

Aan B&W en alle Raadsleden van de Gemeente Vught

Betreft: Ontwerp Bestemmingsplan N65

Geacht B&W en Raadsleden,

Binnenkort wordt het N65-bestemmingsplan in stemming gebracht in uw Raad. Uit de vele zienswijzen die zijn ingebracht, heeft u kunnen zien dat niet iedereen onverdeeld enthousiast is over dit plan dat €155 miljoen kost. Eigenlijk is iedereen van mening dat een echte autotunnel door de bebouwde kommen van Vught en Helvoirt beter zou zijn. Maar vervolgens wordt dit betere plan terzijde geschoven met het argument dat I&W daar geen geld voor heeft. Daarom wijzen wij u graag op het volgende:

1. [De plandoelstellingen](#) zijn minder barrièrewerking en geluid naast betere luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming. Uit de zienswijzen blijkt dat alleen de doorstroming verbetert. Grote twijfels bestaan over de andere doelstellingen voor zover die niet op goede grond wordt betwist.
2. Zoals u weet is een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) verplicht bij projecten opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Liefst 3 gerenommeerde ingenieursbureaus concluderen [hier](#) dat de kosten veel hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Waarschijnlijk is dat ook de reden dat B&W en I&W niet willen voldoen aan [deze](#) wettelijke plicht?
3. 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.”*. Helaas is het B&W en I&W ontgaan dat sinds het [arrest HvJ EU inzake Bayern \(C-645/15\)](#) wel degelijk een 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.”* Overigens zijn er wel degelijk bijzondere omstandigheden zoals hierna toegelicht.
4. Het plan heeft namelijk grote negatieve milieu-effecten op luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Zoals [hier](#) blijkt kan de stelling dat er geen normoverschrijdingen zouden zijn alleen verdedigd worden door via het macrocriterium (toetsen bij de hoogste concentraties) in Bijlage IIIb uit de [Luchtkwaliteitsrichtlijn](#) het microcriterium in Bijlage IIIc (toetsen binnen 10 meter van de wegrand) ter zijde te stellen. Daardoor wordt > 10 meter van de wegrand getoetst om normoverschrijding te camoufleren. Wetend dat zelfs de minister toegeeft dat de levensduur voor omwonenden van snelwegen binnen een straal van 1.000 meter met 13 maand wordt bekort door de effecten van fijn stof + NOx zoals onder meer [hier](#) blijkt!
5. Door de meeste oversteekplaatsen over de N65 af te sluiten wordt niet alleen de oversteekbaarheid van de N65 ernstig beperkt. Uit de vele zienswijzen blijkt dat er ernstige opstoppingen binnen de bebouwde kom worden verwacht met verkeersongevallen als gevolg. Het gehanteerde rekenmodel beweert wel het tegendeel maar via ondoorgroondelijke veronderstellingen kun je met dergelijke modellen alles bewijzen. Uit meerdere zienswijzen blijkt dat je met enig gezond verstand al kunt aantonen dat de gepresenteerde cijfers onderling tegenstrijdig zijn. Het gehanteerde rekenmodel houdt bovendien geen rekening met de aanzuigende werking van het verdwijnen van 4 stoplichten. Ieder navigatiesysteem toont aan dat daardoor alle verkeer naar Breda/Zeeland/ Antwerpen vanaf Zaltbommel en den Bosch en retour de N65 zal kiezen.
6. Tot slot is het argument dat er geen geld ook niet deugdelijk. Eerst was er maar €100 miljoen beschikbaar volgens I&W. Nu staat de teller al op €155 miljoen. Waarom houdt B&W geen rekening met het enorme financiële potentieel gebiedsontwikkeling, boven en naast de N65 in Helvoirt, om de financiering sluitend te maken? Waarom maakt u er geen provinciale weg van om 21% BTW te besparen?

In 2009 beschouwden alle politieke partijen waaronder uw partij een autotunnel als een [win-win situatie](#) met de slogan *“van knelpunt naar knooppunt”*. Gezien voorgaande lijkt B&W nu met de slogan *“je kunt het maar eenmaal goed doen”*, een verlies-verlies situatie te beogen. Wij adviseren u dan ook dringend dit N65-bestemmingsplan af te stemmen. Mocht uw partij toch voorstemmen, mag u er van uitgaan dat wij dit najaar via de pers, tv, folders / affiches/ bijeenkomsten etc. u de grootst mogelijke verkiezingsnederlaag zullen trachten te bezorgen. Dit in samenwerking met veel andere bewoners.

Met vriendelijke groet, Bestuur Stichting Comité N65OH