

9 Reactie op nader stukken appellante stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt

Inleiding

Op het beroepschrift van appellante, stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt, is in hoofdstuk 3 van het verweerschrift van 9 november 2020 gereageerd. Onder meer in reactie op het verweerschrift en de brief aan uw Afdeling van 16 augustus 2021 hebben appellanten nadere stukken ingediend, namelijk op 11 november 2020, 2 december 2020, en op 3 oktober 2021. Hieronder wordt gereageerd op deze stukken.

Reactie op nader stuk 11 november 2020

- 9.1 *Appellante brengt het rapport "Verkeerspsychologische aspecten N65 Vught" van 28 oktober 2020 opgesteld door drs. Cees Wildervanck van De Paauwen Pen Producten in het geding. Appellante stelt dat uit het rapport blijkt dat sprake is van onacceptabele tekortkomingen op het gebied van verkeersveiligheid voor de reconstructie.*

Reactie:

Het beroep van appellante richt zich niet tegen het bestemmingsplan 'N65 Vught', terwijl het rapport van appellante zich juist richt tegen de reconstructie bij het deel van Vught. Appellante heeft alleen beroep ingesteld tegen het bestemmingsplan 'N65 Helvoirt 2020'. Het rapport dat appellante nu overlegt kan niet tot vernietiging van bestemmingsplan voor het tracé bij Helvoirt leiden.

Daarnaast staat het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb in de weg aan een geslaagd beroep. Appellante heeft zich als statutair doel gesteld: het bevorderen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de bewoners van Helvoirt, in de omgeving van de N65, het bevorderen van verbetering van de N65 ten behoeve van de doorstroming van het verkeer, het stimuleren van de aanleg van een tunnel onder de N65 ter hoogte van Helvoirt. Het is appellante te doen om de verkeersveiligheid, en in het bijzonder een tunnel in Helvoirt. Het rapport richt zich op de verkeersveiligheid van de reconstructie bij Vught. Hieronder wordt, subsidiair, ingegaan op het rapport.

Verweerder heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd om te reageren op het rapport. De reactie van RHDHV van 23 december 2021 is opgenomen als **bijlage 3** bij deze nadere memorie. RHDHV deelt de conclusies van het overgelegde rapport niet. RHDHV is van mening dat waar in het rapport van appellante gesproken wordt van een zeer hoog, zo al niet onaanvaardbaar risico door cumulerende effecten, zij overtuigd zijn dat die risico's in de ontwerpfase voldoende zijn getackeld en dat hierop in het

ontwerp al voldoende maatregelen zijn getroffen. Daarnaast zorgt de nadere optimalisatie van het ontwerp in de aanbestedingsfase, waarbij de tunnelbakkvloer tussen de Boslaan en tot voorbij de De Bréautélaan op één hoogte blijft liggen, ervoor dat aan een belangrijke wens van appellante tegemoet wordt gekomen. De in het rapport aangedragen oplossing in de vorm van het toepassen van geleiderails sluit niet aan bij de beleidskeuzes van Rijkswaterstaat ("Kader veiligheidsvoorzieningen verdiepte wegen, korte overkappingen en gedeeltelijk gesloten constructies") en passen ook niet in de huidige uitvoeringspraktijk in Nederland.

RHDHV merkt op dat appellante in haar zorg voor verkeersveiligheid zich richt op twee specifieke onderdelen van het project, maar voorbijgaat aan de voordelen die het totale project biedt op het gebied van verkeersveiligheid. De door appellante beoogde verkeersveiligheid, is juist gediend met het zo snel mogelijk realiseren van het huidige plan.

Reactie op nader stuk 2 december 2020

- 9.2 *Appellante brengt het rapport "Responsnota N65" van 27 november 2020 opgesteld door drs. Cees Wildervanck van De Paauwen Pen Producten in het geding.*

Reactie:

In de eerste plaats verwijst verweerder naar hetgeen opgemerkt onder 9.1 van deze nadere memorie. In aanvulling daarop merkt verweerder het volgende op.

Het rapport dat appellanten op 2 december 2020 in het geding hebben gebracht is hetzelfde rapport dat door appellanten P.A.M. Theunissen-Zwartjes e.a. is ingediend (zie de reactie onder 6.4 van deze nadere memorie). In de "Responsnota N65" wordt allereerst verwezen naar het rapport "Verkeerspsychologische aspecten N65 Vught". Verweerder verwijst daarvoor naar zijn reactie hiervoor onder 9.1.

In de "Responsnota N65" wordt het punt van het gekozen snelheidsregime op de N65 aangehaald. Op dit bezwaar is al gereageerd in de reactie van RHDHV in paragraaf 3.3.

