeersstroom op de nieuwe parallelwegen en de Gestelstraat zal de geluidbelasting vanwege deze wegen akoestisch niet relevant zijn op de omliggende woningen (zie uitgebreid blz. 26 van bijlage 12).
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

19. Zienswijze nummer 19

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamanten denken dat de nu geplande aansluiting van het Schilderstraatje op de parallelweg ervoor zal zorgen dat het verkeer vanaf de achterliggende wijk, dat naar Tilburg wil, het straatje als route zal nemen. Dit is voor velen immers de kortste en snelste route om het dorp uit te komen. Zeker gezien de dagelijkse drukte in de Torenstraat. In deze zienswijze willen we aangeven dat we daar tegen zijn of er moet een knip (d.m.v. een paaltje of misschien zelfs beter een piramide, zodat noodzakelijk verkeer er door kan) komen in de parallelweg tussen Rijksweg 5-7 en 9. Daarmee blijft het straatje bereikbaar, kunnen de bewoners van Rijksweg 9 via het Schilderstraatje naar het dorp en de bewoners vanaf rijksweg 5-7 via de andere kant. Voor fietsers blijft het Schilderstraatje dan de mooie route om via de parallelweg richting Tilburg te gaan.	In de huidige situatie kan verkeer vanuit het Schilderstraatje direct de N65 op rijden. In de nieuwe situatie wordt deze verbinding afgesloten. Verkeer kan dan via de parallelweg naar de Kreitestraat rijden, vervolgens doorrijden via de Heideweg of Hooghoutseweg om daarna bij de stoplichten bij de Koolhofweg of de Heusdensebaan weer de N65 op te rijden. De route via deze landweggetjes is niet comfortabel en niet sneller dan via de Torenstraat de N65 te gebruiken. Bij de Torenstraat vervallen immers de stoplichten, waardoor er geen wachttijden meer zijn. Er komen geen knippen in de parallelwegen. Deze beperken namelijk de bewegingsvrijheid van aanwonenden, maar ook van de vuilophaaldienst of andere verkeersbewegingen met bestemming. Bij een knip dient ook een keervoorziening gemaakt te worden. Dit gaat vervolgens weer ten koste van de omgeving. Daarbij vormen knippen obstakels op de weg die weer gevaarlijk kunnen zijn voor (snel)fietsers.
b. Daarnaast speelt bij reclamanten ook het gegeven dat we bij de begroting 2020 van de gemeente Haaren er achter zijn gekomen dat er 22 woningen gebouwd gaan worden aan het Schilderstraatje. Ook deze woningen zullen in de toekomst ergens ontsloten moeten worden. Het is niet aannemelijk dat deze bewoners naar de Torenstraat gaan rijden. Daarom geven reclamanten U in overweging om via de Raamse Loop een aansluiting te maken richting parallelweg voor deze nieuwe woningen. Dit kan dan tevens de aansluiting worden voor de mensen die vanaf de achterliggende wijk richting Tilburg willen gaan.	De mogelijke woningbouw maakt geen onderdeel uit van de reconstructie van de N65 en is daarmee voor dit bestemmingsplan niet van belang. De ontsluiting van de nieuwe woningen zal onderdeel uitmaken van de planologische procedure voor die nieuwe ontwikkeling. Eventuele bezwaren en /of wensen die zich richten tegen die aansluiting moeten in die procedure naar voren komen.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

20. Zienswijze nummer 20 - LNMH

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Voor de reconstructie worden honderden soms eeuwenoude bomen gekapt. De eiken maken de N65 tot een van de mooiste rijkswegen van ons land. De vervangende jonge bomen worden geplaatst op eindstadium, zodat ze over honderd jaar net niet elkaars kruinen raken. Ze komen dus heel ver uit elkaar. Wij vragen u om met dichtere beplanting te beginnen van zg. blijvers en wijkers. Blijvers als zomereik, linde en haagbeuk; wijkers als bergiep en fladderiep. Die rij kan men over enkele decennia weer uitdunnen. pleiten wij ook voor aanplant met forse laanbomen, van minstens 5 meter hoog. Wij vragen u de heraanplant te verbeteren en hierover met ons overleg te voeren.	De doelstelling voor de herplant van de bomen, is het herstellen van de oude lanenstructuur met bomen. Hierbij is het ook belangrijk dat de aangrenzende percelen, met onder ander de boomteelt, van de N65 goed zichtbaar blijven als visitekaartje van de gemeente. Daarom heeft het onze voorkeur om de bomen niet te dicht op elkaar te planten.
b. In de Watertoets bij de Toelichting lezen wij over de bomen bij de aan te leggen fietstunnel Kreitestraat/Hoge Raam. Wij vragen u in de Regels te waarborgen dat bij de fietstunnel geen bomen gerooid worden.	Om de Reconstructie N65 (waar de fietstunnel onderdeel van is) te realiseren, zullen er bomen gerooid moeten worden. Er kan niet gegarandeerd worden dat er ter plaatse van de fietstunnel geen bomen gerooid worden. Wel is met de keuze voor deze locatie ervoor gekozen de tunnel de middenberm te laten passeren op een plaats waar op dit moment juist geen boom staat. Echter wordt voorkomen van het rooien van bomen niet geborgd in de planregels. Voor alle te rooien bomen wordt, zoals beschreven in het bestemmingsplan, een passende compensatie geboden. Dit is uitgebreid beschreven in paragraaf 5.6 en 5.7 van de Toelichting (zie ook bijlage 11 van de Toelichting).
c. In art. 3.23 lid 5 van de provinciale Interim Omgevingsverordening staat dat de uitvoering van de fysieke compensatie binnen drie jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan afgerond moet zijn. De Natuurtoets bij het Plan (par. 5.3.3) sluit niet uit dat in het te schaden NNB-gebied beschermde vleermuizen voorkomen of daar foerageren. Daarom is o.i. lid 6 van art. 3.23 10v van toepassing, dat bepaalt dat "bij een aantasting van bedreigde soorten of hun leefgebied, de uitvoering van de compensatie in ieder geval is afgerond op het moment dat de aantasting daadwerkelijk start." Wij vragen u om de Regels zodanig aan te passen dat is geborgd dat de compensatie is afgerond op het moment dat de aantasting daadwerkelijk start. Ook voor het Attentiegebied NNB en de Groenblauwe Mantel dit vinden wij de borging van het natuurherstel, zoals is opgenomen in art. 5.4.3 van de regels onvoldoende, omdat zo sanctionering op niet-nakoming onmogelijk is. Immers, als na een jaar onverhoopt blijkt dat de kwaliteitsverbetering van het landschap niet of onvoldoende is gerealiseerd, is de weg al een jaar in gebruik. Het gebruik van de weg dan verbieden is vanwege de gevolgen voor het verkeer uitgesloten. Wij vragen u om de regels op dit punt aan te vullen, zodanig dat is geborgd dat op het moment van de ingebruikname van	In de zienswijze wordt gewezen op de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied. Er is een onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. Hieruit is gebleken dat er verblijfsplaatsen van vleermuizen en een vliegroute aanwezig zijn in het plangebied. Deze verblijfsplaatsen bevinden zich in holle bomen en bomen langs de Sparrendaalseweg. De bomenrij langs de Sparrendaalseweg vormt een vliegroute voor vleermuizen. De holle bomen en bomen langs de Sparrendaalseweg blijven behouden. Er wordt geen afbreuk gedaan aan verblijfsplaatsen of de vliegroute van vleermuizen (zie uitgebreid bijlage 18 van de Toelichting). Er vindt dus geen aantasting plaats van bedreigde soort of hun leefgebied zoals reclamant beweert. De compensatie van het NNB-gebied staat bovendien los van de soortenbescherming. Het is niet nodig om de door reclamant voorgestelde regels op te nemen in het bestemmingsplan. De compensatie van het NNB is middels de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan die gekoppeld is aan het compensatieplan afdoende vastgelegd.

de weg de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap zijn gerealiseerd en duurzaam in stand gehouden.	De afstemming over de borging van de maatregelen voor de natuurcompensatie en de Groenblauwe mantel is afgestemd met de provincie Brabant en voldoet aan de regels uit de provinciale verordening. De maatregelen zijn voldoende geborgd. Zij hoeven niet ten tijde van de ingebruikname van de weg al gerealiseerd te zijn.
d. Voor het herstel van het kleinschalige landschap komt er beplanting met bomen en struiken. Bomen als linde, beuk, esdoorn en zomereik. Wij vragen om minder zure soorten zoals beuk en eik en meer zoete soorten als haagbeuk, berk, els etc. te planten. Voor het aantrekken van zangvogels zijn struiken belangrijker dan bomen. Dus vragen wij om bomen met onderbegroeiing van inheemse struiken, zoals vroeger de hagen in het landschap een bron van biodiversiteit waren. Behalve voor laanherstel zouden hier eigenlijk geen eiken bij moeten komen vanwege de processierups en de klimaatverandering.	Wij hebben de suggestie van reclamant meegenomen in het geadviseerde sortiment in het compensatieplan voor de N65.
e. Wij vragen ons ook hier af hoe u garandeert dat die tunnel bij de ecopassage er ook werkelijk komt. Wij zien niet dat de realisatie of het gebruik van de weg middels regels is gebonden aan de realisatie van deze tunnel. Die kan te makkelijk toch maar vervallen of worden vervangen door een goedkopere duiker. We roepen u op om over de tunnel verder overleg te voeren met betrokkenen zoals het Brabants Landschap en ons. Ook vragen wij u om het bouwplan voor de ecotunnel middels een apart vergunningstraject met een uniforme openbare voorbereidingsprocedure voor te leggen voor zienswijzen.	De aannemer zal opdracht krijgen voor de aanleg van de weg én een ecopassage. Deze maatregel is tevens geborgd met een voorwaardelijke verplichting (zie artikel 5.4.1 'Voorwaardelijke verplichting compensatie NNB' van de planregels). De ecopassage is onderdeel van het compensatieplan voor de N65 Helvoirt. Daarmee is de aanleg geborgd; het is een onderdeel van het project. Er is geen reden om van de wettelijke voorgeschreven reguliere procedure af te wijken. Uiteraard is informeel overleg altijd mogelijk.
f. In de Watertoets wordt gemeld dat gestreefd wordt naar infiltratievijvers. Die worden nader uitgewerkt ten behoeve van het vergunningstraject. In par. 5.4 van de Toelichting zien we dat niet terug. Wij dringen erop aan dat de infiltratievoorzieningen daadwerkelijk worden aangelegd, liefst op locaties nabij de N65, geborgd in de regels van het plan. Wij krijgen graag uw toezegging dat natuurlijke zuivering wordt meegenomen bij het ontwerp. Wij vragen om de wadi's geschikt te maken voor kamsalamanders, boomkikkers en drijvende waterweegbree. Ook vragen wij u om een uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure voor vergunning van de wadi's, zodat wij zienswijzen kunnen indienen.	De invulling van de waterberging wordt nader vormgegeven met de eigenaar van het perceel nabij de N65 (kadastraal bekend als Helvoirt C1912), het Brabants Landschap. Indien mogelijk, mede gezien de kwaliteit van het water, streven wij ook een ecologische inrichting van de wadi na. Er is geen reden om van de wettelijke voorgeschreven reguliere procedure af te wijken. Uiteraard is informeel overleg altijd mogelijk.
g. Het plan veronderstelt dat er als gevolg van de fietstunnel bij de Kreitestraat "nauwelijks effecten" zijn te verwachten. Zonder hydrologisch onderzoek is dat niet onderbouwd en ontoereikend als voortoets. Hiervoor zal daarom een Wnb-vergunnings- of ontheffingstraject nodig zijn, waarin de provincie passend moet beoordelen of met zekerheid is uitgesloten dat de Leemkuilen schade oplopen door verdroging. Dat is nu o.i. niet het geval. Daarmee zet u uitvoerbaarheid van	Het ontwerp voorziet in twee tunnels, namelijk (a) fietstunnel Kreitestraat-Hoge Raam en (b) Kruising Torenstraat/Molenstraat-verdiepte ligging N65. In het rapport Watertoets N65-Haaren, paragraaf 5.3, zijn de hydrologische effecten beschreven. De onderbouwende grondwatereffect berekening is opgenomen in bijlage 5 van het genoemde rapport.

