

ECLI

ECLI:NL:RVS:2022:3910

Datum uitspraak

21 december 2022

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 10 maart 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders van Vught ten behoeve van het bestemmingsplan "N65 Vught" hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder vastgesteld. Deze uitspraak gaat over twee plannen voor een gedeelte van de bestaande weg tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch, de N65. In de huidige situatie heeft het gedeelte van deze weg tussen Vught en Helvoirt veel gelijkvloerse kruisingen en worden erven direct op de weg ontsloten. Ook wordt het steeds drukker op de weg. Aan de plannen ligt een analyse van problemen rond de N65 ten grondslag. Uit die analyse volgt dat de N65 in de huidige situatie als een barrière functioneert, het verkeer op de weg niet goed kan doorstromen en ook de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Tenslotte is de conclusie dat de weg de leefbaarheid van de omgeving onder druk zet. De raad van de gemeente Vught en de raad van de gemeente Haaren hebben elk een bestemmingsplan vastgesteld om deze problemen aan te pakken.

Volledige tekst

202003472/1/R2 en 202004196/1/R2.

Datum uitspraak: 21 december 2022

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1] en anderen, allen wonend te Vught,
2. Vereniging Het Groene Hart Brabant, gevestigd te Boxtel, en Stichting Boom & Bosch, gevestigd te 's-Hertogenbosch (hierna: Groene Hart en Boom & Bosch),

3. Vereniging Het Groene Hart Brabant, gevestigd te Boxtel (hierna: Groene Hart),
4. [appellant sub 4], wonend te Vught,
5. [appellant sub 5], wonend te Vught,
6. [appellant sub 6] en anderen, allen wonend te Vught,
7. [appellante sub 7] en anderen, alle gevestigd te Vught,
8. [appellante sub 8], gevestigd te 's-Hertogenbosch,
9. [appellant sub 9] en anderen, allen wonend te Vught,
10. In 't Groene Woud B.V., gevestigd te Vught, en [appellant sub 10A], wonend te Vught,
11. [appellant sub 11], wonend te Vught,
12. Stichting Natuur- en Milieugroep Vught, gevestigd te Helvoirt, gemeente Vught (hierna: NMV),
13. [appellante sub 13], gevestigd te Vught,
14. [appellant sub 14], wonend te Vught,
15. [appellant sub 15], wonend te Vught,
16. Ingenieursbureau A2r3 B.V., gevestigd te Vught, en [appellant sub 16A], wonend te Vught,
17. Vereniging Platform Vught Structureel (hierna: Platform Vught) en anderen, allen gevestigd onderscheidenlijk wonend te Vught,
18. [appellant sub 18A] en [appellant sub 18B], beiden wonend te Vught,
19. [appellant sub 19], wonend te Helvoirt, gemeente Vught,
20. [appellant sub 20], wonend te Buren,
21. [appellant sub 21], wonend te Helvoirt, gemeente Vught,
22. [appellant sub 22], wonend te Haaren, gemeente Oisterwijk,
23. [appellant sub 23], wonend te Helvoirt, gemeente Vught,
24. Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt, gevestigd te Vught (hierna: Comité N65),
25. [appellant sub 25], wonend te Helvoirt, gemeente Vught,
26. Houdstermaatschappij Reuzer III B.V. en Tankstation Helvoirt B.V., beide gevestigd te Helvoirt, gemeente Vught,

appellanten,

en

1. het college van burgemeester en wethouders van Vught,
2. de raad van de gemeente Vught,
3. de raad van de gemeente Haaren (thans: Vught),

verweerders.

#### Procesverloop

Bij besluit van 10 maart 2020 heeft het college ten behoeve van het bestemmingsplan "N65 Vught" hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) vastgesteld (hierna: het besluit hogere waarden).

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 6] en anderen beroep ingesteld.

Bij besluit van 14 mei 2020 heeft de raad van de gemeente Vught het bestemmingsplan "N65 Vught" (hierna: plan 1) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Groene Hart en Boom & Bosch, NMV, Platform Vught en anderen, [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 6] en anderen, [appellant sub 9] en anderen, [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 11], [appellant sub 14], [appellant sub 15], [appellanten sub 18], Ingenieursbureau A2r3 B.V. en [appellant sub 16A], [appellante sub 7] en anderen, [appellante sub 8], In 't Groene Woud B.V. en [appellant sub 10A] en [appellante sub 13] beroep ingesteld.

Bij besluit van 2 juli 2020 heeft de raad van de gemeente Haaren (thans: Vught) het bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2020" (hierna: plan 2) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Comité N65, Groene Hart, NMV, [appellant sub 19], [appellant sub 21], [appellant sub 23], [appellant sub 25], [appellant sub 22], [appellant sub 20] en Houdstermaatschappij Reuzer III B.V. en Tankstation Helvoirt B.V. beroep ingesteld.

Het college en de raad hebben verweerschriften ingediend.

Diverse partijen hebben nadere stukken ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: STAB) heeft in beide zaken een afzonderlijk deskundigenverslag uitgebracht. Diverse partijen hebben hun zienswijzen op deze deskundigenverslagen naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaken ter zitting behandeld op 19, 20 en 21 april 2022, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft laten vertegenwoordigen. Ook het college van burgemeester en wethouders en de raad van de gemeente Vught hebben zich laten vertegenwoordigen. Voorts is de provincie Noord-Brabant, die zich eveneens heeft laten vertegenwoordigen, ter zitting gehoord.

#### Overwegingen

##### INLEIDING

1. Deze uitspraak gaat over twee plannen voor een gedeelte van de bestaande weg tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch, de N65. In de huidige situatie heeft het gedeelte van deze weg tussen Vught en Helvoirt veel gelijkvloerse kruisingen en worden erven direct op de weg ontsloten. Ook wordt het steeds drukker op de weg. Aan de plannen ligt een analyse van problemen rond de N65 ten grondslag. Uit die analyse volgt dat de N65 in de huidige situatie als een barrière functioneert, het verkeer op de weg niet goed kan doorstromen en ook de verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Tenslotte is de conclusie dat de weg de leefbaarheid van de omgeving onder druk zet.

1.1. De raad van de gemeente Vught en de raad van de gemeente Haaren hebben elk een

bestemmingsplan vastgesteld om deze problemen aan te pakken. Plan 1 is vastgesteld door de raad van de gemeente Vught en betreft het oostelijke deel van het tracé bij Vught. Plan 2 is vastgesteld door de raad van de gemeente Haaren en betreft het westelijke deel van het tracé bij Helvoirt. Inmiddels is de gemeente Haaren opgeheven. De gronden waarop de beide plannen betrekking hebben, behoren nu geheel tot de gemeente Vught. Daarom treedt de raad van de gemeente Vught in deze procedure op als opvolger van de raad van de gemeente Haaren. Op beide plannen is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

1.2. Samen voorzien de twee plannen in diverse wijzigingen aan ongeveer 6,5 kilometer van de N65. In de beoogde situatie is dit deel van de N65 ingericht als een zogenoemde stroomweg, met een maximale snelheid van 80 km/uur. De wijzigingen bestaan in hoofdlijnen uit het volgende. Tussen de kruisingen met de J.F. Kennedylaan en de Boslaan/Vijverbosweg in Vught en bij de kruising met de Torenstraat/Molenstraat in Helvoirt wordt het bestaande wegtracé van de N65 (half-)verdiept. Van de bestaande gelijkvloerse kruisingen blijven er vier over, die door het (half-)verdiepen van de weg ongelijkvloers worden. In het gebied tussen de kernen Vught en Helvoirt komen over de weg heen een ecoduct en, ter hoogte van de bestaande aansluitingen met de Kruishoeveweg/Sparrendaalseweg, een viaduct. De bestaande doorsteek naar wegrestaurant In 't Groene Woud vervalt. Het bestaande BP-tankstation aan de N65 wordt verplaatst naar een andere plek aan de weg. De bestaande fietsroutes langs de N65 worden grotendeels vervangen door een snelfietsroute langs de zuidzijde van de weg. Onder de weg door komt een ecopassage en bij de bestaande kruising van de N65 met de Kreitestraat/Hoge Raam komt een fietstunnel. Ten slotte verdwijnen diverse directe aansluitingen van aangrenzende percelen op de N65 en bestaande op- en afritten, doordat langs delen van de N65 ventwegen komen.

1.3. Er zijn in totaal 26 beroepen ingediend tegen de twee plannen. Dit zijn beroepen van bedrijven die vrezen voor belemmering van hun bedrijfsvoering, van verenigingen en stichtingen die negatieve gevolgen vrezen voor landschap, natuur en waterhuishouding, en van stichtingen en omwonenden die vrezen dat het woon- en leefklimaat zal verslechteren door verkeerstoenames, verandering van de weginrichting en gewijzigde verkeersstromen.

1.4. Het besluit hogere waarden heeft betrekking op vijf bestaande woningen in Vught. Het college van Vught heeft het besluit hogere waarden genomen voorafgaand aan de vaststelling van plan 1. Het besluit is gebaseerd op onderzoek naar de geluidbelasting op de gevels van diverse bestaande woningen vanwege aanpassingen aan bestaande wegen als gevolg van plan 1. Van de ingediende beroepen zijn er twee mede gericht tegen het besluit hogere waarden.

## HET BESLUIT HOGERE WAARDEN

Het beroep van [appellant sub 1] en anderen

2. [appellant sub 1] en anderen komen in hun beroepsschrift mede op tegen het besluit hogere waarden.

2.1. In artikel 8:69a van de Awb staat: "De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept."

2.2. Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) blijkt dat de wetgever met artikel 8:69a

van de Awb de eis heeft willen stellen dat er een verband is tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

2.3. Het besluit hogere waarden is gebaseerd op hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh). Deze afdeling bevat, voor zover hier van belang, een regeling op grond waarvan bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een zone langs een weg, voor de geluidsbelasting vanwege die weg voor woningen die binnen die zone liggen de waarden in acht moeten worden genomen die als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt. Als beschermingsniveau geldt in beginsel de waarde die voor de betrokken woning is vastgelegd in de regeling. Indien deze waarde niet wordt gehaald, is het mogelijk om voor de woning een ander beschermingsniveau te bepalen, door een hogere waarde voor die woning vast te stellen. De regeling voorziet erin dat bij zo'n besluit wordt vastgesteld welke geluidsbelasting bij een woning vanwege de weg maximaal mag optreden. Deze regeling strekt daarmee tot bescherming van de bewoners van de betreffende woning of woningen.

2.4. [appellant sub 1] en anderen komen op voor het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving. Zij wonen niet in een woning waarvoor met het bestreden besluit hogere waarden zijn vastgesteld. Ook is niet gebleken dat zij eigenaar zijn van een woning waarvoor met het bestreden besluit hogere waarden zijn vastgesteld, of dat zij concrete interesse hebben in de koop of bewoning van die woningen. Daarom strekt de regeling kennelijk niet tot bescherming van de belangen van [appellant sub 1] en anderen.

2.5. Het betoog van [appellant sub 1] en anderen dat het besluit hogere waarden niet had mogen worden vastgesteld, kan op grond van 8:69a van de Awb niet leiden tot vernietiging van het besluit hogere waarden. Voor zover zij daartoe beroepsgronden hebben aangevoerd, zal de Afdeling deze daarom niet inhoudelijk bespreken.

2.6. Het beroep van [appellant sub 1] en anderen tegen het besluit hogere waarden is ongegrond.

Het beroep van [appellant sub 6] en anderen

3. [appellant sub 6] en anderen betogen dat door het vaststellen van het besluit hogere waarden in combinatie met plan 1 de randen van het toelaatbare worden opgezocht. Zij vinden dat bewoners onevenredig worden benadeeld. Zij hebben desgevraagd op de zitting toegelicht dat één van de doelstellingen van plan 1 is dat de geluidhinder afneemt, terwijl zij vinden dat de geluidhinder onvoldoende is beschouwd. Verder betogen zij dat in plaats van het voor diverse locaties vaststellen van hogere waarden, bronmaatregelen hadden moeten worden genomen, die ervoor zouden zorgen dat de voorkeursgrenswaarde nergens wordt overschreden.

3.1. De Afdeling stelt vast dat het besluit hogere waarden één van de woningen van [appellant sub 6] en anderen betreft, namelijk de woning van [appellant sub 6A] aan de [locatie 1] te Vught. Nu in ieder geval aan [appellant sub 6A] artikel 8:69a van de Awb niet kan worden tegengeworpen, ziet de Afdeling geen aanleiding meer om in te gaan op de vraag of de overige personen namens wie het beroep van [appellant sub 6] en anderen is ingediend (ook) in hun belang worden geraakt.

3.2. Artikel 110a, eerste lid, van de Wgh, luidt: "Burgemeester en wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten

hoogste toelaatbare geluidsbelasting."

Het vijfde lid luidt: "Het eerste en tweede lid vinden slechts toepassing indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege [...], de weg [...], van de gevel van de betrokken woningen [...] tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. [...]"

3.3. Het college van Vught heeft voorafgaand aan de vaststelling van het besluit hogere waarden onderzoek laten verrichten naar de geluidbelasting op de gevels van diverse bestaande woningen vanwege wijzigingen op en aan bestaande wegen als gevolg van plan 1. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het rapport 'Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, bestemmingsplan N65 Vught, onderliggend wegennet', dat op 10 maart 2020 is uitgebracht door Anteagroup. De Afdeling ziet, mede gelet op dit onderzoek, geen grond voor het oordeel dat het college in het algemeen de geluidhinder onvoldoende heeft beschouwd.

Naar het oordeel van de Afdeling mocht het college zich verder op het standpunt stellen dat de toepassing van maatregelen als bedoeld in artikel 110a, vijfde lid, van de Wvgh onvoldoende doeltreffend is om de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde, zodat deze bepaling niet in de weg staat aan de vaststelling van de hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Uit de motivering die aan het besluit hogere waarden ten grondslag ligt, volgt dat als bronmaatregelen akoestisch geoptimaliseerd asfalt (SMA-NL8 G+) zal worden toegepast op de Helvoirtseweg over een lengte van ongeveer 350 m en een stille elementenverharding op de J.F. Kennedylaan over een lengte van ongeveer 95 m. Vermeld is dat verdergaande maatregelen aan de bron door technische beperkingen niet mogelijk zijn. Het plaatsen van geluidschermen en -wallen heeft volgens de motivering verder een grote ruimtelijke impact en is ongewenst omdat dit zowel het zicht bij de kruisingen als de ontsluiting van woningen en percelen belemmert. Uit het voorgaande blijkt dat de bronmaatregelen waar [appellant sub 6] en anderen op wijzen, zijn onderzocht en dat daarover een afweging is gemaakt. Wat [appellant sub 6] en anderen hebben aangevoerd vormt geen grond voor het oordeel dat die afweging niet juist is. Ook anderszins is niet gebleken van feiten of omstandigheden die maken dat het college niet mocht besluiten tot de vaststelling van de hogere waarden. Zo worden onder meer de maximaal te ontheffen waarden niet overschreden. Het betoog slaagt niet.

3.4. Het beroep van [appellant sub 6] en anderen tegen het besluit hogere waarden is ongegrond.

Proceskosten

4. Het college hoeft geen proceskosten te vergoeden.

## DE BESTEMMINGSPLANNEN

Ontvankelijkheid

1. Procesbelang [appellant sub 10A] en In 't Groene Woud B.V.

5. De raad betoogt dat In 't Groene Woud B.V. en [appellant sub 10A] geen procesbelang meer hebben bij de voorliggende beroepsprocedure. Hiertoe voert hij aan dat met het beroep niet kan worden bereikt wat zij willen bereiken, namelijk een andere vormgeving van de reconstructie van de N65, waardoor een betere bereikbaarheid van hun wegrestaurant gewaarborgd blijft.

5.1. Niet in geschil is dat de eigendom van de kadastrale percelen en de daarop aanwezige opstallen, waar voorheen het wegrestaurant gevestigd was, inmiddels door verkoop en levering zijn overgegaan op een derde. Daarbij gaat het, naar evenmin in geschil is, om een vastgoedinvesteerder ten behoeve van Restaurant Company Europe B.V., die een ander soort restaurant wenst te vestigen op het perceel. [appellant sub 10A] is dus geen eigenaar meer van de gronden en In 't Groene Woud B.V. geen eigenaar en exploitant meer van het wegrestaurant. Het wegrestaurant is opgehouden te bestaan.

Onder die omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat het procesbelang van [appellant sub 10A] en In 't Groene Woud B.V. is komen te vervallen.

Weliswaar bestaat bij rechtsopvolging onder bijzondere titel de mogelijkheid dat de verkrijger de hoedanigheden van de belanghebbende en aanlegger van de procedure overneemt, maar daarvan is hier niet gebleken.

Uit de brief van 14 februari 2022 die de Afdeling over het gestelde procesbelang van [appellant sub 10A] en In 't Groene Woud B.V. heeft ontvangen, inclusief de daarin vermelde citaten uit de koopovereenkomst, blijkt niet dat de rechtsopvolger de procedure heeft overgenomen van [appellant sub 10A] en

In 't Groene Woud B.V. of deze intentie heeft (gehad). Van deze rechtsopvolger zelf heeft de Afdeling niets vernomen.

Nu het procesbelang van [appellant sub 10A] en In 't Groene Woud B.V., gelet op het voorgaande, is komen te vervallen en niet is gebleken dat de rechtsopvolger de procedure heeft overgenomen, is het beroep van [appellant sub 10A] en In 't Groene Woud B.V. niet-ontvankelijk.

Voor zover zij menen planschade te lijden door de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, staat het hen vrij een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen, waartegen de gebruikelijke bestuursrechtelijke rechtsmiddelen openstaan.

## 2. Ontvankelijkheid overige appellanten

6. De raad heeft zijn betoog dat diverse beroepen niet-ontvankelijk moeten worden verklaard omdat de betreffende appellanten geen belanghebbenden zijn bij plan 1 en 2, ingetrokken.

### Omvang geding ten aanzien van Comité N65

7. De Afdeling heeft kennis genomen van de beroepsgronden die het Comité N65 in diverse, buiten de beroepstermijn ingediende aanvullende stukken tegen plan 1 heeft aangevoerd, zoals bijvoorbeeld het betoog dat bij de Boslaan in Vught een onveilige situatie zal ontstaan. Comité N65 heeft binnen de beroepstermijn echter alleen beroep ingesteld tegen plan 2. Dat betekent dat zij niet alsnog kan opkomen tegen plan 1. Dat Comité N65 in het begin van 2021 haar statuten heeft gewijzigd, in die zin dat zij sindsdien niet alleen meer opkomt voor inwoners van Helvoirt maar ook voor inwoners van Vught, maakt dit niet anders. Nog daargelaten dat de statutenwijziging pas na afloop van de beroepstermijn heeft plaatsgevonden, neemt die wijziging immers niet weg dat Comité N65 geen beroep tegen plan 1 heeft ingesteld. Gelet op het vorenstaande zal de Afdeling de beroepsgronden die Comité N65 tegen plan 1 heeft aangevoerd verder niet bespreken.

8. Voor zover Comité N65 in haar stukken beroepsgronden heeft aangevoerd die gaan over WOB-procedures die zij voert, is van belang dat die niet in deze procedure aan de orde kunnen komen. In deze procedure staan namelijk alleen de bestemmingsplannen ter

beoordeling. Om die reden bespreekt de Afdeling ook deze beroepsgronden verder niet.  
Toetsingskader bestemmingsplannen

9. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling oordeelt niet zelf of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het plan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

9.1. De bepalingen uit de regels van de bestemmingsplannen en andere aangehaalde bepalingen staan, als zij niet al in de overwegingen zijn vermeld, in de bijlage die onderdeel uitmaakt van deze uitspraak.

Beroepsgronden over de procedures

10. De Afdeling beoordeelt in de volgende overwegingen de beroepsgronden die gaan over de procedure die de raad heeft gevolgd bij het vaststellen van plan 1 en plan 2.

1 Inspraak en overleg

11. Diverse appellanten beklagen zich over de gebrekkige wijze waarop de raad communiceert. Een aantal van hen heeft op de zitting toegelicht hoe de gang van zaken ten aanzien van hun situatie is verlopen en dat zij dit als zeer ingrijpend hebben ervaren. Zij vinden dat de raad inwoners van de gemeente onvoldoende heeft geïnformeerd, hen heeft overvallen met informatie en de keuze voor bepaalde varianten, onvoldoende met hen in gesprek is gegaan en hun bezwaren niet serieus heeft genomen. Volgens hen beschikt de raad hierdoor ook over onvoldoende kennis van de betrokken feiten en belangen.

11.1. De raad stelt zich op het standpunt dat hij zo goed als mogelijk heeft getracht de inwoners bij de besluitvorming te betrekken en te informeren.

11.2. De Afdeling stelt vast dat appellanten zich geraakt voelen door de op initiatief van de raad voorziene, soms ingrijpende wijzigingen, waartoe de plannen 1 en 2 voor hen leiden. Maar de Afdeling stelt ook vast dat de appellanten niet betwisten dat de procedure die de raad heeft gevolgd voorafgaand aan het vaststellen van plan 1 en plan 2, is verlopen in overeenstemming met de regels die gelden voor het voorbereiden van een bestemmingsplan, met name afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), de Algemene Inspraak- en Participatieverordening van de gemeente Vught en de Inspraakverordening Haaren 2003. Dat [appellant sub 5] zich in het algemeen afvraagt of de procedure juist is verlopen, is onvoldoende om het tegendeel aan te nemen. Wat de appellanten naar voren hebben gebracht geeft voorts onvoldoende grond voor het oordeel dat de raad, door de wijze waarop hij (niet) met burgers heeft gecommuniceerd in aanvulling op wat de wet vereist, in het algemeen of voor hun specifieke situaties een zodanig onjuist of onvolledig beeld had van de betrokken feiten en belangen dat hij plan 1 en plan 2 niet mocht vaststellen. Het betoog dat de procedure voorafgaand aan het vaststellen van de plannen niet goed is verlopen, slaagt daarom niet. De Afdeling hecht eraan op te merken dat het, los van dit procedurele aspect, uiteraard ook de vraag is of de appellanten door de bestemmingsplannen niet te zeer in hun te beschermen belangen worden geraakt. Als dat zo is, dan mocht de raad de bestemmingsplannen om die reden niet vaststellen. De Afdeling zal dit verderop in de uitspraak beoordelen aan de hand van wat de appellanten hierover hebben

aangevoerd.

12. [appellant sub 14] stelt dat hij alleen in gesprek mocht gaan met de verantwoordelijk wethouder over het in plan 1 voorziene viaduct nabij zijn woning als zijn juridisch adviseur niet aanwezig zou zijn bij het gesprek. Dit is volgens hem in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

12.1. De Afdeling stelt voorop dat de raad, en niet een wethouder of het college van burgemeester en wethouders waartoe die wethouder behoort, beslist over het vaststellen van een bestemmingsplan. Daarnaast is het in het algemeen niet verboden dat een wethouder alleen in gesprek wil gaan met een belanghebbende op voorwaarde dat daarbij geen juridisch adviseur aanwezig is. De raad heeft in de door [appellant sub 14] geschetste handelswijze van de wethouder, wat daar verder ook van zij, geen grond hoeven zien om plan 1 niet vast te stellen. Het betoog slaagt niet.

13. Over het betoog van [appellant sub 5] dat de besluitvorming over plan 1 prematuur is omdat niet eerst een referendum is gehouden, overweegt de Afdeling dat de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro), de Awb en ook de Verordening raadplegend referendum gemeente Vught 2014 zich niet tegen de handelswijze van de raad verzetten. Over het op de zitting door [appellant sub 5] ingenomen standpunt dat artikel 21 van de Grondwet met zich brengt dat een referendum moest worden gehouden, overweegt de Afdeling het volgende. Artikel 21 van de Grondwet is een bepaling over sociale grondrechten. Die bepaling luidt: "De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu." Zoals de Afdeling eerder, onder meer in haar uitspraak van 4 maart 2009, [ECLI:NL:RVS:2009:BH4659](#), heeft geoordeeld, leent artikel 21 van de Grondwet zich, gezien zijn formulering, niet voor een rechtstreeks beroep daarop bij de rechter, zulks nog afgezien van het feit dat in het genoemde artikel geen referendumplicht kan worden gelezen. Het betoog slaagt daarom niet.

14. [appellant sub 22] betoogt dat plan 2 niet met de daarbij te betrachten zorgvuldigheid is voorbereid. Hij voert aan dat de raad op 18 juni 2020 het ontwerpplan heeft besproken, zonder dat burgers daarvan op de hoogte waren. [appellant sub 22] wijst erop dat de raad daarna het ontwerpplan heeft vastgesteld zonder dat nog met de indieners van zienswijzen van gedachten is gewisseld. Ook [appellant sub 19] betoogt dat dit onzorgvuldig is. Hij voert aan dat de raad hem te laat heeft geïnformeerd over de afhandeling van zijn zienswijze tegen het ontwerp van plan 2. Hij stelt dat hij belanghebbende is en dat plan 2 van grote invloed is op zijn woon- en werkplek. Ook was volgens hem ambtelijk toegezegd dat hij ruim voor de raadsvergadering waarin zou worden besloten over plan 2, op de hoogte zou worden gesteld over de afhandeling van de zienswijze. Hij stelt verder dat hij pas op 28 juni 2020 een zienswijzenverslag ontving. Dat is volgens [appellant sub 19] veel te laat, omdat de raad het plan toen al had besproken in het zogenoemde raadsplein.

14.1. De Afdeling stelt vast dat de raadsvergadering waarvan wordt gesteld dat het ontwerpplan ter sprake is gekomen, niet de vergadering betreft waarin het ontwerpplan is vastgesteld. Uit het dossier blijkt niet wat voor een vergadering dit precies is geweest en op welke wijze het ontwerpplan daarin aan de orde is geweest. Voorts hebben [appellant sub 22] en [appellant sub 19] niet bestreden dat de procedure is verlopen overeenkomstig het bepaalde in de Wro, afdeling 3.4 van de Awb en de Inspraakverordening Haaren 2003, zoals deze luidde ten tijde van het nemen van het besluit waarmee plan 2 is vastgesteld. Deze regelingen laten in het algemeen toe dat het ontwerpplan ter sprake komt in een raadsvergadering, die niet de vergadering is waarin het ontwerpplan wordt vastgesteld, ook als het publiek in het algemeen of [appellant sub 22] en [appellant sub 19] in het bijzonder

daarvan niet eerst in kennis worden gesteld. Zij verplichten de raad ook niet in het algemeen om de indieners van zienswijzen te horen of anderszins met hen van gedachten te wisselen voordat hij beslist over de vaststelling van het ontwerpplan. Gelet op het vorenstaande geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de raad heeft gehandeld in strijd met de Wro, afdeling 3.4 van de Awb of de Inspraakverordening Haaren 2003. Aangezien de raad pas bij het nemen van het bestreden besluit een definitieve beslissing heeft genomen over de afhandeling van de ingediende zienswijzen, kon [appellant sub 19] daarvan ook niet eerder op de hoogte worden gesteld. De betogen slagen daarom niet.

## 2 Reactie op zienswijze Comité N65

15. Comité N65 stelt dat zij in haar zienswijze diverse opmerkingen heeft gemaakt over de manier waarop luchtverontreiniging langs drukke wegen door bebouwde kommen wordt getoetst. Zij betoogt dat de raad in de Nota van Zienswijzen daarom ten onrechte niet ingaat op luchtkwaliteit of -verontreiniging.

15.1. De Afdeling stelt vast dat uit de zienswijze van Comité N65 blijkt dat zij luchtkwaliteit, samen met verschillende andere aspecten, een reden vindt om de N65 ondergronds te brengen met een lange autotunnel. De Nota van Zienswijzen bevat onder meer een reactie op deze door Comité N65 gewenste lange autotunnel. Dat in dat verband niet specifiek op het aspect luchtkwaliteit is ingegaan, betekent niet dat de raad het besluit onvoldoende heeft gemotiveerd. Daarbij is relevant dat Comité N65 in haar zienswijze weliswaar een aantal opmerkingen maakt over luchtkwaliteit, maar daar geen concreet betoog of argument over naar voren brengt. Ook volgt uit de plantoelichting en de Nota van Zienswijzen dat de raad de luchtkwaliteit en de manier waarop die wordt beoordeeld wel in zijn overwegingen heeft betrokken. Het betoog slaagt niet.

## 3 Terinzagelegging en publicatie

16. Over het betoog van [appellant sub 5] dat het ontwerp van plan 1 ten onrechte drie weken in de zomervakantie ter inzage is gelegd, waarbij de termijn waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend midden in de zomervakantie eindigde, overweegt de Afdeling dat de Wro en de Awb zich niet tegen die handelwijze verzetten. Het betoog slaagt niet.

17. [appellant sub 19] vraagt zich af of de publicatie van plan 2 zes weken later had moeten plaatsvinden omdat het volgens hem gewijzigd is vastgesteld.

17.1. De Afdeling begrijpt het betoog van [appellant sub 19] zo, dat de raad het plan heeft vastgesteld in strijd met artikel 3.8, vierde lid, van de Wro.

Zoals volgt uit wat hiervoor onder 2.1 en 2.2 staat, brengt artikel 8:69a van de Awb met zich dat de bestuursrechter een besluit niet mag vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 24 oktober 2019, [ECLI:NL:RVS:2018:3425](#)) is artikel 3.8, vierde lid, van de Wro, gelet op de toelichting bij deze bepaling, geschreven met de strekking om het college van gedeputeerde staten of de minister de gelegenheid te geven door middel van een reactieve aanwijzing de inwerkingtreding van een bestemmingsplan geheel of gedeeltelijk te voorkomen wanneer bij de vaststelling daarvan niet of niet voldoende is tegemoetgekomen aan hun zienswijzen. Zij hebben daartoe, ingevolge artikel 3.8, vierde lid, van de Wro, in beginsel zes weken de tijd.

Deze norm heeft dan ook kennelijk niet de strekking het belang van [appellant sub 19] te

beschermen, zodat artikel 8:69a van de Awb in de weg staat aan de vernietiging van plan 2 als deze beroepsgrond zou slagen. De Afdeling ziet hierin aanleiding de beroepsgrond buiten bespreking te laten.

#### 4 Relativiteit [appellant sub 5]

18. Gelet op wat hiervoor is overwogen, slagen ook de beroepsgronden van [appellant sub 5] over de procedure die is gevolgd voorafgaand aan de vaststelling van plan 1 niet. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen bespreking meer.

#### Opknippen van de reconstructie

19. [appellante sub 7] en anderen betogen dat de reconstructie van de N65 ten onrechte is opgeknipt in twee afzonderlijke bestemmingsplannen, waarbij de procedures niet gelijk lopen en waardoor appellanten gedwongen worden tegen twee plannen te procederen. Zij vinden dat voor de reconstructie van de N65 één provinciaal inpassingsplan had moeten worden vastgesteld. Zij voeren aan dat het voorzienbaar was dat de gemeenten gedeeltelijk zouden fuseren, dat sprake is van een provinciale weg en dat de raden zaken op elkaar afschuiven. Op de zitting hebben [appellante sub 7] en anderen verder gesteld dat de twee gemeenten in de aanloop naar de plannen op verschillende punten met elkaar botsten en dat dit volgens hen ongunstig is geweest voor hun bedrijfsbelangen.

Platform Vught en anderen betogen dat de herontwikkeling van de N65 vanaf 's-Hertogenbosch tot voorbij Helvoirt ten onrechte is opgeknipt in drie afzonderlijke ruimtelijke plannen, namelijk het tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel (hierna: PHS), plan 1 en plan 2. De samenhang tussen de plannen is volgens hen onderbelicht gebleven waardoor belangen niet goed zijn afgewogen. Volgens hen kunnen oorzaak en gevolg niet goed worden beoordeeld omdat zij niet in één plan zitten en schaadt dit de rechtsbescherming. Meer concreet wijzen zij erop dat de op- en afritten van de N65 ter hoogte van de Olmenlaan en de Rembrandtlaan in Vught deel uitmaken van het tracébesluit. Zij kunnen daardoor pas in de procedure over het tracébesluit opkomen tegen het beoogde openhouden van de aansluiting van de N65 op de Olmenlaan en het beoogde afsluiten van de aansluiting met de Rembrandtlaan. Zij stellen dat door deze in het tracébesluit beoogde keuzes plan 1 en plan 2 een nog grotere verkeerstoename zullen veroorzaken rond de Lekkerbeetjenlaan, Helvoirtseweg, Heikantstraat en Olmenlaan in Vught. Dat betekent dat de aanvaardbaarheid van dit gevolg nu al moet worden beoordeeld in het kader van plan 1, terwijl de oorzaak daarvan in het tracébesluit ligt. Verder voeren Platform Vught en anderen aan dat met name de gevolgen die de drie plannen samen hebben voor beschermde natuurgebieden en luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt hadden moeten worden. Door het ontbreken van een integrale beoordeling is volgens hen niet duidelijk wat de herontwikkeling van de N65 als geheel betekent voor het woon- en leefklimaat.

19.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de drie plannen drie afzonderlijke projecten betreffen en dat appellanten desgewenst tegen alle drie besluiten rechtsmiddelen kunnen aanwenden. Volgens de raad is, waar relevant, rekening gehouden met de onderlinge samenhang tussen de projecten. Zo zijn volgens de raad in het rapport 'Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS' dat op 8 maart 2019 is uitgebracht door Goudappel Coffeng en als bijlage 8 bij de toelichting van plan 1 is gevoegd (hierna: het Verkeerscijfers-rapport) de effecten van alle drie de projecten gezamenlijk inzichtelijk gemaakt. Deze resultaten zijn vervolgens weer gebruikt bij het opstellen van bijvoorbeeld het akoestisch rapport dat ten grondslag ligt aan plan 1. Volgens de raad is het gelet hierop niet aannemelijk

dat er onjuiste keuzes zijn gemaakt doordat sprake is van drie besluiten. Daarnaast stelt de raad dat de op- en afrit ter hoogte van de Olmenlaan blijft bestaan. De Rembrandtlaan, en het beoogde vervallen van de oprit daar, maakt volgens de raad geen deel uit van plan 1 maar van het tracébesluit omdat dit verband houdt met de omkering van het spoor. De fysieke aanpassing van de afrit bij de Rembrandtlaan maakt eveneens deel uit van het tracébesluit. De ruimtelijke impact hiervan is volgens de raad beperkt.

Verder stelt de raad zich op het standpunt dat ten tijde van het nemen van de bestreden besluiten beide gemeenten verantwoordelijk waren voor het deel van de N65 dat over hun grondgebied loopt en dat zij beschikten over de bevoegdheid om hiervoor ruimtelijke besluiten te nemen.

19.2. Provinciale staten zijn krachtens artikel 3.26 van de Wro bevoegd om een inpassingsplan vast te stellen indien sprake is van provinciale belangen. In dit geval hebben provinciale staten er niet voor gekozen om voor de gehele reconstructie van de N65 één inpassingsplan vast te stellen. Deze omstandigheid brengt niet met zich dat de raad had moeten afzien van het vaststellen van plan 1. Als provinciale staten zich niet geroepen zien om een inpassingsplan vast te stellen, blijft de raad immers bevoegd om voor zijn grondgebied een bestemmingsplan vast te stellen, ook als daarbij mede bovengemeentelijke belangen zijn gemoeid. Ook de enkele omstandigheid dat de gemeenten deels zouden fuseren brengt, nog daargelaten op welk moment dit precies voorzienbaar was, niet met zich dat de raad plan 1 niet mocht vaststellen. Het recht biedt geen grond voor dat oordeel. Deze betogen slagen niet.

19.3. Voor zover Platform Vught en anderen betogen dat de bestaande aansluitingen van de N65 op de Rembrandtlaan en Olmenlaan ten onrechte niet zijn opgenomen binnen de begrenzing van plan 1, overweegt de Afdeling het volgende.

De raad komt beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Gelet op wat Platform Vught en anderen hebben aangevoerd, is de Afdeling van oordeel dat de raad zich op het standpunt heeft mogen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing een goede ruimtelijke ordening dient. Zij betreft daarbij dat de raad ervoor heeft gekozen om alleen de gronden van en nabij de N65 ten westen van de locatie waar de N65 de spoorweg in Vught kruist, deel te laten uitmaken van plan 1. De raad heeft de ten oosten van deze locatie gelegen aansluiting van de N65 op de Olmenlaan buiten het plangebied gehouden omdat de noodzaak voor die aansluiting voortvloeit uit de omkering van het spoor die is voorzien in het ten tijde van de vaststelling van plan 1 nog te nemen tracébesluit. De raad heeft ervoor gekozen om ook de afrit bij de Rembrandtlaan, die op ongeveer dezelfde hoogte ligt als de aansluiting met de Olmenlaan, buiten het plangebied te houden omdat de ruimtelijke impact daarvan beperkt is. Voorts is niet gebleken dat tussen de aansluitingen van de N65 met de Olmenlaan en Rembrandtlaan en de grond die binnen het plangebied ligt een zodanige ruimtelijke samenhang bestaat, dat de aansluitingen van de N65 met de Olmenlaan en Rembrandtlaan hierom in plan 1 opgenomen hadden moeten worden. De enkele omstandigheid dat als gevolg van de in plan 1 voorziene wijzigingen aan de N65, bij het (on)gewijzigd blijven van de aansluitingen van de Olmenlaan en Rembrandtlaan, zich een verkeerstoename voordoet op de Olmenlaan en omliggende straten is daarvoor onvoldoende.

19.4. Het is juist dat het vorenstaande als consequentie heeft dat Platform Vught en anderen de keuze om de aansluiting van de N65 op de Olmenlaan open te houden en de toerit in

zuidelijke richting vanaf de Rembrandtlaan af te sluiten, niet in deze procedure aan de orde kunnen stellen. Zij kunnen dat doen in een procedure over een besluit dat gaat over deze ontwikkelingen.

Maar, dat neemt niet weg dat de raad bij het vaststellen van plan 1 als uitgangspunt heeft genomen dat al wel rekening moet worden gehouden met deze ontwikkelingen, omdat die volgens de raad ten tijde van het vaststellen van plan 1 voldoende voorzienbaar waren. In deze procedure kan dus wel aan de orde worden gesteld of, uitgaande van het openhouden van de aansluiting van de N65 op de Olmenlaan en het afsluiten van de zuidelijke toerit vanaf de Rembrandtlaan - daargelaten of dit daadwerkelijk zal kunnen plaatsvinden omdat daarover nog geen in rechte onaantastbaar besluit is genomen - plan 1 geen onaanvaardbare gevolgen met zich brengt. Als dat het geval is, dan mocht de raad plan 1, gezien zijn uitgangspunt, namelijk niet vaststellen en moet het worden vernietigd. De Afdeling zal dat hierna in overweging 49 en verder beoordelen.

Het vorenstaande geldt ook voor de naar voren gebrachte omstandigheid dat sommige andere appellanten tegen twee bestemmingsplannen en/of het tracébesluit moeten procederen. De raad heeft als uitgangspunt genomen dat bij plan 1 rekening moet worden gehouden met de voorzienbare ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met plan 2 en het tracébesluit en andersom.

Dat appellanten het als ongunstig ervaren en als belemmerend zien dat meer dan één besluit is genomen dat voorziet in ontwikkelingen rond de N65, en zij zich genoodzaakt zien om tegen meer dan één van deze besluiten op te komen, maakt niet dat de raad daarin een reden had moeten zien om plan 1 niet vast te stellen. Het betoog slaagt niet.

19.5. Over het betoog dat de belangen niet deugdelijk zijn afgewogen omdat de reconstructie van de N65 en het PHS zijn opgeknipt en een integrale beoordeling van de gevolgen daarvan ontbreekt, overweegt de Afdeling het volgende.

De raad heeft toegelicht dat hij bij de vaststelling van plan 1, dat voorziet in een deel van de reconstructie van de N65, rekening heeft gehouden met de verwachting dat ook plan 2 en het tracébesluit zullen worden vastgesteld. De Afdeling ziet dit onder meer bevestigd in het Verkeerscijfers-rapport. In dit rapport zijn toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen in Vught en Helvoirt berekend. Uit tabel 2.1 volgt dat daarbij rekening is gehouden met de in plan 1 en in plan 2 voorziene ontwikkelingen. Ook volgt uit deze tabel dat rekening is gehouden met diverse ontwikkelingen die deel uitmaken van het PHS, waaronder volgens punt 13 het vervallen van de oprit Rembrandtlaan, het aanpassen van de afrit Rembrandtlaan en het behoud van de oprit Olmenlaan. De resultaten van het Verkeerscijfers-rapport zijn weer gebruikt in de onderzoeken naar bijvoorbeeld geluidhinder die ten grondslag liggen aan plan 1.

Het vorenstaande is ook van belang voor het betoog van Platform Vught en anderen over het ontbreken van een integrale beoordeling van de luchtkwaliteit. Volgens hoofdstuk 3 van het rapport 'Bestemmingsplan Vught tbv van de N65, luchtkwaliteitonderzoek', dat op 20 mei 2019 is uitgebracht door Anteagroup (hierna: luchtkwaliteitsonderzoek), dat als bijlage 18 deel uitmaakt van de toelichting van plan 1, is bij de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit gebruik gemaakt van de verkeerscijfers uit het Verkeerscijfers-rapport. Daarin zijn zowel de gevolgen van plan 1 en plan 2 en het tracébesluit betrokken. Voor het oordeel dat de raad plan 1 niet mocht vaststellen reeds omdat geen integrale beoordeling van de luchtkwaliteit zou hebben plaatsgevonden, ziet de Afdeling dan ook geen grond.

Ten aanzien van het betoog van Platform Vught en anderen over het ontbreken van een

integrale beoordeling van de gevolgen voor natuurgebieden, zal de Afdeling daarop, voor zover het betoog moet worden opgevat als een betoog over de gevolgen voor Natura 2000-gebieden, hierna onder 27 en verder ingaan. Voor zover het betoog over andere natuurgebieden gaat oordeelt de Afdeling dat Platform Vught en anderen niet hebben geconcretiseerd om welke gebieden het gaat of met welke cumulatieve effecten geen rekening zou zijn gehouden. Het aangevoerde geeft dan ook geen aanleiding om aan te nemen dat de raad bepaalde cumulatieve effecten op andere natuurgebieden heeft miskend. Naar het oordeel van de Afdeling blijkt uit vorenstaande dat de raad door de enkele omstandigheid dat plan 1 maar een gedeelte betreft van de rond de N65 voorziene ontwikkelingen, niet in het algemeen een zodanig onjuist of onvolledig beeld van de betrokken feiten, gevolgen en belangen heeft verkregen dat hij plan 1 niet mocht vaststellen. Het betoog slaagt niet.

20. [appellant sub 9] en anderen hebben op de zitting te kennen gegeven dat zij niet hebben bedoeld als beroepsgrond aan te voeren dat de reconstructie van de N65 ten onrechte zou zijn opgeknipt in drie afzonderlijke ruimtelijke plannen. Zij hebben dit enkel aangekaart omdat zij vreesden dat hun beroepsgrond over de gevolgen van de reconstructie voor de Olmenlaan en Heikantstraat mogelijk buiten beschouwing zouden blijven. De Afdeling zal die beroepsgrond evenwel hierna inhoudelijk bespreken onder overweging 49 en verder.

Strijd met de doelstellingen

21. [appellant sub 6] en anderen, Comité N65 en [appellant sub 5] betogen dat aan de bestemmingsplannen geen deugdelijke motivering ten grondslag ligt omdat aan het merendeel van de doelstellingen van de plannen niet wordt voldaan. [appellant sub 6] en anderen voeren daartoe aan dat het vervallen van twee aansluitingen op de N65 en de daarvoor gekozen oplossingen juist leiden tot een versterking van de barrièrewerking. Verder blijkt volgens hen uit de door hen naar voren gebrachte deskundigenonderzoeken dat op het onderliggende wegennet de doorstroming, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidhinder juist zullen verslechteren. Die situatie is ook in strijd met de "Startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren".

Ook volgens Comité N65 en [appellant sub 5] leidt de reconstructie slechts tot een verslechtering van de oversteekbaarheid, de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit en tot meer geluidsoverlast. Voor zover de raad voordelen van de reconstructie naar voren brengt, zijn die alleen in het belang van gebruikers van de N65. Voor de burgers van Helvoirt en Vught bestaan volgens hen slechts nadelen.

21.1. Blijkens de toelichtingen van de bestemmingsplannen zijn voor de reconstructie van de N65 de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Vermindering van barrièrewerking en verbetering oversteekbaarheid;
2. Verbetering van de verkeersveiligheid;
3. Vermindering van de geluidhinder;
4. Verbetering doorstroming;
5. Verbetering van de luchtkwaliteit;
6. Toepassing duurzaamheid en innovatie.

21.2. De Afdeling overweegt dat deze doelstellingen naar hun aard een streven zijn en gelden

voor het project als geheel. Dat betekent dat de effecten van de reconstructie in zijn totaliteit, per saldo, een bijdrage moeten leveren aan de genoemde doelstellingen. Het betekent niet dat op ieder betrokken weggedeelte van de N65, dan wel op alle weggedeelten van het onderliggende wegennet, aan alle doelstellingen zou moeten zijn voldaan. Dat is niet haalbaar. Dat, zoals appellanten betogen, in bepaalde straten van het onderliggende wegennet niet aan alle doelstellingen wordt voldaan, wat daarvan zij, leidt dan ook op zichzelf niet tot het oordeel dat de besluiten tot vaststelling van de bestemmingsplannen niet in stand kunnen blijven. Waar appellanten dit betoog concreet hebben aangevoerd, zoals bij de onderwerpen verkeer en geluid, zal daarop in het hiernavolgende nog worden teruggekomen. Gelet op het voorgaande, slagen de beroepsgronden van [appellant sub 5] over de strijd met de doelstellingen niet. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen bespreking.

Het betoog slaagt niet.

#### Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse

22. [appellant sub 9] en anderen, Comité N65, [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 5] betogen dat, gezien de voor het project gemaakte Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (hierna: MKBA), de besluiten tot vaststelling van de bestemmingsplannen niet in stand kunnen blijven. Volgens hen blijkt uit de MKBA dat de maatschappelijke kosten van de reconstructie volgens het Voorkeursalternatief (hierna: VKA) de baten ver overtreffen. Bij een ratio van minder dan 1 zoals hier aan de orde, gaat het volgens hen om een maatschappelijk onrendabel project en moet ervan worden afgezien. Deze ratio is volgens hen na de keuze voor het VKA+ waarschijnlijk nog verslechterd.

Verder betogen [appellant sub 9] en anderen, [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 5] dat de raadsbesluiten over de reconstructie van de N65 op onvolledige informatie zijn gebaseerd. Zij voeren daartoe aan dat de resultaten van de MKBA gedurende langere tijd ten onrechte niet met de raad zijn gedeeld. Dit had volgens hen al in een vroeg stadium, namelijk bij het gereed komen daarvan moeten gebeuren, omdat, naar zij stellen, de raad dan niet voor de reconstructie in deze vorm zou hebben besloten. Ook heeft de raad volgens hen ten onrechte geen besluit genomen over het VKA. Het besluit van de raad van 28 februari 2019 over het VKA+ is onzorgvuldig, omdat de raad op dat moment volgens hen niet beschikte over de informatie dat het verkeer binnen Vught als gevolg van die variant flink zal toenemen.

Comité N65 en [appellant sub 5] betogen daarnaast dat de minister een nieuwe MKBA had moeten maken. Zij voeren daartoe aan dat weliswaar tijdens de fase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van de Rijksoverheid (hierna: MIRT) een MKBA is gemaakt, maar ten onrechte niet voor de uiteindelijk vastgestelde bestemmingsplannen. Volgens hen was dit verplicht en had hierbij ook de optie van een volledige ondertunneling bij de bebouwde kom van Helvoirt serieus moeten worden gezien.

22.1. De Afdeling overweegt als volgt. De reconstructie van de N65 is een project dat is opgenomen in het MIRT. Doel van het MIRT is het verbeteren van de samenhang en de afstemming van investeringen in ruimtelijke projecten. Voor projecten die zijn opgenomen in het MIRT, geldt volgens de 'Spelregels MIRT' dat een MKBA wordt gemaakt om te kunnen komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage voor een project.

De MKBA voor dit project is in juni 2016 gereedgekomen. De minister heeft mede op basis daarvan op 27 juni 2016 de voorkeursbeslissing genomen voor de N65 Vught-Haaren, in overeenstemming met de door de Stuurgroep N65 gemaakte keuze voor het VKA. Deze

beslissing is op 29 juni 2016, gelijktijdig met het MKBA gepubliceerd (Kamerstukken II 2015/16, 34300 A, nr. 73, p. 2, 3). De MKBA bestaat uit verschillende onderdelen. In februari 2016 is een MKBA opgesteld door Rigo Research en Advies BV. Ook is in februari 2016 een second opinion gemaakt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. In juni 2016 is een aanvulling op de MKBA van Rigo Research gemaakt door Anteagroup. Alleen in laatstgenoemd onderzoek, neergelegd in het rapport van Anteagroup van 1 juni 2016 zijn de kosten en baten van het VKA meegenomen.

Alle rapporten komen tot een negatief resultaat wat de reconstructie van de N65 betreft. Volgens het rapport van Anteagroup heeft het VKA een ingeschatte kosten/batenratio van 0,8.

Deze omstandigheid heeft de raad blijkens de gedingstukken betrokken in de besluitvorming. De raad stelt daarover, in navolging van de minister in de uitleg in haar brief aan de Tweede Kamer van 27 juni 2016, dat de kosten/batenratio weliswaar kleiner is dan 1, maar dat dit niet het enige criterium is voor grote investeringsbeslissingen zoals deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen. Dat is volgens de raad zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsende schooljeugd. Het VKA scoort verder positief op de doelen barrièrewerking, oversteekbaarheid voor auto- en langzaam verkeer, geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Door de VKA+ variant, waarvoor uiteindelijk is gekozen, dragen de plannen volgens de raad nog beter bij aan de doelstellingen.

22.2. [appellant sub 9] en anderen, Comité N65, [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 5] hebben de resultaten van de MKBA inhoudelijk niet bestreden. Zij betogen dat een andere conclusie aan de resultaten van de MKBA had moeten worden verbonden.

De Afdeling ziet echter geen aanleiding voor het oordeel dat de uitkomsten van de MKBA hadden moeten leiden tot een nader onderzoek, dan wel tot een andere afweging ten aanzien van de reconstructie. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 26 april 2017, [ECLI:NL:RVS:2017:1141](#)) is een positief MKBA geen vereiste voor de doorgang van het project.

Over het betoog dat de raad ten onrechte niet over het VKA heeft besloten, overweegt de Afdeling dat uit de stukken blijkt dat de raad een afweging heeft gemaakt tussen het VKA en het VKA+ en dat daarbij voor het VKA+ is gekozen. Dat blijkt uit de ter inzage legging per 13 juni 2019 van het ontwerpbestemmingsplan met daarin opgenomen de VKA+ variant. Niet valt in te zien dat de raad eerder een besluit over het VKA had moeten nemen, nu dit niet de variant is waarvoor bij de reconstructie is gekozen.

De Afdeling ziet ook geen grond voor het oordeel dat de raadsbesluiten over de reconstructie op onvolledige informatie zijn gebaseerd. De MKBA is gemaakt in het kader van het MIRT. Er is niet gebleken dat in strijd met een wettelijke regel is gehandeld door de MKBA niet al in een vroeg stadium actief aan de raad ter beschikking te stellen. Overigens was, en dat is niet in geschil, de MKBA vanaf 29 juni 2016 in zijn geheel als openbaar stuk te downloaden van de website van de Rijksoverheid.

Het betoog dat de raad in februari 2019 niet over de VKA+ variant had kunnen beslissen omdat informatie over de verkeersstromen door Vught ontbrak, treft evenmin doel. De Afdeling volgt daarover het standpunt van de raad dat op 9 mei 2019 de raad wel is geïnformeerd over de betreffende verkeerscijfers, die in maart 2019 beschikbaar waren gekomen. Ook nadat die verkeerscijfers bekend waren geworden, heeft de raad dus besloten het ontwerpbestemmingsplan volgens de VKA+ variant per 13 juni 2019 ter inzage te leggen.

De Afdeling volgt evenmin het betoog dat de minister voor de uiteindelijk vastgestelde bestemmingsplannen een nieuwe MKBA had moeten maken. Anders dan Comité N65 betoogt, bestond daartoe geen verplichting. Verder is de optimalisatie van het VKA+ ten opzichte van het VKA, welke laatste variant de minister al in het belang van de doelstellingen had geacht, niet zodanig dat deze te verwachten gaf dat daarmee niet meer aan de doelstellingen zou worden voldaan. Ook de door appellanten naar voren gebrachte tunnelvariant heeft de minister geen aanleiding hoeven geven voor een nieuwe MKBA.

Gelet op het voorgaande, slagen de beroepsgronden van [appellant sub 5] over de MKBA niet. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen bespreking.

De betogen slagen niet.

Stikstof en Natura 2000-gebieden

23. Diverse appellanten voeren beroepsgronden aan over het als bijlage bij de plantoelichtingen behorende memo 'Stikstofdepositieberekeningen BP N65 - uitwerking resultaten', dat op 24 februari 2020 in opdracht van de provincie Noord-Brabant is uitgebracht door Arcadis (hierna: Arcadis-memo).

De raad heeft het Arcadis-memo aan de plannen ten grondslag gelegd om te voldoen aan de verplichting van artikel 2.7, eerste lid, van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb). Deze bepaling verplicht de raad om bij de besluitvorming over een bestemmingsplan inzichtelijk te maken of het plan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Als met het Arcadis-memo op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat plan 1 en 2 op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten significante gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden, dan mocht de raad bij de vaststelling van de plannen volstaan met een verwijzing naar het Arcadis-memo (een zogeheten voortoets). Als op basis van het Arcadis-memo niet is uitgesloten dat plan 1 en 2 significant negatieve gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden, dan had de raad een passende beoordeling als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, van de Wnb moeten maken.

24. [appellante sub 7] en anderen hebben op de zitting hun beroepsgrond dat plan 1 is vastgesteld in strijd met de Wnb vanwege de stikstofdepositie die het veroorzaakt op Natura 2000-gebieden en dat gelet daarop een passende beoordeling moest worden gemaakt en een MER-plicht bestaat, ingetrokken.

25. [appellant sub 5] heeft op de zitting desgevraagd gesteld dat kan worden aangenomen dat hij geen beroepsgronden heeft aangevoerd die betrekking hebben op Natura 2000-gebieden. Voor zover hij in zijn stukken hierover iets naar voren heeft gebracht, beschouwt de Afdeling dit hiermee als ingetrokken. Vanwege de samenhang beschouwt de Afdeling daarmee ook als ingetrokken de beroepsgrond dat, omdat zoals hij stelt een passende beoordeling nodig was, ook een MER-plicht bestaat.

1 De beroepsgronden voor zover die door natuurlijke personen zijn ingediend

26. [appellant sub 14], [appellant sub 6] en anderen en [partij A] en [partij B] van Platform Vught en anderen betogen dat plan 1 is vastgesteld in strijd met de Wnb vanwege de stikstofdepositie die het veroorzaakt op Natura 2000-gebieden. Deze appellanten voeren verschillende argumenten aan.

26.1. Zoals volgt uit wat hiervoor onder 2.1 en 2.2 staat, brengt artikel 8:69a van de Awb met zich dat de bestuursrechter een besluit niet mag vernietigen wegens schending van een

rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

26.2. De bepalingen in de Wnb over de beoordeling van plannen die gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, strekken ter bescherming van het behoud van de natuurwaarden in deze gebieden.

Uit overweging 10.51 in de uitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:2706](#), volgt dat de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

26.3. De afstand tussen de woning van [appellant sub 14] aan de [locatie 2] te Vught en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen, is ongeveer 2,3 kilometer.

De kortste afstand tussen een woning van [appellant sub 6] en anderen en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, is ongeveer 1 kilometer.

Voor [partij A] en [partij B] geldt dat de kortste afstand tussen hun woningen aan de [locatie 3] en [locatie 4] te Vught en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, ongeveer 2 kilometer is.

26.4. Gelet op de hiervoor genoemde afstanden maken de Natura 2000-gebieden geen deel uit van de leefomgeving van [appellant sub 14], [appellant sub 6] en anderen, [partij A] en [partij B].

De conclusie is dat de individuele belangen van [appellant sub 14], [appellant sub 6] en anderen, [partij A] en [partij B] niet verweven zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen. Hun betogen dat plan 1 en 2 zijn vastgesteld in strijd met bepalingen van de Wnb over bescherming van Natura 2000-gebieden, kunnen op grond van 8:69a van de Awb dan ook niet leiden tot vernietiging van plan 1 en 2. De Afdeling zal de door hen hierover aangevoerde beroepsgronden daarom niet inhoudelijk bespreken.

2 De beroepsgronden van NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch, Platform Vught en Comité N65

27. NMV stelt in haar beroepen tegen plan 1 en 2 dat de realisatie en het gebruik van de gewijzigde N65 de natuurwaarden van drie nabijgelegen Natura 2000-gebieden zullen aantasten. Zij betoogt dat de raad ten onrechte heeft volstaan met een voortoets. Volgens haar is de voortoets om verschillende redenen gebrekkig en had de raad voor zowel plan 1 als plan 2 een passende beoordeling moeten maken. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch stellen in hun beroep tegen plan 1 dat de rekenmethodiek voor stikstofdepositie ter discussie staat en zij wijzen erop dat uit berichtgeving blijkt dat de verrichte berekeningen die zijn neergelegd in het Arcadis-memo gebrekkig zijn. Platform Vught stelt in haar beroep de vraag of de onderbouwing van Arcadis wel reëel is. Comité N65 voert ook aan dat de stikstofberekeningen niet juist zijn.

27.1. De raad stelt zich op het standpunt dat, bij nader inzien, voor de beide plannen niet kan worden volstaan met een voortoets. De reden hiervoor is dat in de berekening van de stikstofdepositie in de gebruiksfase per abuis geen rekening is gehouden met de

verkeerstoename op de N65. Uit nieuwe berekeningen volgt dat deze verkeerstoename in de gebruiksfase zal leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Volgens de raad is gelet hierop bij nader inzien wel een passende beoordeling nodig. Omdat de raad zich in zoverre op een ander standpunt stelt dan hij in de bestreden besluiten heeft gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiervoor aanleiding hebben gegeven, zijn de bestreden besluiten niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. De betogen van NMV, Groene Hart Brabant en Boom en Bosch, Platform Vught en Comité N65 slagen alleen al hierom.

### 3 Alsnog verrichte passende beoordeling

28. De raad heeft inmiddels een passende beoordeling verricht, die is neergelegd in het rapport 'Passende Beoordeling Reconstructie N65 Gemeente Vught', dat op 13 september 2021 is uitgebracht door Arcadis, aangevuld met een bijlage waarin de gehanteerde uitgangspunten zijn toegelicht. De raad stelt zich op het standpunt dat hij uit deze passende beoordeling de zekerheid heeft verkregen dat plan 1 en 2 niet de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zullen aantasten. Gelet op artikel 2.8, derde lid, van de Wnb mochten de plannen volgens de raad dus worden vastgesteld. De Afdeling zal aan het einde van deze uitspraak onderzoeken of gelet op de bevindingen in dit rapport, de rechtsgevolgen van plan 1 en 2 met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb al dan niet gedeeltelijk in stand kunnen worden gelaten.

### Ontbreken milieueffectrapport

#### 1 Is er een MER-plicht zodra er enige milieueffecten zijn?

29. Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen betogen dat ten onrechte geen milieueffectrapport (hierna: MER) is opgesteld voor plan 1, onderscheidenlijk plan 2. Zij vinden primair dat artikel 7.2 van de Wet milieubeheer de raad hiertoe verplicht. Zij voeren ten eerste aan dat de verplichting bestaat om een MER op te stellen zodra een activiteit een effect heeft op het milieu, ongeacht hoe klein of groot dat effect is. Deze verplichting blijkt volgens hen uit het recht, en in het bijzonder uit het arrest van het Hof van Justitie van 24 november 2016, Bund Naturschutz in Bayern, ECLI:EU:C:2016:898 en Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG, en vervangen door de Richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2014/54/EU van 16 april 2014 (hierna: Mer-richtlijn). De plannen hebben een effect op het milieu en de raad had dus een MER moeten maken, zo stellen [appellant sub 9] en anderen en Comité N65.

29.1. De raad stelt zich op het standpunt dat geen MER hoeft te worden opgesteld voor de plannen. De raad stelt dat de plannen erin voorzien dat over een lengte van meer dan 5 kilometer en minder dan 10 kilometer op diverse locaties aanpassingen aan de N65 plaatsvinden. Dit is volgens de raad een activiteit van categorie D 1.1 van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit mer). Dat betekent dat er een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moest worden. Dat is gebeurd. De raad erkent dat de plannen weliswaar een effect hebben op het milieu, maar stelt dat uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen belangrijke nadelige effecten voor het milieu ontstaan. Daarom hoeft geen MER te worden opgesteld, aldus de raad.

29.2. Op grond van artikel 7.2, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer gelezen in samenhang met artikel 2, eerste lid, van het Besluit mer worden als activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage is omschreven. Op grond van

artikel 7.2, tweede en derde lid, van de Wet milieubeheer moet bij de voorbereiding van de daarbij aangewezen plannen en besluiten een MER worden gemaakt.

Op grond van artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer, gelezen in samenhang met artikel 2, tweede lid, van het Besluit mer, worden als activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage is omschreven.

Op grond van artikel 7.2, vierde lid, van de Wet milieubeheer moet bij de voorbereiding van de daarbij aangewezen besluiten een MER worden gemaakt als uit de verrichte beoordeling van de activiteit is gebleken dat die daadwerkelijk belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

29.3. Het nationale recht biedt, anders dan Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen menen, geen aanknopingspunten om aan te nemen dat het verplicht is om voor bestemmingsplannen een MER op te stellen zodra een daarin voorziene activiteit, ongeacht welke, een effect, ongeacht hoe groot, heeft op het milieu. Uit artikel 7.2 van de Wet milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit mer volgt immers dat alleen een MER moet worden opgesteld indien een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben of heeft. Het arrest Bund Naturschutz in Bayern en de Mer-richtlijn geven geen aanleiding om het Besluit mer en de Wet milieubeheer in het licht van de Mer-richtlijn breder uit te leggen. De reden daarvoor is dat dit arrest gaat over de vraag onder welke omstandigheden een project kwalificeert als 'aanleg van een auto(snel)weg', omdat dit een activiteit betreft die is aangewezen als activiteit die per definitie belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In het arrest wordt echter niet geoordeeld dat sprake zou zijn van een MER-plicht zodra een activiteit enig effect heeft op het milieu. De Mer-richtlijn bevat evenmin een dergelijke verplichting. Dit betoog slaagt niet.

2 Voorzien de plannen in de aanleg van een auto(snel)weg?

30. Comité N65, [appellant sub 9] en anderen en [appellant sub 5] voeren voorts aan dat de reconstructie van de N65 een MER-plichtige activiteit is als bedoeld in onderdeel C van het Besluit mer. Volgens hen voorzien de plannen in de activiteit 'aanleg van een autosnelweg of autoweg', omdat uit het arrest Bund Naturschutz in Bayern volgt dat de activiteit 'aanleg' zowel het bouwen van voorheen niet-bestaande bouwwerken als ook de wijziging van reeds bestaande bouwwerken omvat.

30.1. Onderdeel C van de bijlage bij het Besluit mer bepaalt in categorie 1.2 dat een MER moet worden gemaakt in het kader van een bestemmingsplan dat voorziet in 'de aanleg van een autosnelweg of autoweg'.

Onderdeel C van de bijlage bij het Besluit mer bepaalt in categorie 1.3 dat een MER moet worden gemaakt in het kader van een bestemmingsplan dat voorziet in 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg', in gevallen waarin deze activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.

Onderdeel D van de bijlage bij het Besluit mer bepaalt in categorie 1.1 dat moet worden beoordeeld of een MER moet worden gemaakt in het kader van een bestemmingsplan dat voorziet in 'de aanleg van een autosnelweg of autoweg', in gevallen waarin deze activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

30.2. De vraag die appellanten opwerpen, is of de bestemmingsplannen samen voorzien in categorie 1.2, 'de aanleg van een autosnelweg of autoweg' uit onderdeel C van de bijlage bij het Besluit mer. Als dat zo is, dan moet een MER worden gemaakt voor de plannen.

Hierbij is relevant dat deze activiteit is vermeld in bijlage I, punt 7, van Richtlijn 2011/92, waarvoor op grond van artikel 4, eerste lid van die richtlijn in beginsel een MER moet worden gemaakt. De Afdeling moet activiteit C.1.2 van het Besluit mer daarom uitleggen overeenkomstig het gelijkkluidende begrip in Richtlijn 2011/92 en de rechtspraak van het Hof van Justitie daarover.

Het arrest Bund Naturschutz in Bayern gaat over een project voor de wegverbetering van twee gedeelten van een regionale weg in het gebied van de Stadt Nürnberg. In het eerste gedeelte, van 1,8 km lang, waren aan één kant de toevoeging van een derde rijstrook en het plaatsen van geluidschermen over een lengte van ongeveer 1,3 km gepland. In het tweede gedeelte van 2,6 km lang was een aantal ingrepen voorzien: de bouw van een verkeerstunnel van 1,8 km lang, de ombouw van de bestaande gelijkvloerse kruisingen tot ongelijkvloerse kruisingen en de aanleg van een nieuwe uitvalsweg vanuit het centrum van de stad Neurenberg.

