

Raadsinformatiebrief

Datum	5 juli 2022
Onderwerp	Onderzoek verplaatsen busstation Helvoirt
Zaaknummer	Z22 - 250587
Documentnr.	UIT/22 - 494909

Inleiding

Tijdens de vaststelling van het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 door de gemeenteraad van Haaren is de motie “verplaatsing bushalte” (bijlage 1) unaniem aangenomen. Vervolgens heeft de gemeente Haaren opdracht verstrekt voor het onderzoeken van de verplaatsing. Door de gemeentelijk herindeling is de administratieve afhandeling van de motie vervolgens bij Oisterwijk komen te liggen en is de motie niet in de Vughtse gemeenteraad aan de orde geweest. Vanuit de gemeenteraad zijn wij hier op geattendeerd en daarop hebben wij de motie ter hand genomen. Het ingenieursbureau, waaraan door de gemeente Haaren de opdracht was gegeven, is gevraagd de definitieve memo aan ons te verstrekken. De memo vindt u als bijlage 2 bij de raadsinformatiebrief.

Inhoudelijk

In het opgestelde memo is de haalbaarheid van de verplaatsing van de bushalte geanalyseerd. Er is gekeken naar het effect voor de buslijnen, de reistijden, het OV-dekkingsgebied, de verkeersveiligheid, de technische inpasbaarheid en de financiële haalbaarheid.

Uit het onderzoek blijkt dat de verplaatsing geen ingrijpende gevolgen heeft op het functioneren van het ov-netwerk van Helvoirt. Wel neemt de dekkingsgraad iets toe. De regio Helvoirt is op het gebied van autobereikbaarheid goed en is voor de realisatie van een mobiliteit hub minder geschikt. Daarnaast is er weinig vraag naar. In potentie zijn er wel mogelijkheden om functies te combineren.

De conflictkansen (verkeer) voor beide locaties verschillen nauwelijks. Verplaatsing heeft geen groot effect op de verkeersveiligheid. Door verplaatsing vinden er minder oversteken van de Torenstraat te voet of per fiets plaats. Voor de voetgangers is er een zebra met midden steunpunt aanwezig die zorgt voor een veilige oversteek voor voetgangers over de Torenstraat naar het huidige busstation.

Als gevolg van het verplaatsen van het busstation moet de openbare ruimte worden aangepast en moeten zes bestaande bomen worden gekapt. Vier op deze locatie, ten gevolge van de reconstructie N65 te compenseren, voorziene bomen moeten dan op de vrijgekomen locatie worden gecompenseerd.

De kosten voor de verplaatsing van het busstation bedragen prijspeil 2020 afgerond € 275.000,-. De kosten voor de aanpassing van de openbare ruimte zijn hierin niet opgenomen.

Standpunt / Besluit college van B en W

Wij hebben besloten om de bushalte op de huidige locatie te handhaven omdat de positieve effecten ten opzichte van de kosten gering zijn.

Aan mobiliteitshubs wordt in de mobiliteitsvisie in algemene zin aandacht besteed. Het resultaat kan zijn dat op basis van de vastgestelde visie in het uitvoeringsprogramma een onderzoek wordt opgenomen waarin het realiseren van een hub op deze locatie verder wordt onderzocht.

Indien nodig kan na de reconstructie van de N65 worden gezien of de oversteekbaarheid van de Torenstraat verder moet worden verbeterd.

Burgemeester en wethouders van Vught,
de secretaris (wnd), de burgemeester,



Mr. P.M.J.C.C. van Lindt R.J. van de Mortel

Bijlage(n):

1. Motie 2020-07-02-1 verplaatsing bushalte
2. Memo Bushalteverplaatsing Helvoirt

UNANIEM AANGENOMEN

m.1



Biezenmortel-Esch-Helvoirt-Haaren



Progressief '96
DORPEN AAN ZET

VVD

Gemeente Haaren

Motie

Nummer: 2020-07-02 - 1

Datum raadsvergadering: 2 juli 2020

Onderwerp: verplaatsing bushalte

Constaterende dat:

- In het bestemmingsplan N65 een bushalte is bestemd aan de oostzijde van de Torenstraat bij de ovonde die de Molenstraat verbindt met de Torenstraat;
- Er meer inwoners van Helvoirt aan de westzijde van de Torenstraat wonen dan aan de oostzijde;

Overwegende dat:

- Verplaatsen van de bushalte naar de westzijde van de Torenstraat tot gevolg heeft dat minder mensen de Torenstraat hoeven over te steken om de bushalte te bereiken;
- Ligging van de bushalte aan de westzijde van de Torenstraat de verkeersveiligheid ten goede komt;
- Het bestemmingsplan het mogelijk maakt de bushalte te plaatsen aan de westzijde van de Torenstraat;

Verzoekt het College om

- De mogelijkheden te laten onderzoeken om de bushalte te verplaatsen van de oostzijde van de Torenstraat naar de westzijde
- Te laten onderzoeken wat de impact van het verplaatsen van de bushalte is op het gebied van verkeersveiligheid;
- Te laten onderzoeken wat de impact van het verplaatsen van de bushalte is op de kosten.

en gaat over tot de orde van de dag.

Progressief '96,

Tiny Assink

Marion Das

Jan van Ginneken

Jos Berends

Brecht Gerritse

CDA,

Ans Beijens

Hein van Poppel

Jan van Iersel

Frank de Werdt

Boy Scholte

Peter Stark

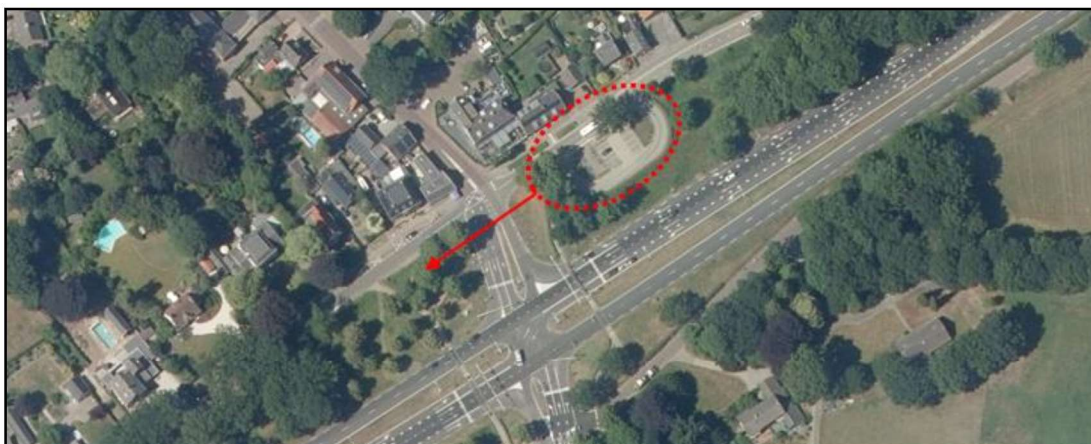
Memo

memonummer	2102031	
datum	28 juni 2022	
aan		Gemeente Vught
van		Antea Group
		Antea Group
kopie		Antea Group
		Antea Group
project	N65	
projectnr.	0415765.100	
betreft	Onderzoek mogelijke verplaatsing Busstation Helvoirt	

1 Inleiding

De N65 wordt in de toekomst gereconstrueerd. Als gevolg hiervan vinden ingrijpende infrastructurele wijzigingen plaats aan de N65 en de daaraan grenzende wegen. Als gevolg van de Reconstructie N65 worden er, vanuit verkeersveiligheid, verschillende directe aansluitingen van wegen op de N65 afgesloten. Dit heeft echter tot gevolg dat de aansluitingen op de N65 die behouden blijven, zoals de aansluiting van de Torenstraat op de N65, drukker worden. In de gemeenteraad van (de voormalige gemeente) Haaren is in juli 2020 een motie ingediend voor de verplaatsing van het Busstation Helvoirt. De reden voor de verplaatsing is om het aantal fietsoversteken van de Torenstraat te minimaliseren. In de huidige situatie moeten fietsers die vanuit de kern Helvoirt richting het busstation fietsen altijd de Torenstraat oversteken. Door de toenemende drukte op de Torenstraat is dit een ongewenste situatie. De verplaatsing van de bushalte naar de andere zijde van de Torenstraat zorgt ervoor dat fietsers de oversteek niet hoeven te maken.

Er dient onderzocht te worden of het verplaatsen van de bushalte haalbaar is. In deze memo is de haalbaarheid van deze verplaatsing geanalyseerd. Er is onderzoek gedaan naar het effect van de verplaatsing voor de buslijnen, de reistijden, het OV-dekkingsgebied, de verkeersveiligheid, de technische inpasbaarheid en de financiële haalbaarheid. Er is tevens gekeken naar de meekoppelkansen en de planologische gevolgen. Op onderstaande figuur is het huidige busstation en de beoogde verplaatsing weergegeven.