(dit deel van) het Plan op scherp wegens strijdigheid met de Wnb. "Nauwelijks effect" is bovendien onvoldoende, omdat de Wnb eist dat er met zekerheid geen effect is.	Door de aanleg van een tunnel wordt de stroming van grondwater deels geblokkeerd. De gedachte hierachter is dat het debiet na aanleg van de tunnel onder de tunnel moet doorstromen via het resterende watervoerende pakket onder de tunnel. Door de grote dikte van het watervoerende pakket zal de tunnel een klein effect veroorzaken. Middels een grondwatereffectberekening is het effect gekwantificeerd. In de grondwatereffectberekening is gerekend met een tunnel van 15 m beneden maaiveld. Daarmee is het berekende effect minder dan 5 cm opstuwing van de westkant. De verlaging van de grondwaterstanden aan de oostkant is eveneens minder dan 5 cm. Een effect van 5 cm zal een nihil effect hebben op de ontwateringsdiepte in de omgeving. Dus ook het effect om de omliggende natuur is verwaarloosbaar klein. Aanvullend wordt opgemerkt dat dat fietstunnel maximaal 5 meter beneden maaiveld wordt aangelegd en dus veel ondieper dan de 15 m die is gehanteerd in de berekening. Dus de effecten zullen veel kleiner zijn dan de berekende 5 cm. Verder ligt er een uitgebreid natuuronderzoek ten grondslag aan het bestemmingsplan. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 10 "Bestemmingsplan herontwikkeling N65 Haaren; 'Reconstructie N65' Onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming". De Wet natuurbescherming staat niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.
h. Stikstof: 1. LNMH zet vraagtekens bij de uitkomsten van het stikstofonderzoek. Het plan concludeert dat er maximaal 0,76 mol/ha/j stikstofdepositie is in de Loonse en Drunense Duinen, 0,02 mol/ha/j in de Kampina en 0,01 mol/ha/j op het Vlijmens Ven. Eerder deed Antea een stikstofonderzoek en kwam toen tot een toename van resp. 2,36, 0,05 en 0,02 mol/ha/j. De gebruikte Aeries-tekentool is sindsdien niet wezenlijk gewijzigd, behalve dat het PAS er uit is. Dat twee rapporten van verschillende deskundigen over exact hetzelfde plan elkaar tegenspreken maakt het stikstofverhaal van het plan er niet sterker op! Het plan legt niet uit welke invoergegevens bij Arcadis anders zijn dan bij Antea en evenmin of die veranderingen objectief en feitelijk zijn. 2. LNMH twijfelt aan de conclusie van het plan dat er tijdens de wegreconstructie — die veel langer dan acht maanden de N65 afsluit - niet te veel omrijdverkeer komt. Onduidelijk is het sluipverkeer nabij de Loonse en Drunense Duinen tijdens de bouwfase. Arcadis neemt aan dat de omrijdroutes in deze periode alleen toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer. Er zou dus geen	1. De rekentool van Aeries is juist wel veranderd en zelfs aanleiding geweest om een nieuw onderzoek op het gebied van stikstof uit te laten voeren. De input van de berekening is dezelfde set aan verkeerscijfers geweest als bij het eerdere onderzoek. Wel zijn er verschillende (concretere) uitgangspunten bepaald voor de uitvoering van de werkzaamheden, zoals de route van het bouwverkeer en het gebruik van schoon materieel. Het onderzoek voldoet aan de richtlijnen en is zodoende op een correcte manier uitgevoerd. 2. Tijdens de bouwfase worden verkeersmaatregelen getroffen om het aandeel verkeer te kunnen controleren nabij de Loonse en Drunense Duinen. Met deze maatregelen zal er over enkele wegen nog steeds sprake zijn van een toename van verkeer. Die worden genoemd in de toelichting en veroorzaken mede de depositie van stikstof in het natura-2000 gebied. 3. De bij punt 1 genoemde stikstofdepositie, die plaatsvindt door de

sluipverkeer in de buurt van Natura 2000 komen. In par. 5.10 van de toelichting staat dat er in de praktijk per dag toch 677 méér voertuigen over Cromvoirt en de Distelberg gaan omrijden. Dat is toch niet alleen bestemmingsverkeer. Over de Guldenberg komen nog maar 1446 auto's en 43 vrachtwagens per dag, terwijl daar normaal 2493 personenauto's en 222 vrachtwagens per dag rijden. Het plan garandeert dat echter niet met regels of verkeersbesluiten. De berekening van het sluipverkeer stoelt nu slechts op aannames. Daarom had de berekening hier uit moeten gaan van de planologisch en wettelijk maximaal mogelijke stikstofuitstoot in de bouwfase. Zonder feitelijke of gewaarborgde maatregelen om sluipverkeer te stoppen is deze calculatie wettelijk onaanvaardbaar. 3. De berekening bij het plan heeft "conform de Instructie Stikstof van Rijkswaterstaat alleen de wegen met een verschil van meer dan 500 verkeersbewegingen per rijrichting per etmaal beschouwd. Genoemde Instructie dateert van juni 2015, dus van vóór het ongeldig verklaren van het PAS. Geldig is thans de 'Instructie Gegevensinvoer Aeries Calculator 2019A' van BIJ12 van januari 2020. Daarin is geen sprake van een drempel van 500 verkeersbewegingen. Arcadis heeft dus onterecht een deel van het autoverkeer buiten beschouwing gelaten. Uit de Gebiedsrapportage van het PAS-bureau van oktober 2018 blijkt dat de hier relevante N2000-gebieden tot zeker 2030 overbelast zijn door accumulatie van - vaak op zichzelf geringe - stikstofdeposities. De stikstofgevoelige habitats hebben hier daarom een slechte staat van instandhouding. Het plan verergert dat en dat is verboden. De mate waarin en de tijdelijkheid doen wettelijk niet ter zake. Het verhaal over honden- en ganzenpoep snijdt in dat licht bezien geen hout. De "verwachting" is daarom niet deugdelijk onderbouwd. Verslechtering van Natura2000 is dus niet afdoende uitgesloten, zoals de Habitatrichtlijn en de Wnb dat eisen. Daarom dient het plan in een Wnb-vergunnings- of ontheffingstraject voorgelegd te worden aan de provincie, die beoordeelt of Natura2000 schade oploopt door vermesting. Omdat wij menen dat de provincie het plan vanwege stikstoftoename niet mag vergunnen of vrijstellen van vergunning is het plan met deze uitslag onuitvoerbaar wegens strijdigheid met de Wnb. Wij pleiten voor een betere oplossing. U kunt in de directe omgeving zorgen voor 'externe saldering' die het stikstofeffect teniet doet. Wij roepen u op om actief te zoeken naar andere bronnen van stikstof om op te ruimen voor de N65. Stikstofsanering is immers een belangrijke opdracht voor alle overheden. Als extern salderen niet helpt kunt u de ADC-route bewandelen. U moet dan compensatie voor de stikstoftoename aanbieden.	reconstructie van de N65, vindt enkel plaats in de realisatiefase. De realisatiefase van de N65 leidt tot een geringe toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in een (op dit moment al) overbelaste situatie. Ecologisch is de depositie beoordeeld. De toename van de hoeveelheid stikstof is echter tijdelijk en te gering om te leiden tot een verandering van het ecologisch systeem. De gebruiksfase leidt niet tot een toename van de stikstofdepositie en in een aantal Natura 2000-gebieden is zelfs een afname voorzien. Aantasting van de wezenlijke waarden van Natura 2000-gebieden is hiermee uitgesloten. Wij zijn dan ook van mening dat saldering niet nodig is.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

21. Zienswijze nummer 21

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. De zienswijze van cliënt richt zich uitdrukkelijk tegen het wegbestemmen van het noordelijk gelegen gedeelte dat van de bestemming Bedrijf naar de enkelbestemming Agrarisch (er resteert een totale oppervlakte van circa 830 m2 op het betreffende perceel). Client heeft recht op en belang bij om haar reeds jarenlang uitgeoefende bedrijfsactiviteiten op dat resterende noordelijk gelegen deel van het perceel te kunnen voortzetten om welke redenen hierbij wordt verzocht de thans vigerende bestemming en dus ook de bestaande bedrijfswoning in stand te laten.	Door het realiseren van de parallelstructuur wordt dit perceel gemaakt. De nieuwe parallelweg komt op de huidige locatie van de bebouwing. Bij de inpassing van dit project is gekeken naar de waarden in de omgeving. Zo wordt bijvoorbeeld de bomenstructuur weer hersteld en wordt ruimte gemaakt voor water. Een dergelijke bedrijfslocatie past niet in deze omgeving. Voor het realiseren van de parallelweg is circa 45% van het perceel benodigd. Daarbij verdwijnt ook definitief de ontstane verbinding met de Rijksweg. Deze impact is dermate groot dat gekozen is voor de aankoop van het gehele perceel. Daarmee wordt ook geborgd dat een goede integrale inpassing in het gebied kan worden gerealiseerd.
b. Het perceel van circa 165 m2 dat westelijk is gelegen en thans tot Agrarisch wordt bestemd, dient ook op de plankaart de bestemming Bedrijf te verkrijgen. Het abusievelijk niet tot Bedrijf bestemmen blijkt nog eens uit de e-mail wisseling d.d. 19 april 2019 en 24 april 2019 tussen cliënt en de gemeente.	Bij de aankoop van dit perceel wordt deze abusievelijk verkeerde bestemming op prijs gecorrigeerd. Dit is in lijn en zo vastgelegd in de mailwisseling waar naar wordt verwezen. In het bestemmingsplan zijn de juiste bestemmingen vastgelegd.
c. In de huidige, reeds jarenlang bestaande situatie is er een in- en uitrit aanwezig. Dat bestaand recht dient verzekerd te zijn in de planvoorschriften anders zou niet uitgesloten kunnen worden dat het perceel van cliënte onbereikbaar is. Deze situatie is mogelijk als in artikel 5.1 onder b de navolgende tekst wordt toegevoegd: <i>"parallelwegen met ten hoogste tweemaal een rijstrook, daaraan toe te voegen: "inclusief aansluiting bestaande in- en uitritten".</i>	De reeds ontstane situatie betekent niet dat er een recht verkregen is. Een perceel dient bereikbaar te zijn voor de betreffende eigenaar. In de nieuwe situatie zal de gemeente eigenaar van het perceel worden en kan de bereikbaarheid desgewenst via de parallelweg gerealiseerd worden.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	geen

