

Pleitnota Voorlopige Voorziening N65 op 2 maart 2021

1. De originele ambitie van de gemeente Vught, Provincie en Rijk was een tunnel bij Vught¹. Die ambitie is in een vroegtijdig stadium verlaten, want “te duur”. B&W Haaren beperkte zich bij vergelijkbare problemen als in Vught tot een wildtunnel ver buiten Helvoirt.
2. Na de Startbeslissing² is deze ambitie verlaten vanwege het toen beschikbare budget van 100 miljoen Euro. Zonder gedegen onderzoek werden in randnummer 3.2 ook diverse andere zinvolle alternatieven uitgesloten. Ook het opwaarderen van de N65 tot regionale stroomweg (100 km/uur) met of zonder omlegging werd uitgesloten. De gemaakte keuzes staan bekend als VKA, het VoorKeursAlternatief.
3. De belangrijkste doelstellingen qua leefbaarheid genoemd op pagina 7 van de Startbeslissing worden niet gehaald. Ook het vereiste positieve saldo van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) werd niet gehaald. Alle drie MKBA's, van Antea, Rigo en Kim, bleken negatief, maar zijn geen van allen voorgelegd aan de Gemeenteraad voorafgaand aan de besluitvorming. Ook ontbrak een Milieu Effect Rapportage (MER): het beroepschrift toonde onder randnummer 3 aan dat regelgeving en meerdere HvJ arresten verplichten tot een MER rapportage. Mocht twijfel bestaan over die MER-verplichting, wijzen wij graag op art. 267 VWEU, die behoudens acte clair of éclairé, verplicht tot het stellen van prejudiciële vragen bij het HvJ EU.
4. In een vervolgstap naar VKA+ werden alle stoplichten verwijderd in Vught en Helvoirt voor betere doorstroming en oversteekbaarheid. In strijd met de Startbeslissing blijkt uit toegevoegd processtuk 11 dat de weg toch technisch voorbereid moest worden op 100 km/uur, om zo als snelle schakel te functioneren tussen de A2 en de A58. Hiervoor werd het budget verhoogd naar 180 miljoen euro.
5. Door de forse ophoging van het budget van 100 naar 180 miljoen Euro komt de ambitie van een tunnel dichtbij. Maar er is bij de ophoging van het budget wederom verzuimd hiernaar serieus onderzoek te doen, wat het uitgangspunt is bij MKBA en MER. De overheid is ook via de Code Maatschappelijke Participatie verplicht om kansrijke burgerinitiatieven een serieuze kans te geven³. Op geen enkel moment heeft de overheid in

¹ Zie: Programma van ambities voor de N65, <http://www.n65.nl/N65-WijOverOns.htm#1>

² Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2013/05/16/startbeslissing-mirt-verkenning-n65/Startbeslissing+MIRT+Verkenning+N65+Vught-Haaren+2013.pdf>

³ Zie: Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2016

Pleitnota Voorlopige Voorziening N65 op 2 maart 2021

dit N65 dossier blijk gegeven van haar wettelijke en morele plicht in deze, terwijl deze initiatieven juist de mogelijkheid bieden ALLE 6 doelstellingen zoals later omschreven in het bestemmingsplan te halen. De overheidsinstanties hebben daarentegen zelfs geprobeerd om de negatieve uitwerkingen voor de inwoners van Vught, Cromvoirt en Helvoirt te verdoezelen. In elk geval op de volgende 8 punten:

A. Verkeersveiligheid: we verwijzen naar de door ons toegevoegde bewijsstukken 1 tot en met 5, die niets aan duidelijkheid te wensen overlaten. Het ontwerp is op meerdere punten gevaarlijk, zeker voor wat betreft de oprit van de Boslaan in de richting van Den Bosch en het ontwerp wordt door deskundigen ontraden.

B. Burgerinitiatief voor een tunnel in Vught: om zeep geholpen met een bizar hoge kostenraming door RAInfra van 412 miljoen Euro. Zie toegevoegde bewijsstukken 6 en 7, waaruit blijkt dat de gemeente weigert helder te maken hoeveel tunnelbuizen nu daadwerkelijk in de berekening van RAInfra zijn verwerkt. Inmiddels blijkt dat de gemeente over een calculatie beschikte waaruit bleek dat een tunnel voor doorgaand verkeer wel degelijk mogelijk was, maar een tweede heeft laten maken voor publicatie. Hier moet de onderste steen boven komen.