Figuur 1 Verplaatsing bushalte Torenstraat

Toekomstige situatie kruispunt

Het gehele kruispunt N65 met de Torenstraat en Molenstraat wordt, als gevolg van de reconstructie N65, aangepast. Op onderstaande figuur is het wegontwerp weergegeven. De kruising wordt in de toekomstige situatie ongelijkvloers. Er wordt een ovonde gerealiseerd, die over de verdiept gelegen N65 heen kruist. Hierdoor kruist het lokale verkeer niet meer direct met het stroomverkeer op de N65. Als gevolg van de aanleg van de ovonde wordt tevens de Torenstraat gedeeltelijk heringericht.



Figuur 2 Ontwerp Reconstructie N65, aansluiting Helvoirt op N65

2 Functionele analyse OV-netwerk

De verplaatsing van het busstation aan de Oude Rijksweg naar de andere zijde van de Torenstraat heeft invloed op het OV-netwerk van Helvoirt. In deze paragraaf wordt de huidige situatie vergeleken met de mogelijke verplaatsing van het busplatform. Er is een vergelijking gemaakt tussen de huidige routes en in de routes in de nieuwe situatie. Bij deze nieuwe routes is gekeken naar een zo'n logisch mogelijk inpassing in de omgeving. Vervolgens is de OV-dekkingsgraad vergeleken met de nieuwe situatie. Ten slotte is er een vergelijking gemaakt in reistijd voor de verschillende buslijnen.

2.1 Buslijnen

2.1.1 Huidige situatie

Drie buslijnen halteren bij het busstation in Helvoirt. Tabel 1 zijn deze buslijnen weergegeven. Helvoirt valt onder concessie Oost-Brabant (2015 – 2024) en wordt bediend door Arriva (Bravo). De school- en streekbus maken gebruik van reguliere bussen met een lengte van 12 meter. Voor de buurtbus worden korte bussen (5 meter) ingezet.

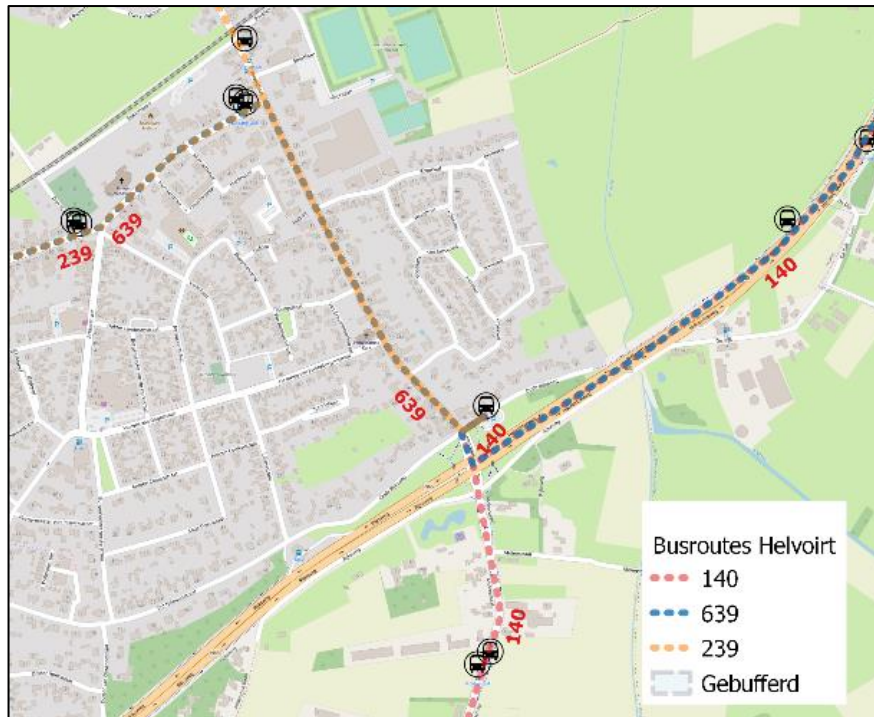
Buslijn	Route	Lijn type
140	's-Hertogenbosch – Vught – Helvoirt – Haaren – Oisterwijk – Berkel-Enschot – Tilburg	Streekbus
239	's-Hertogenbosch – Cromvoirt – Helvoirt – Biezenmortel – Udenhout – Oisterwijk	Buurtbus
639	's-Hertogenbosch - Helvoirt - Biezenmortel - Udenhout	Schoolbus

Tabel 1 Buslijnen Helvoirt

Sinds 31 augustus 2020 heeft buslijn 239 (buurtbus) de dienstregeling stilgelegd. Chauffeurs van de buurtbussen in de regio hebben aangegeven niet te willen rijden, zolang er geen doeltreffende COVID19- maatregelen getroffen worden door Arriva. Het is nog onduidelijk wanneer de buurtbussen weer gaan rijden. Buslijn 239 is wel meegenomen in de analyse.

2.1.2 Verplaatsing busstation

Voor het verplaatsen van het busstation is het noodzakelijk dat de dienstregeling van de buslijnen functioneel blijft. De plaatsing dient niet te leiden tot een grote verslechtering van de aanrijdtijden van de bussen. De bushaltes die in gebruik dienen te blijven zijn weergegeven in Figuur 3. Om de aanrijdtijd van de bussen te beoordelen (kwalitatief) is gekeken naar de meest directe routes die geschikt zijn voor bussen.



Figuur 3 Bushaltes Helvoirt

Lijn 140, Streekbus, Arriva

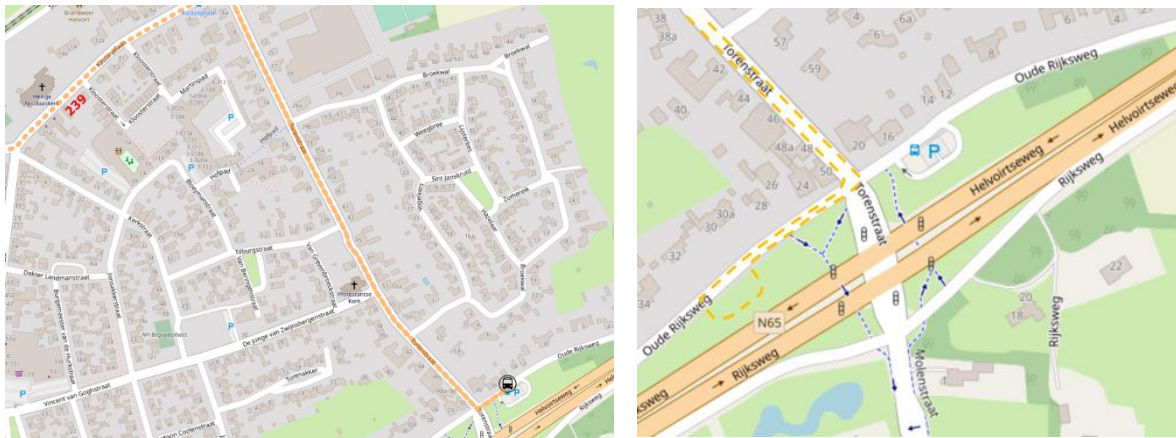
De route voor buslijn 140 gaat langs de Molenstraat en N65. Het busplatform wordt bereikt via de Torenstraat. Op het moment dat het busstation verplaatst wordt naar de andere zijde van de Torenstraat zal dit geen grote gevolgen hebben voor de aanrijdtijd van de bus. Er wordt een vergelijkbare route afgelegd. In Figuur 4 zijn beide routes weergegeven. Afhankelijk van de rijrichting is een extra afslag uit de voorrang vanaf de Torenstraat naar het busplatform nodig c.q. vervalt er een afslag.



Figuur 4 Route lijn 140

Lijn 239, Buurtbus, Arriva

Buslijn 239 rijdt van 's-Hertogenbosch CS via Cromvoirt, Helvoirt, Biezenmortel en Udenhout naar Oisterwijk. De route voor buslijn 239 komt vanuit het noorden, keert bij het busstation en gaat vanaf de Torenstraat richting de Kastanjelaan in Helvoirt. Een verplaatsing van bushalte Torenstraat naar de andere zijde van de weg leidt voor deze buslijn tot meer vertraging; er dient 2x uit de voorrang afgeslagen te worden (naar het nieuwe busplatform en vanaf het nieuw busplatform). Op het Figuur 5 wordt de nieuwe situatie afgebeeld.