22. Zienswijze nummer 22 – provincie Noord-Brabant

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Binnen de planlocatie is een klein perceel ten noorden van de ecopassage (circa 80m²) en een strook ten zuiden van de ecopassage (circa 1600m²) gelegen binnen het werkingsgebied Natuur Netwerk Brabant (NNB). Deze gronden zijn gelegen binnen de bestemming verkeer zonder natuuraanduiding die strijdig is met de natuurwaarden. Ook wordt niet op andere wijze voorzien in de bescherming van de waarden dan wel wordt voorzien in compensatie. De bestemming verkeer is, voor wat betreft de genoemde gebiedjes, strijdig met de NNB. Het bestemmingsplan dient op dit onderdeel dan ook te worden aangepast.	In het ontwerpbestemmingsplan liggen het kleine perceel ten noorden van de ecopassage en de grotere strook ten zuiden van de ecopassage binnen het ruimtebeslag van het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Deze twee percelen worden beide uit het bestemmingsplan van de N65 gehaald, beide percelen vallen dus buiten het definitieve plangebied. Het kleine perceel aan de noordzijde wordt namelijk uiteindelijk niet gebruikt voor de inrichting van de nieuwe weg. Bij nader inzien is dit perceel niet nodig om bij het plangebied te betrekken, de weg kan ook worden gerealiseerd zonder het NNB te raken. Het grotere perceel ten zuiden van de N65 wordt slechts ingericht met een watergang en waterberging ten behoeve van de N65. Het perceel is niet nodig ten behoeve van de bestemming Verkeer. De watervoorzieningen zijn te realiseren binnen de huidige bestemming (Agrarisch) op dit perceel. Het is dus bij nader inzien niet nodig om dit perceel bij het plangebied te betrekken en/of van een verkeersbestemming te voorzien. De wateropgave is oplosbaar binnen het bestaande planologische kader en hiermee is het plan dus ook uitvoerbaar. De waterhuishoudkundige voorzieningen worden samen met de eigenaar van het perceel (Brabants Landschap) uitgewerkt. Er heeft dan ook reeds overleg plaatsgevonden met Brabants Landschap over de uitwerking van de voorzieningen.
b. Het compensatieperceel, zoals beschreven in het compensatieplan betreft niet het juiste perceel, komt niet overeenkomt met het compensatieperceel, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Door dit gebrek ontstaat strijdigheid met de voorwaarden van artikel 3.23 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV): Fysieke compensatie.	Het compensatieperceel dat is opgenomen op de verbeelding is het juiste perceel. Naar aanleiding van de zienswijzen is het compensatieplan aangepast. Voor de fysieke compensatie zijn de voorwaarden uit artikel 3.23 van de IOV gehanteerd.
c. Een verantwoording van de toetsing aan de voorwaarden van artikel 3.19 van de IOV is niet opgenomen in het bestemmingsplan noch in het natuurcompensatieplan en is daarmee strijdig met de IOV. De herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant kan ook plaatsvinden met gebruikmaking van artikel 3.21, 'kleinschalige herbegrenzing' aangezien de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant kleiner is dan 1 ha. De provincie geeft in overweging om het plan daaropaan te passen en een verantwoording op te nemen dat de aantasting/compensatie van het Natuur Netwerk Brabant plaatsvindt op grond van artikel 3.21 kleinschalige herbegrenzing.	In het compensatieplan wordt de herbegrenzing van het NNB op basis van een "kleinschalige herbegrenzing" verantwoord. De compensatie vindt dus inderdaad plaats op grond van artikel 3.21 – in lijn met wat wordt voorgesteld.

d. In de regels van het bestemmingsplan bij bestemming verkeer is in artikel 5.1 onder e opgenomen: “ter plaatse van de aanduiding “ecopassage” een ecopassage”. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is echter de aanduiding ‘ecologische verbindingszone’ opgenomen. Daarmee wordt onvoldoende recht gedaan aan het specifieke karakter van de beoogde passage en verzoekt de provincie om de aanduiding ‘ecopassage’ op de verbeelding van het bestemmingsplan op te nemen.	Het klopt dat de benaming van de aanduiding voor de ecopassage in de regels en op de verbeelding verschillend is. De benaming wordt eenduidig door in de regels ook de term “ecologische verbindingszone” te gebruiken.
e. De provincie constateert dat de begrenzing van de zone reservering waterberging niet overeenkomt met de begrenzing, zoals opgenomen op de verbeelding van de IOV. Daarmee wordt niet de gehele zone reservering waterberging beschermd, dit is strijdig met artikel 3.36 van de IOV: reservering waterberging.	De begrenzing van de ‘zone reservering waterberging’ is in overeenstemming gebracht met de begrenzing.
f. Gedurende de ter visie ligging van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat in het kader van de reconstructie van de N65 sprake is van een waterbergingsopgave met mogelijk een daarbij horende compensatieverplichting die nog nader uitgewerkt dient te worden. De provincie gaat ervan uit dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan hieraan invulling is gegeven	Zie de reactie die is gegeven onder punt a.
g. In artikel 17.3: milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied wordt nog verwezen naar de Provinciale Milieuverordening. De regels van deze verordening zijn eind 2019 opgenomen binnen de IOV. Het verzoek is daarom de beschermende regels voor de boringsvrije zone op te nemen in de regels van het bestemmingsplan om zodoende strijdigheid met artikel 3.12 en 2.18 van de IOV te voorkomen	De zone “boringsvrij zone” wordt gebruikt op de verbeelding in plaats van de voormalige naam uit de Milieuverordening. De bijbehorende beschermende regels uit de IOV omtrent de boringsvrije zone zijn thans opgenomen in het bestemmingsplan.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	De twee percelen die vallen binnen het NNB worden uit het definitieve plan gehaald. Het compensatieplan wordt aangepast naar aanleiding van de zienswijze. Tevens wordt in de regels de aanduiding ‘ecopassage’ gewijzigd in ‘ecologische verbindingszone’. Ook wordt de gehele zone reservering waterberging beschermd. De beschermende regels voor de boringsvrije zone uit de IOV zullen worden verwerkt in Artikel 17.

23. Zienswijze nummer 23

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. De opheffing van de bestaande aansluitingen heeft een substantiële invloed op de verkeersstromen in het dorp Helvoirt. Reclamant is van oordeel dat hiermee in de planvorming en de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden is. De opheffing van de aansluiting ter plaatse van de Achterstraat heeft de meest ingrijpende consequenties voor het dorp Helvoirt. Een groot deel van het verkeer wat zich thans vanuit het westelijke deel van het dorp verplaatst naar de N65 en vice-versa, gebruikt daarvoor de aansluiting bij de Achterstraat. De afsluiting van deze aansluiting heeft tot gevolg dat het autoverkeer uit het westelijke deel van het dorp zich op een andere wijze naar de N65 moet en zal verplaatsen. Voor het overgrote deel van het autoverkeer uit dit gebied ligt het voor de hand om de N65 dan te benaderen via de Sint Nikolaasstraat en de Oude Rijksweg. In het onderliggende onderzoek is onvoldoende danwel niet inzichtelijk gemaakt in welke mate de verkeersintensiteit op de alternatieve route Sint Nikolaasstraat — Oude Rijksweg toeneemt. Volgens reclamant is dan sprake van een grote toename van het aantal verkeersbewegingen van autoverkeer in de Sint Nikolaasstraat en op de Oude Rijksweg. Ook ontstaat er grote druk op de kruising Oude Rijksweg — Torenstraat, aangezien het autoverkeer op de Oude Rijksweg in forse mate toeneemt. De Sint Nikolaasstraat en de Oude Rijksweg zijn niet als hoofdverkeersader in het dorp ingericht en niet toegerust op een dergelijk grote toename van autoverkeer. Reclamant is daarom van oordeel dat door de reconstructie van de N65 en de daarbij behorende grote toename van het verkeer in de Sint Nikolaasstraat en de Oude Rijksweg de verkeersonveiligheid in deze straten toeneemt, omdat de infrastructuur hierop niet is toegerust. Ook op de kruising van de Oude Rijksweg met de Torenstraat neemt hierdoor de verkeersonveiligheid toe.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op de inleiding. In aanvulling hierop merken we het volgende op. Anders dan reclamant veronderstelt heeft het wegvallen van de verschillende aansluitingen geen significante effecten op de verkeersstromen in het dorp Helvoirt. De verkeersmodellen zijn opgesteld rekening houdend met de nieuwe situatie. De verkeerscijfers hiervan zijn bekend en leiden niet tot significante overschrijdingen. De verschillende kruisingen op de Torenstraat zijn doorgerekend en voldoen ruimschoots aan de eisen die van toepassing zijn voor de doorstroming van het verkeer. Voor wat betreft de Sint Nikolaasstraat – Oude Rijksweg zijn de cijfers wel bekend. In de nieuwe situatie rijden hier ca 300 voertuigen per etmaal per richting; 600 totaal dus. Deze cijfers zijn opgenomen in bijlage 2 (verkeersplots) van bijlage 6 (rapportage verkeerscijfers) van de Toelichting Deze aantallen leiden niet tot significante overschrijdingen.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen.

