

Betreft: Beroepschrift tegen Besluit B&W Haaren van 2-7-2020 nr. 1269 tot vaststelling bestemmingsplan N65

Geacht college,

Bij besluit van 2 Juli 2020 met kenmerk 1269, heeft de gemeenteraad van de gemeente Haaren het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020 gewijzigd vastgesteld. In het kader van de voorbereiding van dit besluit is op 28 April 2020 onze zienswijze kenbaar gemaakt. Omdat wij ons niet kunnen verenigen met het eerdergenoemde besluit, teken ik hierbij beroep aan.

Ondergetekende is voorzitter van het Comité N65OH door het bestuur mondeling gemachtigd om in deze kwestie op te treden. Een afschrift van onze zienswijze en het begeleidende schrijven treft U als bijlage 1 en 2 bij dit beroepschrift. Gelieve de inhoud van die zienswijze en begeleidend schrijven als hier herhaald en ingelast te beschouwen. Het antwoord van de Gemeente treft u in bijlage 3 als "*Antwoord-BenW-Nota zienswijzen en wijzigingen.pdf*" onder nr. 8.

Ter aanvulling voer ik de volgende beroepsgronden aan:

Het antwoord van de Gemeente onder nr. 8 bevat geen enkel inhoudelijk argument, schendt diverse wettelijke normen en verzuimt ten onrechte wezenlijke feiten bij haar besluit te betrekken. De bewijsvoering daarvoor treft u aan in het navolgende:

1. Luchtkwaliteit en luchtverontreiniging: Het bestemmingsplan N65 is gebaseerd op de veronderstelling dat langs de N65 geen overschrijding van de normen luchtkwaliteit bestaan.
  - 1.1. In het antwoord van de Gemeente op de zienswijze onder nr. 8 treft u dan ook de term luchtverontreiniging of luchtkwaliteit niet aan. Toch bevat de 2e alinea van onze zienswijze behartigenswaardige opmerkingen over de wijze van toetsen van luchtverontreiniging langs drukke wegen door bebouwde kommen. Tot onze verbazing constateerden we immers al vele jaren dat de overheid haar eigen regelgeving die voorschrijft te toetsen binnen 10 meter van de wegrand volstrekt negeert in het NSL. Nadat uw Afdeling de klachten ter zake uit Helvoirt, Eindhoven en Helmond tot zes keer toe naar de civiele rechter verwees en de civiele rechter weer terugverwees naar uw Afdeling, heeft u uiteindelijk op 29 mei 2019 uitspraak gedaan in de zaak 201704765/1/R2 (ECLI:NL:RVS:2019:1734). U oordeelde toen dat sprake was van een correcte interpretatie van de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit wanneer "*rekenpunten die op meer dan 10 meter van de N65 zijn gelegen, tevens toetspunten zijn en daar dus wordt beoordeeld of aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan.*" Naar onze mening is bij die uitspraak over het hoofd gezien dat uw Afdeling zodoende de hoeksteen in Bijlage 111, onderdeel C van de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit voor toetsing van luchtkwaliteit langs drukke wegen in bebouwde kommen binnen 10 meter van de wegrand betekenisloos maakte.
  - 1.2. Om die reden is een Aarhus-klacht bij de Europese Commissie ingediend. Conform verwachting heeft de Europese Commissie dit beroep niet-ontvankelijk verklaard op 6-7-2020. Volgens de Commissie zijn besluiten over dit soort klachten: "*geen administratieve handelingen of nalaten in de zin van artikel 2, lid 1, onder g), van de Aarhus-verordening, die overeenkomstig artikel 10 van die verordening voor interne herziening openstaan.*" Het is inderdaad helaas een feit van algemene bekendheid dat de Europese Commissie weliswaar formeel steun betuigt aan de uitgangspunten van het Aarhus-verdrag en verordening over toegang tot de rechter over milieuzaken maar materieel alle denkbare blokkades opwerpt om een gang naar het Europese Hof van Justitie (HvJ EU) te voorkomen. De positie van het HvJ EU in deze is nog niet volledig uitgekristalliseerd. Onze advocaat zal daarom binnenkort toetsen of het HvJ EU inderdaad de meest concrete regel uit de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit (toetsen < 10 meter van de wegrand) en het Aarhus verdrag/verordening (toegang tot de hoogste EU-rechter) bij het grof vuil zet en deze machts usurpatie door de EU-commissie in milieuzaken accepteert.
  - 1.3. Gezien het grote gezondheidsbelang en de nog onduidelijke positie van het HvJ EU in deze zaak, zijn inmiddels stappen gezet om buiten de Europese Commissie om via een alternatieve Aarhus route bij het HvJ EU duidelijkheid te krijgen of ondanks EU-Richtlijn Luchtkwaliteit (toetsen < 10 meter van de wegrand) langs drukke wegen door bebouwde kommen verder dan 10 meter van de wegrand getoetst mag worden.

