

Betreft : Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

C.B.A. Spil
Eikenheuvelddreef 16
5263 EM VUGHT

Datum
19 augustus 2021

Ons nummer
202004196/1/R2

Uw kenmerk:

Inlichtingen
Mw. M.A.M. Brautigam-van Gaalen
070-4264690

Onderwerp
Vught (vh Haaren)
Bp. N65 Helvoirt 2020

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zend ik u - ter informatie - stukken die betrekking hebben op de bovenvermelde procedure.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

PELS RIJCKEN

Bezorgen met bericht van ontvangst
Afdeling bestuursrechtspraak
van de Raad van State
t.a.v. mw. M.A.M. Brautigam-van Gaalen
Kneuterdijk 22
2514 EN DEN HAAG

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
16 AUG. 2021	
ZAAKNR.	202004196
AAN:	
BEHANDELD, DD:	PAR 16

onze ref. LS/JK/11014193
uw ref. 202003472/1/R2 en 202004196/1/R2
inzake bestemmingsplannen 'N65 Vught' en 'N65
Helvoirt 2020'

mr. Elisabeth C.M. Schippers
advocaat - partner
t. +31 70 515 3733
f. +31 70 515 3338
liesbeth.schippers@pelsrijcken.nl

16 augustus 2021

Hoogedelgestreng College,

Bij brief van 26 juli jl. verzoekt u verweerder om een reactie te geven op een aantal door uw Afdeling gestelde vragen. In deze brief reageer ik namens verweerder op uw vragen, in de volgorde waarin u deze heeft gesteld.

- 1 Onder verwijzing naar het memo 'Foutieve stikstofberekening N65' vraagt u wat dit memo betekent voor de onderzoeken die aan de bestemmingsplannen ten grondslag liggen, ook wijst u erop dat in het memo is opgemerkt dat een nader onderzoek moet plaatsvinden naar de gevolgen van stikstofdepositie, de zogenaamde passende beoordeling. Tot slot vraagt u wat dit betekent voor het betoog van appellanten dat er een MER had moeten worden gemaakt?**

Zoals in het memo 'Foutieve stikstofberekening N65' van 12 februari 2021 door de gedeputeerde aan provinciale staten van de provincie Noord-Brabant is toegelicht, is gebleken dat er een fout is gemaakt in de stikstofberekeningen die ten grondslag liggen aan de bestemmingsplannen voor de N65.¹

¹ Voor het bestemmingsplan 'N65 Vught' betreft het bijlage 19 bij de toelichting. Voor het bestemmingsplan 'N65 Helvoirt 2020' betreft het bijlage 16 bij de toelichting. Het gaat overigens om hetzelfde onderzoek.

datum 16 augustus 2021
onze ref. LS/JK/11014193

2/9

In de berekening van de depositie in de gebruiksfase was ten onrechte de toename van het verkeer op de N65 niet meegerekend. Voor die berekeningen zijn namelijk abusievelijk de verkeerscijfers van de autonome situatie en dus niet – zoals had gemoeten – de verkeerscijfers van de nieuwe situatie gebruikt. Hierdoor kwam de berekening voor de gebruiksfase ten onrechte uit op een bijdrage van maximaal 0,00 mol/ha/jr.

Nadat de fout aan het licht was gekomen zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd. Hieruit bleek dat als de, overigens beperkte, toename van het verkeer op de N65 werd meegenomen, er in de gebruiksfase wel sprake is van toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Omdat niet op voorhand kon worden uitgesloten dat deze toename geen significante gevolgen zou hebben voor Natura 2000-gebieden was een passende beoordeling nodig. Hier is de afgelopen maanden aan gewerkt. Naar verwachting is de passende beoordeling binnen twee tot drie weken gereed. Ik zal hem dan direct in het geding brengen.

Maakt het feit dat alsnog een passende beoordeling wordt opgesteld nu dat er een MER moeten worden gemaakt? Naar het oordeel van verweerder niet.