24. Zienswijze nummer 24

1. Reclamanten brengen naar voren dat het tankstation – gelegen aan de noordzijde van de N65, ter hoogte van de Julianastraat – op dit moment uitsluitend vanaf de N65 bereikbaar is. De directe aansluiting is tot stand gekomen in 2014, toen is ingestemd met de opheffing van de aansluiting van de Julianastraat op de N65, en het vervallen van de toegang vanuit het dorp. In plaats daarvan heeft het tankstation de huidige 'directe' aansluiting op de N65 gekregen, aldus Reclamanten. Reclamanten geven aan dat zij in 2017 het tankstation nog hebben gerenoveerd en hebben voorzien van een nieuwe luifel. Reclamanten stellen dat het tankstation voor 95% van zijn omzet afhankelijk van het doorgaande verkeer over de N65. Reclamanten stellen dat als gevolg van deze verdiepte aanleg van de N65 de directe aansluiting van het tankstation op de N65 zal vervallen. In plaats daarvan voorziet het bestemmingsplan in een aansluiting van het tankstation op de nieuw aan te leggen oprit vanaf de nieuwe ovonde op de kruising met de Torenstraat naar de nieuwe noordelijke hoofdrijbaan van de N65. Als gevolg van deze wijziging zal het tankstation van reclamanten niet meer rechtstreeks bereikbaar zijn voor het verkeer op de N65. Door de verdiepte ligging van de N65 is het tankstation volgens reclamanten ook niet meer zichtbaar zijn vanaf de nieuwe noordelijke hoofdrijbaan. Reclamanten zijn van oordeel dat als gevolg van de reconstructie er rekening mee houden dat circa 95% van de omzet van het tankstation verloren zal gaan, en daarmee zal het tankstation op de huidige locatie niet meer levensvatbaar zijn.	De bereikbaarheid van het tankstation zal in de toekomstige situatie inderdaad veranderen, alleen niet zo drastisch zoals reclamanten schetsen en de gevolgen zijn dan ook niet zo groot. In de huidige situatie is het tankstation direct bereikbaar vanaf de N65. Het tankstation is in principe uitsluitend via de noordelijke rijbaan van de N65 te bereiken, dat is de rijbaan in zuidelijke richting, vanaf die rijbaan is er een op- en afrit die het tankstation verbindt met de N65. In de nieuwe situatie ligt de Torenstraat op maaiveldniveau en kruist het de Torenstraat – op ongelijkvloerse wijze – de dan verdiepte N65. De N65 komt daar te liggen in een tunnelbak van circa 4 meter onder het maaiveldniveau. De Torenstraat wordt ter plaatse van de kruising ingericht als ovonde. De verdiepte ligging en ovonde worden zo gerealiseerd om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zijn de belangrijkste doelstellingen van de reconstructie. Door de noodzakelijk verdiepte ligging van de N65 en de nieuwe ovonde verandert de bereikbaarheid van het tankstation. In de toekomstige situatie ligt het tankstation nog altijd pal langs de N65, alleen zal de aansluiting in de toekomst anders aan de N65 zijn gelegen. Anders omdat het ligt aan de oprit vanaf de ovonde naar de N65. In de toekomst kan autoverkeer op de noordelijke rijbaan van de N65 het tankstation nog altijd eenvoudig bereiken, namelijk door van de N65 af te slaan, de ovonde te passeren en de oprit te pakken weer richting de N65. De oprit naar het tankstation wordt dan feitelijk alleen onderbroken door de ovonde. Na het tanken kan de N65 weer in een keer eenvoudig worden opgereden. Het is niet aannemelijk dat het tankstation door deze wijziging in de bereikbaarheid circa 95% van de omzet zal verliezen. Het tankstation ligt in de toekomstige situatie nog altijd pal naast de N65, en is goed bereikbaar via de ovonde, en van omrijden is geen sprake. Het is en blijft dus een aantrekkelijk tankstation voor autoverkeer van de N65. De zichtbaarheid van het tankstation kan worden opgelost door een adequate aanduiding en juiste routing. Het project gaat hierin voorzien. Mocht onverhoopt sprake zijn enige omzetsdaling als gevolg van het bestemmingsplan dan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek worden ingediend. Het feit dat er recent (2017) nog investeringen zijn gedaan, doet aan het voorgaande niet af.
---	--

Reclamanten stellen dat uit de toelichting bij het bestemmingsplan niet blijkt van onderzoek naar de gevolgen van de reconstructie voor het tankstation. Reclamanten geven aan dat in de toelichting het tankstation slechts eenmaal wordt genoemd, namelijk in paragraaf 2.2.2, zonder aandacht voor de gevolgen van de reconstructie. Ook is er volgens reclamanten geen aandacht besteed aan de rechten die reclamanten kunnen ontleenen aan de publiekrechtelijke vergunning voor de directe aansluiting op de N65. Reclamanten zijn van mening dat van een gemeente mag verwacht worden dat zij bij de voorbereiding van nieuwe ruimtelijke plannen zorgvuldig onderzoek doet naar de gevolgen. Naar het oordeel van reclamanten is het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Het bestemmingsplan en de keuzes die hierin zijn gemaakt zijn wel degelijk zorgvuldig afgewogen. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid voorbereidingsproces ten grondslag waarin tal van oplossingen in beeld zijn gebracht en alternatieven zorgvuldig zijn gewikt en gewogen. Voor een samenvatting van dit gehele alternatievenonderzoek wordt verwezen naar de “Samenvatting MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren” van 1 juni 2016 zoals opgenomen in bijlage 1 bij de Toelichting. De belangenafweging die ten grondslag ligt aan het verdiepen van de N65 en de ovonde bij de Torenstraat is expliciet terug te lezen in paragraaf 3.1.2 van de toelichting. Dat er geen aparte paragraaf is besteed aan de gevolgen van de onderneming betekent niet dat hierover geen afwegingen zijn gemaakt of dat hierover niet is nagedacht. Integendeel, bij het inpassen en het ontwerpen van de N65 is een zo optimaal mogelijke aanrijdroute mogelijk gemaakt binnen de kaders van de verdiepte ligging. De ruimtelijke en economische gevolgen voor de onderneming zijn wel degelijk in beeld, maar de gevolgen zijn naar oordeel van de gemeente minder drastisch dan reclamanten veronderstellen, en daarom dus aanvaardbaar. Het tankstation blijft immers gewoon bereikbaar vanaf de N65. Ook is het feit dat er een vergunning is voor de aansluiting op de N65 wel degelijk meegenomen, dat is namelijk ook de reden dat het tankstation op deze manier zo optimaal mogelijk ruimtelijk is ingepast. Wat hier ook van zij, de vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) voor de aansluiting biedt geen garantie en kan bovendien worden ingetrokken op grond van artikel 3 van de Wbr in het belang van verruiming of wijziging anderszins van de weg – zoals hier aan de orde. Van strijd met een goede ruimtelijke ordening is al met al geen sprake.
Reclamanten geven aan dat de reconstructie van de N65 niet alleen gevolgen heeft voor hun tankstation, maar ook voor het BP-tankstation dat in Helvoirt is gelegen aan de zuidzijde van de N65. De gemeente en/of Rijkswaterstaat hebben naar oordeel van reclamanten in deze gevolgen voor het BP-tankstation aan de overzijde van de N65 aanleiding gezien voor de verplaatsing van dit tankstation naar een nieuwe locatie, op die nieuwe locatie zal dit tankstation wel weer over een directe aansluiting op de hoofdrijbaan van de N65 kunnen beschikken. Reclamanten menen dat de gevolgen voor de tankstations vrijwel identiek zijn, daarom bestaat er	De vergelijking met het BP-tankstation gaat niet op, er is geen sprake van gelijke gevallen en omstandigheden. Dit is toegelicht in paragraaf 3.1.2 van de Toelichting bij het bestemmingsplan. Vanwege de verdiepte ligging van de N65, de ovonde en de aanleg van de ecopassage is het BP-tankstation aan de zuidzijde van de N65 niet meer ruimtelijk inpasbaar. Er is simpelweg te weinig ruimte voor het in- en uitvoegen van het verkeer van en naar de N65. Het is dus niet mogelijk om de N65 verdiept aan te leggen en het BP-tankstation op de huidige plek (in)direct met de N65 te verbinden.

volgens reclamanten geen redelijke grond om wél medewerking te verlenen aan de verplaatsing van het BP-tankstation maar géén medewerking te verlenen aan de verplaatsing van het tankstation van reclamanten, en zelfs geen enkel onderzoek te doen naar een mogelijke verplaatsing van dit tankstation.	Daarom wordt in de nieuwe situatie het tankstation circa 300 meter verplaatst in oostelijke richting, meer naar Vught. De vergelijking met de BP gaat dus niet op, deze situatie is wezenlijk anders omdat het BP-tankstation niet ruimtelijk en verkeersveilig ingepast kan worden. Dat is bij het tankstation van reclamanten anders, dat kan wel degelijk worden ingepast. Verplaatsing is daarom in ruimtelijk opzicht niet noodzakelijk. Dat vanuit de gemeente geen bereidheid is om (samen) te zoeken naar een alternatief mist feitelijke grondslag, aangezien hierover wel degelijk gesprekken zijn geweest. Reclamant heeft meerdere gesprekken met de gemeente gehad en er is zelfs gesproken over een potentiële locatie in en met de gemeente Vught.
Reclamanten stellen dat zij ongelijk worden behandeld ten opzichte van het wegrestaurant In 't Groene Woud. Reclamanten geven aan dat als gevolg van de reconstructie van de N65 deze directe aansluiting vanuit de zuidelijke richting voor dit restaurant komt te vervallen. Om de gevolgen hiervan voor het restaurant op te vangen is in de plannen voorzien in de aanleg van een aparte parallelweg naar het nieuw aan te leggen viaduct Kruishoeveweg/Sparrendaalseweg, aldus reclamanten. Reclamanten geven aan dat door deze voorziening het restaurant ook vanuit zuidelijke richting bereikbaar zal blijven. Het tankstation van reclamanten zou ten opzichte van deze onderneming zonder enige redelijke grond ongelijk worden behandeld.	De vergelijking met het wegrestaurant gaat niet op, er is geen sprake van gelijke gevallen noch omstandigheden. Het gaat ten eerste om een ander bestemmingsplan van een andere gemeente. Eventuele bezwaren tegen de oplossingen en maatregelen die daar zijn getroffen moeten in de eerste plaats in die planprocedure aan de orde worden gebracht. Verder zijn het twee wezenlijk verschillende ondernemingen – een wegrestaurant en een tankstation. Het feit dat beide aan de N65 zijn gelegen, maakt een wegrestaurant nog niet vergelijkbaar met een tankstation. De klandizie, de markt en het verzorgingsgebied zijn wezenlijk anders. Het is dus appels met peren vergelijken. Ook zou de maatregel die daar is getroffen, het viaduct, in deze situatie niets oplossen of toevoegen. Het tankstation kan namelijk al bereikt worden vanaf de zuidelijke kant van de N65 via de ovonde.
Reclamanten dringen erop aan om dit bestemmingsplan niet conform het voorliggende ontwerp vast te stellen, niet voordat ook voor reclamanten in het bestemmingsplan is voorzien in een alternatieve locatie voor hun tankstation met opnieuw een volwaardige aansluiting op (een van de hoofdrijbanen van) de N65, dan wel in een andere voorziening waarmee aan de belangen van reclamant op een gelijkwaardige manier recht wordt gedaan. Reclamanten zijn en blijven in dit verband nadrukkelijk bereid om over de invulling van een alternatieve locatie of oplossing nader overleg te plegen.	Er is geen enkele aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen, uiteraard gaan we wel graag in overleg over mogelijke oplossingen. Vervolggesprekken over een andere locatie of het openstellen van de verbinding naar het dorp voor lokale bewoners behoren daarbij tot de mogelijkheden.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