C. Alternatieven: uit toegevoegd processtuk 8 blijkt dat met de Lunettentunnel voor 180 miljoen een oplossing realiseerbaar is die wél aan alle 6 doelstellingen voldoet in Vught en zelfs de doorstroming voor het doorgaande verkeer verder verbetert. Door een dak op de open tunnelbak en ventwegen naast de N65 worden gevaarlijke op- en afritten in de dorpskern vermeden. De matrix in toegevoegd processtuk 9 laat een duidelijke verbetering op alle punten zien. De ultieme oplossing voor het overkoepelende vraagstuk hoe de optimale snelweg verbinding tussen A2 en A58 te realiseren, is een ondergrondse tunnel of een zuidelijke route om Vught en Helvoirt heen. Waarschijnlijk zijn die alternatieven nog goedkoper ook, als rekening wordt gehouden met dan mogelijke gebiedsontwikkeling.

D. Stikstofberekening: Uit processtuk 10 blijkt dat de provincie nu eindelijk toegeeft wat al bleek uit de zienswijze onder randnummer 4. Er is *“abusievelijk gebruik gemaakt van verkeerscijfers waarbij de rijksweg niet wordt omgebouwd”*. Dat heeft de in de zienswijze aangegeven ernstige gevolgen. Het doorgaande verkeer tussen Tilburg en Utrecht kan

Pleitnota Voorlopige Voorziening N65 op 2 maart 2021

kiezen uit 3 alternatieve routes. De huidige route via de N65 is in afstand het kortst, maar duurt in tijd het langst, vanwege de stoplichten. Zodra de 4 stoplichten weg zijn, gaat de route via de nieuwe A65 dé snelweg schakelverbinding vormen tussen A2 en A58. Zoals in het verweerschrift van de landsadvocaat te lezen is, komt die dwars door de dorpskern van Vught te liggen, kruist het dorp Helvoirt, en is voorbereid op 100 km/uur. Ook is door de foute verkeersanalyse bij de besluitvorming onvoldoende duidelijk geworden hoe en hoeveel extra verkeer zich via rotondes, ovondes hier genoemd, door nog resterende aansluitingen en zijstraten moet persen. Daarnaast heeft de Raad van State recent aangegeven de afkap van stikstofvervuiling voorbij 5 km van verkeerswegen niet langer te tolereren, een streep trekkend door jarenlang getolereerde foutieve aannames in het door de overheid gehanteerde rekenmodel.

E. Dat brengt ons op het thema **luchtvervuiling**: het is niet omstreden dat wonen langs een snelweg ongezond is en voortijdige sterfte veroorzaakt met voorafgaande gezondheidsproblemen. Het voorliggende bestemmingsplan bestendigt dit probleem en vergroot het door de aanzuigende werking op doorgaand verkeer. Dit ondanks de in toegevoegd processtuk 12 bijgesloten oproep van de burgemeester van Londen aan bestuurders: *“Giftige luchtverontreiniging is een volksgezondheids crisis, vooral voor onze kinderen. De ministers en de vorige burgemeester hebben in het verleden te traag gehandeld. We moeten nu lessen trekken uit de conclusie van de lijkschouwer en veel meer doen om de dodelijke plaag van luchtverontreiniging in Londen en het hele land aan te pakken.”*

F. Zelfs als alle verkeer **elektrisch of op waterstof** rijdt, komt er weliswaar geen NOx uitstoot meer, maar dat geldt niet voor Particulate Matter (PM) en Black Smoke (BS). Deze PM/BS deeltjes worden achter de voortsnellende (vracht)wagens hoog de lucht ingeworpen en het zijn déze deeltjes die verreweg de grootste schade toebrengen aan de volksgezondheid van mensen die in de buurt wonen, werken of fietsen. Toegevoegd processtuk 13 laat zien op pagina 9103, rechter kolom laatste alinea, dat het door de overheid gebruikte NSL model klopt voor NOx, maar een factor 10 mis zit voor PM en BS. Vergelijkbaar met de door uw college niet langer getolereerde afkap voorbij 5 km voor stikstofvervuiling, is ook hier sprake van een door de overheid gebruikt model dat niet strookt met de werkelijkheid, met desastreus effect op de volksgezondheid. De snelheid op de N65 moet omlaag en niet omhoog

Pleitnota Voorlopige Voorziening N65 op 2 maart 2021

en nog beter is een volledig gesloten tunnel of een zuidelijke route om Vught en Helvoirt heen.