Het Hof beantwoordt in overweging 36 tot en met 43 van het arrest de vraag of een dergelijk project, dat ertoe strekt een weg aanzienlijk te verbeteren, maar over een lengte van minder dan 10 km en zonder beduidende wijziging van het tracé, kan worden geacht betrekking te hebben op "aanleg" als bedoeld in bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92. Het Hof overweegt dat het aan dit begrip al eerder een ruime uitleg heeft gegeven door te oordelen dat een project voor de verbetering van een bestaande weg dat, gelet op de omvang en de modaliteiten ervan, gelijkstaat aan de aanleg van een nieuwe weg, kan worden geacht betrekking te hebben op "aanleg" in de zin van deze bepaling. Volgens het Hof is het begrip "aanleg" ondubbelzinnig en moet het worden begrepen in zijn gebruikelijke zin, dat wil zeggen, als verwijzend naar de bouw van voorheen niet-bestaande bouwwerken of naar de wijziging, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken. Het lijkt volgens het Hof niet betwistbaar dat een project waarin is voorzien in een verbetering van bestaande wegen door bouwkundige maatregelen van zekere omvang, onder een dergelijke wijziging valt, met name het graven van een tunnel, ook al worden zij verwezenlijkt op een bestaand tracé van de weg en over een lengte van minder dan 10 km. Verder overweegt het Hof onder meer dat het aan de nationale rechter is om, onder de aangehaalde voorwaarden, per geval te beoordelen of de betrokken wegverbetering, wegens alle kenmerken ervan - en niet alleen de lengte ervan - een zodanige omvang heeft dat deze moet worden aangemerkt als "aanleg" in de zin van deze richtlijn.

Het vorenstaande betekent dus niet dat elke wijziging van een bestaande autosnelweg of autoweg moet worden aangemerkt als 'aanleg' in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92. Een dergelijke conclusie volgt, anders dan appellanten stellen, niet uit het arrest Bund Naturschutz in Bayern.

Voor deze zaak betekent dit dat de Afdeling moet beoordelen of de in de plannen voorziene reconstructie van de N65 vanwege alle kenmerken van de ingrepen een zodanige omvang heeft dat deze gelijkstaat aan de aanleg van een nieuwe weg.

De Afdeling komt tot de conclusie dat de reconstructie van de N65, zoals die hiervoor onder 1.2 is beschreven, gelet op alle kenmerken van die ingrepen, niet een zodanige omvang heeft dat deze gelijkstaat aan de aanleg van een nieuwe weg. Weliswaar is sprake van een wegverbeteringsproject zoals in Nürnberg, met onder meer de realisatie van geluidschermen

en het ombouwen van bestaande gelijkvloerse kruisingen naar ongelijkvloerse kruisingen, maar de ingrepen zijn niet zo veel omvattend dat zij hierdoor moeten worden aangemerkt als aanleg, zoals in Nürnberg.

De Afdeling neemt daarbij nog de volgende belangrijke verschillen tussen het project bij Nürnberg en de reconstructie van de N65 in aanmerking. Ten eerste waren bij Nürnberg ook ingrepen van een aanzienlijke omvang voorzien, die bij de reconstructie van de N65 niet aan de orde zijn of in elk geval van minder ingrijpende aard zijn. Zo worden weliswaar naast delen van de N65 ventwegen toegevoegd, maar dat is van wezenlijk andere aard dan de toevoeging van een extra rijstrook zoals in Nürnberg aan de orde was. Ook worden weliswaar delen van de N65 verdiept aangelegd, namelijk tussen de drie ongelijkvloers te maken kruisingen in Vught en bij de ongelijkvloers te maken kruising in Helvoirt, maar wordt er geen gesloten verkeerstunnel gebouwd. Verder hebben appellanten op de zitting nog specifiek gewezen op de realisatie van nieuwe invoegstroken bij de Kennedylaan en de Boslaan. Deze zijn echter naar het oordeel van de Afdeling niet vergelijkbaar met de aanleg van een nieuwe uitvalsweg vanuit een stadscentrum, zoals aan de orde was bij Nürnberg. De overige ingrepen die bij de reconstructie van de N65 zijn voorzien, zijn eveneens van een andere, beperkter aard dan die in het kader van het project bij Nürnberg. Het gaat dan om ingrepen met beperkte impact, zoals het wijzigen van bestaande fietsroutes naar een snelfietsstraat die op één plek onder de N65 door kruist, en om ingrepen die in feite losstaan van de wegdelen van de N65, zoals de aanleg van een viaduct en ecoduct die over de weg kruisen en een ecopassage die onder de weg kruist. Een laatste verschil dat voor het oordeel van de Afdeling van belang is, is dat het project bij Nürnberg wijzigingen van twee lange aaneengesloten wegdelen betrof, terwijl de reconstructie van de N65, naast de verdiepte ligging in Vught, voornamelijk losse ingrepen op uiteen liggende locaties omvat, zoals de verplaatsing van een tankstation.

Er is dan ook, gelet op het vorenstaande, geen sprake van 'aanleg' in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92. Gelet hierop is de conclusie dat de twee plannen niet voorzien in activiteit 1.2, 'de aanleg van een autosnelweg of autoweg' uit onderdeel C van de bijlage bij het Besluit mer. In zoverre bestond dus geen verplichting om een MER op te stellen en heeft de raad daarvan terecht afgezien. Het betoog slaagt niet.

3 Is de verrichte m.e.r.-beoordeling juist?

31. Comité N65, [appellant sub 9] en anderen en [appellant sub 5] betogen dat de verrichte m.e.r.-beoordeling niet de conclusie kan dragen dat geen MER hoeft te worden verricht. Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen voeren in hun beroepsschrift ten eerste aan dat uit het arrest van het Hof van Justitie van 15 oktober 2009, Europese Commissie tegen Nederland, ECLI:EU:C:2009:630, volgt dat het criterium "geen sprake van bijzondere omstandigheden" niet toelaatbaar is omdat daardoor bij voorbaat vele projecten aan de MER-plicht worden onttrokken. Comité N65 verzoekt in haar beroepsschrift om hierover prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie te stellen. Voorts voeren de appellanten aan dat in de m.e.r.-beoordeling ten onrechte wordt geconcludeerd dat de plannen geen enkel effect hebben op het milieu. Daarnaast voeren zij aan dat in de m.e.r.-beoordeling niet is onderkend dat de wegcapaciteit wordt vergroot, wat volgens hen volgt uit de omstandigheid dat de hoeveelheid verkeer aanzienlijk toeneemt. [appellant sub 5] brengt nog naar voren dat de m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op verouderde plannen en gegevens en niet onafhankelijk is opgesteld.

31.1. De Afdeling ziet geen reden om het standpunt van de raad niet te volgen dat de plannen samen voorzien in activiteit D.1.1, 'de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg

of autoweg', uit onderdeel D van de bijlage bij het Besluit mer. De omvang van deze activiteit overschrijdt de in kolom 2 vastgelegde drempelwaarde dat het moet gaan om gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer. Daarom moet op grond van artikel 2, vijfde lid, onder a, van het Besluit mer worden beoordeeld of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben (ook wel de formele mer-beoordelingsplicht genoemd).

31.2. De raad heeft een mer-beoordeling laten verrichten, die is neergelegd in de twee rapporten 'M.e.r.-beoordeling reconstructie N65 te Vught' en 'M.e.r.-beoordeling reconstructie N65 te Helvoirt', die beide op 3 maart 2020 zijn uitgebracht door Anteagroup (hierna: de m.e.r.-beoordeling). De rapporten gaan onder meer in op de kenmerken en de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten. Zij concluderen dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van de plannen die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Volgens de rapporten geldt voor de getoetste milieuaspecten dat er geen effecten optreden, dan wel dat de wel optredende effecten met mitigerende maatregelen worden beperkt, zodat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving. Er is volgens de rapporten geen noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een MER.

31.3. Desgevraagd konden appellanten op de zitting geen inhoudelijke toelichting geven op hun betoog over het arrest Europese Commissie tegen Nederland. De Afdeling houdt het er daarom voor dat dit betoog, toen zij hun beroepschriften schreven, is ingegeven door de zinsnede "dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van de plannen die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse" in de conclusie van de m.e.r.-beoordeling. Dit betreft de inhoud van de verrichte formele m.e.r.-beoordeling. Het arrest Europese Commissie tegen Nederland waarop appellanten wijzen, betreft echter de vraag wanneer een zogenoemde informele m.e.r.-beoordeling moet worden gemaakt. Het arrest is dus niet relevant voor het betoog van appellanten dat de verrichte formele m.e.r.-beoordeling inhoudelijk onjuist zou zijn. Het betoog slaagt alleen al daarom niet.

Uit het voorgaande volgt dat beantwoording van de door de appellanten opgeworpen vraag niet nodig is voor de beoordeling van deze zaak. Gelet op de arresten van het Hof van Justitie van 6 oktober 1982, Cilfit, ECLI:EU:C:1982:335, punt 10 en 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management, ECLI:EU:C:2021:799, punt 34, bestaat dan ook geen aanleiding tot het stellen van prejudiciële vragen.

31.4. De veronderstelling van appellanten dat in de m.e.r.-beoordeling ten onrechte wordt geconcludeerd dat de plannen geen enkel effect hebben op het milieu, is onjuist. Uit de m.e.r.-beoordeling komt immers naar voren dat de plannen wel effecten hebben op het milieu. Volgens de m.e.r.-beoordeling zijn deze effecten evenwel niet zodanig dat sprake zou kunnen zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

31.5. Anders dan appellanten stellen, berust de conclusie dat geen MER hoeft te worden gemaakt ook niet op een aanname dat de verkeersintensiteit niet zou toenemen. In de m.e.r.-beoordeling is betrokken, onder verwijzing naar de bevindingen over de verkeerssituatie die zijn neergelegd in het Verkeerscijfers-rapport, dat de verkeersintensiteit op diverse locaties door de voorziene aanpassingen aan de N65 zal toenemen. Deze toename van de verkeersintensiteit, die volgens de appellanten een toename van de wegcapaciteit impliceert, is dus wel degelijk in aanmerking genomen bij het beoordelen van de milieueffecten van de plannen.

31.6. [appellant sub 5] heeft zijn betoog dat de m.e.r.-beoordeling zou zijn gebaseerd op verouderde plannen en gegevens niet nader geconcretiseerd. De raad heeft hierover toegelicht dat de m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op alle recente (milieu)onderzoeken. Zo is onder andere na het ontwerpbestemmingsplan nieuw onderzoek uitgevoerd naar de effecten van trillingen en dat is tevens opgenomen in de m.e.r.-beoordeling. De Afdeling ziet in het aangevoerde dan ook geen grond voor het oordeel dat de m.e.r.-beoordeling in dit opzicht tekort zou schieten. De raad was ook niet verplicht om de m.e.r.-beoordeling door een onafhankelijke derde partij te laten beoordelen. Dat een dergelijke beoordeling ontbreekt, geeft op zichzelf ook geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de inhoudelijke m.e.r.-beoordeling. Deze betogen slagen niet.

31.7. De conclusie is dan ook dat wat appellanten naar voren hebben gebracht, geen aanleiding geeft om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van de m.e.r.-beoordeling. De raad mocht zich dan ook op de rapporten baseren. Nu uit de m.e.r.-beoordeling volgt dat de reconstructie van de N65 niet zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, heeft de raad terecht gesteld dat voor de in de plannen voorziene reconstructie van de N65 ook in dit opzicht geen MER hoeft te worden opgesteld. Het betoog slaagt niet.

#### 4 Relativiteit [appellant sub 5]

32. Gelet op wat hiervoor is overwogen, slaagt de beroepsgrond van [appellant sub 5] dat de raad een MER had moeten maken op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer evenmin. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen bespreking.

#### 5 MER-plicht op grond van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer?

33. Comité N65 betoogt dat artikel 7.2a, eerste lid, van de Wet milieubeheer de raad verplicht om een MER voor de plannen op te stellen. Volgens hen stelt de raad zich ten onrechte op het standpunt dat van een MER kan worden afgezien, omdat sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 7.2a, tweede lid, van de Wet, gelezen in verbinding met artikel 3 van het Besluit m.e.r..

33.1. De vraag ligt voor of is voldaan aan de vereisten uit artikel 3 van het Besluit m.e.r., in het bijzonder of sprake is van een plan dat het gebruik bepaalt van een klein gebied. De beoordeling van de vraag of sprake is van een klein gebied, moet naar het oordeel van de Afdeling worden gezien in relatie tot het totale grondgebied van het bevoegde lokale gezag, zoals aangegeven in artikel 3, onder a, onder 2 van het Besluit mer. De Afdeling baseert dat oordeel op het volgende. Uit de Nota van Toelichting bij het Besluit m.e.r. (Stb. 2020, 528, blz. 9 en 15) volgt dat de wetgever voor ogen had om aan te sluiten bij de criteria die volgen uit artikel 3 van de SMB-richtlijn (Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (PbEG 2001, L 197)). In het arrest van het Hof van Justitie in Luxemburg van 21 december 2016, C 444/15, ECLI:EU:C:2016:978 (Associazione Italia Nostra Onlus) is een nadere uitleg van die criteria gegeven. Onder 73 heeft het Hof overwogen:

73. Vastgesteld moet dan ook worden dat de Uniewetgever, door het begrip „kleine gebieden op lokaal niveau” te gebruiken, het grondgebied dat valt onder de bevoegdheid van de lokale instantie die het betrokken plan of programma heeft opgesteld en/of vastgesteld, als maatstaf heeft willen gebruiken. Aangezien het gebruik van „kleine gebieden” naast de bepaling op lokaal niveau als voorwaarde wordt gesteld, is het verder zo dat de omvang van

het betrokken gebied, vergeleken met die van dat grondgebied, gering moet zijn.

33.2. Plan 1 heeft betrekking op een gebied dat ruim 4 km lengte van de N65 omvat. De breedte van het plangebied wisselt, op sommige delen omvat het plangebied alleen de rijbaan, maar bij andere delen zijn ook parallelwegen en delen van kruisende wegen meegenomen. Plan 2 betreft ongeveer 2,6 km lengte van de N65 en enkele losse plandelen op enige afstand van de weg. De Afdeling stelt vast dat de omvang van beide plangebieden ongeveer 1 % van het grondgebied van elk van de betrokken gemeenten betreft. De Afdeling oordeelt daarom dat de plannen betrekking hebben op het gebruik van een 'klein gebied' zoals bedoeld in art. 3, onder a, onder 1 en 2 van het Besluit m.e.r..

33.3. Gelet op art. 3, onder a, onder 3 van het Besluit m.e.r., moet ook worden vastgesteld dat, ook al is sprake van een klein gebied, zich als gevolg van het plan geen aanzienlijke milieueffecten voordoen. Gelet op de conclusie over de gemaakte milieubeoordeling in overweging 31.7 is de Afdeling van oordeel dat de raad kon vaststellen dat de plannen niet tot aanzienlijke milieueffecten leiden. De conclusie is daarom dat niet op grond van art. 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport opgesteld hoefde te worden.

#### Luchtkwaliteit

34. De raad stelt zich op het standpunt dat de plannen slechts een beperkte invloed hebben op de luchtkwaliteit, dat deze niet onaanvaardbaar verslechtert en ruimschoots voldoet aan de grenswaarden die voortvloeien uit Wet milieubeheer.

Comité N65 heeft in een groot aantal stukken argumenten naar voren gebracht op grond waarvan zij meent dat de raad de effecten van plan 2 op de luchtkwaliteit heeft onderschat en ten onrechte heeft aangenomen dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit bij Helvoirt niet worden overschreden. Op de zitting heeft Comité N65 desgevraagd gepreciseerd om welke argumenten het haar in de kern te doen is. Deze argumenten betreffen met name de rekentool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL), die is gebruikt in het aan de plannen ten grondslag gelegde onderzoek naar de gevolgen voor luchtkwaliteit.

[appellant sub 9] en anderen hebben in hun beroep tegen plan 1 verzocht om dat wat Comité N65 in dit verband heeft aangevoerd als herhaald en ingelast te beschouwen, omdat de aangedragen punten volgens hen ook opgaan voor plan 1.

[appellant sub 6] en anderen en [appellant sub 5] betogen dat plan 1 niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening vanwege de verslechtering van de luchtkwaliteit in Vught. Zij voeren daartoe diverse argumenten aan.

34.1. De Afdeling zal eerst uiteenzetten wat er in de stukken die aan plan 1 en 2 ten grondslag liggen, staat over de luchtkwaliteit. Daarna zal de Afdeling de argumenten die de appellanten hebben aangedragen beoordelen.

#### 1 De verrichte onderzoeken

35. Paragraaf 5.8 van de toelichting van plan 1 en paragraaf 5.9.2 van de toelichting van plan 2 gaan over luchtkwaliteit. Hierin staat onder meer dat ten behoeve van de reconstructie van de N65 onderzoek is verricht naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Voor plan 1 is dit onderzoek naar NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide), PM<sub>10</sub> (fijnstof) en PM<sub>2,5</sub> (fijnstof) neergelegd in het rapport 'Bestemmingsplan Vught tbv van de N65, luchtkwaliteitonderzoek', dat op 20 mei 2019 is uitgebracht door Anteagroup (hierna: luchtkwaliteitsonderzoek 1), dat als bijlage 18 deel uitmaakt van de toelichting van plan 1. Voor plan 2 is het onderzoek neergelegd in het

rapport 'Bestemmingsplan Haaren tbv van de N65, luchtkwaliteitsonderzoek', dat op 14 juni 2019 is uitgebracht door Anteagroup (hierna: luchtkwaliteitsonderzoek 2), dat als bijlage 14 deel uitmaakt van de toelichting van plan 2. In de beide luchtkwaliteitsonderzoeken is gebruik gemaakt van de NSL rekentool 2018. De uitkomsten van de luchtkwaliteitsonderzoeken luiden, schematisch weergegeven, als volgt.

|                   | Grenswaarde<br>jaargemiddelde<br>concentratie | Hoogst berekende<br>jaargemiddelde<br>concentratie               | Grootste berekende<br>toename t.o.v. situatie<br>dat geen reconstructie<br>plaatsvindt |
|-------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| NO <sub>2</sub>   | 40 µg/m <sup>3</sup>                          | plan 1: 21,9 µg/m <sup>3</sup><br>plan 2: 17, µg/m <sup>3</sup>  | plan 1: 1,8 µg/m <sup>3</sup><br>plan 2: 0,6 µg/m <sup>3</sup>                         |
| PM <sub>10</sub>  | 40 µg/m <sup>3</sup>                          | plan 1: 19,9 µg/m <sup>3</sup><br>plan 2: 18,6 µg/m <sup>3</sup> | plan 1: 0,4 µg/m <sup>3</sup><br>plan 2: 0,1 µg/m <sup>3</sup>                         |
| PM <sub>2,5</sub> | 25 µg/m <sup>3</sup>                          | plan 1: 11,6 µg/m <sup>3</sup><br>plan 2: 11,1 µg/m <sup>3</sup> | plan 1: 0,1 µg/m <sup>3</sup><br>plan 2: 0,04 µg/m <sup>3</sup>                        |

35.1. In de plantoelichtingen wordt geconcludeerd dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) ruim onder de grenswaarden liggen. Voorts staat in de plantoelichtingen dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening kan worden geconcludeerd dat de grenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd. Ook hebben plan 1 en 2 slechts een beperkte impact op de luchtkwaliteit, omdat de bronbijdrage van de wegen beperkt is en de aanwezige luchtverontreiniging vooral bestaat uit de achtergrondconcentratie. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van plan 1 en 2, aldus de plantoelichtingen.

## 2 Meetpunten verder dan 10 meter van de wegrand

36. Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen betogen dat bijlage III, deel C, vijfde streepje, van de Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB 2008 L 152) (hierna: Luchtkwaliteitsrichtlijn) vereist dat de luchtkwaliteit binnen 10 meter van de wegrand wordt gemeten. Omdat in de praktijk de luchtkwaliteit op sommige locaties op meer dan 10 meter van de wegrand wordt gemeten, worden volgens Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen langs de N65 de normen voor luchtkwaliteit wel degelijk overschreden, of is de mate van verslechtering in elk geval onderschat. Volgens hen heeft de Afdeling in de uitspraak van 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1734](#), ten onrechte geoordeeld dat de wijze waarop in Nederland de luchtkwaliteit wordt gemeten in overeenstemming is met de Luchtkwaliteitsrichtlijn. Zij voeren daartoe aan dat dit oordeel bijlage III, deel C, vijfde streepje, van Luchtkwaliteitsrichtlijn betekenisloos maakt.

36.1. Comité N65 heeft eerder de minister van Infrastructuur en Milieu (thans: de minister

van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) verzocht om een rijksinpassingsplan vast te stellen, waarbij wordt voorzien in de aanleg van een tunnel voor de N65 ter hoogte van Helvoirt. De reden van dit verzoek was dat volgens Comité N65 de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij Helvoirt worden overschreden en dat uitsluitend met een tunnel aan de normen kan worden voldaan. De minister wees het verzoek af, omdat volgens hem wel aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Comité N65 bestreed niet dat de wijze waarop langs de N65 de luchtkwaliteit wordt gemeten in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (hierna: Rbl 2007). Zij vond echter dat de wijze waarop in Nederland de luchtkwaliteit wordt gemeten, niet in overeenstemming is met Luchtkwaliteitsrichtlijn. De Afdeling heeft dit in de uitspraak van 29 mei 2019 beoordeeld en kwam, kortgezegd, tot de conclusie dat het aangevoerde in die zaak geen grondslag bood voor de conclusie dat de implementatie van de Luchtkwaliteitsrichtlijn in de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde Rbl 2007 onjuist is, dan wel dat de Luchtkwaliteitsrichtlijn niet volledig toegepast wordt.

36.2. Ook in deze zaak bestrijden Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen niet dat de wijze waarop langs de N65 de luchtkwaliteit wordt gemeten in overeenstemming is met het bepaalde in de Rbl 2007. Voor zover zij zich wederom beroepen op de Luchtkwaliteitsrichtlijn - in het bijzonder bijlage III van die richtlijn - is van belang dat de vraag naar de rechtstreekse werking van de bepalingen van die richtlijn alleen kan rijzen in gevallen van incorrecte implementatie of indien de volledige toepassing van de richtlijn niet daadwerkelijk is verzekerd (uitspraak van 25 juli 2012, [ECLI:NL:RVS:2012:BX2543](#)).

36.3. Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen zijn het oneens met het oordeel dat de Afdeling in de uitspraak van 29 mei 2019 heeft gegeven over de vraag of de wijze waarop in Nederland de luchtkwaliteit wordt gemeten in overeenstemming is met de Luchtkwaliteitsrichtlijn. Zij hebben in deze zaak echter geen nieuwe feiten of argumenten naar voren gebracht die aanleiding geven om tot een andere conclusie te komen. Weliswaar wijzen zij op het nuttig effect van deel C van bijlage III van de Luchtkwaliteitsrichtlijn, maar de Afdeling heeft dat in de uitspraak van 29 mei 2019 al uitdrukkelijk betrokken.

36.4. Gelet op het vorenstaande biedt in deze zaak wat Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen naar voren hebben gebracht, geen grondslag voor de conclusie dat de implementatie van de Luchtkwaliteitsrichtlijn in de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde Rbl 2007 onjuist is of dat de Luchtkwaliteitsrichtlijn niet volledig wordt toegepast. Comité N65 en [appellant sub 9] en anderen kunnen zich daarom ook niet rechtstreeks op de Luchtkwaliteitsrichtlijn beroepen. Het betoog slaagt niet.

36.5. Voor zover Comité N65 wil dat de Afdeling in deze zaak alsnog prejudiciële vragen stelt over de uitleg van de Luchtkwaliteitsrichtlijn, volgt uit het voorgaande dat redelijkerwijs geen twijfel kan bestaan over het antwoord op die opgeworpen vraag. Gelet op de arresten van het Hof van Justitie van 6 oktober 1982, Cilfit, [ECLI:EU:C:1982:335](#), punt 16 en 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management, [ECLI:EU:C:2021:799](#), punten 39 en 40, bestaat dan ook geen aanleiding tot het stellen van prejudiciële vragen.

### 3 Andere uitgangspunten van de rekentool

37. Comité N65 heeft het volgende aangevoerd over het gehanteerde rekenmodel. Ten eerste stelt zij dat in het rekenmodel geen rekening wordt gehouden met zogenoemde resuspensie, het opnieuw in de lucht brengen van neergevallen deeltjes. Dat moet volgens haar wel, omdat de luchtkwaliteit daardoor verder verslechtert.

Ten tweede stelt Comité N65 dat in het rekenmodel negatieve waarden voorkomen, terwijl

dat natuurkundig gezien onmogelijk is omdat er geen negatieve massa kan zijn. Dit is volgens Comité N65 temeer kwalijk omdat positieve waarden tegen deze negatieve waarden worden weggestreepd.

Als derde argument stelt Comité N65 dat in het rekenmodel meetwaarden van PM10 en PM2,5 overdag stelselmatig lager zijn dan 's nachts. Dit is volgens haar onverklaarbaar en duidt op een gebrek, aangezien er overdag meer verkeer is dan 's nachts.

Ten vierde stelt Comité N65 dat volgens het rekenmodel de achtergrondbelasting soms hoger is dan de belasting door verkeer op de voorgrond. Dit kan volgens haar niet kloppen, omdat de belasting door verkeer hoger zou moeten zijn dan de achtergrondbelasting.

Comité N65 brengt als vijfde argument de stelling naar voren dat fijnstof langs rijkswegen en uitlaatgassen worden behandeld via hetzelfde verspreidingsmodel, dat uitgaat van door de wind gedreven verspreiding, terwijl dit stoffen met verschillende eigenschappen zijn. Fijnstof is zwaarder dan uitlaatgassen en slaat daarom dichter bij de bron neer. Gelet hierop is het volgens haar onjuist dat voor deze stoffen hetzelfde verspreidingsmodel wordt gehanteerd en zou minimaal nog één extra ander model moeten worden gehanteerd.

Als zesde argument stelt Comité N65 dat niet wordt getoetst of de resultaten van het rekenmodel op dag- en uurbasis overeenkomen met metingen van de luchtkwaliteit. Hierdoor zijn de resultaten volgens haar onbetrouwbaar en niet controleerbaar.

37.1. De raad stelt zich op het standpunt dat luchtkwaliteitsonderzoek 1 en 2 zijn gebaseerd op een voorgeschreven en algemeen aanvaarde rekenmethode en dat geen reden bestaat om te twijfelen aan de juistheid ervan. De raad stelt verder dat zelfs als er sprake zou zijn van enige onderschatting van de gevolgen die plan 1 en 2 hebben voor de luchtkwaliteit, dit niet betekent dat de grenswaarden worden overschreden aangezien de uitkomsten van luchtkwaliteitsonderzoek 1 en 2 laten zien dat tussen de berekende waarden en de grenswaarden nog forse ruimte bestaat.

37.2. Voorop staat dat het aan de raad is om het plan 1 en 2 te motiveren. Desgevraagd heeft de raad, mede onder verwijzing naar een door het RIVM gegeven reactie in het kader van een door Comité N65 gevoerde WOB-procedure en de openbaar beschikbare bronnen van het RIVM, op de zitting een meer specifieke toelichting gegeven op de door Comité N65 aangedragen punten. De raad heeft daarbij benadrukt dat het luchtkwaliteitsonderzoek is verricht in overeenstemming met de op dit moment in het algemeen aanvaarde methode die onder meer is beschreven in de NEN-norm EN16450 'Buitenlucht - Geautomatiseerde meetsystemen voor de meting van de concentratie van fijnstof (PM10; PM2,5)'.

De raad heeft over de resuspensie toegelicht dat dit weliswaar niet is opgenomen in de rekenmethode, maar wel in de grootschalige concentratiekaarten. De luchtvervuiling die door resuspensie wordt veroorzaakt, is dus niet meegenomen in de projectbijdrage, maar wel in de achtergrondconcentraties en dus ook in de absolute getallen. Los daarvan is de bijdrage van resuspensie aan de totale luchtkwaliteit volgens de raad beperkt.

Voorts heeft de raad toegelicht dat de wijze waarop met negatieve meetwaarden wordt omgegaan, voortvloeit uit de voormelde NEN-norm. De raad onderschrijft dat natuurkundig gezien een negatieve waarde niet mogelijk is, maar wijst erop dat het bekend is dat deze bij de voorgeschreven methode kunnen voorkomen en velerlei oorzaken kunnen hebben, zoals veranderingen van de luchtvochtigheid. De raad heeft erop gewezen dat dergelijke negatieve waarden onder andere volgens de voormelde NEN-norm niet zomaar mogen worden weggelaten uit de totaalberekeningen. In de NEN-norm staat beschreven dat tegenover een

sterke negatieve waarde doorgaans een hoge positieve waarde staat. Door enkel de sterke negatieve waardes weg te laten zou dan een positieve bias, dat wil zeggen een vertekend beeld met teveel luchtverontreiniging, ontstaan, zo is vermeld.

Dat overdag minder luchtvervuiling wordt gemeten dan 's nachts kan volgens de raad worden verklaard door velerlei omstandigheden die invloed hebben op de uitstoot van luchtverontreiniging en de meting daarvan, zoals regen en wind.

De raad betwist de stelling van Comité N65 dat de belasting door verkeer altijd hoger zou moeten zijn dan de achtergrondbelasting. De raad heeft hierover toegelicht dat het wegverkeer niet een zodanige hoge bijdrage levert aan de totale luchtvervuiling dat die de achtergrondbelasting overschrijdt.

Verder heeft de raad toegelicht dat wel degelijk verschillende verspreidingsmodellen worden gehanteerd voor korte en lange afstanden. Voor korte afstanden worden gas en fijnstof op dezelfde manier benaderd wat verdunning betreft, voor grotere afstanden wordt voor fijnstof een rekenmethode gehanteerd die rekening houdt met het deeltjeskarakter van fijnstof.

37.3. Voor een geslaagd beroep van Comité N65 is niet vereist dat zij een volwaardig tegenonderzoek overlegt waaruit volgt dat de bestemmingsplannen tot onaanvaardbare gevolgen voor de luchtkwaliteit leiden. Maar Comité N65 moet voor een geslaagd beroep op zijn minst een begin van bewijs leveren dat twijfel doet ontstaan over de juistheid van de luchtkwaliteitsonderzoeken waarop de raad zich bij de vaststelling van plan 1 en 2 heeft gebaseerd. De Afdeling stelt vast dat Comité N65 niet betwist dat het luchtkwaliteitsonderzoek is verricht in overeenstemming met de op dit moment in het algemeen aanvaarde methode die onder meer is beschreven in de voormelde NEN-norm. Voorts heeft de raad de door Comité N65 opgeworpen stellingen gemotiveerd weerlegd, door toe te lichten welke uit de algemeen aanvaarde methode voortvloeiende verklaringen er zijn voor de door Comité N65 gesignaleerde aspecten. Comité N65 heeft geen objectieve gegevens overgelegd, zoals een door een deskundige uitgebracht rapport, om haar stellingen en betogen dat deze methode in diverse opzichten gebrekkig zou zijn, te onderbouwen. De Afdeling ziet al met al in de door Comité N65 opgeworpen stellingen onvoldoende grond om aan de juistheid van het rekenmodel en de door de raad gegeven toelichting daarop te twijfelen. In zoverre slaagt het betoog niet.

37.4. Over het betoog van Comité N65 dat de verrichte berekeningen niet worden geverifieerd aan de hand van ter plaatse verrichte metingen van de luchtkwaliteit, overweegt de Afdeling het volgende. Het staat de raad in beginsel vrij om gebruik te maken van een onderzoek dat is gebaseerd op ter plaatse verrichte metingen of, zoals in het geval van het luchtkwaliteitsonderzoek, van een onderzoek dat mede is gebaseerd op berekeningen. Relevant is of de raad met het onderzoek zijn standpunt dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare luchtkwaliteit voldoende kan onderbouwen. Daartoe moet de gekozen onderzoeksmethode voldoende betrouwbare resultaten opleveren. Uit wat hiervoor is overwogen volgt dat wat Comité N65 heeft aangevoerd, geen grond geeft om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de door de raad gehanteerde onderzoeksmethode. Dat geen metingen op dag- en uurbasis worden verricht om de berekeningen te verifiëren, vormt geen grond voor het oordeel dat de onderzoeksmethode op zichzelf onbetrouwbaar of oncontroleerbaar zou zijn. Los daarvan heeft de raad overigens op de zitting toegelicht dat van diverse jaren inmiddels een vergelijking van reken- en meetuitkomsten beschikbaar zijn gesteld, en ook door een externe partij zijn vergeleken en valide zijn bevonden. In dit opzicht slaagt het betoog dan ook evenmin.

#### 4 Overige punten van Comité N65

38. Comité N65 heeft op de zitting desgevraagd toegelicht dat, voor zover zij overige stukken heeft ingebracht zoals krantenartikelen en wetenschappelijke artikelen, die niet over de N65 gaan, maar dat deze vooral zijn bedoeld ter illustratie van de voormelde betogen. De Afdeling ziet in die stukken geen aanleiding om tot een ander oordeel te komen.

39. Ook voor wat Comité N65 in haar stukken verder nog over luchtkwaliteit naar voren heeft gebracht, geldt dat de Afdeling daarin geen grond ziet voor het oordeel dat de raad plan 1 en plan 2 niet mocht vaststellen.

#### 5 Betoog van [appellant sub 6] en anderen

40. [appellant sub 6] en anderen betogen dat plan 1 niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening omdat de luchtkwaliteit onaanvaardbaar verslechtert.

Zij stellen onder verwijzing naar het rapport 'Expert Assessment: Ontwerp-bestemmingsplan N65', dat op 18 juni 2020 is uitgebracht door Nanoconsult (hierna: Nanoconsult-rapport), dat door de verdubbeling van het verkeer en doordat het verkeer op de N65 dicht langs huizen komt, de blootstelling aan en hinder door onder meer fijnstof en stikstofoxiden (NOx), rond die weg onevenredig toeneemt, vergeleken met andere delen van de wijk en gemeente.

[appellant sub 6] en anderen voeren, onder verwijzing naar het Nanoconsult-rapport, ook aan dat het gebruikte rekenmodel voor fijnstof geen rekening houdt met de verdeling van de omvang van de verschillende deeltjes. Aangezien verkeer met andere snelheid en dichter bij de woningen komt, is het volgens hen aannemelijk dat de blootstelling aan zogenoemd ultrafijnstof hoger wordt. Weliswaar wordt dat effect niet teruggevonden in de berekening van massa, maar het is wel aangetoond in zogenoemde street-canyons metingen in diverse Europese steden. Daarnaast staat in het Nanoconsult-rapport dat de huidige blootstelling aan NOx van 11,6 met 2,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  wordt verhoogd. Dat is volgens [appellant sub 6] en anderen een aanzienlijke toename in vergelijking met het gebruikte rekenmodel.

Verder voeren [appellant sub 6] en anderen aan, onder verwijzing naar het Nanoconsult-rapport, dat de omstandigheid dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> niet betekent dat effecten op de gezondheid zijn uitgesloten. Dit standpunt wordt volgens hen gedeeld door de World Health Organization (hierna: WHO) en blijkt volgens hen uit vele internationale onderzoeken. Voor zogenoemd ultrafijnstof bestaat bovendien nog geen grenswaarde, hoewel de Gezondheidsraad daar wel over in beraad is. Onder deze omstandigheden moet volgens [appellant sub 6] en anderen het streven zijn om het niveau van fijnstof te verminderen tot onder de huidige normen. Zij betogen dat de raad dit ook als uitgangspunt heeft gehanteerd, maar het plan vervolgens in strijd met dit uitgangspunt heeft vastgesteld omdat de blootstelling aan fijnstof niet af- maar toeneemt.

[appellant sub 6] en anderen wijzen er ten slotte op dat volgens de zogenoemde 'NIBM-tool' de luchtkwaliteit in betekenende mate zal verslechteren.

40.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de plannen slechts een beperkte invloed hebben op de luchtkwaliteit en dat deze niet onaanvaardbaar verslechtert. De raad wijst daarbij op het onderzoek dat is neergelegd in luchtkwaliteitsonderzoek 1. Volgens de raad voldoet plan 1 ruim aan de relevante grenswaarden voor luchtkwaliteit die voortvloeien uit Wet milieubeheer en is er geen verplichting of aanleiding om daarnaast te voldoen aan waarden die worden genoemd door de WHO.

40.2. Zoals hiervoor onder 21.2 is overwogen, betekent het in paragraaf 1.1 van de

plantoelichting vermelde uitgangspunt dat de luchtkwaliteit verbetert niet dat de raad plan 1 alleen mocht vaststellen als plan 1 ertoe leidt dat de luchtkwaliteit op elke locatie in de gemeente verbetert. Het is juist dat, zoals [appellant sub 6] en anderen stellen, als gevolg van plan 1 op sommige locaties de luchtkwaliteit verslechtert, omdat op sommige locaties de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> als gevolg van plan 1 toenemen ten opzichte van de autonome situatie. Gelet hierop is aannemelijk dat door plan 1 ook de concentratie ultrafijnstof op sommige locatie toeneemt, zoals in het Nanoconsult-rapport staat. Voor andere locaties volgt uit het luchtkwaliteitsonderzoek juist dat de luchtkwaliteit verbetert.

De raad heeft het vorenstaande onderkend, en besloten om plan 1 vast te stellen. Daarbij heeft de raad afgewogen of het plan wat luchtkwaliteit betreft strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, in die zin dat de omwonenden van de N65 als gevolg van de plannen niet met onevenredig veel luchtverontreiniging of een onaanvaardbare toename daarvan te maken krijgen.

De raad heeft bij zijn afweging betrokken dat de hoogste berekende jaargemiddelde concentraties van de luchtverontreiniging, dus die als gevolg van de plannen samen met alle andere bronnen, ongeveer de helft van de krachtens de Wet milieubeheer gestelde grenswaarde bedraagt. Ook heeft de raad in aanmerking genomen dat de plannen ten opzichte van de autonome situatie, waarin de plannen niet worden gerealiseerd, verantwoordelijk zijn voor berekende toenames die slechts een fractie van de gestelde grenswaarden bedragen. [appellant sub 6] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze berekeningen onjuist zijn. Daarbij is van belang dat volgens de overgelegde schermafdruk van de NIBM-tool blijkt dat de berekening die met de tool is gemaakt een worst-case berekening is, dat de bijdrage van het extra verkeer 'mogelijk' in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. De Afdeling ziet hierin geen aanleiding om luchtkwaliteitsonderzoek 1, dat voorziet in zulk nader en meer precies onderzoek, onjuist te achten.

Gelet op de voormelde omstandigheden mocht de raad het standpunt innemen dat plan 1 niet leidt tot onevenredig veel luchtverontreiniging voor de omwonenden van de N65. Daarbij is van belang dat de raad in dit geval, omdat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten, ervan mocht uitgaan dat plan 1 niet leidt tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid. De reden daarvoor is ten eerste dat voor ultrafijn stof in bijlage 2 van de Wet milieubeheer geen afzonderlijke grenswaarden zijn opgenomen. Ten tweede hebben [appellant sub 6] en anderen geen begin van bewijs geleverd dat de totale concentratie ultrafijnstof als gevolg van plan 1 zo groot wordt dat als gevolg daarvan een gerechtvaardigde vrees bestaat voor gezondheidsschade of dat hun woon- en leefklimaat daardoor anderszins onaanvaardbaar zou verslechteren.

Voor zover [appellant sub 6] en anderen betogen dat moet worden voldaan aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit, overweegt de Afdeling het volgende. De WHO-advieswaarden hebben geen dwingende status en de Afdeling ziet ook geen reden om deze advieswaarden aan te merken als een ieder verbindende verdragsbepalingen in de zin van artikel 94 van de Grondwet. Er is daarom geen aanleiding om te oordelen dat de raad de door de WHO aanbevolen maximale waarden voor luchtkwaliteit had moeten hanteren, met terzijdestelling van de op grond van de Wet milieubeheer vastgestelde grenswaarden.

Gelet op het vorenstaande en vanwege de belangen die zijn gemoeid met de realisatie van plan 1, mocht de raad op basis van het verrichte onderzoek concluderen dat de gevolgen van plan 1 wat betreft het aspect luchtkwaliteit niet onevenredig nadelig zijn voor de

omwonenden. Het betoog slaagt niet.  
Tunnel als alternatief voor plan 1 en 2

41. [appellant sub 9] en anderen en [appellant sub 1] en anderen betogen dat de raad een onderzoek naar een door de bewonersvereniging 'Vught Participeert' in april 2020 aangedragen alternatief in de vorm van een tunnelvariant door de kern van Vught, op basis van onjuiste argumenten heeft afgewezen. Dat is volgens hen gebeurd op grond van een niet juist onderbouwd kostenargument en onder tijdsdruk. Hoewel dit voorstel met een meerderheid in de raad is afgewezen, zijn de belangen van de bewoners volgens hen te groot om dit alternatief niet serieus in aanmerking te nemen. Ten onrechte is door de raad volgens hen geen rekening gehouden met de werkelijke, lagere kosten van een innovatieve graaftechniek waarop dit alternatief is gebaseerd.

Het Comité N65 betoogt ten aanzien van plan 2 dat de raad ten onrechte niet tijdig en onvoldoende is ingegaan op zijn voorstel om een tunnelvariant langs de kern van Helvoirt serieus te onderzoeken. Dit voorstel is door de raad afgedaan met het volgens het Comité N65 onvoldoende onderbouwde standpunt dat dit ook hier een te dure oplossing is. Volgens het Comité N65 zijn er wel degelijk reële mogelijkheden om deze variant te financieren, met name door gebiedsontwikkeling. Algehele ondertunneling van de N65 is volgens het Comité een strikte noodzaak ter bescherming van de volksgezondheid. Het zal volgens het Comité N65 in aanzienlijke mate mensenlevens sparen, gelet op de problemen die het Comité N65 voorziet met de ernstige verslechtering van de luchtkwaliteit. Het Comité N65 heeft ter ondersteuning van dit betoog verwezen naar diverse door hem in het geding gebrachte aanvullende stukken en rapporten.

41.1. De raad stelt over ondertunneling van de N65 het volgende.

Een tunnelvariant is reeds aan het begin van de ontwikkelingen rondom de reconstructie van de N65 onderzocht en financieel onhaalbaar bevonden. Al bij de Startbeslissing MIRT in mei 2013 is daarom de mogelijkheid van een tunnel definitief verlaten. De raad heeft in het verweerschrift verder uiteengezet hoe daarna de ontwikkelingen tot de uiteindelijke vaststelling van de bestemmingsplannen hebben plaatsgevonden en hoe voor de vorm van de reconstructie tot de keuze voor de VKA+ variant is gekomen. Volledige ondertunneling van de N65 is daarbij niet meer aan de orde geweest.

Een tunnel is volgens de raad niet alleen vanwege de uitvoeringskosten financieel onhaalbaar, maar ook door in dat geval noodzakelijk te nemen maatregelen op grond van de Tunnelwet. Daarbij gaat het met name om tunnelveiligheidssystemen. De conclusies die hierover in de beginfase zijn getrokken, gelden nog steeds. Nieuw onderzoek zou volgens de raad tot dezelfde conclusies leiden. Toch heeft het college, naar aanleiding van het door [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 9] en anderen genoemde initiatief van de vereniging Vught Participeert, nogmaals laten uitrekenen wat de globale investeringskosten van een eenvoudige tunnelvariant zouden zijn. Uit het onderzoeksrapport "Tunnelvariant N65, Globale kostenraming" van advies- en ingenieursbureau Ralnfra van 6 mei 2020, blijkt dat de kosten daarvan globaal € 412.000.000 zouden bedragen, hetgeen volgens de raad geen reëel alternatief is.

Voor het tracé bij Helvoirt ligt een tunnel volgens de raad te minder in de rede, omdat de N65 langs de kern van Helvoirt gaat, en niet daar doorheen, zoals bij Vught.

41.2. De beslissing om bij de reconstructie van de N65 al dan niet voor een algehele ondertunneling te kiezen, is in beginsel aan de raad. De Afdeling moet de vraag

beantwoorden of de raad, gelet op wat appellanten naar voren hebben gebracht, het bestemmingsplan heeft mogen vaststellen zonder te kiezen voor volledige ondertunneling, zoals appellanten wensen.

41.3. De Afdeling beantwoordt die vraag bevestigend. Wat door appellanten naar voren is gebracht, vormt geen grond voor het oordeel dat de raad zich, kort gezegd, niet op het standpunt heeft mogen stellen dat voor ondertunneling geen noodzaak bestaat en dat mede daarom de kosten (veel) te hoog zijn. Daarbij is van belang dat het betoog van het Comité N65 dat ondertunneling wel noodzakelijk is in verband met de volksgezondheid, niet wordt gevolgd. Verwezen wordt naar de overwegingen 34 tot en met 39 hiervoor, waarin is geoordeeld dat en waarom het Comité N65 in deze procedure niet wordt gevolgd in het betoog dat de naar gesteld ernstige verslechtering van de luchtkwaliteit aan vaststelling van plan 1 en plan 2 in de weg stond. Het ondergronds brengen van de N65 is dus niet om reden van volksgezondheid noodzakelijk. Ook overigens heeft de raad in het aangevoerde geen grond hoeven vinden om ondertunneling noodzakelijk te achten. Dit geldt temeer voor plan 2, omdat in Helvoirt de N65 niet door, maar langs de kern loopt.

Onder verwijzing naar overweging 36.1 hiervoor, wordt verder overwogen dat het Comité N65 in dit verband al eerder de minister heeft verzocht om een rijksinpassingsplan dat voorziet in de aanleg van een tunnel ter hoogte van Helvoirt. Dat verzoek is afgewezen, omdat volgens de minister wel aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Bij de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1734](#), is het beroep van het Comité N65 tegen dit besluit ongegrond verklaard.

Uit de gedingstukken blijkt verder van een uitgebreide discussie tussen appellanten en de raad over de hoogte van de kosten van ondertunneling van de N65. Volgens appellanten hebben zij aangetoond dat ondertunneling veel eenvoudiger en goedkoper kan dan waar de raad van uitgaat. Zij verwijzen onder meer naar door hen in het ding gebrachte rapporten van IGG Bouweconomie van 30 november en 24 december 2020.

Wat er zij van die discussie, is van belang dat hiervoor reeds is geoordeeld dat de raad zich op het standpunt heeft mogen stellen dat het ondergronds brengen van de N65 niet noodzakelijk is. Daarnaast heeft de raad zich over het voorstel voor ondertunneling zoals door appellanten gedaan, op het standpunt gesteld dat dit voorstel niet voldoet aan de eisen die de raad aan het geheel ondergronds brengen van de N65 zou stellen, indien dat aan de orde zou zijn. Het voorstel van appellanten gaat over een tunnel voor alleen doorgaand verkeer door Vught, hetgeen voor de raad geen optie is. De raad wenst verder aan de VKA+ variant vast te houden, wat uiteraard ook niet mogelijk is als wordt gekozen voor ondertunneling.

De Afdeling is van oordeel dat de motivering van het besluit om bij de reconstructie niet voor volledige ondertunneling van de N65 te kiezen, dit besluit kan dragen. De betogen slagen niet.

Verkeer - inleiding en beschrijving onderzoeken

42. Verschillende appellanten brengen terecht naar voren dat plan 1 en 2 leiden tot veranderingen van de verkeersintensiteit, niet alleen op de N65 zelf, maar ook op het onderliggende wegennet in Vught en Helvoirt. Verkeersstromen zullen veranderen. Appellanten vrezen dat deze gewijzigde verkeersstromen zullen leiden tot problemen in verschillende straten en locaties in Vught en Helvoirt. Ook bestrijden verschillende appellanten de juistheid van de verkeerscijfers waarop de raad zich heeft gebaseerd.

De Afdeling zal in de overwegingen hierna aan de hand van wat de appellanten aanvoeren

per locatie beoordelen of plan 1 en 2 tot onevenredige gevolgen leiden als gevolg van de toename van verkeer. Verschillende appellanten hebben tegenadviezen in het geding gebracht die de Afdeling bij haar oordeel zal betrekken. De Afdeling zal in haar oordeel ook diverse door de raad ingebrachte rapporten betrekken, die hieronder eerst kort worden toegelicht. Ten slotte zal de Afdeling bij de beoordeling van de beroepen vanzelfsprekend de door de STAB uitgebrachte deskundigenverslagen betrekken, die specifiek gaan over het onderwerp verkeer.

42.1. De raad heeft in het kader van plan 1 en 2 diverse onderzoeken laten verrichten naar de gevolgen voor de verkeersintensiteit op de N65 en de wegen in Vught en Helvoirt, en de effecten die dit heeft op de omgeving. De resultaten daarvan zijn neergelegd in de volgende rapporten:

- het rapport 'Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS' dat op 8 maart 2019 is uitgebracht door Goudappel Coffeng en als bijlage 8 bij de toelichting van plan 1 en bijlage 6 bij de toelichting van plan 2 is gevoegd (het Verkeerscijfers-rapport).
- het rapport 'Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren' dat op 16 april 2019 is uitgebracht door Goudappel Coffeng en als bijlage 9 bij de toelichting van plan 1 en bijlage 7 bij de toelichting van plan 2 is gevoegd;
- het rapport 'Verkeerssituatie onderliggend wegennet Vught tijdens bouwfases N65' dat op 19 december 2019 is uitgebracht door Goudappel Coffeng en als bijlage 23 bij de toelichting van plan 1 is gevoegd,
- het rapport 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' dat op 16 januari 2020 is uitgebracht door Arcadis en als bijlage 10 bij de toelichting van plan 1 is gevoegd.

42.2. De raad heeft in de beroepsfase nog enkele aanvullende stukken overgelegd om zijn standpunten te onderbouwen. Het betreft met name:

- het memo 'Aanvullende verkeersveiligheidsanalyse Helvoirtseweg Vught', dat op 11 augustus 2021 is uitgebracht door Arcadis, en
- het rapport 'Verkeerskundig advies Helvoirtseweg' dat op 12 augustus 2021 is uitgebracht door Accent Adviseurs (hierna: Accent-rapport). Dit rapport gaat over mogelijke concrete maatregelen om verslechtering van de verkeerssituatie op de Helvoirtseweg als gevolg van de reconstructie van de N65 te voorkomen.

42.3. De resultaten van het onderzoek naar de gevolgen voor de verkeersintensiteit op de N65 en de wegen in Vught en Helvoirt zijn neergelegd in het hiervoor vermelde Verkeerscijfers-rapport.

In hoofdstuk 2 van het Verkeerscijfers-rapport staat welke uitgangspunten zijn gebruikt bij het berekenen van de verkeerscijfers. Het betreft zowel de uitgangspunten van het rekeninstrument (het verkeersmodel) als de uitgangspunten van de infrastructurele maatregelen.

Voor het berekenen van de verkeerscijfers is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014. Dit verkeersmodel heeft als basisjaar 2010 en toekomstjaar 2030. Het verkeersmodel is gecontroleerd en daar waar nodig aangepast. Zo bleek dat de verkeerscijfers van het basisjaar in het model niet aansloten bij de daadwerkelijk gemeten verkeersstellingen op straat uit 2015 in de gemeente Haaren. Daarom is het verkeersmodel voor de gemeente Haaren opnieuw gekalibreerd op basis van de op dat moment meest recente tellingen uit 2015. Daarnaast zijn de reeds in het verkeersmodel

opgenomen infrastructurele ontwikkelingen gecontroleerd en daar waar nodig aangevuld met infrastructurele ontwikkelingen die op basis van nieuwe inzichten in de toekomst worden gerealiseerd en relevant zijn voor de verkeerscijfers voor de N65 en PHS. Er worden vier situaties onderscheiden (in het Verkeerscijfers-rapport ook wel zichtjaren of varianten genoemd): ten eerste de situatie in 2017, ten tweede de autonome situatie in 2030, dus zonder dat de N65 wordt gereconstrueerd, ten derde de situatie in 2030 waarin het VKA wordt gerealiseerd, dus met gelijkvloerse aansluitingen, en ten vierde de situatie in 2030 waarin het VKA+ wordt gerealiseerd, dus met ongelijkvloerse aansluitingen, en de PHS. In tabel 2.1 zijn op hoofdlijnen de infrastructurele maatregelen beschreven per situatie. Onder punt 16 staat dat voor de vierde situatie rekening is gehouden met de maatregelen voor het VKA+.

In het Verkeerscijfers-rapport zijn op basis van het vorenstaande voor de vier zichtjaren de verkeersintensiteiten weergegeven in motorvoertuigbeweging per etmaal op een werkdag. Voor alle onderzochte wegvakken zijn de cijfers vermeld op de kaartbijlagen bij het Verkeerscijfers-rapport. Voor een aantal van die wegvakken zijn de cijfers tevens weergegeven in tabel 3.1, waarbij ook de procentuele en absolute toe- en afnames zijn weergegeven. Deze tabel betreft de locaties die potentieel problematisch werden geacht.

Omdat de voormelde verkeerscijfers voor de werkdag niet geschikt zijn om direct toe te passen in milieuberekeningen, zijn zij in het Verkeerscijfers-rapport verrijkt. Dat betekent dat zij zijn vertaald naar de voor de milieuberekeningen benodigde zichtjaren en verdelingen over de dag-, avond- en nachtperiode. Daarnaast is voor de verrijkte cijfers een koppeling gemaakt met het Nederlands Regionaal Model 2018.

Wegvak Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan tot Olmenlaan/Rembrandtlaan Vught

De beroepen van [appellant sub 6] en anderen, [appellant sub 9] en anderen, [appellant sub 15] en [appellant sub 11]

43. [appellant sub 6] en anderen, [appellant sub 9] en anderen, [appellant sub 15] en [appellant sub 11] betogen dat het besluit tot vaststelling van plan 1 in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Zij voeren daartoe aan dat het vervallen van de aansluitingen Martinilaan/De Breautélaan en Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan in de richting van Den Bosch zoveel extra verkeer voor het onderliggende wegennet oplevert, dat dit zal leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de doorstroming en de verkeersveiligheid op met name de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat, maar ook op andere wegen van het onderliggende wegennet. Zij betogen dat, anders dan de raad stelt, deze verkeersproblemen niet met maatregelen kunnen worden opgelost, omdat de situatie op vooral de Helvoirtseweg al te zwaar overbelast is.

Verder betogen zij dat de bestaande situatie en de te nemen maatregelen voor een goede verkeersafwikkeling na de reconstructie niet goed zijn onderzocht. De aan het plan ten grondslag gelegde "Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught" van Arcadis van 16 januari 2020 deugt volgens hen niet. Daarbij verwijzen zij naar de tegenrapporten "Second opinion Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught" van BVA Verkeersadviezen van 24 juni 2020, "Helvoirtseweg Vught analyse besluit bestemmingsplan N65" van De Verkeersdeskundige van 29 juni 2020 en het rapport "Onderliggend wegennet Vught, Helvoirt en Cromvoirt ongeschikt voor N65 VKA+ en PHS" van Hornman van 12 januari 2022. Zij stellen dat daaruit blijkt dat verkeerde ongevallencijfers en verkeersstellingen zijn gebruikt. Ook blijkt reeds uit het Arcadis-onderzoek zelf dat de Helvoirtseweg in de huidige situatie al niet voldoet aan CROW-richtlijnen inzake het Duurzaam Veilig beleid en vele conflictpunten kent.

[appellant sub 6] en anderen betogen verder dat de reconstructie van de N65 in onaanvaardbare mate ten koste gaat van hun woon- en leefklimaat wat betreft geluid. In strijd met de doelstellingen van het plan neemt volgens hen de nu al ernstige geluidhinder toe.

[appellant sub 6] en anderen wijzen er verder op dat zij in samenwerking met BVA Verkeersadviezen een alternatief hebben ontwikkeld om toch een volwaardige aansluiting op de N65 ter hoogte van de Helvoirtseweg/ Kennedylaan mogelijk te maken. De raad heeft dit alternatief naar zij stellen ten onrechte niet serieus beoordeeld.

[appellant sub 11] betoogt dat de maatregelen die volgens het Arcadis-rapport nodig zijn bij het kruispunt Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat, in het bestemmingsplan hadden moeten worden opgenomen, omdat de daar voorziene problemen rechtstreeks samenhangen met de reconstructie. Ook had op die wijze moeten worden geborgd dat deze maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het is volgens hem ook niet juist dat de exacte maatregelen nog niet geheel vaststaan. Verder wijst hij op de samenloop met de procedure over de verharding van de Jagersboschlaan. Volgens hem kan de bestemmingsplanprocedure geen doorgang vinden, zolang de besluiten in die procedures niet in rechte vaststaan.

#### 1. Oordeel over de onderzoeken en de te nemen maatregelen

44. Uit het Verkeerscijfers-rapport blijkt dat de verkeersaantallen op de Helvoirtseweg na de reconstructie volgens de VKA+ variant zullen toenemen van 4900 mvt/e in 2017 tot 10.400 mvt/e in 2030. Voor de Van Voorst tot Voorststraat is er een toename voorzien van 4700 mvt/e in 2017 tot 5600 mvt/e in 2030. Voor de Helvoirtseweg houdt dit een toename in van 104%.

44.1. De raad stelt dat als gevolg van de reconstructie de verkeersstromen op het onderliggende weggennet zich zullen herverdelen. Sommige wegen zullen drukker worden, andere juist rustiger.

Over de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat stelt de raad dat de verkeerstoename daar, vooral op de Helvoirtseweg, weliswaar aanzienlijk zijn, maar dat verkeerscirculatie- en inrichtingsmaatregelen mogelijk zijn die de doorstroming en de verkeersveiligheid in deze straten waarborgen en ervoor zorgen dat de verkeerssituatie aanvaardbaar blijft. Berekend is dat door circulatiemaatregelen de verkeersintensiteiten op de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorstraat zullen worden gereduceerd tot circa 8470 mvt/e en circa 3730 mvt/e, wat deze straten gelet op hun kwalificaties als gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg type I volgens de raad aankunnen. Ook kan het kruispunt tussen deze wegen het verkeer na deze maatregelen goed afwikkelen volgens de raad, zowel op etmaalniveau als in de spitsuren.

In het rapport van Arcadis van 16 januari 2020 is reeds op mogelijke maatregelen ter oplossing van de grotere verkeersdruk op de Helvoirtseweg, de Van Voorst tot Voorststraat en het kruispunt tussen deze wegen ingegaan. In het rapport van Accent Adviseurs van 12 augustus 2021 zijn deze maatregelen verder uitgewerkt. Er is in dit laatste rapport een combinatie van 3 concrete verkeerscirculatiemaatregelen voorgesteld, namelijk:

(1) een zg. 'knip' in de Maarten Trompstraat, met als doel dat niet al het verkeer vanuit die straat richting het kruispunt Van Voorst tot Voorststraat/Helvoirtseweg rijdt, maar ook alternatieve routes kiest;

(2) het met eenrichtingsverkeer aansluiten van de Stationsstraat en de Van Miertstraat op de

Helvoirtseweg, en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Aart Heymlaan en de Rembrandtlaan; en,  
(3) een lager snelheidsregime (van 50 km/u naar 40 km/u) op de Helvoirtseweg (tussen de N65 en Smalle Taalstraat). Met deze laatste maatregel wordt volgens Accent de beleving van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid beter.

Daarnaast zijn inrichtingsmaatregelen voor de Helvoirtseweg voorgesteld ter verbetering van de verkeersveiligheid. Genoemd worden plateaus met oversteekvoorzieningen voor voetgangers en een veiligere fietsvoorziening in de vorm van een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de weg, tussen de Van Voorst tot Voorststraat en de Stationsstraat.

De raad heeft zich, onder verwijzing naar de voornoemde onderzoeken op het standpunt gesteld dat mogelijke verkeersproblemen op het wegvak Helvoirtseweg/Kennedylaan tot Olmenlaan/Rembrandtlaan, de Van Voorst tot Voorststraat en het kruispunt Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat, met maatregelen kunnen worden opgelost.

44.2. De betogen van appellanten dat dit standpunt van de raad geen stand kan houden, volgt de Afdeling niet. Daarbij wordt allereerst in aanmerking genomen dat de STAB in het deskundigenverslag de voorgestelde maatregelen voor het betrokken wegvak heeft beoordeeld en daarbij ook heeft vastgesteld dat inrichtings- en structuurmaatregelen mogelijke knelpunten op de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat kunnen oplossen. Volgens het deskundigenverslag zal het effect daarvan zijn dat het verkeer wordt verdeeld over het wegennet en dat geen straten te zwaar zullen worden belast, omdat het verkeer gebruik gaat maken van wegen die daarvoor zijn bedoeld en ingericht (worden).

De stelling van appellanten dat het slechts een ongemotiveerde verwachting is dat het verkeer zich als gevolg van de hiervoor genoemde maatregelen mede over andere wegen op het onderliggende wegennet zal verdelen, volgt de Afdeling evenmin. Er is onvoldoende reden voor twijfel aan de verkeersonderzoeken van Arcadis en Accent Adviseurs, die concluderen dat door het nemen van deze maatregelen het verkeer naar andere wegen kan worden 'gestuurd'. De Afdeling deelt ook niet de vrees van [appellant sub 6] en anderen dat andere straten van het onderliggende wegennet te zwaar zullen worden belast. In het deskundigenverslag wordt daarover opgemerkt dat aannemelijk is dat de verkeersintensiteiten op de door [appellant sub 6] en anderen genoemde straten, zoals de Koestraat en de Versterstraat, niet opvallend zullen toenemen als gevolg van de reconstructie. Overigens heeft de raad hierover ter zitting nog toegelicht dat weliswaar met name de hoofdstructuur is gezien, omdat het verkeersmodel qua detailniveau niet geschikt is om elke bestaande straat realistisch te modelleren, maar de door appellanten genoemde straten zijn deels wel op de bij het Verkeerscijfers-rapport behorende plotkaarten vermeld, en wel zodanig dat een representatief beeld ontstaat van het gehele onderliggende wegennet, aldus de raad. De Afdeling deelt die conclusie.

De Afdeling ziet verder, anders dan appellanten, geen aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek van Arcadis van 16 januari 2020 niet deugt, zoals zij stellen. Voor zover is betoogd dat uit dat rapport blijkt dat de Helvoirtseweg in de huidige situatie al veel verkeersonveilige situaties kent, overweegt de Afdeling dat dit rapport er, gezien de inhoud, nu juist op was gericht om oplossingsrichtingen aan te dragen voor die situaties. Dat is in dat rapport ook gebeurd. In het aanvullende rapport van Arcadis van 11 augustus 2021 is daarop nog een toelichting gegeven en is ook op de tegenadviezen van BVA van 24 juni 2020 en van De Verkeersdeskundige van 29 juni 2020 gereageerd.

Wat de betwiste verkeerstellingen betreft, is in het rapport van Arcadis van 16 januari 2020

voor het gemotoriseerde verkeer uitgegaan van het Verkeerscijfers-rapport. Appellanten hebben dit niet betwist. Over de tellingen van het fiets- en voetgangersverkeer stellen appellanten dat het niet gaat om een representatieve telling, omdat deze is uitgevoerd op een stakingsdag in het onderwijs.

Uit het aanvullende rapport van Arcadis van 11 augustus 2021 blijkt dat de tellingen van het fiets- en voetgangersverkeer juist in verband met die omstandigheid zijn opgehoogd met een zogenoemde robuustheidstoets. Die robuustheidstoets leverde geen andere resultaten op. Volgens het aanvullende rapport doen zich ten aanzien van de oversteekbaarheid van de weg nog geen knelpunten voor bij een verdubbeling van het aantal fietsers en ook het aantal voetgangers zal daarvoor volgens het rapport eerst fors moeten toenemen. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat het rapport op het punt van de verkeerstellingen onjuist is.

Ook de betwiste ongevallencijfers leiden niet tot het oordeel dat het onderzoek van Arcadis van 16 januari 2020 onjuist of onvolledig is. Er is niet gebleken dat het ongevallebeeld waarvan de raad op basis van dat rapport is uitgegaan niet juist is. Op de zitting is door de raad toegelicht dat het verschil in aantallen ongevallen waar appellanten en de raad van uitgaan, een gevolg is van het feit dat als in de ongevalleanalyse software wordt gezocht op het aantal ongevallen op de Helvoirtseweg, ook de ongevallen verschijnen die op de N65 zelf hebben plaatsgevonden, vanwege dezelfde straatnaam. Als de ongevallen op de straatnaam A65 en N65 eruit worden gefilterd, resteren volgens de raad 19 ongevallen in de onderzochte periode op het te analyseren wegvak Helvoirtseweg, tussen de N65 en de Taalstraat. De raad heeft dit standpunt onderbouwd met zowel het aanvullende rapport van Arcadis van 11 augustus 2021 als het rapport van Accent Adviseurs van 12 augustus 2021. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen grond om aan de juistheid van deze uitleg van de raad te twijfelen.

De Afdeling ziet verder, anders dan appellanten, geen grond voor het oordeel dat de onder 44.1 genoemde maatregelen ter vermindering van de verkeersdruk en de verbetering van de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg, niet zouden kunnen worden uitgevoerd. Overigens overweegt de Afdeling over de verwijzing van [appellant sub 6] en anderen naar de uitspraak van de voorzieningenrechter, waarin is overwogen dat de raad nader moet motiveren aan welke maatregelen wordt gedacht om te bereiken dat de Helvoirtseweg niet in betekende mate meer zal worden belast, dat deze maatregelen daarbij dus in aanmerking moeten worden genomen. Het enkele feit dat de aantallen verkeersbewegingen toenemen, ook met maatregelen, is, anders dan zij ter zitting hebben gesteld, dus niet reeds aanleiding voor het oordeel dat de Helvoirtseweg te zwaar wordt belast.

Anders dan [appellant sub 11] betoogt, mocht de raad ook onder de omstandigheid dat de uiteindelijke maatregelen nog niet vaststaan en de omstandigheid dat deze niet in het bestemmingsplan zijn vastgelegd, plan 1 vaststellen. Voldoende is dat vaststaat dat het plan kan worden uitgevoerd op een wijze die niet tot verkeersonveiligheid leidt. De verkeerssituatie ter plaatse is na de uitspraak van de voorzieningenrechter nader onderzocht, wat heeft geresulteerd in de hiervoor genoemde concrete voorstellen tot het nemen van verkeersmaatregelen. Voor zover [appellant sub 11] betoogt dat die maatregelen reeds in het plan verzekerd hadden moeten zijn, overweegt de Afdeling dat de voorgestelde maatregelen verkeersmaatregelen zijn, waarvoor verkeersbesluiten nodig zijn. Die maatregelen lenen zich naar hun aard niet voor een regeling in het bestemmingsplan. De raad heeft ter zitting en ook al eerder toegelicht dat de verkeersmaatregelen die nodig zijn om het onderliggende wegennet naar behoren te laten blijven functioneren, zullen worden genomen. De Afdeling ziet geen reden om daaraan te twijfelen.