25. Zienswijze nummer 25

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. De reclamanten, maar ook onze medewerkers en bewoners aan de noordzijde van de N65, maken veelvuldig gebruik van het fietspad gelegen aan de noordzijde van de N65 richting Helvoirt. Uit het ontwerp bestemmingsplan is gebleken dat het fietspad in de nieuwe situatie echter ineens 'ophoudt' bij de Broekleij in Helvoirt, waardoor fietsers noodgedwongen bij Sparrendaal met vereende krachten de nieuw te realiseren brug dienen over te steken en daarna de ovonde bij Helvoirt onnodig dienen te kruisen met overig gemotoriseerd verkeer. Hierdoor komt de veiligheid van de fietsers onnodig in het gedrang. Daarbij dienen ook jongeren, die werkzaam zijn bij restaurant In 't Groenewoud een vrij groot stuk de Sparrendaalseweg op te fietsen op late en donkere tijdstippen alvorens zij kunnen aansluiten op de snelfietsroute aan de zuidzijde. Ook dat is een onwenselijke en onveilige situatie. De gemeente heeft aangegeven dat het onwenselijk is fietsers van de Oude Rijksweg op de Torenstraat te laten uitkomen. Dit betreft volgens reclamanten een drogreden, daar de bushalte, die zich ook aan de noordzijde van de weg bevindt, ook in de nieuwe situatie op dezelfde plek gelegen blijft. En gelet op het aantal fietsers dat daar geplaatst staan, is het onvermijdelijk dat er fietsers de Torenstraat op zullen fietsen. b. Omdat de aan te leggen ecopassage ervoor moet zorgen dat dieren hiervan ook daadwerkelijk gebruik gaan maken, zou de oversteek die de dieren moeten maken, sneller daglicht moeten bieden aan het einde van de ecopassage, zo is reclamanten verteld. Als het huidige fietspad gehandhaafd blijft, zouden de dieren niet snel genoeg met daglicht geconfronteerd worden. Het is natuurlijk mogelijk om tussentijdse lichtkokers in bermen te plaatsen zodat dit 'probleem' is opgelost en wij, bewoners, werknemers en overige gebruikers veilig van- en naar Helvoirt kunnen fietsen. Het verzoek is om vast te stellen en aanvullende maatregelen in het vast te stellen bestemmingsplan op te nemen ten aanzien van bereikbaarheid richting en vanuit Helvoirt (in twee richtingen) aan de noordzijde van de N65 en het huidige fietspad te handhaven.	In de huidige situatie kunnen fietsers aan de noordzijde van de N65 vanuit Vught naar Helvoirt fietsen en de Broekley passeren. In de inleiding van deze Nota is beschreven waarom deze route wordt opgeheven. a. De fietsers zullen in de nieuwe situatie gebruik maken van het viaduct en zo via de gefaciliteerde (snel)fietsroute naar Helvoirt fietsen. Dit fietspad is breder en ligt verder van de N65 vandaan. Daarbij voert dit pad langs meer woningen en een restaurant, dan aan de noordzijde. Met de zichtbaarheid vanaf de N65 en de sociale controle langs de woningen is dit een veilige route om te fietsen. Bij de ovonde zitten de fietsers in de voorrang en kruisen ze de andere verkeersstromen via een verhoogde (drempel)constructie. b. Het viaduct over de Broekley heeft op dit moment zijn maximale breedte bereikt als het gaat om lichtinval voor fauna. Aan de zuidzijde zijn hiervoor ook al lichtkokers voorzien. Het fietspad hier aan de noordzijde nog toevoegen (ook met lichtkokers) heeft een te grote impact op de omgeving.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen.

26. Zienswijze nummer 26 t/m 28 (identieke zienswijzen door dezelfde belanghebbende ingediend)

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamanten pleiten nadrukkelijk voor het behouden van fietsvoorziening en bereikbaarheid aan de noordzijde over de gehele lengte van de N65 tussen Vught en Helvoirt en dat er geen onderbreking komt bij de Leye. Het is voor ons van levensbelang belang dat we goed bereikbaar blijven (waaronder ook de percelen sectie E nr 1095 en 1096). Dit geldt te meer nu we ook door de dramatische plannen van de gemeente Vught i.v.m. de N65 al verschrikkelijk zwaar getroffen worden. Voor reclamanten en voor de medewerkers van ons restaurant is de afsluiting en de daarmee ontstane nieuwe fietsroute een zeer gevaarlijke weg wat reclamanten grote zorgen baart en wij ons afvragen of de gemeente daar de verantwoording voor gaat dragen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op de inleiding. In aanvulling hierop het volgende. In de huidige situatie kunnen fietsers aan de noordzijde van de N65 vanuit Vught naar Helvoirt fietsen en de Broekley passeren. De fietsers zullen in de nieuwe situatie gebruik maken van het viaduct en zo via de gefaciliteerde (snel)fietsroute naar Helvoirt fietsen. Dit fietspad is breder en ligt verder van de N65 vandaan. Daarbij voert dit pad langs meerdere woningen en een restaurant, bijvoorbeeld langs De Dijk, dan aan de noordzijde. Met de zichtbaarheid vanaf de N65 en de sociale controle langs de woningen is dit een veilige route om te fietsen. De genoemde percelen blijven bereikbaar via een toegangspad vanaf de richting Vught naar de Broekley wat aansluit op de parallelstructuur.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

27. Zienswijze nummer 29

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Voor de gehele N65 geldt een aantal problemen, waaronder de leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65, de barrièrewerking tussen en geluidhinder in de naastgelegen woongebieden en de luchtkwaliteit. Waarom wordt de grens getrokken bij hectometer 11,0? Langs de overige 6,5 kilometer leven op 50 verschillende adressen mensen op een afstand van circa 200 meter van de N65 die bovenstaande problemen ook ervaren. Het wordt almaar drukker op de N65. Met de uitvoering van de plannen wordt het straks lekker doorrijden tussen knooppunt Vught en Haaren. En de omwonenden van de laatste 6,5 kilometer blijven zitten met nog meer negatieve druk op de leefbaarheid van hun woonomgeving, onveiligheid en meer geluidsoverlast. Het verzoek van reclamant is als volgt: 1. In overleg gaan met de gemeenten Oisterwijk en Tilburg over leefbaarheidsbevorderende maatregelen voor het deel van N65 tussen hectometer 11,0 en 17,5, betrek hierbij de betreffende omwonenden en maak hierover en met hen concrete afspraken. 2. Betrek het deel van de N65 tussen hectometer 11,0 en 17,5, beide rijrichtingen, binnen de scope van het bestemmingsplan en zorg er minimaal voor dat voor dit deel maatregelen worden genomen die de geluidsoverlast beperken, zoals minimaal het aanbrengen van geluid reducerend asfalt	Het door u benoemde tracédeel ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Er vinden op dit tracé geen veranderingen plaats aan de N65 en de daarop aansluitende wegen. Het is aan het Meerjarenprogramma Sanering Geluidhinder (MJPg) om de sanering voor dit deel van de N65 op te pakken. Deze sanering is niet gekoppeld aan dit project. De druk op de leefbaarheid die wordt benoemd is ongegrond. Dat de verkeersintensiteit in de autonome situatie zal toenemen klopt. Echter, doordat de doorstroming verbetert en er minder sprake zal zijn van afremmend en optrekkend verkeer, is de verwachting dat dit een positieve bijdrage levert aan diverse milieuaspecten zoals luchtkwaliteit en geluid. Door de geringe wijzigingen die er in de omgeving van de door benoemde woningen zal plaatsvinden, zien wij vooralsnog geen reden om aan te nemen dat er sprake is van een vermindering van de woonomgeving en veiligheid. Er is dan ook geen aanleiding om in te gaan op de voorstellen het plangebied uit te breiden.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

28. Zienswijze nummer 30

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. De uitvoering van het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 variant VKA+ veroorzaakt volgens de berekeningen een toename van de verkeersintensiteit in de Torenstraat met minimaal 20%. Meer dan 1/2 van het verkeer dat door de Torenstraat rijdt, is verkeer dat Helvoirt via de Helvoirtsestraat of naar de N65 verlaat en is dus sluipverkeer. Voornamelijk vrachtverkeer dat van en naar Vlijmen en Nieuwkuijk rijdt. De verkeersveiligheid en leefbaarheid zal ondanks de nieuwe inrichting in de nauwe Torenstraat verder afnemen omdat de snelheid -de Torenstraat is een 30 km zonestraat- niet gehandhaafd wordt én kan worden. Er zullen zich gevaarlijke situaties voor doen omdat kinderen uit de Broekwal de Torenstraat in de ochtendspits moeten oversteken om naar school te gaan. Het zware vracht- en landbouwverkeer veroorzaakt problemen, geluids- trillings- en fijnstof overlast, deze voertuigen hebben allemaal dieselmotoren. Dit heeft reeds veel schade veroorzaakt aan de historische monumenten en zal dit in de toekomst toenemende mate blijven doen. In 1995 oordeelde de gemeenteraad dat de verkeersintensiteit in de Torenstraat ontoelaatbaar hoog was en pleitte voor een rondweg aan de zuidwestelijke kant van Helvoirt, voorbij de aansluiting van de Achterstraat en het Schilderstraatje. De beste oplossing is volgens reclamant: 1. Verplaats de Ovonde naar de zuidwestkant van Helvoirt, waar ook het begin van de Rondweg gesitueerd moet worden met een nieuwe ontsluitingsweg naar Haaren. 2. Hef de doorsteek van de Torenstraat over de N65 naar de Molenstraat op. 3. Maak voor het fietsverkeer ter plaatse van het huidige kruispunt een fietstunnel.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op de inleiding. In aanvulling hierop het volgende. Wij betreuren het dat er het gevoel is dat er te hard gereden wordt. Echter, dit is een onderdeel van handhaving en geen zaak dat geregeld kan worden in een bestemmingsplan. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid voorbereidingsproces ten grondslag waarin tal van oplossingen in beeld zijn gebracht en alternatieven zorgvuldig zijn gewikt en gewogen. Voor een samenvatting van dit gehele alternatievenonderzoek wordt verwezen naar de "Samenvatting MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren" van 1 juni 2016 zoals opgenomen in bijlage 1 bij de Toelichting. De belangenafweging die ten grondslag ligt aan het verdiepen van de N65 en de ovonde bij de Torenstraat is expliciet terug te lezen in paragraaf 3.1.2 van de Toelichting. Plannen en ideeën voor rondwegen komen in de lokale politiek met regelmaat langs, echter deze zijn nog nooit haalbaar gebleken. Dit in tegenstelling tot het dit voorliggende plan. Ten aanzien van de door reclamant aangedragen oplossingen het volgende: 1. Het wegennet daar is zeer fragiel (landweggetjes) en niet geschikt voor een aansluiting als deze. Daarmee lost het verplaatsen van deze ovonde de problemen bij de Torenstraat niet op. 2. De verbinding tussen de Torenstraat en Molenstraat is essentieel voor heel veel verkeersgebruikers. Door deze doorsteek op te heffen, gaan al deze verkeersstromen andere routes zoeken, met alle gevolgen van dien. Wegen en woonstraten die hier niet voor geschikt zijn zullen direct overbelast worden. 3. Een fietstunnel zat in het VKA en deze werd als onveilige en niet haalbaar beschouwd. Mede daardoor is nu voor deze ovonde oplossing gekozen.
b. 2 van de 39 officiële Van Goghmonumenten in Brabant liggen in Helvoirt. Het zijn de pastorie en de hervormde kerk. Aangrenzend aan deze monumenten liggen nog meer monumentale panden die samen de monumentale kern van Helvoirt vormen. Het toenemende zware sluipverkeer brengt schade toe aan deze panden en verhindert dat dit mooie stukje dorp tot zijn recht kan komen.	Het ontwerp van de N65 en de aansluiting van de Torenstraat voorziet juist in een betere doorstroming van verkeer. Minder remmen en optrekken zorgt voor minder overlast en trillingen voor de omgeving. Ook is er, anders dan reclamant betoogt, geen sprake van toenemend zwaar sluipverkeer.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen.