- 1.4. Gezien dat grote gezondheidsbelang en de kennelijke onduidelijkheid in Nederland, verwonderde het ons overigens al dat, nadat u bent geweest op uw verplichting ingevolge art. 267 VWEU advies in te winnen bij Hof van Justitie EU, uw Afdeling die verplichting niet is nagekomen. Dat in de wetenschap dat de Nederlandse Staat het parlementaire EU-debat juist over deze kwestie heeft verloren. Verwondering ook omdat uw Afdeling weet dat gezonde lucht van levensbelang is en luchtverontreiniging langs drukke wegen door bebouwde kommen aanzienlijke gezondheidseffecten heeft voor omwonenden. Verwondering des te meer omdat de 2e Kamer inmiddels schriftelijke vragen over deze kwestie heeft gesteld. Zie bijlage 4: “20200615-Vragen-Kamerlid-van-Esch-10-meter-wegrand-Schone-versie.pdf”. Daaruit blijkt toch overduidelijk voor een goede lezer dat de Nederlandse overheid het voorschrift te toetsen binnen 10 meter van de wegrand welbewust negeert. En het antwoord van de Minister verwijst weer naar uw bovengenoemde uitspraak. Nu B&W niet reageerde over deze vragen die nu voorliggen bij de 2e Kamer, resp. de Europese Commissie resp. het Hof van Justitie EU, kan het omstreden vaststellingsbesluit niet standhouden. Een separaat verzoek is ingediend om via een voorlopige voorziening voornoemd besluit van 2-7-2020 nr. 1269 te schorsen totdat via het HvJ EU duidelijkheid is verkregen. Een verzoek uwerzijds aan het HvJ EU om advies over de juiste interpretatie van die 10 meter kwestie te krijgen, waartoe art. 267 VWEU overigens de hoogste rechter verplicht, zou dit proces aanzienlijk versnellen.
2. **Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA):** Het antwoord van de Gemeente op onze zienswijze onder nr. 8 merkt hierover op dat tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is opgesteld waar uit een negatief MKBA saldo blijkt maar dat de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers verbetert en dat een positief MKBA saldo geen voorwaarde is voor besluitvorming.
- 2.1. Feit is echter dat in het laatst voorliggende [bestemmingsplan N65](#) een MKBA ontbreekt. Het Kenniscentrum Wetgeving en Juridische Zaken (KCWJ)<sup>1</sup> voor de Overheid stelt evenwel dat een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) wettelijk verplicht is bij projecten zoals de N65 die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Liefst 3 gerenommeerde ingenieursbureaus concludeerden volgens gewoonlijk welingelichte bron<sup>2</sup> uit iets eerdere en goedkopere N65 plannen dat de kosten veel hoger zijn dan de maatschappelijke baten. De schriftelijke vragen van het CDA Vught in bijlage 5: “Schriftelijke vragen CDA-Vught.pdf” bevestigen dat. Over dit ontbreken heeft alleen B&W Vught volgens deze raadsverslagen<sup>3</sup> het volgende gesteld: *“In zowel de Rib als in de Statenmededeling wordt toegelicht dat de kans op een succesvolle realisatie van het N65 project minimaal is. Als argumentatie wordt verwezen naar de tekortschietende verkeersveiligheid van het voorliggende Voorkeursalternatief (VKA), de leefbaarheid, klachten van omwonenden, de kosten van de optimalisaties van het VKA ( de zogeheten +) en de noodzaak van een second opinion over de gehele kosten van het project.”* *“In de verkenningsfase is het verplicht om een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te stellen ter onderbouwing van het voorkeursalternatief. Voor de volgende fase is deze verplichting er niet. Om de oorspronkelijke doelstellingen te laten toetsen voegt het laten opstellen van een nieuwe maatschappelijke kosten baten analyse weinig toe. Sommige effecten, met name op het gebied van leefbaarheid, zijn namelijk moeilijk meetbaar.”*
- 2.2. Deze beide stellingen van B&W Vught zijn niet onderbouwd. Het KCWJ stelt over de beginfase *“Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) helpt bij het beantwoorden van de volgende vragen: Wat leveren verschillende beleidsalternatieven op voor de maatschappij als geheel en wat kosten ze? Wie draagt de kosten en wie geniet de baten? De essentie van een MKBA is het afwegen van project- of beleidsalternatieven op basis van de gevolgen voor de welvaart en het welzijn van de samenleving als geheel, de maatschappelijke kosten en baten.”* En juist in deze beginfase is een belangrijk beleidsalternatief, volledige ondertunneling in de bebouwde kom, welbewust buiten beschouwing gebleven. Geheel strijdig met de hier geciteerde MKBA uitgangspunten.
- 2.3. Het KCWJ stelt zelfs het tegendeel van de stellingen van de gemeente die meent dat het opstellen van een nieuwe maatschappelijke kosten baten analyse weinig toevoegt in de latere fase. Het KCWJ stelt: *“Juist in dit ‘grijze gebied’ is verdere verfijning nuttig. In een later stadium kan dan meer tijd worden besteed aan het kwantificeren en waarderen van effecten en/of het verder uitwerken van verschillende varianten van een maatregel.”*
- 2.4. Vervolgens concludeert B&W Vught: *“Het is uiteindelijk altijd een bestuurlijke afweging die wij als college maken en aan de gemeenteraad voorleggen, waarbij voor ons het Bestuursakkoord leidend is.”* De conclusie van B&W Vught dat het uiteindelijk een bestuurlijke afweging is, is juist. Maar die bestuurlijke afweging ligt bij de Gemeenteraad en die moet zich kunnen baseren op een deugdelijke MKBA gebaseerd op het in de Raad laatst voorliggende bestemmingsplan waarbij alle beleidsalternatieven zijn overwogen.