Voor zover [appellant sub 11] voor het eerst ter zitting naar voren heeft gebracht dat voor een van de voorgestelde maatregelen een gedeelte van zijn privégrond benodigd zou zijn, overweegt de Afdeling dat de raad ter zitting expliciet heeft vermeld dat de benodigde verkeersmaatregelen zullen worden uitgevoerd zonder daarvoor particuliere gronden te gebruiken.

[appellant sub 11] heeft verder gesteld te betwijfelen of de verkeersmaatregelen afgerond zullen zijn op het moment dat de gereconstrueerde N65 in gebruik zal worden genomen. Daarover is namens de raad medegedeeld dat daartoe alles in het werk zal worden gesteld. Ook dit betoog geeft niet op voorhand grond voor het oordeel dat plan 1 niet in stand kan blijven.

Dit laatste geldt ook voor wat [appellant sub 11] heeft betoogd over de relatie van het besluit met de procedures over de verharding en de openstelling van de Jagersboschlaan. De raad heeft zich daarover op het standpunt gesteld dat het bestemmingsplan ook uitvoerbaar is zonder deze openstelling. De raad stelt dat de instellingen aan de Martinilaan, ondanks het als gevolg van plan 1 vervallen van de rechtstreekse aansluiting van de Martinilaan en de

De Breautélaan op de N65, op zich voldoende bereikbaar blijven. De keuze om de Jagersboschlaan te verharden en open te stellen voor gemotoriseerd verkeer, staat daarom los van plan 1. Dat laat onverlet dat de raad het wenselijk kan achten om met het oog op die bereikbaarheid toch bepaalde maatregelen te treffen. Hetgeen [appellant sub 11] heeft aangevoerd, geeft geen grond om aan het hiervoor weergegeven standpunt van de raad te twijfelen. Hierbij wordt verwezen naar overweging 55.5 hierna over het beroep van [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A].

Er bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de bestemmingsplanprocedure geen doorgang kan vinden, zolang de procedures over de openstelling en verharding van de Jagersboschlaan nog niet zijn afgerond.

## 2. Oordeel over het door [appellant sub 6] en anderen voorgestelde alternatief

45. Dit alternatief, dat tot stand is gekomen in samenwerking met BVA Verkeersadviezen, voorziet in een volledige aansluiting op de N65 ter hoogte van de Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan. Volgens [appellant sub 6] en anderen is het standpunt van de raad dat hiervoor woningen moeten wijken en ook voortuinen niet gehandhaafd kunnen worden, niet juist. Volgens hen past een hele aansluiting wel binnen de beschikbare ruimte en zullen daardoor naar verwachting ook de verkeersproblemen op de Helvoirtseweg worden opgelost.

45.1. De raad heeft gesteld dat een hele aansluiting bij de Helvoirtseweg tijdens de MIRT-verkenningfase is overwogen, maar onhaalbaar is gebleken. Deze zou volgens de raad een te grote en daarmee onwenselijke ruimtelijke impact hebben. Om deze aansluiting te realiseren moeten volgens de raad woningen worden gesloopt en zouden ook woningen onbereikbaar worden. De financiële consequenties zijn aanzienlijk en passen niet binnen het beschikbare budget, aldus de raad.

De raad heeft, naar aanleiding van de uitspraak in de voorlopige voorziening, Goudappel Coffeng en Royal Haskoning DHV (hierna: DHV) verzocht om over dit alternatief te adviseren. Goudappel Coffeng en DHV hebben daarop de rapporten "Reactie verweer reconstructie N65" van 2 augustus 2021 en "Reactie op alternatief voorstel BVA aansluiting N65" van 12 augustus 2021 uitgebracht. Goudappel Coffeng heeft het alternatieve voorstel van BVA verkeerskundig beoordeeld en DHV ontwerptechnisch.

45.2. Onder verwijzing naar deze rapporten heeft de raad zijn standpunt gehandhaafd dat een hele aansluiting ter plaatse niet haalbaar is. De raad wijst erop dat Goudappel Coffeng allereerst de stelling van BVA, dat het opheffen van de volledige aansluiting bij de Helvoirtseweg/Kennedylaan de oorzaak is van de toenemende verkeersintensiteiten, bestrijdt. Ook de maatregelen van het PHS zijn daar volgens de berekeningen van Goudappel Coffeng voor een belangrijk deel oorzaak van. Ook komt Goudappel Coffeng tot de conclusie dat het voorstel van BVA geen oplossing is voor de negatieve effecten op de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat. Volgens Goudappel Coffeng zal de verkeerstoename op de Helvoirtseweg bij een hele aansluiting slechts 900 mvt/e lager zijn dan bij de halve aansluiting. Op de Van Voorst tot Voorststraat zal de toename bij een volledige aansluiting zelfs 1700 mvt/e hoger zijn dan bij de halve aansluiting. Bij een volledige aansluiting met een parallelstructuur, zoals door [appellant sub 6] en anderen voorgesteld, neemt het verkeer op de Van Voorst tot Voorststraat af, maar dit heeft naar verwachting geen effect voor het verkeer op de Helvoirtseweg. Goudappel Coffeng concludeert dat een volledige aansluiting met parallelstructuur geen oplossing is voor de negatieve effecten op de Helvoirtseweg, nog afgezien van de ruimtelijke impact en de financiële consequenties van zowel een volledige aansluiting, als een nieuwe parallelweg.

DHV is bij de beoordeling tot de conclusie gekomen dat in het ontwerp van BVA belangrijke ontwerptechnische uitgangspunten over het hoofd zijn gezien, zoals dat een calamiteitenstrook ontbreekt langs zowel de toerit naar, als de afrit vanaf de N65. Dit terwijl een calamiteitenstrook door de Veiligheidsregio als harde voorwaarde is gesteld. Verder voldoen volgens DHV de horizontale bogen in en de aansluithoeken van de toe- en afrit bij de aansluiting op de hoofdrijbaan niet aan de CROW-ontwerprichtlijnen en houdt het ontwerp van BVA er geen rekening mee dat de hoofdrijbaan ter plaatse van de aansluiting nog verdiept is uitgevoerd.

DHV heeft een volledige aansluiting ontworpen met inachtneming van de volgens hem wel juiste uitgangspunten, waarbij een aanzienlijk extra ruimtebeslag nodig is, dat is weergegeven op tekeningen die als bijlagen bij het rapport van DHV zijn gevoegd. Daaruit blijkt opnieuw dat 5 woningen zouden moeten worden verwijderd en dat een aantal voortuinen zou moeten worden verkleind om een hele aansluiting ter plaatse mogelijk te maken.

45.3. De Afdeling stelt vast, gelet op het voorgaande en mede gelet op het deskundigenverslag van de STAB, dat de raad het door [appellant sub 6] en anderen naar voren gebrachte alternatief voldoende heeft onderzocht en toereikend heeft gemotiveerd waarom daar niet voor is gekozen.

### 3. Oordeel over geluid

46. Zoals hiervoor onder 21.2 is overwogen, zijn de doelstellingen van het plan naar hun aard een streven en gelden deze voor het project als geheel. Dat, zoals [appellant sub 6] en anderen betogen, in strijd met de doelstellingen het geluid van het verkeer op gedeelten van de Helvoirtseweg toeneemt, leidt daarom op zichzelf niet tot het oordeel dat plan 1 niet in stand kan blijven.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich verder op het standpunt mogen stellen dat de situatie met betrekking tot de geluidsbelasting op de Helvoirtseweg ruimtelijk aanvaardbaar is. Hij heeft daarbij in aanmerking mogen nemen dat slechts in een klein aantal gevallen niet aan de grenswaarden volgens de Wet geluidhinder wordt voldaan en dat voor die gevallen het Besluit Hogere Waarden is genomen. Hiervoor is reeds geoordeeld dat geen

grond bestaat voor het oordeel dat dit besluit niet mocht worden genomen. De raad heeft de geluidssituatie aanvaardbaar mogen achten, mede omdat de overschrijdingen van de grenswaarden vanwege de toename van het verkeer op de Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan, maximaal 1 dB bedragen. De Afdeling ziet ook overigens in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat dit standpunt van de raad niet redelijk is.

46.1. Concluderend is de Afdeling van oordeel dat de raad toereikend heeft gemotiveerd dat en waarom het besluit tot vaststelling van plan 1 geen onevenredige ruimtelijke gevolgen voor dit wegvak heeft en het besluit tot vaststelling van het plan in zoverre in stand kan blijven.

De betogen slagen niet.

#### 4. Trillingen [locatie 5] te Vught

47. [appellant sub 6] en anderen vrezen dat door de verkeerstoename die als gevolg van plan 1 zal plaatsvinden, onaanvaardbare trillingen ontstaan bij met name de woning aan de [locatie 5], die in eigendom is van één van hen. Zij wijzen erop dat deze woning, net als de omliggende woningen, is gebouwd in het begin van de 20e eeuw en een fundering heeft die op zand rust. De woning is daardoor volgens [appellant sub 6] en anderen erg kwetsbaar voor trillingen. Onder verwijzing naar het rapport 'Trilling prognose reconstructie N65 te Vught', dat op 20 februari 2020 is uitgebracht door Royal Haskoning (hierna: trillingsprognose), voeren zij voorts aan dat bij de woning aan de [locatie 5] de bestaande trillingssterkte toeneemt en dat de streefwaarden voor een nieuwe situatie worden overschreden. Volgens [appellant sub 6] en anderen is dit in strijd met het door de raad gehanteerde uitgangspunt dat zich geen extra hinder op het onderliggend wegennet mag voordoen als gevolg van de reconstructie. Daarnaast strekt plan 1 volgens hen, gelet op de toename van trillinghinder, niet tot een goede ruimtelijke ordening. Voor zover de gemeente voornemens is om maatregelen te treffen op het moment dat groot onderhoud plaatsvindt aan de Helvoirtseweg, leidt dit volgens hen niet tot een andere conclusie. De reden daarvoor is dat een concreet plan voor die maatregelen ontbreekt en dat zij pas zullen worden uitgevoerd als mogelijk al schade aan de woningen is ontstaan.

47.1. Wat de kans op schade betreft, stelt de raad zich op het standpunt dat uit de trillingsprognose volgt dat de streefwaarde voor schade niet wordt overschreden. Het is daarom volgens de raad uitgesloten dat schade aan panden zal ontstaan als gevolg van trillingen door langrijdend verkeer.

Wat de hinder door trillingen betreft, beaamt de raad dat voor de woning aan de [locatie 5] na de reconstructie van de N65 de reeds aanwezige gemiddelde trillingssterkte zal toenemen en dat deze hoger is dan de streefwaarden voor een nieuwe situatie. De raad stelt dat dit het geval is in zowel de situatie waarin de N65 wordt aangepast als in de autonome situatie, waarin de N65 niet wordt aangepast. Daarnaast stelt de raad dat de gemiddelde trillingssterkte bij de woning aan de [locatie 5] met maximaal 25% toeneemt. De raad stelt dat een toename in trillingssterkte van minder dan 30% niet voelbaar is. Dat blijkt volgens de raad onder meer uit overweging 9.2 van de uitspraak van 4 juli 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:2237](#). De raad stelt verder dat de woningen in de omgeving door verschillen in constructie minder trillingsgevoelig zijn dan de woning aan de [locatie 5].

Op basis van het bovenstaande vindt de raad dat de toekomstige situatie aanvaardbaar is. De raad heeft op de zitting toegelicht dat los van het vorenstaande in de toekomst, bij groot onderhoud aan het betreffende wegvak, specifiek aandacht zal worden besteed aan de constructie van de weg door bijvoorbeeld een dikkere fundering aan te leggen die trillingen

moet compenseren.

47.2. De raad heeft onderzoek laten doen naar de gevolgen die plan 1 heeft voor het mogelijk optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen door trillingen ten gevolge van verkeer. De resultaten daarvan zijn neergelegd in de trillingsprognose. In de trillingsprognose staan trillingsberekeningen voor zeven locaties aan het onderliggend wegennet in de gemeente Vught waar naar verwachting de verkeersintensiteit zal wijzigen ten gevolge van de reconstructie N65. Eén van die locaties is de [locatie 5]. Voor deze locaties zijn prognoses gemaakt van het trillingsniveau van passerend verkeer voor de situatie in het jaar 2017, voor de situatie in het jaar 2030 zonder reconstructie van de N65 waarbij rekening is gehouden met autonome groei van het verkeer en voor de situatie in 2030 met de reconstructie van de N65. Vervolgens is beoordeeld of er, als gevolg van plan 1, schade en hinder door trillingen zullen ontstaan. Bij die beoordelingen is uitgegaan van de "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" van de Stichting Bouwresearch. Die bestaan, voor zover hier van belang, uit deel A voor schade aan gebouwen (hierna: SBR-richtlijn A) en deel B voor hinder voor personen in gebouwen (hierna: SBR-richtlijn B).

47.3. Naar het oordeel van de Afdeling mocht de raad zich op het standpunt stellen dat het aannemelijk is dat er als gevolg van plan 1 geen onaanvaardbaar risico op schade aan de woning aan de [locatie 5] of de omliggende woningen is te verwachten, ook als er geen specifieke maatregelen worden getroffen. De reden hiervoor is dat paragraaf 6.1 van de trillingsprognose concludeert dat voor de in het onderzoek beschouwde panden ruimschoots wordt voldaan aan de eisen uit SBR-richtlijn A. Schade aan de zeven panden ten gevolge van trillingen door verkeerspassages na reconstructie van de N65 is op grond van het gestelde in die richtlijn niet waarschijnlijk, zo is vermeld. [appellant sub 6] en anderen hebben geen gronden naar voren gebracht die twijfel doen ontstaan over de juistheid van deze conclusie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de door [appellant sub 6] en anderen naar voren gebrachte omstandigheid dat de woning aan [locatie 5] en omliggende woningen gevoelig zijn voor trillingen vanwege hun bouwjaar en funderingswijze, is verdisconteerd in de trillingsprognose. In paragraaf 3.1 staat namelijk dat alle onderzochte locaties als trillingsgevoelig zijn beoordeeld voor de beoordeling aan SBR-richtlijn A. Verder staat in paragraaf 4.4 dat specifiek rekening is gehouden met de omstandigheid dat de woning aan de [locatie 5] is gebouwd in 1913. Daarbij is ook vermeld dat de woning is 'gefundeerd op staal', dat wil zeggen, rust op zand zonder te zijn onderheid, en dat de begane grondvloer en verdiepingsvloer van hout zijn. Voor het oordeel dat het verrichte onderzoek onvoldoende zou zijn toegespitst op de specifieke situatie, bestaat daarom evenmin grond.

47.4. Het volgende is van belang voor de vraag of als gevolg van plan 1 onaanvaardbare (verslechtering van de) trillinghinder is te verwachten bij de woning aan de [locatie 5].

Over de hinder door trillingen staat in paragraaf 3.2 van de trillingsprognose dat SBR-richtlijn B onderscheid maakt in bestaande en nieuwe situaties. Voor nieuwe situaties gelden lagere streefwaarden. Trillingen in gebouwen kunnen als toelaatbaar worden geacht indien is voldaan aan één van de volgende voorwaarden:

- de waarde van de maximale trillingssterkte ( $V_{max}$ ) is kleiner dan de onderste streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{max}$  (A1);
- de waarde van de maximale trillingssterkte ( $V_{max}$ ) is kleiner dan de hoogste streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{max}$  (A2) waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode (met andere woorden de gemiddelde trillingssterkte,  $V_{per}$ ) kleiner is dan de streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{per}$  (A3).

Verder is in de trillingsprognose vermeld dat voor een gewijzigde situatie wegverkeer het volgende in SBR-Richtlijn B staat: "Voor de beoordeling van de gewijzigde situatie in geval van weg- en railverkeer geldt als uitgangspunt dat de wijziging niet tot een verhoging van de reeds aanwezige trillingssterkte mag leiden. Dit betekent dat de trillingssterkte in de ongewijzigde situatie bekend moet zijn voordat de wijziging plaatsvindt. Verder hoeven streefwaarden niet lager te zijn dan streefwaarden nieuw."

Uit SBR-richtlijn B volgt dat een nieuwe situatie ziet op een nieuwe bron en een gewijzigde situatie op een wijziging van een bestaande bron. Niet in geschil is dat bij de [locatie 5] moet worden gesproken van een 'gewijzigde situatie', omdat sprake is van trillingen die worden veroorzaakt door (extra) verkeer dat over het onderliggende wegennet rijdt dat zelf niet wordt gewijzigd. Uit de trillingsprognose volgt dat niet aan de streefwaarden wordt voldaan voor een gewijzigde situatie. Weliswaar wijzigt de maximaal optredende trillingssterkte ( $V_{max}$ ) niet, maar in strijd met het uitgangspunt van de richtlijn neemt de gemiddelde trillingssterkte ( $V_{per}$ ) wel toe. In de autonome situatie neemt die overdag toe met 0,02 en 's nachts met 0,01. Als gevolg van plan 1 neemt de gemiddelde trillingssterkte ( $V_{per}$ ) overdag bovenop die autonome toename extra toe met 0,02 en 's nachts met 0,01. Daarnaast volgt uit de trillingsprognose dat, ook als sprake zou zijn geweest van een nieuwe situatie, niet aan de betreffende streefwaarden wordt voldaan. Dat komt omdat de streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{per}$  wordt overschreden. De streefwaarde voor  $V_{per}$  is 0,05 en in de plansituatie wordt hij overdag 0,16.

47.5. De SBR-richtlijn B is geen wettelijke norm en de raad mag daar dus van afwijken. Maar de raad moet dan wel motiveren waarom de situatie voor de woning aan de [locatie 5] aanvaardbaar blijft en niet te zeer verslechtert. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zijn standpunt daarover niet overtuigend onderbouwd. De omstandigheid dat, zoals de raad stelt, de streefwaarden voor de [locatie 5] ook in de autonome situatie worden overschreden, rechtvaardigt niet de conclusie dat de verdere toename van trillingshinder die plan 1 veroorzaakt dus aanvaardbaar is. Die streefwaarden worden daardoor immers nog verder overschreden. Daarnaast gaat overweging 9.2 van de uitspraak van 4 juli 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:2237](#), waar de raad ter onderbouwing van zijn standpunt naar verwijst, over de toename van maximaal 15% van de maximaal optredende trillingssterkte  $V_{max}$  vanwege het passeren van spoorwissels door goederentreinen. De in de uitspraak van 4 juli 2018 aan de orde zijnde situatie is daarmee niet vergelijkbaar met de nu voorliggende situatie, waar de gemiddelde trillingssterkte  $V_{per}$  vanwege passerend verkeer op de weg met maximaal 25% toeneemt, terwijl al sprake is van een overschrijding van de streefwaarde voor  $V_{per}$ .

47.6. De conclusie is dat de raad zijn beoordeling van de gevolgen van plan 1 wat betreft het aspect trillingshinder voor de woning aan de [locatie 5] niet voldoende deugdelijk en draagkrachtig heeft gemotiveerd. De raad heeft plan 1 in zoverre in strijd met artikel 3:46 Awb vastgesteld. Het betoog slaagt.

Wegvak Olmenlaan/Heikantstraat en aansluitingen Olmenlaan en Rembrandtlaan Vught

1 Relativiteit [appellant sub 9] en anderen

48. [appellant sub 9] en anderen zijn allen woonachtig aan de Olmenlaan en de Heikantstraat. Gelet op artikel 8:69a van de Awb, kunnen zij zich niet beroepen op normen die kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

[appellant sub 9] en anderen hebben verschillende beroepsgronden aangevoerd over de

veiligheid van de rotonde aan de J.F. Kennedylaan en de ovonde aan de Boslaan/Vijverbosweg in Vught. Zij hebben daarbij het rapport "Reconstructie N65 Rotondes zegen of zorg" van Hornman Consulting van 30 mei 2021 overgelegd. De woningen van [appellant sub 9] en anderen liggen op een afstand van ongeveer 650 meter van de rotonde en bijna 2 km van de ovonde.

Voor zover [appellant sub 9] en anderen willen aanvoeren dat de raad plan 1 niet had mogen vaststellen vanwege verkeersproblematiek die zal ontstaan op locaties in Vught die niet in hun directe woonomgeving liggen, beroepen zij zich op een deelaspect van de norm van een goede ruimtelijke ordening die kennelijk niet strekt tot bescherming van hun eigen belang. Omdat het betoog in zoverre op grond van 8:69a van de Awb niet kan leiden tot vernietiging van plan 1, zal de Afdeling de beroepsgrond in zoverre niet inhoudelijk bespreken.

Om dezelfde reden geldt ook voor de andere door [appellant sub 9] en anderen in het geding gebrachte deskundigenrapporten dat deze alleen in aanmerking worden genomen voor zover deze relevant zijn voor de beroepsgronden die gaan over de belangen waarvoor [appellant sub 9] en anderen kunnen opkomen.

## 2 Het beroep van [appellant sub 9] en anderen inhoudelijk

49. [appellant sub 9] en anderen betogen dat doordat nog slechts de halve aansluiting in de richting van Tilburg blijft bestaan bij de J.F. Kennedylaan, het extra verkeer dat voor de oprit naar de N65 in de richting van Den Bosch gebruik moet maken van de Olmenlaan en de Heikantstraat, voor deze straten onaanvaardbaar toeneemt. Zij vrezen daarmee voor aantasting van hun woon- en leefklimaat en stellen dat de geluidsbelasting in deze straten onaanvaardbaar zal worden.

Zij betogen verder dat deze straten de verkeerstoename niet aankunnen. Zij verwijzen daarbij naar het door hen in het geding gebrachte rapport "Onderliggend wegennet Vught, Helvoirt en Cromvoirt ongeschikt voor N65 VKA+ en PHS" van Hornman van 12 januari 2022. Ook wijzen zij er onder verwijzing naar de "Responsnota N65" van 27 november 2020 van De Pauw en Pen Producten op dat de situatie bij de oprit Olmenlaan niet voldoet aan CROW-richtlijnen over de functies van de verschillende wegtypen. Volgens die richtlijnen wordt een stroomweg alleen via een gebiedsontsluitingsweg met een erftoegangsweg verbonden. Hier sluit de erftoegangsweg, de Olmenlaan, meteen aan op de stroomweg. Verder stellen zij dat ook de STAB heeft opgemerkt dat de Olmenlaan in de huidige vorm niet geschikt is als autosnelwegaansluiting.

[appellant sub 9] en anderen hebben verder betoogd dat de raad plan 1 niet had mogen vaststellen omdat zich volgens hen onaanvaardbare verkeershinder voordoet tijdens de reconstructie, op onder meer de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat. Ook op andere plaatsen op het onderliggende wegennet in Vught is volgens hen de verkeerstoename tijdens de reconstructie onaanvaardbaar. Hiernaar is onvoldoende onderzoek verricht en is ten onrechte niet vooraf in afdoende oplossingen voorzien, aldus [appellant sub 9] en anderen.

## 3 Oordeel over verkeer

### Definitieve situatie na de reconstructie

49.1. De raad weerspreekt niet dat de verkeersaantallen in de Heikantstraat en de Olmenlaan aanzienlijk zullen toenemen, maar wel dat dit tot onevenredige gevolgen leidt. Volgens de raad zullen ook hier verkeersmaatregelen worden genomen, die ervoor zullen zorgen dat de

verkeerstoename goed kan worden afgewikkeld. In het Memo "Beantwoording vragen STAB" van Accent Adviseurs van 26 januari 2022 worden de volgende specifieke maatregelen genoemd:

(1) vanaf de Helvoirtseweg tot de Olmenlaan éénrichtingsverkeer;

(2) binnen het project PHS worden de oprit aan de Olmenlaan en de afrit aan de Rembrandtlaan aangepast;

(3) verlaging van de snelheid van 100 tot 80 km/u op de N65.

49.2. Het betoog van appellanten dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat door de verkeersmaatregelen de gevolgen van de verkeerstoename voor de Heikantstraat en de Olmenlaan niet onevenredig zijn, wordt niet gevolgd door de Afdeling.

De raad wijst er terecht op dat de aansluiting van de Olmenlaan op de N65 een bestaande situatie is die goed functioneert, ondanks dat de Olmenlaan niet breed is en een klinkerverharding heeft. Voor zover [appellant sub 9] en anderen op CROW-richtlijnen hebben gewezen waaruit volgt dat deze situatie, waarin een erftoegangsweg meteen aansluit op een stroomweg, niet de voorkeur verdient, heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat ook die situatie bestaand is en volgens de raad geen problemen geeft. De raad heeft er daarbij verder op gewezen dat weliswaar idealiter de CROW-richtlijnen in acht worden genomen, maar dat dit in bestaande situaties feitelijk niet altijd mogelijk is. Overigens heeft de raad blijkens de gedingstukken inspanningen gedaan om grond van het landgoed Zionsburg te verwerven om tot een beter ontwerp conform CROW-richtlijnen te komen, maar dat bleek van de zijde van Zionsburg niet bespreekbaar. Daarbij heeft de raad wel aangegeven dat ook zonder deze verwerving van grond geen sprake is van een onaanvaardbare situatie.

Het zal in de Heikantstraat en de Olmenlaan drukker worden, met meer verkeer dat zich richting de oprit naar de N65 begeeft, maar de verkeersaantallen zullen volgens het memo van Accent Adviseurs met 2920 mvt/e, welk aantal is geprognosticeerd in het Verkeerscijfers-rapport, ruim onder de voorkeursintensiteit van 4000 mvt/e voor dit type erftoegangsweg blijven. Voor zover [appellant sub 9] en anderen onder verwijzing naar het rapport "Onderliggend wegennet Vught, Helvoirt en Cromvoirt ongeschikt voor N65 VKA+ en PHS" van 12 januari 2022 hebben betoogd dat in dit geval, rekening houdend met overige wegkenmerken, een veilige wegcapaciteit maximaal 3000 mvt/e is, blijft de berekende verkeerstoename daar ook onder. Over het naar voren gebrachte probleem dat deze straten ongeschikt zijn voor het verwerken van vrachtverkeer, heeft de raad gesteld dat te verwachten is dat in de toekomst minder vrachtverkeer van deze straten gebruik zal maken, omdat vrachtverkeer deze straten nu vooral aandoet om een te laag viaduct op de N65 te omzeilen. Dat probleem vervalt volgens de raad na de reconstructie.

Verder zijn de eerdergenoemde maatregelen voorgesteld, waarbij de oprit Olmenlaan zal worden aangepast. Samen met de snelheidsverlaging op de N65 tot 80 km/uur moet dit onveilig invoegen voorkomen.

Hoewel in het deskundigenverslag van de STAB, zoals [appellant sub 9] en anderen stellen, wordt opgemerkt dat de aansluiting Olmenlaan niet voldoet aan wat op dit moment verwacht mag worden van een autosnelwegaansluiting, wordt in hetzelfde verslag ook opgemerkt dat de eerdergenoemde aanpassingen gunstig zijn voor de verkeersveiligheid. Uit het deskundigenverslag volgt verder niet dat de STAB de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op deze straten na de reconstructie en de voorgestelde maatregelen

onaanvaardbaar acht.

Tijdelijke situatie gedurende reconstructie

49.3. De raad heeft hierover gesteld dat het de verkeerssituatie op het onderliggende wegennet tijdens de bouwfases heeft laten onderzoeken door Goudappel Coffeng. Daarover is het rapport "Verkeerssituatie onderliggend wegennet Vught tijdens bouwfases N65" van 19 december 2019, dat als bijlage 23 bij de toelichting hoort, uitgebracht. De conclusie is dat de verkeershinder in bouwfase 2 aanvaardbaar is, maar dat in bouwfase 1 verkeersmaatregelen nodig zijn. In het rapport worden daartoe voorstellen gedaan op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Dit rapport, waarin de bedoelde voorstellen zijn opgenomen, is volgens de raad als randvoorwaarde bij de aanbesteding meegenomen, zodat de aannemer bij de uitvoering moet zorgen voor aanvaardbare verkeershinder tijdens de bouwfase. De afspraken over de verantwoordelijkheid en de uitvoering van de te nemen maatregelen en de gestelde eisen zijn contractueel met de aannemer vastgelegd. De knelpunten die [appellant sub 9] en anderen hebben genoemd, zijn dus in beeld volgens de raad en daarop zullen passende maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te borgen. De aannemer zal een maatregelenpakket voorstellen, dat moet worden goedgekeurd door de gemeente.

49.4. De Afdeling ziet gelet op de voorgaande motivering geen grond voor het oordeel dat is te voorzien dat de mogelijke verkeersoverlast tijdens de bouwfases zodanig zal zijn dat de raad plan 1 niet had mogen vaststellen.

Daarbij wordt allereerst in aanmerking genomen dat naar de mogelijke knelpunten tijdens de bouwfases een deskundig verkeersonderzoek is uitgevoerd, waarvan de deugdelijkheid op zichzelf niet door [appellant sub 9] en anderen is bestreden. De Afdeling ziet gelet op dit onderzoek geen grond voor het oordeel dat de raad de verkeersoverlast tijdens de bouwfases onvoldoende heeft beoordeeld.

Er zijn verder naar aanleiding van dit onderzoek maatregelen voorgesteld om deze knelpunten zoveel mogelijk weg te nemen. Overigens is contractueel met de aannemer vastgelegd dat deze maatregelen (of eventueel geschikte andere) ook daadwerkelijk moeten worden uitgevoerd.

Het betoog slaagt daarom niet.

#### 4 Oordeel over geluid

49.5. De raad heeft, onder verwijzing naar het aan het plan ten grondslag gelegde "Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Bestemmingsplan N65 Vught-Onderliggend wegennet" van Anteagroup van 10 maart 2020, gesteld dat de Wet geluidhinder (Wgh) niet van toepassing is voor de situatie aan de Olmenlaan/Heikantstraat, omdat dit 30 km/uur wegen zijn. Niettemin zijn in genoemd onderzoek de effecten van de reconstructie wat betreft geluid voor deze wegen in beeld gebracht, in samenhang met de wijzigingen in het kader van het PHS. Daarbij is een beoordeling gemaakt naar analogie van de Wgh.

In het rapport wordt over de Olmenlaan/Heikantstraat vermeld dat op basis van een vergelijking in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie in 2035 en de plansituatie in 2035, bij de omliggende woningen aan de Olmenlaan een geluidstoename kan worden verwacht van rond 2 dB. Dat resulteert in een berekende geluidbelasting in de plansituatie volgens het rapport van circa 56 dB. Dat acht de raad aanvaardbaar, omdat de geluidstoename als gevolg van plan 1 niet meer dan 2 dB bedraagt.

De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de raad plan 1 in verband met de geluidssituatie in de Olmenlaan/Heikantstraat niet had mogen vaststellen. Overigens merkt de Afdeling op dat de raad ter zitting heeft medegedeeld dat bij het eerstvolgende groot onderhoud aan de weg geluid reducerende maatregelen op de Olmenlaan/Heikantstraat zullen worden getroffen.

Over het beroep van [appellant sub 9] en anderen op de advieswaarden van de WHO wat geluid betreft, overweegt de Afdeling dat die advieswaarden geen dwingende status hebben. De Afdeling ziet ook geen reden om deze advieswaarden aan te merken als een ieder verbindende verdragsbepalingen in de zin van artikel 94 van de Grondwet. Er is daarom geen aanleiding om te oordelen dat de raad de door de WHO aanbevolen maximale geluidsbelasting van 53 dB Lden moest hanteren.

49.6. Op grond van het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de raad toereikend heeft gemotiveerd dat het besluit tot vaststelling van plan 1 geen onevenredige ruimtelijke gevolgen voor dit wegvak heeft en het besluit tot vaststelling van het plan in zoverre in stand kan blijven.

De betogen slagen niet.

Platform Vught en anderen over het onderliggende wegennet in Vught

#### 1. Verkeerseffecten op het onderliggend wegennet in Vught

50. Platform Vught en anderen stellen dat plan 1 leidt tot grote wijzigingen in de verkeersafwikkeling binnen Vught-Noord. Het huidige wegennet in Vught kan de nieuwe verkeersstromen volgens hen niet aan, en zij vrezen dat dit zal leiden tot onveilige situaties. Ook zal het woon- en leefklimaat worden aangetast door geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Er zullen zich volgens hen met name problemen voordoen op de Vijverbosweg, John F. Kennedylaan, Taalstraat, Grote Gent, Eikenlaan, Boslaan, Loonsebaan, Postweg, Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan. De vier laatstgenoemde straten hebben volgens Platform Vught en anderen in het bijzonder onvoldoende capaciteit om de verkeerstoename af te wikkelen, omdat dit smalle straten zijn met veel groen en woningen aan weersijden die ongeschikt zijn voor veel verkeer. Volgens hen moeten ofwel de bestaande wegen worden aangepast, ofwel plan 1.

Platform Vught en anderen voeren ter onderbouwing van hun betoog aan dat het Verkeerscijfers-rapport diverse rekenfouten bevat. Zij wijzen op wat zij daarover naar voren hebben gebracht in hun zienswijze onder 5.2.1.

Platform Vught en anderen voeren ook aan dat de raad ten onrechte als uitgangspunt heeft genomen dat de goede ruimtelijke ordening alleen in het geding kan zijn op locaties waar de verkeersintensiteit significant, oftewel drastisch, toeneemt. Nog daargelaten dat het volgens hen onduidelijk is wanneer een verkeerstoename kwalificeert als drastisch, moet volgens Platform Vught en anderen voor elke locatie waar de verkeersintensiteit toeneemt worden beoordeeld of sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Volgens Platform Vught en anderen heeft de raad zich ten onrechte gefocust op de vier wegen waar volgens het Verkeerscijfers-rapport sprake is van een significante verkeerstoename. De gevolgen van de verkeerstoenames op andere wegen zijn volgens hen onvoldoende in beeld gebracht en onvoldoende meegenomen in de belangenafweging. Los van het vorenstaande betwisten Platform Vught en anderen de conclusie van het Verkeerscijfers-rapport dat op slechts vier wegen de verkeersintensiteit significant toeneemt. Volgens hen neemt ook op diverse andere wegen de verkeersintensiteit significant toe, dat wil zeggen met meer dan een kwart.

Zij wijzen daarbij op de berekende procentuele toenames die zij hebben opgenomen in hun zienswijze.

Platform Vught en anderen voeren voorts aan dat de hoge verkeersintensiteit op de Boslaan, Loonsebaan, Postweg, Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan en ook die op de Helvoirtseweg, Heikantstraat en Olmenlaan in grote mate wordt veroorzaakt door de in het tracébesluit PHS neergelegde keuze om de bestaande op- en afrit bij Rembrandtlaan/Olmenlaan in stand te houden, zoals ook volgt uit het door de raad overgelegde rapport "Reactie verweer reconstructie N65", dat op 2 augustus 2021 is uitgebracht door GoudappelCoffeng. Op de zitting hebben zij tevens gewezen op de in het kader van het tracébesluit voorgenomen verbinding tussen de Rembrandtlaan en de Lekkerbeetjenlaan. Zij benadrukken dat het daarom onjuist is dat verschillende oorzaken van de totale verkeersstroom op deze wegen niet in één plan zijn voorzien.

Platform Vught en anderen voeren verder aan dat raad ten onrechte meeweegt dat op termijn een verkeersstructuur zal worden georganiseerd waarbij een soort ringweg rondom Vught ontstaat, die zal bestaan uit gebiedsontsluitingswegen. Nog daargelaten dat Platform Vught en anderen een ringwegstructuur niet logisch vinden voor een dorp als Vught, betogen zij dat de raad er in het kader van plan 1 niet van mocht uitgaan dat deze wordt gerealiseerd. De reden daarvoor is dat de ringwegstructuur nog niet aanwezig is, dat er geen concrete plannen zijn om deze te realiseren en dat de realisatie niet juridisch is gewaarborgd. De Boslaan, Loonsebaan en Postweg kunnen volgens Platform Vught en anderen bovendien niet worden ingericht als gebiedsontsluitingswegen, vanwege de beperkte fysieke ruimte, met smalle trottoirs, en de wijze waarop de woonbebouwing aan deze straten grenst, met inritten haaks op de weg. Het omvormen van deze wegen tot gebiedsontsluitingswegen zou volgens Platform Vught en anderen bovendien leiden tot onaantvaardbare geluidhinder en luchtkwaliteit. Ook zal de verkeersveiligheid volgens hen in het geding komen. Omdat plan 1 op deze ontwikkelingen aanstuurt, strekt het volgens Platform Vught en anderen niet tot een goede ruimtelijke ordening. Het vorenstaande geldt volgens Platform Vught en anderen ook voor de Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan, aangezien dat éénbaanswegen zijn met huizen direct aan de weg.

Platform Vught en anderen voeren verder aan dat de conclusie uit het door de raad overgelegde memo "Aanvullende verkeersveiligheidsanalyse Helvoirtseweg Vught", dat op 11 augustus 2021 is uitgebracht door Arcadis, die luidt dat de Helvoirtseweg niet voldoet aan alle CROW-eisen, ook geldt voor de voormelde wegen in Vught-Noord.

50.1. De raad stelt dat uit tabel 3.1 van het Verkeerscijfers-rapport blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt of zelfs afneemt. Alleen op de Lekkerbeetjenlaan, Heikantstraat/Olmenlaan en Helvoirtseweg neemt de verkeersintensiteit fors toe. Volgens de raad kunnen deze wegen de berekende toenames evenwel afwikkelen. De raad wijst er daarbij op dat in het Verkeerscijfers-rapport rekening is gehouden met de effecten van plan 1, plan 2 en het tracébesluit voor het PHS samen.

De raad stelt voorts dat uit tabel 3.1 van het Verkeerscijfers-rapport volgt dat de verkeersintensiteit toeneemt op wegen die Platform Vught en anderen noemen. Volgens de raad hebben deze wegen daarvoor voldoende capaciteit en kan het verkeer daar veilig worden afgewikkeld. De toename is daarom acceptabel, aldus de raad. De raad stelt dat hij wel degelijk voor alle wegen van het onderliggende wegennet heeft bezien of sprake is van een goed woon- en leefklimaat, waarbij onder meer is gekeken naar luchtkwaliteit, trillingen, geluidsbelasting en verkeersveiligheid. Op een aantal wegen is een toename van

geluidbelasting verwacht, maar hier worden volgens de raad de nodige maatregelen getroffen. De luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet voldoet ruimschoots aan de grenswaarden en is volgens de raad ook acceptabel. Daar waar verkeerseffecten daartoe aanleiding geven, zijn en worden volgens de raad maatregelen getroffen. Daarvoor zijn volgens de raad voorkeursoplossingen in beeld gebracht in het rapport "Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught" dat op 16 januari 2020 is uitgebracht door Arcadis en als bijlage 10 deel uitmaakt van de toelichting van plan 1. Volgens de raad zal in samenspraak met de omgeving worden gezocht naar zo doelmatig mogelijke maatregelen.

De raad wijst erop dat in het tracébesluit PHS zal worden voorzien in het behoud van de op- en afrit bij de Olmenlaan, het vervallen van de oprit bij de Rembrandtlaan en het aanpassen van de afrit bij de Rembrandtlaan.

Verder stelt de raad dat de inhoud van het Verkeer en Vervoerplan 2014-2018 Vught (hierna: VVP) in deze procedure niet ter beoordeling staat. Volgens de raad zijn in het VVP alle wegen die onderdeel uitmaken van de hoofdwegenstructuur, waaronder de Postweg, Loonsebaan en Boslaan, aangeduid als gebiedsontsluitingsweg, met 50 km/u als snelheidsregime. De voormelde wegen maken volgens de raad al meerdere jaren onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur en zijn ook in de praktijk gebiedsontsluitingswegen waar 50 km/u mag worden gereden. Met plan 1 wordt volgens de raad niet voorzien in een ringweg, noch in het opwaarderen van deze straten, zodat daarvoor ook geen waarborgen hoeven te worden opgenomen.

50.2. De Afdeling stelt vast dat de raad betoogt dat hij, anders dan Platform Vught en anderen aannemen, niet als uitgangspunt heeft genomen dat de goede ruimtelijke ordening alleen in het geding kan zijn op locaties waar de verkeersintensiteit significant, oftewel drastisch, toeneemt. De raad stelt dat hij namelijk heeft gezien op welke locaties plan 1 leidt tot een toename van de verkeersintensiteit en dat hij tevens voor al die locaties heeft beoordeeld of dat ter plaatse aanvaardbaar is. De conclusie van de raad is dat dit voor alle straten, waaronder de straten die met name door Platform Vught en anderen zijn genoemd, het geval is. De Afdeling ziet de stelling dat de raad voor alle relevante wegen de gevolgen voor de verkeersintensiteit heeft beoordeeld, bevestigd in de omstandigheid dat in de bijlagen bij het Verkeerscijfers-rapport voor vrijwel alle wegen in Vught verkeerscijfers zijn opgenomen. Gelet hierop is niet zozeer relevant of een toename is of moet worden gekwalificeerd als 'significant' of 'drastisch'. Dergelijke kwalificaties zijn in het Verkeerscijfers-rapport ook niet toegekend. De Afdeling zal daarom niet bezien welke wegen wel of niet terecht die kwalificatie hebben gekregen of hadden moeten krijgen. Wel ziet de Afdeling zich, gelet op wat Platform Vught en anderen hebben aangevoerd, gesteld voor de vraag of de raad zich redelijkerwijs op het standpunt mocht stellen dat voor alle door Platform Vught en anderen genoemde wegen geen onaanvaardbare gevolgen optreden. Daarbij is het volgende van belang.

50.3. De verkeersintensiteiten voor de door Platform Vught en anderen genoemde straten zijn in beeld gebracht in het Verkeerscijfers-rapport. Zoals hiervoor vermeld onder 42.3, worden in dit rapport vier situaties onderscheiden: ten eerste de situatie in 2017, ten tweede de autonome situatie in 2030, dus zonder dat de N65 wordt gereconstrueerd, ten derde de situatie in 2030 waarin het VKA wordt gerealiseerd, dus met gelijkvloerse aansluitingen, en ten vierde de situatie in 2030 waarin het VKA+ wordt gerealiseerd, dus met ongelijkvloerse aansluitingen, en de PHS. In het Verkeerscijfers-rapport zijn voor deze vier situaties de verkeersintensiteiten weergegeven in motorvoertuigbeweging per etmaal op een werkdag, met de procentuele en absolute toe- en afnames. Voor de door Platform Vught en anderen genoemde wegen is daarvoor in tabel 3.1 en de kaarten in de bijlage vermeld wat de

verkeersintensiteiten zijn in de voormelde vier situaties.

50.4. De Afdeling stelt vast dat Platform Vught en anderen in hun zienswijze onder 5.2.1 in het algemeen hetzelfde naar voren brengen als in hun beroep. Er wordt één concrete rekenfout aangekaart, namelijk dat in tabel 3.1 van het Verkeerscijfers-rapport bij het meetpunt Lekkerbeetjenlaan oost ten onrechte een relatieve toename is vermeld van 4%. De Afdeling stelt vast dat dit percentage is gecorrigeerd in de definitieve versie van het Verkeerscijfers-rapport die als bijlage bij de toelichting van plan 1 is gevoegd. Er is in de definitieve versie een toename van 420% vermeld.

De Afdeling is hiervoor onder 19.3 al tot de conclusie gekomen dat de raad de af- en oprit bij de Rembrandtlaan en Olmenlaan buiten de plangrens mocht houden. Voorts blijkt uit tabel 2.1 van het Verkeerscijfers-rapport dat bij het berekenen van de verkeersintensiteiten voor het jaar 2030 waarin plan 1 is gerealiseerd, tevens rekening is gehouden met het vervallen van de oprit Rembrandtlaan, het behouden van een aangepaste afrit Rembrandtlaan en het behouden van de oprit Olmenlaan, en met het verbinden van de Rembrandtlaan en de Lekkerbeetjenlaan, zoals beoogd in het kader van het tracébesluit voor het PHS. Platform Vught en anderen vinden het ongewenst dat de voormelde op- en afrit behouden blijft, maar de aanvaardbaarheid daarvan staat in deze procedure niet ter beoordeling. Door in de verkeerscijfers wel rekening te houden met het 'worst case scenario' waarbij de in het kader van het PHS voorgenomen ontwikkelingen worden gerealiseerd, is de raad bij het beoordelen van de aanvaardbaarheid van plan 1 evenwel uitgegaan van het meest ongunstige scenario. Dat betekent dat als in de procedure over het PHS zou blijken dat de op- en afrit niet behouden zou mogen blijven en/of er geen verbinding tussen de Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan mag komen, de raad in het kader van plan 1 de verkeerseffecten in elk geval niet heeft onderschat.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat het Verkeerscijfers-rapport zodanige onjuistheden of onvolledigheden bevat dat de raad zich daarop niet mocht baseren. Dit betoog slaagt niet.

50.5. De Afdeling komt tot de conclusie dat de raad zich redelijkerwijs op het standpunt mocht stellen dat plan 1 er niet toe leidt dat de verkeerssituatie op de door Platform Vught genoemde wegen onaanvaardbaar wordt of onaanvaardbaar verslechtert, behalve voor de Boslaan. De Afdeling komt tot deze conclusie om de volgende redenen.

50.6. Uit het Verkeerscijfers-rapport blijkt dat de verkeerseffecten op de door Platform Vught en anderen genoemde wegen zeer verschillend zijn. Op sommige door Platform Vught en anderen genoemde wegen, met name de Loonsebaan en de Postweg, neemt volgens het Verkeerscijfers-rapport de verkeersintensiteit af. Voor die wegen geldt dat alleen al daarom het standpunt van Platform Vught en anderen dat daar als gevolg van plan 1 een onaanvaardbare situatie zal ontstaan, niet kan worden gevolgd.

50.7. De Afdeling overweegt het volgende over de op de zitting in het bijzonder aan de orde gestelde Boslaan.

Partijen zijn het erover eens dat als gevolg van plan 1 en uitgaande van de realisatie van het PHS, de verkeersintensiteit op de Boslaan zal toenemen, namelijk van 5.600 mvt/e in 2017 naar 8.200 mvt/e in 2030 zoals is vermeld in het Verkeerscijfers-rapport.

Volgens de tabel op pagina 20 van het Accent-rapport is de Boslaan een gebiedsontsluitingsweg die "meer dan 6.000 mvt/etmaal" kan verwerken. Volgens de tabel op p. 27 van het deskundigenverslag is de Boslaan een zogenoemde grijze weg, heeft plan 1

een ongunstig effect op de verkeersveiligheid en is die in de uiteindelijke situatie 'matig'. In het deskundigenverslag staat verder dat de raad, zoals die ook op de zitting heeft bevestigd, voornemens is om maatregelen te treffen op de Boslaan. De mogelijke maatregelen zijn beschreven op p. 30 van het memo 'Beantwoording vragen StAB' dat op 26 januari 2022 in opdracht van de raad is uitgebracht door Accent adviseurs en deel uitmaakt van bijlage 1.1 van het deskundigenverslag. In dit memo staat dat de Boslaan in het VVP is opgenomen als gebiedsontsluitingsweg die onderdeel uitmaakt van de ringstructuur rond Vught. Volgens het memo voldoet de inrichting van de Boslaan op dit moment niet aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg en wordt daarom een reconstructie van deze weg voorbereid. De mogelijke maatregelen omvatten de herinrichting van de Boslaan met een nieuw profiel, waarbij de fietsvoorzieningen worden gescheiden, de wegversmallingen verdwijnen en de rijbaan een asfaltverharding met asmarkering krijgt. De realisatie is afhankelijk van de planning van de reconstructie N65 en wordt voorafgaand of gelijktijdig met de reconstructie N65 uitgevoerd, zo staat in het memo.

Naar het oordeel van de Afdeling is uit de voormelde gegevens niet af te leiden of plan 1 er toe leidt dat de verkeerssituatie op de Boslaan aanvaardbaar is. Ten eerste kan uit het vorenstaande worden afgeleid dat de Boslaan ten tijde van het vaststellen van plan 1 nog niet was ingericht als een gebiedsontsluitingsweg. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting wordt niet duidelijk in hoeverre volgens de raad de inrichting van de Boslaan als gebiedsontsluitingsweg noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat deze weg de toekomstige verkeersintensiteit aankan. Ten tweede is onzeker of de Boslaan zonder of zelfs met herinrichting voldoende capaciteit heeft om 8.200 mvt/e te kunnen verwerken. Dit volgt niet uit het deskundigenverslag, nu daarin staat dat de uiteindelijke situatie - waarvan uit het deskundigenverslag niet volgt en de raad niet duidelijk heeft gemaakt of daarbij rekening is gehouden met de herinrichting van de weg - slechter is dan de huidige en op zichzelf bezien 'matig'. En dit volgt ook niet uit het Accent-rapport, nu dat niet inzichtelijk maakt waarom de vermelde capaciteit van "meer dan 6.000 mvt/e" van een gebiedsontsluitingsweg - waartoe de Boslaan dus niet is ingericht - toereikend is voor het verwerken van de verwachte intensiteit van 8.200 mvt/e.

De conclusie is dat de raad niet toereikend heeft gemotiveerd waarom plan 1 er niet toe leidt dat de verkeerssituatie op de Boslaan onaanvaardbaar wordt.

Het betoog slaagt.

50.8. De Afdeling overweegt het volgende over de op de zitting in het bijzonder aan de orde gestelde Lekkerbeetjenlaan en Rembrandtlaan. Zoals hiervoor is vermeld, zijn in het tracébesluit voor het PHS wijzigingen aan en nabij deze weg voorzien, met name het verbinden van deze twee wegen. Hoewel de aanvaardbaarheid van deze wijzigingen niet ter beoordeling staat in deze procedure, heeft de raad die wijzigingen wel meegenomen bij de berekening van de toekomstige verkeersintensiteiten. De raad heeft bij het vaststellen van plan 1 dus rekening gehouden met het 'verergerende' effect dat de in het tracébesluit voor het PHS voorziene ontwikkelingen kunnen hebben op de gevolgen van plan 1. Als gevolg van plan 1 en uitgaande van de voormelde wijzigingen in het kader van het PHS, zal volgens het Verkeerscijfers-rapport de verkeersintensiteit het meeste toenemen op het oostelijke deel van de Lekkerbeetjenlaan, namelijk van 600 mvt/e in 2017 naar 2.600 mvt/e in 2030. De raad heeft toegelicht dat deze weg een maximale capaciteit heeft van 4.000 mvt/e. De Afdeling ziet dit bevestigd in de tabel op pagina 20 van het Accent-rapport, waarin staat dat het oostelijke deel van Lekkerbeetjenlaan een erftoegangsweg is met een voorkeursintensiteit van 4.000-6.000 mvt/e. Uit de tabel op p. 27 van het deskundigenverslag blijkt verder dat plan 1, uitgaande van de realisering van het PHS-project, weliswaar een ongunstig effect heeft op

de verkeersveiligheid, maar dat de verkeersveiligheid bij de uiteindelijk verwachte verkeersintensiteit als 'goed' te kwalificeren is. De raad heeft verder op de zitting nog toegelicht dat van de 2.600 mvt/e er ongeveer 250 richting de N65 gaan. De rest gaat in de tegenovergestelde richting, van de N65 af, wat Platform Vught anderen niet hebben betwist. Volgens de raad is de hoeveelheid tegemoetkomend verkeer dus beperkt en is dit temeer reden om aan te nemen dat geen verkeersonveilige situatie is te verwachten. De raad heeft in reactie op de stelling van Platform Vught en anderen dat de Lekkerbeetjenlaan erg smal is op de zitting verder gewezen op de voorgenomen aanpassingen die zijn weergegeven op de inrichtingskaart die als bijlage 3 bij de plantoelichting is gevoegd. Daaruit volgt onder meer dat de Lekkerbeetjenlaan ter hoogte van de nummers 2, 4 en 6 iets zal worden verbreed en dat tussen de nieuw te realiseren rotonde met de John F. Kennedylaan en de aansluiting daarvan op de Lekkerbeetjenlaan zal worden voorzien in een stuk nieuwe weg parallel langs de N65. Dat Platform Vught en anderen betwijfelen of dit feitelijk wel gerealiseerd kan worden, zonder dat zij die twijfel met concrete omstandigheden hebben onderbouwd en terwijl deze maatregelen wel zijn ingetekend op de inrichtingskaart, ziet de Afdeling geen grond om aan te nemen dat hiervoor feitelijk geen ruimte zou zijn. Naar het oordeel van de Afdeling mocht de raad zich, gelet op wat er hiervoor is beschreven in het Accent-rapport en deskundigenverslag en de op de zitting gegeven toelichting over de verkeersverdeling en bijkomende maatregelen, op het standpunt stellen dat de verkeerssituatie op de Lekkerbeetjenlaan aanvaardbaar zal zijn. De stelling van Platform Vught en anderen dat de Lekkerbeetjenlaan nooit bedoeld is voor een verkeersintensiteit van 4.000 mvt/e en haar vrees dat deze weg ongeschikt is voor de te verwachten hoeveelheid verkeer, geven onvoldoende aanleiding om tot een ander oordeel te komen.

50.9. Voor de door Platform Vught en anderen genoemde Heikantstraat, Olmenstraat en Helvoirtseweg geldt het volgende. De Afdeling heeft hiervoor in overwegingen 44.2 en 49.2, naar aanleiding van de betogen van andere appellanten over deze wegen, geoordeeld dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat de gevolgen van de verkeerstoename op deze wegen niet onevenredig zijn. Platform Vught en anderen hebben voor deze wegen geen andere argumenten aangevoerd dan die appellanten. De Afdeling ziet in wat Platform Vught en anderen naar voren hebben gebracht dan ook geen grond om tot een ander oordeel te komen.

50.10. De raad heeft toegelicht dat ook voor de overige wegen waar de verkeersintensiteit als gevolg van plan 1 en het PHS zal toenemen niet voor een onaanvaardbare situatie hoeft te worden gevreesd.

Voor de overige wegen waarvan de verkeersintensiteiten zijn vermeld in tabel 3.1 van het Verkeerscijfers-rapport, met name de door Platform Vught genoemde Vijverbosweg, John F. Kennedylaan, Taalstraat en Grote Gent, ziet de Afdeling dit ten eerste bevestigd in de tabel op pagina 20 van het Accent-rapport. In deze tabel is voor deze wegen weergegeven wat het wegtype is en wat de voorkeursintensiteit is. Volgens de laatste kolom zal voor geen van die wegen de voorkeursintensiteit worden overschreden. Ten tweede ziet de Afdeling het standpunt van de raad bevestigd in de tabel op p. 27 van het deskundigenverslag. In die tabel is voor de voormelde wegen weergegeven wat de functie/wegcategorie is, wat de invloed van plan 1 is op de verkeersveiligheid en wat de verkeersveiligheid is in de uiteindelijke situatie. Voor geen van de voormelde wegen is de uiteindelijke situaties als 'onvoldoende' beoordeeld. Weliswaar is het, gelet op de kwalificaties in de voormelde tabellen, aannemelijk dat de toekomstige situatie op sommige van de door Platform Vught en anderen genoemde wegen niet optimaal zal zijn, maar het aangevoerde geeft geen concrete aanknopingspunten om aan te nemen dat sprake zal zijn van een situatie die de raad redelijkerwijs niet

aanvaardbaar mocht vinden.

Voor de overige wegen waarvan de verkeersintensiteiten niet zijn vermeld in tabel 3.1 van het Verkeerscijfers-rapport geldt het volgende. Voor vrijwel al deze wegen zijn de verkeerscijfers opgenomen in de plotkaarten die horen bij het Verkeerscijfers-rapport. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de raad gelet op deze verkeersintensiteiten voor deze wegen, waaronder de door Platform Vught genoemde Eikenlaan, redelijkerwijs niet tot de conclusie heeft mogen komen dat ook daar de verkeerssituatie aanvaardbaar zal zijn.

50.11. Wat het betoog betreft dat de berekende verkeerstoenames zullen leiden tot een onaanvaardbare luchtkwaliteit, is het volgende van belang.

Platform Vught en anderen brengen op zich terecht naar voren dat plan 1 er voor sommige locaties toe leidt dat de luchtverontreiniging toeneemt. De precieze gevolgen van plan 1 voor de luchtkwaliteit zijn inzichtelijk gemaakt in het luchtkwaliteitsonderzoek, waarbij gebruik is gemaakt van de verkeerscijfers uit het Verkeerscijfers-rapport. De Afdeling heeft hiervoor onder 40.2, naar aanleiding van wat andere appellanten specifiek over dit onderzoek naar voren hebben gebracht, overwogen dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat plan 1 niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de luchtkwaliteit. Platform Vught en anderen hebben geen argumenten aangevoerd die aanleiding geven voor een ander oordeel. Dit betoog slaagt daarom niet.

50.12. De Afdeling overweegt het volgende over het betoog dat de berekende verkeerstoenames zullen leiden tot een onaanvaardbare geluidhinder.

Ook hiervoor geldt dat Platform Vught en anderen op zich terecht naar voren brengen dat plan 1 er voor sommige locaties toe leidt dat de geluidhinder toeneemt. De precieze gevolgen die plan 1 heeft voor de geluidhinder vanwege het wegverkeer op het onderliggende wegennet, zijn inzichtelijk gemaakt in het rapport 'Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Bestemmingsplan N65 Vught - Onderliggend wegennet', dat op 10 maart 2020 is uitgebracht door Anteagroup en als bijlage 15 deel uitmaakt van de toelichting van plan 1 (hierna: het akoestisch rapport). Ook voor dit rapport is gebruik gemaakt van de verkeerscijfers uit het Verkeerscijfers-rapport. In het akoestisch rapport is, kort samengevat, per weg inzichtelijk gemaakt wat de toekomstige geluidbelasting wordt. Bij woningen langs sommige wegen zal de geluidbelasting afnemen en bij woningen langs andere wegen zal de geluidbelasting toenemen. Voor enkele woningen waarop de geluidbelasting toeneemt, zijn hogere grenswaarden vastgesteld en voor de overige woningen wordt aan de relevante grenswaarden voldaan. Daarbij is overigens ook voor wegen waarvoor die grenswaarden formeel gezien niet gelden, bezien of eraan wordt voldaan. Platform Vught en anderen hebben geen begin van bewijs geleverd dat twijfel doet ontstaan over de juistheid van de bevindingen in het akoestisch rapport. De Afdeling is dan ook van oordeel dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat voor onaanvaardbare geluidhinder niet hoeft te worden gevreesd. Het betoog slaagt niet.

50.13. Voor het betoog dat de door Platform Vught en anderen genoemde wegen niet voldoen aan de CROW-eisen, is het volgende van belang.

In hoofdstuk 3 van het door de raad overgelegde memo "Aanvullende verkeersveiligheidsanalyse Helvoirtseweg Vught", dat op 11 augustus 2021 is uitgebracht door Arcadis, wordt beoordeeld in hoeverre de Helvoirtseweg qua afmetingen en kenmerken voldoet aan het profiel dat is beschreven in de door kennisplatform CROW uitgebrachte 'Aanbevelingen verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2012'. De conclusie luidt

dat op de meeste punten wordt voldaan aan de richtlijnen. De punten die afwijken van richtlijnen hebben veelal betrekking op situaties waar de breedte op 1 of 2 decimeter niet voldoet. Die geconstateerde afwijkingen zijn niet dermate ernstig dat deze ertoe leiden dat de bestaande infrastructuur niet veilig te gebruiken is, aldus het memo.

Wat Platform Vught en anderen op dit punt hebben aangevoerd, geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad gelet op deze bevindingen plan 1 niet mocht vaststellen, om twee redenen. Ten eerste moet de raad er bij de vaststelling van een bestemmingsplan voor zorgen dat daardoor geen onaanvaardbare situatie ontstaat. De raad mag bij de beoordeling daarvan gebruik maken van de aanbevelingen het CROW, maar de raad is daartoe niet verplicht. Volgens het memo is de situatie op de Helvoirtseweg aanvaardbaar, ondanks dat de weginrichting op de enkele punten niet exact aan de aanbevelingen voldoet. Platform Vught en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Ten tweede hebben Platform Vught en anderen niet aannemelijk gemaakt dat op de door hen genoemde wegen eveneens niet wordt voldaan aan de aanbevelingen van het CROW en/of dat op die wegen sprake is van zodanige afwijkingen dat op die wegen wel sprake is van een onaanvaardbare situatie. Het betoog slaagt niet.

## 2. Inlassen diverse stukken

51. Platform Vught en anderen verzoeken in hun beroep om als integraal ingelast te beschouwen een brief gericht aan de Commissie Ruimte, de ingediende zienswijze, de zienswijzennota, een nadere reactie naar aanleiding van de zienswijzennota en het stuk getiteld 'nadere concretisering van de verkeersstromen'.

51.1. De hiervoor vermelde stukken betreffen hoofdzakelijk onderwerpen die in de overwegingen hiervoor al aan de orde zijn gesteld. Platform Vught en anderen hebben niet geconcretiseerd of en zo ja, welke andere onderwerpen of argumenten zij aan deze stukken willen ontleen. De verwijzing naar deze stukken is daarom voor de Afdeling geen grond voor een nadere beoordeling van plan 1.

### Verkeerseffecten in Helvoirt

#### 1 Berekening verkeerscijfers plan 2 en gevolgen Torenstraat

52. Comité N65 betoogt dat de raad de negatieve effecten van plan 2 onderschat omdat hij de verkeerstoename die plan 2 veroorzaakt onderschat. Volgens Comité N65 zal door de verkeerstoename met name op de Torenstraat en zijstraten een onaanvaardbare verkeerssituatie ontstaan, waarbij van belang is dat deze wegen al een hoge verkeersintensiteit hebben. Comité N65 voert aan dat het gehanteerde verkeersmodel als uitgangspunt heeft dat de verkeerstoename hoofdzakelijk samenhangt met bevolkingstoename. Volgens Comité N65 wordt de verkeerstoename die de voorziene wijzigingen aan de infrastructuur zullen veroorzaken hierdoor miskend. Zo heeft het verdwijnen van vier stoplichten volgens Comité N65 een verkeersaanzuigende werking. Zij stelt dat navigatiesystemen hierdoor alle verkeer naar Breda/Antwerpen vanaf Zaltbommel en 's-Hertogenbosch over de N65 zullen leiden. Ook is volgens Comité N65 niet onderkend dat door het vervallen van diverse aansluitingen op de N65, zoals de Achterstraat, het betreffende verkeer over de Torenstraat en zijstraten moet gaan rijden in de spits. Verder voert Comité N65 aan dat belangrijke detailinformatie, zoals het verkeersvolume over beide rijrichtingen voor de Achterstraat en Kreitestraat, ontbreekt of niet langer beschikbaar is. Ten slotte voert Comité N65 aan dat uit uitspraken van vertegenwoordigers van de gemeente blijkt dat de door de raad gehanteerde aanname dat de verkeersintensiteit toeneemt met 2.000 auto's en 300 vrachtwagens per dag niet is onderbouwd.

52.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de verkeerstoenames in het verkeersmodel onder meer het gevolg zijn van een toename van de bevolking, maar ook zeker van infrastructurele wijzigingen. De raad stelt dat de reconstructie van de N65 volledig in het verkeersmodel is opgenomen, dus inclusief het verwijderen van de verkeerslichten en het afsluiten van de Achterstraat. Dat blijkt volgens de raad uit het Verkeerscijfers-rapport. De raad beaamt dat in plot 4, over de VKA+-variant, onder het tabje 'verkeerscijfers: motorvoertuigen per etmaal' in de online project-viewer geen verkeersgegevens (meer) beschikbaar zijn voor de Achterstraat. Dit komt volgens de raad doordat de Achterstraat ter hoogte van de N65 in het nieuwe ontwerp is afgesloten voor verkeer. Dat geldt ook voor de Kreitestraat, aldus de raad.

52.2. De Afdeling zal aan de hand van wat Comité N65 aanvoert eerst beoordelen of de raad zich voor het beoordelen van de verkeerssituatie in Helvoirt mocht baseren op de verkeerscijfers van het Verkeerscijfers-rapport. Daarna zal de Afdeling beoordelen of de raad zich op het standpunt mocht stellen dat plan 2, wat de verkeerseffecten voor de Torenstraat betreft, geen onevenredig nadelige gevolgen met zich brengt.

52.3. De Afdeling overweegt het volgende over de vraag of rekening is gehouden met de effecten die de door Comité N65 genoemde wijzigingen aan de infrastructuur hebben op de verkeersintensiteiten.

In het Verkeerscijfers-rapport is als uitgangspunt genomen dat in elk van de vier varianten de infrastructuur op een bepaalde manier is ingericht. In de VKA+-variant is onder meer verdisconteerd dat 4 stoplichten verdwijnen en dat diverse aansluitingen op de N65 vervallen. Ook laten de resultaten zien dat in de varianten voor het jaar 2030, die verschillende verkeersmaatregelen omvatten, verschillende verkeersintensiteiten zijn berekend.

Voorts is in paragraaf 2.6 van het deskundigenverslag beschreven hoe het in het Verkeerscijfers-rapport gehanteerde regionale verkeersmodel werkt. Met name is vermeld dat in het verkeersmodel, naast demografische ontwikkelingen, ook rekening is gehouden met geprojecteerde infrastructurele ingrepen zoals het verwijderen van verkeersregelininstallaties en het afsluiten van wegen. Ook het extra gebruik van de N65 door verkeer tussen Antwerpen en 's-Hertogenbosch is erin verdisconteerd, zo staat in het deskundigenverslag. In het deskundigenverslag staat: "Gelet op het voorgaande en wat appellante in haar beroepschrift aanvoert, zie ik geen aanleiding om de met het verkeersmodel berekende verkeersintensiteiten onrealistisch te achten. Daarnaast is er geen aanleiding om aan te nemen dat de gereconstrueerde N65 een hogere verkeersintensiteit niet zou kunnen verwerken of dat de verbeterde bereikbaarheid teniet zou worden gedaan. Het wegontwerp met 2x2 rijstroken kan ook hogere verkeersintensiteiten verwerken. Ook de verkeersveiligheid op de N65 komt niet zonder meer in het gedrang bij een enigszins hogere verkeersintensiteit."