Figuur 5 route 239

Lijn 639, Schoolbus, Arriva

Buslijn 639 is een schoolbuslijn. In de ochtendspits rijdt deze lijn uitsluitend naar 's-Hertogenbosch en in de middagspits uitsluitend naar Udenhout. In Figuur 6 is te zien dat de buslijn twee haltes heeft in de Kastanjelaan, en ook aan de N65 is een halte. De Torenstraat geldt als centrale punt in Helvoirt. Ook voor deze buslijn is de verandering van het busstation naar de andere zijde van Torenstraat niet van grote invloed. Afhankelijk van de rijrichting is een extra afslag uit de voorrang vanaf de Torenstraat naar het busplatform nodig c.q. vervalt er een afslag.



Figuur 6 Route lijn 639

2.2 Dekkingsgebied

Het dekkingsgebied van een OV halte geeft aan in hoeverre mensen binnen loopafstand (5 minuten) een bushalte kunnen bereiken. Antea Group heeft hiervoor de OV-Dekkingsgraad tool ontwikkeld, deze tool maakt inzichtelijk hoeveel mensen er binnen deze straal van 5 minuten van een OV-halte wonen. Hiervoor is het dorp Helvoirt gebruikt als plangebied. In de huidige situatie bedraagt de OV dekking van de bushaltes in Helvoirt 72,13%. Dit betekent dat 72,13% van de bewoners van Helvoirt binnen loopafstand van een bushalte wonen. Wanneer het busplatform wordt verplaatst naar de andere zijde van de Torenstraat, heeft dit een kleine invloed op de OV-dekkingsgraad. De OV-dekkingsgraad neemt dan toe met 0,63%. Dit is een marginaal verschil. In Figuur 7 is de OV dekkingsgraad kaart weergegeven.



Figuur 7: OV scan. Links de nieuwe situatie, rechts de huidige situatie

2.3 Conclusie

Op basis van de analyse kan geconcludeerd worden dat het verplaatsen van de busstation geen ingrijpende gevolgen voor het functioneren van het OV-netwerk in Helvoirt tot gevolg heeft. De verplaatsing heeft enkel voor buslijn 239 een negatief effect op de voorrangssituatie, waardoor de reistijd licht kan toenemen. De OV-dekkingsgraad in Helvoirt neemt, als gevolg van een verplaatsing van het busstation, licht toe.

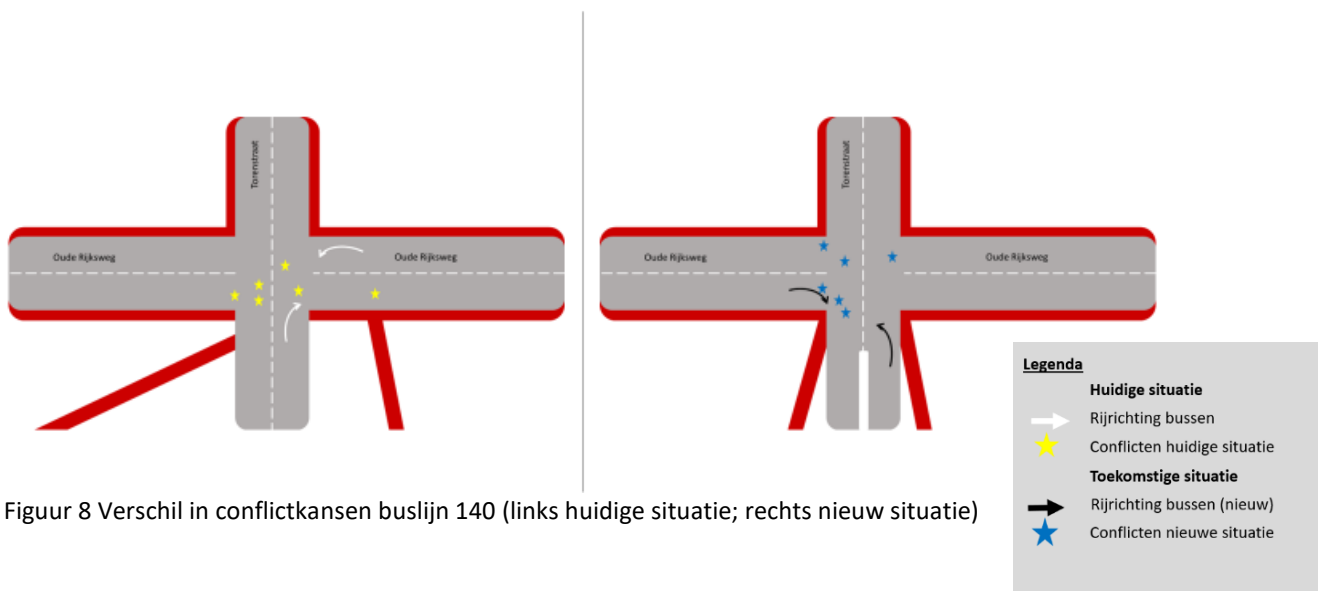
3 Analyse verkeersveiligheid

De wijziging van zowel de bus routes als de locatie van de halte hebben invloed op de verkeersveiligheid. Doordat de bussen andere routes rijden krijgen ze te maken met andere manoeuvres. Om dit in beeld te krijgen is een verkeersveiligheidsanalyse gedaan waarbij gekeken is naar de conflictkansen. Er is een analyse gemaakt van de conflictsituaties in de huidige situatie en van de positieve en/of negatieve effecten van de verplaatsing van het busstation. Hierbij is zowel gemotoriseerd als het langzaam verkeer meegenomen. Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van hetzelfde type kruispunt.

Op de navolgende figuren worden de verschillen in conflicten weergegeven tussen de huidige en nieuwe situatie. De huidige situatie wordt weergegeven met witte pijlen (bus richtingen) en gele pijlen (overig verkeer). De gele sterren zijn de conflictpunten. De rijrichtingen als gevolg van de verplaatsing van het busstation zijn de zwarte pijlen (bus richtingen) en blauwe pijlen en blauwe sterren (nieuwe conflictpunten).

Lijn 140, Streekbus, Arriva

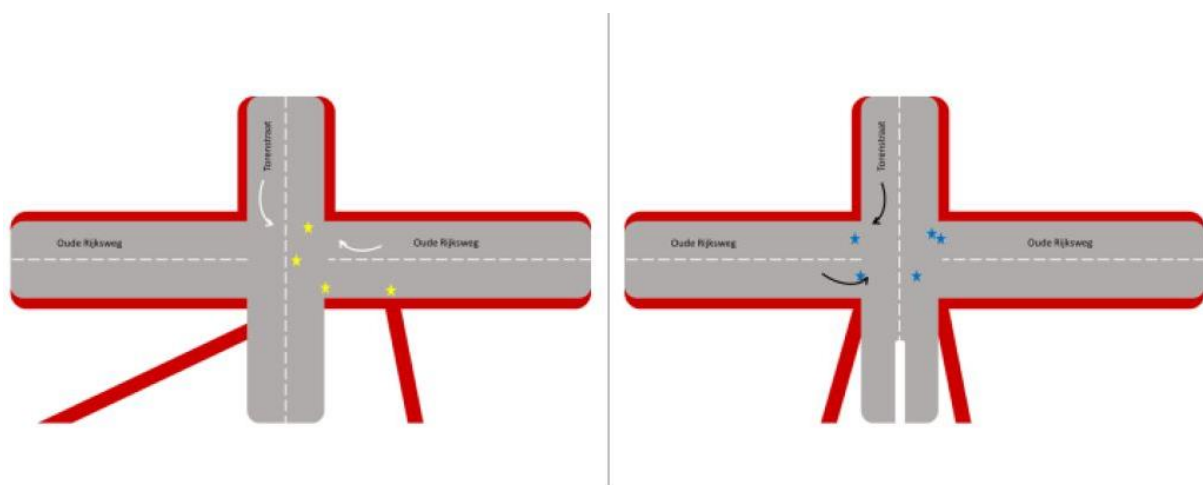
In de nieuwe situatie heeft buslijn 140 geen extra conflictkans ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat voor buslijn 140 in de nieuwe situatie niks verandert wat betreft de verkeersveiligheid.