<sup>1</sup> <https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving/6-wat-het-beste-instrument/61-10?>

<sup>2</sup> <https://www.hetklaverblad.nl/algemeen/vught-participeert-stelt-vragen-over-maatschappelijke-kosten-baten-analyses-n65/>

<sup>3</sup> <http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Vught&ListId=8601adf3-0e67-4498-88f1-04cb07cd1483&ReportId=46ffde57-f341-46cc-bc19-27cbdb00791b&EntryId=40fb0784-b20d-4b9b-91c4-6b074728654b&searchtext=>

- 2.5. B&W Haaren heeft zich niet verder uitgelaten over dit probleem dan in de inleiding tot dit randnummer aangegeven. Er is dus geen MKBA<sup>4</sup>. Als gevolg heeft geen enkel Raadslid in Haaren, laat staan inwoners, kennis kunnen nemen van de omvang van het negatieve MKBA-saldo. De geruchten suggereren dat het gaat om tientallen miljoenen negatief saldo ten laste van de gewone burger. Het zou heel goed kunnen zijn dat deze tientallen miljoenen, indien waar, tot andere besluitvorming had geleid wanneer €180 miljoen wordt geïnvesteerd.
- 2.6. Nog opmerkelijker is het feit dat op de dag van besluitvorming, 2 juli 2020, de beschikbare stukken spraken over een investering van €155 miljoen. Enkele dagen later bleek evenwel uit diverse publicaties bijv. die van de gemeente Haaren<sup>5</sup> dat sprake was van 180 Miljoen. Daaruit blijkt dat de Raad ook onvoldoende en onjuist is geïnformeerd over de financiële consequenties van dit plan.
- 2.7. Nu strijdig met voornoemde KCWJ rechtlijnen en welbewust de omvang van het negatieve MKBA saldo, de financiële consequenties en belangrijke beleidsopties zijn verdoezelt, is sprake van onbehoorlijk bestuur en kan het omstreden vaststellingsbesluit niet standhouden.
3. Milieu Effect Rapportage (MER): Het antwoord van de Gemeente op onze zienswijze onder nr. 8 merkt hierover op dat geen MER-plicht voor deze reconstructie bestaat en alleen een m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd.
- 3.1. Kennelijk echter is het B&W en I&W ontgaan dat sinds het arrest HvJ EU inzake Bayern (C-645/15) altijd een MER-verplichting bestaat wanneer *”'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.”* In iets andere bewoordingen concludeerde het arrest HvJ EU (C-255/08) dat Nederland de EU- MER Richtlijn 85/337/EEG onvolledig heeft omgezet en concludeerde dat: *“het Koninkrijk der Nederlanden, door de drempelwaarden en selectiecriteria zodanig vast te stellen dat in de praktijk alle projecten van een bepaald type bij voorbaat zijn onttrokken aan de verplichting om een milieueffectbeoordeling uit te voeren, zonder dat is aangetoond dat deze projecten geen aanzienlijk milieueffect konden hebben, de grenzen heeft overschreden van de beoordelingsmarge waarover het krachtens de artikelen 2, lid 1, en 4, lid 2, van richtlijn 85/337 beschikt.”* En het door B&W gehanteerde criterium *“geen sprake van bijzondere omstandigheden”* onttrekt heel veel projecten van een bepaald type bij voorbaat aan de MER-verplichting en is daarnaast ook niet van toepassing zoals blijkt uit het voorgaande.
- 3.2. Ook uit [dit arrest HvJ EU](#)<sup>6</sup> blijkt onder rechtsoverweging 42 dat vaste drempelwaarden en selectiecriteria zoals in het geldende Besluit Milieueffectrapportage uit 1994 niet meer zijn geoorloofd.
- 3.3. Kennelijk is het het B&W en I&W ook ontgaan dat de Wet milieubeheer in onderdeel 7 verwijst naar het Besluit MER die verplicht tot een MER rapportage voor alle activiteiten genoemd in onderdeel C van het Besluit. En zonder twijfel valt deze N65-reconstructie onder de activiteiten in onderdeel C mede gezien voornoemd arresten.
- 3.4. Gezien de opstelling van B&W zoals die blijkt uit de weigering een volledige MER-rapportage te maken en alle alternatieven serieus te onderzoeken, lijkt het bestuurlijk gezien ook verstandig een neutrale en deskundige Commissie voor de milieueffectrapportage te benoemen. Die MER-Commissie kan bij haar onderzoek tevens betrekken waarom I&W vanaf de start van deze N65-discussie een tunnelalternatief heeft uitgesloten en B&W dit ook welbewust uitsluit voor de eindfase. Dit is niet alleen volledig in strijd met dit MKBA -kader voor MIRT verkenningen<sup>7</sup> voor de verkenningsfase van kansrijke alternatieven en de eindfase. Het is ook strijdig met de logica. Want een tunnelalternatief N65 kost weliswaar meer dan een verdiepte ligging maar levert ook aantoonbaar meer op omdat vermijdbare sterfte en andere negatieve gezondheidsgevolgen door luchtverontreiniging en lawaai wordt voorkomen.
- 3.5. Gedegen verificatie door de MER-Commissie, lijkt daarom verplicht en noodzakelijk alvorens €180 miljoen te investeren. Mocht die ontbreken, is een volgende Aarhus gang naar het Hof van Justitie EU onafwendbaar gezien het grote belang. Uiteraard zouden wij het op prijs stellen indien uw Afdeling het verplichte art. 267 VWEU advies inwint bij het Hof van Justitie EU.
4. Verkeersanalyses: In het antwoord van de Gemeente onder nr. 8 treft u de term verkeersanalyse niet aan. Toch bevat onze zienswijze zeer behartigenswaardige opmerkingen over verkeersanalyses. De verkeersanalyses in het bestemmingsplan N65 zijn gebaseerd op een Regionaal verkeersmodel 's-Hertogenbosch uit 2014. Weliswaar is dat model wat geupdate maar toont diverse gebreken. Een daarvan is het uitgangspunt dat

<sup>4</sup> Of de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers gaat verbeteren, bestrijden wij in het volgende punt 4.

