

Datum 19-2-2023

B&W Vught
Postbus 90125
5200 MA Vught

Uitsluitend per mail verzonden

Betreft: N65 Advies Pels Rijcken

Geacht College,

Naar aanleiding van uw [Raadsinformatiebrief](#) en het daarbij behorende advies van Pels Rijcken, maken wij U graag attent op een aantal serieuze gebreken in de analyse van Pels Rijcken (PR). Hun mening dat het verworpen N5-voorstel het kan halen door in hoofdzaak slechts twee problemen, stikstof en Boslaan, grondiger aan te pakken is o.i. een ernstige misvatting.

Dat blijkt bijv. al uit hun zelfvoldane conclusie, citaat [BD](#), dat “een groot deel van de bezwaren, waaronder de gevolgen voor diverse straten in Vught, ongegrond zijn verklaard hoewel die straten door het verdwijnen van afslagen op de N65 veel meer verkeer te verwerken krijgen.” Dat de Raad van State (RvS) in [haar uitspraak](#) en PR in haar advies voorbij gaan aan het feit dat de situatie op de Helvoirtse weg in Vught en de Torenstraat in Helvoirt, strijdig is met bijna alle Crow richtlijnen “Duurzaam Veilig” is een ding. Maar bestuurders hebben een andere en eigen verantwoordelijkheid en zouden dergelijke onveilige situaties in hun bebouwde kommen met vermijdbare verkeersongevallen als gevolg niet mogen accepteren.

Ook gaat PR voorbij aan het feit dat de RvS in ro 7 en 8 inzake de ‘Omvang geding ten aanzien van Comité N65’ die omvang aanzienlijk beperkt op formele gronden. Allereerst door ten onrechte te concluderen dat onze oude statuten niet zouden toelaten om kritiek te hebben op het Vughtse bestemmingsplan. Dat argument wordt onmogelijk bij een nieuw N65 bestemmingsplan gezien onze statutenwijzing begin 2021 en de gemeentelijke fusie. Daarmee komen al onze deskundigenrapporten die vooral over Vught handelden weer boven water.

Ook gaat PR voorbij aan het feit dat de RvS onze 4 aanvullende beroepschriften over [luchtkwaliteit](#), [aanzuigende werking](#), [verkeerscijfers](#) en [tunnelkosten](#) eerst als processtuk accepteerde. Maar de RvS deed de daar genoemde argumenten vervolgens in het eindbesluit onder ro 8 af met “Voor zover Comité N65 in haar stukken beroepsgronden heeft aangevoerd die gaan over WOB-procedures die zij voert, is van belang dat die niet in deze procedure aan de orde kunnen komen. In deze procedure staan namelijk alleen de bestemmingsplannen ter discussie” Kennelijk was het de RvS ontgaan dat die 4 aanvullende beroepschriften een nadere onderbouwing vormden van het gestelde in het [beroep](#)- en [replekschrift](#) inzake over [luchtkwaliteit](#), [aanzuigende werking](#), [verkeerscijfers](#) en [tunnelkosten](#).

Omdat de RvS onze argumenten in die 4 punten luchtkwaliteit, aanzuigende werking, verkeerscijfers en tunnelkosten, ook nog beperkte tot het plan Helvoirt werden die argumenten onjuist afgedaan:

1. Luchtkwaliteit met de opmerkingen onder hoofdstuk 3: “Andere uitgangspunten van de rekentool” onder punt 37”: *Afdeling ziet al met al in de door Comité N65 opgeworpen stellingen onvoldoende grond om aan de juistheid van het rekenmodel en de door de raad gegeven toelichting daarop te twifelen.*” en “Comité N65 heeft geen objectieve gegevens overgelegd, zoals een door een deskundige uitgebracht rapport, om haar stellingen en betogen dat deze methode in diverse opzichten gebrekkig zou zijn, te onderbouwen.”
2. Aanzuigende werking doet de RvS af met de opmerking in punt 52.6: “De toename van 2.300 mvt/e is niet als zodanig in het Verkeerscijfers-rapport vermeld en alleen gehanteerd in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden”
3. Verkeerscijfers doet de RvS af met de opmerking in punt 52.5: “In de regel wordt voor een erftoegangsweg een maximale verkeersintensiteit van 6.000 mvt/e acceptabel geacht. In de toekomstige situatie zal de verkeersintensiteit op de Torenstraat toenemen tot 8.600 mvt/e.” en in 52.6 “De Afdeling concludeert dat de raad zich onder de voormelde omstandigheden op het standpunt heeft mogen stellen dat plan 2 geen onevenredig

nadelige gevolgen met zich brengt voor de verkeerssituatie op de Torenstraat”

4. Tunnelkosten doet de RvS af met de opmerking onder punt 41.3 : “*De Afdeling is van oordeel dat de motivering van het besluit om bij de reconstructie niet voor volledige ondertunneling van de N65 te kiezen, dit besluit kan dragen.*”

Deze conclusies waren nooit tot stand gekomen als de RvS kennis had willen nemen van de aanvullende beroepschriften [luchtkwaliteit](#), [aanziugende werking](#), [verkeerscijfers](#) en [tunnelkosten](#).