Figuur 8 Verschil in conflictkansen buslijn 140 (links huidige situatie; rechts nieuw situatie)

Lijn 239, Buurtbus, Arriva

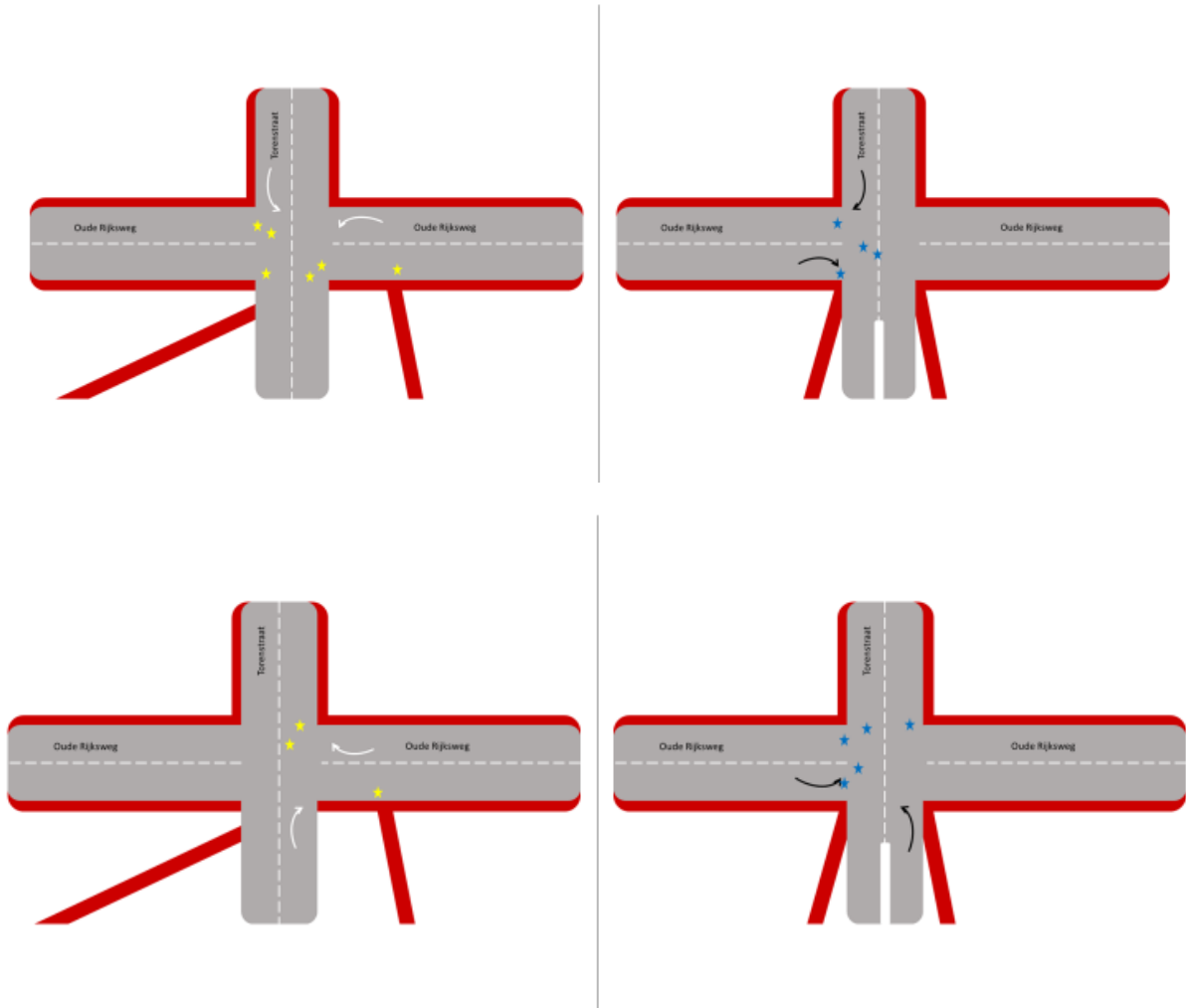
Wanneer buslijn 239 gebruik maakt van de nieuwe halte, neemt het aantal conflictkansen met één toe.



Figuur 9 laat het verschil in conflictpunten zien. De toename in conflictkansen heeft een licht negatieve impact op de verkeersveiligheid

Lijn 639, Schoolbus, Arriva

Afhankelijk van de rijrichting van de buslijn 639 komt de bus vanaf de N65 of vanuit de Torenstraat. Wanneer de bus gebruik maakt van de nieuwe halte, verandert het aantal conflictkansen met respectievelijk -2 en +2. Deze verandering in verkeersveiligheid heeft een negatieve impact in de richting van Udenhout, maar een positieve impact in de richting van de N65. (zie Figuur 10, onderste afbeelding). De reistijd richting Udenhout zal iets toenemen.



Figuur 10 Verschil in conflictkansen. Boven richting 's-Hertogenbosch (zuiden), onder richting Udenhout (noorden).

Conclusie

Het aantal conflictkansen neemt verschillend toe of af afhankelijk van de locatie van het nieuwe busstation (verschil van 1). Op het gebied van verkeersveiligheid treedt dus geen wezenlijke verslechtering of verbetering op. Voor het langzaam verkeer heeft de verplaatsing van het busstation een positief effect. Vanuit de kern Helvoirt hoeven er minder oversteken van de Torenstraat per voet of fiets plaats te vinden.

4 Meekoppelkansen

Het huidige busplatform bestaat naast de bushalte ook uit een aantal parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden op dit moment benut als P&R en tevens als parkeerterrein voor het aangrenzende restaurant LOTS. In hoeverre deze functies behouden kunnen blijven is hierna beschreven.

4.1 P&R

Een P&R (Park & Ride) locatie is een parkeerterrein nabij een OV-halte. Automobilisten kunnen hier overstappen vanuit de auto op het openbaar vervoer. Hoeveel mensen dat in Helvoirt doen is onbekend, maar het parkeerterrein biedt daar mogelijkheden toe. Er kan gratis worden geparkeerd en er is een directe buslijn naar 's-Hertogenbosch CS (circa 20 minuten). Mogelijk krijgt het Busstation in de toekomst een "Hub-functie" waarmee de functie van de bushalte groter wordt.

Een "mobiliteitshub" is een opwaardering van de P&R-functie van een bushalte. Naast de overstap van auto naar openbaar vervoer komen bijvoorbeeld ook deelfietsen of deelscooters beschikbaar. Deelauto's behoren vaak tot het concept en ook een verblijfsfunctie wordt vaak toegevoegd. Een verblijfsfunctie betekent dat er afgesproken kan worden bij een mobiliteitshub en er zitmogelijkheden zijn, maar ook de mogelijkheid om iets te eten of drinken.

De locatie vlakbij de N65 is ideaal voor een mobiliteitshub, echter is het gebied (Helvoirt en omstreken) daar minder geschikt voor. Regio Helvoirt is op gebied van autobereikbaarheid goed, er is geen noodzaak om vanuit de auto over te stappen op een andere vervoerswijze. Als natransport op het openbaar kan een deelfiets/-scooter wel een toegevoegde waarde zijn. Op gebied van verblijfsfunctie biedt de winkel van het tankstation en restaurant LOTS mogelijkheden om iets te consumeren c.q. te zitten. Een koppeling maken met deze voorzieningen biedt goede ontwikkelkansen.

De nieuwe locatie ligt vlakbij het tankstation en kan in potentie goed gecombineerd worden hiermee. De oversteek naar LOTS is in dat geval een aandachtspunt, deze dient goed en veilig vorm gegeven te worden.

4.2 Parkeerplaats LOTS

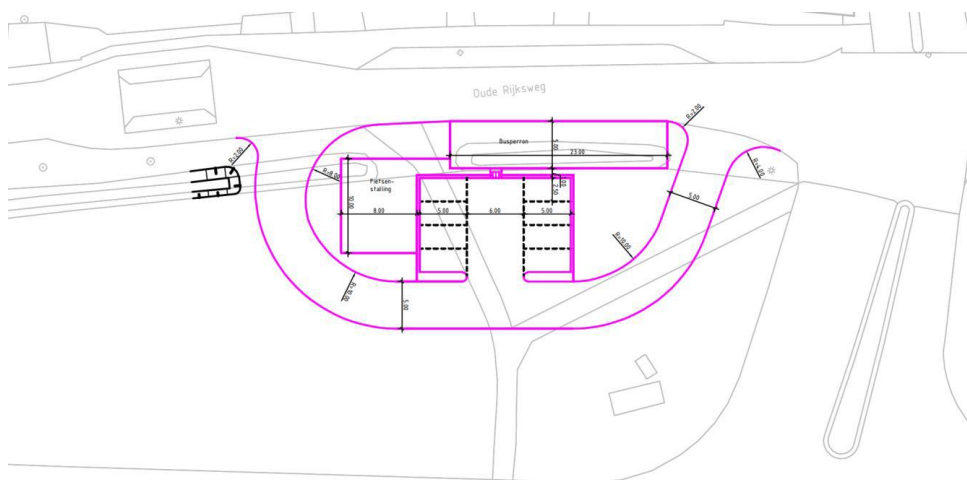
In aanvulling op haar eigen parkeervoorzieningen achter het gebouw gebruikt restaurant LOTS de parkeervoorzieningen bij het busplatform ook als parkeerterrein voor haar gasten. Dit is niet de primaire functie van het parkeerterrein, maar aangezien de gasten van het restaurant normaliter op andere tijden aanwezig dan P&R-gebruikers kan dit dubbelgebruik plaatsvinden. Wanneer het busplatform wordt verplaatst naar de andere zijde van de Torenstraat wordt de loopafstand langer. Om deze parkeerplaats te kunnen blijven gebruiken dient de oversteek over de Torenstraat tussen het busplatform en restaurant LOTS veilig te worden vormgegeven. Het ingetekende zebrapad draagt hier aan bij. In dat geval kan het busplatform blijven dienen als (overloop) parkeerterrein voor restaurant LOTS.