Op grond van artikel 3, lid 1, onder a, van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is een MER in dit geval niet vereist. In artikel 7.2a, lid 1, van de Wet milieubeheer (Wm) is bepaald dat als voor een plan op grond van de Wet natuurbescherming een passende beoordeling is opgesteld er ook een MER moet worden opgesteld. Op deze regel is echter in artikel 7.2a, lid 2, Wm jo. artikel 3, lid 1, van het Besluit m.e.r. een uitzondering opgenomen, omdat dit (soms) leidt "tot een overbodige procedurele verplichting die belastend is in termen van kosten en capaciteit."² Die situatie doet zich hier voor.

In artikel 3, lid 1, onder a en onder b, van het Besluit m.e.r. zijn twee afzonderlijke categorieën van gevallen opgenomen waarin de MER-plicht niet geldt, namelijk als het gaat om een bestemmingsplan a) "dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden", of b) "waarbij sprake is van kleine wijzigingen van een plan." In dit geval gaat het om twee plannen die het gebruik bepalen van kleine gebieden, als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder a van het Besluit m.e.r.

In artikel 3, lid 1, onder a, van het Besluit m.e.r. staan drie voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om onder deze uitzondering te vallen. Er kan gebruik van worden gemaakt indien:

² De uitzondering is ingevoerd met de 20^{ste} tranche van de Crisis- en Herstelwet, Stb. 2020, 528; Nota van Toelichting, blz. 8, Stb. 2020, 528.

- 1) voor dat plan een bestuursorgaan van een gemeente het bevoegd gezag is;
- 2) de omvang van het gebied in verhouding tot het totale grondgebied van de gemeente klein is;
- 3) het bevoegd gezag heeft beoordeeld dat de vaststelling of wijziging van dat plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

1) Indien voor dat plan een bestuursorgaan van een gemeente het bevoegd gezag is

Voor deze twee bestemmingsplannen is de raad van de gemeente Vught het bevoegd gezag, aan deze voorwaarde is, kortom, voldaan.

2) Indien de omvang van het gebied in verhouding tot het totale grondgebied van de gemeente klein is

In de Nota van Toelichting bij het artikel staat dat het moet gaan om "een plan op gemeentelijk niveau, en de omvang van het betrokken gebied vergeleken met die van het totale grondgebied van de betreffende gemeente moet klein zijn."³ Dat is hier zonder twijfel het geval.

Het totale ruimtebeslag van de beide plannen bedraagt nog geen 1% van het totale grondgebied van de gemeente Vught. De totale toename van het ruimtebeslag ten gevolge van de beide plannen (de N65 ligt er immers al) ligt nog weer ver daaronder.

In de Nota van Toelichting bij het artikel staat dat voor dit criterium is aangesloten bij het arrest van het Hof van Justitie van de EU van 21 december 2016.⁴ In dat arrest overweegt het Hof het volgende:

"Zoals de advocaat-generaal in punt 59 van haar conclusie heeft opgemerkt, kan de omvang van het gebied slechts worden begrepen als een zuiver kwantitatief criterium, namelijk de oppervlakte van het gebied waarop het in artikel 3, lid 3, van richtlijn 2001/42 bedoelde plan of programma betrekking heeft, ongeacht de milieueffecten."⁵ (onderstreping; LS)

In de conclusie bij het arrest door advocaat-generaal Kokott – waar het Hof ook naar verwijst – merkt Kokott in punt 68 het volgende op:

"In dit kader lijkt een oppervlakte van ten hoogste 5 % van het binnen de bevoegdheid van het lokale bestuursniveau vallende gebied als richtcijfer te kunnen dienen voor hetgeen bij een natuurlijke geesteshouding nog net als

³ Nota van Toelichting, blz. 15, *Stb.* 2020, 528.

⁴ Nota van Toelichting, blz. 15, *Stb.* 2020, 528.

⁵ HvJEU 21 december 2016, C-444/15 (*Associazione Italia Nostra Onlus*), r.o. 72.

„klein“ gebied kan worden aangemerkt.”⁶ (onderstreping; LS)

Als richtsnoer kan dus volgens de advocaat-generaal 5% van het totale grondgebied worden gebruikt. Bij deze twee bestemmingsplannen blijft het percentage hier ruimschoots onder. Aan deze tweede voorwaarde is, kortom, ook voldaan.

