

Zienswijze tegen ontwerpbestemmingsplan N65

Aan de gemeenteraad van de gemeente Vught

Postbus 10100

5260 GA Vught

Vught, 15 juli 2019

Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan N65 met zaaknummer [Z17 – 193278]

Geachte Gemeenteraad,

In Het Klaverblad van 5 juni 2019 is het ontwerpbestemmingsplan N65 bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerpbestemmingsplan.

Dit plan is een onderdeel van een groot en omvangrijk traject om de plannen met betrekking tot de rijksinfrastructuur uit te voeren. De visie van Vught op rijksinfrastructuur "Van knelpunt naar knooppunt" is voor ons uitgangspunt. De splitsing van dit project binnen Vught in N65 en spoor gedeelte is logisch omdat op rijksniveau Rijkswaterstaat en Prorail verantwoordelijk zijn. Jammer voor Vught komt het Rijk met onvoldoende geld over de brug om de Vughtse visie te realiseren, moeten provincie en betrokken gemeenten te veel in deze projecten investeren. Vught krijgt daarvoor veel minder terug dan in de visie gevraagd werd. Bij alle stappen die gezet zijn bij beide projecten heeft Vught veel ingeleverd. Geen verdiept spoor binnen de gehele bebouwde kom van Vught, meer goederenvervoer over beide sporen, geen N65-tunnel in de bebouwde kom van Vught en geen volwaardige oplossing voor de N65 van de bebouwde kom van Vught tot de aansluiting op A65/A58.

Ons grootste bezwaar is de wijze waarop over deze plannen is gecommuniceerd. De laatste alinea op pagina 1 van 41 van de Toelichting is voor ons in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De tekst van deze alinea luidt:

Naar aanleiding van een consultatieronde met de omgeving heeft de stuurgroep op 19 maart 2018 besloten het VKA op enkele onderdelen te optimaliseren. De optimalisatievoorstellen hebben geleid tot een vernieuwd VKA, genaamd 'Reconstructie N65'. In de stuurgroep is op 30 mei 2018 besloten de 'Reconstructie N65' verder uit te werken om de ruimtelijke, functionele en financiële haalbaarheid te bepalen en om als basis te functioneren voor het bestemmingsplan N65 en bijbehorende onderzoeken. Op 23 november 2018 werd de reconstructie van de N65 gepresenteerd en vastgesteld door de stuurgroep. Op 28 februari 2019 is de Reconstructie N65 (zonder het later toegevoegde viaduct) behandeld en vastgesteld door de gemeenteraad.

Het hier gestelde achten wij bezijden de waarheid. Sterker nog voor onze situatie voldoet de gang van zaken zoals aangegeven in deze alinea niet aan de beginselen van behoorlijk bestuur. Wij en onze omgeving zijn niet geconsulteerd. Omdat wij niet voldoende op de hoogte zijn in hoeverre dit ook geldt voor andere betrokkenen uit de omgeving N65 vervolgen wij met de argumenten voor onze zienswijze die betrekking hebben op onze persoonlijke situatie.

Argumenten:

1. Het bestemmingsplan en onderliggende stukken verschaffen geen duidelijkheid over de gevolgen voor de toegang tot ons woonhuis gelegen op het perceel 2734.
2. Het bestemmingsplan en onderliggende stukken verschaffen geen duidelijkheid over de gevolgen voor het gemeentelijk monument gelegen op perceel 2734. De M.E.R.-beoordeling besteedt geen aandacht aan zichtbaar maken van de monumenten op beide percelen gelegen aan de kruising De Bréautélaan met de N65.
3. Het bestemmingsplan en onderliggende stukken verschaffen geen duidelijkheid over de plaats van berging van hemelwater. Als gevolg van de verhoging van de De Bréautélaan en de aanleg van een wal met fietspad langs de N65, wordt de kans op wateroverlast op ons perceel sterk vergroot. Waar dit water tijdelijk kan worden verzameld is niet bekend.