5 Analyse technische inpasbaarheid

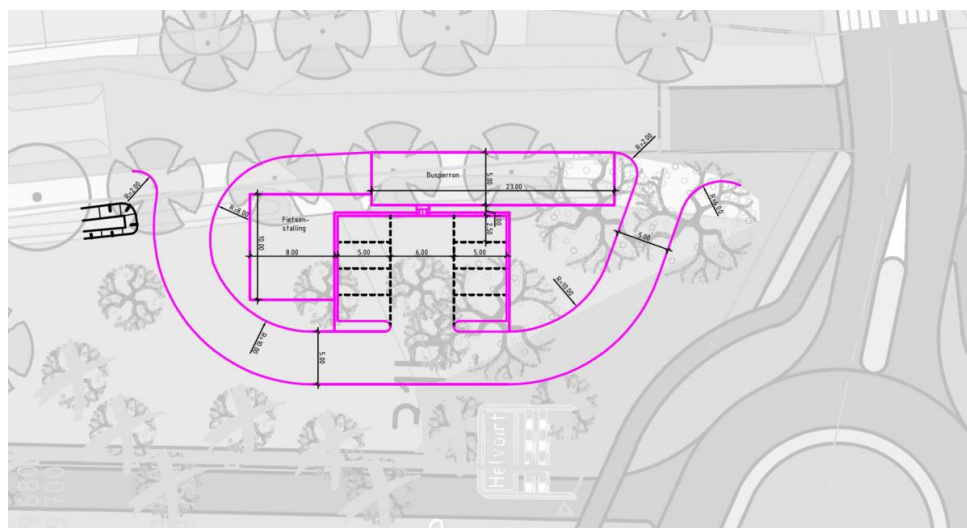
Om te bepalen in hoeverre een verplaatsing van het busstation technisch gezien mogelijk is, is er een technisch ontwerp gemaakt. In dit technische ontwerp zijn alle beoogde functies van het busstation voorzien. Er is bekeken in hoeverre het busstation past op de locatie waar deze is voorzien. Daarnaast is er een analyse gedaan naar de draaicirkels van bussen. De analyse is uitgevoerd op basis van de ondergronden van de huidige situatie, maar er is tevens op basis van expert judgement bekeken of er zich knelpunten voorzien wanneer de Reconstructie N65 gerealiseerd is.

5.1 Inpassing op de voorziene locatie

Om te bekijken in hoeverre een busstation gerealiseerd kan worden op de voorziene locatie is deze op schaal ingetekend in de huidige situatie. Hierin zijn alle beoogde functies (bushaltes, parkeerplaatsen etc.) opgenomen. Qua maatvoering is er zoveel mogelijk aangesloten bij het huidige busstation. De technische tekening is weergegeven in figuur 11 (zie Bijlage 1 voor volledige tekening). Hierop is te zien dat het busstation past op deze locatie. In figuur 12 is het busstation op het ontwerp van de Reconstructie N65 geprojecteerd. Hierop is te zien dat de beoogde ovonde geen belemmering vormt voor de inpasbaarheid van het busstation. Er kan geconcludeerd worden dat het busstation zowel in de huidige als de toekomstige situatie passend is op de voorziene locatie.



Figuur 11 inpassing busstation in omgeving huidige situatie



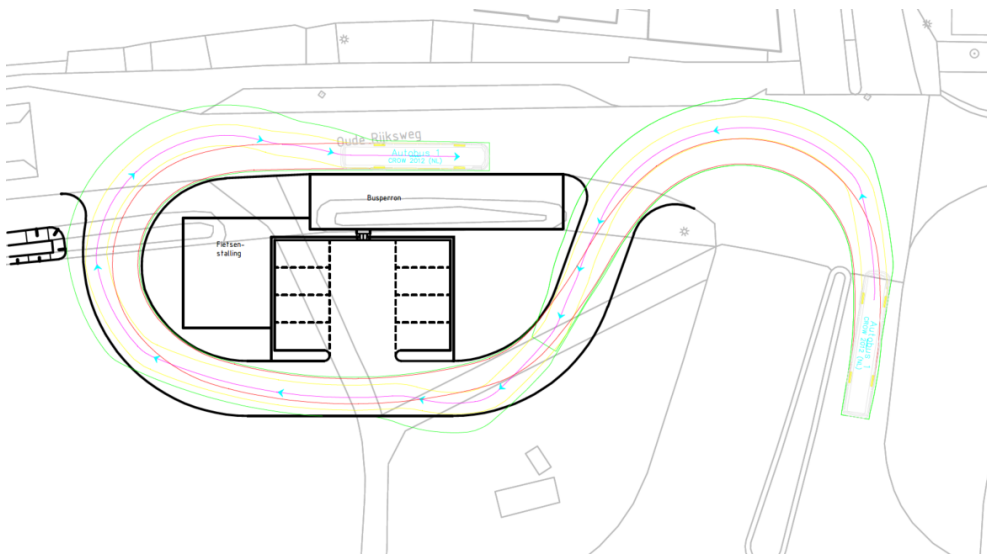
Figuur 12 inpassing busstation in omgeving Reconstructie N65

5.2 Draaicirkels

Naast de inpasbaarheid op de locatie is tevens onderzocht in hoeverre het voor een bus haalbaar is om de benodigde draaien te maken naar en in het busstation. In figuur 13 is zijn de draaicirkels opgenomen. Dit levert een aantal aandachtspunten op.

De huidige keerfaciliteit moet breder worden gemaakt dan de huidige. Dit komt doordat de bus in deze variant anders komt aanrijden, waardoor er meer ruimte nodig is in de keerlus zelf. Ook steekt de bus iets over het trottoir ten overzijde van de halte ter hoogte van De Rijwielcentrale en de inrit van nummer 28. Hier kan op twee manieren mee omgegaan worden:

- Een deel van het trottoir en bijbehorende parkeervakken aanpassen zodat de bus de draai kan maken. Het nadeel hiervan is dat er geen ruimte meer is om fietsen te stallen voor de deur van De Rijwielcentrale en dat er één parkeerplaats komt te vervallen.
- De Oude Rijksweg iets verbreden en de bushalte iets verder naar het zuiden verplaatsen. Dit is inpasbaar. Het nadeel hiervan is dat dit kostbaarder is om uit te voeren.



Figuur 13 Draaicirkels bus naar busstation

Op basis van expert judgement is tevens te toekomstige situatie (na realisatie van de Reconstructie N65) beschouwd. Op basis hiervan kan het volgende geconcludeerd worden.

De kruising tussen de Torenstraat en de Oude Rijksweg wordt gewijzigd. Als gevolg daarvan wordt de Oude Rijksweg ter plaatse van de kruising iets smaller en relatief haaks op de Torenstraat aangesloten. Voor het maken van een draai van de Torenstraat naar de Oude Rijksweg levert dit geen andere knelpunten op dan reeds beschreven op basis van de huidige situatie. Voor de draai van de Oude Rijksweg naar de Torenstraat (in de richting van de N65) ontstaat er een knelpunt (zie figuur 14). De kruising zoals voorzien in de Reconstructie N65 is dusdanig haaks, dat deze bocht niet gemakkelijk te maken is voor een bus.

In het huidige ontwerp is rekening gehouden met het busstation op de huidige locatie, hierdoor is er een boog toegepast in het kruispunt. Wanneer de bushalte verplaatst wordt, dient deze boog aan de andere zijde worden aangelegd (zie rood omcirkeld), anders kan de bus onmogelijk de draai halen.



Figuur 14 Reconstructie N65 knelpunt

6 Analyse planologische inpasbaarheid

Het realiseren van een busstation ten westen van de Torenstraat dient mogelijk te zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan. Strikt genomen is het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 niet vigerend. Dit bestemmingsplan is nog in procedure en derhalve nog niet onherroepelijk. Voor het bepalen van de planologische inpasbaarheid van het voornemen wordt uitgegaan van de situatie dat het bestemmingsplan Helvoirt 2020 vigerend is.

In figuur 15 is een uitsnede uit de Pimviewer weergegeven. Hierin is het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 geprojecteerd op het ontwerp van de Reconstructie N65. De gronden die nodig zijn voor de realisatie van het busstation zijn grotendeels gelegen binnen de bestemming 'Verkeer' van het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020. Echter, een klein gedeelte van de benodigde gronden valt hier buiten. Dit is aangegeven met een rode stippellijn op figuur 15. Voor deze gronden geldt een ander bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is niet digitaal beschikbaar gesteld door de gemeente Haaren.

