

Respons STICHTING COMITÉ N65 over ANTWOORDEN Landsadvocaat op uw 3 vragen

Hoogedelgestreng College,

In respons op het vele papier ingebracht namens verweerder door de landsadvocaat op 19 augustus 2021, gevolgd door een Passende Beoordeling door de Antea Group op 14 september 2021 brengen wij als appelland graag het volgende onder uw aandacht via de koppen uit die Passende Beoordeling.

1. Nieuwe stikstof berekeningen, passende beoordeling en plan Mer beoordeling: Via een WOB verzoek en bezwaarschrift is inmiddels achterhaald dat Provincie en Gemeente wel toegeven dat er een fout is gemaakt in de stikstofberekeningen maar presenteren dit als een bagatel. Maar het staat onomstotelijk vast dat de 2.300 extra motorvoertuigen als gevolg van de aanzuigende werking door het verdwijnen van 4 stoplichten N65 die uit de rapportage van Goudappel Coffeng rollen, geen aanzuigende werking is maar alleen autonome groei. De echte aanzuigende werking zou heel goed een veelvoud van die 2.300 kunnen betekenen. Niemand die dat weet zonder nader onderzoek over de verkeersstromen die nu over de A27 en A59 gaan en na ombouw de N65 zullen kiezen. Via een (aanvullend) beroepschrift ontvangt u daarover de komende weken nadere informatie.

2. Risico's voor de menselijke gezondheid: Antea stelt: *“De Reconstructie N65 leidt tot een betere verkeersafwikkeling en daarmee tot een betere doorstroming van verkeer. Een goede doorstroming heeft een positief effect op de gezondheid van omwonenden. Lokaal is op enkele wegen sprake van een toename van verkeer en daarmee een toename van geluid en afname van luchtkwaliteit”* Hier valt veel over te zeggen en voor de hoofdzaak komen wij op deze beweringen uitgebreid terug. Maar voorshands blijkt enerzijds uit twee WOB-verzoeken bij de gemeente Vught dat de Reconstructie N65 juist niet leidt tot een betere verkeersafwikkeling en daarmee tot een betere doorstroming van verkeer. Liefst vier deskundigenrapporten betogen uitvoerig en op goede gronden dat de Reconstructie N65 de verkeersveiligheid verder aantast en dat de conclusie van Goudappel dat *“Rotondes kunnen het verkeer verwerken”* niet deugt. Voorts blijkt uit twee WOB-verzoeken bij RIVM c.q. MinVWS dat het NSL meerdere onjuiste veronderstellingen bevat waardoor de NSL fijnstof calculatie langs drukke wegen de werkelijkheid veel te optimistisch weergeeft. Uit [deze recente publicatie](#)¹ afkomstig van de TU Eindhoven blijkt bijv. dat fijn stof **15 tot 25 milligram** per auto per kilometer zou veroorzaken. Het NSL evenwel berekent **0 milligram** voor rond 50.000 auto's op het drukste N65-kruispunt in Vught! Via (aanvullende) beroepschriften ontvangt u daarover de komende weken nadere informatie.

3. Conclusie Plan-M.e.r. beoordeling: Antea stelt op uitnodiging van de gemeente: *“De bestemmingsplannen voor de Reconstructie N65 leiden niet tot aanzienlijke milieueffecten die noodzaken tot het doorlopen van een m.e.r. procedure.”* De landsadvocaat betwist de M.E.R. verplichting die standaard bij een Passende Beoordeling gepaard hoort te gaan op basis van haar uitleg van nationale wetgeving, waarop het nodige valt af te dingen. Zoals ook al ter zitting bij de Voorlopige Voorziening door ons als appelland ter sprake is gebracht, is er zeer relevante Europese regelgeving die samen met EU jurisprudentie nationale wetgeving terzijde stelt. Op het ontbreken van aanzienlijke milieueffecten, iedereen weet toch dat wonen langs een snelweg erg ongezond is, en relevante Europese regelgeving, komen wij bij de behandeling van de hoofdzaak terug.

Hoogachtend, Bestuur Stichting Comité N65

¹ <https://fd.nl/futures/1408977/andere-uitstoot-vraagt-om-andere-oplossingen-szi1caXw3EH4>