4. Het bestemmingsplan en onderliggende stukken gaan uit van gelijkvloerse kruisingen en perceel-aansluitingen op de N65. Dit is niet correct voor de De Bréautélaan, het maaiveld op de kruising N65 met de De Bréautélaan ligt circa 1,5 meter boven het maaiveld volgens de bouwtekeningen van het woonhuis op perceel 2734. Dit geldt voor meerdere percelen zoals Helvoirtseweg 154 en De Bréautélaan 3 en 5.
5. Een citaat van de website van de gemeente Vught:
In december 2017 is het voorontwerpbestemmingsplan N65 op basis van het voorkeurs-alternatief (VKA) voor de N65 in Vught in procedure gebracht. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 14 december 2017 tot en met 31 januari 2018. Er zijn 25 inspraakreacties ingediend. Ook zijn er reacties binnengekomen van de vooroverleginstanties zoals de provincie, Rijkswaterstaat en het waterschap. De inspraakreacties en de beantwoording zijn verwerkt in een Nota van Inspraak en vooroverleg. Naar aanleiding van de inspraakreacties heeft de stuurgroep N65 op 19 maart 2018 besloten het VKA op enkele onderdelen te optimaliseren. De optimalisatie-voorstellen hebben geleid tot een vernieuwd VKA, de 'Reconstructie N65'. Dit bestemmingsplan is de planologische vertaling van dit plan. Het ontwerpbestemmingsplan is op vele punten aangepast/verbeterd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.
Dit is een verkeerde voorstelling van zaken, met deze tekst worden de inwoners van Vught misleid, want bij de kruising N65 met de De Bréautélaan/Martinilaan is sprake van een grote verslechtering:
 - A. Door de N65 bij deze kruising minder te verdiepen is er een viaduct noodzakelijk om een fietsstraat met auto te gast te kunnen realiseren. Vanaf het begin van de oprit kun je de tegenliggers van de andere kant niet zien en kan niet aan de CROW veiligheidseisen worden voldaan. In de notitie "kansrijke alternatieven N65 november 2014" (pagina 30) staat: Op het gebied van ruimtelijke kwaliteit scoren half verdiepte liggingen minder positief dan verdiepte liggingen. Omdat de N65 al verdiept is gaan de kruisende wegen half verhoogd over de N65 heen. Dit verstoort ter plaatse de zichtrelatie. "Verdiepte aansluitingen gaan circa 6 meter de grond in" Dit impliceert voor de nu voorziene oplossing een oversteek van 3 meter hoog.
 - B. Door het niet aanleggen van een secundaire 50 km weg langs de N65 wordt een groot deel van Vught belast met ongewenste verkeersstromen en wil de gemeente nu de Jagersboschlaan verhard en de tweede uit de Structuurvisie.
 - C. Voor ons – en vele andere bewoners aan onze zijde van de N65 - wordt de barrièrewerking van de N65 vergroot.
 - D. Het bestemmingsplan en onderliggende stukken geven geen duidelijkheid over hoe diep de N65 verdiept wordt bij de 3 kruisingen in de bebouwde kom. Wat de toegestane voertuighoogtes worden is niet bepaald. (Bij het nu voorziene viaduct halverwege Vught – Helvoirt wordt de hoogte 4,70 meter. Dit geeft aan dat ook de kruisingen in de bebouwde kom van Vught verkeer van die hoogte moet kunnen verwerken.) Hierdoor is niet duidelijk welke hellingshoeken voor overstekend verkeer op deze locaties gerealiseerd worden. Ook is nergens de aantrekkende werking op verkeer van deze hoogte genoemd.
 - E. Deze oplossing is niet te rijmen met de wensen verwoord in de Vughtse visie op de rijksinfrastructuur.
 - F. Voor ons was er geen reden om een inspraakreactie in te dienen op het voorontwerp van 14 december 2017. Dat was - met de nu gekozen oplossing - wel gebeurd.
6. Het gemeentebestuur heeft in dit ontwerpbestemmingsplan de structuurvisie onvoldoende als uitgangspunt gehanteerd. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening staat dat de structuurvisie leidend moet zijn voor de inzet van het gemeentebestuur. Voorbeelden ter illustratie hiervan:
 - A. Structuurvisie geen ongelijkvloerse kruising N65 Boslaan/Vijverboslaan.
 - B. Verbeteren van interne bereikbaarheid voor alle vormen van verkeer, voor hulpdiensten is het verminderen van de huidige oversteekmogelijkheden N65 een verslechtering, de "3 wallen" bij kruising N65 met de De Bréautélaan/Martinilaan tasten "het landschaps icoon van de N65" aan en kan niet gerealiseerd worden met een "flauw talud".
 - C. De voorkeur voor een (gedeeltelijke) parallelbaan langs de N65 is zonder onderbouwing vervangen door voor de tweede optie "verhard en de Jagersboschlaan" te kiezen. De verklaring dat het voorstel om de Jagersboschlaan te verhard niets te maken heeft met het N65 project is daarmee ondergraven. Daarom zou het tracé Vijverbosweg-Jagersboschlaan-Martinilaan deel moeten uitmaken van het voorliggende bestemmingsplan. Van het begin af aan

is er al vanuit gegaan om gebruik te maken van de derde optie: "gebruik maken van de bestaande infrastructuur". Het niet vasthouden aan de volgorde van de structuurvisie kost Vught niet alleen extra geld waarvoor onvoldoende dekking is. Hierdoor wordt het onmogelijk de 6 doelstellingen N65 te realiseren.