G. Last but not least: de **10 meter kwestie**: de EU LuchtKwaliteitsRichtlijn (LKR) schrijft duidelijk voor dat toetsingen van luchtkwaliteit langs verkeerswegen op minder dan 10 meter van de wegrand plaats moeten vinden. Uit het beroepschrift heeft u kunnen zien in randnummer 1.2 dat om die reden een Aarhus-klacht bij de Europese Commissie is ingediend. Uit het beroepschrift met verzoek voor een voorlopige voorziening blijkt dat er inmiddels twee EU klachten zijn ingediend. De tweede klacht is tegen het EMA. Wij betreuren het dan ook bijzonder dat uw college op 29 mei 2019 in uw uitspraak 201704765/1/R2 concludeerde dat bij toetsingen op microschaal het blootstellingscriterium het andere criterium, zijnde toetsen binnen 10 meter van de wegrand, terzijde stelt. Dat blootstellingscriterium volgt uit de LKR, dat voorschrijft in Bijlage III onder A overal te toetsen behoudens op enkele plaatsen waar dat niet nodig is. Luchtverontreiniging speelt tot vele honderden meters van de wegrand, en ook al is er binnen 10 meter van de wegrand vrijwel nooit directe bewoning, toch bepaalt juist daarom LKR Bijlage III onder C **altijd** binnen 10 meter van de wegrand te toetsen. Door die blootstellingsinterpretatie van de Staat te volgen heeft de Raad van State de LKR Bijlage III onder C, om altijd binnen 10 meter van de wegrand te toetsen, van haar meest wezenlijke betekenis ontdaan.

H. Aldus blijkt het **NSL model** twee ernstige structurele fouten te bevatten. Een modelmatige factor 10 fout bij PM en BS en een juridische fout bij de afstand tot de wegrand. Het belang van deze kwestie liet ons geen andere keus dan alle stappen te zetten die op Europees niveau mogelijk zijn. Betreurenswaardig is dat gezien de parlementaire voorgeschiedenis, de Raad van State niet het verplichte advies heeft ingewonnen bij het Hof van Justitie EU, zoals voorgeschreven door art. 267 VWEU. Voor zover u na voorgaande nog steeds zou aarzelen, ligt het op uw weg nu de verplichte prejudiciële vragen te stellen aan het Hof. Nu zowel over de 10 meter kwestie als over die factor 10 fout bij PM/BS.

6. Uit de aanbestedingsdocumenten blijkt dat de Provincie snel met de werken wil starten en toekomstige aannemers verbiedt alternatieven aan te bieden⁴. Zelfs al zou het waar zijn dat nooit voor 31-12-2021 gebouwd gaat worden is bekend dat besluiten van het Hof van Justitie

⁴ Zie art. 6.4.2 van Aanbestedingsleidraad voor reconstructie N65 Vught-Haaren, Versie 2.0, definitief.

Pleitnota Voorlopige Voorziening N65 op 2 maart 2021

EU over uw prejudiciële vragen en onze lopende verzoeken geruime tijd zullen nemen. Het is onze verwachting dat het NSL dan aangepast moet worden en als gevolg hiervan de waarden binnen 10 meter bepaald van o.a. de N65, overschrijdingen zullen tonen die onmiddellijke actie vereisen. Het risico is groot dat de Provincie dan de werken moet stoppen en moet afbreken.

Conclusie:

Resumerend blijft derhalve ons verzoek om ieder besluit over dit bestemmingsplan N65 van wat inmiddels B&W Vught is geworden, te schorsen. Dit in afwachting van het moment waarop zowel het Hof van Justitie op onze verzoeken heeft beslist, alsmede de Raad van State een finaal besluit heeft genomen in deze. Met tal van feiten is aangetoond dat het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan N65 en bijbehorend besluit van B&W tot stand zijn gekomen in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.