De Afdeling stelt vast dat het model waarop het Verkeerscijfers-rapport is gebaseerd volgens het deskundigenverslag correct is en dat de N65 de berekende verkeerstoenames volgens het deskundigenverslag goed aankan. Gelet op de inhoud van het Verkeerscijfers-rapport en de bevindingen van het deskundigenverslag bestaat geen grond voor het oordeel dat in het Verkeerscijfers-rapport geen rekening zou zijn gehouden met de verkeerstoename die de door Comité N65 genoemde voorziene wijzigingen aan de infrastructuur zullen veroorzaken. Comité N65 heeft ook geen objectieve gegevens overgelegd waaruit volgt dat de resultaten in dit opzicht tekort zouden schieten. Haar eigen inschatting dat de cijfers niet kunnen kloppen omdat zij een hogere verkeersintensiteit verwacht, zoals ook uiteengezet in de

bijlagen bij haar zienswijze, zijn in het licht van het vorenstaande onvoldoende om te twijfelen aan de juistheid van de verkeerscijfers in het Verkeerscijfers-rapport. De raad mocht zich daarom op die verkeerscijfers baseren. Het betoog slaagt niet.

52.4. Over de beschikbaarheid van de verkeerscijfers voor de Kreitestraat en de Achterstraat overweegt de Afdeling het volgende.

De Afdeling stelt vast dat in de kaartbijlage bij het Verkeerscijfers-rapport wel verkeerscijfers zijn vermeld voor de Achterstraat en de Kreitestraat in de VKA+ variant. Van belang is dat het Verkeerscijfers-rapport voor de VKA+-variant, waarin plan 2 voorziet, is gebaseerd op de maatregelen die zijn weergegeven in twee ontwerptekeningen. Uit deze ontwerptekening volgt dat de Achterstraat en de Kreitestraat niet meer zullen aansluiten op de N65.

Over de verkeerscijfers voor deze wegen staat in paragraaf 2.6 van het deskundigenrapport: "In 2017 kende de Kreitestraat, zo blijkt uit de Openbare Viewer N65, een verkeersintensiteit van 450 mvt/etm en de Achterstraat een intensiteit van 1.680 mvt/etm. Als gevolg van de autonome ontwikkeling zouden die intensiteiten in 2030 respectievelijk 930 mvt/etm (Kreitestraat) en 2.060 mvt/etm (Achterstraat) zijn. Door de beoogde afsluitingen van deze wegen op de N65 daalt de verkeersintensiteit op de Kreitestraat tot 190 mvt/etm en op het gedeelte van de Achterstraat dat thans nog aansluit op de N65 tot 0 mvt/etm."

Niet in geschil is dat het Verkeerscijfers-rapport mocht worden gebaseerd op het uitgangspunt dat de Achterstraat en Kreitestraat in de met plan 2 voorziene situatie niet langer aansluiten op de N65. Uit het vorenstaande volgt bovendien dat verkeerscijfers voor deze wegen beschikbaar zijn en dat zij laten zien dat er op deze wegen geen verkeerstoename zal plaatsvinden. Dat in de online project-viewer op enig moment geen verkeerscijfers (meer) zijn opgenomen voor deze twee wegen maakt onder de voormelde omstandigheden niet dat de raad plan 2 onzorgvuldig zou hebben voorbereid. Het betoog slaagt niet.

52.5. De Afdeling overweegt het volgende over het betoog dat niet inzichtelijk is waarop de door de raad gehanteerde toename van 2.000 auto's en 300 vrachtwagens per dag is gebaseerd.

Deze toename is niet als zodanig vermeld in het Verkeerscijfers-rapport. De Afdeling leidt uit de door Comité N65 overgelegde notulen van een vergadering van de bezwaarschriftencommissie over een WOB-verzoek van Comité N65 af, dat een vertegenwoordiger van de gemeente heeft uitgelegd dat deze cijfers zijn gehanteerd in het kader van de verrichte voorttoets naar de effecten die plan 1 en 2 hebben voor Natura 2000-gebieden, zoals hiervoor uiteen is gezet onder 27.1. Het betreft dus niet een andere of extra toename bovenop de in het Verkeerscijfers-rapport berekende verkeerscijfers, maar een vertaalslag van die verkeerscijfers die is gemaakt om de gevolgen van plan 1 en 2 voor Natura 2000-gebieden te kunnen berekenen.

Voor zover Comité N65 bedoelt aan te voeren dat de verkeerscijfers die zijn gehanteerd om de gevolgen voor de verkeerssituatie te beoordelen onbetrouwbaar zijn, wordt die conclusie niet gedragen door haar betoog. Voor de beoordeling van de gevolgen voor de verkeerssituatie in Helvoirt is gebruik gemaakt van de cijfers die als zodanig in het Verkeerscijfers-rapport zijn vermeld. De toename van 2.300 mvt/e is niet als zodanig in het Verkeerscijfers-rapport vermeld en alleen gehanteerd in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Het betoog slaagt daarom niet.

52.6. Uit het vorenstaande volgt dat de raad zich bij het beoordelen van de verkeerssituatie in

Helvoirt mocht baseren op verkeerscijfers van het Verkeerscijfers-rapport. De Afdeling zal nu beoordelen of de raad zich mede op basis van die verkeerscijfers op het standpunt mocht stellen dat plan 2, wat de verkeerseffecten Torenstraat betreft, geen onevenredig nadelige gevolgen met zich brengt.

Paragraaf 2.6 van het deskundigenverslag gaat over de gevolgen die plan 2 heeft voor de Torenstraat. De belangrijkste bevindingen luiden dat als gevolg van de afsluiting van vooral de Achterstraat de verkeersintensiteit op de Torenstraat aanzienlijk zal toenemen. De Torenstraat kent in de huidige situatie met meer dan 6.500 mvt/e al een verkeersbelasting die voor een erftoegangsweg als zeer hoog moet worden beschouwd. In de regel wordt voor een erftoegangsweg een maximale verkeersintensiteit van 6.000 mvt/e acceptabel geacht. In de toekomstige situatie zal de verkeersintensiteit op de Torenstraat toenemen tot 8.600 mvt/e. Daarbij komt dat de Torenstraat ook veelvuldig wordt gebruikt door zwaar vrachtverkeer van en naar de bedrijven aan de noordrand van de kern Helvoirt. Verder staat in het deskundigenverslag dat de Torenstraat, door de recentelijk aangepaste inrichting, voldoet aan de basiseisen voor een Duurzaam Veilig wegontwerp voor een erftoegangsweg. Hoewel de weg ook fungeert als gebiedsontsluitingsweg is een inrichting van de Torenstraat als gebiedsontsluitingsweg niet aan de orde (en volgens Comité N65 ook ongewenst). Vanwege het in beginsel veilige wegontwerp van de Torenstraat leidt een hogere verkeersintensiteit niet zonder meer tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. De kans op ongevallen neemt met een hogere verkeersintensiteit wel toe. Maar, de reconstructie heeft niet tot gevolg dat er meer vrachtverkeer, fietsers of voetgangers van de Torenstraat gebruik zullen maken. Door het vervallen van de aansluiting van de Achterstraat op de N65 zal niet meer vrachtverkeer over de Torenstraat rijden, want de Achterstraat biedt in de huidige situatie geen logische route voor vrachtverkeer en zulk verkeer rijdt daar dan ook nauwelijks. Het afsluiten van het fietspad aan de noordzijde van de N65 hoeft ook niet tot meer fietsverkeer in de Torenstraat te leiden. Fietsers zullen naar verwachting niet over de Torenstraat rijden omdat de route over de Oude Rijksweg meer het af te sluiten gedeelte van het huidige fietspad volgt. Als gevolg van de toename van de verkeersintensiteit op de Torenstraat kan het verkeer op die straat en op de toevoerwegen stagnatie ondervinden, wat negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid heeft. Met het rapport "Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren" van Goudappel Coffeng van 16 april 2019, dat als bijlage 7 bij de toelichting van plan 2 is gevoegd, heeft de raad aangetoond dat de verliestijden op de Torenstraat en aansluitende wegen in de kern Helvoirt beperkt zijn en dat als gevolg van het drukker wordende verkeer op de Torenstraat geen bereikbaarheidsprobleem zal ontstaan, aldus het deskundigenverslag.

Uit het vorenstaande volgt dat het fiets- en vrachtverkeer en het aantal voetgangers op de Torenstraat waarschijnlijk hetzelfde blijft. Het autoverkeer op de Torenstraat zal als gevolg van plan 2 wel toenemen en dit zal ertoe leiden dat de capaciteit van de Torenstraat verder wordt overschreden. Duidelijk is dat deze situatie niet ideaal is. Daar tegenover staat evenwel dat een andere weginrichting volgens het deskundigenverslag niet mogelijk is en volgens zowel de raad als Comité N65 ongewenst is. Ook blijkt uit het deskundigenverslag dat de bereikbaarheid niet in het geding komt. Voorts neemt volgens het deskundigenverslag weliswaar de kans op ongevallen toe, maar is er vanwege het in beginsel veilige wegontwerp van de Torenstraat niet zonder meer sprake van een verslechtering van de verkeersveiligheid. De Afdeling concludeert dat de raad zich onder de voormelde omstandigheden op het standpunt heeft mogen stellen dat plan 2 geen onevenredig nadelige gevolgen met zich brengt voor de verkeerssituatie op de Torenstraat. Het betoog slaagt niet.

2 Betekenis rapport Verkeerspsychologie en Responsnota voor plan 2

53. Comité N65 betoogt dat de raad onvoldoende rekening heeft gehouden met de nadelige effecten die plan 2 heeft voor de verkeersveiligheid van omwonenden en andere weggebruikers dan het doorgaande verkeer. Zij heeft dit betoog onderbouwd met het rapport 'Verkeerspsychologische aspecten N65 Vught', dat op 28 oktober 2020 is uitgebracht door De Paauw en PenProducten (hierna: rapport Verkeerspsychologie). Ook heeft Comité N65 het rapport 'Responsnota N65', dat op 27 november 2020 is uitgebracht door De Paauw en PenProducten (hierna: Responsnota) ingebracht, samen met een beschrijving van de gang van zaken rond de volgens haar gevaarlijke nieuwe oprit naar de N65 richting 's-Hertogenbosch ter hoogte van de Boslaan in Vught.

53.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het rapport Verkeerspsychologie niet gaat over plan 2, waartegen Comité N65 beroep heeft ingesteld, maar over plan 1. Dat geldt volgens de raad ook voor een groot deel van de Responsnota. Deze twee stukken kunnen volgens de raad alleen al daarom niet leiden tot vernietiging van plan 2. Voor zover de Responsnota gaat over het gekozen snelheidsregime op de N65 en over de reacties van afzonderlijke raadsleden op het rapport Verkeerspsychologie, blijkt volgens de raad uit de notitie 'Reactie op rapportage "Verkeerspsychologische aspecten N65 Vught"', die op 28 december 2021 is uitgebracht door Royal Haskoning DHV (hierna: RHK-notitie), dat geen problemen zijn te verwachten.

53.2. De Afdeling stelt vast dat het rapport Verkeerspsychologie niet gaat over de verkeersveiligheid op en rond de N65 bij Helvoirt, zoals de partijen ook hebben beaamd. Het rapport Verkeerspsychologie gaat over het deel van de N65 en de toerit en invoegstrook vanaf het plateau Boslaan richting 's-Hertogenbosch. Dit betreft een locatie aan de zuidkant van Vught, op ongeveer 2,5 kilometer afstand van het plangebied van plan 2. Ook de overgelegde tijdlijn en een groot deel van de Responsnota gaan hierover. De Responsnota gaat verder ook over de combinatie van het wegontwerp en de maximumsnelheid op de N65.

53.3. Voor zover Comité N65 betoogt dat plan 2 leidt tot verkeersonveilige situaties in het plangebied van plan 2, is van belang dat deze conclusie niet wordt gedragen door het rapport Verkeerspsychologie, alleen al omdat het rapport niet over plan 2 gaat. Dit betoog slaagt daarom niet.

53.4. Voor zover Comité N65 met de Responsnota de combinatie van het wegontwerp en de maximumsnelheid op de N65 nabij Helvoirt aan de orde wil stellen, is het volgende van belang.

Artikel 1, eerste lid, van de Crisis- en herstelwet luidt: "Afdeling 2 is van toepassing op:

a. alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten [...]."

Categorie 3.4 van bijlage I luidt: "ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening [...] ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen".

Plan 2 voorziet in de realisatie van diverse aanpassing op en nabij de N65 en maakt daarmee de wijziging van een weg mogelijk. Daarom is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van toepassing op het bestreden besluit waarmee plan 1 is vastgesteld.

Artikel 1.6a, dat deel uitmaakt van afdeling 2 van hoofdstuk 1, luidt: "Na afloop van de termijn voor het instellen van beroep kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd." Dit

betekent dat alle beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen en dat na afloop van de beroepstermijn geen nieuwe gronden meer kunnen worden ingediend. De Afdeling stelt vast dat Comité N65, zoals zij op de zitting heeft beaamd, in haar beroepsschrift geen beroepsgrond over de combinatie van het wegontwerp en de maximumsnelheid naar voren heeft gebracht. Zij heeft dit pas na afloop van de termijn voor het instellen van beroep bij de Afdeling aan de orde gesteld. Dit betekent dat deze grond ingevolge artikel 1.6a van de Chw buiten beschouwing gelaten moet worden. De Afdeling zal de beroepsgrond daarom niet inhoudelijk bespreken.

### 3 Veiligheid ovonde Helvoirt

54. Comité N65 betwist de conclusie van het rapport 'Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren', dat op 16 april 2019 is uitgebracht door Goudappel Coffeng (hierna: rapport Kruispuntberekeningen), dat als bijlage 7 deel uitmaakt van de toelichting van plan 2. Die conclusie luidt dat de voorziene drie ovondes - dat zijn rotondes met een ovale vorm - het verkeer goed zullen kunnen verwerken. Volgens Comité N65 blijkt uit vier rapporten dat verkeersonveilige situaties zullen ontstaan omdat de ovondes het verkeer niet kunnen verwerken. De raad had volgens Comité N65 in de bevindingen van de bedoelde vier rapporten aanleiding moeten zien om nader onderzoek te verrichten.

54.1. Volgens de raad zorgt de ongelijkvloerse kruising van de Torenstraat met de N65 in de vorm van een ovonde, waarbij het langzaam verkeer voorrang heeft, voor een verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn volgens de raad geen verdere problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten, want de ovonde doseert het verkeer op een veilige en verantwoorde wijze. Het tegendeel blijkt volgens de raad ook niet uit de door Comité N65 overgelegde stukken.

54.2. Comité N65 vreest voor de veiligheid op drie ovondes over de N65. De Afdeling stelt vast dat plan 2 voorziet in één ovonde over de N65, namelijk tussen de Torenstraat en de Molenstraat. Plan 1 voorziet in Vught in een ovonde over de N65 bij de Boslaan/Vijverbosweg, en in een dubbele rotonde over de N65 bij de John F. Kennedylaan. Dit betekent het volgende.

Comité N65 heeft alleen beroep ingesteld tegen plan 2. Zoals hiervoor al is overwogen onder 7 betekent dit dat Comité N65 in deze procedure niet kan opkomen tegen plan 1. Voor zover Comité N65 betoogt dat plan 1 leidt tot verkeersonveilige situaties bij de in Vught voorziene ovondes over de N65, zal de Afdeling de beroepsgrond daarom niet inhoudelijk bespreken.

54.3. Voor zover Comité N65 betoogt dat plan 2 leidt tot een verkeersonveilige situatie bij de voorziene ovonde van de Torenstraat over de N65, is het volgende van belang.

Paragraaf 3.1.2 van de toelichting bij plan 2 gaat over het verdiepen van de N65 en de ovonde bij de Torenstraat. Hier staat dat de gelijkvloerse kruising Torenstraat - N65 in de huidige situatie moeilijk is over te steken. Daarnaast zorgt de verkeersregelininstallatie voor veel afremmend en optrekkend verkeer. Ook negeren veel weggebruikers het rode licht. Plan 2 voorziet erin dat de N65 in een tunnelbak komt te liggen op ongeveer 4 meter onder het maaiveld. De Torenstraat komt op maaiveldniveau over de N65 heen en wordt ter hoogte van de kruising ingericht als ovonde. De ovonde faciliteert door zijn vorm een goede uitwisseling van verkeer met de N65 via de op- en afritten. Daarnaast biedt dit een verkeersveiliger en snellere manier om de N65 te kruisen, doordat er geen verkeersregelininstallatie aanwezig is en het verkeer soepel afgewikkeld kan worden. De ovonde is voor fietsers en voetgangers eveneens een veilige manier om de N65 over te steken. Fietsers en voetgangers hebben voorrang op de gehele ovonde. Er wordt echter, in verband met de doorstroming op de

Torenstraat en de verkeersveiligheid van de fietser, geen fietsoversteek aan de noordzijde van de ovonde gerealiseerd. In de voorziene situatie, waarbij sprake is van een ongelijkvloerse kruising met een ovonde over de verdiepte N65, zal de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren en zal het remmen en optrekken aanzienlijk verminderen, aldus de plantoelichting.

54.4. De raad baseert zijn standpunt dat de ovonde het verkeer kan verwerken op het rapport Kruispuntberekeningen. In dit rapport is het onderzoek neergelegd naar de afwikkelingskwaliteit van de kruispunten op het onderliggende wegennet in Helvoirt en Vught. Voor Helvoirt zijn drie kruispunten onderzocht op de Torenstraat, waaronder die met de Oude Rijksweg waar de ovonde is voorzien. Voor alle kruispuntberekeningen is gebruik gemaakt van de verkeerscijfers 2030 die zijn aangeleverd in het kader van de meest recente PHS/N65-berekeningen. Het betreft de 2030-variant waarbij voor de N65 is uitgegaan van het VKA+. De voormelde drie kruispuntberekeningen zijn verder uitgevoerd met behulp van de VISSIM-kruispunttool. Voor het kruispunt van de Torenstraat met de Oude Rijksweg, bij de voorziene ovonde over de N65, luidt de conclusie dat met de vernieuwde aansluiting het totale verkeersaanbod afgewikkeld kan worden. Verkeer vanuit de Oude Rijksweg west naar de N65 oost heeft te maken met de hoogste gemiddelde verliestijd van circa 30 seconden. De overige richtingen vanuit de Oude Rijksweg hebben gemiddeld een verliestijd van 20 tot 25 seconden. Hiermee zijn volgens het rapport geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten. Aanvullend is ook de nieuwe aansluiting met de N65 beoordeeld. Uit de analyse blijkt dat het opgestelde ontwerp robuust en toekomstbestendig is. De hoogste verliestijden zijn te vinden op de Molenstraat (zuidtak) en bedragen circa 15 seconden, zo is vermeld.

54.5. Volgens Comité N65 blijkt uit vier rapporten dat de voormelde conclusies onjuist zijn. De Afdeling overweegt daarover het volgende.

54.6. Ten eerste wijst Comité N65 op het rapport 'Rotondes zegen of zorg', dat op 30 mei 2021 is uitgebracht door Hornman Consulting (hierna: Hornman-rapport). De Afdeling stelt vast dat het Hornman-rapport algemene inleidingen bevat over rotondevormen, rotondes en langzaam verkeer, veiligheid en doorstroming en vervolgens is toegespitst op de vraag of de in Vught voorziene ovondes over de verdiepte N65 gunstig zijn voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Het Hornman-rapport bevat dus geen specifieke bevindingen over de ovonde die in plan 2 is voorzien. De algemene inleidingen en de bevindingen over de in plan 1 voorziene ovondes geven geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de conclusies van het rapport Kruispuntberekeningen voor de ovonde bij de Torenstraat.

54.7. Ten tweede wijst Comité N65 op het rapport 'Verkeersveiligheidsaudit fase 1 reconstructie N65 Vught - Haaren (VKA+)', dat op 8 juli 2019 is uitgebracht door De Baan verkeersadvies en Betty's Travels (hierna: Verkeersveiligheidsaudit). Comité N65 wijst erop dat de Verkeersveiligheidsaudit vijf aspecten beoordeelt als 'gemiddeld risico: situatie met kans op materiële schade en letsel' en twee aspecten als 'groot risico: situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers'.

De Afdeling stelt vast dat de vijf aspecten die volgens de Verkeersveiligheidsaudit een gemiddeld risico met zich brengen, allemaal gaan over de keuze om op de N65 een maximale snelheid van 80 km/u toe te staan waarbij de weginrichting de indruk kan geven dat 100 km/u is toegestaan. De twee aspecten die volgens de Verkeersveiligheidsaudit een groot risico met zich brengen, betreffen beide de aanwezige bomen langs de weg. De voormelde aspecten betreffen dus niet de veiligheid van de ovonde die in plan 2 is voorzien. Daarom kan ook de Verkeersveiligheidsaudit niet de conclusie dragen dat de conclusies van het rapport

Kruispuntberekeningen over de ovonde onjuist zijn.

54.8. Het derde rapport waar Comité N65 op wijst, is het rapport Verkeerspsychologie. Zoals volgt uit wat hiervoor al is overwogen onder 53.3, gaat ook dit rapport niet over de ovonde die is voorzien in plan 2. Alleen al daarom kan het niet de conclusie dragen dat de conclusies van het rapport Kruispuntberekeningen onjuist zijn.

54.9. Het vierde rapport waarop Comité N65 wijst, is het rapport 'Beoordeling ontwerp ovonde Torenstraat-Molenstraat met aansluiting op N65 te Helvoirt', dat op 25 september 2021 is uitgebracht door Turbo traffic solutions (hierna: Turbo-rapport). Volgens het Turbo-rapport is de aanleg van een ovonde die rechtstreeks aansluit op de N65 niet robuust, om drie redenen. De Afdeling zal deze achtereenvolgens beoordelen.

Ten eerste is volgens het Turbo-rapport de ruimte tussen de Oude Rijksweg en De Dijk te klein om een in verkeerskundig opzicht goede aansluiting van de N65 in een open tunnelbak ter plekke op de Torenstraat-Molenstraat te realiseren. Volgens het Turbo-rapport zal al bij een kleine verkeerstoename de wachttijd voor het verkeer op de Oude Rijksweg oplopen tot niveau C/D, zodat er niet veel voor nodig is voordat niveau E wordt bereikt, waarbij de verkeersafwikkeling onregelmatig is en de verkeersintensiteit de capaciteit van het betreffende wegvak nadert. Hoewel een lange wachttijd als onwenselijk kan worden gezien, mocht de raad naar het oordeel van de Afdeling een wachttijd van niveau C/D aanvaardbaar achten, nog daargelaten of daarvan daadwerkelijk sprake zal zijn. Volgens het rapport Kruispuntberekeningen zijn namelijk geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten en voorts bevat het Turbo-rapport geen objectieve gegevens die een begin van bewijs vormen dat de wachttijd in het algemeen zal stijgen tot niveau E. De verkeerscijfers van het Verkeerscijfers-rapport geven evenmin aanleiding voor die verwachting. Voor de vrees dat de wachttijd in het algemeen onaanvaardbaar lang zal worden, bestaat dan ook geen grond.

Ten tweede zal volgens het Turbo-rapport de verkeersintensiteit op de N65 weer toenemen tot de capaciteit van die weg. Omdat de ovonde rechtstreeks aansluit op de N65, zullen invoegproblemen dan leiden tot filevorming op de ovonde. Ook in dit verband geldt dat het Turbo-rapport geen objectieve gegevens bevat die een begin van bewijs vormen om het aannemelijk te achten dat de verkeersintensiteit op de N65 zodanig zal stijgen dat die de wegcapaciteit benadert. De verkeerscijfers van het Verkeerscijfers-rapport geven evenmin aanleiding voor deze verwachting. Voor de vrees dat daardoor invoegproblemen ontstaan, bestaat dan ook geen grond.

Ten derde mist de ovonde volgens het Turbo-rapport kenmerken die rotondes veilig maken, zoals een lage doorrijnsnelheid en ongecompliceerde conflictpunten. Omdat de doorrijnsnelheid hoger is, zijn de ongevallen een factor 1,5 ernstiger dan op een normale rotonde. Ook de geschetste fietsvoorziening is volgens het Turbo-rapport onveilig, evenals het gegeven dat verkeer, komend van de N65, voorrang moet verlenen aan fietsers en de oversteek in twee richtingen van de Molenstraat. Dit klemmt temeer door de opkomst van de e-bike en de speed-pedelec. Volgens het Turbo-rapport moet rekening worden gehouden met zesmaal zoveel letselongevallen onder fietsers, ten opzichte van een enkelstrooksrotonde met fietsers die voorrang moeten verlenen.

De Afdeling ziet ook in de doorrijnsnelheid en de fietsvoorziening onvoldoende aanleiding om te betwijfelen dat de ovonde voldoende veilig kan of zal worden vormgegeven. Daartoe is het volgende van belang. Het is aannemelijk dat een grote ovonde waarbij fietsers voorrang hebben in het algemeen meer risico's met zich brengt dan een kleine rotonde waarbij

langzaam verkeer geen voorrang heeft, vanwege de in het Turbo-rapport genoemde factoren. Maar dit betekent niet dat een dergelijke grote ovonde altijd een situatie oplevert die vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid zo slecht is dat die onaanvaardbaar moet worden geacht. De raad heeft bovendien toegelicht waarom in dit geval de situatie aanvaardbaar zal zijn. De raad heeft er in dat verband terecht op gewezen dat het binnen de bebouwde kom, waar de ovonde is voorzien, gebruikelijk is dat langzaam verkeer voorrang heeft op een rotonde. Als dit tot grote problemen leidt is een wijziging van de voorrangssituatie mogelijk. Een dergelijke regeling van de voorrangssituatie, en zo nodig de wijziging daarvan, moet plaatsvinden in een verkeersbesluit. Dit is geen ruimtelijk relevant aspect dat in een bestemmingsplan kan worden geregeld. Naast het vorenstaande heeft de raad toegelicht dat de inrichting van de ovonde wordt afgestemd op de gewenste verkeersveiligheid. Zo wordt mede vanwege de verkeersveiligheid geen fietsoversteek aan de noordzijde van de ovonde gerealiseerd. Verder heeft de raad op de zitting toegelicht dat de rand langs de verdiepte bak van de N65 ter hoogte van de ovonde vanwege de verkeersveiligheid niet hoger wordt dan 1 meter, zodat fietsers en auto's nabij de ovonde voldoende zicht hebben op elkaar. Gelet op het vorenstaande geeft wat Comité N65 onder verwijzing naar het Turbo-rapport heeft aangevoerd, geen aanleiding om de conclusies van het rapport Kruispuntberekeningen onjuist te achten.

54.10. De conclusie is dat de raad op basis van het verrichte onderzoek mocht concluderen dat plan 2, wat de ovonde bij de Torenstraat betreft, geen onevenredig nadelige gevolgen met zich brengt. Het betoog slaagt niet.

Situatie rond de Jagersboschlaan te Vught

#### 1 Omvang geding

55. [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] kunnen zich er niet mee verenigen dat de Jagersboschlaan zal worden verhard en zal worden opengesteld voor doorgaand verkeer. Zij stellen dat dit een gevolg is van plan 1.

[appellant sub 1] en anderen betogen, onder verwijzing naar het rapport 'Verkeerskundig en verkeerstechnisch advies verkeersbesluit Jagersboschlaan te Vught', dat op 19 maart 2020 is uitgebracht door VAGN, dat het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan onwenselijk is en dat hiervoor onvoldoende noodzaak bestaat. Zij voeren aan dat het Maurick college, dat is gevestigd aan de Martinilaan, het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan niet nodig acht. Ook voeren zij aan dat hulpdiensten niet hebben aangegeven dat de verharding en openstelling nodig zijn. Voorts voeren zij aan dat de combinatie van auto's en fietsers voor gevaarlijke situaties zal zorgen, temeer omdat voetgangers door de inmiddels gerealiseerde slechte kantverharding op de weg zullen gaan lopen.

Verder voeren zij aan dat de luchtkwaliteit rond de Jagersboschlaan zal verslechteren, dat bomen zullen verdwijnen en dat de leefbaarheid wordt aangetast.

Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] betogen dat het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan in strijd is met diverse gemeentelijke en provinciale (beleids)regels, waaronder het ter plaatse geldende bestemmingsplan en de IOV. Ook vinden zij dat om diverse redenen onvoldoende noodzaak bestaat voor het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan. De voordelen van plan 1 wegen volgens hen niet op tegen de nadelen van het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan. Ook vrezen zij dat verkeersonveilige situaties zullen ontstaan door de gekozen inrichting in de vorm van een fietsstraat, waar ook

gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer mag rijden, en een te smal voetpad.

55.1. De raad stelt zich op het standpunt dat plan 1 niet voorziet in de verharding en openstelling van de Jagersboschlaan. Daarom kunnen volgens de raad de beroepsgronden over de aanvaardbaarheid van het verharden en openstellen van die weg in deze procedure niet aan de orde komen. Los van het vorenstaande wijst de raad erop dat als gevolg van plan 1 de directe aansluiting van de Martinilaan en de De Bréautélaan op de N65 vervalt. Plan 1 voorziet erin dat de Martinilaan en de De Bréautélaan worden omgevormd tot een ongelijkvloerse oversteekplaats over de N65. Het vervallen van de directe aansluiting op de N65 heeft als gevolg dat de bereikbaarheid van de Martinilaan, en de drie belangrijke verkeersaantrekkende instellingen die daar zijn gevestigd, afneemt. De raad stelt zich op het standpunt dat deze instellingen op zich voldoende bereikbaar blijven, zodat deze afname van bereikbaarheid aanvaardbaar is. De keuze om de Jagersboschlaan te verharden en open te stellen voor gemotoriseerd verkeer, staat gelet hierop los van plan 1. De reden voor die keuze is dat de gemeente de bereikbaarheid van de Martinilaan voor nu en in de toekomst wenst te garanderen, aldus de raad.

55.2. De Jagersboschlaan is een weg die parallel aan de zuidzijde van de N65 ligt, tussen de Vijverbosweg en de Martinilaan. Ten tijd van de vaststelling van plan 1 was dit een grotendeels onverharde weg, waar geen gemotoriseerd verkeer was toegestaan. [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3, waar [appellant sub 16A] de enige aandeelhouder van is, zijn eigenaar van woningen aan het Jachterf. De achtertuinen van hun woningen grenzen aan de Jagersboschlaan.

55.3. Blijkens de verbeelding maakt de Jagersboschlaan geen deel uit van het plangebied van plan 1. De N65 en de kruisende delen van de Martinilaan en De Bréautélaan maken wel deel uit van het plangebied. Daaraan is de bestemming "Verkeer" toegekend.

55.4. In deze procedure staat plan 1 ter beoordeling. Dat betekent dat de Afdeling een oordeel kan geven over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de gevolgen van de in plan 1 voorziene ontwikkelingen. De Afdeling kan ook onder meer beoordelen of ontwikkelingen die weliswaar niet in plan 1 zijn voorzien, maar die volgens de raad wel noodzakelijk zijn om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van plan 1 te garanderen, in de praktijk te realiseren zijn. De reden daarvoor is dat plan 1 niet uitvoerbaar zou zijn als de betreffende andere ontwikkelingen niet kunnen worden gerealiseerd. Over ontwikkelingen die geen gevolg zijn van plan 1 en die evenmin noodzakelijk zijn om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van plan 1 te garanderen, kan de Afdeling in deze procedure niet oordelen. Zij vallen buiten de omvang van het geding.

55.5. De Afdeling ziet geen reden om te betwijfelen dat het verharden en openstellen voor gemotoriseerd verkeer van de Jagersboschlaan, geen rechtstreeks gevolg is van plan 1 en evenmin noodzakelijk is om de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan te garanderen. De raad heeft toegelicht dat plan 1 en het als gevolg daarvan afnemen van de bereikbaarheid van de Martinilaan, aanvaardbaar is. Wat [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] hebben aangevoerd, geeft geen grond om dit standpunt onjuist te achten. Dat de verharding en openstelling van de Jagersboschlaan niet noodzakelijk is voor de uitvoerbaarheid van het plan, wordt bovendien bevestigd in paragraaf 3.1.7 van de toelichting van plan 1, waarin staat dat het omrijdende verkeer kan worden geleid via de Boslaan/Vijverbosweg - Eikenlaan. Dat hebben de appellanten niet bestreden.

Het vorenstaande sluit niet uit dat de raad het wenselijk kan achten om met het oog op de bereikbaarheid van de Martinilaan toch bepaalde maatregelen te treffen. In dat licht moet de

passage in de nota van zienswijzen, onder 3.6, dat het openstellen en verharderen van deze weg 'voortvloeit' uit de reconstructie van de N65 worden gelezen. Die passage is ontoereikend om te oordelen dat het verharderen en openstellen van de Jagersboschlaan een rechtstreeks gevolg is van plan 1 of noodzakelijk is om de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan te garanderen.

Gelet op het vorenstaande kan de Afdeling in deze procedure geen oordeel geven over de keuze om de Jagersboschlaan te verharderen en open te stellen voor gemotoriseerd verkeer. De Afdeling heeft kennis genomen van wat [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] in hun beroepen tegen plan 1 naar voren hebben gebracht over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het verharderen en openstellen voor gemotoriseerd verkeer van de Jagersboschlaan. Het betreft met name beroepsgronden over de (on)wenselijkheid, de noodzaak en de ruimtelijke gevolgen, zoals voor luchtkwaliteit, groen en verkeersveiligheid, van het verharderen en openstellen. De Afdeling zal deze beroepsgronden verder buiten bespreking laten omdat zij, gelet op wat hiervoor is overwogen, buiten de omvang van het geding over plan 1 vallen. Zij kunnen alleen al hierom niet slagen.

De Afdeling hecht eraan op te merken dat de vraag of het verharderen van de Jagersboschlaan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, mede wordt beantwoord door het antwoord op de vraag of, gelet op het ter plaatse geldende bestemmingsplan, een omgevingsvergunning mocht worden verleend voor het verharderen. De vraag of de raad de keuze voor het openstellen van Jagersboschlaan voor gemotoriseerd verkeer voldoende heeft onderbouwd, kan aan de orde komen in de procedure over het verkeersbesluit.

## 2 Verkeersveiligheid Jagersboschlaan

56. De Afdeling begrijpt de betogen van [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] voorts zo, dat zij aanvoeren dat de door plan 1 veroorzaakte verkeerstoename op de Jagersboschlaan, uitgaande van de verharding en openstelling van die weg, daar tot onaanvaardbare gevolgen zal leiden, met name omdat de verkeersveiligheid (verder) zal verslechteren. Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] voeren daarbij onder verwijzing naar de notitie 'Verkeerskundig en verkeerstechnisch advies verkeersbesluit Jagersboschlaan te Vught' die op 19 maart 2020 is uitgebracht door VAGN, met name aan dat volgens de richtlijnen van het CROW op een fietsstraat vanuit een oogpunt van veiligheid het fietsverkeer dominant moet zijn. Volgens hen zal dat in de voorziene situatie niet het geval zijn omdat er veel meer auto- dan fietsbewegingen zullen zijn.

56.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de situatie op de Jagersboschlaan aanvaardbaar zal zijn, ook na de realisatie van plan 1.

56.2. De Afdeling houdt het ervoor dat ten tijde van het vaststellen van plan 1 voorzienbaar was dat de Jagersboschlaan zou worden opengesteld voor doorgaand verkeer. De reden daarvoor is dat het verkeersbesluit dat voorziet in de openstelling van de Jagersboschlaan al was genomen op het moment dat plan 1 werd vastgesteld. Hoewel de raad gelet op wat hiervoor is overwogen bij het vaststellen van plan 1 dus niet de aanvaardbaarheid van het openstellen en verharderen van de Jagersboschlaan als zodanig hoefde te bezien, moest hij bij het vaststellen van plan 1 wel beoordelen of het extra verkeer dat als gevolg van plan 1 over de Jagersboschlaan zal gaan rijden niet leidt tot een onaanvaardbare situatie daar, net zoals voor vele andere wegen in Vught is onderzocht.

56.3. Bij het beoordelen van de beroepsgrond gaat de Afdeling uit van het volgende.

Volgens paragraaf 5.4.3 van het rapport 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' van het CROW is een

belangrijke voorwaarde om een wegvak tot fietsstraat te kunnen bestempelen dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Voorts is vermeld dat het bij intensiteiten hoger dan 500 mvt/e vooral van belang is dat de fietsintensiteit hoger is dan die van het gemotoriseerd verkeer. Wat de aanvaardbaarheid van deze toekomstige verkeersintensiteit betreft, is het volgende van belang. Afgaande op de ervaringen met functionerende fietsstraten, lijkt het juist om uit te gaan van een zo beperkt mogelijk aantal auto's, met een maximum van 2.500 mvt/e, zo is vermeld.

In paragraaf 4.6 van het deskundigenverslag staat dat volgens appellanten de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie 4.000 mvt/e zal bedragen en volgens de raad 1.600 mvt/e. Uit het deskundigenverslag volgt dat 4.000 mvt/e de maximale wegcapaciteit van de Jagersboschlaan is, maar dat de deskundige geen aanknopingspunten ziet om aan te nemen dat die wegcapaciteit volledig zal worden benut. Volgens het deskundigenverslag is het gezien de opbouw van het wegennet niet aannemelijk dat doorgaand gemotoriseerd verkeer structureel gebruik zal maken van de Jagersboschlaan. Ook zijn volgens het deskundigenverslag de uitkomsten van het verkeersmodel maatgevend. Verder staat in het deskundigenverslag dat een verkeersintensiteit van 1.600 mvt/e dermate gering is dat de Jagersboschlaan goed kan functioneren als fietsstraat. Als de weg volledig wordt belast tot de maximale capaciteit, zoals de appellanten stellen, dan zal hij volgens het deskundigenverslag matig kunnen functioneren voor fietsverkeer.

56.4. De Afdeling ziet in wat appellanten naar voren hebben gebracht geen reden om te betwijfelen dat de verkeersintensiteit op de Jagersboschlaan na de realisatie van plan 1 zoals de raad stelt 1.600 mvt/e zal bedragen. De appellanten hebben geen objectieve gegevens overgelegd die aannemelijk maken dat, zoals zij stellen, de volledige wegcapaciteit van 4.000 mvt/e daadwerkelijk zal worden benut. Voorts ziet de Afdeling in het aangevoerde onvoldoende aanleiding om het standpunt van de raad, dat de situatie op de Jagersboschlaan ook na de realisatie van plan 1 aanvaardbaar zal zijn, onjuist te achten. Daartoe is het volgende van belang. Ten eerste is het weliswaar zo dat niet wordt voldaan aan de aanbeveling van het CROW dat het aantal motorvoertuigbewegingen kleiner is dan het aantal fietsbewegingen, maar daar staat tegenover dat volgens het deskundigenverslag de Jagersboschlaan bij de te verwachten verkeersintensiteit goed als fietsstraat zal kunnen functioneren. Ten tweede is de raad niet verplicht om aan alle aanbevelingen van de CROW te voldoen, want dit is niet bindend voorgeschreven. Ten derde mocht de raad, zoals hiervoor is vermeld, aannemen dat de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie 1.600 mvt/e bedraagt en is dit minder dan het door het CROW aanbevolen maximum voor een fietsstraat. Het betoog slaagt niet.

### 3 Veiligheid kruising Vijverbosweg - Jagersboschlaan

57. Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] betogen onder verwijzing naar vier rapporten dat een verkeersonveilige situatie ontstaat ter hoogte van het kruispunt Vijverbosweg - Jagersboschlaan. Omdat er teveel verkeer is en afslaand verkeer in de doorgaande stroom moet worden opgenomen, zal dit volgens hen leiden tot terugslag en stremming van het verkeer op de ovonde en de N65, met files tot gevolg. Dit probleem kan volgens Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] worden opgelost door de Jagersboschlaan alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer.

57.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het onderliggende wegennet de toekomstige verkeersintensiteiten aankan. De raad ziet dit bevestigd in het deskundigenverslag en het memo 'Beroepen N65, reactie op rapport van Hornman en Schellekens', dat op 4 april 2022

is uitgebracht door Accent adviseurs.

57.2. Op p. 24 van het door Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] overgelegde rapport 'Onderliggend wegennet van Vught, Helvoirt en Cromvoirt ongeschikt voor N65 VKA+ en PHS', dat op 12 januari 2022 is uitgebracht door Hornman Consulting en M.P.M. Schellekens (hierna: het het Hornman & Schellekens-rapport) staat dat de openstelling van de Jagersboschlaan ervoor zorgt dat bij het kruispunt met de Vijverbosweg een grote kans op ongevallen ontstaat. Ook ontstaat er volgens het rapport een kans op terugslag op de afrit.

Op p. 4 van de door Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] overgelegde notitie 'Procedure verkeersbesluit openstelling Jagersboschlaan', die op 19 juli 2020 is uitgebracht door Exante, staat dat de aansluiting van de Jagersboschlaan op de Vijverbosweg aandacht behoeft. Een gefaseerde oversteek met attenderende maatregelen is minimaal noodzakelijk om ook voor de resterende fietser op deze route een veilige oversteek te bieden, zo is vermeld.

In gedachtepunt 9 van de door Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] overgelegde notitie 'Aanvullende reactie op dossierstukken Jagersboschlaan te Vught', die op 19 juli 2020 is uitgebracht door VAGN, wordtesignaleerd dat de verkeersdruk op de Vijverbosweg tussen N65 en Jagersboschlaan zal toenemen terwijl het daar al druk is.

57.3. Op p. p. 84 van het deskundigenverslag over plan 1 staat dat verkeer van de N65 dat op de Vijverbosweg linksaf wil slaan naar de Jagersboschlaan nu geen opstelruimte heeft en dus achteropkomend gemotoriseerd verkeer op de Vijverbosweg zal blokkeren op drukke momenten, wat kan leiden tot wachtrijvorming en ook tot terugslag. Het huidige kruispuntontwerp Vijverbosweg-Jagersboschlaan zal naar verwachting niet voldoen, aldus de deskundige. Vervolgens vermeldt de deskundige onder verwijzing naar p.15 van het memo 'Beantwoording vragen StAB', dat op 26 januari 2022 in opdracht van de raad is uitgebracht door Accent adviseurs en deel uitmaakt van bijlage 1.1 van het deskundigen-rapport (hierna: Accent-memo), dat de raad onderzoek heeft laten verrichten naar de ontsluiting van een nieuwe woningbouwlocatie ten zuiden van de Jagersboschlaan. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport 'Ontsluiting woningbouwontwikkeling Jagersboschlaan' dat op 21 december 2021 is uitgebracht door Royal HaskoningDHV en dat als bijlage bij het Accent-memo is gevoegd (hierna: RHD-rapport). Het RHD-rapport geeft volgens de deskundige uitsluitsel over de afwikkeling van het verkeer op de kruising inclusief de woningbouwontwikkeling en de meest recente verkeerscijfers. Volgens het RHD-rapport zijn er in de toekomstige situatie met de huidige inrichting geen problemen te verwachten in de verkeersafwikkeling door de reconstructie van de N65, het PHS en de woningbouwlocaties. Eventueel met extra verkeer, kan de wachttijd vanuit de Jagersboschlaan te lang worden. Dat is bijvoorbeeld op te lossen met een rotonde. De wachtrijen op de Vijverbosweg blijven beperkt en alleen bij piekbelastingen kan er terugslag naar de rotonde ontstaan, zo staat volgens de deskundige in het RHD-rapport.

57.4. De Afdeling komt op basis van het vorenstaande tot de conclusie dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat plan 1 er niet toe zal leiden dat de verkeersveiligheid ter hoogte van het kruispunt Vijverbosweg - Jagersboschlaan onaanvaardbaar wordt aangetast. Uit de voormelde stukken blijkt wel dat de kruising drukker zal worden mede door de voorziene ontwikkelingen in plan 1 en andere ontwikkelingen in de omgeving. Ook volgt uit het deskundigenverslag dat het door Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] gevreesde gevaar van terugslag, op drukke momenten, bij gebrek aan opstelruimte zich zou kunnen voordoen. Die constatering in het deskundigenverslag betreft echter de huidige inrichting van het kruispunt. Het RHD-rapport bevestigt het standpunt van de raad dat deze

ontwikkelingen samen niet zullen leiden tot een onaanvaardbare situatie en dat zo nodig ook maatregelen kunnen worden getroffen, bijvoorbeeld door een rotonde, waarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd kan worden. Wat Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] hebben aangevoerd, geeft geen reden om aan de juistheid van deze bevindingen in het RDH-rapport te twijfelen. Het betoog slaagt daarom niet.

57.5. Het door Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] overgelegde rapport 'Rotondes zegen of zorg' dat op 30 mei 2021 is uitgebracht door Hornman consulting, bevat geen conclusies over de kruising van de Vijverbosweg en de Jagersboschlaan. Dit rapport kan alleen al daarom niet de conclusie dragen dat ter plaatse een onaanvaardbare situatie zal ontstaan. Het leidt daarom niet tot een ander oordeel.

#### 4 Hinder tijdens de realisatiefase

58. Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] betogen dat plan 1 gedurende de realisatiefase, die volgens hen tot 8 jaar lang kan duren, tot onaanvaardbare gevolgen zal leiden omdat alle verkeer zal worden omgeleid over de Jagersboschlaan. Er is volgens hen ten onrechte geen onderzoek gedaan naar deze situatie.

58.1. De raad stelt dat tijdens de ombouw van de N65 zowel de aansluitingen op de N65 als de oversteek over de N65 niet meer bereikbaar zijn. De Martinilaan zal vanuit Tilburg alleen bereikbaar zijn via de zuidzijde. Verkeer kan deze locatie bereiken via de Vijverbosweg en Esscheweg, of via de Jagersboschlaan die een extra, directe(re) verbinding biedt.

58.2. Deze beroepsgrond gaat niet over plan 1 zelf maar over de uitvoering daarvan. Daarbij doet zich de bijzonderheid voor dat de uitvoering van plan 1 naar aangenomen mag worden langer zal duren dan gebruikelijk. De Afdeling ziet in het aangevoerde evenwel geen grond voor het oordeel dat de raad plan 1 niet of gewijzigd had moeten vaststellen vanwege de te verwachten tijdelijke hinder op de Jagersboschlaan gedurende de uitvoeringsfase. De reden daarvoor is dat de Jagersboschlaan geen deel uitmaakt van de omleidingsroutes voor doorgaand verkeer die zijn beschreven in het rapport 'Verkeerssituatie onderliggend wegennet Vught tijdens bouwfases N65', dat op 19 december 2019 is uitgebracht door GoudappelCoffeng en als bijlage 23 deel uitmaakt van de toelichting van plan 1. Ook geeft het aangevoerde geen grond voor de verwachting dat de hoeveelheid bestemmingsverkeer dat gebruik zal maken van de Jagersboschlaan om de Martinilaan te bereiken, al dan niet in combinatie met enig sluipverkeer, zo groot zal zijn dat een tijdelijke situatie ontstaat die zo onacceptabel is en niet met verkeersmaatregelen kan worden opgelost dat de raad plan 1 niet of gewijzigd had moeten vaststellen. Daarbij betreft de Afdeling dat de Jagersboschlaan als fietsstraat geen aantrekkelijke route is voor sluipverkeer en dat er geen concrete aanknopingspunten zijn die aanleiding geven voor de verwachting dat de verkeersintensiteit op de Jagersboschlaan tijdens de bouwphase veel hoger zal zijn dan de, blijkens wat hiervoor onder 56.4 is overwogen aanvaardbare, verkeersintensiteit in de permanente situatie. Het betoog slaagt niet.

#### 5 Alternatief parallelweg

59. [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] betogen dat plan 1 ten onrechte slechts voorziet in een fietspad langs de N65. Plan 1 zou volgens hen moeten worden voorzien in een vent- of parallelweg die ook door gemotoriseerd verkeer kan worden gebruikt, omdat het verkeer van en naar de Martinilaan en het centrum van Vught en omstreken daarvan gebruik zou kunnen maken, zodat geen maatregelen nodig zijn op de Jagersboschlaan.

[appellant sub 1] en anderen voeren aan dat de motivering van de raad onjuist is, door enerzijds te stellen dat er geen ruimte is voor een parallelweg en anderzijds dat gronden zouden moeten worden aangekocht. Dit wijst er volgens hen op dat er wel ruimte is, hoewel het geld kost om die te verwerven. Verder voeren zij aan dat het argument dat auto- en fietsverkeer moeten worden ontvlochten oneigenlijk is, omdat de raad op de Jagersboschlaan juist fiets- en autoverkeer gaat mengen. [appellant sub 1] en anderen stellen ook dat het huidige wegennet een afdoende alternatief vormt voor het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan.

Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] schetsen in hun beroep diverse mogelijke invullingen van een volwaardige vent- of parallelweg langs de N65, die met name inhouden dat voorziene fietspaden worden verlengd en/of worden ingericht als fietsstraat die behalve door fietsers ook door auto's gebruikt kunnen worden. Zij voeren aan dat de raad ten onrechte de voordelen van deze alternatieven niet heeft afgewogen tegen de nadelen van het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan, maar alleen tegen de nadelen van het voorzien in een doorgaande parallelroute in plan 1. De raad miskent volgens hen dat voor de alternatieven geen nieuw ruimtebeslag nodig is. Ook had de raad de kosten van de verschillende alternatieven volgens hen in beeld moeten brengen.

59.1. Op het plandeel met de bestemming "Verkeer" betreffende de strook grond langs de zuidzijde van de N65 parallel aan de Jagersboschlaan is de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-fietspad" weergegeven.

Artikel 8.1 van de regels van plan 1 luidt: De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor: [...] d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad' uitsluitend fietspaden voor langzaam verkeer [...].

59.2. De raad moet bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen. De raad moest bij het vaststellen van plan 1 onder meer het in plan 1 voorziene fietspad langs de zuidzijde van de N65 afwegen tegen de voorgestelde alternatieven, één of meer vent- of parallelwegen langs de N65.

59.3. Anders dan appellanten aanvoeren, hoefde de raad bij het vaststellen van plan 1 niet af te wegen of er alternatieven zijn voor het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan die daarboven de voorkeur hebben, zoals het gebruik van het bestaande wegennet of een doorgaande parallelroute. Die keuze staat in deze procedure niet ter beoordeling. De reden daarvoor is dat deze keuze voor het verhard en openstellen van de Jagersboschlaan los staat van het vaststellen van plan 1, zoals hiervoor onder 55.5 al uiteen is gezet.

59.4. De raad onderkent dat een voordeel van het door appellanten genoemde alternatief is dat verkeer van en naar de Martinilaan en het centrum van Vught en omstreken daarvan gebruik zou kunnen maken. Dit heeft volgens de raad evenwel toch niet de voorkeur, omdat met dit alternatief de volgende nadelen zijn gemoeid. De raad stelt dat het argument dat er voor het talud fysiek te weinig ruimte zou zijn en dat gronden zouden moeten worden aangekocht geen doorslaggevende rol speelt. Wat volgens de raad wel van belang is, is ten eerste dat ter plaatse van het voorgestelde alternatief de van uit het provinciaal beleid wenselijk geachte snelfietsroute aan de zuidkant van de N65 is geprojecteerd, waarbij als uitgangspunt is genomen dat auto- en fietsverkeer zo veel mogelijk gescheiden blijven vanuit een oogpunt van veiligheid en de snelle doorstroming van het fietsverkeer. Naar het oordeel van de Afdeling mocht de raad dit argument redelijkerwijs van belang achten in zijn afweging.

Daarbij neemt de Afdeling het volgende in aanmerking. Dat, zoals Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] hebben aangedragen, fietsers dominant zullen zijn op de door hen beoogde fietsstraten, neemt niet weg dat daar sprake is van een vermenging van fietsers en auto's en dat de raad er de voorkeur aan mag geven om daar voor de fietsroute langs de N65 niet in te willen voorzien. Weliswaar wordt de Jagersboschlaan juist wel ingericht voor een combinatie van fietsers en auto's, maar die situatie verschilt van de fietsroute langs de zuidzijde van de N65. De Jagersboschlaan krijgt namelijk niet de functie van snelfietsroute, die de route langs de N65 wel krijgt. Voor zover Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] erop hebben gewezen dat op delen van de fietsroute langs de N65 ook auto's zullen worden toegestaan, heeft de raad toegelicht dat dit in feite onwenselijk is en daarom beperkt is en uitsluitend de delen betreft waar dit noodzakelijk is om aanliggende percelen te ontsluiten. Een tweede nadeel is volgens de raad dat er onvoldoende ruimte is om een verkeersveilige oplossing voor het alternatief te realiseren bij de kruising van de N65 met de Vijverbosweg - Boslaan, waar een op- en afrit naar en van de N65 komen. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding om dit onjuist te achten.

Gelet op het vorenstaande heeft de raad het door appellanten voorgestelde alternatief wel meegewogen bij de vaststelling van plan 1 en ook toereikend gemotiveerd waarom niet voor dat alternatief is gekozen. Omdat de raad de voorgestelde alternatieven om ruimtelijke redenen onwenselijk acht, hoefde de raad niet in kaart te brengen welke kosten met deze alternatieven zouden zijn gemoeid. Het betoog slaagt niet.

#### 6 Rapporten overgelegd door [appellant sub 1] en anderen

60. [appellant sub 1] en anderen hebben in hun stukken en op de zitting niet toegelicht welke relevantie de door hen overgelegde Responsnota, die ook door diverse andere appellanten is ingebracht, en de aan plan 1 ten grondslag gelegde Verkeersveiligheidsaudit hebben voor hun beroepsgronden. De Afdeling gaat daarom in het kader van hun beroep niet verder in op deze stukken.

61. [appellant sub 1] en anderen hebben ook het Hornman & Schellekens-rapport overgelegd. Zij hebben bij het overleggen van dit rapport gesteld dat daaruit blijkt welke problematiek voor het onderliggende wegennet, waaronder de Jagersboschlaan, zal ontstaan door de voorziene reconstructie van de N65.

61.1. De Afdeling stelt vast dat de enige bevindingen over de Jagersboschlaan die in het Hornman & Schellekens-rapport staan, al zijn betrokken in de beoordeling van de kruising met de Vijverbosweg hiervoor onder 57 tot en met 57.4. Voor zover [appellant sub 1] en anderen met het rapport hun beroepsgrond willen onderbouwen dat de kruising van de Vijverbosweg en de Jagersboschlaan gevaarlijk wordt, slaagt dit betoog gelet op wat daarover hiervoor al is overwogen niet.

61.2. Voor zover [appellant sub 1] en anderen als beroepsgrond aanvoeren dat op diverse andere locaties in Vught verkeersproblemen zullen ontstaan, wat zij onderbouwen met de rest van het Hornman & Schellekens-rapport, is van belang dat artikel 8:69a van de Awb met zich brengt dat de bestuursrechter een besluit niet mag vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt, zoals volgt uit wat hiervoor reeds staat onder onder meer 2.1 en 2.2. Voor zover [appellant sub 1] en anderen willen aanvoeren dat de raad plan 1 niet had mogen vaststellen vanwege verkeersproblematiek die zal ontstaan op locaties in Vught die niet, zoals de Jagersboschlaan, in hun directe woonomgeving liggen, beroepen zij zich op een deelaspect van de norm van een goede ruimtelijke ordening die kennelijk niet strekt tot

bescherming van hun eigen belang. Omdat het betoog in zoverre op grond van 8:69a van de Awb niet kan leiden tot vernietiging van plan 1, zal de Afdeling de beroepsgrond in zoverre niet inhoudelijk bespreken.

#### 7 Relativiteit Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A]

62. De raad stelt zich op het standpunt dat artikel 8:69a van de Awb eraan in de weg staat dat Ingenieursbureau A2r3 en [appellant sub 16A] aanvoeren dat de goede ruimtelijke ordening in de omgeving van de woning aan het [locatie 6] en de Jagersboschlaan in het geding is.

62.1. Gelet op wat hiervoor is overwogen, slagen de beroepsgronden van Ingenieursbureau A2r3 als [appellant sub 16A] niet. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen bespreking.

#### Situatie rond de Antwerpsebaan te Helvoirt

##### 1 Niet doortrekken geluidscherm bij [locatie 7]

63. [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] betogen dat het voorziene geluidscherm langs de N65 ten onrechte niet is doorgetrokken tot voorbij de [locatie 7], ten westen van hun eigen percelen aan de [locatie 8], [locatie 9] en [locatie 10]. Zij stellen dat zij hierdoor met name in hun tuinen geluidhinder blijven ondervinden. Volgens hen neemt de raad ten onrechte in aanmerking dat het doortrekken van het geluidscherm niet doelmatig zou zijn, omdat het de geluidhinder zal verminderen en hun woon- en leefklimaat dus zal verbeteren. [appellant sub 21] stelt ook dat de lengte van de geluidschermen is gebaseerd op het beschikbare aantal zogenoemde reductiepunten. Volgens hem is met te weinig reductiepunten gerekend omdat de woning aan de [locatie 11] buiten beschouwing is gelaten en omdat te veel punten zijn afgetrokken vanwege het tweelaags ZOAB op de N65. Als rekening wordt gehouden met deze extra reductiepunten, dan zou het geluidscherm volgens hem langer kunnen worden.

63.1. De raad stelt zich op het standpunt, onder verwijzing naar het rapport "Akoestisch onderzoek wijziging N65 gemeente Haaren" dat op 1 oktober 2020 is uitgebracht door Anteagroup (hierna: akoestisch rapport), dat ook zonder het doortrekken van het geluidscherm het woon- en leefklimaat op de percelen van [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] aanvaardbaar is. Het doortrekken van het geluidscherm is volgens de raad te kostbaar ten opzichte van de beperkte verbetering die ermee bewerkstelligd zou worden.

63.2. De Afdeling stelt vast dat tussen partijen niet in geschil is dat plan 2 ten aanzien van de woningen van [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] is vastgesteld in overeenstemming met de relevante bepalingen van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder, mede omdat ter hoogte van die woningen is voorzien in de realisatie van een geluidscherm. De vraag die partijen verdeeld houdt, is of de raad zich op het standpunt mocht stellen dat plan 2 strekt tot een goede ruimtelijk ordening zonder dat dit verplicht tot het realiseren van een verlenging van het bedoelde geluidscherm in zuidwestelijke richting, langs het perceel aan de [locatie 7].

63.3. De Afdeling stelt vast dat de raad het volgende tot uitgangspunt heeft genomen. Het geluidniveau op de gehanteerde referentiepunten langs de N65 mag in de met plan 2 voorziene situatie niet toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. En daarnaast moet er voor woningen waarbij sprake is van een zogenoemde saneringssituatie, waarbij, kortgezegd, de bestaande geluidbelasting heel hoog is of sterk toeneemt, naar worden

gestreefd om de geluidbelasting terug te brengen naar maximaal 60 dB door het treffen van extra maatregelen, zoals het plaatsen van een geluidsschermbord.

Ook voor het bepalen van de lengte van het geluidsschermbord heeft de raad een uitgangspunt genomen. Dit staat beschreven op p. 23-24 van het akoestisch rapport. De optimale lengte van een maatregel is bepaald door vanuit de woning waarbij sprake is van een saneringssituatie een lijn loodrecht op de weg te trekken. De maatregel langs de weg moet dan minstens vier maal de lengte van deze lijn bestrijken (in het akoestisch rapport '2x2D' genoemd). Voor een cluster woningen wordt de lengte van de maatregel bepaald door de buitenste twee woningen met een saneringssituatie. De maatregel moet dan minstens twee maal de lengte van de voormelde lijn uitsteken buiten het cluster.

De raad treft geen verdergaande maatregelen omdat hij dat niet doelmatig vindt.

63.4. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de raad niet de voormelde uitgangspunten mocht hanteren om te bepalen of ergens een maatregel moet worden getroffen en zo ja, van welke lengte. Daarbij is van belang dat de raad, anders dan [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] menen, met de stelling dat verdergaande maatregelen 'niet doelmatig' zijn niet bedoelt dat verdergaande maatregelen geen gunstig effect zouden kunnen hebben, maar dat verdergaande maatregelen niet nodig zijn om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen en dat deze te kostbaar zijn ten opzichte van de beperkte verbetering die ermee bewerkstelligd zou worden. De Afdeling ziet dit bevestigd in het akoestisch rapport. Daarin staat dat een maatregel die langer is dan 2x2D meer geluid afschermt, maar ook dat de bijdrage van die extra geluidreductie aan het totale geluidsniveau op de woningen zo klein is dat dit nauwelijks tot verdere verlaging van dit totale niveau leidt. De raad mocht, gelet hierop, in combinatie met de financiële kosten van de maatregelen, ervoor kiezen om voor de lengte van de maatregelen 2x2D aan te houden.

63.5. Anders dan [appellant sub 21] meent, wordt de lengte van het voorziene geluidsschermbord niet gebaseerd op het aantal reductiepunten of op perceelsgrenzen, maar op het uitgangspunt van 2x2D. De reductiepunten zijn slechts relevant bij de rekenmethodiek die wordt gehanteerd om te bepalen of het daadwerkelijk doelmatig is om een (2x2D) geluidsschermbord te plaatsen. Daarom kan in het midden blijven of de raad met te weinig reductiepunten heeft gerekend bij het cluster woningen aan de Antwerpsebaan. Ook als er met meer reductiepunten zou worden gerekend, zou de conclusie namelijk zijn dat er genoeg reductiepunten zijn om een 2x2D geluidsschermbord te realiseren en niet dat er een langer geluidsschermbord moet komen.

63.6. De Afdeling stelt vast dat volgens het akoestisch rapport het geluidsniveau op de referentiepunten bij de woningen van [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] in de met plan 2 voorziene situatie niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Volgens het akoestisch rapport is bij de woning aan de [locatie 7] geen sprake van een saneringssituatie. Voorts volgt uit het akoestisch rapport dat de lengte van het in plan 2 voorziene geluidsschermbord in overeenstemming is met 2x2D voor het cluster woningen aan de Antwerpsebaan, waarbij wel sprake is van een saneringssituatie.

[appellant sub 23] heeft op de zitting gesteld dat het haar vreemd voorkomt dat de woning aan de [locatie 7] niet is aangemerkt als saneringswoning, aangezien de geluidbelasting op die woning hoger is dan de geluidbelasting op de woning aan de [locatie 12], die wel is aangemerkt als saneringswoning. Uit bijlage F5 bij het akoestisch rapport volgt dat de hoogst berekende geluidbelastingen op de woning aan de [locatie 7] gelijk of hoger zijn dan de

hoogst berekende geluidbelastingen op de woning aan de [locatie 12]. Maar om te worden aangemerkt als saneringswoning, is niet alleen deze geluidbelasting relevant. Een woning wordt volgens het akoestisch rapport aangemerkt als saneringswoning als deze onder de Wgh voor sanering is aangemeld en daarvoor tot nu toe geen saneringsprogramma is vastgesteld en de geluidsbelasting bij een volledig benut geluidproductieplafond (Lden,GPP) hoger is dan 60 dB (sanering A) of als voor de woning het Lden,GPP hoger is dan 65 dB (sanering B). Volgens het akoestisch rapport valt de woning aan de [locatie 12] in de eerste categorie en de woning aan de [locatie 7] in geen van beide categorieën. [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] hebben niets aangevoerd op grond waarvan betwijfeld moet worden dat het akoestisch rapport op dit punt juist is.

Uit het vorenstaande volgt dat het standpunt van de raad, dat het plaatsen van een geluidsscherm dat zich tevens uitstrekt langs het perceel aan de aan de [locatie 7] zich niet met het voormelde uitgangspunten verdraagt, juist is.

63.7. De Afdeling ziet zich ten slotte gesteld voor de vraag of de raad een uitzondering had moeten maken op zijn uitgangspunten. Vast staat dat met name in de tuinen van [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] sprake is van een hoge geluidbelasting. [appellant sub 23] heeft erop gewezen dat de woningen juist gekocht zijn vanwege de ruime tuinen. Ook heeft [appellant sub 21] naar voren gebracht dat het vanwege klimaatverandering te verwachten is dat mensen steeds meer buiten gaan leven en dat daarom nog meer rekening moet worden gehouden met het geluid dat buiten de woning wordt ervaren. Daarnaast wijst hij erop dat hij in het verleden geen nieuwe woning mocht realiseren vanwege de toen al bestaande geluidhinder, die sindsdien volgens hem alleen maar is toegenomen. De Afdeling ziet geen reden om aan het vorenstaande te twijfelen. Maar deze omstandigheden zijn niet voldoende om aan te nemen dat zich ter plaatse van de percelen van [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] zo'n bijzondere situatie voordoet dat de raad had moeten kiezen voor een verlenging van het geluidsscherm om de geluidssituatie te verbeteren. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 21], [appellant sub 25] en [appellant sub 23] hebben aangevoerd daarom geen grond voor het oordeel dat de raad had moeten afwijken van zijn uitgangspunten. De betogen slagen niet.

64. [appellant sub 21] betoogt verder dat de raad in het verweerschrift ten onrechte meeweegt dat de bewoners van de woning aan de Gestelstaat 1 geen beroep hebben ingesteld. De Afdeling overweegt dat, wat hier verder ook van zij, dit geen omstandigheid is die ten grondslag heeft gelegen aan de keuze die de raad bij het vaststellen plan 2 heeft gemaakt om ter hoogte van die woning niet te voorzien in een geluidsscherm. Dit betoog slaagt alleen daarom al niet.

65. [appellant sub 23] stelt dat wel geluidschermen zijn geplaatst bij andere woningen en percelen met geluidcondities en een ligging die vergelijkbaar zijn met die van haar eigen woning. Zij wijst op de [locatie 13] en de Oude Rijksweg 2, 2a en 4. Dit duidt volgens haar mogelijk op rechtsongelijkheid.

65.1. Over de door [appellant sub 23] gemaakte vergelijking met de locaties langs de N65, waar plan 2 voorziet in een geluidsscherm, heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat die situaties verschillen van de situatie ter hoogte van het perceel aan de [locatie 7], waar plan 2 niet voorziet in een geluidsscherm. Volgens de raad zijn de geluidschermen ter hoogte van de Oude Rijksweg en de [locatie 13] voorzien ten behoeve van de daarachter liggende woningclusters. De geluidcondities daar zijn volgens de raad niet vergelijkbaar met die van het woningcluster aan de Antwerpsebaan. Daarom zijn volgens de raad andere doelmatigheidsafwegingen gemaakt voor het plaatsen van geluidschermen op deze locaties.