<sup>5</sup> [https://www.haaren.nl/home/nieuws\\_41588/item/aanbesteding-n65-vught-haaren-opengesteld\\_131251.html](https://www.haaren.nl/home/nieuws_41588/item/aanbesteding-n65-vught-haaren-opengesteld_131251.html)

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A62008CJ0255>

<sup>7</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/06/11/bijlage-1-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen>

verkeerstoename hoofdzakelijk samenhangt met bevolkingstoename. Maar bij fysieke infrastructurele wijzigingen leidt dit uitgangspunt per definitie tot onjuiste conclusies.

- 4.1. Een daarvan is dat het verdwijnen van 4 stoplichten een verkeersaanzuigende werking heeft. Via ieder navigatie systeem valt eenvoudig na te gaan dat het verdwijnen van 4 stoplichten betekent dat alle verkeer naar Breda/ Antwerpen vanaf Zaltbommel en den Bosch en retour de N65 zal kiezen. Dit is uitgewerkt in bijlage 3 van onze zienswijze. De bijbehorende verkeersvolumes zijn substantieel maar niet bekend. Met de bijbehorende verkeerstoename is geen rekening gehouden. De conclusie van B&W dat de luchtkwaliteit zal verbeteren en de geluidhinder vermindert is als gevolg in het geheel niet onderbouwd. Het tegendeel zou ook heel goed waar kunnen zijn. Gedegen verificatie van de bijbehorende verkeersvolumes naar Breda/ Antwerpen vanaf Zaltbommel en den Bosch en retour, lijkt daarom noodzakelijk alvorens €180 miljoen te investeren in een project dat toch al een aanzienlijk negatief maatschappelijk rendement toont.
- 4.2. Ook is over het hoofd gezien dat door de afsluitingen van alle andere N65 aansluitingen zoals de Achterstraat etc., alle verkeer zich door de Torenstraat en zijstraten moet gaan persen in de spits. Dit is onbegrijpelijk want diezelfde B&W en Raad oordeelde al in 1995 dat de verkeersintensiteit op de Torenstraat al veel te hoog was. Daarom is toen eerst besloten de Achterstraat aan te sluiten op de N65 voor alle verkeer richting Oisterwijk/Eindhoven/Tilburg/Breda etc. Daarna werd besloten tot een westelijke rondweg die mislukte. Na al deze raadsbesluiten is het volstrekt onlogisch om nu te besluiten alle andere N65 aansluitingen af te sluiten behalve de Torenstraat. Je kunt immers op je 10 vingers natellen dat de veiligheid op de N65 waarschijnlijk verbetert door die N65-afsluitingen maar in Helvoirt zelf aanzienlijk zal verslechteren met name op die Torenstraat en al haar zijstraten. Met meer verkeersongevallen in de spits door het ontbreken van stoplichten. Ook dit verkeerskundige effect is simpelweg over het hoofd gezien in de verkeersanalyses. Een en ander is uitvoerig belicht in onze zienswijze zelf en in de bijlagen 1 en 2. Het is begrijpelijk dat B&W niet wilde reageren op deze punten in onze zienswijze. Die maken immers duidelijk dat dit bestemmingsplan op dit punt volstrekt onduidelijk is en iedere bestuurlijke logica ontbeert. Het antwoord van B&W dat dit plan de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers bevordert moet in dit licht worden gezien: onbegrijpelijk en onlogisch, een gotspe.