6.1 Inpasbaarheid binnen bestemmingsplan N65 Helvoirt

Binnen de bestemming 'Verkeer' in het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 zijn de gronden bestemd voor verschillende doeleinden. Onderstaand zijn de relevante doeleinden opgesomd:

- Wegen met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, met ten hoogste 2 x 2 rijstroken en de benodigde in- en uitvoegstroken;
 - Voet- en fietspaden;
 - Parkeervoorzieningen;
 - Ondergeschikte voorzieningen, zoals speelvoorzieningen, openbare verblijfsvoorzieningen, straatmeubilair, bijbehorende verhardingen, voorzieningen van algemeen nut.

Op basis van de bovenstaande punten kan aangenomen worden dat het mogelijk is om een bushalte, inclusief parkeerplaats te realiseren. De benodigde infrastructuur valt onder 'wegen' en 'parkeervoorzieningen'. Het busstation zelf is te scharen onder 'ondergeschikte voorzieningen'. Ondergeschikte voorzieningen zijn in de begrippen van het bestemmingsplan gedefinieerd. Deze definitie luidt als volgt: 'voorzieningen, die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie'. In dit geval kan de bushalte worden gezien een ondergeschikte functie aan het infrastructurele netwerk. Aangezien er interpretatieverschillen kunnen ontstaan over hetgeen valt onder 'ondergeschikte voorzieningen' is het raadzaam deze redenering intern door planjuristen te laten toetsen.

Naast het bepalen van de doeleinden waarvoor de gronden binnen de bestemming 'Verkeer' gebruikt kunnen worden, dient er ook rekening gehouden te worden met de bouwregels van deze bestemming. Bij de realisatie van een busstation worden bushokjes, straatmeubilair en informatieborden geplaatst. Straatmeubilair en informatieborden zijn vergunningsvrij te realiseren op basis van artikel 2 lid 18 onder g bijlage II van het Bor. Voor bushokjes geldt dat er voldaan moet worden aan de regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. In de bouwregels van de bestemming 'Verkeer' is opgenomen dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 5 meter mag bedragen ten opzichte van peil. Deze hoogtemaat is ruim voldoende voor de realisatie van een bushokje.

6.2 Inpasbaarheid overige gronden

Voor de gronden die niet gelegen zijn binnen het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 geldt een ander planologisch regime. Dit planologisch regime is echter niet digitaal beschikbaar gesteld en derhalve niet raadpleegbaar. Over de planologische inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling op deze gronden kan daarom geen uitsluitsel gegeven worden.



Figuur 15: Uitsnede Pimiewer Ontwerp Reconstructie N65 en bestemmingsplan (Bron: Pimviewer)

6.3 Overige aandachtspunten

6.4 Toename verharding

De gronden waar de bushalte op is voorzien zijn in de huidige situatie groen ingericht. Het realiseren van een busstation zorgt voor een toename aan verharding. In veel gevallen zal dit gecompenseerd moeten worden. Echter, wanneer de gronden waar de bushalte in de huidige situatie gelegen is groen worden ingericht, kunnen deze ontwikkelingen elkaar naar verwachting opheffen. Deze situatie zal, wanneer het voornemen tot verplaatsing van de bushalte concreet wordt, nader worden afgestemd moeten worden met een waterspecialist.

6.4.1 Foerageergebied vleermuizen

Op onderstaande figuur is het gebied aangeduid dat in de natuurtoets van het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 is aangewezen als belangrijk foerageergebied voor vleermuizen. Ten westen van Sint Nikolaasstraat 61 te Helvoirt is een kraamkolonie van de gewone dwergvleermuis waargenomen. Een deel van deze kraamkolonie maakt gedurende de nacht gebruik van het bomenrijke gebied ten zuiden van de kraamkolonie als foerageergebied. Het gebied is daarom aangewezen als 'essentieel foerageergebied'. Als gevolg van de Reconstructie N65 worden er aan aantal bodem gekapt binnen dit foerageergebied. Dit zijn bomen die direct langs de N65 staan. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat er voldoende bomen behouden blijven om te dienen als belangrijk foerageergebied. Echter, als gevolg van de verplaatsing van de bushalte moeten bomen aan de oostzijde van het foerageergebied worden gekapt. Wat het effect hiervan is op het belangrijke foerageergebied dient ecologisch beschouwd te worden.



Figuur 16: Foerageergebied (bron: Natuurtoets N65)

6.4.2 Waterberging greppels

Langs de Oude Rijksweg zijn greppels gelegen. Greppels zijn vrijgesteld voor opname in de Legger van Waterschap de Dommel, maar hebben wel een functie. De greppels dienen voor de afwatering van de weg. Wanneer de bushalteverplaatsing gerealiseerd wordt, zal een gedeelte van de greppels gedempt moeten worden. De waterbergende functie van de greppels gaat daarmee gedeeltelijk verloren. Deze situatie dient, wanneer het voornemen tot verplaatsing van de bushalte concreet wordt, nader afgestemd te worden met een waterspecialist.

6.4.3 Bomen

Als gevolg van de realisatie van de busstation moeten er zes bestaande bomen worden gekapt. Daarnaast bestaat, in het kader van de Reconstructie N65, het voornemen om op deze locatie vier nieuwe bomen te planten. Voor deze vier nieuwe bomen is geen ruimte. Er worden in totaal dus zes bomen gekapt en de voorziene vier nieuwe bomen kunnen niet gerealiseerd worden. Er dient dus een compensatie plaats te vinden voor deze tien bomen.

6.5 Conclusie

Op basis van de analyse naar de planologische inpasbaarheid kan worden aangenomen dat de ontwikkeling mogelijk is binnen het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020. Voor de gronden die buiten dit bestemmingsplan vallen kan de inpasbaarheid niet worden vastgesteld. De beschreven aandachtspunten dienen in ogenschouw genomen te worden tijdens de planontwikkeling.

7 Financiële analyse

7.1 SSK-raming

Voor het verplaatsen van de bushalte is een SSK-raming opgebouwd. Deze raming is opgenomen als Bijlage 2 bij deze memo. In totaal is de verwachting dat de kosten voor het verplaatsen van de bushalte inclusief bijkomende kosten en het opnieuw inrichten van bestaande haltelocatie uitkomt €274.556,- exclusief BTW. Deze raming is een eerste inschatting. De in hoofdstuk 5 beschreven mogelijke wijzigingen aan de Oude Rijksweg en kruising met de Torenstraat zijn hier niet in meegenomen. Wanneer er meer details bekend zijn over de inrichting van het busstation en de eventuele aanpassingen aan de Torenstraat en Oude Rijksweg, kan er een nauwkeurigere kostenraming worden opgesteld.

7.2 Subsidiemogelijkheden

Er zijn geen Europese, landelijke of provinciale subsidieregelingen beschikbaar waar aanspraak op gemaakt kan worden voor de verplaatsing van de bushalte. De Provincie Noord-Brabant heeft in het verleden wel een geschikte subsidieregeling gehad. Deze regeling heet de 'Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016'. Middels deze regeling werd subsidie verstrekt voor verkeersprojecten of vervoersprojecten, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de vorm van:

- Infrastructurele projecten;
- Niet infrastructurale projecten;
- Projecten gericht op het fysiek toegankelijk maken van haltes;
- Projecten gericht op het aanschaffen van haltemeubilair voor haltes.

De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de criteria om in aanmerking te komen voor subsidie. Echter, de aanvraagtermijn van deze subsidie is verstreken. Het is niet bekend of de Provincie Noord-Brabant een vergelijkbare subsidieregeling zal starten in de toekomst.