Daarnaast wordt in de "Responsnota N65" gereageerd op verschillende reacties van afzonderlijke raadsleden op de verkeerspsychologische beoordeling die zijn neergelegd in het artikel in het Brabants Dagblad van 18 november 2020. De reacties hierop in het rapport zijn een herhaling van eerdere standpunten. Verweerder verwijst voor een reactie naar het memo van RHDHV (zie **bijlage 3** bij deze nadere memorie).

Reactie op nader stuk 3 oktober 2021

- 9.3 *Appellante stelt dat op basis van een wob-verzoek zou zijn achterhaald dat is toegeven dat een fout is gemaakt in de stikstofberekeningen, alleen dit wordt gerepresenteerd als iets marginaals.*

Reactie:

Appellante heeft niet eerder beroepsgronden over natuur aangevoerd. Op grond van artikel 1.6a van de Crisis- en herstelwet kunnen er na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Daarom kan dit beroep dus niet slagen. Daarnaast staat het relativiteitsvereiste (artikel 8:69a van de Awb) in de weg aan geslaagd beroep op de ingeroepen normen uit de Wnb. Appellante heeft zich statutair namelijk geen natuurbelangen ten doel gesteld.

Overigens klopt het, zoals in de brief van 16 augustus 2021 aan uw Afdeling is medegedeeld, dat er een fout is gemaakt in de stikstofberekeningen. Dit wordt niet afgedaan als iets marginaals. Integendeel, inmiddels zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd en is een passende beoordeling opgesteld. Verweerder verwijst naar bijlage 1 (zie: "Passende Beoordeling Reconstructie N65 Gemeente Vught" van 13 september 2021, opgesteld door Arcadis) bij de brief van 14 september 2021 aan uw Afdeling. Conclusie is dat de reconstructie gerealiseerd en gebruikt kan worden zonder significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

- 9.4 *Appellante plaatst vraagtekens bij de stelling dat de reconstructie leidt tot een betere verkeersafwikkeling en daarmee tot een betere doorstroming van verkeer. Ook zou de fijnstofcalculatie en luchtkwaliteitsberekening te optimistisch zijn ingeschat.*

Reactie:

Door op de N65 de verkeerslichten te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen behoort de huidige oorzaak van de filevorming juist tot het verleden. Doordat de doorstroming verbeterd hoeft het verkeer ook niet meer voortdurend op te trekken en af te remmen. Dit vermindert de uitstoot door de N65 en dat heeft weer een positief effect op de luchtkwaliteit in de omgeving van de N65. Voor luchtkwaliteit geldt dat overwegend sprake is van een afname van de concentraties.

- 9.5 *Appellante stelt dat er het nodige valt af te dingen op de stelling dat er geen MER nodig is, omdat hiermee relevante Europese regelgeving aan de kant wordt geschoven.*

9.6 Reactie:

Verweerders verwijzen in de eerste plaats naar de beantwoording van de vragen van uw Afdeling onder punt 1 in de brief van 16 augustus 2021. In aanvulling daarop het volgende. Er wordt geen Europese regelgeving aan de kant geschoven. Integendeel, met de uitzondering die is opgenomen in artikel 3 van het Besluit m.e.r. – waar hier dus gebruik van is gemaakt – is juist invulling gegeven aan de mogelijkheid die de SMB-Richtlijn biedt (zie blz. 15 van de Nota van Toelichting, *Stb.* 2020, 528).

Reactie op nader stuk van 7 november 2021

- 9.7 *Appellante heeft bij brief van 7 november 2021 nadere stukken ingediend. Het gaat om stukken die op 8, 27 en 28 oktober 2021 bij uw Afdeling zijn binnengekomen die verband houden met lopende Wob-procedures. In de begeleidende brief van 7 november 2021 bij deze stukken stelt appellante dat deze stukken zijn overgelegd met het oogmerk uw Afdeling hierover te informeren en hieraan de conclusies te verbinden die uw Afdeling geraden voorkomen. Appellante stelt dat de Wob-verzoeken en haar eigen research tot de conclusie leidt dat een fundament ontbreekt voor de conclusie dat de reconstructie leidt tot een betere verkeersafwikkeling, leefbaarheid en gezondheid voor omwonenden en ook zonder additionele fijn stof en stikstofbelasting.*

Reactie:

In de brief van uw Afdeling van 1 november 2021 aan appellante geeft u aan dat de stukken, die op 8, 27 en 28 oktober 2021 bij uw Afdeling zijn ingekomen, in eerste instantie door appellante zijn aangemerkt als (nieuwe) beroepschriften tegen reacties van het college van burgemeester en wethouders van Vught en van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, op door appellante ingediende Wob-verzoeken. Appellante heeft echter aangegeven – zo blijkt uit diezelfde brief – dat de stukken zijn bedoeld als nadere stukken in onderhavige beroepsprocedure. Verweerder is in de eerste plaats van oordeel dat de nader ingediende stukken niet thuishoren in deze beroepsprocedure en ook zijn opgesteld met een ander doel. De stelling van appellante dat uit deze stukken zou volgen dat de positieve effecten van de reconstructie moeten worden genuanceerd, volgt verweerder niet. Appellante onderbouwt haar stelling ook niet. Voor een reactie op het bezwaar ten aanzien van stikstof wijst verweerder naar de reactie onder 9.3 van deze nadere memorie. Voor een reactie op de punten met betrekking tot verkeersafwikkeling, fijnstof en gezondheid wijst verweerder naar de reactie onder 9.4 van deze nadere memorie.

Reactie op nader stuk van 14 november 2021

- 9.8 *Appellante heeft op 14 november 2021 twee nadere producties overgelegd. Het gaat om een "Mededeling wethouder aan gemeenteraad Vught van 25 maart 2021" en om de "Notulen bezwaarschriftencommissie Vught 19 oktober 2021".*

Reactie:

Het eerste stuk is een mededeling van de wethouder van de gemeente Vught over de oorspronkelijke stikstofberekeningen met daarbij de memo van de gedeputeerde van de provincie met een toelichting over de fout in de eerdere stikstofberekeningen. Op dit punt is reeds gereageerd onder 9.3 van deze nadere memorie.

Het tweede stuk betreft de notulen van de bezwaarschriftencommissie Vught over de behandeling van een bezwaarschrift van appellante naar aanleiding van een besluit op een Wob-verzoek. Die notulen ziet op andere discussie in een andere procedure. Voor de voor de stikstofberekeningen gehanteerde verkeerscijfers wijst verweerder, voor de volledigheid, naar de passende beoordeling (zie hiervoor de reactie onder 9.3 van deze nadere memorie).

Reactie op nader stuk van 13 december 2021

- 9.9 *Appellante heeft op 13 december 2021 een nader stuk overgelegd. Dit stuk betreft een beroepschrift van appellante tegen de beslissing op bezwaar van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport naar aanleiding van een Wob-verzoek dat is ingediend bij het ministerie door appellante.*

Reactie:

Het ingediende beroepschrift hoort niet thuis in deze beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan. De discussie over het besluit op bezwaar naar aanleiding van het Wob-verzoek van appellante moet plaatsvinden in die beroepsprocedure.

10 Reactie op nader stuk Stichting Natuur- en Milieugroep Vught

Inleiding

Op het beroepschrift van de stichting Natuur- en milieugroep Vught is in hoofdstuk 4 van het verweerschrift van 9 november 2020 gereageerd. Appellante heeft in deze procedure, dus tegen het bestemmingsplan 'N65 Haaren 2020', in totaal vijf nadere stukken in het geding gebracht, namelijk op 20 november 2020, 22 januari 2021, 17 februari 2021, 15 juni 2021 en 6 oktober 2021. Alle voorgenoemde stukken zijn in beide procedures ingediend, behalve het nadere stuk van 20 november 2020. Op alle stukken, behalve het stuk van 20 november 2020, is reeds gereageerd in hoofdstuk 2 van deze nadere memorie. Hieronder wordt alleen nog gereageerd op het nadere stuk van 20 november 2020.

Reactie nader stuk 20 november 2020

- 10.1 *Appellante stelt dat de stikstofberekeningen niet goed zijn uitgevoerd omdat alle veranderingen in het autoverkeer meegerekend moeten worden in een passende stikstofbeoordeling. Volgens appellante is niet gerekend conform het ontwerp van de N65. Appellante verwijst daarbij naar paragraaf 3.1 van de plantoelichting, waaruit volgens appellante volgt dat niets aan een maximumsnelheid van 100 km/u in de weg staat. De berekening van stikstof op het punt van omrijdroutes, is volgens appellante te laag omdat niet zeker is dat deze deels afgesloten zullen worden.*

Reactie:

Het klopt dat er een fout is gemaakt in de stikstofberekeningen die ten grondslag liggen aan de bestemmingsplannen voor de N65. In de berekening van de depositie in de gebruiksfase was ten onrechte de toename van het verkeer op de N65 niet meegerekend. Dit is reeds toegelicht in de brief aan uw Afdeling van 16 augustus 2021 onder punt 1. Inmiddels zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd waarin wel rekening is gehouden met de toename van het verkeer in de gebruiksfase. Op basis hiervan is ook een passende beoordeling opgesteld. Verweerder verwijst voor het onderzoek naar bijlage 1 bij de brief van 14 september 2021 aan uw Afdeling. Conclusie uit de passende beoordeling is dat de reconstructie N65 gerealiseerd en gebruikt kan worden zonder significante gevolgen (afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten) voor Natura 2000-gebieden. In de passende beoordeling is uitgegaan van een maximum snelheid van 80 km/uur. De verkeersintensiteiten op de omrijdroutes zijn wel degelijk realistisch. De routes nabij Natura 2000-gebieden zullen slechts toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer. Het voorgaande staat beschreven in de uitgangspuntennotitie, bijlage B, bij de passende beoordeling. Bij brief van 24 september 2021 heb ik in aanvulling op de brief van 14 september 2021 deze bijlage bij de passende beoordeling (na)gestuurd.

11 Reactie op nader stuk appellant J.L.M. van Steen

Inleiding

Op het beroepschrift van appellant J.L.M. van Steen is reeds in hoofdstuk 6 van het verweerschrift van 9 november 2020 gereageerd. Appellant heeft in reactie op het verweerschrift op 8 december 2020 een nader stuk ingediend. Hieronder wordt op dit stuk gereageerd.

Reactie op nader stuk 8 december 2020

- 11.1 *Appellant stelt dat het feit dat de bewoners van Gestelstraat 1 niet in beroep zijn gegaan, niet betekent dat zij instemmen met het ontbreken van een geluidsscherm langs hun perceel, dit geldt eveneens voor hun buren.*

Reactie:

Verweerder heeft in het verweerschrift niet de stelling ingenomen dat omdat de bewoners van Gestelstraat 1 niet in beroep zijn gegaan, zij daarom instemmen met het ontbreken van een geluidsscherm langs hun perceel. Verweerder heeft dit feit alleen opgemerkt zonder daar een verdere conclusie aan te verbinden (zie blz. 15 van het verweerschrift van 9 november 2020).

- 11.2 *Volgens appellant zijn de geluidschermen bij de Antwerpsebaan wel vereist uit het oogpunt van behoorlijk bestuur. Appellant wijst erop dat hij in 1989 geen nieuwe woning mocht bouwen omdat de geluidbelasting te hoog was en sprake was van een saneringssituatie.*

Reactie:

Verweerder verwijst in de eerste plaats naar paragraaf 1.4 van het verweerschrift van 9 november 2020. In aanvulling daarop merkt verweerder het volgende op. Er komt een geluidsscherm bij de Antwerpsebaan. Dit geluidsscherm stopt ter hoogte van het perceel C1606 – dit is ongeveer ter hoogte van de Gestelstraat 1. De omvang en de afmeting van het geluidsscherm zijn gebaseerd op een doelmatigheidsafweging. In paragraaf 1.4 van het verweerschrift is stap voor stap uitgelegd hoe die afweging tot stand is gekomen. Het eventuele feit dat appellant in 1989 geen woning mocht bouwen, om welke reden dan ook, staat in deze procedure niet ter discussie.

- 11.3 *Volgens appellant had de woning aan de Antwerpsebaan 2a in berekening moeten worden meegenomen. Appellant is van mening dat dit 5000 reductiepunten zou*

kunnen opleveren, wat gelijk staat met 53 meter scherm van 2 meter hoog. Hierdoor zou het geluidscherm kunnen worden doorgetrokken tot het perceel van appellant.

Reactie:

Het gebouw met adres Antwerpsebaan 2a heeft geen woonfunctie en is daarom dus niet in de berekening, noch in de reductiepunten meegenomen.

- 11.4 *Appellant stelt dat de strekking van zijn betoog is, is dat de verkeerstoename op dit gedeelte van de Antwerpsebaan moet worden opgevangen (verharding aanbrengen) of moet worden voorkomen (draaibaar hek plaatsen), maar dat in ieder geval dat een begin moet worden gemaakt met het opnemen van de Antwerpsebaan in het plan, zodat er maatregelen genomen kunnen worden.*

Reactie:

Zoals reeds betoogd in paragraaf 1.5 van het verweerschrift van 9 november 2020 is er geen reden om aan te nemen dat er sprake zal zijn van een verkeerstoename in toekomstige situatie op de Antwerpsebaan, juist van een afname. Daarom bestaat geen aanleiding om de Antwerpsebaan te verharden, of in het plan op te nemen.

- 11.5 *Appellant kan zich niet vinden in het betoog in het verweerschrift dat verkeer niet via de Antwerpsebaan zou gaan rijden.*

Reactie:

Het verkeersmodel geeft aan dat op dit specifieke gedeelte van de Antwerpsebaan de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie zal afnemen.