- 4.3. Zoals eerder opgemerkt is het gehanteerde Regionaal verkeersmodel 's-Hertogenbosch uit 2014 wat geupdate maar hanteert als basisuitgangspunt dat verkeerstoename hoofdzakelijk samenhangt met bevolkingstoename. En dat uitgangspunt leidt per definitie tot onjuiste conclusies bij fysieke infrastructurele wijzigingen. Dit wordt enigszins zichtbaar in de bijlagen 1 en 2 van onze zienswijze. Daar blijkt dat belangrijke detailinformatie zoals verkeersvolume over beide rijrichtingen uit de Viewer 2017 zijn verdwenen c.q. verwijderd. Met name ook ontbreken alle verkeersgegevens over de Achterstraat en Kreitestraat. Op basis van de indertijd wel bekende informatie werd over de toen gepresenteerde cijfers geconcludeerd zoals bijv.: *“Deze cijfers zijn onderling tegenstrijdig. Dat kun je met enig gezond verstand al aantonen”* of *“Kortom, deze cijfers zijn ongeloofwaardig.”* of *“Los van ongeloofwaardig, iedereen die Helvoirt een beetje kent weet dat bij het benzine station op de kruising Vincent van Goghstraat/Achterstraat tegenover het winkelcentrum waar voetgangers, fietsers en auto's op 3 straten (incl. Burg. Versterstraat) samenkomen, nu al gevaarlijke situaties bestaan. Laat staan na een aanzienlijke verkeerstoename van een deel van die 2.060 of 390 auto's.”* of *“Ook hier doet zich de merkwaardige autonome afname voor tussen 2017 en 2013, net als bij de Torenstraat, nu met 3% (3.560/3.460). Met de nieuwbouw Den Hoek in zicht lijkt deze afname erg onwaarschijnlijk en zaait ook twijfels ....”* Indien de eerder wel bekende belangrijke detailinformatie zoals verkeersvolume over beide rijrichtingen uit de Viewer 2017 opzettelijk zijn verdwenen c.q. verwijderd is sprake van onbehoorlijk bestuur. Indien dit per ongeluk gebeurde dient dit gebrek te worden z.s.m. te worden hersteld.
- 4.4. Gezien het gestelde onder voornoemde punten 4.1 tot 4.3 kan het omstreden vaststellingsbesluit niet standhouden.
5. Doelstellingen: In het antwoord van de Gemeente onder nr. 8 stelt B&W *“Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de 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.”* Over de doelstelling *“verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers”* is onder punt 4 hiervoor genoeg gezegd. Daarnaast bevat onze zienswijze zeer behartigenswaardige opmerkingen over alle andere doelstellingen maar concludeert tot slot dat *“van de 5 doelstellingen op pagina 5 van het bestemmingsplan de doelstelling 'verbetering doorstroming' inderdaad wordt bereikt.”* Bij alle andere 4 doelstellingen wordt gedetailleerd beschreven waarom ze niet worden gehaald. Onze slotconclusie luidt dan ook: *“Om voornoemde redenen menen wij dat het nodig is nader onderzoek te doen naar een echte autotunnel, deels gefinancierd uit gebiedsontwikkeling. De huidige plannen blokkeren deze enig goede oplossing voor tientallen jaren in de toekomst, hebben veel nadelen voor Helvoirt en twijfelachtige voordelen. De voordelen gaan alleen naar N65 passanten terwijl de burgers van Helvoirt betalen via verhoogde WOZ, hun gezondheid en een verstopte Torenstraat.”*