29. Zienswijze nummer 31

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Realisatie van de ongelijkvloerse N65 is een miljoenenproject dat gerealiseerd wordt voor de komende decennia. De verkeersbelasting voor het dorp Helvoirt (met name Torenstraat/Helvoirtsestraat) en omliggende kernen gaat nu al iedere norm van redelijkheid te boven en zal alleen maar toenemen. Daarom is volgens reclamant dit het moment om de ovonde op een andere plek te realiseren en het dorp via een andere - eventueel nog te realiseren - weg te ontsluiten en middels een ovonde aan de sluiten op de N65. De argumenten hiervoor zijn: te veel en te hard rijdend verkeer, te veel zwaar verkeer, kan andere knelpunten ook oplossen en "die kans hebben we maar één keer" (zie verder zienswijze voor uitgebreide toelichting hierop).	Betreft de beantwoording over de effecten van de verkeerstoename in de Torenstraat, verwijzen wij naar de inleiding. Tevens is de Torenstraat een hoofdstraat binnen Helvoirt. Op hoofdstraten is een hogere verkeersintensiteit acceptabel dan op erfontsluitingswegen. Het is daarom wenselijk dat de ovonde op deze straat aangesloten wordt. Echter, snelheidscontrole en de handhaving daarvan is geen zaak die geregeld wordt in een bestemmingsplan.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

30. Zienswijze nummer 32

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Op de locatie aan de Antwerpse Baan is naast een woning ook een bedrijfslocatie aanwezig. Deze bedrijfslocatie in het verleden voorzien van een eigen nummer (2a) en is altijd in gebruik geweest en nog steeds in gebruik. De bedrijfsruimte is alleen toegankelijk via de Antwerpse Baan 2. Door de uitbreiding van de N65 wordt de bedrijfsruimte niet langer toegankelijk. Het is immers niet meer mogelijk om de locatie op een goede manier te bereiken vanwege de zeer korte afstand van de verkeersbestemming op de bedrijfsruimte. Cliënt heeft de toegang van de bedrijfsbestemming weergegeven op afbeelding die bij de zienswijze zijn gevoegd. Door de komst van het geluidsscherm is het niet langer mogelijk om de bedrijfsruimte te bereiken. b. Het perceel met daarop de woning ligt in aangewezen provinciaal landschappelijk gebied. Zoals valt te zien op de verbeeldingen wordt de N65 gereconstrueerd op het perceel van mijn cliënt. Ook wordt daarnaast een geluidsscherm mogelijk gemaakt, welke wordt gesitueerd direct grenzend tegen de woning aan. Dit maakt dat straks tegen een geluidswal wordt aangekeken. Dit raakt het woongenot van cliënt. Het woon- en leefklimaat wordt ernstig aangetast. Mijn cliënt krijgt last van nog meer verkeershinder, overlast fijnstof, overlast geluidshinder en ernstige aantasting van het zicht, zodra de reconstructie van de N65 is voltooid. De raad heeft niet deugdelijk gemotiveerd waarom hierbij sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Er is in het bestemmingplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Ook heeft u de belangen van mijn cliënt onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het gaat daarbij om de volgende aspecten: 1. Nut en noodzaak: Cliënt stelt dat de nut en noodzaak ontbreekt om de N65 zodanig te reconstrueren dat de weg over het perceel van cliënt komt te liggen. Alternatieven zijn niet afgewogen en cliënt wordt geconfronteerd met een N65 weg inclusief geluidsscherm direct grenzend aan de woning. Daar komt bij dat het bestemmingsplan niet bedoeld is voor uitbreiding. De aanleiding is puur gericht op verbeteringsdoeleinden. Cliënt ziet dan ook niet in waarom deze verbeteringen niet zodanig gerealiseerd kunnen worden op een wijze waarin zijn perceel niet nodig zal zijn. 2. Ontneming eigendom: De keuze voor de wijze van bestemming is in strijd met artikel 1 van het EP. De beperking dient niet het algemeen belang en bovendien is geen sprake van een fair balance. Een gedeelte van het perceel wordt onteigend, terwijl cliënt blijft zitten met een resterend perceel waarin het woongenot en bedrijfsmogelijkheden slechts op nihil moet worden beschouwd.	a. In de huidige situatie is de ruimte, tevens toegang tot het bedrijfspand, tussen de woning van reclamant en de erfscheiding 6 meter. Voor het project hebben wij een strook circa 2 meter nodig, waardoor er nog 4 meter over blijft. Dit is voldoende voor de bereikbaarheid van het bedrijfspand. Wanneer reclamant kan aantonen dat dit niet het geval is, dan kan reclamant dit aangeven bij de mensen van grondverwerving van Rijkswaterstaat. b. Waardevermindering van de woning door grondverwerving door het project wordt gecompenseerd. De geluidswal wordt groen aangekleed en zal er vergelijkbaar uit zien als de huidige erfafscheiding (heg). Juist het scherm beschermt uw cliënt tegen verkeershinder, fijnstof en geluidshinder. Het zicht zal niet significant veranderen met de situatie van nu (heg). 1. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid voorbereidingsproces ten grondslag waarin tal van oplossingen in beeld zijn gebracht en alternatieven zorgvuldig zijn gewikt en gewogen. Voor een samenvatting van dit gehele alternatievenonderzoek wordt verwezen naar de "Samenvatting MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren" van 1 juni 2016 zoals opgenomen in bijlage 1 bij de Toelichting. De belangenafweging die ten grondslag ligt aan het verdiepen van de N65 en de ovonde bij de Torenstraat is expliciet terug te lezen in paragraaf 3.1.2 van de toelichting. De gemeente onderschrijft niet dat nut en noodzaak onvoldoende is aangetoond. Het belang van deze reconstructie in het kader van veiligheid en leefbaarheid is aanwezig. De woning van cliënt is dermate dicht bij de weg gelegen dat, ook zonder deze reconstructie, een geluidsscherm vanuit het Meerjarenprogramma Geluidssanering van het Ministerie noodzakelijk was geweest. In dit project is dat slechts gekoppeld. Het ruimtebeslag van de weg, bomenrij, (snel)fietspad, sloot en geluidsscherm is zodanig dat grond nodig is.

Immers behalve de onteigening wordt een geluidsscherm geplaatst direct grenzend aan de woning. 3. Geluid: Indien het plan definitief wordt vastgesteld zonder verdere wijziging is sprake van strijd met de eisen van een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering. Het geluidsaspect is alsdan onzorgvuldig meegewogen in de belangenafweging. Ook is dan niet goed gemotiveerd waarom sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Cliënt stelt zich op dit standpunt vanwege de volgende aspecten: onjuiste/onvolledige verkeersgegevens, onderschatting verkeersintensiteit parallelwegen, onvolledig oordeel cumulatie (zie verder zienswijze voor uitgebreide toelichting hierop). Ook is onduidelijk hoe en waar precies het geluidsscherm wordt gesitueerd. 4. Zicht: Gesitueerd en welke materialen worden toegepast. Cliënt zit na realisatie van het voorgenomen plan dus tegen een geluidsscherm aan te kijken, terwijl cliënt nu vrij uitzicht heeft zonder verdere belemmeringen, zoals een geluidsscherm. 5. Fijnstof: In de huidige situatie hebben omwonenden, waaronder cliënt, al veel last van fijnstof. Er is gegronde reden voor cliënt om te vrezen dat de overlast alleen maar zal toenemen. Een belangrijke input voor de berekeningen op basis van fijnstof is de verkeersintensiteit. In dit kader verwijst cliënt naar zijn opmerkingen over het verkeersonderzoek. Cliënt stelt dat nu de verkeersintensiteit onjuist is beoordeeld, ook geen zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering is gebruik voor het aspect fijnstof. Ook stelt cliënt het volgende. In het bestemmingsplan is een onderzoek verricht naar fijnstofbelasting. Uit de onderzoeken blijkt dat geen maatregelen nodig zijn om fijnstofbelasting terug te dringen. Voor cliënt is onduidelijk hoe deze conclusie zich verhoudt met de vele verkeersmaatregelen die worden doorgevoerd. Cliënt is van mening dat de luchtkwaliteit en (volks)gezondheid onvoldoende gewaarborgd zijn in het plan. 6. Rechtsonzekerheid: In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidsscherm 2' en is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor de hoogte van geluidschermen. De eis die vervolgens daaraan wordt gesteld is dat de geluidbelasting op woningen niet wordt verhoogd. Het criterium in de jurisprudentie is de volgende. Om een afwijkingsbevoegdheid te kunnen opnemen moet in redelijkheid hiertoe kunnen worden gekozen. Cliënt stelt dat hiervan geen sprake is. Op voorhand is niet duidelijk hoe onderzoek precies plaatsvindt voor wat betreft de geluidsbelasting. Die onzekerheid en de onzorgvuldige belangenafweging ten aanzien van het geluidsaspect brengt met zich mee dat	2. De onteigening en/of de herbestemming van de grond is niet in strijd met artikel 1 van het EP. Het maatschappelijk belang en de wijze van redelijk en billijk compenseren is hierboven reeds beschreven. 3. De gemeente onderschrijft niet dat de verkeercijfers onjuist en onvolledig zijn. De locatie van het geluidsscherm is weergegeven in bijlage 13 van de toelichting. Dit zal zijn op openbaar terrein tegen de nieuwe erfgrans aan. 4. Op dit moment staat op de erfscheiding een heg van ca 2,5 meter hoog. Het zicht zal door het groene scherm niet significant veranderen. Bovendien bestaat er geen recht op blijvend vrij uitzicht. 5. Dit project draagt juist bij aan het verminderen van de overlast van fijnstof. Het herstellen van de bomenstructuur, plaatsen van schermen en verbeteren van de doorstroming hebben allemaal een positieve bijdrage. De positieve effecten zijn daarbij ook groter dan de negatieve effecten van de verkeerstoename. 6. Er is geen sprake van rechtsonzekerheid, de hoogte hangt af van de uiteindelijk as van de weg. De hoogte van het scherm kan hierdoor enigszins afwijken, maar wordt nooit hoger dan 3 meter. De schuifmarge is in de volle breedte onderzocht. Die 3 meter van het scherm is dus in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en borgt een goed akoestisch klimaat. 7. Uit de m.e.r.-beoordeling die in het kader van het bestemmingsplan Reconstructie N65 Vught is opgesteld, blijkt dat er geen belangrijke nadelige effecten voor het milieu ontstaan als gevolg van de Reconstructie N65. Er is daarom geen aanleiding tot het opstellen van een MER (zie verder de m.e.r.-beoordeling in bijlage 17 bij de Toelichting) Voor de reconstructie N65 bestaat geen MER-plicht. De N65 is een autoweg. De aanpassing van een autoweg is genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r., welke stelt dat wanneer over een lengte van meer dan 5 kilometer op diverse locaties aanpassingen plaats vinden, er een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het Besluit m.e.r. maakt hierbij geen onderscheid of aanpassingen aan de weg plaatsvinden ten behoeve van de leefbaarheid (zoals
--	--