De Afdeling begrijpt dit zo, dat het toepassen van dezelfde, voormelde, uitgangspunten er volgens de raad toe leidt dat ter hoogte van de door [appellant sub 23] genoemde locaties wel een geluidscherm wordt gerealiseerd en ter hoogte van de [locatie 7] niet. De Afdeling ziet geen reden om aan dit standpunt te twijfelen, omdat het akoestisch rapport de juistheid ervan bevestigt en [appellant sub 23] dit verder ook niet heeft betwist. Volgens paragraaf 6.4.3 van het akoestisch rapport horen de genoemde woningen aan de Oude Rijksweg bij een cluster van in totaal zeven saneringswoningen en is de lengte van het voorziene geluidscherm ten behoeve van dit cluster in overeenstemming met 2x2D. Volgens paragraaf 6.4.10 is de woning aan de [locatie 13] een saneringswoning en is de lengte van het ten behoeve van die woning voorziene geluidscherm eveneens in overeenstemming met 2x2D. Zoals volgt uit wat hiervoor onder 63.6 is overwogen, maken de woningen aan de Antwerpsebaan deel uit van een cluster met saneringswoningen en is het voorziene scherm ten behoeve van die woningen ook in overeenstemming met 2x2D, wat met zich brengt dat het geluidscherm zich daar niet uitstrekt langs het perceel aan de [locatie 7]. Gelet op wat [appellant sub 23] heeft aangevoerd, is de Afdeling dan ook van oordeel dat de raad zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat de situaties die [appellant sub 23] heeft genoemd niet hetzelfde zijn als de situatie ter hoogte van het perceel aan de [locatie 7]. Het betoog slaagt niet.

## 2 Hoogte, locatie en uitvoering geluidscherm

66. [appellant sub 25] stelt dat plan 2 ten onrechte niet voorziet in een geluidscherm van 4 of 5 meter hoog. Hij voert aan dat de tunnelbak van de N65 in de voorziene situatie geschikt is voor een maximumsnelheid van 100 km/u. Daarom moet plan 2 volgens hem met het oog op de toekomst voorzien in een geluidscherm dat is afgestemd op deze snelheid.

[appellant sub 20] stelt dat is voorzien in een afwijkende hoogte van de geluidschermen als de geluidbelasting op een woning niet wordt verhoogd. Het is volgens hem onduidelijk hoe die geluidbelasting zal worden onderzocht. Daarnaast is volgens hem ten onrechte in de planregels geen maximale hoogte van het geluidscherm bepaald.

[appellant sub 20] betoogt verder dat ten onrechte niet in plan 2 is vastgelegd waar het geluidscherm komt en met welke materialen het geluidscherm wordt gerealiseerd. Dit is volgens hem rechtsonzeker en onzorgvuldig.

66.1. De raad stelt dat de geluidmaatregelen zijn gebaseerd op een maximumsnelheid van 80 km/u. Volgens de raad is hiervoor gekozen omdat dit de maximumsnelheid op het hele traject zal worden. Dat de tunnelbak zal worden ontworpen op een maximumsnelheid van 100 km/u, maakt dat volgens de raad niet anders.

De raad stelt zich voorts op het standpunt dat artikel 5, lid 5.3, van de regels van plan 2, dat ziet op de hoogte van geluidschermen, voldoende duidelijk is en wijst erop dat rechtsbescherming mogelijk is tegen een eventuele omgevingsvergunning voor een afwijkende hoogte, wanneer die op basis van deze bepaling wordt verleend.

De raad stelt verder dat de precieze locaties en maatvoering van de geluidschermen zijn vastgelegd in bijlage 4 bij de regels van plan 2. De raad stelt dat de schermen groen worden uitgevoerd met behulp van natuurlijke materialen, om ervoor te zorgen dat zij zo min mogelijk storend zijn voor de omgeving. Dit is vastgelegd in de visie "Ruimtelijke inpassing van geluid beperkende voorzieningen in de gemeente Haaren", aldus de raad.

66.2. Blijkens de verbeelding is aan de N65 ter hoogte van de percelen van [appellant sub 25] en [appellant sub 20] de bestemming "Verkeer" toegekend, met de aanduiding "specifieke

vorm van verkeer - geluidsschermbord 2".

66.3. De raad heeft bij de keuze voor de hoogte van geluidsschermen als uitgangspunt gehanteerd dat de maximumsnelheid op de N65 in de met plan 2 voorziene situatie ter hoogte van de woning van [appellant sub 25] 80 km/u zal bedragen. De raad heeft op de zitting desgevraagd toegelicht dat voor het bedoelde deel van de N65 een verkeersbesluit geldt op basis waarvan de maximumsnelheid 80 km/u bedraagt. [appellant sub 25] heeft dat niet betwist en van een concreet voornemen tot wijziging van dit geldende verkeersbesluit is niet gebleken. De raad mocht daarom bij de keuze voor de hoogte van de geluidsschermen als uitgangspunt nemen dat de maximumsnelheid op de N65 in de met plan 2 voorziene situatie bij de woning van [appellant sub 25] 80 km/u zal bedragen. De door [appellant sub 25] aangedragen omstandigheid dat wordt gekozen voor een weginrichting die geschikt is voor een maximumsnelheid van 100 km/u geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. De reden daarvoor is dat de maximumsnelheid niet zomaar kan worden verhoogd, daarvoor moet eerst een nieuw verkeersbesluit worden genomen. Als in de toekomst zo'n verkeersbesluit wordt genomen, dan moet het bestuursorgaan daarbij een belangenafweging maken waarin ook geluidhinder kan worden betrokken. En de bestuursrechter kan vervolgens toetsen of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van zo'n verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Omdat dit een onzekere toekomstige situatie betreft, hoefde de raad hierop niet vooruit te lopen door nu alvast in plan 2 te voorzien in geluidsschermen van 4 of 5 meter hoogte. Het betoog slaagt niet.

66.4. Artikel 5, lid 5.2.2, onder i, sub 2, van de regels van plan 2 brengt met zich dat een geluidsschermbord ter hoogte van het perceel van [appellant sub 20] maximaal 2 meter hoog mag zijn, gemeten vanaf het peil. Anders dan [appellant sub 20] stelt, is in de planregels dus in zoverre wel bepaald hoe hoog het geluidsschermbord bij zijn perceel mag worden. In bijlage 4 bij de planregels staat dat het geluidsschermbord bij het perceel van [appellant sub 20] 2 meter hoog zal worden. Lid 5.4.2 van de planregels brengt met zich dat het geluidsschermbord ook met die hoogte moet worden gerealiseerd. Lid 5.3 voorziet in een afwijkingsbevoegdheid. Op grond van deze bepaling mag het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning afwijken van de hoogte van geluidsschermen zoals opgenomen in bijlage 4, met dien verstande dat de geluidbelasting op woningen niet wordt verhoogd. De Afdeling stelt vast dat een geluidsschermbord op grond van deze bepaling dus niet hoger mag worden dan de in lid 5.2.2, onder i, sub 2, vastgelegde maximale hoogte. Ook voor het geluidsschermbord ter hoogte van het perceel van [appellant sub 20] betekent dit dat het geluidsschermbord alleen lager kan worden dan de in bijlage 4 vermelde 2 meter, maar niet hoger. Daaraan staat lid 5.2.2, onder i, sub 2, namelijk in de weg. De raad heeft daarom in lid 5.3 geen maximale toegestane hoogte hoeven op te nemen. Dit betoog slaagt niet.

66.5. Wat het betoog betreft dat in lid 5.3 niet is bepaald hoe de geluidbelasting moet worden onderzocht, is van belang dat de onderzoeksmethode op zichzelf geen aspect is dat de raad in de planregels moest vastleggen. De raad heeft daar op goede gronden vanaf gezien. Als een omgevingsvergunning wordt verleend en [appellant sub 20] meent dat de geluidbelasting wel degelijk toeneemt omdat een ondeugdelijke berekening is verricht, dan kan hij tegen die vergunning opkomen. Het betoog slaagt niet.

66.6. Plan 2 voorziet erin dat op alle gronden met de bestemming "Verkeer" geluidwerende voorzieningen kunnen komen. In bijlage 4 bij de planregels staat welke exacte locatie is beoogd voor de geluidsschermen, namelijk de uiterste grens van de grond waaraan een verkeersbestemming is toegekend, zo dicht mogelijk langs de woning van [appellant sub 20]. De Afdeling stelt vast dat lid 5.4.2 van de planregels met zich brengt dat het geluidsschermbord op die precieze locatie moet komen. Daarom is de stelling van [appellant sub 20] dat in plan 2

niet is vastgelegd op welke plek het geluidscherm moet komen, onjuist. Het betoog slaagt daarom niet.

66.7. De Afdeling ziet in de enkele omstandigheid dat niet in de regels van plan 2 is bepaald met welke materialen en in welke vorm, anders dan de hoogte, het geluidscherm moet worden gerealiseerd, geen grond voor het oordeel dat plan 2 is vastgesteld in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Dat betreft uitvoeringsaspecten die niet in het plan vastgelegd hoeven worden. Daarbij komt dat in dit geval nog in paragraaf 4.3.2 van de toelichting bij plan 2 staat welke uitgangspunten per deelgebied zijn opgenomen in de 'Integrale landschappelijke en stedenbouwkundige visie, inpassing van geluidbeperkende voorzieningen in de Gemeente Haaren'. Het betoog slaagt niet.

### 3 Effecten van omrijdend verkeer op de Antwerpsebaan

67. [appellant sub 20], [appellant sub 25] en [appellant sub 21] wonen aan de onverharde Antwerpsebaan en betogen dat de raad de hoeveelheid verkeer die als gevolg van plan 2 over die weg zal gaan rijden heeft onderschat. Zij vrezen dat door de verkeerstoename het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar zal verslechteren. [appellant sub 20] vreest met name voor geluidhinder, [appellant sub 25] en [appellant sub 21] vrezen de vorming van nog meer kuilen, modder en stof.

[appellant sub 20] voert aan dat in het verkeersmodel geen rekening is gehouden met ontwikkelingen en gegevens uit de periode na 2015 tot het moment van de vaststelling van plan 2.

[appellant sub 20], [appellant sub 25] en [appellant sub 21] wijzen er voorts op dat de Hoge Raam, de percelen aan de N65, het Touwslagersbaantje en de Gestelstraat in de beoogde situatie niet meer zullen aansluiten op de N65. Volgens hen zullen particulieren en landbouwverkeer niet, zoals de raad heeft aangenomen, omrijden via de Molenstraat, maar zullen zij gebruik maken van de Antwerpsebaan. Zij wijzen erop dat de route via de Antwerpsebaan korter is. [appellant sub 21] en [appellant sub 20] stellen tevens dat via deze route de gevaarlijke, drukke en vertraging opleverende kruising Gestelstraat-Molenstraat wordt gemeden. Volgens hen is de route daardoor mogelijk ook sneller. [appellant sub 21] en [appellant sub 20] stellen dat, zelfs als de route over de Antwerpsebaan minder comfortabel is, dit bestuurders er niet van zal weerhouden om over deze weg te rijden. Dat blijkt volgens hen uit de omstandigheid dat verkeer nu al gebruik maakt van de Antwerpsebaan. [appellant sub 21] en [appellant sub 20] betwisten dat bestuurders de Antwerpsebaan zullen mijden omdat dit een extra stuurhandeling vergt en zij meer bochten moeten maken. Dat gaat volgens [appellant sub 21] in elk geval niet op voor bestuurders die in het verlengde van de Antwerpsebaan wonen of werken. Ook zijn er volgens [appellant sub 21] en [appellant sub 20] niet meer bochten dan in de Molenstraat.

[appellant sub 21] vindt dat moet worden voorzien in een oplossing voor de nadelige effecten die het extra verkeer met zich brengt en betoogt dat de plangrens daarom de Antwerpsebaan zou moeten omvatten. De oplossing kan volgens [appellant sub 21] bestaan uit het aanbrengen van een duurzame toplaag zodat extra verkeer minder hinder geeft, of uit het weren van extra verkeer met bijvoorbeeld een draaihek. Ook [appellant sub 25] wil dat de Antwerpsebaan wordt verhard. [appellant sub 21] stelt dat het ter plaatse geldende bestemmingsplan voorziet in verharding of plaatsing van een hek. Hij betwist dat de weg een historische status heeft en daarom niet zou kunnen worden verhard. Ook wijst hij erop dat diverse delen van de Antwerpsebaan al verhard zijn. Voor zover sprake is van een historische route wijst hij erop dat de Oude Bossche Baan dat ook is, terwijl die wel en over veel grotere

afstand verhard is.

[appellant sub 20] betoogt verder dat de raad niet heeft gemotiveerd waarom in dit geval voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidhinder kan worden aangesloten bij de grenswaarden van de Wgh.

67.1. De raad stelt zich onder verwijzing naar het Verkeerscijfers-rapport op het standpunt dat de verkeersintensiteit op het noordelijke, onverharde deel van de Antwerpsebaan niet zal toenemen, ook niet als gevolg van landbouwvoertuigen. Volgens de raad is het verkeersmodel weliswaar gekalibreerd op basis van verkeerstellingen uit 2015, maar betekent dit niet dat het verkeersmodel geen rekening houdt met de ontwikkelingen na 2015. De raad wijst erop dat in hoofdstuk 2 van het Verkeerscijfers-rapport staat met welke ontwikkelingen rekening is gehouden. Volgens de raad is de aanname juist dat het verkeer dat in de bestaande situatie gebruik maakt van directe aansluitingen op de N65 die in de toekomstige situatie zullen verdwijnen, niet over de Antwerpsebaan zal rijden. Dit verkeer zal volgens raad gebruik maken van de Hoge Raam, Gestelstraat en Molenstraat als route om de ovonde Torenstraat - Molenstraat te bereiken en zo de N65 op te rijden. Op dit moment bestaat er volgens de raad ook geen aanleiding om maatregelen te treffen voor de Antwerpsebaan.

67.2. Bij de beoordeling van de beroepsgronden gaat de Afdeling uit van het volgende. In de bestaande situatie zijn de Hoge Raam, het Touwslagersbaantje, de Gestelstraat en enkele daartussen gelegen percelen direct aangesloten op de N65. Plan 2 voorziet erin dat deze aansluitingen worden opgeheven. In plaats daarvan komt er een zogenoemde parallelstructuur aan de zuidzijde van de N65. Die houdt in dat tussen de Hoge Raam en de Gestelstraat een fietsstraat wordt gerealiseerd, waarop de auto te gast is. Tussen de Gestelstraat en de Antwerpsebaan komt een (snel)fietspad, waar geen auto's mogen rijden. Tussen de Antwerpsebaan en de Molenstraat komt weer een fietsstraat en ten noorden van de Molenstraat komt er weer een fietspad. In de toekomstige situatie kan het gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de fietsstraten. De Hoge Raam wordt tussen de Antwerpsebaan en Molenstraat verhard. Het verlengde van de Gestelstraat vanaf de Antwerpsebaan tot aan de nieuwe parallelweg/fietsstraat wordt ook verhard.

67.3. Over het betoog van [appellant sub 21] dat het noordelijke deel van de Antwerpsebaan ten onrechte niet is opgenomen binnen begrenzing van plan 2, overweegt de Afdeling het volgende.

De raad komt beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

De raad heeft ervoor gekozen om alleen de gronden die nodig zijn voor de reconstructie van de N65 deel te laten uitmaken van plan 2. Voorts is niet gebleken dat tussen het noordelijke deel van de Antwerpsebaan en de grond die binnen het plangebied ligt een zodanige ruimtelijke samenhang bestaat, dat het noordelijke deel van de Antwerpsebaan hierom in plan 2 opgenomen had moeten worden. De enkele omstandigheid dat zich een effect van het plan voor kan doen buiten het plangebied, zoals in dit geval mogelijk omrijdend verkeer, is daarvoor onvoldoende. De Afdeling is gelet op het vorenstaande van oordeel dat de raad zich op het standpunt heeft mogen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing een goede ruimtelijke ordening dient. Het betoog slaagt niet.

67.4. Wat de effecten van het verkeer over de Antwerpsebaan betreft, is het volgende van belang. Vast staat dat de situatie ter plaatse van de Antwerpsebaan ten noorden van de

krusing met de Gestelstraat niet optimaal is. Dat komt vooral doordat het wegdek onverhard is. In deze procedure staan echter uitsluitend de bestemmingsplannen 1 en 2 ter beoordeling. Voor zover de beroepsgrond betrekking heeft op een door [appellant sub 20] en [appellant sub 21] gewenste inrichting van het buiten het plangebied van plan 2 gelegen noordelijke deel van de Antwerpsebaan, los van de gevolgen van plan 2, moet deze daarom buiten beschouwing blijven.

Naast het vorenstaande geldt dat plan 2 er niet toe mag leiden dat de situatie ter plaatse van het noordelijke deel van de Antwerpsebaan vanuit een oogpunt van het woon- en leefklimaat voor de omwonenden onaanvaardbaar verslechtert.

Volgens bijlage 2 van het Verkeerscijfers-rapport bedraagt de verkeersintensiteit op de Antwerpsebaan in de huidige situatie in totaal 470 mvt/e en in de toekomstige situatie 450 mvt/e. Deze gegevens zijn ook gehanteerd bij de berekening van de geluidhinder. Partijen zijn het oneens over de vraag of deze aantallen juist zijn, omdat zij verschillen van mening over de vraag of de Antwerpsebaan in de toekomst wel of niet zal worden gebruikt door omrijdend verkeer.

67.5. De Afdeling overweegt het volgende over het betoog van [appellant sub 20] dat geen rekening is gehouden met ontwikkelingen en gegevens uit de jaren na 2015 tot de vaststelling van plan 2. In paragraaf 2.2.1 van het Verkeerscijfers-rapport staat dat het verkeersmodel voor de gemeente Haaren is gekalibreerd op basis van de op dat moment meest recente tellingen uit 2015. Daarnaast zijn de reeds opgenomen infrastructurele ontwikkelingen in het verkeersmodel gecontroleerd en waar nodig aangevuld met infrastructurele ontwikkelingen die op basis van nieuwe inzichten in de toekomst worden gerealiseerd en relevant zijn voor de verkeerscijfers. In tabel 2.1 staat op hoofdlijnen met welke ontwikkelingen rekening is gehouden. [appellant sub 20] heeft geen concrete ontwikkelingen genoemd die hebben plaatsgevonden tussen 2015 en de vaststelling van plan 2 in 2020 die relevant zijn voor de verkeersintensiteit op de Antwerpsebaan en niet in deze tabel zijn opgenomen. Wat [appellant sub 20] in dit opzicht heeft aangevoerd geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de raad de verkeersintensiteit op de Antwerpsebaan in de toekomstige situatie heeft onderschat.

67.6. De raad heeft toegelicht dat hij om diverse redenen heeft aangenomen dat het onaannemelijk is dat extra verkeer over de Antwerpsebaan zal rijden. Zo wijst de raad erop dat de route via de Antwerpsebaan slechts 210 meter korter is dan de route via de Molenstraat en dat de Antwerpsebaan een onverharde zandweg is die veel minder comfortabel rijdt dan de geasfalteerde Gestelstraat. Ook stelt de raad dat de route via de Gestelstraat naar de Molenstraat een logische route is in een rechte lijn en dat de route via de Antwerpsebaan dat niet is, omdat er een afslag moet worden genomen en de route zelf meer bochten heeft. Verder stelt de raad dat het langer duurt om te rijden via de Antwerpsebaan.

67.7. In paragraaf 4.5 van het deskundigenverslag staat hierover het volgende. "De Antwerpsebaan heeft als onverharde weg, zeker voor de ter plaatse minder bekende weggebruikers, naar mijn mening geen grote aantrekkingskracht als sluipteg. Het is daarentegen niet uit te sluiten dat de Antwerpsebaan toch in sommige gevallen benut zal worden als sluipteg, maar aangezien de fietsstraat, de Gestelstraat en de Antwerpse Baan vooral een functie hebben voor bestemmingsverkeer, ligt een omvangrijk gebruik van de Antwerpsebaan als sluipteg niet in de rede. Met een verkeersbord waarop wordt aangegeven dat de Antwerpsebaan alleen opengesteld is voor bestemmingsverkeer kan bovendien mogelijk sluiptegverkeer teruggedrongen worden.

Het verkeer van de fietsstraat zal, zo staat ook in het verweerschrift, rijdend op de Gestelstraat de weg veelal in rechtdoor gaande richting volgen en niet links afslaan naar de Antwerpse Baan. Op de T-splitsing met de Molenstraat zal dan linksaf geslagen worden richting Helvoirt. [...]

Of het verkeer van de fietsstraat langs de N65 in de richting Helvoirt vanwege de minder overzichtelijke aansluiting op de Molenstraat zal kiezen voor de kortere route via de Antwerpse Baan, laat zich niet eenvoudig voorspellen. Mocht het verkeer van de fietsstraat toch vooral van de Antwerpse Baan gebruik gaan maken, dan zal met de eerdergenoemde beperkte openstelling van de weg voor alleen bestemmingsverkeer of aanwonenden een deel van dat sluipverkeer voorkomen worden. Mocht dat niet voldoende zijn dan is een fysieke afsluiting van de Antwerpse Baan voor niet-aanwonenden (bijv. met een poller) wellicht ook mogelijk."

67.8. De Afdeling is op basis van al het vorenstaande van oordeel dat de raad zijn standpunt dat plan 2 geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van [appellant sub 20], [appellant sub 25] en [appellant sub 21] mocht baseren op de aanname dat geen significante verkeerstoename is te verwachten op het noordelijke deel van de Antwerpsebaan. Het aangevoerde geeft onvoldoende reden voor de verwachting dat een verkeerstoename van één of enkele motorvoertuigen ertoe zal leiden dat de situatie ter plaatse onaanvaardbaar verslechtert, terwijl een significante toename volgens de deskundige niet waarschijnlijk is. Om die reden, en omdat de raad op de zitting desgevraagd heeft bevestigd dat, als zich in de praktijk onverhoopt toch een significante verkeerstoename zou voordoen, de door de deskundige genoemde maatregelen om dit verkeer alsnog te weren kunnen worden getroffen, hoefde de raad niet al op voorhand die maatregelen te treffen om mogelijk extra verkeer te weren, of maatregelen te nemen om de effecten van dit verkeer te verminderen zoals de verharding van het wegdek, wat daar overigens ook van zij. Dat de raad er wel al in het kader van plan 2 voor heeft gekozen om andere wegdelen te verharden, leidt niet tot een ander oordeel. Volgens de raad brengt plan 2 voor die wegdelen namelijk wel met zich dat verharding daarvan ruimtelijk noodzakelijk is. Het betoog slaagt niet.

67.9. De Afdeling overweegt het volgende over de gecumuleerde geluidhinder. In paragraaf 5.8.2 van de toelichting van plan 2 staat hierover: "Om inzichtelijk te maken of sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat is de gecumuleerde geluidbelasting gepresenteerd in de autonome situatie en de plansituatie (beide 2035). Uit de berekeningen blijkt dat er nog steeds een hoge geluidbelasting optreedt op sommige woningen in de plansituatie, maar dat de geluidbelasting overal verbetert ten opzichte van de autonome situatie." Dit is ook vermeld in 5.3 van het akoestisch onderzoek. Gelet hierop heeft de raad bij zijn beoordeling of de cumulatieve geluidhinder aanvaardbaar is niet alleen betrokken dat wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wgh. De raad heeft daarbij ook betrokken dat de geluidbelasting overal verbetert. De raad heeft de cumulatieve geluidhinder hiermee voldoende in kaart gebracht en zijn standpunt dat deze aanvaardbaar is van een deugdelijke motivering voorzien. Het betoog slaagt niet.

#### 4 Fiets- en voetgangerstunnel bij de Hoge Raam/Kreitestraat

68. [appellant sub 21] betoogt dat de fietstunnel bij de Hoge Raam/Kreitestraat onveilig is voor voetgangers. Zij hebben, als zij de tunnel betreden, geen zicht naar het einde ervan, aldus [appellant sub 21]. Dat geeft, ook omdat volgens hem weinig gebruik zal worden gemaakt van deze fietstunnel, sociaal onveilige situaties, vooral in de vroege ochtend- en avonden.

68.1. In artikel 8:69a van de Awb staat: "De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept."

68.2. [appellant sub 21] woont op het adres [locatie 8] in Helvoirt. Zijn woning ligt, naar niet in geschil is, op een afstand van ongeveer 1 km van de fietstunnel.

Voor zover [appellant sub 21] wil aanvoeren dat de raad plan 2 niet had mogen vaststellen vanwege sociale veiligheidsproblematiek die zal ontstaan op een locatie die niet in zijn directe woonomgeving ligt, beroept hij zich op een deelaspect van de norm van een goede ruimtelijke ordening die kennelijk niet strekt tot bescherming van zijn eigen belang. Omdat het betoog in zoverre op grond van 8:69a van de Awb niet kan leiden tot vernietiging van plan 2, zal de Afdeling de beroepsgrond in zoverre niet inhoudelijk bespreken.

5 Snelfietspad ten zuiden van de N65

69. [appellant sub 21] en [appellant sub 25] betogen dat vaststelling van plan 2 in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, omdat het ten onrechte voorziet in de aanleg van de snelfietsroute achter hun percelen aan de zuidzijde van de N65. Zij moeten daarvoor beiden grond afstaan. Dit betreft naar niet in geschil is een strook van 2 m. Bij [appellant sub 21] gaat dit over een lengte van 66,5 m, bij [appellant sub 25] betreft het een korter stuk. [appellant sub 25] betoogt dat hij hiermee onverwachts door Rijkswaterstaat werd geconfronteerd.

Volgens [appellant sub 21] en [appellant sub 25] ontbreekt het nut en de noodzaak voor deze snelfietsroute. De bestaande fietspaden aan de noord- en zuidzijde van de N65 hebben voldoende capaciteit en daar wordt nu al weinig gebruik van gemaakt. Er is niet te verwachten dat dit na de reconstructie van de N65 anders zal zijn, omdat inwoners van de kernen Haaren, Biezenmortel, Udenhout en Oisterwijk moeten omrijden om het snelfietspad te bereiken. De gemeente Tilburg is verder volgens [appellant sub 21] niet voornemens om de snelfietsroute door te trekken naar Tilburg.

[appellant sub 21] betoogt verder dat bij de Natuurtoets ten onrechte de effecten op zijn perceel van het aanleggen van de snelfietsroute niet zijn meegenomen. De raad is volgens hem ook ten onrechte niet ingegaan op zijn voorstellen voor twee alternatieve routes voor de beoogde snelfietsroute, namelijk een route voor zijn woning aan de Antwerpsebaan langs in plaats van erachter, of een snelfietspad aan de noordzijde van de N65.

69.1. De raad heeft gesteld dat de aanleg van de snelfietsroute onderdeel is van het provinciale uitvoeringsprogramma "Fiets in de versnelling", dat is gericht op meer fietsgebruik in plaats van autogebruik in de provincie. Anders dan [appellant sub 21] en [appellant sub 25] stellen, hebben volgens de raad de dorpen in de omgeving van de N65 wel profijt van de snelfietsroute, omdat het bij het afleggen van een grotere afstand tussen Tilburg en Den Bosch kan lonen om de snelfietsroute te nemen en daar een stukje voor om te fietsen. Vanuit de dorpen in de omgeving kan fietsverkeer volgens de raad gemakkelijk 'aanknopen' op het snelfietspad. De verwachting en het doel is juist dat door de snelfietsroute meer fietsverkeer op dit traject zal ontstaan. Verder wijst de raad erop dat de parallelvoorziening waar de snelfietsroute onderdeel van is, toch aangelegd moet worden omdat aansluitingen direct op de N65 komen te vervallen en aangrenzende percelen in de toekomst op deze parallelvoorziening moeten worden ontsloten. Door de lage verkeersintensiteit is deze route ook zeer geschikt als snelfietsroute. Dat de gemeente Tilburg zoals [appellant sub 21] stelt, niet voornemens is het snelfietspad door te trekken acht de raad niet van doorslaggevend

belang.

De raad heeft verder gesteld dat in de Natuurtoets "Bestemmingsplan N65 Helvoirt 2020; 'Reconstructie N65 Onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming' van Anteagroup van 20 mei 2020 (hierna: de Natuurtoets, bijlage 10 bij plan 2) wel rekening is gehouden met de effecten van de parallelvoorzieningen, waaronder ook het snelfietspad. Bij het tot stand komen van dit onderzoek was bekend dat het snelfietspad in het plan is voorzien. De raad heeft gesteld dat dit onderzoek een integrale beoordeling inhoudt, waarbij de effecten van het plan op de natuur in de gehele omgeving zijn gezien. In de Natuurtoets is geconcludeerd dat geen knelpunten bestaan die aan de uitvoering van het plan in de weg staan, aldus de raad.

Wat de door [appellant sub 21] voorgestelde alternatieve fietsroutes betreft, heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat de Antwerpsebaan onverhard moet blijven omdat dit een beschermde historische route is. Een onverharde route is niet geschikt voor een (snel)fietsroute en daarnaast zou deze route de 'rechte lijn' van het snelfietspad zoals voorzien onderbreken, wat het snelfietspad onaantrekkelijker maakt. Een (snel)fietspad aan de noordzijde van de N65 is volgens de raad geen optie, omdat aansluiting daarvan op de Torenstraat vanwege de drukte en de verkeersveiligheid aldaar onwenselijk is. Ook is aan de noordzijde niet overal ruimte om de route conform provinciale kwaliteitseisen te realiseren, aldus de raad. Aansluiting op de Molenstraat aan de zuidzijde van de N65, zoals nu voorzien, verdient de voorkeur, omdat het daar volgens de raad voor fietsers overzichtelijker en minder druk is.

69.2. De Afdeling is van oordeel dat de raad met het voorgaande voldoende heeft gemotiveerd waarom is gekozen voor het snelfietspad zoals dat is voorzien en waarom niet voor de door [appellant sub 21] naar voren gebrachte alternatieven. De raad wordt verder gevolgd in het standpunt dat de uitgevoerde Natuurtoets een integrale beoordeling inhoudt, waarbij de effecten van het plan met daarin het snelfietspad, op de natuur in de gehele omgeving, dus ook op het perceel van [appellant sub 21], op een voldoende wijze in beeld zijn gebracht. Daarbij betreft de Afdeling dat de natuurwaarden van zeer nabijgelegen gronden wel apart zijn onderzocht. De raad heeft daarom met de natuurtoets aangetoond dat de bescherming van de flora en fauna op grond van de Wnb niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat.

De raad heeft gelet op de voornoemde motivering mogen concluderen dat de gevolgen van het aanleggen van het snelfietspad, hoewel voor [appellant sub 21] en [appellant sub 25] nadelig in verband met het kwijtraken van een relatief klein gedeelte van hun tuin, niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

Wat [appellant sub 21] en [appellant sub 25] voor het overige hebben aangevoerd, zoals dat de keuze voor het snelfietspad een oneigenlijk doel dient, namelijk dat daarvoor door de provincie een subsidie wordt verstrekt leidt gezien het voorgaande, wat daarvan zij, niet tot een ander oordeel.

Het betoog slaagt niet.

6 Gevolgen voor de woning en bedrijfsruimte van [appellant sub 20]

70. [appellant sub 20] is, samen met andere erfgenamen, eigenaar van het perceel aan de [locatie 14]-[locatie 11]. Hij vreest dat de bedrijfsruimte met [locatie 11] niet meer kan worden bereikt door auto's en bestelbusjes als gevolg van het geluidscherm dat op korte afstand van het pand is voorzien. Ook betoogt hij dat het woongenot van de woning met [locatie 14]

onevenredig wordt aangetast door de op korte afstand daarvan voorziene weg en geluidsschermbank. Het zicht zal volgens [appellant sub 20] wel degelijk significant veranderen en de raad heeft daarmee volgens hem geen rekening gehouden. [appellant sub 20] voert tevens aan dat niet duidelijk is waarom plan 2 mede op zijn gronden moet worden gerealiseerd. Volgens hem zijn er geen alternatieven gezien en valt niet in te zien waarom de beoogde verbeteringen van de N65 en met name het snelfietspad niet kunnen worden gerealiseerd op een wijze waarbij zijn perceel niet nodig is. Ten slotte betoogt [appellant sub 20] dat het perceel, de woning en bedrijfsruimte als gevolg van plan 2 flink in waarde zullen dalen.

70.1. Blijkens de verbeelding is aan de noordelijke strook van het perceel van [appellant sub 20] en de gronden ten noorden daarvan de bestemming "Verkeer" toegekend, met de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - geluidsschermbank 2".

70.2. Plan 2 voorziet erin dat een fietspad, weg en/of geluidsschermbank kunnen worden gerealiseerd op een strook die nu deel uitmaakt van de noordzijde van de tuin van [appellant sub 20]. Hierdoor zal de bestaande vrije ruimte aan de achterzijde van de woning, parallel aan de N65, waarvan gebruik kan worden gemaakt om de achterzijde van de bedrijfsruimte te bereiken, smaller worden en zal het woongenot van de woning verminderen, met name omdat het bestaande uitzicht zal worden aangetast. De raad heeft geen doorslaggevend gewicht toegekend aan deze inbreuk op de belangen van [appellant sub 20] bij het behoud van de bestaande situatie op zijn perceel. De reden daarvoor is in de kern dat het belang om het snelfietspad te realiseren volgens de raad groter is, dat voor het snelfietspad geen alternatieve situering mogelijk is, en dat de bedrijfsruimte voldoende bereikbaar blijft en voldoende woongenot zal resteren.

70.3. Het volgende is relevant voor de bereikbaarheid van de bedrijfsruimte. In paragraaf 4.3 van het deskundigenverslag staat dat de [locatie 14]-[locatie 11] wordt ontsloten via de Antwerpsebaan. De bedrijfsruimte is een voormalige smederij die thans niet meer in gebruik is. Aan de achterzijde bevinden zich garagedeuren. Om die met een auto te bereiken, moet via de inrit aan de Antwerpsebaan naar de woning op het perceel, over het tegelpad door de tuin om de woning heen worden gereden naar de achterzijde van de bedrijfsruimte. De doorgang heeft op het smalste punt naar schatting een breedte van ongeveer 4,5 meter, hoewel die breedte door de aanwezige beplanting niet volledig kan worden benut. In het verleden bestond er ook een onverharde inrit vanaf de Antwerpsebaan naar de voorzijde van de bedrijfsruimte. Aan die zijde bevindt zich een toegangsdeur die vooral geschikt is voor het doorlaten van personen en/of kleine goederen. Deze inrit is thans versperd met boomtakken.

In paragraaf 4.5 van het deskundigenverslag staat dat de toegang tot het perceel van [appellant sub 20] door plan 2 niet zal veranderen. Wel zal als gevolg van het geluidsschermbank de doorgang achter de woning naar de bedrijfsruimte op het perceel versmald worden tot ongeveer 3,5 meter. Een dergelijke breedte is in beginsel voldoende voor een personenauto of een kleine bestelwagen, maar niet voor een vrachtwagen. In de huidige situatie is de doorgang naar de bedrijfsruimte achter de woning vanwege de aanwezige beplanting echter ook niet geschikt voor het laten passeren van vrachtwagens. Als de momenteel met boomtakken versperde inrit aan de Antwerpsebaan naar de bedrijfsruimte weer in gebruik genomen wordt, is de bedrijfsruimte in principe voor alle verkeer bereikbaar, hoewel zich aan die zijde van de bedrijfsruimte geen als zodanig vormgegeven goedereningang bevindt, zo staat in het deskundigenverslag.

Uit het deskundigenverslag volgt dat de bedrijfsruimte met [locatie 11] in de met plan 2 voorziene situatie nog steeds kan worden bereikt door auto's en bestelbusjes. Ook is

relevant dat niet is gebleken dat de bedrijfsruimte is of zal worden gebruikt voor bedrijfsactiviteiten waarvoor het noodzakelijk is dat een vrachtwagen tot pal naast de toegang aan de achterzijde kan manoeuvreren. De raad heeft daarom mogen concluderen dat de gevolgen van de in het plan voorziene ontwikkelingen wat betreft het aspect bereikbaarheid van de bedrijfsruimte niet onevenredig nadelig zijn voor [appellant sub 20].

70.4. Over het woongenot van [appellant sub 20] heeft de raad toegelicht dat hij heeft gezien of er alternatieven zijn voor de voorziene situatie. Die zijn er volgens de raad niet. De raad heeft toegelicht dat de noordelijke strook van het perceel van [appellant sub 20] nodig is voor de realisatie van het, in het provinciaal beleid beoogde, snelfietspad tussen Den Bosch en Tilburg. Dit snelfietspad moet volgens de raad op deze locatie langs de N65 worden aangelegd. Een andere route, bijvoorbeeld via de Antwerpsebaan, is volgens de raad niet mogelijk aangezien het onwenselijk is die weg te verharderen omdat het een historische route betreft. In het aangevoerde ziet de Afdeling geen grond om te twijfelen aan het nut en de noodzaak van het fietspad op de door de raad beoogde locatie langs het perceel van [appellant sub 20] en de nadelen die met mogelijke alternatieven zijn gemoeid. Daar tegenover staat dat het aangevoerde onvoldoende aanleiding geeft om aan te nemen dat het woongenot in de woning van [appellant sub 20] als gevolg van plan 2 zoveel zal verslechteren, onder meer vanwege verminderd uitzicht, dat dit niet opweegt tegen het belang dat is gemoeid met die voorziene ontwikkelingen. De raad mocht daarom concluderen dat de gevolgen van de in plan 2 voorziene ontwikkelingen wat betreft het aspect woongenot niet onevenredig nadelig zijn voor [appellant sub 20].

70.5. Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van het perceel en de opstallen van [appellant sub 20] betreft, bestaat geen aanleiding voor de verwachting dat die waardevermindering zo groot zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die worden gediend met plan 2. Het betoog slaagt niet.

Naar voren gebrachte alternatieven voor het viaduct over de N65 bij de Kruishoeveweg-Sparrendaalseweg Vught

71. [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 14], [appellante sub 13] en het Groene Hart Brabant en Boom en Bosch hebben beroepsgronden aangevoerd tegen de gekozen locatie voor het viaduct over de N65 en daarvoor alternatieven naar voren gebracht. Het viaduct is volgens plan 1 voorzien tussen de Kruishoeveweg en de Sparrendaalseweg. Aan de zijde van de Sparrendaalseweg loopt het viaduct parallel aan die weg.

71.1. [appellante sub 7] en anderen betogen dat het viaduct, zoals voorzien, de bereikbaarheid van hun bedrijf niet verbetert. Het leidt volgens hen verder tot onveilige situaties met ander (langzaam) verkeer en het sluit aan op wegen die al overbelast zijn en ongeschikt zijn voor hun zware materieel dat niet meer over de N65 mag rijden. De raad is ten onrechte niet ingegaan op het door hen voorgestelde alternatief, een viaduct ter hoogte van wegrestart In 't Groene Woud en een parallelweg langs de gehele noordzijde van de N65 tussen Vught en Helvoirt. Dit alternatief dient de bereikbaarheid van de bedrijven aan de noordzijde van de N65 veel meer. Verder worden daardoor andere wegen, zoals de Sparrendaalseweg en de Boslaan, minder belast.

[appellante sub 13] en [appellant sub 14] betogen ook dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven, zoals een tunnel of een verdiepte ligging van de N65, of een viaduct in de buurt van In 't Groene Woud. Ook zou een parallelweg aan de noordzijde, of een compacter viaduct rechtstreeks aansluitend op de Sparrendaalseweg volgens hen een betere optie zijn.

Bij een door het Groene Hart Brabant en Boom en Bosch voorgesteld alternatief is door hen een koppeling gemaakt tussen de plaats van het viaduct en de verplaatsing van het BP-tankstation. Als het tankstation verder oostelijk wordt verplaatst, tot tegenover restaurant In 't Groene Woud, en het viaduct daar dichtbij wordt gerealiseerd, kunnen gebruikers van het viaduct ook gebruik maken van de in- en uitvoegstroken voor het tankstation. Omrijdend verkeer in het aanliggende landschap ten zuiden van de N65 wordt daarmee vermeden en het zuidelijke talud van het viaduct hoeft minder ver het landschap in te lopen. Daarnaast komt het tankstation volgens het Groene Hart en Boom en Bosch dan ook buiten een stuk monumentaal bos te liggen. Deze oplossing zorgt er volgens hen verder voor dat de bestaande monumentale bomenlaan aan de Sparrendaalseweg niet wordt aangetast.

71.2. De raad heeft zich over het viaduct en de gekozen locatie op het standpunt gesteld dat een variantenstudie heeft uitgewezen dat het viaduct aan de Sparrendaalseweg, zoals nu in het plan is voorzien, de meest optimale oplossing is. Betrokkenen zijn bij een raadsinformatiebrief van 28 mei 2019 van die variantenstudie op de hoogte gesteld. Daaruit blijkt dat niet is gekozen voor een tunnel, omdat de kosten daarvan aanzienlijk hoger zijn dan van een viaduct en omdat een tunnel vooral 's-avonds en 's-nachts als sociaal onveilig wordt beschouwd. De variantenstudie leerde volgens de raad verder dat een volledige aansluiting ter hoogte van wegrestaurant In 't Groene Woud niet mogelijk is, omdat wegbeheerder Rijkswaterstaat en de provincie daar niet mee akkoord gaan.

Volgens de raad hebben bij de keuze voor de locatie verschillende aspecten een rol gespeeld. Door het vervallen van diverse opritten in de omgeving van het viaduct is de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven verminderd. Door het viaduct kan het landbouwverkeer zich makkelijk verplaatsen zonder de kernen Helvoirt en Vught aan te doen. Met de aanleg verbetert dus de bereikbaarheid in het gebied en wordt overlast in de kernen voorkomen. Verder ligt het viaduct ongeveer in het midden van de aansluitingen Boslaan/Vijverbosweg en Torenstraat/Molenstraat. Het zorgt ervoor dat ook het recreatieve fietsverkeer en wandelaars de N65 tussen die aansluitingen kan oversteken. Door de situering westelijk van de Sparrendaalseweg blijft de landschappelijk waardevolle beukenlaan aan die weg gehandhaafd.

Het is volgens de raad niet juist dat een viaduct nabij wegrestaurant In 't Groene Woud beter inpasbaar is. Bij de huidige locatie hoeft minder gebruik te worden gemaakt van gronden van derden en blijft het NNB onaangetast. In de raadsbrief is verder vermeld dat als een viaduct wordt gerealiseerd binnen het NNB, oostelijk van stal De Blokhoeve en meer in de nabijheid van wegrestaurant In 't Groene Woud, gemotoriseerd verkeer via de snelfietsroute moet worden afgewikkeld en zich dus mengt met het fietsverkeer. Ook dat vindt de raad ongewenst.

Een volledige noordelijke parallelweg zoals [appellante sub 7] wenst, is volgens de raad overwogen, maar als alternatief afgefallen. Deze stuit op verschillende problemen, bijvoorbeeld met de verkeersveiligheid bij de benodigde aansluitingen op de drukker wordende Boslaan en Torenstraat. Omdat de aansluiting in Vught bovendien voldoende afstand moet hebben tot de rotonde bij de Boslaan, zou volgens de raad een woonwijk en het NNB door de parallelweg worden doorsneden. Ook zou door een volledige noordelijke parallelstructuur de aansluiting Groenewoud komen te vervallen, waardoor rijtijden oplopen.

Over het door [appellante sub 13] voorgestelde alternatief stelt de raad zich op het standpunt dat dit weliswaar minder ten koste gaat van gronden van [appellante sub 13], maar meer van de landschappelijk en ecologisch belangrijke beukenlaan, die onderdeel is van een

vleermuizenroute. Verder moet bij dit alternatief volgens de raad op het perceel van [appellante sub 13] een toegangsweg worden gerealiseerd richting de N65, om de woning [locatie 15] te ontsluiten en voor een goede bereikbaarheid van het perceel van [appellante sub 13] zelf. De raad stelt ook dat deze oplossing duurder zal zijn, omdat de zuidelijke toerit van het viaduct met een betonconstructie wordt uitgevoerd, in plaats van met een talud. De raad ziet gelet hierop geen voordelen van deze oplossing. De raad stelt verder dat veel aandacht zal worden besteed aan een zo goed en groen mogelijke inpassing van het viaduct. Over het door Groene Hart Brabant en Boom en Bosch voorgestelde alternatief heeft de raad zich, naast het voorgaande over het NNB en de snelfietsroute, op het standpunt gesteld dat een volwaardige aansluiting die dit voorstel tot gevolg heeft, hier niet mag worden gerealiseerd en dat er bovendien voldoende alternatieve routes aanwezig zijn. Volgens de raad lost dit voorstel ook niets op voor de bereikbaarheid van de bedrijven aan de noordzijde van de N65 en is er voor deze oplossing veel ruimte nodig op gronden van derden. De tekeningen van appellanten zijn volgens de raad niet juist. Er zijn voor een functionele route veel ruimere bochten nodig dan ingetekend met dienovereenkomstig ruimtebeslag. Voor de verplaatsing van het tankstation zoals voorzien hoeven volgens de raad overigens, anders dan het Groene Hart en Boom en Bosch stellen, geen monumentale bomen te wijken. De raad ziet daarom ook in dit alternatief geen meerwaarde.

71.3. De Afdeling is van oordeel dat de raad met het voorgaande toereikend heeft gemotiveerd waarom voor het viaduct op de gekozen locatie is gekozen.

Wat het beroep van [appellante sub 7] over de verkeersveiligheid betreft, neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad er terecht op wijst dat door de maatregel dat langzaam gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer mag maken van de N65 de conflictsituaties op de N65 tussen dit langzame verkeer en het snelverkeer zullen afnemen.

Wat de veiligheid op het onderliggende wegennet betreft, in het bijzonder de door [appellante sub 7] genoemde samenloop met fietsers, wordt in het rapport 'Bereikbaarheid Peijnenburg Vught BV' van Accent Adviseurs van 12 augustus 2021 gesteld dat de snelfietsroute in een veilige route voor fietsers voorziet, waardoor zij minder van de parallel lopende wegenstructuur gebruik hoeven te maken. Op het viaduct is blijkens dit rapport verder een passeersituatie van fietsers en landbouwverkeer goed mogelijk. Omdat twee passerende landbouwvoertuigen minder goed mogelijk is, is voorzien in een passeerstrook/opstelplaats aan de bovenzijde van de hellingen, voordat het viaduct wordt opgereden. De raad heeft verder gesteld dat het gehele onderliggende wegennet als gevolg van de reconstructie is beoordeeld en dat alle wegen in Vught feitelijk zo zijn ingericht, dat deze alle typen verkeer kunnen verwerken, dus ook zwaar verkeer.

Het door [appellante sub 13] naar voren gebrachte alternatief voorziet in een viaduct op nagenoeg dezelfde locatie, maar daarbij wordt gebruik gemaakt van een gedeelte van de bestaande Sparrendaalseweg. De raad heeft bij de beoordeling van dit alternatief naar het oordeel van de Afdeling een zwaar gewicht mogen toekennen aan het in standhouden van de laanstructuur van de Sparrendaalseweg en de ecologische waarde van deze laan als onderdeel van een vleermuizenroute. Die gaan verloren als het alternatief van [appellante sub 13] wordt uitgevoerd. De raad heeft erop gewezen dat uit de natuurtoets "Bestemmingsplan herontwikkeling N65 Vught; Reconstructie N65" van AnteaGroup van 5 maart 2020 (hierna: de natuurtoets, bijlage 4 bij de planregels van plan 1) volgt dat het vanwege de aanwezigheid van vleermuizen belangrijk is dat de aanwezige bomen met verblijfplaatsen behouden blijven. Ook heeft de raad gewicht mogen toekennen aan de omstandigheid dat nieuwe ontsluitingen moeten worden gecreëerd als dit alternatief wordt uitgevoerd. De raad heeft in dit alternatief

om die redenen geen meerwaarde hoeven zien ten opzichte van het gekozen alternatief. Hoewel de door appellanten naar voren gebrachte, door hen gevoelde nadelige gevolgen begrijpelijk en invoelbaar zijn, acht de Afdeling deze niet zodanig onevenredig dat de keuze van de raad niet aanvaardbaar is.

De betogen slagen niet.

Beroep [appellante sub 7] en anderen voor het overige

72. Het bedrijf van [appellante sub 7] aan de [locatie 16] in Vught is een transport-, grond- en wegenbouw-, en een containerverhuur-bedrijf. Het bedrijf is direct aan de noordzijde van de N65 gevestigd. In de bestaande situatie is de Kruishoeveweg direct aangesloten op de N65 naar en vanuit beide richtingen.

Het vastgestelde plan 1 voorziet niet meer in deze directe aansluiting. In de nieuwe situatie heeft het bedrijf een halve aansluiting op de N65, namelijk een afrit vanuit de richting Den Bosch en een oprit in de richting van Tilburg. Ook wordt aan de noordzijde van de N65 een gedeeltelijke parallelweg aangelegd die loopt vanaf de Groenewouddreef tot en met de erftoegangsweg ter hoogte van hectometerpaal 7. Daarop wordt de Kruishoeveweg aangesloten. Ter compensatie van de verminderde bereikbaarheid van de bedrijven aan de noordzijde van de N65, waaronder dit bedrijf, voorziet het plan verder in het viaduct tussen de Kruishoeveweg en de Sparrendaalseweg.

Een gevolg van het bestemmingsplan is verder dat het zware materieel van het bedrijf niet meer over het verdiepte deel van de N65 mag rijden.

72.1. [appellante sub 7] en anderen betogen dat de wijziging van de VKA variant in de zogenoemde VKA+ variant van de reconstructie, onzorgvuldig tot stand is gekomen en dat daarbij geen deugdelijke belangenafweging is gemaakt. Deze volgens hen plotselinge wijziging heeft zeer negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het bedrijf. Doordat het zware materieel niet meer over de N65 mag rijden en doordat de aansluiting vanuit de richting Tilburg en in de richting van Den Bosch vervalt, moeten klanten en het verkeer van het bedrijf zelf onaanvaardbaar ver omrijden, ook over wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Daarmee is onvoldoende rekening gehouden en ook is daarover ten onrechte geen overleg gevoerd, aldus [appellante sub 7] en anderen. Het viaduct aan de Sparrendaalseweg, bedoeld ter verbetering van de situatie, biedt volgens hen geen soelaas.

72.2. Volgens de raad is het besluit om de VKA variant naar de VKA+ variant aan te passen, zorgvuldig voorbereid en is daarbij een deugdelijke belangenafweging gemaakt. In de fase van het voorontwerp-bestemmingsplan bleek dat voor de VKA-variant in de omgeving weinig draagvlak was. Ook bleken de gelijkvloerse kruisingen Boslaan/Vijverbosweg en Torenstraat/Molenstraat niet goed te functioneren. Daarom is besloten die alsnog ongelijkvloers uit te voeren. Op 14 november 2018 is de VKA+ variant vastgesteld waarbij ook de voor [appellante sub 7] en anderen relevante wijzigingen zijn doorgevoerd, zoals het vervallen van de gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde aansluiting bij het wegrerestaurant, het vervallen van de aansluiting vanuit de richting Tilburg en het toevoegen van het viaduct. Volgens de raad is in de eerste helft van 2019 overleg gevoerd met alle betrokkenen over de bereikbaarheid van de bedrijven in de omgeving Kruishoeveweg. Er is met hen gesproken en zij zijn allen vóór de besluitvorming door de raad op 4 juni 2019 over het ontwerpbestemmingsplan volgens het VKA+ schriftelijk geïnformeerd.

De voorkeur voor het VKA+ is volgens de raad ook deugdelijk gemotiveerd. De aansluitingen Groenewouddreef, Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg zijn in de huidige situatie

ongeregeld en liggen haaks op de N65. Dat zijn gevaarlijke situaties. Het laten vervallen daarvan is een grote verbetering voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N65. Daarnaast wijst de raad erop dat de N65 een regionale stroomweg is en daar volgens het "Handboek ontwerp Regionale Stroomwegen 2013" van het CROW geen kruispunten met erftoegangswegen op mogen worden toegepast. De Kruishoeveweg is een erftoegangsweg. De raad stelt verder dat de verminderde bereikbaarheid van het bedrijf van [appellante sub 7] en anderen deels wordt opgelost door het viaduct aan de Sparrendaalseweg. De raad stelt zich ook op het standpunt dat de verminderde bereikbaarheid van het bedrijf acceptabel is. Vanuit Den Bosch hoeven geen extra kilometers te worden gereden. Het landbouwverkeer kan volgens de raad gebruik maken van de zuidelijke parallelstructuur, die bereikt kan worden via het viaduct.

72.3. Niet ter discussie staat dat de bereikbaarheid van het bedrijf van [appellante sub 7] en anderen aanzienlijk wijzigt als gevolg van de reconstructie van de N65, ondanks de voorziene maatregelen om die nadelige effecten te compenseren. In het deskundigenverslag wordt dit bevestigd en is hierover vermeld dat het personenauto- en vrachtverkeer uit de richting Tilburg en in de richting Den Bosch het bedrijf kan bereiken en verlaten door op de eerstvolgende rotonde op de N65 te keren en terug te rijden. Dit zal volgens de STAB gemiddeld leiden tot een extra afstand van 3,35 km en een extra reistijd van ongeveer 4 minuten. Een alternatief voor het vertrekkende personenautoverkeer in de richting van Vught/Den Bosch is het gebruik van het viaduct en vervolgens de route Sparrendaalseweg - Hoevenestraat - Jagerboschlaan. Een alternatief voor het komende personenautoverkeer vanuit de richting Tilburg is het gebruik van De Dijk - Esschebaan - Sparrendaalseweg en het viaduct. De STAB heeft verder becijferd dat de omrijbewegingen die het bedrijf zelf moet maken na de reconstructie, zullen neerkomen op ongeveer 35.678 km per jaar.

Voor zover [appellante sub 7] en anderen hebben betoogd dat de benodigde keerbewegingen op de rotondes verkeersonveilige situaties opleveren, blijkt uit het deskundigenverslag dat de STAB met de raad concludeert dat de verkeersveiligheid niet verslechtert, omdat de rotondes worden uitgevoerd conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig en die situatie veiliger is dan de huidige situaties bij deze kruispunten. Verder gaat het volgens het deskundigenverslag om een relatief beperkte hoeveelheid extra vrachtverkeer, namelijk 28 vrachtauto's per dag extra die verdeeld over de twee rotondes zullen passeren. Dat neemt volgens het deskundigenverslag echter niet weg dat deze vrachtauto's de fietspaden op de rotondes per keerbeweging twee keer moeten kruisen.

Over het langzame gemotoriseerde verkeer vermeldt het deskundigenverslag dat het gaat om grote graafmachines/shovels die op weg gaan naar en terugkomen van projecten in de omgeving. Het gaat om ongeveer 20 vervoersbewegingen per dag. Dit verkeer van en naar Den Bosch kan gebruik maken van het viaduct en vervolgens de Sparrendaalseweg - Hoevenestraat - Jagersboschlaan. Dit verkeer van en naar Tilburg kan gebruik maken van het viaduct en vervolgens de Sparrendaalseweg - Esschebaan - De Dijk. Over het betoog dat het gebruiken van deze routes door het langzame verkeer verkeersonveilig is vanwege de samenloop met onder meer fietsende schooljeugd op de zuidelijke parallelroute, wordt in het deskundigenverslag opgemerkt dat de raad erop heeft gewezen dat aannemelijk is dat ook de fietsende schooljeugd de zuidelijke snelfietsroute zal gaan gebruiken. Deze wordt aantrekkelijker, en voor zover fietsers toch de parallelroute zullen gebruiken, levert dat volgens de raad ook geen overwegende problemen op. De zuidelijke parallelstructuur (De Dijk, Esschebaan, Sparrendaalseweg, Hoevenestraat, Jagersboschlaan en Vijverbosweg) wordt volgens het rapport "Bereikbaarheid Peijnenburg Vught B.V." van Accent Adviseurs van 12 augustus 2021 namelijk geschikt gemaakt voor het langzame gemotoriseerde verkeer. De

inrichting wordt afgestemd op de wegfunctie 'erftoegangsweg buiten de bebouwde kom' en is volgens het rapport onder meer gericht op het accommoderen van langzaam gemotoriseerd verkeer. Landbouwvoertuigen en personenauto's kunnen elkaar hier passeren. Uit berekeningen van Goudappel Coffeng in de Notitie "Verkeerseffect verbinding Sparrendaalseweg" van 14 mei 2019 blijkt verder dat de verkeersintensiteit op de zuidelijke route ook in de toekomstige situatie vrij beperkt zal blijven. Volgens het deskundigenverslag is daarmee voldoende aannemelijk dat, gelet op de hoeveelheid langzaam gemotoriseerd verkeer en de verkeersintensiteit op de alternatieve ontsluitingsroute, het omrijdende langzame gemotoriseerde verkeer van en naar het bedrijf van [appellante sub 7] en anderen de verkeersveiligheid op de zuidelijke ontsluitingsroute niet in gevaar zal brengen.

72.4. Het deskundigenverslag in aanmerking genomen, is de Afdeling van oordeel dat de raad in de negatieve gevolgen voor [appellante sub 7] en anderen geen reden heeft hoeven zien om het plan niet vast te stellen. Volgens het deskundigenverslag bestaat geen grond voor het oordeel dat de verkeersveiligheid verslechtert. Voor zover de bereikbaarheid van het bedrijf afneemt en zich hier een nadelig gevolg voor het bedrijf voordoet door het moeten omrijden, dus in extra tijd en kilometers, heeft de raad dit gevolg niet onevenredig hoeven achten in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. De te nemen maatregelen dragen bij aan de doelen verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op de N65. Gelet op die doelen moeten veel bestaande op- en afritten en directe aansluitingen op het traject worden opgeheven. Van belang is ook dat de raad met het viaduct en de gedeeltelijke noordelijke parallelweg heeft voorzien in compensatie voor de verminderde bereikbaarheid, en dat het zware materieel van het bedrijf langer dan 5 m in de huidige situatie ook al geen gebruik mag maken van de N65.

Het aangevoerde vormt ook geen grond voor het oordeel dat de hiervoor besproken wijziging van de VKA naar de VKA+ variant onzorgvuldig tot stand is gekomen. De raad heeft onder 1.2 van het verweerschrift een uitgebreide toelichting gegeven op de ontwikkelingen die hebben geleid tot het vaststellen van plan 1 volgens de VKA+ variant, met daarin opgenomen het viaduct. Daaruit blijkt dat in de eerste helft van 2019 de omgeving middels overleg is betrokken bij het vinden van een oplossing voor de verminderde bereikbaarheid van de bedrijven aan de noordzijde van de N65. Er is met hen gesproken en zij zijn allen vóór de besluitvorming door de raad op 4 juni 2019 over het ontwerpbestemmingsplan volgens het VKA+ schriftelijk geïnformeerd. Er is geen reden voor het oordeel dat de laatste fase van de totstandkoming van het bestemmingsplan onzorgvuldig is geweest. Dat de gekozen oplossing niet door iedereen, zoals onder meer [appellante sub 7] en anderen, als wenselijk wordt beschouwd, leidt niet tot een ander oordeel.

Het betoog slaagt niet.

Beroep van [appellante sub 13]

73. [appellante sub 13] betoogt dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan ten onrechte niet is voorzien in toegang tot haar landbouwgronden aan de zuidzijde van de N65, die vanaf de Sparrendaalseweg in de richting van Helvoirt zijn gelegen. In het plan ligt aan die zijde langs de N65 een fietspad, en dus niet een fietsstraat, zoals die wel vanaf de Sparrendaalseweg in de richting van Vught loopt. Volgens haar dient de fietsstraat in de richting van Helvoirt door te lopen, zodat zij daar gebruik van kan maken om haar landbouwgronden te bereiken. Verder moet volgens [appellante sub 13] het bestemmingsplan de feitelijke toegang tot haar landbouwpercelen regelen, door duikers en toegangen op de verbeelding weer te geven. Ook voert zij aan dat onduidelijk is of overtollig regenwater kan worden afgevoerd, gelet op de toename van de verharding als gevolg van

het viaduct.

[appellante sub 13] betoogt verder dat bij de keuze voor het viaduct op de gekozen locatie onvoldoende rekening is gehouden met haar (bedrijfs)belangen. Volgens [appellante sub 13] tast dit viaduct haar woon- en leefklimaat onevenredig aan, omdat het gaat om een zeer groot en log bouwwerk, dat nagenoeg voor de woning is voorzien. Door de omvang past het volgens haar ook niet in de omgeving.

73.1. Wat de bereikbaarheid van haar landbouwgronden betreft, is niet in geschil dat aan [appellante sub 13] is toegezegd dat zij een ontheffing ingevolge het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, gelezen in verbinding met de Wegenverkeerswet 1994, zal krijgen om daarvoor van het fietspad gebruik te mogen maken. Ter zitting is namens de raad gesteld dat de ontheffing zal gelden voor de exploitatie van het bedrijf van [appellante sub 13], dus ook voor derden, als die ten behoeve van die exploitatie de gronden moeten betreden. Volgens de raad is verder het fietspad met een breedte van 4 m breed genoeg voor een verkeersveilig gebruik ervan met landbouwvoertuigen.

De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding om eraan te twijfelen dat [appellante sub 13] de benodigde ontheffing zal krijgen en dat zij dus het fietspad zal kunnen gebruiken voor het bereiken van haar gronden.

Wat de feitelijke toegang(en) tot de landbouwgronden betreft, overweegt de Afdeling dat de inrichting van een weg niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Wel moet de raad in het kader van een goede ruimtelijke ordening en belangenafweging waarborgen dat [appellante sub 13] toegang houdt tot haar gronden. Binnen de bestemming "Verkeer" die ter plaatse geldt zijn wegen en paden en daarin gelegen bruggen en duikers die toegang kunnen bieden tot de betrokken gronden toegestaan, maar zij zijn niet op de verbeelding ingetekend. De raad heeft zich daarover naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt mogen stellen dat bij de uitvoering van het plan in goed overleg nog zal worden bepaald hoe het beste invulling kan worden gegeven aan de feitelijke toegang tot de percelen.

Over de door [appellante sub 13] aan de orde gestelde onduidelijkheid over de wijze van waterberging in verband met het viaduct heeft de raad gesteld dat de aanpalende bermen van voldoende oppervlak zijn om het water van het verharde oppervlak op te vangen. Daarnaast kan volgens de raad met een eenvoudige voorziening het water naar de aanwezige sloten worden geleid en daar worden geborgen.

In hetgeen is aangevoerd, wordt geen grond gevonden voor het oordeel dat de raad hierin niet kan worden gevolgd.

Het betoog van [appellante sub 13] dat niet duidelijk is of de raad bekend is met de aanwezigheid van twee leidingen in de bodem, treft evenmin doel. Dat de raad daarmee bekend is, blijkt ook uit de dubbelbestemmingen "Leiding - Brandstof" en "Leiding - Gas" die op de verbeelding zijn weergegeven ter plaatse van de door [appellante sub 13] bedoelde leidingen. Het viaduct ligt volgens de raad op veilige afstand van deze leidingen en er is bij het ontwerp van de reconstructie rekening mee gehouden. De leidingen hoeven volgens de bestemmingsplantoelichting niet verlegd of vervangen te worden, maar zij moeten wel beschermd worden. Dat is gebeurd middels de dubbelbestemmingen op de verbeelding.

Wat de afweging van belangen betreft, stelt de raad dat de relevante aspecten zijn bezien, zoals de bereikbaarheid voor omwonenden, de verkeersveiligheid, de rol van de wegbeheerder, de landschappelijke inpasbaarheid, de omgeving en de natuur. Daarbij heeft de raad verwezen naar de eerdergenoemde raadsinformatiebrief van 28 mei 2019, waaruit

blijkt van een uitgebreide afweging, ook over de gekozen locatie van het viaduct. Met deze locatie wordt het NNB intact gelaten. Een verbinding binnen het NNB, ten oosten van stal de Blokhoeve, zou er, als vermeld, voor zorgen dat het verkeer van het viaduct via de snelfietsroute moet worden afgewikkeld. Met de gekozen locatie is verder geborgd dat het ecoduct en het viaduct ecologisch gezien uit elkaar worden gehouden en er wordt volgens de raad zo min mogelijk gebruik gemaakt van gronden van derden. Verder stelt de raad dat de gekozen locatie centraal ligt en logisch in de routing van de Kruishoeveweg en naar In 't Groene Woud. Deze locatie sluit verder goed aan op de parallelstructuur en de bestaande infrastructuur aan de zuidzijde, waarover het verkeer kan worden afgewikkeld.

Hoewel de bezwaren van [appellante sub 13] over de gekozen locatie invoelbaar zijn, gelet op de ligging ervan ten opzichte van haar hoofdperceel met daarop de woning, en gelet op de omstandigheid dat zij daarvoor een deel van haar landbouwgrond verliest, heeft de raad een zwaarder gewicht mogen toekennen aan de hiervoor vermelde algemene belangen, dan aan het individuele belang van [appellante sub 13].

Het betoog slaagt niet.

Beroep van [appellant sub 14]

74. [appellant sub 14] woont aan de [locatie 2] in Vught, aan de noordzijde van de N65. Hij kan zich niet verenigen met de toevoeging van het viaduct aan het plan in de directe nabijheid van zijn perceel. Dit viaduct heeft volgens de planregels een maximale hoogte van 8 m. Volgens de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - verhoogde ligging 2" binnen de bestemming "Verkeer" kan het viaduct op een afstand van ongeveer 8 m van de perceelsgrens en ongeveer 38 m van de woning van [appellant sub 14] worden gerealiseerd.

75. [appellant sub 14] betoogt dat het besluit in strijd is met de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: IOV), omdat realisering van het viaduct leidt tot aantasting van de groenblauwe mantel. Volgens artikel 3.32, eerste lid, aanhef en onder c, van de IOV dient de ontwikkeling gepaard te gaan met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden. Volgens [appellant sub 14] volstaat een voorziene bloemrijke akkerrand niet ter compensatie voor het aantasten van de waardevolle laanbeplanting aan de Sparrendaalseweg. Weliswaar wordt het karakter van deze laan volgens het bestemmingsplan behouden, maar deze valt volgens hem alsnog weg, door het viaduct ernaast en doordat deze niet meer te zien is vanaf de N65.

Hij wijst er verder op dat er volgens de natuurtoets beschermde soorten zijn waargenomen. De enige eis die in de natuurtoets volgens [appellant sub 14] ten behoeve van de aanwezige vleermuizen is gesteld en die gaat over verlichting, is volgens hem ten onrechte niet in het plan geborgd.