- 11.6 *Appellant vermoedt dat de verkeersgegevens uit bijlage 6 bij de toelichting nog de situatie beschrijven toen het gedeelte van de Antwerpsebaan langs zijn perceel een verharde parallelweg zou worden. Volgens appellant suggereert het model dat er nauwelijks voertuigen rechtdoor over de Gestelstraat richting de Molenstraat rijden, waarschijnlijk ook vanwege het feit dat zijn gedeelte een parallelweg zou worden. Volgens appellant komen de gegevens niet overeen met de werkelijkheid.*

Reactie:

De verkeersgegevens gaan anders dan appellant stelt niet uit van een verharde weg, maar van de toekomstige situatie zoals voorzien: een onverharde weg. Appellant onderbouwt niet met objectieve gegevens waarom het verkeersmodel niet klopt.

- 11.7 *Appellant stelt dat de Antwerpsebaan geen beschermde status heeft op grond van het bestemmingsplan "Buitengebied, herziening 2020", omdat het is aangeduid met de bestemming Verkeer-Weg en niet Verkeer-Zandweg.*

Reactie:

Op basis van het vigerende bestemmingsplan geldt ter plaatse – inderdaad – thans de bestemming "Verkeer-Weg" en niet meer "Verkeer-Zandweg". Dit doet niet af aan het feit dat er geen reden is om de weg te verharderen.

- 11.8 *Appellant stelt dat zijn perceel buiten de natuurtoets valt. Volgens appellant gaat paragraaf 2.1.4 niet in op de natuureffecten van de parallelwegen, noch op zijn perceel.*

Reactie:

Alle mogelijke effecten op de natuur als gevolg van het bestemmingsplan – dus ook de effecten van het snelfietspad langs het perceel van appellant – zijn meegenomen in de natuurtoets. Het natuuronderzoek is opgenomen in bijlage 10 bij de toelichting. Anders dan appellant stelt, gaat paragraaf 2.1.4. van de natuurtoets, blz. 8, wel degelijk in op de parallelwegen, waaronder dus het snelfietspad. Dat in het natuuronderzoek geen afzonderlijke paragraaf over het perceel van appellant is opgenomen, betekent niet dat er geen rekening is gehouden met de eventuele effecten van de reconstructie op en/of rond het perceel.

- 11.9 *Appellant stelt dat de gemeenten Tilburg en Vught ook een beslissing moeten nemen over het snelfietspad. Appellant stelt dat fietsers uit Haaren, Oisterwijk, Biezenmortel of Udenhout niet zullen omrijden voor het snelfietspad.*

Reactie:

Het te realiseren snelfietspad is onderdeel van het provinciale uitvoeringsprogramma 'fiets in de versnelling'. Het snelfietspad (F65) wordt gerealiseerd tussen Den Bosch en Tilburg. Elke gemeente langs deze route regelt op haar eigen manier de planologische inpassing. Het is niet nodig dat overige gemeenten op dit onderdeel reeds definitieve beslissingen hebben genomen. Anders dan appellant suggereert, hebben de dorpen die in de omgeving van de N65 zijn gelegen, wel profijt van deze snelfietsvoorziening. Hoe dichter je bij de N65 woont, hoe eenvoudiger de snelfietsroute te bereiken is. Dat is logisch. Dit neemt niet weg dat het qua reistijd in de toekomst kan lonen om de snelfietsroute te nemen vanuit Haaren, Biezenmortel, Udenhout en/of Oisterwijk om zo via de F65 bijvoorbeeld richting Den Bosch of Tilburg te fietsen.

- 11.10 *Appellant stelt dat het snelfietspad niet bereikbaar is voor de inwoners van Helvoirt. Door het snelfietspad aan de noordkant van de N65 in te richten zouden volgens appellant ook de bewoners van Helvoirt van de mogelijkheid gebruik kunnen maken. Volgens appellant hoeft er geen aansluiting op de Torenstraat te worden gerealiseerd. Dit door ter hoogte van de Oude Rijksweg 28 voor fietsers een directe verbinding tussen de Oude Rijksweg en de ovonde te realiseren. Daarnaast zouden de fietsers vanuit Vught de ovonde linksom kunnen nemen richting Tilburg en vervolgens de directe verbinding met de Oude Rijksweg kunnen oprijden. Dan hoeven zij de Torenstraat niet over te steken, aldus appellant.*

Reactie:

Inwoners uit Helvoirt kunnen gebruik maken van de zuidelijke gelegen snelfietsroute door via de ovonde de N65 over te steken. Er is om vier redenen niet gekozen voor een noordelijk gelegen snelfietsroute, zoals toegelicht in 3.7 van verweerschrift van 9 november 2020. Het voorstel van appellant om een noordelijk gelegen route via de te realiseren ovonde te laten lopen om zo aansluitingen op de Torenstraat te voorkomen, neemt de andere drie bezwaren tegen een noordelijke gelegen snelfietsroute niet weg. Nog afgezien van de vraag of deze oplossing ruimtelijk inpasbaar zou zijn, gelet op de aanwezige bebouwing.