- D. De route Esscheweg – Martinilaan – De Bréautélaan is aangemerkt als "erg belangrijk voor het realiseren van meer eenheid in Vught". De oplossing van VKA+ (Reconstructie N65) voldoet hier niet aan.
 - E. Voor optimale fietsroutes moet rekening worden gehouden met 3 verschillende snelheden (reguliere fietsers, elektrische fietsers en wielrenners/mountainbikers). Dit betekent dat bij een drukke overgang met slecht zicht op tegemoetkomend verkeer de fietsstraat ingericht moet worden volgens CROW normen met gescheiden extra brede fietsstroken. Hetzelfde doet zich voor bij voetgangers, rolstoelgebruikers, bakfietsen, scootmobiel etc.
 - F. Ruime opzet van erftoegangswegen, versterken landgoeduitstraling langs onder andere N65 is niet herkenbaar in het bestemmingsplan.
 - G. Ook bij de kruisingen van de N65 met Boslaan/Vijverbosweg en Helvoirtseweg/ John F Kennedylaan worden aansluitingen voor autoverkeer met de N65 gerealiseerd in combinatie met oversteken voor alle vormen van lokaal verkeer. Ook hier wordt de bindende werking van de structuurvisie op meerdere punten geschonden. Als gevolg hiervan zal het lokale verkeer de oversteek bij de De Bréautélaan/Martinilaan frequenter gaan gebruiken.
7. Er is geen onderzoek gedaan naar de bodem. In 2003 is door RWS onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de realisatie van een "fietstunnel" op de locatie kruising N65 met de De Bréautélaan/Martinilaan. Hierbij zijn ook grondwaterpeilingen over een langere periode uitgevoerd. Het ontbreken van de resultaten van dit onderzoek is onbegrijpelijk.
 8. Fijnstof wordt door de gemeente afgedaan in algemene termen als "we voldoen aan de normen" en "probleem verdwijnt door schoner worden auto's". Wij vinden dit een voorbeeld van "struisvogelgedrag". De werkelijkheid is dat fijnstof wel degelijk overlast tot gevolg heeft. Zowel langs drukke autowegen als bij spoorwegen wordt de grond verontreinigd. Fijnstof langs autowegen en geluidsoverlast zijn gekoppeld omdat de bron dezelfde is. Waarom stelt de gemeente geen eisen in het bestemmingsplan in het belang van haar taak om te zorgen voor de gezondheid van haar inwoners?
 9. Taak of rol gemeente bij compensatie overmatige schade betrokkenen (ook wel genoemd nadeelcompensatie bij infrastructurele projecten). Hierover is tot op heden - zover bij ons bekend - niet gecommuniceerd vanuit gemeente of N65 projectgroep. Op eerdere vragen van ons wanneer hierover met betrokkenen overleg gaat plaatsvinden is niet gereageerd. Wel is verwezen naar planschade regeling bestemmingsplannen. Nadeelcompensatie is echter van een heel andere orde. Nadeelcompensatie is een schadevergoeding voor onevenredig nadeel dat rechtmatig overheidshandelen in het kader van de uitoefening van de publiekrechtelijke taak veroorzaakt bij burgers of bedrijven (het gelijkheidsbeginsel ligt hieraan ten grondslag). De reden waarom wij dit als argument opnemen om het bestemmingsplan (nog) niet vast te stellen is dat wij inschatten dat er voldoende redenen zijn om aan te nemen dat er in het totale N65 project voor meerdere miljoenen nadeelcompensatie uitgekeerd zal moeten worden. Hiervoor is nog geen dekking, noch is bekend welke overheid dit moet betalen. Hiermee wordt de haalbaarheid van het N65 project onzeker en daarmee de noodzaak om nu het bestemmingsplan vast te stellen.
 10. Er zijn nog veel zaken onduidelijk. Van de bereikbaarheid met openbaarvervoer (bushaltes) tot type viaduct (daar wordt creativiteit van aanbieders gevraagd bij de aanbesteding).
 11. Onze leefbaarheid wordt door de halfverdiepte ligging en de hellingen in het wegdek van de N65 bij de ongelijkvloerse kruisingen, het verhogen van de snelheid van 70 naar 80 kilometer, de extra verkeersbewegingen op de N65 en het onderliggende wegennet verminderd. De stikstofuitstoot zal in Vught en bij onze woning toenemen. Hier worden geen dan wel onvoldoende maatregelen voor getroffen. Een motivatie hiervoor ontbreekt evenals een goede belangenafweging. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