75.1. De raad heeft erop gewezen dat vanwege de ligging in de groenblauwe mantel, artikel 8.4.3 van de planregels een voorwaardelijke verplichting bevat voor kwaliteitsverbetering van het landschap. Volgens deze bepaling moeten binnen een jaar na de ingebruikname van de infrastructurele voorzieningen de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap zoals opgenomen in het memo 'Kwaliteitsverbetering landschap Groenblauwe mantel, Reconstructie N65' van Antea Group van 4 februari 2020 (hierna: het Landschapsmemo, bijlage 3 bij de planregels) zijn gerealiseerd en duurzaam in stand worden gehouden.

In dit Landschapsmemo staat hoe de landschappelijke en ecologische waarden en

kenmerken van de groenblauwe mantel in de toekomst zullen worden versterkt. Er wordt onder meer een ecologische verbindingszone (ecopassage) bij de Broekleij gecreëerd en er wordt ingezet op de ruimtelijke inpassing van de N65 middels bloemrijke bermen en het versterken van de laanstructuur door de aanplant van bomen.

De relevante locaties "Aansluiting Groenewoud/viaduct Sparrendaalseweg" en "Kruising Kruishoeveweg-Sparrendaalseweg" zijn in het Landschapsmemo ecologisch beoordeeld. Voor beide locaties zijn volgens het memo de ecologische waarden beperkt. De aanleg van de nieuwe infrastructuur gaat bij de eerstgenoemde locatie gepaard met de aanplant van een groot aantal nieuwe bomen. Er is daarmee volgens het Landschapsmemo geen sprake van een afname van de ecologische kwaliteit. Om die nog verder te verbeteren, wordt in de nieuwe situatie overgegaan op ecologisch bermbeheer.

Over de locatie kruising Kruishoeveweg-Sparrendaalseweg stelt het Landschapsmemo dat de aanleg van een viaduct geen afbreuk doet aan de ecologische waarden. Er zal nieuwe ecologisch waardevolle vegetatie (bepaalde struiksoorten als nectarbron voor insecten) op de taluds worden aangebracht. Er staat verder dat het viaduct een gebiedsvreemd element is, dat het landschap aantast en dat niet met landschappelijke inpassing te compenseren valt. Daarom wordt een ander voorstel gedaan ter verbetering van het landschappelijk en ecologisch functioneren van het gebied. Dat betreft de ontwikkeling van een 10 m brede strook als akkerrandflora, ten zuiden van het nieuwe fietspad langs de N65. Deze strook wordt jaarlijks ingezaaid en gemaaid ten behoeve van een optimale functie voor insecten.

Uit het voorgaande volgt dat, anders dan [appellant sub 14] stelt, niet wordt volstaan met een bloemrijke akkerrand ter compensatie van de aantasting van de groenblauwe mantel.

De Afdeling volgt, gelet op het voorgaande, niet het betoog van [appellant sub 14] dat de compenserende ecologische en landschappelijke maatregelen onvoldoende zijn in het licht van artikel 3.32, eerste lid, aanhef en onder c, van de IOV.

75.2. De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Maar de raad mag het plan niet vaststellen indien en voor zover hij op voorhand redelijkerwijs had moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

In de natuurtoets is vermeld dat indirecte effecten op de vliegroute van vleermuizen aan de Sparrendaalseweg moeten worden voorkomen, zodat geen verbodsbepalingen in de Wnb worden overtreden. Dat betekent volgens de natuurtoets dat zowel in de realisatiefase als in de permanente fase geen verlichting direct gericht mag zijn op, dan wel mag uitstralen naar de dubbele bomenrij aan de Sparrendaalseweg. Dit om de vliegroute zijn functie te laten houden. In dat geval worden geen verbodsbepalingen in de Wnb overtreden.

Dat dit niet in het plan is geborgd, is, anders dan [appellant sub 14] betoogt, geen grond voor het oordeel dat de raad het plan niet had mogen vaststellen. De raad heeft dit terecht geen omstandigheid geacht op grond waarvan hij op voorhand had moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Het betoog slaagt niet.

76. [appellant sub 14] stelt verder dat omdat snel een oplossing moest worden gevonden voor de bereikbaarheid van bedrijven aan de Groenewouddreef en de Kruishoeveweg, de ingrijpende wijziging van het plan in de vorm van de toevoeging van het viaduct aan de VKA+

variant, onder druk en te snel tot stand is gekomen. Dat is volgens hem ten koste gegaan van een gedegen voorbereiding en motivering van het besluit en van een deugdelijke belangenafweging. Volgens hem is daardoor het effect van het verwijderen van de diverse directe aansluitingen op de N65 onvoldoende onderzocht en ook de vraag of het viaduct op deze plaats daarvoor de meest doelmatige oplossing is. De effecten van het viaduct op verkeersstromen, verkeersintensiteit en veiligheid waren ten tijde van het besluit volgens [appellant sub 14] niet bekend. De onderzoeken waar de raad naar verwijst, hebben volgens hem geen betrekking op de specifieke situatie of dateren uit een periode dat van het viaduct nog geen sprake was.

Mogelijk zal volgens [appellant sub 14] ook sprake zijn van geluidhinder bij zijn woning. Er kan namelijk niet worden beoordeeld of de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, omdat geen deugdelijk onderzoek is gedaan naar de verkeersgeneratie door het viaduct. Ook is niet duidelijk of is uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Daarnaast is een mogelijke afname van de luchtkwaliteit bij de woning niet deugdelijk onderzocht. Volgens [appellant sub 14] zijn ook de conclusies uit het onderzoek naar mogelijke trillingshinder voor zijn situatie niet juist.

Verder heeft de raad volgens hem miskend dat de toevoeging van het viaduct zijn woon- en leefklimaat in onaanvaardbare mate aantast. Het viaduct mag tot 8 m hoog worden en is, naar [appellant sub 14] stelt, pal voor zijn woning voorzien. Dat gaat in onaanvaardbare mate ten koste van zijn uitzicht en het landschap ter plaatse.

76.1. Het betoog dat de wijziging van het plan van de VKA-variant naar de VKA+-variant en de toevoeging van het viaduct onzorgvuldig tot stand is gekomen, volgt de Afdeling niet. Daarbij wordt verwezen naar de bespreking van het beroep van [appellante sub 7] en anderen onder 72.4, waar al op dit betoog is ingegaan.

Dat het onderzoek onzorgvuldig is omdat het effect van het verwijderen van diverse directe aansluitingen onvoldoende is onderzocht, evenals de vraag of het toevoegen van het viaduct op deze plaats de meest doelmatige oplossing is, slaagt ook niet. Uit de gedingstukken blijkt dat bij de voorbereiding van het plan in diverse stadia, op basis van verschillende deskundige verkeersonderzoeken, is beoordeeld wat de meest optimale variant voor de vormgeving van de reconstructie is. Daarbij zijn ook de effecten van het laten vervallen van de directe aansluitingen in aanmerking genomen. Verder blijkt uit de al eerder genoemde raadsbrief van 28 mei 2019 dat een alternatievenstudie voor het viaduct heeft plaatsgevonden, waaruit naar voren is gekomen dat en waarom de raad het viaduct op deze plaats de meest optimale oplossing vindt.

Dat geen deugdelijk onderzoek is gedaan naar de verkeersintensiteit door en op het viaduct en daardoor onjuiste conclusies zijn getrokken over geluid, luchtkwaliteit en trillingen in de woonomgeving van [appellant sub 14], wordt evenmin gevolgd. De STAB heeft over de vastgestelde verkeersintensiteit in verband met het viaduct vragen gesteld aan de raad, die zijn beantwoord in een notitie van Goudappel Coffeng van 26 januari 2022. Daarin is toegelicht dat de gehanteerde verkeersaantallen zijn gebaseerd op het rapport "Verkeerseffect verbinding Sparrendaalseweg" van Goudappel Coffeng van 14 mei 2019. Daarin is berekend wat de effecten van de toevoeging van het viaduct zijn voor de verkeersaantallen op verschillende wegen in Vught en Helvoirt. Uit dit rapport blijkt ook dat het aantal motorvoertuigen per etmaal over het viaduct in 2030, als het VKA+ met het viaduct wordt uitgevoerd, 359 bedraagt.

Uit het deskundigenverslag blijkt wel dat in het geluidsonderzoek van AnteaGroup van 10

maart 2020, dat als bijlage 15 bij de toelichting van plan 1 hoort, en waarin is geconcludeerd dat met toevoeging van het viaduct de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van de woning van [appellant sub 14] niet wordt overschreden, niet is uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden voor het viaduct. In dit onderzoek is het wegontwerp als basis genomen voor de geluidsberekeningen. Volgens het deskundigenverslag wordt niettemin het eerder door de raad ingenomen standpunt door het aanvullende onderzoek van Anteagroup van 3 augustus 2021 bevestigd. Daaruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van de woning van [appellant sub 14] pas zou worden bereikt als de verkeersbewegingen op het viaduct meer dan zouden verdubbelen en het viaduct een hoogte van 9 m zou hebben, wat het bestemmingsplan overigens niet toestaat. Over het luchtkwaliteitsonderzoek "Bestemmingsplan Vught tbv van de N65, luchtkwaliteitsonderzoek" van Anteagroup van 20 mei 2019, dat als bijlage 18 bij de toelichting van plan 1 hoort, heeft de raad niet betwist dat daarin is uitgegaan van verkeerscijfers die zijn opgesteld vóór de toevoeging van het viaduct. De raad heeft er echter ook op gewezen dat langs de gehele N65 geen sprake is van een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Volgens de raad betekent de toevoeging van het viaduct enkel een verschuiving van lokaal verkeer, zonder merkbare gevolgen voor de intensiteit en daarmee ook voor de luchtkwaliteit.

In overweging 40.2 is reeds geoordeeld dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat de gevolgen van plan 1 wat betreft het aspect luchtkwaliteit niet onevenredig nadelig zijn voor de omwonenden. De Afdeling deelt het hiervoor weergegeven standpunt van de raad dat geen grond bestaat om aan te nemen dat dit voor de situatie van [appellant sub 14] anders is.

Het onderzoek "Trilling prognose reconstructie N65 te Vught" van Royal Haskoning DHV van 20 februari 2020, dat als bijlage 21 bij de toelichting van plan 1 hoort, is gericht op het mogelijk door trillingen optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen. Verwezen wordt naar de overwegingen 47 e.v. hiervoor.

De raad heeft erop gewezen dat in de trillingsprognose, anders dan [appellant sub 14] betoogt, wel rekening is gehouden met de toevoeging van het viaduct. Het onderzoek is uitgevoerd in februari 2020 op basis van het wegontwerp van de N65 waarin het viaduct was toegevoegd. Hetgeen [appellant sub 14] heeft aangevoerd, vormt geen grond om daaraan te twijfelen.

Hoewel, gelet op de afstand tot de N65 en het viaduct, [appellant sub 14] kan worden gevolgd in zijn stelling dat de onderzochte woning [locatie 17] niet representatief kan worden geacht voor zijn situatie, is de Afdeling desondanks van oordeel dat niet aannemelijk is dat in zijn situatie trillingen wel zullen leiden tot schade aan zijn woning, dan wel tot hinder voor personen in die woning. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat het viaduct op een afstand van minimaal 60 meter van de woning is geprojecteerd, dat het relatief smal zal worden uitgevoerd en dat het is voorzien van een open fundering op palen. Verder heeft het viaduct blijkens het onderzoek van Goudappel Coffeng van 14 mei 2019 vooral een lokale functie.

Over de afweging van belangen, waarvan de aantasting van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 14] onderdeel is, stelt de raad dat hij zich realiseert dat de toevoeging van het viaduct nadelige gevolgen heeft voor de woon- en leefsituatie van [appellant sub 14], maar dat daarmee rekening is gehouden door in het ontwerp het viaduct op een zo groot mogelijke afstand te projecteren, namelijk op ongeveer 32 m tot de perceelsgrens en ongeveer 61 m

tot de woning. Daarnaast is daarmee rekening gehouden bij de vormgeving van het viaduct, namelijk relatief smal met een zoveel mogelijk open fundering, zodat het viaduct voor het perceel van [appellant sub 14] niet als 'klankkast' zal werken. Verder voorziet het ontwerp in een zo groen mogelijke inpassing.

Voor zover [appellant sub 14] heeft gesteld dat deze uitvoering conform het ontwerp niet is geborgd, heeft de raad erop gewezen dat dit ontwerp is vastgelegd in het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE), dat is opgenomen in bijlage 4 bij de plantoelichting. Dit EPvE is bepalend voor de wijze van uitvoering, aldus de raad. De Afdeling gaat er dan ook vanuit dat de uitvoering van het viaduct conform dit EPvE zal plaatsvinden. De raad heeft daarover ter zitting overigens ook gesteld dat dit de meest logische en representatieve invulling van het bestemmingsvlak is.

Hoewel de Afdeling goed begrijpt dat de toevoeging van het viaduct voor [appellant sub 14] negatieve ruimtelijke gevolgen heeft, komt zij tot het oordeel dat deze gevolgen niet zodanig onevenredig zijn dat de raad daar niet toe kon besluiten.

Het betoog slaagt niet.

[locatie 18] Vught - beroep [appellant sub 15]

#### 1 Barrièrewerking en verkeersveiligheid

77. [appellant sub 15] is eigenaar van de woning aan de [locatie 18] in Vught, op de hoek waar deze weg de N65 kruist en overgaat in de Martinilaan. Hij kan zich niet met plan 1 verenigen. Hij betoogt dat bij de kruising van de N65 met de De Bréautélaan en Martinilaan de barrièrewerking toeneemt en dat de verkeersveiligheid vermindert. Dit strookt volgens hem niet met de doelstellingen van plan 1 en de in de Structuurvisie vermelde opgave om het gevoel van verdeling binnen Vught op te heffen. Volgens [appellant sub 15] wordt niet voldaan aan de veiligheidseisen van de CROW, omdat weggebruikers aan het begin van het viaduct de tegenliggers van de andere kant niet kunnen zien. Hij stelt in dit verband dat het viaduct

drie meter hoog wordt. Op de zitting heeft [appellant sub 15] toegelicht dat het belangrijkste punt is dat onduidelijk is wat het gehanteerde peil is, aangezien het maaiveldniveau in het verleden is gewijzigd. Verder heeft hij op de zitting toegelicht dat de voorziene fietsstraat volgens hem te smal is om, met name in de spits, grote hoeveelheden verkeer veilig te kunnen verwerken. Daarbij speelt volgens hem ook dat te weinig rekening is gehouden met elektrische (bak)fietsen en scootmobiel en dat een voetpad ontbreekt.

77.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de barrièrewerking bij de De Bréautélaan en Martinilaan sterk afneemt. Volgens de raad is de huidige gelijkvloerse kruising met verkeerslichten moeilijk over te steken en onveilig. De voorziene ongelijkvloerse oversteekplaats lost dit op, omdat de N65 dan kan worden overgestoken zonder enige wachttijd. De raad stelt voorts dat de ongelijkvloerse kruising wordt ingericht conform de CROW-richtlijnen, die leidend zijn bij het wegontwerp, zodat zich geen problemen zullen voordoen met het zicht op tegenliggers. Nu tevens de verkeersintensiteit op De Bréautélaan zal afnemen, hoeft voor een onveilige situatie volgens de raad niet te worden gevreesd.

77.2. Blijkens de verbeelding is aan de grond rond het bestaande kruispunt de bestemming "Verkeer" toegekend. Ter plaatse van de De Bréautélaan en de Martinilaan is de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - verhoogde ligging 1" weergegeven. Waar het vlak met deze aanduiding de N65 kruist, is het ongeveer 25 meter breed.

77.3. In de huidige situatie is het woonperceel van [appellant sub 15] via een inrit ontsloten op de De Bréautélaan. Bij de De Bréautélaan, de Martinilaan en de N65 bevindt zich een gelijkvloers kruispunt met verkeersregelinstallatie. Vlakbij het kruispunt liggen bushaltes, zijwegen en verschillende erfaansluitingen op de N65. Uit het deskundigenverslag volgt dat door de opstelvakken bij het kruispunt de afstand die moet worden overgestoken groot is. Om voldoende capaciteit te halen op de N65 zijn de regelcycli en daarmee de wachttijden voor verkeer uit de zijstraten van de N65 ook lang. In de huidige situatie is dus sprake van een wezenlijke barrièrewerking voor fietsers.

77.4. Plan 1 voorziet erin dat, zoals in paragraaf 3.1.2 van de plantoelichting staat, de N65 ter hoogte van de bestaande kruising verdiept wordt en dat daaroverheen de verbinding De Bréautélaan - Martinilaan als viaduct wordt gerealiseerd. Op grond van artikel 8.2.2, onder b, van de regels van plan 2 mag de kruin van deze verbinding exclusief terreinafscheiding maximaal 1,5 meter ten opzichte van het peil bedragen. In deze situatie vervallen de bestaande aansluitingen op de N65. Volgens de plantoelichting worden de De Bréautélaan en Martinilaan ingericht als erftoegangsweg, in de vorm van een fietsstraat. Langs de noordzijde van de N65 komt tussen de Boslaan en De Bréautélaan een fietspad. De bestaande bushaltes op de N65 ter hoogte van de kruising komen te vervallen, aldus de plantoelichting.

77.5. De raad heeft toegelicht dat na de aanbesteding inmiddels is besloten dat de tunnelbak van de N65 dieper zal worden, zodat de verbinding tussen de De Bréautélaan en Martinilaan niet boven het maaiveld zal komen, maar op maaiveldhoogte blijft. De Afdeling laat dit voor [appellant sub 15] gunstige scenario buiten beschouwing bij de beoordeling van het beroep. De reden daarvoor is dat artikel 8.2.2, onder b, van de regels van plan 1 met zich brengt dat in planologisch opzicht een viaduct mogelijk blijft waarvan de kruin maximaal 1,5 meter boven het peil ligt. Deze maximale mogelijkheid van plan 1 moet aanvaardbaar zijn, anders mocht de raad hierin niet voorzien.

77.6. De Afdeling overweegt het volgende over de verkeersveiligheid. Voor zover [appellant sub 15] vreest voor een viaduct dat 3 meter hoog wordt, overweegt de Afdeling dat artikel 8.2.2, onder b, van de planregels bepaalt dat de kruin van het viaduct maximaal 1,5 meter boven het peil mag liggen. De Afdeling volgt niet het standpunt van [appellant sub 15] dat dit onzeker zou zijn. Wat het peil is, is namelijk vastgelegd in artikel 1, lid 1.41, gelezen in samenhang met lid 1.32, van de planregels. De raad heeft op deze wijze de maximale hoogte van het viaduct voldoende duidelijk vastgelegd in de planregels.

Voorts geeft wat [appellant sub 15] heeft aangevoerd geen grond om aan te nemen dat vanwege de hellingshoek een onaanvaardbare situatie zal ontstaan. Daarbij betreft de Afdeling dat de raad op de zitting heeft toegelicht dat de door het CROW opgestelde richtlijn 'Tekenen voor de fiets' als uitgangspunt wordt gehanteerd bij het maken van het definitieve wegontwerp en dat daaraan kan worden voldaan binnen de mogelijkheden die plan 1 biedt. [appellant sub 15] heeft dat niet betwist. Daarnaast staat in paragraaf 6.6.1 van het deskundigenrapport dat in plan 1 als uitgangspunt is genomen dat het viaduct bij de De Bréautélaan/Martinilaan een hellingshoek krijgt van 2%. Volgens de deskundige valt een dergelijke hellingshoek binnen de voormelde richtlijn van het CROW, ongeacht het hoogteverschil en bij normale windhinder. Het is volgens de deskundige niet aannemelijk dat sprake is van een situatie met veel windhinder.

Wat betreft het betoog dat het viaduct te smal is en daarom ongeschikt voor een combinatie van gemotoriseerd verkeer, (elektrische) fietsen, scootmobiels en voetgangers, is het volgende van belang. Plan 1 voorziet erin dat een viaduct wordt gerealiseerd van maximaal 25

meter breed. Voorts heeft de raad erop gewezen dat het viaduct wordt ingericht als fietsstraat, dat de verkeersintensiteit op de De Bréautélaan zal afnemen naar ongeveer 1.600 mvt/e en dat het voorziene viaduct een voldoende capaciteit heeft voor de verwachte hoeveelheid verkeer. In de niet met nadere argumenten onderbouwde vrees van [appellant sub 15] dat een onveilige situatie zal ontstaan vanwege de voorziene breedte van het viaduct, ziet de Afdeling onvoldoende grond om aan te nemen dat de raad nader onderzoek had moeten verrichten of in plan 1 een andere regeling had moeten treffen. Gelet op het vorenstaande mocht de raad zich op het standpunt stellen dat het viaduct verkeersveilig is. Het betoog slaagt niet.

77.7. Over de barrièrewerking overweegt de Afdeling het volgende. In paragraaf 6.6.1 van het deskundigenrapport staat dat in de met plan 1 voorziene situatie geen uitwisseling van verkeer meer mogelijk is tussen de De Bréautélaan/Martinilaan en de N65. Wel kan langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer blijven rijden tussen de De Bréautélaan en Martinilaan. De verbinding is daarmee alleen nog interessant voor lokaal verkeer. Doordat alle conflicten met gemotoriseerd verkeer op de N65 worden weggenomen, zal de huidige barrièrewerking van de N65 tussen de De Bréautélaan en Martinilaan volgens de deskundige grotendeels komen te vervallen. Gelet op de voormelde bevindingen en in aanmerking genomen dat het viaduct, gelet op wat hiervoor onder 77.6 is overwogen, veilig is, mocht de raad zich op het standpunt stellen dat plan 1, voor zover dat de kruising nabij de woning van [appellant sub 15] betreft, voldoet aan de voor plan 1 geformuleerde doelstelling en de in de Structuurvisie vermelde opgave dat de barrièrewerking van de N65 moet verminderen. Dit betoog slaagt niet.

## 2 Ontsluiting woonperceel

78. [appellant sub 15] betoogt dat plan 1 ten onrechte geen duidelijkheid verschaft over hoe zijn woonperceel in de toekomstige situatie ontsloten wordt. Hij stelt dat uit gesprekken met ambtenaren naar voren is gekomen dat de woning niet meer via de huidige inrit bereikbaar zal zijn. Volgens [appellant sub 15] zijn stappen richting een oplossing gezet, maar bestaat er nog teveel onduidelijkheid over de toekomstige situatie om een concrete oplossing te laten ontwerpen en uitvoeren. [appellant sub 15] vindt dat met name een duidelijke maatvoering voor de hoogte en breedte van het viaduct, de op- en afritten naar het viaduct en de hoogte en vormgeving van geluidschermen ontbreken. Dit leidt volgens hem tot rechtsonzekerheid en onduidelijkheid over de vraag of sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

78.1. De raad stelt voorop dat de bestaande inrit waarschijnlijk ongewijzigd kan blijven, omdat het viaduct op maaiveldhoogte zal komen. Als de De Bréautélaan toch iets hoger wordt, zoals plan 1 toelaat, is het voorstel om de ontsluiting van het perceel van [appellant sub 15] iets in noordelijke richting op te schuiven. Daarover zijn gesprekken gevoerd, maar pas als de aannemer die het werk gegund krijgt het wegontwerp definitief maakt zal duidelijk zijn of en zo ja, hoeveel het hoogteverschil wijzigt. [appellant sub 15] zal volgens de raad worden ingelicht en betrokken bij de uitwerking van het definitieve ontwerp. Als het definitieve ontwerp zou leiden tot hogere kosten van de aanpassing op het perceel van [appellant sub 15], dan zal volgens de raad in de met [appellant sub 15] te sluiten overeenkomst worden opgenomen dat deze kosten voor rekening van het project N65 komen. Meer kan op dit moment niet worden aangeboden, aldus de raad.

78.2. Een bestemmingsplan kan voorzien in mogelijkheden die in de praktijk niet volledig worden benut. Ook hoeft een bestemmingsplan doorgaans niet te voorzien in een regeling voor alle aspecten die komen kijken bij de precieze uitvoering. Dat betekent dat op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, doorgaans nog niet met zekerheid is te

zeggen op welke wijze het precies gerealiseerd zal gaan worden. Wel moet duidelijk zijn dat er ook in het meest ongunstige scenario een aanvaardbare situatie gerealiseerd kan worden. De Afdeling stelt vast dat plan 1, anders dan [appellant sub 15] stelt, wel begrenst wat de maximaal toegestane maatvoering is van het viaduct, de op- en afritten en de geluidschermen. Zoals hiervoor al is vermeld, bepaalt artikel 8.2.2, onder b, van de regels van plan 1 dat de kruin van het viaduct maximaal 1,5 meter boven het peil mag liggen. Uit de breedte van de toegekende bestemming "Verkeer" in de verbeelding volgt wat de uiterste situering is van de breedte van het viaduct en de op- en afritten. En voor de hoogte van het geluidscherm is in artikel 8.2.2, aanhef en onder i, van de regels van plan 1 bepaald dat zij, voor locaties zoals die rond de woning van [appellant sub 15] waar geen nadere aanduiding is weergegeven, maximaal 1,5 meter hoog mogen worden. Verder is weliswaar in plan 1 niet vastgesteld hoe een geluidscherm er precies moet uitzien, maar dit betreft een uitvoeringsaspect dat de raad niet in een bestemmingsplan hoeft te regelen.

De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de raad in dit geval in de regels van plan 1 had moeten vastleggen hoe een geluidscherm er precies moet uitzien, anders dan de hoogte. Op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, hoeft doorgaans nog niet met zekerheid gezegd te kunnen worden op welke wijze het precies gerealiseerd zal gaan worden. Overigens staat in dit geval in paragraaf 4.3.3 van de toelichting bij plan 1 welke uitgangspunten zijn opgenomen in de gebiedsvisie N65 - West voor de inpassing van de N65 in het deelgebied in Vught waarbinnen de woning van [appellant sub 15] ligt. Ook heeft [appellant sub 15] niet geconcretiseerd waarom in dit geval nadere bepalingen over het uiterlijk van het geluidscherm, anders dan de hoogte, zouden moeten worden vastgelegd. Het betoog slaagt niet.

De raad mocht plan 1 alleen vaststellen als de ontsluiting van het perceel van [appellant sub 15] goed zal kunnen worden vormgegeven als de hiervoor genoemde mogelijkheden maximaal worden benut, wat met name betekent dat er een viaduct wordt gerealiseerd met een kruin die 1,5 meter boven het maaiveld komt. In paragraaf 6.6.2 van het deskundigenverslag staat hierover dat vanwege de verhoogde ligging van het viaduct bij de inrit van het perceel van [appellant sub 15] een hellingbaan (met talud) gerealiseerd moet worden. Hoever deze hellingbaan zich exact uitstrekt langs het perceel van [appellant sub 15] is niet bekend, maar volgens de deskundige mag worden aangenomen dat de inrit moet worden verplaatst of aangepast om het perceel bereikbaar te houden. De Afdeling ziet in het dossier geen aanwijzingen voor de verwachting dat de inrit, zo nodig, feitelijk niet zal kunnen worden aangepast of verplaatst. De raad heeft bovendien te kennen gegeven dat de daarmee gemoeide kosten niet voor rekening van [appellant sub 15] zullen komen. Onder deze omstandigheden mocht de raad zich op het standpunt stellen dat de ontsluiting van het perceel van [appellant sub 15] goed zal kunnen worden vormgegeven, ook als er een viaduct wordt gerealiseerd met een kruin die 1,5 meter boven het maaiveld komt. Daarom is het gegeven dat bij het vaststellen van plan 1 nog niet vaststond hoe het perceel van [appellant sub 15] precies zal moeten worden ontsloten, geen reden om plan 1 onvoldoende rechtszeker te achten. Het betoog slaagt niet.

### 3 Afwatering

79. [appellant sub 15] betoogt dat plan 1 ten onrechte geen duidelijkheid verschaft over de plaats van de berging van het hemelwater in de De Bréautélaan. Hij stelt dat de kans op wateroverlast op zijn perceel sterk toeneemt door de verhoging van de De Bréautélaan en de aanleg van een daarop aansluitende wal met fietspad langs de N65. Ook vreest hij dat bij hevige regenval water in zijn garage zal lopen. [appellant sub 15] vindt het onjuist dat al is

gestart met werkzaamheden in de De Bréautélaan ten behoeve van de waterafvoer naar de Vughtse Heide uit de toekomstige tunnelbak van de N65, terwijl plan 1 nog niet in rechte onaanastbaar is.

79.1. In paragraaf 5.4 van de Watertoets staat dat voor de noordzijde van de N65 tussen de Boslaan en de De Bréautélaan de huidige afwatering behouden blijft. Daar waar binnen het plangebied zaksloten worden gedempt, is geïnteriseerd of er bestaande hemelwaterafvoer aanwezig is. Daar waar dit - bedoeld zal zijn: niet - het geval is, voorziet het plan in een nieuwe hemelwaterriolering, zodat de afvoer gegarandeerd is, zo is vermeld. Op de zitting heeft de raad verder toegelicht dat als het viaduct toch, zoals plan 1 toestaat, verhoogd wordt aangelegd, voldoende maatregelen zijn voorzien om wateroverlast te voorkomen. Zo zijn bij de woning van [appellant sub 15] een sloot en een berm aanwezig die overtollig regenwater bergen en deze zullen bij een verhoogde ligging van het viaduct behouden worden. Bij het zo nodig verplaatsen van de inrit naar het woonperceel zal volgens de raad ook worden gezorgd voor een gedegen afvoer en berging van regenwater. De plaatsing van de geluidschermen leidt volgens de raad niet tot een grotere kans op wateroverlast. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen reden om te betwijfelen dat in een afdoende waterafvoer kan en zal worden voorzien. De raad mocht zich dan ook op het standpunt stellen dat plan 1 wat betreft wateroverlast geen onevenredig nadelige gevolgen met zich brengt voor [appellant sub 15]. Het betoog slaagt niet.

79.2. [appellant sub 15] wijst nog op al gestarte werkzaamheden in de De Bréautélaan ten behoeve van de waterafvoer naar de Vughtse Heide. Dit gaat over een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het besluit waarmee plan 1 is vastgesteld en kan alleen al daarom de rechtmatigheid van dat besluit niet aantasten. Deze werkzaamheden, wat daar verder ook van zij, kunnen dus geen reden zijn voor de vernietiging van het besluit. Het betoog slaagt daarom niet.

#### 4 Gemeentelijk monument

80. [appellant sub 15] wijst erop dat zijn pand een gemeentelijk monument is. Plan 1 verschaft volgens hem ten onrechte geen duidelijkheid over de gevolgen voor dit gemeentelijk monument. Op de zitting heeft hij hierover desgevraagd toegelicht dat volgens hem onvoldoende aandacht is voor de zichtbaarheid van het monument als zogenoemd 'landmark' langs de N65.

80.1. De raad stelt dat geen onderzoek is verricht naar het monument, anders dan de onderzoeken die voor de reconstructie in het algemeen zijn uitgevoerd. Volgens de raad bestaat daarvoor geen aanleiding, omdat de reconstructie het gemeentelijke monument niet raakt en het niet anders treft dan andere woningen.

80.2. Op de zitting heeft [appellant sub 15] toegelicht dat zijn pand vroeger volledig zichtbaar was vanaf de (overzijde van de) N65. Dit is in de huidige situatie niet meer het geval, waarbij ook meespeelt dat de voordeur, die zich oorspronkelijk aan de zijde van de N65 bevond, is verplaatst naar de zijde van de De Bréautélaan. Partijen zijn het erover eens dat de situatie zoals die vroeger was, niet meer te realiseren is. De Afdeling stelt vast dat plan 1 geen aanleiding geeft om aan te nemen dat in dit opzicht sprake zal zijn van een verslechtering. Het pand blijft immers aanwezig langs de N65, wordt niet meer of minder zichtbaar en wordt ook overigens niet direct geraakt door de reconstructie. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de raad nader onderzoek had moeten verrichten naar de zichtbaarheid van het pand of met het oog daarop een andere regeling had moeten treffen in plan 1. Het betoog slaagt niet.

## 5 Geluidhinder

81. [appellant sub 15] heeft op de zitting te kennen gegeven dat in de uitspraak niet hoeft te worden ingegaan op het aspect geluid. De Afdeling stelt vast dat voor zover in het beroepsschrift gronden over geluid naar voren zijn gebracht, zij hiermee zijn ingetrokken.

## 6 Vervallen van bushaltes

82. [appellant sub 15] betoogt dat het onduidelijk is hoe de belangen worden gewogen voor het vervallen van de bushaltes richting 's-Hertogenbosch en Tilburg. Hij heeft op de zitting desgevraagd toegelicht dat de bushaltes van belang zijn voor het Maurickcollege en dat hij het totale verkeersbeeld belangrijk vindt.

82.1. De raad stelt zich op het standpunt dit betoog niet een belang van [appellant sub 15] raakt en daarom niet kan slagen. Daarnaast stelt de raad dat de bestaande bushaltes op de kruising met de De Bréautélaan en Martinilaan vervallen vanwege de voorziene verdiepte ligging van de N65. Volgens de raad zal in een toereikend alternatief worden voorzien.

82.2. In het deskundigenverslag staat dat in de huidige situatie twee buslijnen door Vught rijden die deels gebruik maken van de N65. Eén daarvan is buslijn 140, die halteert in haltekolommen langs de N65. Vanwege de voorziene verdiepte ligging van de N65 zullen de bestaande bushaltes op de kruising met de De Bréautélaan en Martinilaan vervallen. In het deskundigenverslag staat dat nog niet duidelijk is of en zo ja waar, er een halte terugkomt. Voorts is evenwel onder verwijzing naar twee kaartjes vermeld dat de provincie en Arriva twee opties in beeld hebben gebracht om de route van lijn 140 aan te passen. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 15] heeft aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende rekening is gehouden met de bushaltes en evenmin voor de verwachting dat geen toereikend alternatief zal worden gevonden voor de bushaltes langs de N65 die komen te vervallen. Het betoog slaagt niet.

82.3. Gelet op wat hiervoor is overwogen, slaagt de beroepsgrond van [appellant sub 15] over het vervallen van bushaltes niet. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen bespreking.

## 7 Inlassen zienswijze

83. [appellant sub 15] betoogt dat de raad onvoldoende is ingegaan op zijn zienswijze. Hij last daarom de inhoud van zijn zienswijze in.

83.1. Wat het inlassen van de zienwijze betreft, heeft [appellant sub 15] desgevraagd geen onderwerpen genoemd die niet hiervoor al zijn beoordeeld. Voorts verzet artikel 3:46 van de Awb zich er niet tegen dat de raad de zienswijzen samengevat weergeeft. Voor een voldoende motivering is het niet nodig dat op elk argument afzonderlijk wordt ingegaan. Niet is gebleken dat de raad bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen heeft betrokken. Het betoog slaagt niet.

[locatie 19] Vught - beroep [appellante sub 8]

## 1 Bestemmingen "Groen" en "Groen-Park"

84. [appellante sub 8] is eigenaar van het gelijknamige landgoed aan de [locatie 19] te Vught. Hij betoogt dat ten onrechte de bestemmingen "Groen" en "Groen-Park" zijn toegekend aan een strook grond aan de zuidzijde van het landgoed. Hij voert ten eerste aan dat er geen noodzaak is voor deze bestemmingen. Volgens [appellante sub 8] zijn de bestemmingen

alleen toegekend zodat de strook grond kan worden verworven, terwijl de grond volgens hem net zo goed in zijn eigendom kan blijven. Het verwerven van de grond is volgens hem niet nodig om er kabels en leidingen te kunnen leggen, want het moeten dulden van kabels en leidingen kan worden geregeld via de Belemmeringenwet Privaatrecht. En ook voor het onderhoud van de N65 is het verwerven van de grond volgens [appellante sub 8] niet nodig, omdat het onderhoud vanaf de wegzijde kan plaatsvinden. [appellante sub 8] voert ten tweede aan dat het landgoed als gevolg van plan 1 de status van 'landgoed' als bedoeld in artikel 1 van de Natuurschoonwet 1928 (hierna: Nsw) zal verliezen. Op de zitting heeft hij toegelicht dat het landgoed 4 hectare beslaat en een buitenplaats is. Dit is volgens hem een kwetsbare situatie, waarbij elke wijziging ten opzichte van het moment dat de Nsw-status is toegekend, zoals het verdwijnen van bomen en het toevoegen van bebouwing, het risico met zich brengt dat de Nsw-status verloren gaat. Plan 1 biedt hierover volgens hem onvoldoende inzicht.

84.1. Volgens de raad zal plan 1 er niet toe leiden dat landgoed [appellante sub 8] niet langer als landgoed in de zin van de Nsw kan worden aangemerkt. Weliswaar kan nog niet precies worden aangegeven welke bomen gekapt worden omdat het wegontwerp nog niet definitief is, maar de mogelijk te kappen bomen zijn wel in kaart gebracht. Volgens de raad zal worden bewerkstelligd dat zo weinig mogelijk bomen worden gekapt, zoals inzichtelijk is gemaakt in paragraaf 5.11 van de plantoelichting.

84.2. In de verbeelding is aan een strook grond van ongeveer 2 meter breed langs de zuidgrens van het landgoed, grenzend aan de N65, de bestemming "Groen" toegekend. Aan de parallel daaraan gelegen strook grond van eveneens ongeveer 2 meter breed is de bestemming "Groen - Voorlopig 1" toegekend. Aan een strook grond aan de oostzijde van het landgoed is de bestemming "Groen - Park" toegekend.

84.3. [appellante sub 8] heeft desgevraagd op de zitting te kennen gegeven dat wat hij heeft gesteld over de noodzaak voor onteigening, kan worden opgevat als een verzuchting. In deze procedure moet worden beoordeeld of de raad de bestemmingen "Groen" en "Groen - Park" mocht toekennen. Dat mag alleen als daar een ruimtelijk belang mee is gemoeid en als dit geen onevenredig nadeel oplevert voor [appellante sub 8], waarbij kan meewegen of het landgoed daardoor de Nsw-status zou kunnen verliezen.

84.4. Op de zitting heeft de raad desgevraagd toegelicht dat het ruimtelijke belang bij het toekennen van de groenbestemmingen aan de strook grond die nu bij het landgoed hoort, is dat deze grond nodig is om gedurende de bouwphase plan 1 te kunnen realiseren, om permanente noodzakelijke voorzieningen als kabels, leidingen, verlichting, armaturen en borden te kunnen plaatsen en om die in de toekomst te kunnen onderhouden. Dat onderhoud kan volgens de raad niet allemaal vanaf de weg plaatsvinden. De toegekende groenbestemmingen voorzien in deze voorzieningen en dit gebruik. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen reden om te twijfelen aan het belang en de noodzaak daarvan. Verder heeft de raad toegelicht dat de strook grond van het landgoed waaraan de groenbestemmingen zijn toegekend zo smal als mogelijk is. Uit het besluit en de door de raad op de zitting gegeven toelichting blijkt dat ruimtelijke motieven ten grondslag liggen aan het toekennen van de bestemmingen "Groen" aan de strook grond aan de zuidzijde en "Groen - Park" aan de oostzijde van het landgoed.

84.5. Voor de vraag of tegenover het belang dat is gemoeid met het toekennen van deze bestemmingen een onevenredig nadeel staat voor [appellante sub 8], geldt het volgende. De Nsw biedt voor grondeigenaren diverse fiscale voordelen als hun landgoed kwalificeert als landgoed in de zin van artikel 1 van de Nsw. Uit de Nsw en het Rangschikkingsbesluit

Natuurschoonwet 1928, zoals deze luiden ten tijde van het vaststellen van plan 1, volgt dat een landgoed, zijnde in dit geval een buitenplaats van 4 hectare, om te kunnen worden aangemerkt als landgoed in de zin van de Nsw, met name moet zijn aan te merken als een geheel of gedeeltelijk met natuurterreinen, bossen of andere houtopstanden bezette onroerende zaak waarvan het blijven voortbestaan in zijn karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk is, waarbij vereist is dat het soort gebruik dat van de onroerende zaak wordt gemaakt, geen inbreuk maakt op het natuurschoon. Partijen zijn het erover eens dat het landgoed ten tijde van het vaststellen van plan 1 kwalificeerde als Nsw-landgoed. Het behoud van deze status is een reëel belang van [appellante sub 8].

Plan 1 voorziet erin dat op de strook grond langs de zuidzijde van het landgoed van in totaal ongeveer 4 meter breed permanent de hiervoor vermelde voorzieningen aanwezig zijn. Ook staat plan 1 er niet aan in de weg dat op deze strook grond bomen worden gekapt. In bijlage 7 van de toelichting bij plan 1 is weergegeven welke bomen ten behoeve van het plan kunnen worden gekapt. Uit kaartblad 5 volgt dat rekening is gehouden met de kap van 6 bomen op de strook grond aan de zuidzijde van het landgoed. Het aangevoerde geeft geen aanleiding om aan de juistheid van deze inschatting hiervan te twijfelen.

De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de raad in aanmerking had moeten nemen dat het landgoed als gevolg van de voormelde ontwikkelingen de Nsw-status zal verliezen. Daartoe is het volgende van belang. De raad heeft toegelicht dat uit de Nsw volgt wanneer een landgoed de Nsw-status heeft of verliest en dat de ontwikkelingen die plan 1 mogelijk maakt er niet toe zullen leiden dat landgoed [appellante sub 8] niet langer als landgoed in de zin van de Nsw kan worden aangemerkt. De Afdeling ziet daar evenmin aanleiding toe, waarbij zij in aanmerking neemt dat de kap van 6 bomen en de permanente aanwezigheid van de hiervoor genoemde voorzieningen op de vier meter brede strook grond langs de zuidzijde van het landgoed, grenzend aan de N65, gezien in verhouding tot het totale landgoed een beperkte aantasting vormt. Niet valt in te zien dat het verlies van 6 bomen en de aanwezigheid van die voorzieningen aan de rand van het landgoed maken dat het landgoed niet langer is te kwalificeren als "een geheel of gedeeltelijk met natuurterreinen, bossen of andere houtopstanden bezette onroerende zaak waarvan het blijven voortbestaan in zijn karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk is", of dat hierdoor het soort gebruik dat van het landgoed als geheel wordt gemaakt inbreuk maakt op het natuurschoon. [appellante sub 8] heeft ook geen begin van bewijs geleverd dat er wel aanleiding is voor de vrees dat het landgoed de status van Nsw-landgoed, ondanks het vorenstaande, toch zal verliezen. De op de zitting naar voren gebrachte stelling dat de toekenning van de Nsw-status berust op een momentopname die in het verleden is gemaakt en dat elke verdere wijziging van dat beeld een groter risico met zich brengt dat de Nsw-status zal worden verloren, geeft in het licht van de voormelde criteria uit de Nsw en het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928 geen grond om aan te nemen dat de door plan 1 voorziene wijzigingen zouden betekenen dat de Nsw-status verloren zal gaan. Het betoog slaagt niet.

84.6. Gelet op het vorenstaande en vanwege de belangen die zijn gemoeid met het toekennen van de bestemmingen "Groen" en "Groen - Park" aan de gronden die deel uitmaken van landgoed [appellante sub 8], mocht de raad concluderen dat de gevolgen van plan 1 wat betreft de Nsw-status van het landgoed niet onevenredig nadelig zijn voor [appellante sub 8].

Het betoog slaagt niet.

## 2 Bestemming "Groen - Voorlopig 1"

85. [appellante sub 8] betoogt dat voor de gronden waaraan de bestemming "Groen - Voorlopig 1" is toegekend ten onrechte niet is verzekerd dat de cultuurhistorische en bijbehorende natuurlijke en landschappelijke waarden worden hersteld. Hij wijst erop dat het ensemble van de parkaanleg, de beeldbepalende oude bomen en het rijksmonument Villa [appellante sub 8] van monumentale kwaliteit is en dat het beleid van de gemeente Vught het belang van landgoederen benadrukt. Verder verzoekt [appellante sub 8], in het kader van het behoud van de Nsw-status van het landgoed, om de tijdelijke werkstrook langs de N65 die op het landgoed is voorzien niet, of in elk geval zo kort mogelijk te reserveren.

85.1. De raad stelt dat de gronden van het landgoed waaraan de bestemming "Groen - Voorlopig 1" is toegekend incidenteel zullen worden gebruikt voor het bouwverkeer in de periode dat de reconstructie van de N65 wordt uitgevoerd. Vijf jaar na de inwerkingtreding van plan 1 wijzigt de bestemming automatisch naar "Park". De raad stelt dat de gronden zullen worden hersteld naar de huidige staat. Volgens de raad is bescherming van het landgoed voldoende in de planregels geborgd.

85.2. Plan 1 voorziet erin dat de strook grond van ongeveer 2 meter breed met de bestemming "Groen - Voorlopig 1" tot maximaal 5 jaar na de inwerkingtreding van plan 1 kan worden gebruikt als werkterrein. Dit kan onder andere gebruikt worden voor opslag.

De Afdeling is van oordeel dat de waarden van het landgoed, en de op basis daarvan toegekende Nsw-status van het landgoed, door de bestemming "Groen - Voorlopig 1" geen risico lopen. De raad hoefde daarom geen nadere regeling te treffen voor het herstel van die waarden. De Afdeling komt tot deze conclusie om de volgende redenen.

Ten eerste geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat het gebruik van de strook grond gedurende maximaal 5 jaar het door [appellante sub 8] genoemde ensemble van de parkaanleg, de beeldbepalende oude bomen en het rijksmonument Villa [appellante sub 8] in onaanvaardbare mate zal aantasten. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de strook grond slechts 2 meter breed is, langs de zuidzijde van het landgoed en op ongeveer 2 meter afstand van de N65 ligt. Ook is niet gebleken dat ter plaatse specifieke elementen, anders dan bomen, voorkomen die in het bijzonder van belang zijn voor het door [appellante sub 8] genoemde ensemble als geheel en die door het tijdelijke gebruik als werkterrein verloren zullen gaan. Voor de vrees dat het tijdelijke gebruik als werkterrein zal maken dat het landgoed niet langer is te kwalificeren als "een geheel of gedeeltelijk met natuurterreinen, bossen of andere houtopstanden bezette onroerende zaak waarvan het blijven voortbestaan in zijn karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk is", of dat hierdoor het gebruik dat van het landgoed als geheel wordt gemaakt inbreuk maakt op het natuurschoon, bestaat daarom geen grond. Dat het gebruik van het werkterrein voor opslag van goederen die benodigd zijn voor de realisatie van de N65 op grond van artikel 2, tweede lid, van de Nsw, gelezen in verbinding met artikel 4, onder f, met zich brengt dat die grond niet wordt gerekend tot de als landgoed aan te merken onroerende zaak, betekent evenmin dat hierdoor de Nsw-status in zijn geheel verloren zal gaan.

Ten tweede stelt de Afdeling vast dat artikel 6.4 en 6.5 van de regels van plan 1 met zich brengen dat na vijf jaar al de voorzieningen die en al het gebruik dat samenhangt met het werkterrein van rechtswege niet meer zijn toegestaan. Zij moeten dan dus verwijderd respectievelijk beëindigd worden. De raad heeft op de zitting bevestigd dat daarmee de waarden die voor het landgoed van belang zijn, terug moeten keren. Er is niet gebleken dat op de strook grond nu waarden aanwezig zijn die specifieke herstelwerkzaamheden zullen

vergen om het weer in de oorspronkelijke staat terug te brengen, anders dan dat daar bomen aanwezig zijn.

Ten derde is van belang dat na ommekomst van vijf jaar de bestemming "Groen - Park" van kracht wordt voor de strook grond. Die bestemming maakt onder meer groen in de vorm van een park en de instandhouding en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische en archeologische waarden mogelijk. Hiermee is erin voorzien dat het werkterrein na ommekomst van die vijf jaar verdwenen is en het door [appellante sub 8] genoemde ensemble resteert. Het betoog slaagt niet.

85.3. De Afdeling ziet daarom evenmin aanleiding voor het oordeel dat de raad met het oog op de Nsw-status van het landgoed had moeten afzien van het toekennen van de bestemming "Groen - Voorlopig 1" of had moeten kiezen voor een kortere periode waarvoor die bestemming geldt. De raad heeft toegelicht dat gedurende maximaal 5 jaar na de inwerkingtreding van plan 1 een werkstrook op het landgoed nodig is om de reconstructie van de N65 uit te kunnen voeren. Het aangevoerde geeft geen grond om te twijfelen aan deze noodzaak. Daarnaast mocht de raad aannemen dat het toekennen van de bestemming "Groen - Voorlopig 1" geen invloed heeft op de Nsw-status van het landgoed, gelet op de hiervoor onder 84.5 al genoemde omstandigheden. Het betoog slaagt niet.

### 3 Uitvoerbaarheid kantverharding

86. [appellante sub 8] stelt dat de kantverharding van de toerit van de John F. Kennedylaan naar de N65 is geprojecteerd op gronden die horen bij het landgoed, terwijl de ter plaatse toegekende bestemming "Groen" niet in de aanleg daarvan voorziet. Plan 1 is in zoverre niet uitvoerbaar en leidt tot een rechtsonzekere situatie, betoogt [appellante sub 8].

86.1. Blijkens de verbeelding van plan 1 is aan gronden die deel uitmaken van het landgoed [appellante sub 8] een groenbestemming toegekend en aan de gronden ten zuiden van de perceelgrens de bestemming "Verkeer". Die bestemming voorziet in het realiseren van kantverhardingen.

In bijlage 2 bij de regels van plan 1 zijn dwarsdoorsneden van het wegontwerp opgenomen. Dwarsdoorsnede 03 betreft de situatie ter hoogte van landgoed [appellante sub 8]. In de tekening is de perceelgrens van het landgoed aangegeven met een blauwe vlag. Uit de tekening volgt dat kantverhardingen moeten worden gerealiseerd op gronden die deel uitmaken van het landgoed. Aan die gronden is volgens de verbeelding niet de bestemming "Verkeer" toegekend. Dat betekent dat het niet mogelijk is om het beoogde profiel 03 binnen die bestemming te realiseren ter hoogte van het landgoed.

In de regels van plan 1 is echter niet vastgelegd dat de toerit conform het wegontwerp in bijlage 2 bij de regels van plan 1 moet worden gerealiseerd. De raad heeft desgevraagd op de zitting toegelicht dat dit wegontwerp globaal en indicatief is. Er is volgens de raad feitelijk genoeg ruimte om een toerit te realiseren die binnen de verkeersbestemming past. De Afdeling ziet geen reden om dat te betwijfelen. Daarom geeft het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat plan 1 in zoverre niet uitvoerbaar zou zijn. In de enkele omstandigheid dat de toerit op een wat andere wijze zal worden gerealiseerd dan is weergegeven in de in dit opzicht niet bindende bijlage 2 bij de planregels, ziet de Afdeling voorts geen aanleiding voor het oordeel dat plan 1 rechtsonzeker zou zijn. Het betoog slaagt niet.

[locatie 20] Vught - beroep [appellant sub 4]

### 1 Verkeersbestemming

87. [appellant sub 4] is eigenaar van het perceel aan de [locatie 20] te Vught, dat onderdeel uitmaakt van het landgoed Jagersbosch. Hij betoogt dat ten onrechte aan een deel van de grond van het landgoed de bestemming "Verkeer" is toegekend. Hij voert aan dat in de zienswijzennota staat dat het plandeel met de bestemming "Verkeer" grenst aan het landgoed en zich niet uitstrekt over de grond die tot het landgoed behoort maar dat dit niet juist is. Daarnaast voert hij aan dat ambtelijk is toegezegd dat niet de bestemming "Verkeer" zou worden toegekend aan het landgoed.

87.1. De raad stelt dat in de verbeelding weliswaar de bestemming "Verkeer" is toegekend aan een strook grond die tot het landgoed behoort, maar dat hier geen werkzaamheden in het kader van de reconstructie zijn voorzien. De bestemming voorziet volgens de raad in het bestaande gebruik en de bestaande bebouwing en levert geen nadeel op voor [appellant sub 4]. De raad stelt dat bij de eerstvolgende herziening van plan 1 een groenbestemming zal worden toegekend aan deze strook grond.

87.2. Uit de door de raad gegeven toelichting volgt dat er geen ruimtelijk belang is gediend met het toekennen van de bestemming "Verkeer" aan de grond van [appellant sub 4], maar dat dit abusievelijk is gebeurd. Daartegenover staat dat deze bestemming mogelijk wel nadeel oplevert voor [appellant sub 4]. Anders dan de raad heeft aangenomen, voorziet deze bestemming blijkens artikel 8.1 van de planregels namelijk niet in het ter plaatse aanwezige hek, nu daarin niet is opgenomen dat hekwerken of terreinafscheidingen zijn toegestaan. Daarnaast kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat dit hek onder de regeling van artikel 2, aanhef en onderdeel 12, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht valt.

87.3. Gelet op het vorenstaande moet het ervoor worden gehouden dat het plan in zoverre onzorgvuldig is voorbereid, terwijl de gevolgen van het toekennen van de bestemming "Verkeer" aan de grond van [appellant sub 4] onevenredig nadelig zijn voor [appellant sub 4]. Het betoog slaagt.

## 2 Herstel aarden wal

88. [appellant sub 4] stelt dat op het landgoed een grondwal ligt, die zal worden verwijderd omdat er een tijdelijke rijstrook deels op het landgoed komt te leggen. Hij betoogt dat het plan ten onrechte niet waarborgt, bijvoorbeeld met een voorwaardelijke verplichting, dat deze grondwal binnen een bepaalde termijn wordt hersteld. Hij wijst erop dat de wal een werk is en geen vorm van gebruik. Ook is artikel 16.2.3 van de regels van plan 1 volgens [appellant sub 4] ontoereikend om het herstel van de wal te waarborgen. Hij voert daartoe aan dat de wal geen cultuurhistorisch waardevol werk is, maar een in 2000 aangelegde wal zonder cultuurhistorische waarde. Daarnaast is geen termijn opgenomen in de bepaling, zo betoogt hij.

88.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het herstel van de aarden wal op drie verschillende manieren is geborgd. Ten eerste doordat vijf jaar na de inwerkingtreding van plan 1 van rechtswege de bestemming "Groen" komt te gelden voor de betreffende locatie. Ten tweede stelt de raad dat een voorwaardelijke verplichting, die is neergelegd in artikel 16.2.3 van de planregels, voorziet in het herstel van de wal. En ten derde stelt de raad dat het herstel wordt opgenomen in een privaatrechtelijke overeenkomst die met [appellant sub 4] zal worden gesloten. In die overeenkomst zal staan hoe de aantasting van de aanwezige waarden zo klein mogelijk wordt gehouden en hoe de waarden zullen worden hersteld.

88.2. Blijkens de verbeelding is aan de grond waar nu een aarden wal ligt, de bestemming "Verkeer - Voorlopig 1" toegekend. Ter plaatse is tevens de aanduiding "overige zone -

cultuurhistorisch waardevol gebied" weergegeven.

88.3. De Afdeling volgt niet het standpunt van de raad dat het herstel van de aarden wal in het plan geborgd is met artikel 16.2.3 van de planregels. Die bepaling strekt er immers toe dat een werk als bedoeld in artikel 16.2.1, in dit geval het verwijderen van de aarden wal op het perceel van [appellant sub 4], toelaatbaar is indien de cultuurhistorische waarde in het gebied na het uitvoeren van het werk worden hersteld. De raad heeft echter niet betwist dat, zoals [appellant sub 4] heeft toegelicht, de aarden wal geen cultuurhistorische waarde is of heeft. De bepaling brengt niet met zich dat het verwijderen van de grondwal toelaatbaar is indien hij wordt hersteld nadat de reconstructie van de N65 gereed is. Het vorenstaande leidt evenwel niet tot vernietiging, omdat de raad in plan 1 geen regel hoefde op te nemen die ertoe verplicht om de grondwal binnen een bepaalde termijn te herstellen. De Afdeling komt tot deze conclusie op basis van het volgende. Ten eerste is in dit geval het verwijderen van de grondwal weliswaar geen initiatief van [appellant sub 4], maar zal deze ontwikkeling niet plaatsvinden zonder zijn toestemming. De reden daarvoor is dat de grondwal ligt op grond die in [appellant sub 4]s eigendom is, waarbij niet is gebleken dat deze grond door een ander in eigendom zal worden verworven. De raad heeft in dit verband gewezen op een met [appellant sub 4] te sluiten privaatrechtelijke overeenkomst, waarin ook het herstel van de grondwal zal worden opgenomen. Het vorenstaande betekent dat ook het herstel van de grondwal uiteindelijk niet in de macht van de gemeente ligt, maar in de macht van [appellant sub 4] zelf. Ten tweede is het juist dat, zoals de raad stelt, ter plaatse van de grondwal vijf jaar na de inwerkingtreding van plan 1 van rechtswege de bestemming "Groen" komt te gelden. Deze bestemming voorziet planologisch in het kunnen herstellen van de grondwal. Dat deze regeling geen verplichting bevat om dit binnen een bepaalde termijn te doen is aanvaardbaar, omdat de wal op de grond van [appellant sub 4] ligt en, mede in aanmerking genomen dat de wal geen cultuurhistorische waarde heeft, niet is gebleken dat de raad het herstel van deze wal noodzakelijk vindt of had moeten vinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Het betoog slaagt niet.

### 3 Bescherming bomen

89. [appellant sub 4] betoogt dat ten onrechte niet inzichtelijk is welke bomen er zullen worden gerooid en welke daarvan zullen worden gecompenseerd. [appellant sub 4] betoogt ook dat onvoldoende beschermingsmaatregelen zijn geborgd voor de instandhouding van de bomen die niet worden gerooid.

89.1. De raad stelt zich op het standpunt dat, omdat het wegontwerp nog niet definitief is, ook nog niet tot op de boom precies is aan te geven of deze moet worden gekapt of niet. Volgens de raad wordt het wegontwerp zo gemaakt dat zo min mogelijk bomen hoeven te worden gekapt. Verder wijst de raad erop dat in het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan een analyse is gemaakt van de potentieel te kappen bomen en de benodigde compensatie. De resultaten daarvan staan in paragraaf 5.11 van de plantoelichting en de onderliggende onderzoeken, aldus de raad.

89.2. Plan 1 staat er niet aan in de weg dat rond de N65, en daarmee ook rond het perceel van [appellant sub 4], diverse bomen worden gekapt. Dat is nodig om de voorziene aanpassingen aan de N65 te kunnen realiseren. Binnen de algemene kaders die plan 1 geeft, zijn er nog verschillende uitvoeringen van het precieze wegontwerp van de N65 mogelijk. Dat betekent dat nog niet precies is te zeggen welke bomen gekapt zullen worden en of en zo ja, waar zij kunnen of zullen worden herplant. Dat is toegestaan. Maar er moet wel vaststaan dat de situatie na de realisatie van plan 1 in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Om dat te kunnen beoordelen, moet de raad inzichtelijk maken wat de gevolgen

zijn voor de bomen in Vught bij een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden van plan 1. Met het oog hierop heeft de raad in bijlage 7 van de toelichting bij plan 1 weergegeven welke bomen ten behoeve van het plan kunnen worden gekapt en op welke plekken bomen zullen worden gecompenseerd. Op kaartblad 4 staat welke bomen nabij de [locatie 20] zullen worden gerooid en herplant. De raad heeft toegelicht dat bijlage 7 een indicatie is die is gebaseerd op een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het plan, in die zin dat ernaar wordt gestreefd dat in de praktijk zo min mogelijk bomen worden gekapt. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 4] heeft aangevoerd geen grond om te betwijfelen dat bijlage 7 een realistische indicatie geeft van het ongunstige scenario voor de bomen die ten behoeve van plan 1 kunnen worden gekapt. De raad heeft hiermee genoegzaam inzichtelijk gemaakt welke gevolgen plan 1 heeft voor bomen. Het betoog slaagt niet.

89.3. Voor zover [appellant sub 4] betoogt dat maatregelen moeten worden getroffen om bomen te beschermen tijdens de bouwwerkzaamheden, geldt dat dit niet gaat over het plan zelf maar over de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. De Afdeling bespreekt deze beroepsgrond daarom in zoverre niet inhoudelijk.

89.4. Voor zover [appellant sub 4] meent dat ook na de bouwfase maatregelen zouden moeten worden getroffen, heeft hij niet geconcretiseerd waarom dat nodig zou zijn of waaruit deze maatregelen dan zouden moeten bestaan. Niet valt in te zien dat na het beëindigen van de bouwfase specifieke beschermingsmaatregelen nodig zijn voor de te behouden bomen. De raad heeft daarin dan ook niet hoeven te voorzien in plan 1. Het betoog slaagt daarom in zoverre niet.

#### 4 Ingetrokken beroepsgrond

90. [appellant sub 4] heeft op de zitting zijn beroepsgrond over de ontsluiting van zijn perceel ingetrokken.

[locatie 21] Helvoirt - beroep [appellant sub 19]

91. [appellant sub 19] betoogt dat de vaststelling van plan 2 in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, omdat op zijn perceel [locatie 21] te Helvoirt, waar zich zijn bedrijfswoning en bedrijfspand bevinden, de bestemming "Verkeer" is gelegd. Hij voert aan dat het plan niet zorgvuldig tot stand is gekomen, omdat een alternatieve oplossing mogelijk is, die de raad volgens hem ten onrechte niet serieus heeft afgewogen. In dit alternatief wordt het tracé van de N65 bij de reconstructie ter hoogte van zijn gronden verlegd, zodat zijn bedrijfswoning en -terrein kunnen worden behouden. De ruimte daarvoor is aan de zuidzijde van de weg beschikbaar en volgens [appellant sub 19] reeds in eigendom bij Rijkswaterstaat, zodat dit volgens hem een reële optie is.

91.1. [appellant sub 19] woont en heeft volgens zijn beroepschrift een houthandel op het perceel [locatie 21] te Helvoirt. Zijn perceel bevindt zich aan de noordzijde van de N65. Zijn woning vormt een twee-onder-een-kap woning met het gebouw Rijksweg 1.

91.2. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat, anders dan [appellant sub 19] stelt, zijn gronden wel strikt noodzakelijk zijn voor de reconstructie van de N65. Daarbij heeft de raad verwezen naar paragraaf 3.1.4 van de plantoelichting, die gaat over parallelvoorzieningen. Dat de gronden noodzakelijk zijn, is een gevolg van het moeten vervallen van de aansluiting van de Achterstraat op de N65, omdat die onveilig is.

Daarom moet aan de noordzijde van de weg een parallelvoorziening komen tussen het

Schildersstraatje en de Kreitestraat. Deze weg moet enkele percelen ontsluiten en verder een sluitende wegenstructuur creëren tussen de kern Helvoirt en het buitengebied. Om deze parallelvoorziening mogelijk te maken kunnen de woningen [locatie 22] en [locatie 21] volgens de raad niet worden gehandhaafd.

De raad stelt verder onbetwist dat al langere tijd over de grondverwerving met [appellant sub 19] wordt gesproken. Onder meer in het jaar 2017 heeft al een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente, Rijkswaterstaat en [appellant sub 19], die volgens de raad toen nog verhuurder van de woning en het perceel was. De raad heeft ter zitting gesteld dat meest recent in januari 2022 een, volgens de raad laatste, aanbod voor een schadeloosstelling aan [appellant sub 19] is gedaan.

Volgens de raad is verder het door [appellant sub 19] genoemde alternatief geen reële mogelijkheid. Anders dan hij stelt, zijn de betrokken gronden aan de zuidzijde van de N65 geen eigendom van Rijkswaterstaat. Bovendien kan volgens de raad de weg niet uitsluitend hier ter plaatse worden verlegd, omdat dit dan voor het hele tracé zou moeten gebeuren.

91.3. De Afdeling is van oordeel dat de raad met het voorgaande het besluit tot vaststelling van plan 2 zoals is gebeurd ter plaatse van het perceel [locatie 21] te Helvoirt, en de daarbij behorende belangenafweging, in zoverre toereikend heeft gemotiveerd. De raad heeft aan het algemene belang van het verwijderen van een onveilige aansluiting en het als gevolg daarvan moeten realiseren van een parallelstructuur, een zwaarder belang mogen hechten dan aan het belang van [appellant sub 19] bij het behouden van zijn eigendommen, waarbij mede van belang is dat hem schadeloosstelling is aangeboden.

Het betoog slaagt niet.

Gebied ten zuidwesten van Helvoirt - beroep [appellant sub 22]

92. [appellant sub 22] betoogt dat het vaststellingsbesluit van plan 2 in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Hij voert daartoe aan dat het plangebied in westelijke richting ten onrechte is begrensd bij hectometerpaal 11.0, bij de

Hoge Raam/Kreitestraat. Volgens hem had een gebied van 6,5 km, verder westelijk in de richting van Tilburg, tussen hectometerpaal 11.0 en 17.5 ook tot het plangebied moeten behoren, omdat daar de leefbaarheid ten gevolge van de reconstructie van de N65 aanzienlijk zal afnemen. Een gevolg van de reconstructie zal volgens hem namelijk zijn dat de doorstroming op de N65 verbetert en deze weg daardoor meer verkeer zal aantrekken. De bewoners langs het door hem genoemde tracé zullen daardoor meer overlast van de weg gaan ondervinden. Omdat dit deel niet tot het plangebied behoort, zijn daarvoor ten onrechte geen maatregelen ter beperking van die nadelige gevolgen voorzien, bijvoorbeeld geluidssaneringsmaatregelen, zoals die voor het plangebied wel zijn voorzien, aldus [appellant sub 22].

92.1. [appellant sub 22] woont aan de [locatie 23] in Haaren, op een afstand van ongeveer 2,5 kilometer ten westen van de plangrens van plan 2. Zijn perceel is buiten het plangebied, maar wel op korte afstand van de N65 gelegen.

92.2. De raad heeft het betoog dat [appellant sub 22] geen belanghebbende is bij het vaststellingsbesluit van plan 2 ter zitting ingetrokken.