3) Indien het bevoegd gezag heeft beoordeeld dat de vaststelling of wijziging van dat plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft

Aan beide plannen ligt een m.e.r.-beoordeling ten grondslag waarin de milieueffecten zijn beoordeeld en waarin is geconcludeerd dat geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten.⁷

In artikel 3, lid 3, van het Besluit m.e.r. is voorgeschreven dat de plannen moeten worden beoordeeld op basis van de criteria uit bijlage II bij de richtlijn 2001/42/EG (SMB-richtlijn). De bestemmingsplannen zijn – strikt genomen – beoordeeld op basis van de criteria uit bijlage III bij de richtlijn 2011/92/EU (MER-richtlijn). Maar zoals overwogen in de uitspraak van uw Afdeling van 19 mei 2021, “zijn de criteria uit bijlage II bij de SMB-richtlijn vergelijkbaar met de criteria uit bijlage III bij de MER-richtlijn.”⁸ Uw Afdeling kwam in die uitspraak ook tot de conclusie dat aan artikel 3, lid 3, van het Besluit m.e.r. was voldaan, terwijl de m.e.r.-beoordeling op basis van de criteria uit bijlage III bij de MER-richtlijn had plaatsgevonden.

Op basis van de voorlopige bevindingen gaat verweerder ervan uit dat de passende beoordeling er niet toe leidt dat alsnog sprake blijkt van aanzienlijke milieueffecten. Verweerder zal hier bij het in het geding brengen van de passende beoordeling nader op ingaan.

- 2 **Onder verwijzing naar wat uw Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 20 januari 2021 in rechtsoverwegingen 69.4 en 69.5 vraagt u of de daar geconstateerde problematiek over de berekening van stikstofdepositie ook bij de bestemmingsplannen speelt voor de N65 en zo ja, op welke wijze? Ook vraagt u of de op 9 juli 2021 verzonden Kamerbrief naar aanleiding van het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof relevant is en zo ja, in welk opzicht?**

In tegenstelling tot het Tracébesluit ViA15, dat aanleiding was voor de tussenuitspraak van uw Afdeling van 20 januari 2021, gaat het bij de bestemmingsplannen N65 niet om de aanleg van een nieuwe autosnelweg, maar om de reconstructie van een bestaande autoweg. Die reconstructie leidt tot een beperkte toename van de

⁶ HvJEU 21 december 2016, C-444/15, (Associazione Italia Nostra Onlus), conclusie, r.o. 68 (en ook 69).

⁷ Voor het bestemmingsplan 'N65 Vught' betreft het bijlage 22 bij de toelichting. Voor het bestemmingsplan 'N65 Helvoirt 2020' betreft het bijlage 17 bij de toelichting. Het gaat overigens om dezelfde beoordeling.

⁸ AbRvS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054, r.o. 15.11.

datum 16 augustus 2021
 onze ref. LS/JK/11014193

5/9

verkeersintensiteiten met gemiddeld 2200 mvt/etmaal. Dit als gevolg van de verbeterde doorstroming.

In de oorspronkelijke stikstofberekeningen, die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan, is – zoals destijds gebruikelijk voor wegen – gerekend met een maximale rekenafstand van 5 kilometer.

In de tussenuitspraak van 20 januari 2021 wordt in rechtsoverwegingen 69.4 en 69.5 overwogen dat door de implementatie van SRM-2 in AERIUS Calculator er een maximale rekenafstand van 5 kilometer geldt en dat hierdoor onduidelijk is wat dit betekent voor de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden op meer dan 5 kilometer afstand.⁹ De minister wordt in de gelegenheid gesteld dit gebrek te herstellen.