Daarnaast speelt dat tegen de tijd dat een opgekrikt N65 plan bij de RvS zou arriveren, die lopende WOB/WOO procedures al lang bij de RvS liggen. Die mag zich dan uitspreken over haar eerdere onjuiste oordelen. Dan komt ook de betekenis van hogere jurisprudentie aan de orde over het zeer ruime begrip “milieu informatie”¹ en de buitensporige “bewijslast”² uit Aarhus. En dat houdt in dat B&W alle documenten moet verschaffen die duidelijk zullen maken dat bij die 412 Mio tunnelkosten te bereiken, “capsones” zijn uitgehaald en dat het Verkeerscijfers-rapport per definitie geen rekening houdt met de aanziugende werking van buiten Brabant. Dat alles is PR en ook B&W kennelijk ontgaan.

Hoofdprobleem bij dit alles is dat PR de RvS heeft weten te overtuigen het begrip “milieu informatie” te beperken tot stikstof en Natura 2000 gebieden. Daarbij over het hoofd ziend dat “milieu informatie” in Aarhus ook de *veiligheid, menselijke gezondheid en menselijke levensomstandigheden* omvat. En de N65 is niet alleen een groot verkeersprobleem maar ook een immens milieuprobleem. Wonend langs een snelweg ga je immers gewoon eerder dood na voorafgaande gezondheidsproblemen. Je kunt alleen twisten over de vraag hoeveel omwonenden precies hoeveel jaren eerder sterven dank zij die N65. Het is dan ook onbegrijpelijk hoe in hoofdstuk 5 inzake de MER-plicht op grond van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer, de RvS op aangeven van PR, ten onrechte talrijke jurisprudentie over dat milieuprobleem over het hoofd zag. Zie par. 9.5 van ons [repliekschrift](#), met name de onderdelen B3, B4 en B5. Kortom, een MER is verplicht bij een nieuw bestemmingsplan en die vereist een zorgvuldige alternatieven vergelijking met deugdelijke MKBA's. Ook dat is PR in hun advies kennelijk ontgaan.

En een nieuw opgekrikt N65 plan zal opnieuw een negatieve kosten/baten analyse opleveren van tientallen miljoenen. Temeer daar er twee alternatieven zijn met zeer positieve kosten/baten analyse: tunnels in Vught en Helvoirt en de Zuid tangent, een soort randweg onder Vught waarbij de huidige N65 wordt gedegradeerd tot een dorpsweg met slechts een rijbaan, max. 50 km snelheid en 3 stoplichten meer dan de 4 nu.. Uit onze eerste globale en summere kosten/baten analyses bleek dat die beide alternatieven zeer positieve MKBA's opleveren, in de honderden miljoenen. Met name door het feit dat alle vermijdbare sterfte door luchtverontreiniging stopt voor omwonenden N65, hun woningen daardoor in waarde stijgen en gebiedsontwikkeling op de N65 mogelijk wordt. Alleen al gezond verstand leidt daarom al tot de conclusie dat een nieuw opgekrikt N65 plan een verkeerde investering is.

Maar er is een ander heel groot voordeel van de Zuid tangent. Het benodigde investeringsbedrag ligt veel lager dan bij tunnels in Vught en Helvoirt en past ruimschoots binnen het bestaande budget.

Vandaar ons advies de Zuid tangent nader te onderzoeken. Dat is waarschijnlijk de beste keus die de minste weerstand oproept. Het slechte advies van PR volgen voor een nieuw opgekrikt N65 plan leidt tot veel weerstand met hoogstwaarschijnlijk opnieuw een afgekeurd bestemmingsplan als gevolg van al die bovengenoemde aspecten die PR gemakshalve over het hoofd zag.

Met vriendelijke groet. Bestuur Comité N65

¹ https://unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/compliance/CC_Publication/ACCC_Case_Law_3rd_edition_eng.pdf over de zeer brede betekenis van ‘environmental information’: *activities or measures, including administrative measures, environmental agreements, policies, legislation, plans and programmes, affecting or likely to affect the elements of the environment, cost-benefit and other economic analyses and assumptions*

² http://www.renewal.eu/images/Home/BookIII-Single_CaseDecision-Making_individualized_final_2014-09-03.pdf