92.3. De raad komt beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Gelet op wat [appellant sub 22] heeft aangevoerd is de Afdeling van oordeel dat de raad zich op het standpunt heeft mogen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing bij de Hoge Raam/Kreitestraat een goede ruimtelijke ordening dient. Zij betreft daarbij dat de raad erop heeft gewezen dat zich ten westen van het plangebied, op en rond het door [appellant sub 22] bedoelde tracé van de N65 dat loopt door het buitengebied, veel minder knelpunten voordoen wat betreft toenemende verkeersintensiteit, leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid, dan binnen het plangebied. Daarom bestaat geen aanleiding om daar reconstructiemaatregelen te treffen.

Voor zover [appellant sub 22] verder heeft betoogd dat hij eerder dan in de beroepsfase in de gelegenheid had willen worden gesteld om zijn inbreng te geven over de planbegrenzing, wordt overwogen dat hij daartoe ook eerder de gelegenheid heeft gehad. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van

21 maart tot en met 1 mei 2020 ter inzage gelegen. [appellant sub 22] heeft daarop zijn zienswijze gegeven. Hij heeft niet bestreden dat de procedure op dit punt juist heeft plaatsgevonden. Het betoog slaagt niet.

Het beroep van Houdstermaatschappij Reuzer III B.V. en Tankstation Helvoirt B.V.

93. Het Esso-tankstation van appellanten, gevestigd aan de Rijksweg 15 te Helvoirt, heeft in de huidige situatie een rechtstreekse aansluiting op de N65. Na de reconstructie zal deze verdwijnen en zal het tankstation op een andere, niet meer rechtstreekse wijze, op de N65 zijn aangesloten. Appellanten kunnen zich om verschillende redenen niet met de nieuwe aansluiting verenigen.

- Over de plangrens

94. Houdstermaatschappij Reuzer III B.V. en Tankstation Helvoirt B.V. (hierna tezamen en in enkelvoud: het tankstation) betogen dat de gronden van het tankstation ten onrechte buiten de begrenzing van plan 2 zijn gelaten. Zij voeren daartoe aan dat deze gronden in 2010 zijn opgenomen in het bestemmingsplan "Kom Helvoirt" met de bestemming "Bedrijf". Destijds was dit logisch, omdat het tankstation toen nog toegankelijk was vanuit het dorp Helvoirt. Nu het echter in 2015 een weggebonden aansluiting heeft gekregen op de N65 en niet langer toegankelijk is vanuit het dorp, bestaat geen ruimtelijke samenhang meer met het dorp, maar alleen nog met de N65.

94.1. De raad stelt zich op het standpunt dat vanwege het ontbreken van een ruimtelijke samenhang er geen reden is om de gronden van het tankstation in het plan op te nemen. Het bestemmingsplan omvat de infrastructuur van de N65 en, waar nodig, overige infrastructurele ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. De gronden met daarop het gebouw van het tankstation hebben niet een zodanige ruimtelijke samenhang met het plangebied dat het daar niet buiten had mogen blijven, aldus de raad. De bestemming "Bedrijf" voor deze gronden in bestemmingsplan "Kom Helvoirt" is volgens de raad niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

94.2. De raad komt beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

In hetgeen het tankstation heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Het plan voorziet in

een juridisch-planologische regeling voor de N65 en daarmee samenhangende noodzakelijke infrastructurele ruimtelijke ontwikkelingen. Niet is gesteld dat het plan niet ten uitvoer kan worden gebracht zonder dat daarbij de gronden van het tankstation worden betrokken. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de gronden binnen het plangebied een zodanige ruimtelijke samenhang met de gronden van het tankstation hebben, dat de begrenzing van het plan daarom in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het betoog slaagt niet.

- Over de zorgvuldigheid van het besluit

95. Het tankstation betoogt verder dat het bestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen doordat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het besluit voor het tankstation en daarmee ook naar de af te wegen belangen.

Het voert daartoe aan dat ten onrechte niet is gebleken van enig onderzoek door de raad naar de verkeerskundige en de bedrijfseconomische gevolgen van de reconstructie voor het bedrijf. De nieuwe wijze waarop het tankstation na de reconstructie op de N65 zal zijn aangesloten, is volgens het tankstation niet verkeersveilig. Het verwijst daarbij naar het rapport "Verzorgingsplaats (VZP) "Tanklokaal Helvoirt" en bestemmingsplan reconstructie N65" van Prana Consult te Zeist van 31 augustus 2020. Daaruit blijkt volgens hem dat de ontsluiting niet voldoet aan vigerende ROA richtlijnen en evenmin aan de beleidsprincipes van een "Duurzaam Veilig Verkeers- en vervoersbeleid". De aanrijroute is volgens het tankstation verder onveilig, omdat het plaatsen van extra bewegwijzering naar het tankstation juist zal leiden tot verwarring bij automobilisten op de N65 en de ovonde. Daarnaast zullen verkeersonveilige situaties ontstaan op de toerit. Die is bedoeld om vaart te maken om in te voegen op de N65, terwijl bezoekers van het tankstation daar juist vaart moeten minderen.

Over de bedrijfseconomische gevolgen betoogt het tankstation dat de raad de te verwachten gevolgen van de reconstructie voor het bedrijf, op basis van slechts een ambtelijke inschatting, veel te rooskleurig inschat. Daarbij verwijst het tankstation naar het door hem in het geding gebrachte rapport van Adviesbureau Rijnstad BV van 2 september 2020. In dat rapport wordt geconcludeerd dat de reconstructie van de N65 het bedrijfsresultaat van het tankstation zeer negatief zal beïnvloeden.

Gelet op het voorgaande is door de raad ten onrechte geweigerd om mee te werken aan een alternatieve oplossing voor het bedrijf, zoals een bedrijfsverplaatsing. Ook is ten onrechte nooit serieus overleg gevoerd met de eigenaar van het tankstation, de heer Van Hulten, door de betrokken instanties. Hij is slechts verwezen naar de planschadeprocedure.

95.1. De raad stelt zich op het standpunt dat van onvoldoende onderzoek geen sprake is. Volgens de raad is juist uitgebreid onderzoek gedaan naar een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing van het tankstation na de reconstructie. Die is mogelijk op de bestaande locatie en die zal ook worden gerealiseerd. Daarbij wordt ook een zo optimaal mogelijke aanrijroute gerealiseerd. Bij dit onderzoek is volgens de raad de deskundigheid van Royal Haskoning DHV betrokken.

Wat de verkeersveiligheid betreft, stelt de raad dat het wegontwerp, in overeenstemming met de standardeisen van Rijkswaterstaat, met een positief resultaat de toetsing door onafhankelijke verkeersveiligheidsauditors heeft doorstaan. Het ontwerp is volgens de raad daarbij ook getoetst aan de ontwerprichtlijnen en beoordeeld op alle verkeersveiligheidsaspecten van het ontwerpprincipe Duurzaam Veilig en volgens het Handboek wegontwerp 2013 Regionale Stroomwegen (CROW publicatie 331). Ook zal door de toe- en afritten van en naar het tankstation volwaardiger uit te voeren dan nu het geval is

en doordat in een adequate bewegwijzering zal worden voorzien, de herkenbaarheid van het tankstation en de vergevingsgezindheid van de locatie juist toenemen.

Voor zover het tankstation vreest voor een vermindering van de aantallen bezoekers, wijst de raad ook op de verbeterde bewegwijzering. Die zal dit nadeel volgens de raad grotendeels opheffen. Volgens de raad zijn ook overigens de bedrijfseconomische gevolgen voor het bedrijf niet zo desastreus als het stelt. Hij wijst erop dat het bedrijf na de reconstructie nog altijd pal naast de N65 zal liggen, het goed bereikbaar zal zijn via de ovonde en er niet hoeft te worden omgereden om het tankstation te bereiken. Ook zal volgens de raad de omstandigheid dat het tankstation het enige is op dit weggedeelte tussen Vught en Tilburg, maken dat voldoende bezoekers zullen blijven komen. Omdat de verkeersaantallen op de N65 zelf zullen toenemen, is volgens de raad het juist meer reëel een toename van het aantal bezoekers te verwachten.

#### Het deskundigenverslag van de STAB

Over de feitelijke aansluiting van het tankstation op de N65 in de huidige en in de toekomstige situatie

95.2. Het deskundigenverslag vermeldt dat het tankstation in de huidige situatie rechtstreeks op de N65 is aangesloten met een op- en afrit. Weggebruikers worden op een afstand van ongeveer 200 m voor de afrit naar het tankstation door een verkeersbord geattendeerd op de aanwezigheid van het tankstation. Op ongeveer 150 m na de kruising van de N65 met de Torenstraat begint een geasfalteerde afrit van ongeveer 90 m naar het tankstation. Verder is er een ongeveer 60 m lange toerit om terug te keren op de N65, die deels in klinkerbestrating en deels in asfalt is uitgevoerd. Deze directe aansluiting komt met de reconstructie te vervallen.

Over de toekomstige situatie vermeldt het deskundigenverslag dat uit bijlage 3 bij de plantoelichting, die de ontwerptekening "Helvoirt Oost" bevat, de nieuwe vorm van de ontsluiting blijkt. Opgemerkt wordt dat, omdat de verdiepte ligging van de N65 - in verband met de ongelijkvloerse kruising bij de Torenstraat - begint en eindigt ter hoogte van het tankstation, een directe aansluiting nagenoeg niet meer mogelijk is. Het verkeer op de N65 dat naar het tankstation wil rijden zal in de toekomst op een afstand van ongeveer 750 m vóór het tankstation de afslag naar Helvoirt moeten nemen. Het tankstation zal met bewegwijzeringsborden worden aangegeven. De afslag naar Helvoirt mondt uit op de ovonde bij de Torenstraat. Verkeer naar het tankstation dient vervolgens op de ovonde af te slaan naar de toerit naar de N65. Na ongeveer 100 m bevindt zich op de toerit een afslag met een uitvoegstrook naar het tankstation. De lengte van die uitvoegstrook is ook ongeveer 100 m, wat vergelijkbaar is met de lengte van de huidige uitvoegstrook. Om het tankstation te verlaten, zal het verkeer met gebruikmaking van een ongeveer 70 m lange invoegstrook, moeten invoegen op de toerit naar de N65. De lengte van de nieuwe invoegstrook is vergelijkbaar met de lengte van de huidige invoegstrook. Na ongeveer 80 m vangt dan de invoegstrook naar de N65 aan.

95.3. De STAB heeft naar aanleiding van het beroep van het tankstation de Afdeling geadviseerd over de verkeersveiligheid van de nieuwe aansluiting en de bereikbaarheid van het tankstation in de nieuwe situatie. Daarbij heeft de STAB de door het tankstation in het geding gebrachte nadere rapporten van Prana en van BVA Verkeersadviezen van 30 oktober 2021 in aanmerking genomen. De STAB heeft verder de raad aanvullende vragen gesteld over de verkeersveiligheid. De raad heeft daarop gereageerd bij brief van 26 januari 2022 en daarin verwezen naar een memo van RHDHV van 26 januari 2022.

De bevindingen over de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het tankstation

#### De verkeersveiligheid

95.4. In het deskundigenverslag wordt geconcludeerd dat, alles overziende, de nieuwe wijze van ontsluiten van het tankstation in vergelijking met de huidige ontsluiting, zal leiden tot enige verslechtering van de verkeersveiligheid. Die is volgens de STAB niet het gevolg van een tekortschietend ontwerp van de verschillende verkeersaansluitingen, maar wordt veroorzaakt door een toename van het doorgaande verkeer op de af- en aanvoerwegen van de N65 en de ovonde in Helvoirt dat het tankstation als tussenbestemming heeft. Het deskundigenverslag vermeldt dat de nieuw te creëren verkeerssituatie met de ovonde, en de ovonde als zodanig, op zichzelf in beginsel niet onveilig zijn, maar dat in de nieuwe situatie voor het verkeer dat het tankstation als bestemming heeft, het aantal mogelijke conflictsituaties met ander verkeer (fietsers, voetgangers, afslaand verkeer met een andere bestemming dan het tankstation) toeneemt. Daarmee hoeft in de huidige situatie geen rekening te worden gehouden.

Over de in- en uitvoegstroken van en naar het tankstation vermeldt het deskundigenverslag dat het aansluiten op een toerit naar een autoweg zoals hier, in Nederland nauwelijks voorkomt. Er is daarmee volgens het verslag echter geen sprake van een veranderde verkeersveiligheidssituatie, omdat de toekomstige in- en uitvoegstroken van en naar het tankstation nagenoeg dezelfde lengte hebben als de huidige in- en uitvoegstroken, waarbij wordt opgemerkt dat volgens de raad de toekomstige zelfs langer zullen zijn, en omdat de maximumsnelheid op de toerit naar de N65 niet hoger zal zijn dan de maximumsnelheid op de rijbaan van de N65 in de huidige situatie, namelijk 80 km/uur. Verder wordt in het deskundigenverslag opgemerkt dat in de toekomstige situatie de invoegsituatie duidelijker zal zijn, omdat de toerit van het tankstation naar de toerit van de N65 geheel geasfalteerd zal zijn, in plaats van deels met klinkerverharding.

#### De bereikbaarheid van het tankstation in de nieuwe situatie

95.5. In het deskundigenverslag wordt geconcludeerd dat de nieuwe wijze van ontsluiting van het tankstation in vergelijking met de huidige situatie, wel zal leiden tot een behoorlijke afname van de bereikbaarheid (uitgedrukt in tijd en moeite) van het tankstation, in vergelijking met de huidige situatie waarin het tankstation nagenoeg zonder tijdverlies kan worden bereikt.

In de nieuwe situatie treedt volgens het deskundigenverslag wel tijdsverlies op door het moeten passeren van de ovonde. Al naar gelang de drukte op de ovonde zal de snelheid reduceren tot 0, als gewacht moet worden op ander verkeer (vooral tijdens de spitsuren). Op de ovonde zelf is de snelheid ook laag. Verder wordt er in het deskundigenverslag op gewezen dat men zich na de reconstructie al voor de afslag Helvoirt moet bedenken dat men eventueel de tussenstop wil maken (met het bijbehorende tijdverlies), terwijl nu zonder enig tijdverlies het tankstation bereikbaar is. De gemiddelde vertragsduur in de nieuwe situatie is volgens het deskundigenverslag moeilijk te voorspellen, maar omdat het bezoek aan het tankstation het hoogst is tijdens de spitsuren, is de kans op een veelal ongehinderde, niet extra vertragende rijtijd, niet erg groot. Aan dit probleem wordt volgens het deskundigenverslag iets afgedaan, doordat het tankstation het enige is langs de noordelijke rijbaan van de N65 tussen Den Bosch en Tilburg.

Het oordeel van de Afdeling

## Over de verkeersveiligheid

95.6. Het deskundigenverslag concludeert er niet toe dat de nieuwe wijze van aansluiten van het tankstation op de N65 verkeersonveilig is, in die zin dat het besluit om het plan vast te stellen in strijd met een goede ruimtelijke ordening moet worden geacht.

De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de nieuwe wijze van aansluiten niet verkeersveilig is. Daarbij wordt verder het volgende betrokken. Dat in de toekomst de ovonde moet worden gepasseerd om het tankstation te bereiken is, zoals in het deskundigenverslag wordt vermeld, enigszins nadelig voor de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie, maar omdat de situatie op de ovonde op zichzelf blijkens het deskundigenverslag niet verkeersonveilig is, maakt dit niet dat de raad het besluit niet had mogen nemen. Dit geldt ook voor de in- en uitvoegstroken van en naar het tankstation in de nieuwe situatie. De Afdeling volgt het deskundigenadvies waar wordt gesteld dat die situatie niet verkeersonveiliger is dan de huidige situatie waarin direct op de hoofdrijbaan wordt ingevoegd. Daarbij is van belang dat de invoegstrook ongeveer even lang blijft als in de huidige situatie, en dat de invoegsituatie zal verduidelijken door het, in tegenstelling tot nu, geheel asfalteren van de toe- en afritten. Ook zullen deze met een grotere breedte dan nu worden uitgevoerd. Voor het oordeel dat de toekomstige wijze van aansluiten niet verkeersonveilig is, is verder van belang dat het wegontwerp is beoordeeld door onafhankelijke verkeersveiligheidsauditors en dat uit het memo van Royal Haskoning DHV van 26 januari 2022 blijkt dat de toekomstige aansluiting van het tankstation op de N65 door dit bureau als verkeersveilig is beoordeeld.

## Over de bereikbaarheid

95.7. Uit het deskundigenverslag blijkt, zoals hiervoor al vermeld, dat wat de bereikbaarheid van het tankstation betreft, zich wel een aanzienlijke verslechtering voordoet. Het bereiken van het tankstation zal in de toekomst meer tijd en moeite kosten.

De bereikbaarheid en de zichtbaarheid van het tankstation vanaf de N65 nemen af. Dit zal voor het bedrijf wat het aantal bezoekers betreft verschil maken en bedrijfseconomische gevolgen hebben. Bezoekers die bekend zijn met de situatie zullen na de reconstructie het tankstation wellicht blijven bezoeken, maar het bedrijf zal impulsbezoekers, die volgens het bedrijf een groot deel van de klandizie vormen, kwijtraken. Het tankstation heeft hierover de eerdergenoemde rapporten van Prana en Rijnstad in het geding gebracht. In laatstgenoemd rapport is berekend dat de winst van het bedrijf als gevolg van de reconstructie structureel zodanig zal afnemen, dat het bedrijf uiteindelijk op deze locatie niet meer levensvatbaar zal zijn.

Gelet op de bevindingen in het deskundigenverslag, en de door het tankstation in het geding gebrachte onderzoeksrapporten, is de Afdeling van oordeel dat het standpunt van de raad, dat de bedrijfseconomische gevolgen van het besluit voor het tankstation niet onevenredig zijn, onvoldoende is gemotiveerd. Dat zoals de raad stelt, de bedrijfseconomische gevolgen niet zo desastreus zijn als het bedrijf stelt, is onvoldoende onderbouwd. Niet is gebleken dat de raad daar onderzoek naar heeft verricht en de raad heeft ook niet inhoudelijk gereageerd op dit aspect van de ingediende deskundigen-rapporten daarover. De raad heeft met name gewezen op adequate bewegwijzering en op de omstandigheid dat het tankstation het enige is op het betrokken weggedeelte. Daarmee is naar het oordeel van de Afdeling het door het tankstation naar voren gebrachte nadeel, dat door het deskundigenverslag wordt onderschreven, onvoldoende weerlegd.

Voor zover de raad heeft bedoeld zijn standpunt alsnog te motiveren met het onderzoek "Pré-scan nadeelcompensatierisico-analyse Esso Tankstation te Helvoirt" van 15 februari 2021, slaagt dat niet. Dit onderzoek gaat vooral in op mogelijke voorzienbaarheid van gestelde schade. Dat de raad zich eventueel op dit onderzoek wenst te beroepen in een daarvoor geëigende andere procedure, ontslaat de raad er niet van zorgvuldig onderzoek te doen ter onderbouwing van het standpunt dat de situatie na de reconstructie voor het tankstation ruimtelijk aanvaardbaar is.

95.8. De Afdeling is gelet op het voorgaande van oordeel dat van een dergelijk zorgvuldig onderzoek geen sprake is waar het gaat om de bedrijfseconomische gevolgen van de toekomstige wijze van aansluiting op de N65 voor het tankstation. Dat brengt mee dat het tankstation terecht betoogt dat eveneens onvoldoende kennis is vergaard over de af te wegen belangen. De raad dient het besluit op dit punt alsnog van een deugdelijke motivering te voorzien. Daarbij moet worden ingegaan op de vraag of mogelijk aanleiding bestaat voor een andere planregeling, dan wel moet deugdelijk worden gemotiveerd dat en waarom de belangen van het tankstation niet opwegen tegen de met het plan te dienen doelen.

Het betoog slaagt in zoverre.

96. De Afdeling zal, teneinde het geschil zoveel mogelijk definitief te beslechten, hierna de beroepsgrond van het tankstation met betrekking tot de gestelde schending van het gelijkheidsbeginsel bespreken.

- Over het gelijkheidsbeginsel

97. Het tankstation betoogt verder dat het besluit om het bestemmingsplan vast te stellen is genomen in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Hij voert daartoe aan dat de reconstructie niet alleen grote nadelige gevolgen heeft voor zijn bedrijf, maar ook voor twee andere bedrijven aan de N65, namelijk het aan de overzijde van de weg gelegen BP-tankstation en voor wegrestaurant In 't Groene Woud. Anders dan in zijn geval, is voor deze twee bedrijven bij de reconstructie volgens het tankstation wel voorzien in kostbare maatregelen om de nadelige gevolgen weg te nemen en deze bedrijven hun status van weggebonden voorziening te laten houden. Dat dit in zijn geval niet is gebeurd en in die gevallen wel, heeft volgens het tankstation oneigenlijke, financiële redenen.

97.1. De raad betwist dat het gaat om gelijke gevallen die ongelijk worden behandeld. Over het vergelijk met het BP-tankstation dat in verband met de reconstructie ongeveer 300 m in noordoostelijke richting wordt verplaatst, heeft de raad gesteld dat een adviesbureau voor beide tankstations intensief heeft bestudeerd of het na de reconstructie nog fysiek mogelijk is dat deze op de bestaande locaties gehandhaafd kunnen blijven. Dat kon volgens het adviesbureau in het geval van het BP-tankstation niet en in het geval van het Esso-tankstation van appellanten wel. De raad heeft verschillende redenen naar voren gebracht waarom het BP-tankstation niet op dezelfde locatie gehandhaafd kan blijven, namelijk onder meer dat de aanwezigheid van het BP-tankstation op de bestaande locatie conflicteert met het voorziene ecoduct bij de Broekleij. Dit hangt samen met het hoogteverschil van de N65 ter plaatse van het ecoduct (+ 80 cm) en dit tankstation binnen korte afstand van elkaar. De hellingshoek is volgens de raad ongewenst en onveilig. Verder is volgens de raad de wegbreedte ter plaatse te krap om de benodigde toe- en afritten met toebehoren te realiseren. Verder is er een rijksmonument aanwezig nabij dat tankstation. De ruimtelijke omstandigheden verschillen volgens de raad dus wel en er kan daarom volgens de raad niet worden gesproken van gelijke gevallen.

Wat betreft het vergelijk met wegrerestaurant In 't Groene Woud heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat het gaat om een ander type onderneming, met andere klandizie, markt en verzorgingsgebied. Hij heeft er verder op gewezen dat het viaduct dat mede in het belang is van het wegrerestaurant, niet alleen daarvoor dient, maar ook voor andere bedrijven in de omgeving en voor het verbeteren van de noord-zuidrelatie ten opzichte van de weg.

97.2. In hetgeen het tankstation heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het hiervoor gemotiveerde standpunt van de raad dat het gelijkheidsbeginsel niet is geschonden, niet kan worden gevolgd.

Het betoog slaagt daarom niet.

98. Voor zover het tankstation beroepsgronden naar voren heeft gebracht over de financiële uitvoerbaarheid van plan 2 wordt daarop hierna onder rechtsoverweging 100 e.v. ingegaan.

Ongelijke behandeling tankstations volgens het Comité N65

99. Comité N65 betoogt dat de raad twee benzinestations in de gemeente ten onrechte ongelijk heeft behandeld. Zij voert aan dat het ene tankstation, dat in eigendom is van Rijkswaterstaat, op kosten van de staat wordt verplaatst, terwijl het andere niet wordt verplaatst en alleen een verzoek tot schadevergoeding kan doen. Ook stelt Comité N65 dat verplaatsing van het eerste tankstation mogelijk niet nodig is als het ontwerp van de ovonde wordt aangepast, wat volgens haar nader zou moeten worden onderzocht. Comité N65 heeft op de zitting toegelicht dat de gang van zaken rond de twee tankstations volgens haar illustratief is voor de besluitvorming over de N65.

99.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het gelijkheidsbeginsel niet strekt tot de bescherming van het statutaire belang van Comité N65, zodat deze beroepsgrond buiten beschouwing moet blijven. Daarnaast stelt de raad zich op het standpunt dat van ongelijke behandeling geen sprake is.

99.2. Volgens artikel 2 van de statuten, zoals deze luiden ten tijde van belang, is het doel van Comité N65 onder meer "het bevorderen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de bewoners van Helvoirt, in de omgeving van de N65." De norm waarop Comité N65 zich beroept, het gelijkheidsbeginsel, strekt, gezien haar betoog echter niet ter bescherming van de bewoners van Helvoirt, maar ter bescherming van het bedrijfsbelang van een langs de N65 gevestigd tankstation. Comité N65 beroept zich dus op een norm die kennelijk niet strekt tot bescherming van haar eigen belang. Het betoog van Comité N65 dat plan 2 is vastgesteld in strijd met het gelijkheidsbeginsel vanwege het niet verplaatsen van één van de twee tankstations, kan op grond van 8:69a van de Awb dan ook niet leiden tot vernietiging van plan 2. De Afdeling zal de door haar hierover aangevoerde beroepsgrond daarom niet inhoudelijk bespreken.

Financiële uitvoerbaarheid plan 1 en plan 2

100. Diverse appellanten betogen dat plan 1 niet uitvoerbaar is omdat de kosten voor de gemeente zijn onderschat en omdat voor de realisatie onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn.

[appellant sub 9] en anderen voeren aan dat de gemeente voor het PHS en de N65 samen 36,5 miljoen euro moet voldoen terwijl het budget van de daarvoor opgebouwde bestemmingsreserve Rijksinfra in 2018 maar 27,3 miljoen euro bedroeg. Er is volgens hen dus reeds een tekort van 9,2 miljoen euro. [appellant sub 5] stelt dat de kosten voor de gemeente 33 miljoen euro bedragen en dat de dekking daarvan nog zeer onzeker is.

[appellant sub 9] en anderen en [appellant sub 5] betogen dat de kosten zijn onderschat omdat het gehanteerde percentage voor de indexering van de kosten van 1 % per jaar vanaf 2016 tot 2019, wat neerkomt op 0,8 miljoen euro, veel te laag is. Volgens [appellant sub 9] en anderen ligt de werkelijke prijsstijging in die periode tussen de 10 en 15% en [appellant sub 5] stelt dat het indexatiepercentage in 2018 7% is. [appellant sub 9] en anderen voeren ook aan dat pas na 2021 wordt gestart met de realisatie, zodat met twee jaar extra moet worden geïndexeerd.

De kosten zijn volgens [appellant sub 9] en anderen ook onderschat gelet op de calculatiemarge, dat wil zeggen de kans dat de kosten van een project niet goed zijn berekend, van 20%. Dat komt neer op een kostenpost van 4,4 miljoen euro, zo stellen zij.

[appellant sub 6] en anderen, [appellant sub 9] en anderen, [appellant sub 15] en [appellant sub 5] stellen dat kosten verder zijn onderschat omdat de kosten voor de noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggende wegennet buiten beschouwing zijn gebleven. Het gaat volgens [appellant sub 6] en anderen ten eerste om aanpassingen aan de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat om daar de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. Ten tweede wijzen zij op de volgens het akoestisch rapport toe te passen bronmaatregelen. Op de Helvoirtseweg moet het wegdek SMA NL8 G+ worden en op de John F. Kennedylaan stille elementverharding. Ten slotte stellen zij dat kosten zijn gemoeid met het te verrichten aanvullende bodemonderzoek. [appellant sub 15] wijst op de benodigde aanpassingen bij zijn woning.

Volgens de appellanten is niet inzichtelijk of het voormelde tekort en de voormelde extra kosten gedekt kunnen worden. [appellant sub 6] en anderen en [appellant sub 15] stellen dat de financiële situatie van de gemeente fragiel is. Volgens [appellant sub 6] en anderen en [appellant sub 5] zullen de bestaande schulden verder oplopen en schetst de raad een te rooskleurig beeld. [appellant sub 9] en anderen stellen dat de algemene reserve van de gemeente onvoldoende dekking biedt, omdat de vrije ruimte in de algemene reserve in 2018 maar 3,4 miljoen euro bedroeg en de beschikbare ruimte in de reserve grondexploitatie maar 3,7 miljoen euro. De opbrengst van onroerend goed biedt volgens hen eveneens onvoldoende dekking, nu de betreffende post ondanks verkopen de afgelopen jaren negatief is.

Het tankstation betoogt dat de financiële uitvoerbaarheid van plan 2 niet is verzekerd, gelet op de miljoenenschade die zij zal leiden in de vorm van inkomensderving en waardevermindering van de locatie en de daarin door haar gedane investeringen. Bij de totstandkoming van plan 2 is volgens het tankstation ten onrechte geen rekening gehouden met een eventuele planschadeclaim ter zake.

100.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de gemeente financieel gezond is en dat de kosten gedekt zijn.

100.2. Bij een beroep tegen een bestemmingsplan kan een betoog over de uitvoerbaarheid van dat plan, waaronder de financieel-economische uitvoerbaarheid, alleen leiden tot vernietiging van het bestreden besluit als de raad op het moment van de vaststelling van dat plan redelijkerwijs had moeten inzien dat het plan om financieel-economische of andere redenen op voorhand niet uitvoerbaar is.

100.3. De Afdeling gaat bij de beoordeling van de beroepsgronden uit van het volgende. Het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught, de gemeente Haaren en de gemeente 's-Hertogenbosch hebben een bestuursovereenkomst gesloten. Daarin hebben zij vastgelegd

hoe de reconstructie van N65 zal worden gefinancierd.

100.4. Artikel 1 van de bestuursovereenkomst luidt, voor zover van belang:

"a. Project: Het project N65 Vught-Haaren van hm 3.3 (viaduct Taalstraat) tot hm 11.0 zoals dat is opgenomen in de Notitie Voorkeursalternatief en later gewijzigd in het VKA+ wat is vastgesteld in het BO MIRT najaar 2018. Dit omvat de

1 - Projectscope en de Plan- en Realisatiefase;

2 - waarbij het gedeelte tussen hm 3.3 en hm 4.18 open houden en verkeersveilig aanpassen van de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan en het afsluiten van de oprit bij de Rembrandtlaan, is meegenomen in de planuitwerking behorend bij het Tracébesluit en realisatie van het project PHS Meteren - Boxtel.

b. Projectscope: de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van het Project, te weten het

–afsluiten alle uitritten en middenbermdoorsteken;

–ombouwen naar Regionale stroomweg;

–opheffen van gelijkvloerse aansluitingen;

–sluiten van alle grote zijwegen zoals Achterstraat Helvoirt;

–vervangen van alle te kappen bomen, bij voorkeur in de nabijheid van de N65

–bron- en gevelmaatregelen ten behoeve van de geluidsanering en hogere waarden (MJPg) conform bestemmingsplannen;

en de aanleg van:

-Langzaam verkeerstunnel Kreitestraat/Hoge Raam;

-Ongelijkvloerse aansluiting bij Helvoirt; Torenstraat/Molenstraat;

-Natte ecopassage Broekleij;

-Viaduct Sparrendaalseweg/Kruishoeveweg;

-Natuurbrug "Groenewoud";

-Ongelijkvloerse aansluiting Boslaan/Vijverbosweg met fietstunnel;

-Ongelijkvloerse kruising De Bréautélaan/ Martinilaan;

-N65 half verdiept tussen De Bréautélaan Boslaan - J.F. Kennedylaan;

-Ongelijkvloerse aansluiting J.F. Kennedylaan/Helvoirtseweg;

-Parallelstructuur met fietspaden;

-Eén geschikte parallelle route voor landbouwverkeer;

-Plaatsen van geluidsschermen en bronmaatregelen;

-Bermbeveiliging op de hele N65, conform nader te maken afspraak;

-Bomenstructuur van de Napoleontische route binnen de projectscope;

## -Regenwaterafvoer en klimaat adaptieve maatregelen

Artikel 3, eerste lid, luidt: "In het BO-MIRT 2019 hebben Partijen afgesproken als volgt aan het Project bij te dragen (prijspeil 2019) [...] Er zijn reeds bedragen voorgesloten door partijen ten laste van het projectbudget. In onderstaande tabel is weergegeven wat nog betaald moet worden aan de Provincie voor zover bekend ten tijde van de ondertekening van deze overeenkomst. De exacte afrekening c.q. verrekening volgt tussen partijen bij de betaling aan de provincie in 2020." Uit de tabel volgt dat het rijk, de provincie, de gemeente Vught en de gemeente Haaren samen ruim 174 miljoen euro zullen bijdragen en dat de bijdrage van de gemeente Vught ruim 21,6 miljoen euro is.

In het zesde lid staat: "De bijdragen van het Rijk, de gemeente Vught en de gemeente Haaren worden betaald uiterlijk 31 december 2020 indien het begrotingsbeeld en de rechtmatigheidseisen een overheveling in één keer in 2020 toelaten, danwel via een gespreide betaling, over te maken in vier jaar aan de Provincie in een kasritme van 4 x 25%, te beginnen in 2020 en eindigend in 2023."

In het zevende lid staat: "Bij keuze voor gespreide betaling vindt indexatie (op basis van IBOI indexering) plaats over het (resterend) budget dat nog op de begroting staat. De bijdrage(n) zal/zullen uiterlijk 31 december van het jaar worden overgemaakt aan de Provincie."

In het tiende lid staat: De financiële mee- en tegenvallers zijn voor rekening voor de Provincie, behoudens het bepaalde in artikel 8.

Artikel 8, dat gaat over onvoorziene omstandigheden, vierde lid luidt: "De Partijen merken eventuele aanbestedingstegenvallers niet aan als onvoorziene omstandigheid."

100.5. Uit de bestuursovereenkomst volgt dat de bijdrage van de gemeente Vught aan de reconstructie van de N65 ruim 21,6 miljoen euro bedraagt. De stelling van [appellant sub 5] dat de gemeente Vught een bijdrage van 33 miljoen euro moet voldoen, kan gelet hierop niet worden gevolgd.

100.6. Wat het betoog betreft dat de gemeente Vught voor de PHS en de N65 samen 36,5 miljoen euro moet voldoen terwijl het budget van de daarvoor op de gemeentelijke begroting opgenomen bestemmingsreserve Rijksinfra in 2018 maar 27,3 miljoen euro bedroeg, is het volgende van belang. De Afdeling ziet in het aangevoerde over de stand van zaken in 2018 geen grond voor het oordeel dat de raad, toen hij twee jaar later plan 1 vaststelde op 14 mei 2020, redelijkerwijs had moeten inzien dat hij de bijdrage voor de reconstructie van de N65 op voorhand niet zou kunnen voldoen. Dat wordt nog eens bevestigd doordat de raad op de heeft zitting toegelicht dat begin 2021 de bijdrage van 21,6 miljoen euro is voldaan.

100.7. De Afdeling overweegt het volgende over de gehanteerde indexering. Uit de bestuursovereenkomst volgt dat de betrokken partijen hebben afgesproken op welk moment de bijdragen uiterlijk moeten worden voldaan en dat, als ervoor wordt gekozen om deze bijdragen met gespreide betaling aan de provincie te voldoen, de indexering plaatsvindt totdat de te betalen bijdrage is voldaan op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (hierna: IBOI). Niet in geschil is dat op basis van de IBOI indexatie het percentage 1% is. Op de zitting is namens de raad gesteld dat de bijdrage is voldaan aan het begin van 2021. Uit de overeenkomst volgt dat prijsstijgingen die hoger liggen dan de IBOI-indexering en/of die plaatsvinden na het moment waarop de bijdrage is voldaan, niet voor de rekening van de gemeente komen. De raad hoefde daarom ook niet inzichtelijk te maken dat de gemeente deze kosten zou kunnen dragen. Het aangevoerde geeft voorts geen grond voor het oordeel dat de raad redelijkerwijs op voorhand had moeten inzien dat de provincie, al dan niet samen

met de andere betrokken partijen, een eventueel verschil niet zal kunnen ondervangen.

100.8. Wat de gehanteerde calculatiemarge van 20% betreft, is van belang dat dit betekent dat er een risico is dat de kosten 4,4 miljoen euro hoger zullen uitvallen. Dit betreft dus een kostenpost die mogelijk, maar niet noodzakelijk moet worden voldaan. Voorts heeft de raad op de zitting toegelicht dat de gemeente, los van de bestemmingsreserve Rijksinfra, een risicoreservering in de begroting heeft opgenomen die twee maal per jaar wordt herijkt en waar nodig wordt bijgesteld. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de raad op voorhand moest inzien dat de mogelijke extra kosten vanwege de calculatiemarge zo nodig niet uit de risicoreservering zouden kunnen worden voldaan. Los van het vorenstaande heeft de raad op de zitting nog toegelicht dat ook dit risico na het voldoen van de bijdrage niet meer voor rekening van de gemeente komt, maar voor die van de provincie en dat de gemeente haar bijdrage inmiddels heeft voldaan, wat de appellanten niet hebben weersproken.

100.9. De raad heeft op de zitting desgevraagd toegelicht dat de kosten voor de aanpassingen aan het onderliggend wegennet geen deel uitmaken van de bestuursovereenkomst en de in het kader daarvan voldane bijdrage. Deze kosten zijn volgens de raad op basis van de thans beoogde maatregelen geraamd op 1,5 miljoen euro en afzonderlijk voorzien in de begroting van de gemeente Vught. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen reden voor het oordeel dat deze raming zodanig onjuist is dat de raad gelet daarop op voorhand redelijkerwijs had moeten inzien dat plan 1 gelet daarop niet gerealiseerd kan worden.

100.10. Tegenover het algemene betoog dat de financiële situatie van de gemeente fragiel is en dat risico's hoger zijn dan ingeschat, heeft de raad gesteld dat de gemeentelijke begroting op dit moment een positief saldo kent en dat de gemeente, los van de bestemmingsreserve Rijksinfra, een risicoreservering in de begroting heeft opgenomen die twee maal per jaar wordt herijkt en waar nodig wordt bijgesteld. De appellanten hebben geen begin van bewijs overgelegd dat twijfel doet ontstaan over de juistheid van deze toelichting.

100.11. Over het betoog van het tankstation stelt de raad dat ook de gestelde planschade de financiële uitvoerbaarheid van plan 2 niet onder druk zet en dat ook dit soort eventuele financiële tegenvallers zijn gedekt.

De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de raad op voorhand moest inzien dat mogelijke extra kosten vanwege planschade, plan 2 financieel onuitvoerbaar maken. Daarbij is van belang dat zoals hiervoor al overwogen, dit risico na het voldoen van de gemeentelijke bijdrage niet meer voor rekening van de gemeente komt, maar voor rekening van de provincie en dat de gemeente haar bijdrage inmiddels heeft voldaan. Er is geen aanleiding voor het oordeel dat de raad redelijkerwijs op voorhand had moeten inzien dat de provincie, al dan niet samen met de andere betrokken partijen, een eventuele financiële tegenvaller zoals deze, niet zou kunnen dragen.

100.12. Op basis van het vorenstaande heeft de raad zich redelijkerwijs op het standpunt kunnen stellen dat er geen redenen zijn waarom plan 1 en plan 2 op voorhand niet uitvoerbaar zijn.

Het betoog slaagt niet.

100.13. Gelet op wat hiervoor is overwogen, slagen de beroepsgronden van [appellant sub 5] over de financiële uitvoerbaarheid van plan 1 niet. Daarom hoeft het betoog van de raad dat artikel 8:69a van de Awb in zoverre in de weg zou staan aan het vernietigen van plan 1, geen

bespreking.

Relativiteit voor het beroep van [appellant sub 5] voor het overige

101. [appellant sub 5] heeft nog diverse andere beroepsgronden aangevoerd. Hij vreest dat de luchtkwaliteit zal verslechteren doordat het verkeer in diverse buurten in Vught zal toenemen, met name bij de Olmenlaan, Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat. Hij betoogt dat opnieuw onderzoek moet worden gedaan naar de luchtkwaliteit en dat de luchtkwaliteit moet voldoen aan zowel de wettelijke normen als de advieswaarden van de WHO. Hij voert daartoe diverse argumenten aan.

[appellant sub 5] betoogt ook dat de raad zich bij het vaststellen van plan 1 heeft gebaseerd op onjuiste verkeerscijfers. Hij voert aan dat de berekende verkeersintensiteiten ronde getallen zijn, terwijl zij van veel factoren afhankelijk zijn. Daarnaast is het volgens hem onduidelijk of rekening is gehouden met de realisatie van woningen bij het Isabellaveld. Verder zijn volgens [appellant sub 5] de verkeersintensiteiten ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt voor het moment waarop plan 1 net is gerealiseerd, maar pas voor 2030. Volgens [appellant sub 5] ontstaat hierdoor een vertekend beeld, omdat de autonome toename in 2030 de door plan 1 op dat moment veroorzaakte toename kleiner doet lijken. [appellant sub 5] voert ook aan dat ten onrechte is voorzien in een capaciteitsaanpassing voor fietsers. Ten slotte is volgens [appellant sub 5] geen rekening gehouden met de gevolgen van (brom)fietsen en elektrische bakfietsen.

[appellant sub 5] voert diverse beroepsgronden aan over het verkeer op het wegvak Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan tot Olmenlaan/Rembrandtlaan in Vught.

[appellant sub 5] betoogt verder dat de oversteekbaarheid van de N65 voor fietsers zal verslechteren, omdat de voorziene ovondes gevaarlijk zijn. Hij voert daartoe diverse argumenten aan.

[appellant sub 5] betoogt ten slotte dat de inwoners van Vught door plan 1 veel nadelen ondervinden, waar volgens hem te weinig voordelen tegenover staan. Hij stelt dat de inwoners onder meer te maken krijgen met meer verkeer en files, meer verkeersonveilige situaties, meer fijnstof, minder groen en hoge financiële lasten voor hun gemeente. Met name vermindert volgens [appellant sub 5] de oversteekbaarheid van de N65, omdat deze weg in de met plan 1 voorziene situatie op minder plekken kan worden overgestoken dan in de huidige situatie het geval is.

101.1. Wat de door de raad verrichte belangenafweging betreft, is het volgende van belang. [appellant sub 5] is een natuurlijke persoon. Hij heeft op zijn eigen naam beroep ingesteld en niet, bijvoorbeeld, namens een bewonersvereniging die ook opkomt voor andere Vughtenaren. Dit betekent dat [appellant sub 5] in deze procedure alleen kan opkomen voor zijn eigen belang, en niet voor de belangen van andere inwoners van Vught.

101.2. Zoals volgt uit wat hiervoor onder meer onder 2.1 en 2.2 staat, brengt artikel 8:69a van de Awb met zich dat de bestuursrechter een besluit niet mag vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

101.3. Uit overweging 10.10 en 10.11 in de uitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:2706](#), volgt dat appellanten zich in rechte op de norm van een goede ruimtelijke ordening kunnen beroepen om een vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te bewerkstelligen voor zover die norm betrekking of mede betrekking heeft op hun eigen belangen. In artikel 8:69a van de Awb ligt besloten dat degene die

vernietiging van een besluit beoogt zich in beginsel niet met succes kan beroepen op belangen van anderen. Als zo'n eigen belang is bijvoorbeeld te beschouwen het belang van een appellant bij de bescherming van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving van zijn woning. Dat een appellant stelt ook gebruik te maken van gronden in een gebied dat niet in de directe omgeving van zijn woning is gelegen, is echter niet voldoende om de mogelijke aantasting van de functie van dit gebied als aantasting van zijn eigen belang te beschouwen.

101.4. [appellant sub 5] woont aan de [locatie 24] in Vught, aan de grens van de kern. Dit adres ligt hemelsbreed op ongeveer 600 meter van het plangebied van plan 1, dat dwars door de kern loopt. Het is [appellant sub 5] in deze procedure niet te doen om de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid ter plaatse van zijn eigen woning of de directe omgeving daarvan. De door hem genoemde drie wegen waarlangs de luchtkwaliteit volgens hem met name zal verslechteren, liggen op meer dan 800 meter afstand van zijn woning aan de andere zijde van de N65. De betogen over de verkeerscijfers zijn niet gekoppeld aan de vrees dat zich op een concrete locatie nabij zijn woning een onaanvaardbare situatie zal voordoen. De kortste afstand van het wegvak Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan tot Olmenlaan/Rembrandtlaan tot de woning van [appellant sub 5] bedraagt ongeveer 800 meter. En de ovondes die volgens [appellant sub 5] onveilig zijn voor fietsers, liggen op meer dan 600 meter van zijn woning. Verder omvat het betoog van [appellant sub 5] over de nadelen van plan 1 het standpunt dat de in het plan voorziene ontwikkelingen samen onevenredig nadelig zijn voor andere Vughtenaren dan [appellant sub 5] zelf.

101.5. [appellant sub 5] beroept zich gelet op het vorenstaande op deelaspecten van de norm van een goede ruimtelijke ordening die kennelijk niet strekken tot bescherming van zijn eigen belang.

De door [appellant sub 5] naar voren gebrachte argumenten dat plan 1 niet goed is voor Vught en daarom ook niet voor hem als Vughtenaar is niet voldoende om de luchtverontreiniging die zou worden ondervonden door inwoners die op meer dan 800 meter van het woonadres van [appellant sub 5] wonen, de verkeersveiligheid van weggebruikers op meer dan 600 meter van zijn woning of de belangen van andere Vughtenaren als eigen belangen van [appellant sub 5] te beschouwen.

[appellant sub 5] heeft op de zitting ook toegelicht dat hij regelmatig in het gebied aan de zuidzijde van de N65 is vanwege de daar aanwezige voorzieningen. Dit leidt niet tot een ander oordeel. De reden daarvoor is dat de afstand van zijn woning tot het gebied ten zuiden van de N65 te groot is om een mogelijke aantasting van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid van dit gebied ten zuiden van de N65 en het tussenliggende gebied rond de N65 als aantasting van zijn eigen belang te beschouwen. In aanmerking genomen dat de situatie van [appellant sub 5] ook niet dezelfde is als die van een bewoner die woont in het bedoelde gebied aan de zuidzijde van de N65 - [appellant sub 5] woont daar immers juist niet - is dit ook niet in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

De op de zitting door [appellant sub 5] ook nog naar voren gebrachte stelling dat het wegennet van Vught functioneert als een waterbed is eveneens onvoldoende om tot een andere conclusie te komen, omdat ook dit niet maakt dat zijn eigen belangen in het geding zijn.

101.6. De door [appellant sub 5] aangevoerde betogen dat de raad plan 1 niet mocht vaststellen omdat de gevolgen van plan 1 wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en verkeersveiligheid onevenredig nadelig zijn en omdat alle gevolgen van plan 1 samen gezien onevenredig zijn voor andere Vughtenaren dan [appellant sub 5], kunnen op grond van 8:69a

van de Awb niet leiden tot vernietiging van plan 1. De Afdeling zal de door hem hierover aangevoerde beroepsgronden daarom niet inhoudelijk bespreken.

101.7. De Afdeling zal het betoog van [appellant sub 5] over de nadelen van plan 1 wel inhoudelijk beoordelen voor zover dat het standpunt omvat dat de in plan 1 voorziene ontwikkelingen samen onevenredig nadelig zijn voor [appellant sub 5] zelf. In zoverre beroept [appellant sub 5] zich immers op een aspect van de norm van een goede ruimtelijke ordening dat strekt tot bescherming van zijn eigen belang.

De Afdeling neemt hierbij het volgende in overweging. Het is aannemelijk dat [appellant sub 5] soms te maken zal hebben met een wat langere reistijd als hij naar het gedeelte van Vught ten zuiden van de N65 wil reizen. Er is echter niet gebleken dat de eventuele langere reistijd voor [appellant sub 5] onaanvaardbaar lang zal zijn. Voorts zijn met de realisatie van plan 1 weliswaar kosten voor de gemeente gemoeid, maar gelet op wat hiervoor onder 100 e.v. staat, is niet gebleken dat de gemeente die niet zal kunnen dragen. Evenmin geeft het aangevoerde grond voor de verwachting dat [appellant sub 5] met onaanvaardbare financiële gevolgen of gebrek aan gemeentelijke voorzieningen te maken krijgt vanwege de door de gemeente te maken kosten. Uit het Verkeerscijfers-rapport volgt dat zich in de directe omgeving van de woning van [appellant sub 5] als gevolg van plan 1 geen verkeerstoename zal voordoen. Voor de vrees dat daar sprake zal zijn van onaanvaardbare filevorming, verkeersonveilige situaties of een te grote toename van fijnstof, bestaat dan ook geen grond. Ook zal als gevolg van plan 1 geen groen verdwijnen in de directe omgeving van de woning van [appellant sub 5]. Van de omstandigheid dat [appellant sub 5], als hij zich in delen van Vught begeeft waar als gevolg van plan 1 wel sprake is van een verkeerstoename en minder groen, zich daarmee op die plaatsen geconfronteerd zal zien, kan niet worden gezegd dat dit een aantasting van zijn belangen oplevert die zo groot is dat de raad gelet daarop plan 1 niet mocht vaststellen.

Naar het oordeel van de Afdeling mocht de raad zich, gelet op het vorenstaande, dan ook op het standpunt stellen dat de in plan 1 voorziene ontwikkelingen samen niet onevenredig nadelig zijn voor [appellant sub 5]. Het betoog slaagt niet.

Landelijk gebied, groenblauwe mantel en NNB

102. NMV betoogt dat plan 1 in strijd met artikel 3.9 en 3.32 van de Interim Omgevingsverordening (hierna: IOV) niet voorziet in deugdelijke financiële, juridische en feitelijke borging van de natuur- en landschapsbescherming die moet dienen als compensatie van de aantasting van de groenblauwe mantel en het Natuur Netwerk Brabant (hierna: NNB). Zij voert daartoe het volgende aan.

Ten eerste is het volgens NMV niet inzichtelijk in hoeverre de groenblauwe mantelzone wordt aangetast en dus moet worden gecompenseerd.

Ook de tijdslimiet voor het realiseren van compensatie is volgens NMV niet eenduidig en daarom onvoldoende. Zij wijst erop dat de artikelen 3.3.4 en 8.4.3. van de planregels vereisen dat de compensatie binnen een jaar na de ingebruikname van de weg gerealiseerd is, terwijl artikel 16.4.3 geen tijdslimiet stelt en in een bijlage een termijn van 2 jaar wordt vermeld.

Verder is volgens NMV in de praktijk uitgesloten dat handhavend wordt opgetreden als binnen de gestelde termijnen niet aan de verplichtingen wordt voldaan, omdat de gevolgen van het sluiten van de weg of het tankstation zeer groot zouden zijn.

Daarnaast voert NMV aan dat artikel 8.4.1 van de planregels voor het NNB alleen financiële borging voorschrijft, dat is volgens haar onvoldoende.

Ten slotte voert NMV aan dat artikel 3.16, gelezen in verbinding met artikel 3.23, zesde lid, van de IOV met zich brengt dat de uitvoering van de compensatie van het NNB moet zijn afgerond als de aantasting daadwerkelijk start. Zij wijst in dat verband erop dat volgens paragraaf 5.3.2 van de natuurtoets niet is uitgesloten dat beschermde vleermuizen voorkomen in het NNB.

102.1. De raad stelt zich op het standpunt dat plan 1 voorziet in een deugdelijke borging van de natuur- en landschapsbescherming. De voorwaardelijke verplichtingen die zijn opgenomen in de planregels zijn volgens de raad toereikend en in overeenstemming met wat de IOV vereist.

#### 1 Landelijk gebied en groenblauwe mantel

102.2. Artikel 3.9, eerste lid, van de IOV luidt:

"Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving."

Het tweede lid luidt:

"Het bestemmingsplan motiveert dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd door dat:

- a. dit financieel, juridisch en feitelijk is geborgd in het plan; of
- b. [...]."

Artikel 3.32, eerste lid, luidt:

"Een bestemmingsplan van toepassing op de Groenblauwe mantel:

- a. strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken;
- b. stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied;
- c. borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken."

102.3. Artikel 3.9 van de IOV geldt voor de gronden die in de bij de IOV behorende kaart 6 zijn aangeduid als landelijk gebied, dat bestaat uit de groenblauwe mantel en het gemengd landelijk gebied. Voor de gronden die zijn aangeduid als groenblauwe mantel geldt artikel 3.32. De Afdeling stelt vast dat plan 1 voorziet in ontwikkelingen op gronden die op kaart 6 zijn aangeduid als landelijk gebied, met de nadere aanduiding groenblauwe mantel.

102.4. De raad heeft in paragraaf 4.2.3 van de toelichting van plan 1 uiteengezet waarom volgens hem wordt voldaan aan de relevante bepalingen van de IOV voor het landelijk gebied, waaronder de groenblauwe mantel.

In de plantoelichting staat dat om invulling te geven aan de benodigde fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het landelijk gebied het memo 'Kwaliteitsverbetering landschap Groenblauwe mantel, Reconstructie N65' (Landschapsmemo) is opgesteld, dat als

bijlage 3 bij de plantoelichting is gevoegd. In het memo wordt beschreven hoe de landschappelijke kwaliteit versterkt zal worden. Er wordt bijvoorbeeld ingezet op bloemrijke randen, het versterken van het historisch karakter, bosschages en bomen. Tevens worden een natuurbrug en eekhoorn hop-overs gerealiseerd.

Verder staat in paragraaf 4.2.3 van de toelichting dat door de reconstructie van de N65 op meerdere locaties ruimtebeslag plaatsvindt binnen de groenblauwe mantel. Dit komt met name door de aanleg van parallelwegen en het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg. De daadwerkelijke verstoring van de landschappelijke waarden van de groenblauwe mantel door plan 1 is volgens de plantoelichting beperkt. Dat komt omdat een deel van de locaties in de bestaande situatie al verhard zijn, er veelal sprake is van een wijziging van de infrastructuur en de (natuur)waarden beperkt zijn in verband met het relatief intensieve gebruik en beheer van de gronden, aldus de plantoelichting. In de plantoelichting staat dat waar behoud van de groenblauwe mantel niet mogelijk is, wordt ingezet op de duurzame ontwikkeling hiervan. In het Landschapsmemo staat hoe de landschappelijke en ecologische waarden en kenmerken van de groenblauwe mantel in de toekomst versterkt zullen worden. Er wordt onder andere een ecopassage bij de Broekleij gecreëerd en er wordt ingezet op de ruimtelijke inpassing van de N65 middels bloemrijke bermen en het versterken van de laanstructuur door de aanplant van bomen. Voor de verplaatsing van het tankstation geldt nog dat op de nieuwe locatie is voorzien in een goede landschappelijke inpassing en dat de oude locatie na de verplaatsing beter tot zijn recht zal komen.

Volgens de plantoelichting is juridisch gewaarborgd dat de maatregelen uit het Landschapsmemo worden gerealiseerd doordat in de planregels een voorwaardelijke verplichting is opgenomen.

Verder heeft de raad in hoofdstuk 8 van de plantoelichting toelicht waarom de realisatie van het plan volgens hem financieel haalbaar is.

102.5. Artikel 3.3.4 van de regels van plan 1, voor de bestemming "Bedrijf" luidt:

"Binnen een jaar na de ingebruikname van het verkooppunt motorbrandstoffen, dienen de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap, zoals opgenomen in het [Landschapsmemo] te zijn gerealiseerd en duurzaam in stand worden gehouden."

Artikel 8.4.3 van de regels van plan 1 luidt:

"Binnen een jaar na de ingebruikname van de infrastructurele voorzieningen in de bestemming 'Verkeer', dienen de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap, zoals opgenomen in het [Landschapsmemo] zijn gerealiseerd en duurzaam in stand gehouden."

102.6. In de plantoelichting is beschreven op welke locaties plan 1 voorziet in ruimtebeslag binnen de groenblauwe mantel. Ook is beschreven dat de bestaande natuurwaarden ter plaatse beperkt zijn. De Afdeling ziet in wat NMV aanvoert, geen grond voor het oordeel dat de raad in het licht van artikel 3.9 of 3.32 van de IOV hiermee niet juist of niet toereikend zou hebben beschreven in hoeverre de groenblauwe mantelzone wordt aangetast.

102.7. Wat de tijdslimiet voor het realiseren van de verbeteringen en positieve bijdragen betreft, is het volgende van belang. Op grond van artikel 3.3.4 en 8.4.3 van de regels van plan 1, moeten de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap zoals opgenomen in het Landschapsmemo zijn gerealiseerd en duurzaam in stand gehouden binnen een jaar na de ingebruikname van de infrastructurele voorzieningen in de bestemming "Verkeer" onderscheidenlijk het verkooppunt motorbrandstoffen. Deze termijnen zijn duidelijk.

Weliswaar zijn in een andere planregel en bijlage andere termijnen vermeld, maar die betreffen niet de verplichting om het Landschapsmemo te realiseren. Alleen al daarom brengt die omstandigheid niet met zich dat de planregels niet eenduidig zijn of dat de artikelen 3.3.4 en 8.4.3 wat de daarin gestelde termijn betreft ontoereikend zouden zijn.

102.8. NMV heeft geen concrete aanknopingspunten aangedragen op basis waarvan moet worden betwijfeld dat aan het bepaalde in artikel 3.3.4 en 8.4.3 van de regels van plan 1 kan en zal worden voldaan. Daarnaast is de raad in beginsel gehouden om handhavend op te treden als toch in strijd met deze bepalingen zou worden gehandeld. Dat de gevolgen van het sluiten van de weg of het tankstation zeer groot zouden zijn is onvoldoende om de vrees dat niet handhavend kan of zal worden opgetreden op basis van deze bepalingen reëel te achten. De Afdeling ziet in het aangevoerde dan ook geen grond voor het oordeel dat de raad het plan heeft vastgesteld in strijd met artikel 3.9 of 3.32 van de IOV.

102.9. Verder ziet de Afdeling in het aangevoerde ook geen aanleiding voor het oordeel dat de motivering van de financiële borging voor de kwaliteitsverbetering van het landelijk gebied ontoereikend zou zijn. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat NMV niet concreet heeft onderbouwd waarom dit niet het geval zou zijn, terwijl de raad in hoofdstuk 8 van de plantoelichting toelicht waarom de realisatie van het plan volgens hem financieel haalbaar is en onder meer de natuurbrug, de natte ecopassage en het vervangen van alle te kappen bomen deel uitmaken van het project binnen de reikwijdte van de hiervoor onder 100.4 besproken bestuursovereenkomst vallen.

102.10. De conclusie is dat wat NMV heeft aangevoerd, geen grond geeft voor het oordeel dat de raad plan 1 zou hebben vastgesteld in strijd met artikel 3.9 of 3.32 van de IOV. Het betoog slaagt niet.

## 2 Natuur Netwerk Brabant

102.11. De Afdeling stelt vast dat plan 1 voorziet in ontwikkelingen op en nabij gronden die op de bij de IOV behorende kaart 4 zijn aangeduid als NNB.

102.12. Artikel 3.16, eerste lid, van de IOV luidt:

"[...] een bestemmingsplan dat een ontwikkeling toelaat in [...] Landelijk Gebied, die een aantasting geeft van de ecologische waarden en kenmerken in het Natuur Netwerk Brabant, [bepaalt] dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, overeenkomstig artikel 3.22 Compensatie."

Artikel 3.22, eerste lid, luidt: "De verplichte compensatie vindt, naar keuze, plaats door:

1. fysieke compensatie, overeenkomstig artikel 3.23;
2. financiële compensatie, overeenkomstig artikel 3.24."

Artikel 3.23, getiteld 'fysieke compensatie', vijfde lid, luidt:

"De uitvoering van de fysieke compensatie wordt binnen drie jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, bedoeld in het derde lid afgerond."

Het zesde lid luidt: "In aanvulling op het vijfde lid, wordt bij een aantasting van bedreigde soorten of hun leefgebied, de uitvoering van de compensatie in ieder geval afgerond op het moment dat de aantasting daadwerkelijk start."

Verder luidt artikel 3.17, eerste lid, onder b: "Een bestemmingsplan van toepassing op Natuur Netwerk Brabant kan een ontwikkeling toelaten als is voldaan aan de voorwaarden gesteld

voor het nee, tenzij-principe, overeenkomstig artikel 3.19."

102.13. In paragraaf 4.2.3 van de toelichting van plan 1 staat, onder verwijzing naar het rapport 'Natuurtoets', dat als bijlage 14 bij de planregels is gevoegd, dat de N65 gedurende de aanleg en in de uiteindelijke situatie op enkele plaatsen binnen het NNB ligt. Op kaartjes is aangegeven dat het om vier locaties gaat, nabij de Martinilaan, de Acacialaan, de nieuwe natuurbrug en [locatie 15]. De oppervlakte van het NNB dat door plan 1 wordt aangetast bedraagt volgens de plantoelichting ongeveer één hectare. Over de benodigde compensatie staat in de plantoelichting dat fysieke compensatie niet mogelijk is. De reden daarvoor is dat in de gemeente Vught geen gronden beschikbaar zijn die aan het NNB kunnen worden toegevoegd. De compensatie van het ruimtebeslag vindt daarom plaats in de vorm van financiële compensatie. In paragraaf 3.4.2 van de natuurtoets is toegelicht dat een financiële compensatie is berekend van € 139.640. Dit is geborgd in de planregels met een voorwaardelijke verplichting, aldus de plantoelichting.

102.14. Artikel 8.4.1 van de planregels luidt: "Alvorens de Reconstructie N65 in de bestemming 'Verkeer' in gebruik genomen kan worden, dienen de compenserende maatregelen ten behoeve van het Natuurnetwerk Brabant zoals opgenomen in het rapport met de titel 'Natuurtoets' van 24 april 2019 dat als Bijlage 4 bij deze regels gevoegd is, financieel geborgd te zijn."

In paragraaf 3.4.2 van de Natuurtoets staat dat de financiële compensatie voor het NNB € 139.640,00 bedraagt.

102.15. De Afdeling overweegt het volgende over de voorziene compensatie van het NNB. Dat met artikel 8.4.1 van de planregels niet is voorzien in een andere vorm van compensatie dan een financiële, is niet in strijd met de IOV. Uit artikel 3.22, eerste lid, van de IOV volgt immers dat de verplichte compensatie naar keuze plaatsvindt door fysieke of financiële compensatie. Daarbij heeft de raad toegelicht dat fysieke compensatie niet mogelijk is, wat NMV ook niet heeft betwist.

102.16. Wat de door NMV gestelde strijd met artikel 3.16, gelezen in verbinding met 3.23 van de IOV betreft, in verband met het moment waarop de compensatie moet zijn gerealiseerd, is van belang dat deze bepalingen alleen de fysieke compensatie betreffen. Dat is in dit geval niet aan de orde. Het zesde lid, waarin staat dat bij een aantasting van bedreigde soorten of hun leefgebied, de uitvoering van de compensatie in ieder geval moet zijn afgerond op het moment dat de aantasting daadwerkelijk start, is dus niet van toepassing bij financiële compensatie. Dat mogelijk vleermuizen voorkomen in het NNB, zoals NMV stelt, maakt dit niet anders.

102.17. NMV heeft geen concrete aanknopingspunten aangedragen op basis waarvan moet worden betwijfeld dat aan het bepaalde in artikel 8.4.1 van de planregels kan en zal worden voldaan. Daarnaast is de raad in beginsel gehouden om handhavend op te treden als toch in strijd met deze bepalingen zou worden gehandeld.

102.18. Dat de gevolgen van het sluiten van de weg zeer groot zouden zijn, is onvoldoende om de vrees dat niet handhavend kan of zal worden opgetreden op basis van deze bepaling reëel te achten. De Afdeling ziet in het aangevoerde dan ook geen grond voor het oordeel dat de raad met het plan de uitvoering van de compensatie niet heeft geborgd als bedoeld in artikel 3.23, derde lid, van de IOV.

102.19. Verder heeft NMV niet betwist dat is voldaan aan de overige voorwaarden die in de bepalingen van de IOV staan over het NNB. De conclusie is dat het aangevoerde geen grond

geeft voor het oordeel dat de raad plan 1 zou hebben vastgesteld in strijd met deze bepalingen.

Het betoog slaagt niet.

#### Bomen in plangebied 1

103. NMV betoogt dat de raad plan 1 niet had mogen vaststellen omdat als gevolg daarvan minstens 418 bomen worden gekapt en te weinig bomen worden herplant. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch betogen dat er onvoldoende aandacht is voor herplant en compensatie van de te kappen bomen. Zij voert hiertoe diverse beroepsgronden aan.

#### 1 Gemeentelijk groenbeleid

104. NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch betogen dat plan 1 is vastgesteld in strijd met diverse uitgangspunten die zijn beschreven in de Nota Groen - groen verbindt (hierna: Nota Groen), omdat de groenstructuur rond de N65 niet wordt hersteld of verbeterd.

Het is volgens NMV onduidelijk hoeveel en welke bomen zullen worden gekapt. Volgens NMV worden de binnen de bebouwde kom te kappen bomen niet gecompenseerd met nieuwe bomen op dezelfde locatie of in en nabij het plangebied, zoals voorgeschreven in de Nota Groen. Herplant op een locatie daar ver vandaan is volgens haar ontoereikend. Ook wijst zij erop dat volgens paragraaf 5.11.2 van de toelichting van plan 1 als alternatief voor herplant ook een financiële compensatie mogelijk is. NMV vindt het 'Esthetisch Programma van Eisen, reconstructie N65 Vught-Haaren' (hierna: EPvE) ontoereikend, omdat de daarin geformuleerde uitgangspunten en kaarten niet voorzien in de door haar gewenste herplant van gelijkwaardig groen binnen het plangebied. Volgens NMV zou plan 1 moeten voorzien in een regel waarmee financieel, feitelijk en publiekrechtelijk is gewaarborgd dat in het plangebied binnen drie jaar evenveel bomen worden herplant als er zijn gekapt, zodanig dat de groenstructuur zo goed mogelijk wordt hersteld. Op de zitting heeft NMV toegelicht dat zij voorstaat dat direct na de realisatie bomen dicht op elkaar worden herplant, zodat direct weer het oorspronkelijke beeld ontstaat, en dat deze bomen later kunnen worden gedund als zij groter worden.

Groene Hart Brabant en Boom en Bosch betogen in lijn hiermee dat voor alle 418 in Vught te kappen bomen eerst een verplantingsonderzoek moet worden verricht. Als verplanten niet kan, dan moeten volgens hen alle bomen worden gecompenseerd en niet alleen de 72 als waardevol beoordeelde exemplaren. Ook wordt volgens hen ten onrechte geen onderscheid gemaakt tussen waardevolle en monumentale bomen. Zij betogen voorts dat geen reële compensatie is gewaarborgd, omdat niet is vastgelegd dat de waardevolle en monumentale bomen zwaarder worden gecompenseerd dan andere bomen, bijvoorbeeld door extra grote vervangende exemplaren.