niet in redelijkheid kan worden gekozen voor een planregeling met een afwijkingsbevoegdheid. 7. Milieueffectrapportage (mer): Ten onrechte is beoordeeld dat geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld. Uit de mer-beoordeling volgt dat nog steeds een hoge geluidbelasting optreedt op sommige woningen. Ook het geluidsuitstralingseffect van de N65 is niet meegenomen. Er is een mer-beoordeling gemaakt met een negatief resultaat zonder geluidsuitstralingseffectonderzoek. Ook wordt geconcludeerd dat door de geluidschermen langs de N65 geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht. Zoals reeds aangegeven is er nog veel onduidelijk over de situering en de uitvoering van de geluidsschermen. Verder wordt aangegeven dat er lokaal negatieve effecten optreden, bijvoorbeeld vanwege veranderende verkeersstromen in Helvoirt en hinder en ruimtebeslag van de aan te passen aansluitingen en de tijdelijke voorzieningen. Vervolgens worden deze niet aangemerkt als 'belangrijke negatieve effecten die aanleiding geven om een MER op te stellen'. Een verdere onderbouwing wordt echter niet gegeven. In zoverre is de mer-beoordeling niet deugdelijk gemotiveerd en is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van cliënt. 8. Waardevermindering: Het plan zal zorgen voor een flinke waardedaling van het perceel, de woning en de bedrijfsruimte. Het perceel en woning wordt in grote mate minder aantrekkelijk voor wonen. 9. Bouwverordening: Verder is onduidelijk in hoeverre aan de verplichtingen conform bouwverordening wordt voldaan. De bouwverordening biedt waarborgen voor het verblijven van een strook van het erf rondom een woning. De erfafscheiding verdwijnt immers volledig. Ook de afstand tussen bouwwerken wordt hierin geregeld. Cliënt kan niet afleiden hoe wordt voldaan aan de afstandsnormeringen conform de Bouwverordening.	bij de N65), of de capaciteit. Bij een bestemmingsplan dient beoordeeld te worden of er belangrijk nadelige effecten voor het milieu op te treden, die aanleiding kunnen geven om een MER op te stellen. De m.e.r.-beoordeling gaat in op alle effecten ten gevolge van de aanpassing van de N65, ongeacht in welk besluit deze worden vastgelegd. Alle milieuaspecten zijn in beeld gebracht in de m.e.r.-beoordeling. 8. Waardevermindering van het perceel zal naar redelijkheid en billijkheid worden gecompenseerd bij de grondverwerving. 9. De erfafscheiding wordt hersteld in de vorm van het geluidscherm. Dit scherm staat op voldoende afstand van de woning.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

31. Zienswijze nummer 33

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. In de gepresenteerde plannen wordt er een deel van onze grond van reclamanten (kadaster perceel nummer 2066) ingezet om de weg (De Dijk) te verbreden. Hierdoor vervalt de huidige inrit tot onze tuin, aangezien dat gedeelte van de tuin zal worden ingezet als onderdeel van de wegverbreding van De Dijk. Het is in de gepresenteerde plannen niet of nauwelijks duidelijk hoe de toegang tot ons perceel/tuin gesitueerd gaat worden. Ook is reclamanten duidelijk geworden dat het hoogteverschil tussen de weg en onze tuin zal toenemen en dat brengt meer onduidelijkheid aangaande de toegang/inrit in onze tuin. Wij willen een toegang behouden in de linker hoek van het perceel zoals dat ook nu het geval is, zodat op een veilige manier wij onze achtertuin kunnen bereiken over eigen grond.	In de huidige situatie is het perceel van De Dijk bereikbaar. Daarbij ligt het perceel al lager dan De Dijk. Doordat de weg ter plaatse van de toegang tot het perceel als gevolg van de ecopassage verhoogd gaat worden, wordt dit verschil nog groter. Uiteraard zullen wij de toegang tot het perceel realiseren ook in de nieuwe situatie. Hieraan zitten geen kosten verbonden en dit zullen wij in goed overleg oppakken.
b. Voor de hoek van De Dijk 2 is een wegversmalling ingetekend. Er zijn verschillende zorgen over de veiligheid van het pand. Volgens reclamanten is het goed denkbaar dat verkeer te laat anticipeert op de wegversmalling door bijv. rijden onder invloed van alcohol, roekeloos rijgedrag en/of gladheid en slecht zicht door weersomstandigheden. Hierdoor schiet verkeer potentieel in de gevel van het Rijksmonumentale pand. Dit baadt reclamanten en Monumentenstichting ernstige zorgen. Er is ons inziens geen veilige situatie, dan wel voorzorgsmaatregelen om het pand terdege te beschermen tegen deze risico's. Reclamanten zien 2 oplossingen hiervoor: • De wegversmalling verlengen richting Helvoirt met 7-10 meter zodat de totale lengte van de versmalling 18-21 meter wordt. • Ook zien wij een mogelijkheid in de zienswijze van de fietsersbond om de gehele Dijk als fietsstraat in te richten, zodat de auto te gast is.	In de huidige situatie is er geen bescherming van de hoek van het huis en is er ook geen wegversmalling. Voor de realisatie van het plan is een strook grond van het perceel nodig. Tevens wordt hier een vrij liggend fietspad gerealiseerd. Hierdoor ontstaat ter plaatse van de woning een wegversmalling. Om het zicht op dit punt te verbeteren is ervoor gekozen de bocht in de weg hier flauwer te maken. De wegversmalling moet ervoor zorgen dat auto's niet tegen de hoek van het huis aan rijden. De suggestie de wegversmalling te verlengen of een bescherming aan de woning toe te voegen is geen onderdeel van dit bestemmingsplan, maar wij zullen suggesties en de wens van reclamant en de Monumentenstichting om de woning te beschermen als een contracteis meegeven aan de aannemer van dit werk. De Dijk gaat gebruikt worden door landbouwverkeer als ontsluiting voor diverse percelen. Dit verkeer mag straks niet meer op de N65 rijden. Omdat we fietsers niet willen mengen met dit verkeer, is gekozen voor een vrij liggend fietspad. Daarmee is het inrichten van De Dijk als fietsstraat niet nodig en onwenselijk.
c. Nergens lezen reclamanten terug wat de specifiek maatregelen voor ons pand zijn op het gebied van geluidsanering, zoals bronmaatregelen (N65 en De Dijk), overdrachtsmaatregelen en gevelmaatregelen. Reclamanten vragen in het plan hier concrete en duidelijke maatregelen voor ons plan op te nemen.	In het ontwerp is een geluidscherm opgenomen ter hoogte van de woning. Dit scherm staat tussen de N65 en het vrij liggende fietspad in, zoals in bijlage 13 van de Toelichting is weergegeven.

d. In het ontwerp bestemmingsplan is een verbreding van de weg voor ons huis (De Dijk) nodig, daartoe zal een deel van de grond van perceel 2066 onteigend worden. Dit ontwerp heeft in eerste instantie niet de voorkeur voor reclamanten. Als er toch een grondonteigening plaatsvindt, willen wij een kering op de nieuwe erfafscheiding. Die grondkering willen wij op een hoogte van 2 meter hebben gemeten vanaf de straatkant van De Dijk. Verder willen wij een veilige en fatsoenlijke toegang/inrit om met de auto het perceel te betreden en de auto's op eigen grond te parkeren, zoals al eerder beschreven. Logischerwijs willen reclamanten fatsoenlijk vergoed worden voor de onteigende grond en alle bijkomende onkosten om de tuin opnieuw in te richten zodat zowel de inrichting van het groen en het aangezicht en daarmee de status van het rijksmonumentale pand blijft.	Voor het project is een strook grond van het perceel nodig. Om de benodigde oppervlakte maximaal te beperken en om de schuur te kunnen behouden, is gekozen voor een keerwandconstructie. De keerwandconstructie zal vanuit het project niet hoger worden gemaakt dan noodzakelijk. Betreft de kosten en compensatie voor de grond en schade worden reeds gesprekken gevoerd met de mensen van grondverwerving van Rijkswaterstaat. Dit bestemmingsplan voorziet daar niet expliciet in.
e. Er gaan verschillende ondergrondse en bovengrondse werkzaamheden plaatsvinden met blijvende wijzigingen. De wijzigingen en werkzaamheden kunnen zowel op de korte termijn (tijdens de werkzaamheden) als lange termijn (na oplevering) invloed hebben het vastgoed van reclamanten. Het betreft een rijksmonument met een fundering uit 1750 die niet berekend/voorbereid is op de huidige plannen. Wij zien graag een plan (bijvoorbeeld trillingvrij heien en/of plaatsen keerwand) om schade te voorkomen en toezegging dat schade wordt hersteld zonder dat daar negatieve financiële of woongenot gevolgen zitten. Ook hebben reclamanten angst voor de fundering van de hoek van het pand waar nu de wegversmalling is gepland.	Gedurende de werkzaamheden kan mogelijk overlast ontstaan. Dit bestemmingsplan voorziet niet in schade veroorzaakt door een aannemer tijdens de uitvoering van werkzaamheden, noch in lange termijn effecten. Voor wat betreft de mogelijke schade tijdens de uitvoering, zullen wij aan de aannemer voorschrijven dat hij een 0-meting moet uitvoeren op het pand. Na oplevering vindt er opnieuw een meting plaats. Eventuele schade die in die tussentijdse periode is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden zal door de aannemer vergoed worden.
f. Tijdens de renovatie van de N65 zal er veel sluiptverkeer en daarmee overlast veroorzaakt worden. In de plannen hebben reclamanten niets kunnen terug vinden van de geplande maatregelen en handhaving/toezicht om overlast te voorkomen. Graag willen wij in de plannen hier meer duidelijkheid over om zodoende overlast te voorkomen.	In de referentieplannen voor de aannemer is een fasering opgenomen waarbij de toegang tot De Dijk vanaf de N65 wordt afgesloten. De verbinding met de Rijksweg is alleen te gebruiken door hulpdiensten in geval van nood. Bestemmingsverkeer kan de De Dijk bereiken via de Molenstraat of de Esschebaan. Handhaving is verder een uitvoeringskwestie, en hoort niet thuis in de planregels.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

32. Zienswijze nummer 34

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Als aanwonenden van de N65 aan de noordzijde, ter hoogte van het punt waar de parallelweg vanuit Vught eindigt willen eclamanten een verbeterpunt naar voren brengen. We pleiten nadrukkelijk voor het behoud van de fietsverbinding tussen Helvoirt en Vught aan de noordzijde van de N65. Graag zouden we zien dat hier een tweerichtingsfietspad van gemaakt wordt zodat Helvoirt voor ons goed toegankelijk blijft per fiets. Zeker als de bushalte aan de noordzijde tegenover Lots blijft bestaan is er toch een veilige aansluiting nodig op de Torenstraat. Daarnaast moeten ook de aanliggende percelen, aan de noordzijde voor tractoren en machines bereikbaar blijven. Hierdoor zal het huidig fietspad dus waarschijnlijk (deels) in stand worden gehouden.	Voor de keuze van het opheffen van de fietsverbinding aan de noordzijde ter hoogte van de Broekley wordt verwezen naar de inleiding van deze nota. In aanvulling hierop het volgende. De percelen aan de noordzijde van de N65 en ten oosten van de Broekley zullen ontsloten worden via een (onverhard) landbouw pad.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