- 5.1. Inzake de conclusie in onze zienswijze dat *“het nodig is nader onderzoek te doen naar een echte autotunnel, deels gefinancierd uit gebiedsontwikkeling, reageert B&W onder nr. 8 met “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.”* Dit argument is op geen enkele wijze onderbouwd. Voor de goede orde verwijzen we naar bijlage 6: *“Schone-Lucht-Akkoord-N65-V2.pdf”* dat een summier MKBA bevat van een echte autotunnel met als conclusie: *“Kortom, een zeer aanzienlijk positief MKBA-saldo, mogelijk meer dan een miljard. Dat staat tegenover het huidige VKA met een negatief MKBA-saldo.”* Voorts blijkt dat de financiering geen probleem hoeft te vormen als de politieke wil bestaat. *“Er is nu €137 miljoen incl. BTW beschikbaar. Een bijdrage van de provincie Brabant van maximaal 113 Mio (226-137/121\*100) moet mogelijk zijn uit de Essent gelden nu het oude plan voor de Ruit om Eindhoven is afgeserveerd. Onze voorkeur gaat echter uit naar een eindfinanciering uit projectontwikkeling boven op en naast de N65 met name in Helvoirt. De summier berekeningen in bovenstaande link tonen al aan dat bouwen boven op de N65 €55.6 miljoen kan vrijmaken. Daarnaast liggen in Helvoirt tientallen hectares grasland aan de Haarensse zijde van de N65 waar nu niet gebouwd mag worden. Via bebouwing kun je de benodigde voorfinanciering van bijv. de provincie makkelijk aflossen.”* En op al die sommetjes en noodzakelijke veronderstellingen zijn vast wel wat details af te dingen. Met name de toen geciteerde €137 miljoen blijkt inmiddels €180 miljoen. Opmerkelijk is ook dat B&W in Vught en Haaren meermaals hebben uitgesproken dat ook in hun ogen een echte autotunnel onder de N65 in de bebouwde kom de voorkeur verdient maar financieel niet haalbaar zou zijn. In dat licht bezien suggereert het welbewust weglaten van dit meest rendabele beleidsalternatief dat financieel zeer haalbaar lijkt, een onbegrijpelijke blunder in I&W beleid van grote omvang.
- 5.2. Ook onze overige conclusies en argumenten worden in het antwoord van de Gemeente onder nr. 8 niet genoemd of bestreden. Derhalve houdt stand onze conclusie dat *“De voordelen gaan alleen naar N65 passanten terwijl de burgers van Helvoirt betalen via verhoogde WOZ, hun gezondheid en een verstopte Torenstraat.”*
- 5.3. Gezien het gestelde onder voornoemde punten 5.1 en 5.2 kan het omstreden vaststellingsbesluit niet standhouden.
6. Na indiening van onze zienswijze inzake dit bestemmingsplan N65 kon kennis worden genomen van andere zienswijzen en argumenten die de gemeente daartegen heeft ingebracht en nieuwe feiten. Om die reden wens ik ook het volgende onder uw aandacht te brengen als aanvulling op onze zienswijze.