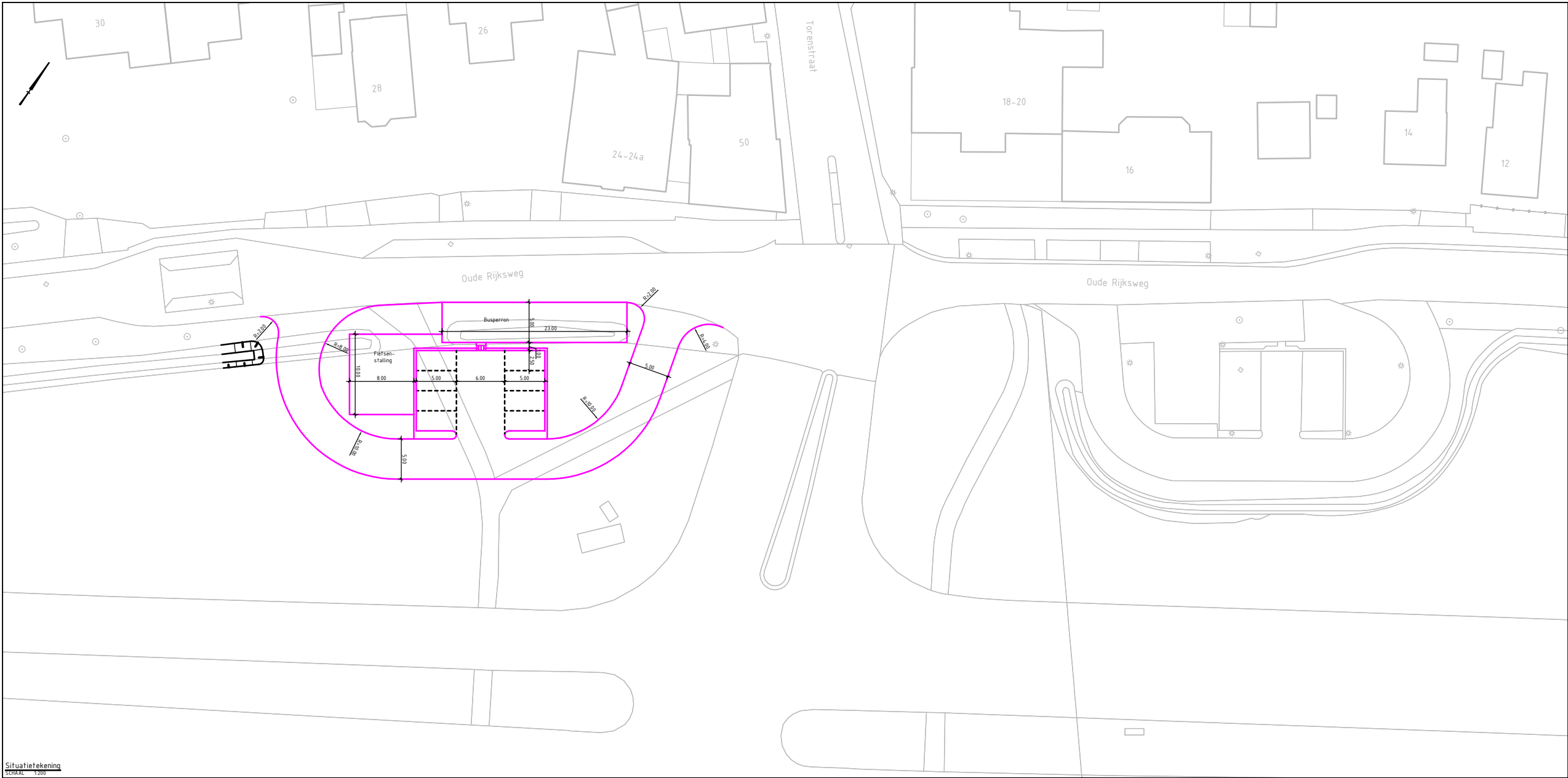
8 Conclusie

In het kader van de mogelijke bushalteverplaatsing van de oostzijde naar de westzijde van de Torenstraat, zijn de volgende analyses uitgevoerd:

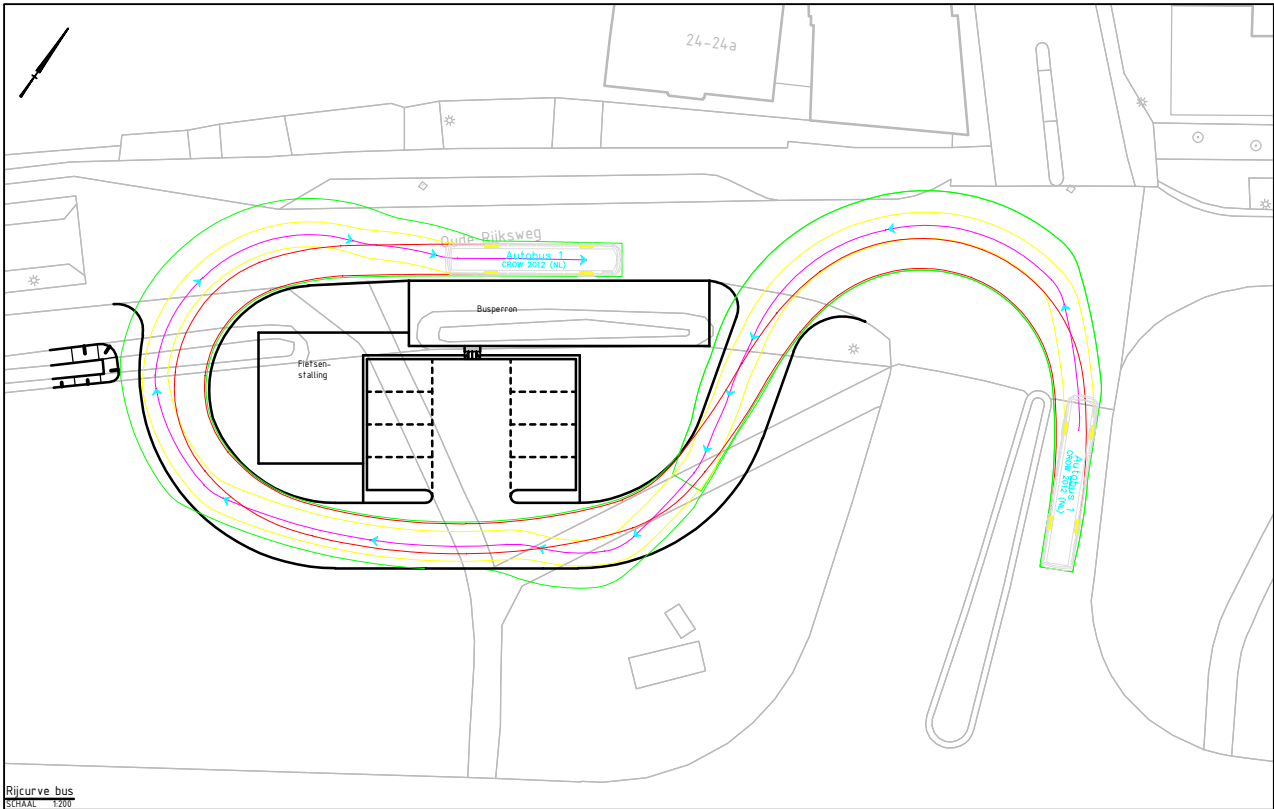
- Analyse naar de functionaliteit van het OV-netwerk
- Analyse naar de veranderingen in verkeersveiligheid
- Analyse naar de potentiële meekoppelkansen
- Analyse naar de technische inpasbaarheid van het busstation
- Analyse naar de planologische inpasbaarheid van het busstation
- Analyse naar de kosten

Op basis van de analyses kan geconcludeerd worden dat het verplaatsen van het busstation niet op significante bezwaren stuit. De verplaatsing heeft geen groot effect op het OV-netwerk en de verkeersveiligheid. Voor wat betreft de technische en planologische inpasbaarheid zijn er echter een aantal aandachtspunten waar rekening mee gehouden dient te worden in de afweging en het verdere (uitwerkings)proces voor het verplaatsen van het busstation.

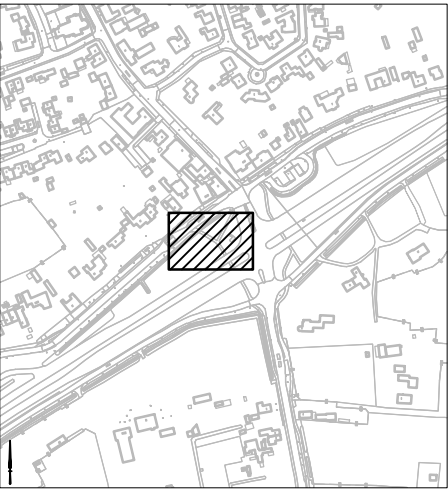
Bijlage 1: Technische tekening



Situatietekening
SCHAAK 1:200



Rijcurve bus
SCHAAK 1:200



Overzichtstekening
SCHAAK 1:2500

Maat in meters tenzij anders vermeld
Maten in millimeters
Hoofdmaten in meters t.o.v. N.A.P.