- 11.11 *Appellant vindt dat hij – als toekomstige gebruiker van de fietstunnel op de route van de Grote Ronde – wel degelijk belanghebbende is. Volgens appellant is er geen goed overzicht bij de tunnelmonden. Volgens appellant lopen voetgangers in de tunnel het risico op een sociaal onveilige situatie.*

Reactie:

Verweerder heeft niet in het verweerschrift het standpunt ingenomen dat appellant geen belanghebbende is, maar dat het relativiteitsvereiste als bedoeld in artikel 8:69a Awb aan een geslaagd beroep over de fietstunnel(veiligheid) in de weg staat. Appellant woont op meer dan een kilometer afstand van de fietstunnel. De ingeroepen norm ten aanzien van veiligheid van de tunnel strekt niet tot het belang van appellant. De fietstunnel is bovendien conform de CROW-richtlijnen ontworpen, er is wel degelijk goed overzicht bij de tunnelmonden en van sociaal onveilige situaties is evenmin sprake.

12 Reactie op nader stuk appellanten Reuzer III B.V. en Tankstation Helvoirt B.V.

Inleiding

Op het beroepsschrift van appellanten Reuzer III B.V. en Tankstation Helvoirt B.V. is al in hoofdstuk 12 van het verweerschrift van 9 november 2020 gereageerd. Appellanten hebben onder meer in reactie op het verweerschrift op 26 februari 2021 een nader stuk ingediend. Hieronder wordt hierop gereageerd.

Reactie op nader stuk

- 12.1 *Volgens appellanten is bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het tankstation. Naar aanleiding van het verweerschrift hebben appellanten verzocht inzicht te geven in het onderzoek over het tankstation. Naar aanleiding van Wob-verzoeken hebben appellanten stukken ontvangen. Bij deze stukken waren geen documenten gevoegd waar volgens appellanten kon uit worden afgeleid dat onderzoek is gedaan naar het tankstation, aldus appellanten.*

Reactie:

Er is wel onderzoek gedaan naar het tankstation als gevolg van het bestemmingsplan. Dit is beschreven in 12.1 t/m 12.4 van het verweerschrift van 9 november 2021. Dat appellanten bij de overgelegde stukken geen onderzoek hebben aangetroffen over het tankstation is in lijn met hetgeen verweerder daarover heeft gezegd. Zoals reeds aangegeven op blz. 50 van het verweerschrift, betekent het feit dat er geen paragraaf in de toelichting bij het bestemmingsplan is besteed aan het tankstation, of dat geen apart onderzoek is overgelegd, niet dat over het tankstation geen ruimtelijke afwegingen zijn gemaakt.

Zoals toegelicht in het verweerschrift in de reactie onder 12.6 blijft het tankstation gewoon goed bereikbaar en zal van inkomensderving naar verwachting geen of nauwelijks sprake zijn. Ook al zou sprake zijn van inkomensderving, en mocht dit vallen onder planschade, is dit financieel gedekt. Dit past in de begroting van het project. Verweerder verwijst naar de reactie onder 12.10 van het verweerschrift waarin dit is toegelicht.

Naar aanleiding van de door appellanten overgelegde onderzoeken van PRANA Consult en van Rijnstad is de situatie van het tankstation nogmaals tegen het licht gehouden. Deskundigen Ir. C.W.J.M van der Vleuten en J.A. Roetert zijn gevraagd onderzoek te doen naar het eventuele risico op nadeelcompensatie als gevolg van de infrastructurele maatregelen met betrekking tot de N65 voor het Esso-tankstation aan de Rijksweg 15. Dit heeft geleid tot de door deze deskundigen opgestelde rapportage "Préscan

planschade/nadeelcompensatierisico-analyse inzake rechtmatige bestuurlijke besluitvorming m.b.t. infrastructurele maatregelen in de omgeving van het Esso-tankstation te Helvoirt" van 15 februari 2021. Deze rapportage is opgenomen als **bijlage 4** bij deze nadere memorie.