De Kamerbrief van 9 juli jl. is voor de bestemmingsplannen voor N65 in zoverre relevant dat deze een onderbouwde keuze van de minister bevat voor een maximale rekenafstand voor depositieberekeningen van 25 kilometer.¹⁰ Deze keuze is gebaseerd op de in de Kamerbrief op blz. 4 en 5 genoemde technische-modelmatige overwegingen. Bij de depositieberekeningen voor de passende beoordeling voor de N65 wordt deze rekenafstand van 25 kilometer aangehouden. Naar het oordeel van verweerder speelt de door uw Afdeling geconstateerde problematiek in de uitspraak 20 januari 2021 daarmee niet (meer) bij de bestemmingsplannen voor de N65.

3 De voorzieningenrechter heeft in de uitspraak van 16 maart 2021 in rechtsoverwegingen 9 en 10.1 enkele naar zijn voorlopig oordeel aanwezige aandachtspunten meegegeven, u vraagt wat de reactie is op deze aandachtspunten?

- 3.1 *De voorzieningenrechter overweegt in rechtsoverweging 9 dat in de door appellanten A.J. Schreurs en M.H. Schreurs-Smits in het geding gebrachte rapporten van 'De verkeersdeskundige' van 29 juni 2020 en 20 oktober 2020, en in het door appellanten R. Fokkema e.a. ingebrachte rapport van BVA van 24 juni 2020, kritiek wordt geuit op het rapport "Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg" van Arcadis van 16 januari 2020.¹¹ Volgens de voorzieningenrechter vergt deze kritiek nader onderzoek en hij geeft daarbij specifiek aan dat er onduidelijkheid is over de aantallen verkeersongevallen en dat de verkeerstellingen niet representatief zouden zijn.*

Reactie:

Verweerder heeft Arcadis verzocht om te reageren op de kritiek uit deze rapporten. Dat heeft geleid tot het rapport "Aanvullende verkeersveiligheidsanalyse Helvoirtseweg

⁹ AbRvS 15 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105, r.o. 69.4 en 69.5 (tussenuitspraak VIA15).

¹⁰ Kamerstukken I 2020/21, 35 334, nr. AG (Brief van de minister Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), blz. 5.

¹¹ Het betreft bijlage 10 bij de toelichting bij het bestemmingsplan 'N65 Vught'.

datum 16 augustus 2021
onze ref. LS/JK/11014193

6/9

van 11 augustus 2021, dat is opgenomen als **bijlage 1** bij deze brief.

In hoofdstuk 1 van de analyse (blz. 1 t/m 5) wordt ingegaan op de aantallen verkeersongevallen, en in hoofdstuk 3 (blz. 13 en 14) worden de verkeerstellingen nader toegelicht. Arcadis komt in hoofdstuk 5 tot de conclusie dat het ongevalbeeld divers is (qua aard en locatie) en dat in de huidige situatie geen sprake is van verkeersonveilige locaties op de Helvoirtseweg.

In hoofdstuk 2 van de rapportage wordt uitvoerig ingegaan op de beweerde strijdigheden met de CROW-richtlijn. Arcadis concludeert dat over het algemeen wordt voldaan aan de richtlijnen op een paar uitzonderingen na, maar dat er daarbij rekening mee moet worden gehouden dat het een oudere weg is die wordt beoordeeld met de nieuwste richtlijnen.

- 3.2 *De voorzieningenrechter overweegt in rechtsoverweging 9 verder dat de raad moet motiveren aan welke maatregelen wordt gedacht om te bereiken dat de Helvoirtseweg niet méér zal worden belast dan nu het geval is.*

Reactie:

Verweerder heeft aan Accent adviseurs gevraagd om in beeld te brengen welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersdruk op de Helvoirtseweg te verlagen en welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid, nu en in de toekomst, op de Helvoirtseweg te verbeteren. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport "Verkeerskundig advies Helvoirtseweg" van 12 augustus 2021, dat is opgenomen als **bijlage 2** bij deze brief.

In paragraaf 2.4 van het advies wordt een combinatie van drie verkeerscirculatiemaatregelen voorgesteld waarmee de verkeersdruk op de Helvoirtseweg (en de Van Voorst tot Voorststraat) substantieel naar beneden kan worden gebracht. Er blijft altijd nog wel sprake van een toename.

In paragraaf 3.3 worden inrichtingsmaatregelen maatregelen beschreven om de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg te verbeteren.