33. Zienswijze nummer 35 - Het Groen Hart

Samenvatting zienswijze	Antwoord gemeente:
a. Reclamant is van mening dat het project N65 enkel verkeerskundig is ingestoken. De ecologische belangen komen niet voldoende aan bod. Een integrale belangenafweging ontbreekt dan ook. Dit is in strijd met een zorgvuldige planvoorbereiding. Met de "ombouwplannen" dijt het verhard oppervlak uit en neemt het areaal aan groen af. Dit zorgt juist voor een ecologische barrièrewerking.	Bij de uitwerking van het ontwerp voor de reconstructie van de N65 bij Helvoirt zijn alle relevante aspecten onderzocht. Eén van de bouwstenen van de reconstructie is de aanleg van de ecopassage bij de Broekleij, waarmee de (natte) ecologische verbinding aanzienlijk verbeterd. Hiervoor wordt de N65 verhoogd en de ecopassage verbreed. Daarnaast wordt op het grondgebied van Vught een ecoduct gerealiseerd voor een verbeterde (droge) ecologische verbinding. Met deze bouwstenen investeert het project aanzienlijk in het verbeteren van de ecologische verbinding tussen het noorden en zuiden van de N65. Het ecoduct in de gemeente Vught is geen onderdeel van dit bestemmingsplan en wordt bij de beantwoording dan ook buiten beschouwing gelaten; toch draagt het ecoduct wel bij aan de ecologische belangen.
b. Bij de ecologische verbindingen is onvoldoende rekening gehouden met een toekomstig groter aanbod van verbindingsbehoefte flora en fauna. Hier is geen onderzoek naar gevoerd en niet duidelijk is of de nieuwe kunstwerken voldoen aan de proportionaliteitseis. De uitvoering van de ecopassage is nu minimaal in de omvang en gebaseerd op financiële afwegingen.	In het provinciaal beleid is het gebied rondom de broekgebieden in zijn geheel aangewezen als onderdeel van het natuurnetwerk Brabant (NNB). Voor het NNB is beleid opgesteld, zodat duidelijk is op welke manier (natuurbeheertype) en voor welke doelsoorten het gebied ingericht moet worden. Hiervoor heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden. De uitgangspunten van het provinciaal beleid zijn leidend geweest bij de vormgeving van de ecopassage en besproken met ecologen van de provincie. Hiermee is voldoende onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige doelsoorten. Met de ecooloog van de provincie is besproken aan welke mate de

	passage moet voldoen om zo efficiënt mogelijk (voor een brede doelgroep aan soorten) gebruikt te kunnen worden. Hierbij is rekening gehouden met de huidige en toekomstige doelsoorten. Deze doelsoorten zijn bepaald door middel van ecologisch onderzoek. Dit is vastgelegd in de “Notitie Ontsnippering N65 Broekleij — Helvoirts Broek” opgesteld door het ecologisch onderzoeksbureau ZET. Met het verbreden van de passage onder de N65 en het verhogen van de weg zelf om een hogere doorgang te realiseren is hier vorm aan gegeven. Daarnaast wordt de passage zo recht mogelijk uitgevoerd. Er is dus absoluut geen sprake van een minimale doorgang én minimale financiële investering. De eisen voor de ecopassage zijn opgenomen in het esthetisch programma van eisen, dat wordt meegegeven aan de uitvoerende partij als klanteis voor de realisering van de weg.
c. Reclamant ligt de ecologische verbinding toe van de broekgebieden ten noorden en zuiden van de N65. De werking van de broekgebieden vanaf 1900 wordt als uitgangspunt gebruikt. De natuurlijke verbinding breedte tussen beide gebieden was toen nog 400 meter en is op dit moment nog 5 meter. Op deze manier wordt veel “ecologisch verkeer” getrechterd bij de ecopassage. Voor een succesvolle verbindingsscorridor dienen de flanken gebufferd worden voor de omgevingsdruk door geluid, licht en emissies van de N65 en recreatieve routes.	Wij begrijpen dat de broekgebieden in 1900 een grotere ecologische waarde hadden dan op dit moment. Als onderdeel van het NNB zien wij ook de waarde in van het gebied en wordt het gebied de komende jaren ecologisch aanzienlijk verbeterd. Langs de N65 worden aan weerszijden de geluidsschermen als leuningen doorgezet om een rustig beeld te creëren en licht en geluid voor de ecologie (Broekleij) af te schermen. Alle middelen worden ingezet om het noodzakelijke doorzicht en licht voor de ecologie te optimaliseren. Zoals bijvoorbeeld het verjongen, tailleren van wanden en dekken, en het toepassen van light tubes (waar technisch en ruimtelijk mogelijk).
d. De natuurwaarde is op dit moment lager dan voorheen vanwege het gebruik als agrarische gronden. Deze waarde wordt verbeterd met de beleidsambities tot herstel en verbetering. Hierbij is onvoldoende onderzocht welke minimale doorgangsbreedte noodzakelijk is om de werkelijke toekomstige verbinding behoeft te kunnen faciliteren. De recreatieve route door de passage dient in ieder geval te verdwijnen voor het goed functioneren van een, volgens reclamant, toch al smalle doorgang van 15 meter breed.	Wij zijn blij om te lezen dat reclamant ook inziet dat de natuurwaarde in het gebied zal verhogen vanwege de beleidsambities van de provincie voor dit gebied en de inrichting van het gebied rondom de Broekleij met het Brabants Landschap. Met het beleid voor het NNB als leidend principe zijn wij van mening dat er goed rekening wordt gehouden met de verbinding behoeft in het gebied. Zoals bij punt b. aangegeven is hierbij zeker geen sprake van een minimale basisdoorgang. Daarnaast zal het wandelpad onverhard worden aangelegd en geregeld onder water komen te staan, waardoor het niet toegankelijk is. Daarbij vormt de Broekleij een natuurlijke scheiding tussen wandelaars en fauna. De inrichting van de ecopassage is per definitie gericht op de ecologische doelstellingen.
Gevolgen zienswijze voor het bestemmingsplan.	Geen

3. Wijzigingen n.a.v. zienswijzen

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan “N65 Helvoirt 2020” worden de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan voorgesteld:

A. Toelichting

1. Natuurcompensatieplan (bijlage 11) is aangepast aan de hand van de plangrenswijzigingen die zijn doorgevoerd en als bijlage bij de toelichting opgenomen.
2. Voorwaardelijke verplichting Water (artikel 6 van de regels) is toegelicht in paragraaf 6.4 van de toelichting
3. De gewijzigde/ toegevoegde aanduidingen zijn aangepast/ toegevoegd in H6 van de toelichting.

B. Regels

4. In Artikel 5 is een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot waterberging opgenomen, met de aanpassing dat de voorwaardelijke ingebruikname van de bestemming verkeer alleen van toepassing is op het toegenomen verhard oppervlak waarvoor onvoldoende gecompenseerd is.
5. In Artikel 5 is de aanduiding ‘ecopassage’ gewijzigd in de aanduiding ‘specifieke vorm van natuur – ecopassage’
6. In Artikel 5 is de aanduiding ‘water’ opgenomen om de watergang die onder een weg gelegen is aan te duiden.
7. Tekstuele aanpassing voorwaardelijke verplichting compensatie NNB in Artikel 5
8. Vernieuwd natuurcompensatieplan is als bijlage bij de regels opgenomen.

C. Verbeelding

9. De begrenzing van het plangebied wordt aangepast ter hoogte van de fietstunnel Kreitestraat/ Hoge Raam
10. De percelen, kadastraal bekend als C1912, E984 en E1162, worden verwijderd uit de begrenzing van het plangebied
11. De ontbrekende riooltransportleiding van Waterschap de Dommel wordt met een dubbelbestemming ‘leiding-riool’ opgenomen op de verbeelding, inclusief de beschermingszone van 5 meter.
12. Aanduiding ‘ecologische verbindingszone’ is gewijzigd in ‘specifieke vorm van natuur – ecopassage’
13. Twee percelen die binnen de NNB gelegen zijn uit het bestemmingsplangebied verwijderd
14. De bestemming Water is opgenomen op de verbeelding voor gronden met A-watergangen
15. De aanduiding ‘water’ is opgenomen op de verbeelding voor gronden met A-watergangen, die onder een weg doorlopen.
16. De aanduiding “milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied” wordt vervangen door de aanduiding “overige zone – boringsvrije zone”.

4. Ambtshalve aanpassingen

De volgende ambtshalve wijzigingen worden voorgesteld:

A. Toelichting

1. Paragraaf 4.2.3 Wijziging onderbouwing NNB van nee-tenzij principe naar kleinschalige aantasting NNB
2. Paragraaf 6.4 bestemming Water toegevoegd
3. Paragraaf 6.5 benamingen gebiedsaanduidingen geactualiseerd

B. Regels

4. In de regels zijn kleinschalige tekstuele aanpassingen/ verbeteringen doorgevoerd
5. Artikel 8 leiding -gas, sub 8.2.2 algemeen verwijst abusievelijk naar de in 7.1 bedoelde gronden. De verwijzing is gewijzigd in 8.1. Daarnaast is in deze regel de oppervlakte van ten hoogste 30m² en de maximale bouwhoogte van 4 meter komen te vervallen.
6. Artikel 8 Wijziging verwijzing naar 7.1 in verwijzing naar 8.1
7. Gebiedsaanduiding 'overige zone – boomteeltontwikkelingsgebied' is verwijderd uit Artikel 3
8. Artikel 3 is geactualiseerd op basis van relevantie. Regelingen met betrekking tot gebouwen zijn verwijderd
9. Artikel 1 is geactualiseerd op basis van relevantie. Overbodige begrippen zijn verwijderd
10. Artikel 2 is gewijzigd op basis van relevantie.
11. Artikel 6.2 is tekstueel kleinschalig gewijzigd
12. Aan de Artikelen 7,8,9,11,12 en 13 is het sublid 'Advies' toegevoegd
13. Artikel 10.4 wijzigingsbevoegdheid is tekstueel kleinschalig gewijzigd
14. Artikel 17.5 is verwijderd
15. Artikel 17 is gewijzigd, aanduiding zijn in alfabetische volgorde geplaatst
16. Artikel 17 is tekstueel gewijzigd
17. Artikel 18 lid a en lid c zijn verwijderd
18. Aan Artikel 8.4.2, 9.4.2 en 10.3.2 is een lid c toegevoegd, zodat deze gelijk is aan Artikel 7.5.2

C. Verbeelding

19. De aanduidingen "overige zone - in Interim omgevingsverordening Noord-Brabant te verwijderen nnb" en "overige zone - in Interim omgevingsverordening Noord-Brabant toe te voegen groenblauwe mantel" worden verwijderd. Hiervoor komt de aanduiding "overige zone – groenblauwe mantel" in de plaats.