12. Er zijn nog veel zaken onduidelijk. Van de bereikbaarheid van ons pand met openbaarvervoer (bushaltes zijn verdwenen), tot type viaduct (daar wordt creativiteit van aanbieders gevraagd bij de aanbesteding). Nergens in het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven hoe de verdiepte aanleg van de N65 gefinancierd gaat worden en of het plan economisch uitvoerbaar is. De opmerking in hoofdstuk 7 (Financiële haalbaarheid) dat een exploitatiebegroting niet nodig is en dat daarmee de financiële haalbaarheid is aangetoond is een drogreden. Dat een exploitatiebegroting niet nodig is kan niet volgen dat de haalbaarheid is aangetoond. In de financiële stukken van dit project zijn geen posten voor de welvaartseffecten voor bewoners opgenomen. Wij denken dat dit een stijging van lokale lasten voor alle onroerendgoedeigenaren in Vught tot gevolg zal hebben.
13. Het gemeentebestuur en de projectgroep N65 hebben niet in alle gevallen met direct betrokkenen goed gecommuniceerd. Dit geldt zeker voor onze situatie. In plaats van direct betrokkenen vooraf te betrekken bij de uitwerking van de voor hen relevante plandelen – zeker ingeval van voor hen nadelige wijzigingen in plannen – zijn wij overrompeld. Na de publicatie van "De Reconstructie N65" hebben wij 3 gesprekken gehad met leden van de projectgroep N65. In deze gesprekken hebben wij vragen gesteld, is beloofd om ons informatie te verstrekken, maar wij moeten zelf steeds vragen waar de antwoorden blijven. De toezegging dat wij antwoorden begin week 25 zouden krijgen is niet nagekomen. Wij hebben al onze vragen per mail doorgegeven met het verzoek om antwoord of aan te geven wanneer het antwoord gegeven kan worden. Ook hier is niet proactief op gereageerd. 4 juli hebben wij een gesprek gehad zonder dat duidelijk is geworden hoe onze situatie wordt. Alleen werd duidelijk dat goede toegankelijkheid zoals nu voor alle verkeersvormen een groot probleem is.
14. Tot heden zijn er 3 gesprekken met ons gevoerd. Bij deze gesprekken en bij de schriftelijk aan de projectgroep gestelde vragen hebben wij aangegeven dat antwoord op alle vragen van belang is om mee te kunnen werken aan deze plannen. Vanaf 1989 wachten wij op maatregelen om de geluidsoverlast te verminderen, na een van rechtswege verleende vergunning om ramen te vervangen heeft de gemeente aangegeven de benodigde omgevingsvergunning niet te verlenen. Hierdoor is ons vertrouwen beschadigd.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan N65. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij de raad met inachtneming van onze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan nu niet vast te stellen. Pas als alle aspecten strijdig met de structuurvisie aangepast en volledig onderbouwd in het ontwerpbestemmingsplan zijn vastgelegd kan dit plan worden vastgesteld.

De uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei jl. over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geeft de gemeenteraad alle ruimte om niet akkoord te gaan met dit ontwerpbestemmingsplan. Als gevolg van deze uitspraak moeten de positieve gevolgen van maatregelen - om de nadelige gevolgen van stikstof voor natuurgebieden weg te nemen - vooraf vaststaan.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Familie Schreurs
De Bréautélaan 1
5263 GB Vught

G.W.M. Schreurs



C.L.J.M. Verhagen



Deze zienswijze wordt mede ondertekend door direct betrokken bureaus van de familie Schreurs – Verhagen.

De situatie voor het pand gelegen op het adres De Bréautélaan 1 bevat argumenten die ook gelden voor de medeondertekenaars.

Anders gesteld: niet alle argumenten van deze zienswijze zijn van toepassing voor de medeondertekenaars maar de medeondertekenaars hebben geen andere argumenten.

Daarom wordt deze zienswijze mede ondertekend door:

Familie Van Oostveen

W.A.C.M. van Oostveen

H.A.V.E. Chappin

Helvoirtseweg 154
5263EH Vught



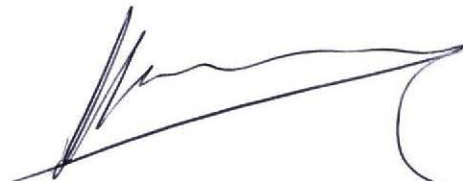
*H. van Oostveen -
Chappin*

Familie Kolster

M.A. Kolster

A.E.G.Th. Franssen

De Bréautélaan 3
5263GB Vught



A.E.G.Th. Franssen

De heer J. Tjoeng

De Bréautélaan 5
5263GB Vught