- 6.1. Ongelijke behandeling: Helvoirt heeft twee benzine stations A en B. Station A, op grond van de overheid aan het begin van het dorp vanuit Vught bezien (zienswijze 2 en 5 ) en station B, op grond in eigendom van een private ondernemer in het midden van het dorp (zienswijze 24). Station A op staatsgrond wordt verplaatst op staatskosten en station B mag alleen hopen op planschadevergoeding. Zonder in detail op de argumenten van B&W in te willen of kunnen gaan, wijzen wij er op dat velen in Helvoirt menen dat het verschil in behandeling tussen A en B in wezen is veroorzaakt door Rijkswaterstaat, eigenaar van de staatsgrond Station A wat samenhangt met maximalisering van de staatsopbrengsten uit dit benzine station A. Anderen menen dat iets andere keuzes in het technisch ontwerp van de Ovonde, verplaatsing van dit benzinstation en faillissement van het aanpalende restaurant Lieve Leven, zouden kunnen voorkomen. Nader onderzoek of inderdaad sprake was van enigerlei pressie van Rijkswaterstaat en of andere technische Ovonde keuzes deze kostbare ingrepen hadden kunnen voorkomen lijkt noodzakelijk.
- 6.2. Noordelijke fietsroute langs N65 en de aansluiting op de Torenstraat: Uit bijlage 3 *“Antwoord-BenW-Nota zienswijzen en wijzigingen.pdf”* blijkt op pagina 5 dat de Noordelijke fietsroute langs de N65 bij de aansluiting op de Torenstraat wordt afgesloten. De zienswijzes 6 en 26 t/m 28 tekenen verzet aan. Bij zienswijze 6 geeft B&W als belangrijkste argument: *“Iedere overstek van een fietser is gevaarlijk en heeft een negatief effect op de doorstroming van de Torenstraat. Hoe minder oversteken, hoe beter.”* Dat is waar maar bewijst tevens het drijfzand waar dit reconstructie plan N65 op berust. De Torenstraat is nu eenmaal een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met daarnaast een doorgaande functie voor het achterland. In feite een regionale stroomweg type I in het programma “Duurzaam Veilig”. En dit wegtype eist nu eenmaal gescheiden rijstroken voor langzaam verkeer: fietsers / voetgangers. En dit is in de smalle Torenstraat met tal van zijwegen, zonder middenberm en zonder gescheiden fietspaden en zonder trottoirs voor wandelaars nu eenmaal onmogelijk. Terecht oordeelden B&W en Raad daarom al in 1995 dat de verkeersintensiteit op de Torenstraat toen al veel te hoog was en iedere overstek van fietsers of wandelaars al gevaarlijk. En na 1995 zijn aan de Oostelijke (Vughtse) zijde van de Torenstraat compleet nieuwe wijken gebouwd maar het hele winkelarsenaal is aan de oude Westelijke (Tilburgse) zijde gebleven. En het aantal wandelaars en fietsers dat voor dagelijkse boodschappen de Torenstraat kruist is vele malen groter dan het aantal fietser aan de Noordelijke zijde van de N65 ondanks bewijs dat *“Iedere overstek van de Torenstraat gevaarlijk is. Hoe minder oversteken, hoe beter.”* Een vergelijkbare situatie doet zich voor in Vught bij de Helvoirtse weg. Ook een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met daarnaast een doorgaande functie, in feite ook een regionale stroomweg type I. Die Helvoirtse weg