De deskundigen erkennen dat omdat het tankstation als gevolg van de reconstructie minder visueel zichtbaar wordt dat dit in het begin zal kunnen leiden tot minder bezoekers, maar merken op dat de mate van bewegwijzering een grote rol zal spelen. Adequate bewegwijzering kan een daling van bezoekers tegengaan. Echter, voordat zij toekomen aan de vraag over de eventuele schadebegroting, concluderen zij dat sprake is van voorzienbaarheid aan de kant van appellanten. Appellanten hebben namelijk op 24 november 2007 een koopovereenkomst gesloten, en op dat moment bleek al uit meerdere beleidsstukken duidelijk dat de aansluiting of relatie van het tankstation met de N65 op enig moment (in ongunstige zin) kon wijzigen. In de vergunning die RWS in oktober 2014 heeft verleend staat bovendien nadrukkelijk het volgende:

"Het risico bestaat dat het werk in verband met (reconstructie)werkzaamheden van rijksweg N65 moet worden aangepast dan wel opgeruimd. Indien dit het geval blijkt te zijn, dient de vergunninghouder op grond van een door of namens het hoofd van District ZN Midden te verstrekken aanschrijving het werk te verwijderen of zodanig aan te passen, dat dit buiten de invloedssfeer van de bedoelde werken komt te liggen."

De conclusie van de deskundigen is dat eventuele schade – die valt te overzien gelet op het feit dat sprake blijft van weggebondenheid – als gevolg van de reconstructie voor rekening van appellanten dient te blijven. Verweerder wijst daarnaast naar de uitspraak van de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 maart 2021. In die uitspraak wordt over het tankstation van appellanten het volgende overwogen:

"De voorzieningenrechter ziet geen aanleiding de raad te suggereren nader onderzoek te doen naar de gevolgen voor deze verzoeker van het door de bestemmingsplannen mogelijk gemaakte project. Daarbij acht de voorzieningenrechter onder meer van belang dat Tankstation Helvoirt, op een andere wijze dan nu het geval is, aangesloten blijft op de N65 en de raad in het verweerschrift heeft toegezegd Tankstation Helvoirt in de toekomstige situatie volledig in de bewegwijzering te zullen meenemen, met vroegtijdige aankondigingen, zodat de weggebruiker hierop tijdig kan anticiperen."

Ook de voorzieningenrechter ziet, kortom, geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar de situatie (zie AbRvS 16 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:54, r.o. 12.1.)

- 12.2 *Appellanten hebben het verweerschrift voorgelegd aan PRANA Consult. Zij trekken volgens appellanten de volgende conclusies: er zijn geen positieve, maar enkel verwarrende effecten van de beoogde bebording te verwachten; het tankstation zal vanaf het noorden niet meer zichtbaar zijnde situering van het tankstation voldoet niet aan de basisvereisten ontwerprichtlijnen; het tankstation verliest de bereikbaarheid vanuit het dorp; de beoogde wijze van ontsluiting is uniek voor Nederland; de ontsluiting van de beide genoemde verzorgingsplaatsen aan de A12 is onvergelijkbaar; (Gegeven de ondertunneling) kan er voor het tankstation geen volwaardige en verkeersveilige aansluiting op de N65 komen.*

Reactie:

In hun rapport van 15 februari 2021 merken de deskundigen op blz. 13 juist op dat bewegwijzering de vindbaarheid van het tankstation kan vergroten en eventueel terugloop aan klanten kan beperken in de toekomst. Ook de voorzieningenrechter overweegt in de uitspraak dat bewegwijzering in positieve zin kan helpen in het beperken van het aantal klanten (zie AbRvS 16 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:54, r.o. 12.1.). Er valt niet in te zien waarom bebording een negatief effect kan hebben.

Zoals eerder toegelicht in het verweerschrift onder 12.2 voldoet het (weg)ontwerp aan alle ontwerprichtlijnen en verkeersveiligheidsaspecten en is dit ontwerpen op basis van het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig en volgens het Handboek Wegontwerp 2013 Regionale Stroomwegen (CROW publicatie 331). Het wegontwerp gebaseerd op een snelheid van 80 km/uur. Het wegontwerp heeft, in overeenstemming met de eisen van RWS, positief de toetsing door verkeersveiligheidsauditors doorstaan. Verweerder ontkent niet dat het tankstation visueel, of via de noordelijke gelegen rijbaan, in enige mate minder zichtbaar wordt, alleen dit betekent niet dat niet zou worden voldaan aan de ontwerprichtlijnen.

De bereikbaarheid vanuit de dorpskern vermindert niet (substantieel) ten opzichte van de huidige situatie. Verweerder heeft niet gesteld dat de situatie aan de A12 exact hetzelfde is, dit voorbeeld diende ter illustratie van het feit dat er voorbeelden zijn van tankstations die niet direct of anderszins worden ontsloten. Van een verkeersonveilige situatie is geen sprake.