GN	GN	GN	GN	GN	GN
0	10	20	30	40	50
0	10	20	30	40	50

Opdrachtgever	Tekenaar	Schaal
Gemeente Haaren	A. Ros	1:200 / 1:2500

Projectleider	Formaat
J. Bout	A0

Projectomschrijving	Bladnummer
Aanvullende werkzaamheden bestemmingsplan N65	1 IN 1

Tekeningsoomschrijving	Wijziging
Schetsontwerp	CO

Situatietekening	Wijziging
Buushalte Oude Rijksweg Helvoirt	CO

Tekeningnummer
415765-S-0-0001

anteagroup

Bijlage 2: SSK-raming

Project:

Project
Omschrijving / specificatie
Projectfase
Opdrachtgever
Projectmanager
Manager projectbeheersing
Technisch manager

Aanvullende werkzaamheden bestemmingsplan N65
Bushalte Oude Rijksweg Helvoirt
schetsontwerp
Gemeente Haaren

Bedrijfseconomische raming:

Type raming
Datum opstelling raming
Opsteller raming
Mede opstellers raming
Versie raming
Status raming
Prijspeil raming
Valuta
Classificering vertrouwelijkheid

Deterministische investeringskosten

0.1
concept
eind 2020
euro
BEDRIJFSVERTROUWELIJK

Archivering:

Project-/dossier-/SAP-nummer
Dossiernummer raming
Kenmerk kostenrapportage/-memo/-nota
Bestandsnaam raming
Locatie (map) opgeslagen raming

415765

20201218 415765 SSK verplaatsen busstation Helvoirt.xlsm
C:\Data\calculaties\helvoirt

Toetsing:

Raming intern getoetst door
Datum interne toetsing
Raming extern getoetst door
Datum externe toetsing

Parafering:

Paraaf opsteller raming
Paraaf interne toetser
Paraaf externe toetser
Paraaf projectleider
Paraaf manager projectbeheersing
Paraaf projectmanager

Bedrijfsgegevens:

Bedrijfsnaam
Afdelingsnaam

Antea Group
Infra



Deelraming aan		Deelraming Deelraming 1		Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000	
Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
Investeringskosten:					
1	opruimwerk	-	-	€	-
1.1	vrij maken werkterrein	-	-	€	-
1.1.1	rooien bomen 40-70cm	10,00	st	250,00	2.500
1.1.2	verwijderen haag	50,00	m	4,00	200
1.1.3	opnemen tegelverhardingen	152,80	m2	6,00	917
1.1.4	dempen sloot, incl opschonen	35,00	m	50,00	1.750
1.1.5	voorbehandelen locatie	1.200,00	m2	0,40	480
0	-	-	-	€	-
1.2	t.z.t. verwijderen huidige bushalte eo	-	-	€	-
1.2.1	te verwijderen bss incl cunet en opsl	550,00	m2	14,00	7.700
1.2.2	te verwijderen tegels incl cunet en opsl	195,00	m2	13,00	2.535
1.2.3	te verw bushalteelementen - banden	22,00	m1	12,50	275
1.2.4	te verw bushalteelementen - abri	1,00	st	250,00	250
1.2.5	te verw bushalteelementen - kl meubilair	1,00	post	250,00	250
1.2.6	te verw ondergr infrastructuur, incl aansl op openbaar riool	1,00	post	2.500,00	2.500
1.2.7	te verw meubilair, ov masten	4,00	st	250,00	1.000
1.2.8	te verw meubilair, fietsstalvoorz	1,00	post	250,00	250
0	-	-	-	€	-
2	grondverzet	-	-	€	-
2.1	grondverbetering bij nieuwe verhardingen - bss	550,00	m2	20,00	11.000
2.2	grondverbetering bij nieuwe verhardingen - tgls/perron	110,00	m2	19,50	2.145
2.3	grondverbetering bij nieuwe verhardingen - tgls	100,00	m2	16,00	1.600
2.4	t.z.t. aanvullen met grond	400,00	m4	12,50	5.000
0	-	-	-	€	-
3	verhardingen	-	-	€	-
3.1	busperron	-	-	€	-
3.1.1	perronband+ afwateringslijn	23,00	m1	125,00	2.875
3.1.2	verharding	100,00	m2	35,00	3.500
3.1.3	opsluiting	33,00	m1	15,00	495
3.1.4	abri basis	1,00	st	500,00	500
3.1.5	meerprijs looplijnen	1,00	st	300,00	300
3.2	fietsenstalling	-	-	€	-
3.2.1	verharding	100,00	m2	34,00	3.400
3.2.2	opsluiting	30,00	m1	15,00	450
3.3	bypass en parkeerplaats	-	-	€	-
3.3.1	verharding	550,00	m2	36,00	19.800
3.3.2	opsluiting	200,00	m1	23,00	4.600
3.3.3	meerprijs inritten	1,00	post	300,00	300
3.3.4	afwatering en aansluiting op riool	1,00	post	5.000,00	5.000
3.4	Oude Rijksweg	-	-	€	-
3.4.1	herstel rand verharding	60,00	m1	35,00	2.100
3.4.2	overgang asfalt - bss	25,00	m1	12,00	300
3.4.3	herstel verharding bij rioolaansluiting	2,00	st	750,00	1.500
3.5.1	herstel aansluitend tegelpad	1,00	post	250,00	250
0	-	-	-	€	-
4	meubilair	-	-	€	-
4.1	busperron meubilair - abri	1,00	st	3.000,00	3.000
4.2	busperron meubilair - klein meubilair	1,00	st	500,00	500
4.3	busperron meubilair - route informatie	-	PM	€	-
4.4	fietsstalling	24,00	st	600,00	14.400
4.5	ov- masten, all-in incl bekabeling	4,00	st	2.500,00	10.000
0	-	-	-	€	-
5	groen	-	-	€	-
5.1	groen inpassing nieuwe locatie	1,00	post	10.000,00	10.000
5.2	herstel 'oude locatie'	1,00	post	5.000,00	5.000

Deelraming aan		Deelraming Deelraming 1					Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000	
Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal			
	Benoemde directe bouwkosten				€	128.622		
	Nader te detailleren bouwkosten (%)	10,0%	van	€	128.621,80	€	12.862	
	Directe bouwkosten					€	141.484	
	Overige eenmalige kosten (%)	2,0%	van	€	141.483,98	€	2.830	
	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	2,0%	van	€	141.483,98	€	2.830	
	Uitvoeringskosten (%)	5,5%	van	€	141.483,98	€	7.782	
	Algemene kosten (%)	7,0%	van	€	154.924,96	€	10.845	
	Winst (%)	3,0%	van	€	165.769,71	€	4.973	
	Risico (%)	3,0%	van	€	165.769,71	€	4.973	
	Indirecte bouwkosten	24,2%	t.o.v. directe bouwkosten			€	34.232	
	Voorziene bouwkosten					€	175.716	
	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	15,0%	van	€	175.715,89	€	26.357	
	Risicoreservering bouwkosten	15,0%	t.o.v. voorziene bouwkosten			€	26.357	
	Bouwkosten Deelraming Deelraming 1					€	202.073	
	Engineeringskosten all-in	0,30	van	€	175.715,89	€	52.715	
	Benoemde directe engineeringskosten					€	52.715	
	Directe engineeringskosten	30,0%	t.o.v. voorziene bouwkosten			€	52.715	
	Voorziene engineeringskosten					€	52.715	
	Niet benoemd risico engineeringskosten (%)	10,0%	van	€	52.714,77	€	5.271	
	Risicoreservering engineeringskosten	10,0%	t.o.v. voorz. engineeringskosten			€	5.271	
	Engineeringskosten Deelraming Deelraming 1					€	57.986	
	(Leges)kosten voor het verkrijgen van vergunningen, ontheffingen, beschikkingen, e.d.	2,0%	van	€	175.715,89	€	3.514	
	Verzekeringspremies	0,5%	van	€	175.715,89	€	879	
	Nadeelcompensatieregeling kabels & leidingen	3,0%	van	€	175.715,89	€	5.271	
	Communicatie- en voorlichtingskosten	1,0%	van	€	175.715,89	€	1.757	
	Mitigerende en/of compenserende inpassingsmaatregelen	1,0%	van	€	175.715,89	€	1.757	
	Benoemde directe overige bijkomende kosten					€	13.179	
	Directe overige bijkomende kosten	7,5%	t.o.v. voorziene bouwkosten			€	13.179	
	Voorziene overige bijkomende kosten					€	13.179	
	Niet benoemd risico overige bijkomende kosten (%)	10,0%	van	€	13.178,69	€	1.318	
	Risicoreservering overige bijkomende kosten	10,0%	t.o.v. voorz. overige bijk. kosten			€	1.318	
	Overige bijkomende kosten Deelraming Deelraming 1					€	14.497	
	Investeringskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW					€	274.556	
	Investeringskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW					€	274.556	
	Investeringskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW (contante waarde)					€	274.556	
	Investeringskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW (contante waarde)					€	274.556	
	Instandhoudingskosten:							
	Levenscycluskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW					€	274.556	
	Levenscycluskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW					€	274.556	
	Levenscycluskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW (contante waarde)					€	274.556	
	Levenscycluskosten Deelraming Deelraming 1 exclusief BTW (contante waarde)					€	274.556	