heeft echter een lagere verkeersintensiteit dan de Torenstraat met vaak middenbermen, gescheiden fietspaden en trottoirs. Toch concludeerde Arcadis in bijlage 1 van het Vughtse plan (Conclusie 5.3, pagina 35 ev) dat daar diverse afwikkelingsknelpunten bestaan waar als wat vrijblijvende en alom bekritiseerde suggesties naast stoplichten op de zijwegen ook op netwerkniveau oplossingen voor moeten worden gevonden. Oplossingen op netwerkniveau zijn in Helvoirt niet mogelijk en een vergelijkbaar onderzoek is in Helvoirt ook niet uitgevoerd. Met *“Iedere overstek van de Torenstraat is gevaarlijk. Hoe minder oversteeken, hoe beter.”* bewijst B&W gelukkig zelf het drijfzand waar dit reconstructie plan N65 op berust. Nadere bewijsvoering is overbodig. Het aantal gevaarlijke oversteeken zal aanzienlijk toenemen. Hopelijk steekt uw Afdeling daar een stokje voor.

6.3. Gezien het gestelde onder voornoemde punten 6.1 en 6.2 kan het omstreden vaststellingsbesluit niet standhouden.

Uit voornoemde blijkt dat een behoorlijke motivering in het vaststellingsbesluit ontbreekt omdat meerdere kwestie niet voldoende zijn uitgezocht of toegelicht. Op grond van het bovenstaande verzoek ik u dan ook het bestreden besluit te vernietigen. Tevens verzoek ik u de gemeente Haaren te gelasten de door mij gemaakte proceskosten te vergoeden.

Hoogachtend,

Namens het Comité N65OH, C.B.A. Spil

Eikenheuveldreef 16 5263 EM Vught,

Overzicht bijgesloten producten:

Bijlage 1: ~~Zienswijze~~

Bijlage 2: Begeleidend schrijven bij zienswijze

Bijlage 3 “Antwoord-BenW-Nota zienswijzen en wijzigingen.pdf”, in nr. 8 reageert B&W op onze zienswijze

Bijlage 4: “20200615-Vragen-Kamerlid-van-Esch-10-meter-wegrand-Schone-versie.pdf”

Bijlage 5: “Schriftelijke vragen CDA-Vught.pdf”

Bijlage 6: “Schone-Lucht-Akkoord-N65-V2.pdf”