De exacte inrichting van een weg is een kwestie van uitvoering. Duidelijk moet zijn dat het oplosbaar is. Dat is zonder meer het geval, zoals nu ook duidelijk blijkt uit het rapport van Accent adviseurs.

datum 16 augustus 2021
onze ref. LS/JK/11014193

7/9

- 3.3 *De voorzieningenrechter overweegt in rechtsoverweging 9 van de uitspraak dat nog in dient te worden gegaan op het door appellanten R. Fokkema e.a. bij brief van 22 februari 2021 ingediende voorstel van BVA.*

Reactie

Appellanten hebben al eerder een rapport overgelegd van BVA met alternatieve oplossingen: het rapport "Globale beschouwing alternatieve oplossingen aansluiting N65 Vught" van 29 juni 2020. De brief van 22 februari 2021 behelst in aanvulling op dat eerdere rapport twee ontwerpen van BVA van een volledige aansluiting ter hoogte van de Helvoirtseweg. Deze zou ruimtelijk gezien in te passen zijn zonder sloop van woningen.

Verweerder heeft verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV (RHDHV) verzocht om te reageren op het voorstel van de BVA.

Goudappel Coffeng heeft gereageerd op de verkeerskundige aspecten in de notitie "Reactie verweer reconstructie N65" van 2 augustus 2021, die is opgenomen als **bijlage 3** bij deze brief.

Op blz. 3 van de notitie bestrijdt Goudappel Coffeng de stelling van BVA dat het opheffen van de volledige aansluiting bij de Helvoirtseweg op de N65 de oorzaak is van de toenemende intensiteiten. Ook de maatregelen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn oorzaak van de toename op de Helvoirtseweg (alleen PHS zorgt al voor een toename van 3.600 mvt/etmaal). In paragraaf 4 van de notitie is het voorstel van BVA verkeerskundig geanalyseerd. Goudappel Coffeng komt tot de conclusie dat de stelling van BVA, dat een volledige aansluiting (met en zonder parallelweg) bij Helvoirtseweg de oplossing is voor de negatieve effecten (toename van verkeer) op de Helvoirtseweg en van Voorst tot Voorststraat, onjuist is. De verkeerstoename op de Helvoirtseweg is bij een volledige aansluiting slechts circa 900 mvt/etmaal lager dan bij een halve aansluiting. Op de van Voorst tot Voorststraat is de toename bij een volledige aansluiting zelfs 1.700 mvt/etmaal hoger dan bij een halve aansluiting. Bij een volledige aansluiting mét parallelstructuur neemt het verkeer op de van Voorst tot Voorststraat naar verwachting af, maar dit heeft naar verwachting geen effect voor het verkeer op de Helvoirtseweg, aldus Goudappel Coffeng.

RHDHV heeft gekeken naar de ontwerptechnische aspecten van het voorstel van BVA. De resultaten zijn neergelegd in het memo "N65 Reactie op rapporten BVA Verkeersadviezen" van 12 augustus 2021, die is opgenomen als **bijlage 4** bij deze brief.

In het memo wordt geconcludeerd dat in de ontwerpen van BVA zeven cruciale ontwerptechnische uitgangspunten over het hoofd zijn gezien. RHDHV heeft een

ontwerp van een volledige aansluiting gemaakt, maar dan met de juiste ontwerptechnische uitgangspunten. Daaruit blijkt dat een volledige aansluiting een veel grotere ruimtelijke impact heeft dan BVA stelt: er moeten maar liefst vijf woningen voor worden gesloopt en een flink aantal voortuinen wordt – aanzienlijk – aangetast.

- 3.4 *De voorzieningenrechter overweegt in rechtsoverweging 10.1 dat beter moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn van de wegreconstructie voor de klandizie van het wegrestaurant, ook wat betreft fietsers en wandelaars.*

Reactie:

Verweerder heeft Expertisecentrum Horeca gevraagd om de gevolgen voor de onderneming in beeld te brengen. Het Expertisecentrum heeft haar bevindingen neergelegd in de "Rapportage inschatting omzet- en rendementsverlies horecabedrijf a.g.v. wijziging infrastructuur" van 16 augustus 2021, die is opgenomen als **biilage 5** bij deze brief.