- 12.3 *Appellanten hebben het verweerschrift voorgelegd aan hun bedrijfskundig adviseur Rijnstad. De conclusies van Rijnstad zijn: appellanten hebben in 2016 de aansluiting met het dorp af moeten sluiten om weggebonden te worden; zij hebben daar toen aanzienlijke investeringen voor moeten doen; de beoogde wijze van ontsluiting van het tankstation van cliënten leidt er toe dat dit tankstation niet langer 'weggebonden';*

in de nieuwe situatie zullen de verschillende 'soorten' bezoekers en verkeersstromen het tankstation niet of nauwelijks meer bereiken.

Reactie:

Verweerder verwijst naar 11.1 van het verweerschrift waarin reeds is gereageerd op dit punt. In aanvulling hierop het volgende. Verweerder ontkent niet dat appellanten in het verleden mogelijk investeringen hebben moeten doen om zo 'weggebonden' te worden, maar zoals reeds opgemerkt hebben zij het risico aanvaard dat een eventuele wijziging aan de N65 kan leiden tot het verwijderen van de op- en afrit.

- 12.4 *Appellanten verwijzen naar een verslag van een overleg van het projectteam van 24 juli 2019, waarin zou zijn gezegd "Esso kan planschadeclaim instellen. Heeft straks een indirecte aansluiting. Zichtbaarheid weg, impulsaankoop weg. Lokale klantenkring raakt hij kwijt omdat zij niet meer het dorp in kunnen rijden. Echter voldoet de huidige situering niet meer aan de normen. Gemeente Vught is in overleg met Esso." Dit staat volgens appellant haaks op het verweerschrift.*

Reactie:

Het verslag bewijst juist dat in de voorfase adequaat is nagedacht over de eventuele negatieve gevolgen van de reconstructie voor het tankstation. De effecten waren op dat moment wel degelijk in beeld, maar werden – zoals later ook is bevestigd – niet zodanig dat deze niet binnen de eventuele reikwijdte van planschade zou kunnen vallen.

- 12.5 *Uit het verweerschrift volgt volgens appellanten niet dat – en hoe – de ligging van het BP-tankstation ten opzichte van de ovonde of open tunnelbak anders zou zijn dan hun tankstation. Het argument dat dit bij het BP-tankstation niet ruimtelijk aanvaardbaar en verkeersveilig kon, geldt in dezelfde mate voor hun tankstation, aldus appellanten.*

Reactie:

In het verweerschrift van 9 november 2020 is onder 12.8 onderbouwd waarom het BP-tankstation niet ruimtelijk inpasbaar is, en het tankstation van appellanten wel. De inpassing van het BP-tankstation was niet mogelijk vanwege: a) de verbreding van het weglichaam aldaar door de toe- en afritten naast de open tunnelbak, terwijl de ruimte in de breedte daar uiterst krap is; b) de verhoging van de N65 bij de Broekleij om aldaar ruimte te creëren voor de eco-passage die nabij het tankstation tot te grote hoogteverschillen zou leiden; c) de ligging van het tankstation ten opzichte van de open tunnelbak; d) de aanwezigheid van een rijksmonument nabij het tankstation. De situatie van appellanten is absoluut niet vergelijkbaar.

13 Reactie op nader stuk appellante Vereniging het Groene Hart

Inleiding

Op het beroepschrift van appellanten Vereniging 't Groene Hart is in hoofdstuk 13 van het verweerschrift van 9 november 2020 gereageerd. Appellanten hebben op 15 januari 2022 een nader stuk ingediend. Hieronder wordt op dit stuk ingegaan.

Reactie op nader stuk van 15 januari 2022

- 13.1 *Appellanten hebben bij brief van 15 januari 2022 het eerder ingediende beroepschrift van 3 september 2020 opnieuw ingediend, omdat naar hun zeggen hier en daar hinderlijke tekstfouten in de tekst waren geslopen die de leesbaarheid en duiding niet ten goede kwamen. Appellanten stellen dat in het opnieuw ingediende beroepschrift de gebreken zijn weggenomen.*

Reactie:

In het opnieuw ingediende beroepschrift worden geen nieuwe feiten of argumenten door appellanten aangedragen. Verweerder verwijst voor een reactie op de beroepsgronden naar hoofdstuk 13 van het verweerschrift van 9 november 2020.

datum 11 februari 2022
onze ref. LS/JK/11014193

46/46

14 Conclusie

Zoals in de verweerschriften.

Met de meeste hoogachting,

Elisabeth C.M. Schippers