In de rapportage wordt geconcludeerd dat het omzetverlies door de reconstructie N65 tussen de -5% (best case scenario) en -11% (worst case scenario) zal liggen, maar dat zelfs in het minst gunstige scenario het nog steeds mogelijk zal zijn het bedrijf op economisch verantwoorde wijze te exploiteren. Daarvoor is onder meer van belang dat 71% van het wegverkeer dat gebruik maakt van het restaurant uit de richting van Vught/'s-Hertogenbosch komt en er voor passanten uit die richting niets verandert. Ten aanzien van fietsers en wandelaars wordt in de rapportage gesteld dat deze slechts 15% van de totale klandizie van het restaurant vormen, de eventuele impact op de omzet hiervan is dus beperkt. De kans dat deze recreanten afhaken is volgens de rapportage bovendien beperkt door de aan te brengen bewegwijzering, de realisatie van het nieuwe viaduct en het feit dat de factor tijd voor recreanten minder van belang is.

- 3.5 *De voorzieningenrechter overweegt in rechtsoverweging 10.1 dat de raad nader aandacht dient te besteden aan de nadelige gevolgen voor appellanten Camburg Vastgoed B.V. e.a. en wijst daarbij op de extra af te leggen kilometers en extra reistijd, omdat zwaar materieel niet meer over de N65 mag.*

Reactie:

Verweerder heeft Accent adviseurs gevraagd om de gevolgen voor deze onderneming nader in beeld te brengen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de rapportage "Bereikbaarheid Peijnenburg Vught B.V. - Beoordeling huidige en toekomstige situatie" van 12 augustus 2021, die is opgenomen als **biilage 6** bij deze brief.



datum 16 augustus 2021
onze ref. LS/JK/11014193

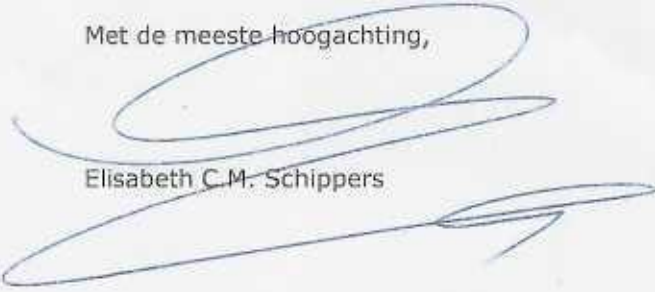
9/9

De conclusie van de rapportage is dat de extra kilometers en reistijd voor het langzaam gemotoriseerd verkeer beperkt zijn. Ten behoeve van dit verkeer wordt de parallelroute aan de zuidzijde van de N65 geoptimaliseerd en bereikbaar gemaakt door de aanleg van een nieuw viaduct bij de Sparrendaalseweg. De hierdoor extra af te leggen afstand is ongeveer 750 meter.

Het normale gemotoriseerde verkeer, waaronder vrachtverkeer, naar Vught/'s-Hertogenbosch en vanuit Helvoirt/Tilburg moet een langere route rijden, circa 3.300 - 3.400 meter meer dan in de huidige situatie. Dit levert een extra reistijd op van 3 à 4 minuten. In de rapportage wordt benadrukt dat daar tegenover staat dat bij Helvoirt en Vught in totaal vier met verkeerslichten geregelde gelijkvloerse kruisingen verdwijnen en drie ongelijkvloerse aansluitingen en een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd, wat juist reistijdwinst oplevert. Bovendien hoeft het vrachtverkeer in de nieuwe situatie geen gebruik meer te maken van de bestaande relatief onveilige doorsteek door de middenberm, maar kan het via daarvoor goed ingerichte ovdones bij Helvoirt en Vught rijden.

Tot zover de reactie van verweerder op uw vragen. Zodra de passende beoordeling gereed is bericht ik u nader.

Met de meeste hoogachting,



Elisabeth C.M. Schippers