104.1. De Nota Groen biedt volgens de raad ruimte om de bestaande situatie te wijzigen ten behoeve van de N65. Volgens de raad is het beoogde beeld dat na de reconstructie ontstaat in overeenstemming met de Nota Groen en ook overigens ruimtelijk acceptabel. De raad heeft op de zitting toegelicht dat om de reconstructie te kunnen realiseren bomen gekapt moeten worden. De raad stelt dat ten behoeve van plan 1 een inschatting is gemaakt van de bomen die gekapt moeten worden, hoewel in de praktijk gepoogd zal worden om zoveel mogelijk bomen te behouden. Volgens de raad wordt ernaar gestreefd dat binnen de bebouwde kom per saldo na de reconstructie evenveel bomen zullen zijn als ervoor en dat de landgoedachtige uitstraling behouden blijft. Buiten de bebouwde kom wordt volgens de raad gestreefd naar een gelijkblijvend areaal van bomen en behoud van de laanstructuur. Op

locaties langs de N65 waar dat feitelijk mogelijk is, zullen volgens de raad bomen worden herplant. Voor locaties waar feitelijk geen herplant mogelijk is, worden volgens de raad bomen herplant op een perceel aan de Boxtelseweg 21 in Vught. Volgens de raad is het te kostbaar om bij de herplant te kiezen voor extra grote vervangende bomen. De raad stelt zich op het standpunt dat het vorenstaande in voldoende mate is gewaarborgd en dat geen aanvullende regels nodig zijn. De raad wijst in dat verband op het volgende. Ten eerste is de inschatting van de te kappen en herplanten bomen neergelegd in bijlage 7 bij de plantoelichting. Ten tweede zijn de uitgangspunten voor kap en herplant beschreven in het EPvE, waar de aannemer aan gehouden is. Ten derde heeft de raad een motie aangenomen die ertoe strekt dat een uiterste inspanning moet worden geleverd om voor alle te kappen bomen binnen de gemeente Vught nieuwe bomen te planten. Ten vierde is in de bestuursovereenkomst bepaald dat er per saldo na de reconstructie evenveel bomen zullen zijn als ervoor. Ten vijfde heeft de raad erop gewezen dat voor bepaalde bomen en houtopstanden binnen de bebouwde kom de Algemene Plaatselijke Verordening Vught 2020 (hierna: APV) en artikel 16.2.3 van de regels van plan 1 een herplantplicht met zich kunnen brengen. Voor bomen en houtopstanden buiten de bebouwde kom worden volgens de raad de bepalingen van de Wnb regels over kap en herplant van houtopstanden in acht genomen. 104.2. De Nota Groen bevat onder meer een groenstructuurkaart. Daarop is vrijwel alle groen langs de N65 aangeduid als structuurbepalend en zijn sommige elementen aangeduid als beeldbepalend.

In hoofdstuk 3 van de Nota Groen staan diverse beleidsuitgangspunten, waaronder dat het op de groenstructuurkaart aangeduide structuurbepalende en beeldbepalende groen in beginsel moet worden behouden en waar nodig versterkt. Aantasting van structuurbepalend groen moet zoveel mogelijk voorkomen worden en is alleen mogelijk met zwaarwegende argumenten. Bij aantasting van beeldbepalend groen is het terugbrengen van een herkenbare structuur vereist.

In de hoofdstukken 4 tot en met 8 is het groenbeleid thematisch uitgewerkt. In hoofdstuk 4 staat dat wanneer bomen als gevolg van reconstructie, ziekte, schade en dergelijke verdwijnen, een gelijk aantal bomen wordt herplant. Dit gebeurt bij voorkeur op dezelfde locatie. Wanneer (volledige) herplant op dezelfde locatie niet mogelijk is, wordt gezocht naar alternatieve locaties om (de resterende) bomen aan te planten.

In hoofdstuk 8 staat dat, hoewel behoud en instandhouding van het groen in Vught, met name van structuurbepalend en beeldbepalend groen, voorop staat in het beleid, niet kan worden voorkomen dat bomen en beplantingen het veld moeten ruimen voor ontwikkelingen als woningbouw en andere voorzieningen. Bij dergelijke ontwikkelingen geldt:

- "- Voor structureel groen is behoud het uitgangspunt. Structureel groen wordt als kader gesteld voor nieuwe ontwikkeling.
- Voor beeldbepalend groen geldt dat het uitgangspunt iets minder hard is. Indien behoud niet mogelijk is, dient gelijkwaardig groen binnen het plangebied teruggebracht te worden.
- Voor locaties waar ook dit niet mogelijk is, dient door de ontwikkelende partij een bedrag te worden gestort ter compensatie van het te verwijderen groen. Op deze manier kan het verlies van groen door verstedelijking elders worden gecompenseerd.
- Ook groen dat niet als beeldbepalend of structuurbepalend is aangemerkt, dient gecompenseerd te worden omdat ook dit bijdraagt aan de groene uitstraling van Vught."

In hoofdstuk 8 staat verder dat een verkenning is uitgevoerd naar de N65. De opgave is om

de omgeving van de weg integraal aan te pakken en zo de samenhang in het gebied te verbeteren. Soms moeten hiervoor bomen wijken, aldus de Nota Groen.

104.3. In paragraaf 5.11.2 van de toelichting van plan 1 staat onder meer het volgende. Volgens de plantoelichting is bij het ontwerp voor de N65 zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige bomen en is het uitgangspunt om zo min mogelijk bomen te kappen. Op basis van het huidige ontwerp voor de reconstructie van de N65 is bezien welke bomen mogelijk moeten worden gekapt. De inventarisatie van de bomen staat in bijlage 7 bij de plantoelichting. Hieruit volgt dat in de bebouwde kom potentieel 418 bomen worden gekapt, waarvan er 72 als waardevol zijn aangemerkt.

Voor de bomen die gekapt moeten worden, geldt volgens de plantoelichting een compensatieplicht. Volgens de plantoelichting vindt compensatie in eerste instantie plaats door bomen te herplanten. Daarbij is het uitgangspunt dat herplant plaatsvindt langs de N65, binnen het plangebied. Hiermee blijft de laanstructuur behouden. Vanwege het plaatsen van geleiderails langs de N65 kunnen ook bomen in de middenberm worden herplant. Zo nodig wordt ook het perceel aan de Boxtelseweg 21 in Vught gebruikt voor herplant. Voorts staat in de plantoelichting dat in plaats van herplant ook een financiële compensatie kan worden gevraagd, die wordt gestort in het groenfonds, waarmee de aanleg van nieuw groen elders in de gemeente Vught wordt gefinancierd.

Volgens de plantoelichting is op basis van de Nota Groen, de APV en de Wnb voldoende gewaarborgd dat bomen niet onnodig worden gekapt en dat voor de bomen die gekapt worden voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Op basis van het definitieve ontwerp zal een passende compensatie voor de te kappen bomen worden bepaald, aldus de toelichting van plan 1.

104.4. Het EPvE bevat, zoals in paragraaf 3.1 van de toelichting van plan 1 is vermeld, de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de reconstructie van de N65 en de omgeving daarvan. Het EPvE dient volgens de plantoelichting als een referentieontwerp voor de realisatie van de toekomstige situatie. Het EPvE maakt als bijlage 4 deel uit van de plantoelichting.

Hoofdstuk 5 van het EPvE beschrijft de vormgeving en inpassing op onderdelen. Hierin staan onder meer eisen die worden gesteld aan de groenstructuur en ecologie, waaronder:

"5.7 Maximaal behoud van alle eiken.

5.8 Aanplanten volgens bijgevoegd groenplan.

5.9 Bijplanten van nieuwe zomereiken (zaailingen van de originelen) volgens het toekomstbestendig profiel [...]

5.10 De bomen (eiken) in de buitenberm komen buiten de obstakelvrije zone van 6,00 meter te staan. [...]

5.11 Dit resulteert onder meer in een doorlopend bladerdek [...]."

Hoofdstuk 9 van het Programma bevat totaalkaarten, groenplannen en bomenkaarten. Op deze kaarten zijn onder meer de bestaande en nieuwe bomen weergegeven.

104.5. De Afdeling overweegt het volgende over het betoog van NMV dat het onduidelijk is welke bomen worden gekapt en het betoog van Het Groene Hart Brabant en Boom en Bosch dat geen onderscheid is gemaakt tussen bomen die waardevol en monumentaal zijn.

Plan 1 brengt met zich dat binnen en buiten de bebouwde kom diverse bomen worden gekapt. Dat is nodig om de voorziene aanpassingen aan de N65 te kunnen realiseren. Binnen de algemene kaders die plan 1 geeft, zijn er nog verschillende uitvoeringen van het precieze wegontwerp van de N65 mogelijk. Dat betekent dat nog niet precies is te zeggen welke bomen zullen worden gekapt en of en zo ja, waar zij kunnen worden herplant. Dat neemt echter niet weg dat moet de raad moet motiveren dat de situatie na de realisatie van plan 1 in overeenstemming is met de Nota Groen, of welke omstandigheden maken dat van de daarin vermelde uitgangspunten moet worden afgeweken. Om dat te kunnen motiveren, moet de raad onder andere inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn voor bomen bij een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden van plan 1.

Met het oog hierop heeft de raad in bijlage 7 van de toelichting bij plan 1 op diverse kaartbladen weergegeven welke bomen ten behoeve van het plan kunnen worden gekapt. Op deze kaarten staat ook welke bomen zijn aangemerkt als 'monumentaal' of 'waardevol'. De raad heeft toegelicht dat bijlage 7 is gebaseerd op de maximale mogelijkheden van plan 1. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond om te betwijfelen dat bijlage 7 inzichtelijk maakt hoeveel bomen ten behoeve van plan 1 kunnen worden gekapt. De raad heeft hiermee genoegzaam inzichtelijk gemaakt welke gevolgen plan 1 heeft voor bomen. Overigens heeft de raad ook nog aangegeven dat ernaar zal worden gestreefd om zo weinig mogelijk en minder bomen te kappen dan op bijlage 7 is weergegeven. De betogen slagen niet.

104.6. De Afdeling stelt voorop dat de voorwaarden waaronder het aantasten van bestaand groen wel en niet mogelijk is niet hetzelfde zijn verwoord in de hoofdstukken 3, 4 en 8 van de Nota Groen. De raad mocht naar het oordeel van de Afdeling redelijkerwijs de Nota Groen op de volgende manier uitleggen:

- Wanneer bomen verdwijnen, moet in beginsel een gelijk aantal bomen worden herplant. Bij voorkeur gebeurt dit op dezelfde locatie. Als dat niet mogelijk is op een andere locatie.
- Wanneer ander groen dan bomen verdwijnt, moet dit ook worden gecompenseerd.
- Voor een boom die en ander groen dat op de groenstructuurkaart is aangeduid als structuurbepalend of beeldbepalend gelden de volgende extra eisen:
  - Aantasting moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Structuurbepalend groen mag alleen worden aangetast als er zwaarwegende belangen zijn. Beeldbepalend groen mag ook bij iets minder zwaarwegende belangen worden aangetast.
  - Bij aantasting van beeldbepalend groen is het terugbrengen van een herkenbare structuur op of nabij de locatie vereist. Als dat niet kan, dan is financiële compensatie toegestaan.

104.7. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond om de door de raad geschetste beoogde omgang met het groen binnen het plangebied in strijd te achten met de voormelde uitgangspunten van de Nota Groen.

Ten eerste is op de kaarten van bijlage 7 bij de plantoelichting en hoofdstuk 9 van het EPvE weergegeven dat vele te kappen bomen fysiek in of nabij het plangebied worden gecompenseerd. Dat zijn in totaal minder bomen dan er gekapt worden, wat geleet op de toelichting van de raad betekent dat een deel van de te kappen bomen zal worden herplant op het perceel elders in Vught. Volgens de toelichting van de raad is herplant van die bomen feitelijk niet mogelijk binnen het plangebied langs de N65. NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Zo hebben zij geen

concrete locaties aangedragen waar langs de N65 wel herplant zou kunnen plaatsvinden en toch niet op de voormelde kaarten is weergegeven. Ten tweede wijst NMV er weliswaar terecht op dat voor zover de plantoelichting suggereert dat altijd mag worden gekozen voor een financiële compensatie in plaats van herplant, dit onjuist is, maar in de door de raad geschetste beoogde omgang met groen wordt niet zonder meer gekozen voor een financiële compensatie, want die omgang is gericht op fysieke compensatie. Ten derde mocht de raad zich redelijkerwijs op het standpunt stellen dat ook herplant met jonge bomen op wat ruimere afstand van elkaar, die naarmate zij groter groeien het oorspronkelijke beeld benaderen, in overeenstemming is met de Nota Groen. De Nota Groen bepaalt namelijk niet dat het oorspronkelijke beeld onmiddellijk moet zijn hersteld. De enkele omstandigheid dat in dit opzicht ook andere keuzes mogelijk zijn waarmee het oorspronkelijke beeld direct of sneller wordt benaderd, zoals het herplanten van grote vervangende bomen of een groot aantal kleinere bomen die later worden gedund, is onvoldoende om de keuze van de raad ontoelaatbaar te achten. Ten vierde staat in de Nota Groen niet dat verplantingsonderzoek moet worden verricht. De raad hoefde daarin dan ook niet te voorzien.

De raad is niet gehouden om met betrekking tot de voormelde aspecten de in plan 1 de door NMV en Groene Hart Brabant gewenste verplichtingen op te nemen, nu die gelet op het vorenstaande verder gaan dan waar de Nota Groen toe strekt. In zoverre slaagt het betoog niet.

104.8. Het betoog slaagt wel voor zover NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch naar voren brengen dat ten onrechte niet is voorzien in een mogelijkheid om bij de bestuursrechter af te dwingen dat de door de raad in de plantoelichting, het EPvE en op de zitting geschetste beoogde omgang met het groen in de praktijk daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. De raad mocht, gelet op de volgende omstandigheden, een voorwaardelijke verplichting over de omgang met het groen in de regels van plan 1 niet achterwege laten.

Uit bijlage 7 bij de toelichting van plan 1 volgt dat dit plan effect kan hebben op honderden bomen langs de N65. Omdat ten tijde van het vaststellen van plan 1 nog niet met zekerheid te zeggen was welke bomen precies gekapt moeten worden, heeft de raad ervoor gekozen om de principes voor de precieze invulling van de compensatie vast te leggen in een motie, bestuursovereenkomst en het EPvE waaraan zij de uitvoerende aannemer contractueel gehouden acht. De Afdeling begrijpt de wens van de raad om bij de uitvoering van het plan enige ruimte te hebben voor het preciseren van de compensatie van het te verwijderen groen, maar stelt voorop dat een plan voldoende rechtszekerheid moet bieden voor alle betrokken partijen, ook voor de appellanten die zich bekommeren om het groen in de gemeente.

De Afdeling gaat ervan uit dat de raad de door hem geschetste beoogde omgang met het groen noodzakelijk acht in het belang van een goede ruimtelijke ordening, omdat dit een invulling is van de uitgangspunten die zijn beschreven in de Nota Groen en de raad op diverse manieren heeft getracht vast te leggen dat hieraan wordt voldaan.

Voorts staat vast dat de uitvoering van de door de raad geschetste beoogde omgang met het groen niet publiekrechtelijk verzekerd is. De plantoelichting, het EPvE, de motie en de bestuursovereenkomst zijn geen bepalingen waarvan NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch bij de bestuursrechter om handhaving of nakoming kunnen verzoeken. De APV bevat wel bepalingen waarop zij zich bij de bestuursrechter kunnen beroepen, maar deze zijn minder verstrekkend dan de hiervoor in de Nota Groen beschreven uitgangspunten. Zo is in de APV niet voor alle bomen een kapvergunningplicht opgenomen en evenmin is bepaald dat, indien wel een kapvergunning nodig is, een herplantplicht in de vergunningvoorschriften

moet worden opgenomen. Voor zover de raad heeft gewezen op artikel 16.2.3 van de regels van plan 1, geldt eveneens dat die niet alle uitgangspunten van de Nota Groen omvat. Zo heeft deze bepaling uitsluitend betrekking op gronden waaraan de aanduiding 'overige zone - cultuurhistorisch waardevol gebied' is toegekend en strekt hij slechts ertoe dat een werk als bedoeld in artikel 16.2.1, in dit geval het verwijderen of kappen van bos- en natuurelementen en ander opgaand houtgewas zonder agrarische productiefunctie, toelaatbaar is indien de cultuurhistorische waarden in het gebied na het uitvoeren van het werk wordt hersteld. De Wnb en IOV bevatten eveneens bepalingen waarop NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch zich in een procedure bij de bestuursrechter kunnen beroepen, maar ook daarvoor geldt dat zij minder verstrekkend zijn dan de hiervoor in de Nota Groen beschreven uitgangspunten. Zo volgt uit artikel 4.1 van de Wnb dat de betreffende bepalingen alleen van toepassing zijn op houtopstanden buiten de bebouwde kom, terwijl de Nota Groen ook betrekking heeft op groen binnen de bebouwde kom van Vught.

Verder omvat de geschetste beoogde omgang met het groen diverse maatregelen - behoud, kap, herplant op de oorspronkelijke locatie, herplant elders binnen het plangebied, herplant elders binnen de gemeente en eventueel een financiële vergoeding -, hebben de omgang met groen betrekking op vrijwel alle gronden langs het tracé van de N65 en is deze van wezenlijk belang voor de aanvaardbaarheid van de voorziene wijzigingen van de N65 voor de uitstraling van Vught. Ten slotte is door het geheel ontbreken van een voorwaardelijke verplichting onder meer niet duidelijk wanneer welke maatregelen zullen worden getroffen.

Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de raad plan 1, vanwege het ontbreken van een voorwaardelijke verplichting over de omgang met het groen, voor zover het verdergaande verplichtingen betreft dan die al op grond van andere wettelijke bepalingen gelden, zoals bijvoorbeeld op grond van de APV en Wnb, heeft vastgesteld in strijd met een goede ruimtelijke ordening en de rechtszekerheid.

Het betoog slaagt.

## 2 Vergunning- meld- en herplantplicht bij bomenkap

105. NMV betoogt dat in de toelichting van plan 1 ten onrechte staat dat alleen voor bomen die als waardevol zijn aangemerkt, een kapvergunning nodig is. Volgens NMV bepaalt de APV dat voor het kappen van veel meer bomen binnen de bebouwde kom een kapvergunning nodig is. Dit moet volgens NMV in de planregels worden vastgelegd, evenals dat kap pas mag plaatsvinden nadat verleende kapvergunningen in rechte onaantastbaar zijn.

Daarnaast zou volgens NMV gelet op het bepaalde in artikel 4.2, eerste lid, van de Wnb in de regels van plan 1 moeten worden bepaald dat voor het kappen van bomen buiten de bebouwde kom een meldingsplicht geldt en dat kap pas mag plaatsvinden nadat daarover een overeenkomst is gesloten met het college van gedeputeerde staten of als het college van gedeputeerde staten daarover een besluit heeft genomen.

Verder betoogt NMV dat de in de toelichting van plan 1 beschreven uitgangspunten voor het herplanten van gekapte bomen niet overeenkomen met het bepaalde in artikel 4.3 van de Wnb. Uit die bepaling volgt volgens haar dat gevelde bomen moeten worden herplant. Ook wijst zij op artikel 2.63 van de IOV, waarin de eisen staan die aan herplant worden gesteld. Volgens NMV zou plan 1 daarom moeten voorzien in een regel waarmee financieel, feitelijk en publiekrechtelijk is gewaarborgd dat in het plangebied binnen drie jaar evenveel bomen worden herplant als er zijn gekapt, zodanig dat de groenstructuur zo goed mogelijk wordt hersteld. Artikel 16.4.3 van de regels van plan 1 is volgens haar niet toereikend, omdat daarin geen tijdlimiet is gesteld en in de praktijk niet voorstelbaar is dat de N65 zal worden

afgesloten als er niet aan wordt voldaan.

105.1. De Afdeling stelt voorop dat bij het kappen van bomen de daarvoor in het ter plaatse geldende bestemmingsplan, de APV, de Wnb en de IOV geldende regels in acht moeten worden genomen. Dat betekent dat indien op grond van die regels een vergunning moet worden aangevraagd, melding moet worden gedaan en/of in herplant moet worden voorzien op een bepaalde locatie, in een bepaalde vorm en/of binnen een bepaalde termijn, dit moet gebeuren. Dat moet dus ook als dat niet expliciet in de planregels of plantoelichting staat. Het ook in de planregels of plantoelichting opnemen van dat wat al verplicht is op grond van een bestemmingsplan, de APV, de Wnb en/of de IOV, zoals NMV in feite wenst, heeft daarom geen toegevoegde waarde. De raad mocht daar om die reden vanaf zien.

Dat NMV vreest dat in de praktijk de voormelde bepalingen niet in acht zullen worden genomen, leidt niet tot een ander oordeel. De reden daarvoor is dat, als in de praktijk onverhoopt niet aan deze bepalingen wordt voldaan, NMV kan verzoeken om handhavend op te treden tegen de overtreding daarvan. In dit kader is relevant dat de raad weliswaar beaamt dat paragraaf 4.3.6 van de toelichting van plan 1 onduidelijkheid zou kunnen scheppen over de vraag voor welke bomen binnen de bebouwde kom een kapvergunning nodig is, maar dat, wat hier verder ook van zij, het vaststellen van plan 1 geen verandering brengt in de geldende vergunningplichten. Als uit het ter plaatse geldende bestemmingsplan of de APV volgt dat een vergunning nodig is voor het kappen van een boom binnen de bebouwde kom, dan blijft dat onverkort nodig. Een plantoelichting is niet juridisch bindend en brengt daarin dus geen verandering.

Verder staan in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Awb algemene regels over de inwerkingtreding van vergunningen, waaruit volgt wanneer van een vergunning gebruik mag worden gemaakt. Deze regelingen hebben een uitputtend karakter, zodat er alleen al daarom geen ruimte bestaat om in de planregels op dit punt een nadere regeling te treffen.

Wat NMV naar voren brengt over artikel 16.4.3. van de regels van plan 1 is niet relevant voor het kappen van bomen. Artikel 16.4.3 gaat namelijk over de vraag wanneer de in artikel 16.4.1 genoemde werken toelaatbaar zijn. Het kappen van bomen is daarbij niet vermeld.

De conclusie is dat de raad terecht niet in de planregels de door NMV gewenste nadere regelingen heeft getroffen voor zover die zouden verplichten tot iets wat al in andere regelingen is bepaald. Voor zover de voormelde regelingen niet verplichten tot het aanvragen van een vergunning, doen van een melding en/of het herplanten van gekapte bomen, hoefde de raad in wat NMV onder 105 heeft aangevoerd redelijkerwijs geen grond te zien om dat in de planregels verplicht te stellen in aanvulling op die regelingen. Het betoog slaagt niet.

105.2. Voor zover NMV bedoelt aan te voeren dat plan 1 niet uitvoerbaar is, is het volgende van belang. De vragen of voor de uitvoering van de plannen ontheffingen of vergunningen op grond van de Wnb, IOV, APV of de in de gemeente geldende bestemmingsplannen nodig zijn en zo ja, of deze ontheffingen of vergunningen kunnen worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van die regelingen. Dat doet er niet aan af dat de raad plan 1 niet mocht vaststellen indien en voor zover hij op voorhand redelijkerwijs heeft moeten inzien dat deze regelingen aan de uitvoerbaarheid van plan 1 in de weg staat.

NMV heeft toegelicht dat volgens haar de wijze waarop de raad voornemens is om met het kappen en compenseren van bomen om te gaan, niet in overeenstemming is met de verplichtingen die voortvloeien uit de voormelde regelingen. Maar zij heeft niet aannemelijk gemaakt dat er geen wijze van uitvoering van plan 1 mogelijk is die in overeenstemming is

met de verplichtingen die voortvloeien uit de Wnb, IOV en APV en de in de gemeente geldende bestemmingsplannen. Zo is bijvoorbeeld niet gebleken dat het feitelijk niet mogelijk is om - als dat nodig zou blijken - binnen een bepaalde termijn bepaalde aantallen bomen, vervangende bomen van een bepaalde minimale omvang, of bepaalde oppervlaktes bomen, te herplanten.

Relevant is ook nog dat NMV, anders dan zij kennelijk vreest, wel rechtsbescherming kan zoeken als volgens haar de handelswijze van de gemeente bij de realisatie van plan 1 niet in overeenstemming is met de verplichtingen die voortvloeien uit de Wnb, IOV en APV en de in de gemeente geldende bestemmingsplannen. Zij kan in dat geval vragen om handhaving van die bepalingen of bezwaar maken tegen een verleende ontheffing.

Gelet op het voorgaande mocht de raad zich redelijkerwijs op het standpunt stellen dat de Wnb, IOV, APV en de in de gemeente geldende bestemmingsplannen op voorhand niet aan de uitvoerbaarheid van plan 1 in de weg staan. Het betoog slaagt niet.

#### Ecopassage Broekleij

106. Het Groene Hart Brabant betoogt dat de raad bij de vaststelling van plan 2 onvoldoende gewicht heeft toegekend aan het belang van een goede ecologische verbinding van natuurgebieden. Op de zitting heeft zij toegelicht dat het volgens haar de wens van de provincie was dat een robuuste verbinding zou worden gerealiseerd tussen de natuurgebieden die door de N65 worden gescheiden. Volgens haar moet de verbinding mede daarom voldoen aan de aanbevelingen die staan vermeld in het rapport 'Handboek robuuste verbindingen' dat in december 2001 is uitgebracht door Alterra (hierna: Alterra-rapport), met name die in tabel 4.7.

Dat de voorziene ecopassage bij de watergang de Broekleij kan worden gebruikt door bepaalde diersoorten is volgens Groene Hart Brabant een te beperkte benadering. Volgens haar moet worden onderzocht wat de verbindingsbehoefte is van de te verbinden gebiedsdelen. Die behoefte wordt volgens haar door diverse omstandigheden bepaald, met name door de omvang van de te verbinden gebiedsdelen, de omstandigheid dat zij oorspronkelijk, toen de N65 er nog niet was, over een afstand van 200 meter aan elkaar grensden en de omstandigheid dat in de toekomst de behoefte aan verbinding zal toenemen. Volgens Groene Hart Brabant gelden als stelregels dat naarmate de te verbinden gebieden groter zijn, de migratiebehoefte ook groter is en dat naarmate de migratiebehoefte groter is, de benodigde verbinding breder moet zijn.

Volgens Groene Hart Brabant is de voorziene ecopassage te smal. Zij voert daartoe ten eerste aan dat de 15 meter brede tunnel maar een fractie is van de 200 meter waarlangs de gebiedsdelen oorspronkelijk waren verbonden. Ten tweede voert zij aan dat geen uitwisseling van planten mogelijk is. Ten derde stelt zij dat uit het rapport 'Groene rivier plus', dat in 2010 is uitgebracht door Arcadis (hierna: het Arcadis-rapport), blijkt dat de ecologische functionaliteit beperkt is bij een doorgangsbreedte van 50 meter. Verder voert zij aan dat uit de inrichtingsschets blijkt dat binnen de ecopassage slechts een strook van 5 meter breed beschikbaar is voor landdieren, omdat daarnaast een beek en wandelroute zijn voorzien. Zij voert ook aan dat Rijkswaterstaat een formule hanteert waaruit volgt dat een tunnel breder moet zijn naarmate hij langer is. De raad heeft die formule volgens haar ten onrechte niet toegepast.

Naast het vorenstaande is volgens Groene Hart Brabant ten onrechte een recreatieroute toegestaan in de ecopassage. Zij stelt onder verwijzing naar het Arcadis-rapport dat het voor de natuur onwenselijk is om een ecopassage te combineren met recreatie. Zij stelt dat

recreatie de rust verstoort, in elk geval op de momenten dat het wandelpad begaanbaar is. Daarnaast stelt zij dat één van de oevers waar de fauna gebruik van moet maken direct tegen het wandelpad aanligt en dat de scheiding van 5 meter die de beek vormt onvoldoende is om te voorkomen dat fauna aan de overzijde van de beek zal schrikken van recreanten. Groene Hart Brabant betoogt ten slotte dat de IOV langs beken en waterlopen die deel uitmaken van het NNB een 25 meter brede ecologische verbindingszone voorschrijft vanuit de oever gerekend.

106.1. Blijkens de verbeelding van plan 2 is aan de grond bij de watergang de Broekleij de bestemming "Verkeer" toegekend. Ter plaatse is onder meer de aanduiding "specifieke vorm van natuur - ecopassage" weergegeven.

Artikel 1, lid 1.17 van de regels van plan 2 luidt: "ecopassage: een bouwwerk in de vorm van een passage, waaronder begrepen taluds en rasters, dienend als ecologische verbindingszone, waarmee dieren een verkeersweg kunnen kruisen".

Artikel 5.1 luidt: De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor: [...]

d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecopassage' een ecopassage; [...]."

Artikel 5.4.1 luidt: "Alvorens de Reconstructie N65 in de bestemming 'Verkeer' in gebruik genomen kan worden, dienen de compenserende maatregelen (fysieke compensatie en ecopassage) ten behoeve van het Natuurnetwerk Brabant zoals opgenomen in het rapport met de titel 'Natuurcompensatieplan Helvoirt' dat als Bijlage 2 bij deze regels gevoegd is, in uitvoeringsafspraken (beheer - en/of inrichtingsplannen) geborgd te zijn."

Bijlage 2 bij de regels van plan 2 is het memo 'Natuurcompensatie NNB', dat op 24 mei 2020 is uitgebracht door Anteagroup. In het memo is over de ecopassage vermeld dat hij nader is omschreven in paragraaf 3.1.3 van de toelichting van plan 2 en in het Esthetisch programma van eisen, dat als bijlage 4 deel uitmaakt van de plantoelichting.

Op p. 95 en verder van het Esthetisch programma van eisen zijn diverse ontwerp-eisen vermeld voor de ecopassage. Onder meer is vermeld dat de N65 wordt opgetild en dat onder de N65 een ruimte ontstaat van minimaal 15 meter breed bij 3 meter hoog. Van deze breedte wordt ongeveer 4 meter ingenomen door het water van de Broekleij. De waterloop krijgt aan weerszijde natuurlijke oevers van minimaal 3 meter breed. Dan blijft er nog minimaal 5 meter over om als droge onderdoorgang te dienen. Aan de westzijde van de Broekleij, de zijde waar Helvoirt haar meeste bebouwing kent, komt een informeel onverhard wandelpad, dat tijdens hoogwater kan onderlopen.

106.2. In paragraaf 3.1.3 van de toelichting van plan 2 staat dat in de huidige situatie het zuidelijke en noordelijke deel van de watergang Broekleij zijn verbonden door een duiker onder de N65. De duiker is niet toereikend om als oversteekplaats voor verschillende diersoorten te fungeren. Daarom is voorzien in een gecombineerde, dat wil zeggen natte en droge, ecopassage. Deze moet geschikt zijn voor dieren zoals otters, bevers en edelherten. Hierdoor worden de twee gebieden met natuurwaarden (beter) met elkaar verbonden. De dieren zijn hoofdgebruikers van de passage. Het is voor voetgangers eveneens mogelijk om de ecopassage te gebruiken als recreatief wandelpad. De toegankelijkheid voor voetgangers is afhankelijk van de hoogte van de waterstand in de Broekleij. Bij een hogere waterstand kan het zijn dat de passage ontoegankelijk is voor voetgangers, zo staat in de plantoelichting.

106.3. De Afdeling overweegt het volgende over het betoog dat de IOV voorschrijft dat langs

beken binnen het NNB een 25 meter brede ecologische verbindingszone moet worden gerealiseerd.

Artikel 3.25, eerste lid, van de IOV luidt: "Een bestemmingsplan van toepassing op Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingszone strekt tot verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone met een breedte van:

- a. ten minste 50 meter in Stedelijk Gebied en in Verstedelijk Afweegbaar;
- b. ten minste 25 meter in alle overige gebieden."

Artikel 3.25 geldt voor de gronden die in de bij de IOV behorende kaart 4 zijn aangeduid als Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingszone. De Afdeling stelt vast dat gronden bij de ecopassage op kaart 4 niet zijn aangeduid als Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingszone. Daarom is artikel 3.25 van de IOV hier niet op van toepassing. Alleen al hierom slaagt het betoog niet.

106.4. De Afdeling stelt voorop dat artikel 3.1, eerste lid, van de Wro, luidt: "De gemeenteraad stelt voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven. [...]" Deze bepaling brengt met zich dat de raad plan 2 met de daarin voorziene ecopassage alleen mag vaststellen als dat een ruimtelijk aanvaardbare situatie oplevert. Dat betekent dat de situatie onder meer in ecologisch opzicht aanvaardbaar moet zijn, wat niet zover strekt dat altijd gekozen moet worden voor dat wat in ecologisch opzicht zo gunstig mogelijk is.

106.5. Het Alterra-rapport bevat richtlijnen voor het ontwerpen en inrichten van ecologische verbindingszones tussen natuurgebieden. Onder meer staan in tabel 4.7 minimumafmetingen voor de breedte van faunapassages. In de toelichting is vermeld dat deze gegevens zijn gebaseerd op evaluaties van bestaande faunapassages en kennis van de ecologie van soorten, maar dat voor veel soorten nader onderzoek gewenst is en dat de cijfers dan ook vooral dienen als indicatie. De Afdeling stelt vast dat de in het Alterra-rapport vermelde richtlijnen, waaronder die in tabel 4.7, op zichzelf geen dwingende status hebben. Ook is niet gebleken dat het, al dan niet vanwege een daartoe door de provincie uitgesproken wens, voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van plan 2 noodzakelijk is dat tussen de natuurgebieden aan weerszijden van de N65 een verbinding wordt gerealiseerd die in elk opzicht in overeenstemming is met de richtlijnen van het Alterra-rapport. De raad heeft in dat verband toegelicht dat hij plan 2 als een te benutten kans ziet om de verbinding tussen de twee natuurgebieden aan weerszijden van de N65 te verbeteren, onder meer door ter hoogte van de Broekleij een ontsnipperingsmaatregel te treffen. De raad wil dat de ecopassage voldoende effectief is, maar de maatregel hoeft volgens de raad niet meer dan dat te bewerkstelligen. De Afdeling acht de enkele omstandigheid dat andere, verstrekkender uitgangspunten ook denkbaar zijn, zoals het uitgangspunt dat een zo breed mogelijke verbinding zou moeten worden nagestreefd, of dat wordt voldaan aan alle richtlijnen van het Alterra-rapport, in het licht van wat hiervoor is overwogen onvoldoende voor het oordeel dat de raad een ander uitgangspunt had moeten nemen. De raad was om de voormelde redenen niet verplicht om ervoor te zorgen dat elke verbinding die tussen twee natuurgebieden aan weerszijden van de N65 bestaat of tot stand wordt gebracht, aan de richtlijnen van het Alterra-rapport voldoet.

106.6. De Afdeling overweegt het volgende over de verbindingsbehoefte van de natuurgebieden aan weerszijden van de N65. De raad heeft als uitgangspunt genomen dat de

dimensionering van de ecotunnel ten minste zodanig moet zijn dat de zogenoemde doelsoorten van het ene naar het andere gebiedsdeel kunnen migreren. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat dit uitgangspunt ontoelaatbaar is. Dat ook een andere benadering mogelijk was geweest, zoals het afstemmen van de dimensionering van de ecotunnel aan de hand van de door Groene Hart Brabant geschetste aspecten die samenhangen met de verbindingsbehoefte, is daarvoor onvoldoende. De raad is immers, zoals hiervoor onder 106.4 is overwogen, niet gehouden om te kiezen voor een vormgeving van de ecopassage die vanuit ecologisch perspectief wellicht het meest gunstig zou zijn. Gelet op het vorenstaande hoefde de raad de verbindingsbehoefte niet nader te onderzoeken.

106.7. Voor het betoog dat de voorziene ecopassage te smal is om voldoende effectief te kunnen zijn, is het volgende relevant.

De raad heeft gemotiveerd waarom hij heeft gekozen voor een tunnel die 15 meter breed is. Deze afmeting is gekozen in overleg met de ecooloog van de provincie omdat hiermee een brede doelgroep huidige en toekomstige soorten efficiënt gebruik kan maken van de ecopassage. Daarbij heeft de raad toegelicht dat voor een edelhert, de grootste soort die het meeste ruimte vraagt, een breedte van ten minste 15 meter moet worden aangehouden.

Dat de gebiedsdelen oorspronkelijk over een lengte van 200 meter aan elkaar grensden, is onvoldoende om de in het plan voorziene ecopassage te smal te achten. De raad mocht bij het bepalen van de benodigde breedte uitgaan van de feitelijk legaal aanwezige situatie, waarin het natuurgebied wordt doorsneden door de N65.

De omstandigheid dat de ecopassage te smal zou zijn om uitwisseling van planten tussen de gebiedsdelen mogelijk te maken, wat daar ook van zij, betekent niet dat de raad in een bredere ecopassage moest voorzien. Daargelaten of de voorziene ecopassage zal kunnen bijdragen aan de uitwisseling van planten tussen de gebiedsdelen, hoefde de raad niet als uitgangspunt te nemen dat ook uitwisseling van planten tussen de twee gebiedsdelen via de ecopassage moet kunnen plaatsvinden.

De door Groene Hart Brabant overgelegde passage van het Arcadis-rapport bevat een vergelijking tussen diverse varianten natte ecoducten, waarvan de smalste 50 meter breed is. Daaruit volgt niet dat die breedte minimaal is vereist voor het in ecologisch opzicht kunnen functioneren van een gecombineerde ecopassage zoals voorzien in plan 2.

Plan 2 voorziet erin dat voor landdieren binnen de gecombineerde ecopassage een 5 meter brede doorgang langs de watergang beschikbaar is, zoals is weergegeven in de afbeeldingen uit hoofdstuk 2 van het memo, paragraaf 3.1.3 van de plantoelichting en het Esthetisch programma van eisen. Ook dit betekent niet dat de raad voor een bredere ecopassage had moeten kiezen. Het is juist dat de raad heeft gesteld dat voor de grootste soort die het meeste ruimte vraagt, het edelhert, een breedte van ten minste 15 meter moet worden aangehouden voor de ecopassage als geheel. Dat impliceert volgens de raad echter niet dat over die volle breedte een droge doorgang beschikbaar moet zijn. Nog daargelaten dat het edelhert ook kan zwemmen, kan deze soort volgens de raad gebruik maken van een 5 meter brede doorgang over land binnen de gehele breedte van de tunnel 15 meter.

De Afdeling begrijpt dit zo, dat het volgens de raad voor het edelhert om een tunnel door te gaan vooral van belang is dat deze in zijn geheel voldoende doorzicht biedt en dat het in dat geval geen bezwaar is dat de begaanbare breedte smaller is dan de totale breedte. Groene Hart Brabant heeft geen objectieve gegevens overgelegd die een begin van bewijs vormen dat hierover twijfel doet ontstaan.

Voor zover Groene Hart Brabant op de zitting heeft gewezen op een formule van Rijkswaterstaat, op basis waarvan de hoogte maal de breedte gedeeld door de lengte van een zogenoemde grofwildtunnel groter dan 0,35 zou moeten zijn, is het volgende van belang. Ten eerste lijkt de dimensionering van de voorziene ecopassage, anders dan Groene Hart Brabant stelt, in overeenstemming met deze formule. Los daarvan is ook deze formule niet dwingend voorgeschreven, en geeft het aangevoerde geen reden om aannemelijk te achten dat een ecopassage zoals die in plan 2 is voorzien, geenszins zou kunnen functioneren als niet tenminste aan deze formule is voldaan.

Gelet op het vorenstaande is de conclusie dat de raad mocht voorzien in een tunnel die 15 meter breed wordt, omdat de ecopassage daarmee voldoende effectief is. Ook dit betoog slaagt niet.

106.8. De Afdeling overweegt het volgende over de recreatieroute in de ecopassage. Plan 2 staat er niet aan in de weg dat binnen de ecopassage een pad wordt aangelegd dat recreanten kunnen gebruiken, zoals weergegeven in de afbeeldingen in hoofdstuk 2 van het memo, paragraaf 3.1.3 van de plantoelichting en het Esthetisch programma van eisen.

De omstandigheid dat volgens Groene Hart Brabant de ecopassage in ecologisch opzicht beter zou functioneren als daarin geen wandelpad wordt aangelegd, betekent niet dat de raad had moeten afzien van een wandelpad. Ook in dit verband geldt namelijk dat de raad, zoals hiervoor onder 106.4 is overwogen, niet verplicht is om te kiezen voor een vormgeving van de ecopassage die vanuit ecologisch perspectief wellicht het meest gunstig zou zijn. Daarnaast is van belang dat de door Groene Hart Brabant overgelegde passage van het Arcadis-rapport een vergelijking bevat tussen diverse varianten natte ecoducten, waarvan de smalste 50 meter breed is. Daaruit volgt niet dat een ecopassage onbruikbaar wordt voor dieren als recreatief dubbelgebruik plaatsvindt, wat ook niet geheel ongebruikelijk is. Dat volgt ook niet uit de enkele stelling dat recreanten op het wandelpad de rust verstoren of dat de delen van de ecopassage die bedoeld zijn voor dieren niet geheel van het wandelpad zijn afgeschermd. Het vorenstaande klemmt temeer nu de raad heeft toegelicht dat het niet te verwachten is dat grote aantallen recreanten zich zullen ophouden in de ecopassage. Daarbij mocht de raad ook belang hechten aan de verbetering van de beleving van het gebied door mensen waar het informele voetpad aan bijdraagt.

Gelet op het vorenstaande is de conclusie dat de raad niet hoefde uit te sluiten dat recreatief medegebruik van de ecopassage wordt gemaakt. Dit betoog slaagt evenmin.

106.9. De conclusie is dat de raad bij het voorzien in de ecopassage voldoende gewicht heeft toegekend aan het belang van een goede ecologische verbinding van natuurgebieden.

Overige beroepsgronden Groene Hart Brabant en Boom en Bosch

#### 1 Uitgangspunt beoordeling

107. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch betogen dat de raad ten onrechte de bestaande situatie, waarin de milieubelasting al hoog is, als uitgangspunt heeft genomen bij de vaststelling van plan 1. De raad zou volgens hen, los van hoe de bestaande situatie eruit ziet, op meer fundamentele wijze moeten bezien op welke wijze een situatie kan worden gerealiseerd met zoveel mogelijk rust, schone lucht en verbonden natuur. Op de zitting hebben zij toegelicht dat volgens hen plan 1 de bestaande situatie consolideert, terwijl het zou moeten leiden tot verbetering. Verder stellen Groene Hart Brabant en Boom en Bosch dat de bestaande situatie verslechtert, omdat er meer verkeer zal komen, groen verloren gaat en de ecologische barrièrewerking hoog blijft.

107.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het gebruikelijk is om uit te gaan van de bestaande situatie. Volgens de raad worden de door Groene Hart Brabant en Boom en Bosch genoemde waarden slechts in beperkte mate aangetast en zal de bestaande ecologische barrièrewerking zelfs verminderen vanwege de voorziene ecologische verbindingen tussen de aan weerszijden van de N65 gelegen natuurgebieden.

107.2. Artikel 3.1, eerste lid, van de Wro brengt met zich dat de raad plan 1 alleen mocht vaststellen als het strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, wat betekent dat de situatie zoals die met het plan 1 voorzien in alle opzichten ruimtelijk aanvaardbaar is. Dat geldt ongeacht hoe de bestaande situatie is. De door Groene Hart Brabant en Boom en Bosch in het algemeen naar voren gebrachte standpunten dat de N65 in zijn bestaande vorm diverse ongewenste gevolgen met zich brengt, dat er meer verkeer zal komen, dat groen verloren gaat en dat de ecologische barrièrewerking hoog blijft, zijn mede in het licht van wat in de rest van deze uitspraak over die onderwerpen is overwogen onvoldoende om tot het oordeel te komen dat de met plan 1 voorziene situatie ruimtelijk onaanvaardbaar is. Daarnaast zijn met het behoud van de bestaande en legaal aanwezige N65 aanzienlijke belangen gemoeid. De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande in wat Groene Hart Brabant en Boom en Bosch in dit opzicht hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat de raad plan 1 niet mocht vaststellen. Het betoog slaagt niet.

## 2 Minder oversteekmogelijkheden

108. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch stellen dat mensen in de met plan 1 voorziene situatie op minder plekken de N65 kunnen oversteken en dat kleine aansluitingen op de N65 verdwijnen. Hierdoor wordt volgens hen het bestaande fijnmazige fiets- en wandelnetwerk aangetast, wat nadelig is voor de sociale en recreatieve verbindingen. Op de zitting hebben zij toegelicht dat het hen met name gaat om de beleving van de natuur en het vrij kunnen bewegen in de menselijke biotoop. Volgens Groene Hart Brabant en Boom en Bosch zou dit probleem grotendeels kunnen worden opgelost door te voorzien in enkele tunnels onder de N65 voor langzaam verkeer en door het nieuwe viaduct op een meer centrale plek te realiseren.

108.1. Het is juist dat er in de met plan 1 voorziene situatie minder wegen direct aansluiten op de N65 en dat de N65 op minder plaatsen kan worden overgestoken dan in de huidige situatie het geval is. De raad heeft dat onderkend, en gezien of dit aanvaardbaar is. De raad heeft daarbij betrokken dat het een nadeel is dat de lokale bereikbaarheid enigszins zal verminderen. Daar staat tegenover dat er diverse voordelen zijn, met name een verbetering van de verkeersveiligheid en een verbetering van de doorstroming op de N65. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch hebben niet betwist dat van deze voordelen sprake is. Verder heeft de raad in aanmerking genomen dat plan 1 wel voorziet in nieuwe ongelijkvloerse oversteekmogelijkheden, zoals een viaduct ter hoogte van de Sparrendaalseweg, die volgens de raad bovendien veiliger te gebruiken zijn dan de bestaande gelijkvloerse oversteekmogelijkheden. De raad heeft, deze omstandigheden tegen elkaar afwegend, mogen concluderen dat de gevolgen van de met plan 1 voorziene situatie, wat betreft de oversteekbaarheid niet onevenredig zijn voor de sociale en recreatieve verbindingen. De raad mocht daarom ook afzien van nader onderzoek naar de vraag of tunnels onder de N65 voor langzaam verkeer nodig zijn. Het betoog slaagt niet.

## 3 Vervallen fietspad noordzijde N65

109. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch betogen dat plan 1 ten onrechte niet voorziet in het behoud van het bestaande fietspad aan de noordzijde van de N65. Zij stellen dat dit

fietspad bijdraagt aan het bestaande netwerk voor wandel- en fietspaden. Zij betogen dat niet is aangetoond dat het door de raad gestelde nadeel, te weten dat geen veilige aansluiting in Helvoirt gerealiseerd kan worden en dat fietsers daar dan de N65 moeten oversteken, niet met maatregelen zou kunnen worden opgelost. Verder voeren zij aan dat fietsers in de voorziene situatie gebruik moeten maken van de voorziene fietsverbinding aan de zuidzijde van de N65. Die route is volgens hen gevaarlijk, vanwege de grote snelheidsverschillen tussen de verschillende toegestane voertuigen.

Comité N65 betoogt ten aanzien van plan 2 dat dit ten onrechte niet voorziet in het behoud van het bestaande fietspad aan de noordzijde van de N65. Volgens het Comité N65 geeft het argument van de raad, dat aansluiting daarvan op de Torenstraat ongewenst is omdat dit vanwege drukte tot onveilige situaties voor overstekende fietsers leidt, aan dat de verkeerssituatie in en bij de Torenstraat zowel in de huidige, als in de toekomstige situatie onaanvaardbaar is.

109.1. De raad stelt dat langs de zuidzijde van de N65 een snelle fietsroute wordt aangelegd. Van druk verkeer is daar volgens de raad geen sprake. Ook stelt de raad dat in het gebied tussen de kernen een viaduct wordt gerealiseerd waar langzaam verkeer veilig kan oversteken. Een extra oversteekplaats is volgens de raad overbodig, onwenselijk uit een oogpunt van veiligheid en niet passend bij een stroomweg.

109.2. In paragraaf 2.2 van de toelichting van plan 1 staat hoe de bestaande situatie van het binnen het plangebied van plan 1 gelegen deel van de N65 eruit ziet. Volgens paragraaf 2.2.7 zijn bijna overal parallel aan de N65 fietspaden aanwezig. Zij vormen een belangrijke verbinding tussen de verschillende dorpen en steden die aan de N65 liggen, zo is vermeld.

In paragraaf 3.1.7 van de toelichting van plan 1 staat dat in de beoogde nieuwe situatie ten noorden van de N65 vanaf de erftoegangsweg ter hoogte van hectometerpaal 7.9, in de zuidwesthoek van het plangebied, tot en met de Groenewouddreef een parallelweg wordt aangelegd. Deze weg wordt ingericht als erftoegangsweg, omdat hij onderdeel is van de vernieuwde aansluiting van de Groenewouddreef op de N65. De Kruishoeveweg is eveneens aangesloten op deze parallelweg.

Daarnaast wordt de huidige fietsstraat tussen het Cromvoirtsepad en het Snippenlaantje verplaatst en heringericht als gevolg van de gewijzigde ligging van de N65. Halverwege het Snippenlaantje wordt een fietspad gerealiseerd dat aansluit op de Boslaan.

Tussen de kruising Boslaan / Vijverbosweg en De Bréautélaan / Martinilaan wordt een fietsstraat aangelegd. Deze fietsstraat ontsluit enkele percelen, die in de huidige situatie nog direct op de N65 ontsloten worden. Enkele tientallen meters voor de beide kruisingen gaat de fietsstraat over in een fietspad. Het is voor de automobilist niet mogelijk om via de fietsstraat de beide kruisingen op te rijden. Het gemotoriseerd verkeer kan de fietsstraat bereiken via de Bremlaan, Vinkenlaan en De Viselaan.

Ten slotte wordt er parallel aan de N65 een recreatief voetpad aangelegd tussen De Bréautélaan en het Van Houwelingenplantsoen.

Voorts staat in de plantoelichting dat ten zuiden van de N65 een snelle fietsroute wordt gerealiseerd vanaf de Molenstraat in Helvoirt tot de De Bréautélaan in Vught. Deze route is onderdeel van de snelfietsroute tussen Tilburg en Vught. De snelfietsroute bestaat voornamelijk uit fietspaden. Het overige gedeelte bestaat uit fietsstraten, waar eveneens bestemmingsverkeer voor de aangrenzende percelen is toegestaan. Een gedeelte van deze percelen is in de huidige situatie nog direct op de N65 ontsloten. Deze percelen worden in de

toekomstige situatie ontsloten op de parallelstructuur.

109.3. De Afdeling overweegt het volgende over het betoog van Groene Hart Brabant en Boom en Bosch. Het is juist dat, zoals Groene Hart Brabant en Boom en Bosch stellen, plan 1 er niet aan in de weg staat dat het bestaande fietspad langs de noordzijde van de N65 zal verdwijnen. Daarvoor in de plaats komen echter diverse andere fietsvoorzieningen langs de N65 terug. Ook is het juist dat enkele bestaande gelijkvloerse oversteeklocaties over de N65 zullen verdwijnen, maar de N65 kan ook in de met plan 1 voorziene situatie op diverse locaties worden overgestoken via ongelijkvloerse, en daarmee veiligere, oversteeklocaties. De Afdeling ziet, gelet op deze vervangende maatregelen, in de door Groene Hart Brabant en Boom en Bosch naar voren gebracht omstandigheden geen grond om aan te nemen dat het bestaande netwerk aan wandel- en fietspaden rond de N65 onevenredig wordt aangetast doordat het noordelijke fietspad niet in zijn huidige vorm gehandhaafd blijft.

Over de redenen van de raad om het noordelijke fietspad niet te handhaven, is het volgende van belang. De raad acht een specifieke fietsverbinding langs de noordzijde van de N65 onwenselijk omdat die zou moeten aansluiten op de Torenstraat, die al bijzonder druk is. Groene Hart Brabant en Boom en Bosch betwisten niet dat een dergelijke aansluiting inderdaad onwenselijk is. Zij hebben geen concrete oplossing voor die locatie aangedragen en een oplossing is volgens de raad ook niet voorhanden. De Afdeling ziet in het aangevoerde dan ook geen grond voor het oordeel dat de raad onvoldoende zou hebben gemotiveerd waarom hij het noordelijke fietspad niet wil handhaven.

Dan overweegt de Afdeling over de veiligheid van de zuidelijke fietsroute nog het volgende. In de tabel in hoofdstuk 9 van de Verkeersveiligheidsaudit staat een aantal kanttekeningen bij de voorziene (snel)fietsroute aan de zuidzijde van de N65, waaronder dat op delen van de route ander verkeer zich met de fietsers mengt. Voor die gesignaleerde knelpunten zijn echter ook diverse oplossingen vermeld. De raad mocht zich gelet hierop op het standpunt stellen dat een verkeerssituatie zal kunnen worden gerealiseerd die veilig is voor fietsers. De raad hoefde daarom ook hierin geen reden te zien de noordelijke fietsroute te handhaven. Het betoog slaagt niet.

109.4. Ook hetgeen het Comité N65 heeft aangevoerd, vormt geen grond voor het oordeel dat de raad niet over de noordelijke fietsroute heeft mogen besluiten zoals hij heeft gedaan. De raad heeft daarvoor, zoals hiervoor al vermeld, naar het oordeel van de Afdeling goede redenen genoemd. Wat het Comité N65 op dit punt naar voren heeft gebracht, leidt niet tot het oordeel dat het standpunt van de raad niet juist is.

Het betoog slaagt niet.

Effecten op het (grond)water van de Vughtse heide

110. NMV vreest dat plan 1 zal leiden tot onaanvaardbare verdroging en vervuiling van het landschap, met name de Vughtse heide, doordat de grondwaterstand lager wordt en vervuild water zal worden geloosd. Zij voert daartoe diverse argumenten aan.

1 Gevolgen voor de grondwaterstand bij de Vughtse heide

111. NMV betoogt dat de raad ten onrechte heeft aangenomen dat de verdiepte ligging van de N65 niet leidt tot verandering van de grondwaterstand. Zij voert daartoe drie argumenten aan. Ten eerste stelt zij dat de grondwaterstand bij de Vughtse heide 5 cm zal dalen volgens de versie van het rapport 'Watertoets N65 - Vught' (hierna: Watertoets) die op 21 februari 2020 is uitgebracht door Arcadis en als bijlage bij het ontwerpplan was gevoegd. NMV wijst erop dat in de versie van de Watertoets die als bijlage bij het vastgestelde plan zit, staat dat

de grondwaterstand bij de Vughtse heide niet daalt. Er is geen verklaring voor het verschil met de conclusie die in de eerdere versie van de Watertoets staat, aldus NMV. Ten tweede voert NMV aan dat de nieuwe versie van de Watertoets alleen gaat over de gevolgen van de aan te leggen spoorlijn door de kern van Vught (het PHS) en niet de gevolgen van de N65. Zij heeft op de zitting toegelicht dat zij dit meent omdat in het rapport wordt gesproken van een 'grondwatermodel PHS'. Ten derde stelt NMV, onder verwijzing naar een krantenartikel, dat 800 meter van de N65 in Vught 2 meter dieper zal worden aangelegd dan aanvankelijk was beoogd. Daardoor komt de tunnelbak volgens NMV dwars door de grondwaterstroom te liggen die in westelijke richting naar de Vughtse heide loopt. Hiermee is volgens haar geen rekening gehouden.

111.1. In paragraaf 5.4.2 van de toelichting van plan 1 staat onder verwijzing naar paragraaf 5.3 van de Watertoets, die als bijlage 13 bij de plantoelichting is gevoegd, dat de stroming van grondwater deels wordt geblokkeerd door de aanleg van een tunnel. Dat komt doordat het debiet moet doorstromen via het resterende watervoerende pakket onder de tunnel. Ten behoeve van plan 1 heeft Arcadis berekend wat het effect is van de verdiepte ligging van de N65 gecombineerd met het PHS. Arcadis heeft onder meer als uitgangspunt genomen dat de N65 deels op een diepte tot 1 meter onder NAP komt te liggen en deels op een diepte tot 8,5 meter onder NAP. De conclusie van Arcadis is dat de verdiepte ligging van de N65 niet leidt tot veranderingen van de grondwaterstand rondom de N65, aldus de plantoelichting.

111.2. De Afdeling overweegt het volgende over de eerste en tweede versie van de Watertoets. Anders dan NMV meent, volgt uit de eerste versie van de Watertoets niet dat de grondwaterstand ter plaatse van de Vughtse heide zal dalen. Deze veronderstelling berust op een onjuiste lezing van figuur 5-2. Op die figuur staan drie zwarte cirkels waarin 'verhoging' of 'verlaging' is vermeld. Maar deze cirkels zijn indicatief. Binnen die cirkels zijn, met gekleurde contourlijnen, de plekken aangegeven waar de grondwaterstand daadwerkelijk zal wijzigen. In de meest westelijke zwarte cirkel doet de verlaging van de grondwaterstand van 0,05 m zich alleen voor bij de rode contourlijn. Dat is direct naast de N65 en niet ter plaatse van de Vughtse heide. Naast het vorenstaande is ook relevant dat de raad heeft toegelicht dat de eerste versie van de Watertoets, waarin was vermeld dat mogelijk effecten konden optreden in de grondwaterstand, was gebaseerd op een indicatieve grondwaterberekening. Deze indicatieve berekening is in de definitieve versie van de Watertoets vervangen door een volledige grondwaterstandsberekening. En die berekening wijst uit dat door de reconstructie van de N65 de grondwaterstand niet verandert.

111.3. De Afdeling volgt ook niet de stelling van NMV dat in de Watertoets geen rekening zou zijn gehouden met de effecten die de reconstructie van de N65 heeft op de grondwaterstand. In de Watertoets staat: "Arcadis heeft gebruik gemaakt van het grondwatermodel dat in het kader van PHS is opgesteld." Uit zowel de daarop volgende zin "Als uitgangspunt voor de diepte ligging van de N65 zijn de tekeningen gebruikt die zijn aangeleverd door RHDHV (deels een diepte tot NAP -1 m en deels een diepte tot NAP -8,5 m).", als de legenda van figuur 5-2 van de Watertoets blijkt dat met dit model de effecten van zowel de reconstructie van de N65 als de PHS zijn onderzocht, maar dat alleen het PHS een effect op de grondwaterstand heeft. De reconstructie van de N65 is dus wel ook onderzocht, maar daarvan is geen effect geconstateerd.

111.4. Over de diepte van de tunnelbak overweegt de Afdeling het volgende. Plan 1 begrenst niet hoe diep de N65 maximaal mag komen te liggen. De raad heeft toegelicht dat het oorspronkelijk de bedoeling was dat de N65 ter hoogte van de De Bréautélaan half verdiept en ter hoogte van de Boslaan geheel verdiept werd aangelegd. Vervolgens is door de aannemer voorgesteld ter hoogte van De Bréautélaan eveneens een geheel verdiepte ligging

aan te leggen en ook het tussenliggende deel daaraan toe te voegen. Dit leidt volgens de raad niet tot een wijziging van de grondwaterstand die van betekenis is, zeker niet ter plaatse van de Vughtse heide. Dat ziet de raad bevestigd in de aanvullende berekening die is neergelegd in het memo 'Grondwaterberekening verdiepte ligging N65 Vught', dat op 22 december 2021 is uitgebracht door Arcadis. In dit memo is, omdat in de Watertoets al rekening was gehouden met een geheel verdiepte ligging bij zowel de De Bréautélaan als de Boslaan, het tussenliggende stukje van 120 meter toegevoegd. Ook is aangenomen dat 20 meter diepe damwanden het watervoerend pakket afsluiten, waar in de praktijk 15 meter diepe damwanden zijn voorzien. In dat geval zal volgens het memo voor een klein stukje grond aan de noordzijde van de weg een effect op de grondwaterstand optreden van -0,05 m. De conclusie van het memo is dat ook met de extra 120 meter verdiepte ligging geen significante verandering in de grondwaterstand optreedt. Het memo bevestigt dus de stelling van de raad dat de wat diepere ligging dan aanvankelijk was beoogd, niet met zich brengt dat de grondwaterstand in betekenende mate wordt beïnvloed, dus ook niet bij de Vughtse heide.

111.5. De conclusie is dat de raad de gevolgen die plan 1 heeft voor de grondwaterstand, met name bij de Vughtse heide, voldoende in kaart heeft gebracht en op basis daarvan deugdelijk heeft gemotiveerd dat de verdiepte ligging van de N65 niet zorgt voor veranderingen van betekenis van de grondwaterstand rondom de N65. Het betoog slaagt niet.

## 2 Afvoer van regenwater naar de Vughtse heide

112. NMV betoogt dat alsnog een regeling moet worden getroffen waarmee verdroging wordt voorkomen. Volgens haar moet in de planregels met een voorwaardelijke verplichting worden gewaarborgd dat verdroging van de Vughtse heide zal worden tegengegaan door het aldaar lozen van regenwater afkomstig van het wegdek van de N65. Zij voert aan dat in de plantoelichting staat dat dit zal gebeuren.

112.1. In de plantoelichting staat dat het water van de verdiepte delen van de N65 in Vught naar de Vughtse heide zal worden gebracht. In figuur 5.5 van de plantoelichting is weergegeven hoe dit zal worden vormgegeven met pompen en hemelwaterriolen. Dit is nader beschreven in paragraaf 4.6 van de Watertoets.

112.2. De raad heeft desgevraagd toegelicht dat hij de afwatering naar de Vughtse heide niet in plan 1 heeft geborgd. De reden daarvoor is dat de realisatie van de geschetste afwatering niet noodzakelijk is in het kader van een goede ruimtelijke ordening, maar een kans die als bonus kan worden gezien en die de provincie graag wenst te benutten. De raad heeft toegelicht dat daarom in de Watertoets wel rekening is gehouden met de waterbergende capaciteit van de Vughtse heide. Ook heeft de raad erop gewezen dat de eigenaar van het gebied heeft ingestemd met het bergen van water en dat de besprekingen hierover in een vergevorderd stadium verkeren. In aanmerking genomen dat plan 1 niet leidt tot wijzigingen van de grondwaterstand bij de Vughtse heide, zoals volgt uit wat hiervoor onder 111.4 en 111.5 is overwogen, mocht de raad zich op het standpunt stellen dat het afvoeren van het regenwater afkomstig van het wegdek van de N65 naar de Vughtse heide niet noodzakelijk is om te kunnen aannemen dat plan 1 strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Alleen al daarom hoefde de raad in plan 1 niet te waarborgen dat dit daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het betoog slaagt niet.

## 3 Voorinfiltratievoorziening

113. Hoewel NMV het wenselijk acht dat water van het wegdek bij de tunnelbak van de N65

in Vught wordt weggepompt naar poelen op de Vughtse heide, vreest zij ook dat dit zal leiden tot negatieve gevolgen aldaar als het water niet eerst gefilterd wordt. Uit het rapport 'Afstromend wegwater', dat in april 2002 is uitgebracht door de Commissie Integraal Waterbeheer (hierna: CIW-rapport), blijkt volgens haar namelijk dat dit water sterk verontreinigd is. NMV vreest dat deze vervuiling zal doordringen tot het grondwater. Volgens haar is ten onrechte niet onderzocht of het water gezuiverd kan worden. Voor zover de raad voornemens is een zogenoemde voorinfiltratie-voorziening te realiseren kan NMV zich daarin vinden, maar dit moet volgens haar dan wel worden geborgd.

113.1. De raad stelt zich onder verwijzing naar de Watertoets op het standpunt dat de vrees van NMV voor vervuiling door het afgevoerde water ongegrond is. Volgens de raad ligt het in de lijn der verwachting dat het water afkomstig van het wegdek ook zonder voorinfiltratievoorziening schoon genoeg is om zonder negatieve effecten op de Vughtse heide te worden geloosd. Als onverhoopt toch zou blijken dat het water in een relevante mate verontreinigd is, dan kan volgens de raad bijvoorbeeld in het kader van een benodigde vergunning krachtens de Waterwet worden bepaald dat een voorinfiltratievoorziening nodig is.

113.2. In de Watertoets staat dat het streven is om als aanvullende beheermaatregel 4 á 5 mm voorinfiltratie toe te passen in de vorm van een infiltratievoorziening. Door de passage door de bodem worden verontreinigende deeltjes ingevangen waardoor deze niet direct in het grond- en oppervlaktewatersysteem terecht komen. De infiltratievoorziening wordt nader uitgewerkt in het vergunningentraject, zo staat in de Watertoets.

113.3. Naar het oordeel van de Afdeling heeft NMV, door te wijzen op het CIW-rapport, niet aannemelijk gemaakt dat de raad al in het kader van plan 1 nader onderzoek had moeten verrichten naar grondwaterverontreiniging op de Vughtse heide door het aldaar lozen van vervuild water. Daartoe is het volgende van belang. Ten eerste is het CIW-rapport ongeveer 20 jaar oud en gaat het niet over de specifieke situatie van de N65 en de afvoer van hemelwater naar de Vughtse heide. Daarnaast staat in het CIW-rapport weliswaar dat autoverkeer milieubelastende stoffen produceert, maar ook dat, zoals vermeld in de Watertoets, een bovenlaag van ZOAB in combinatie met het periodiek reinigen van de vluchtstrook een belangrijke maatregel is die verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater beperkt. De raad heeft gesteld dat het wegdek van de N65 wordt verhard met ZOAB en periodiek wordt gereinigd, wat NMV niet heeft betwist. Verder staat in het CIW-rapport ook nog dat ook in kwetsbare gebieden gecontroleerde infiltratie in de meeste gevallen een goede optie is, gezien de zeer beperkte risico's. Naast het vorenstaande is van belang dat, anders dan NMV kennelijk veronderstelt, ook als geen regeling over voorinfiltratie zou worden getroffen in plan 1 niet zonder meer vervuild water op de Vughtse heide zou kunnen worden geloosd. Voor het afvloeien van hemelwater zijn namelijk regels gesteld in de Wet milieubeheer, de Waterwet en het Besluit lozen buiten inrichtingen, waaraan moet worden voldaan als wordt besloten om het hemelwater af te voeren naar de Vughtse heide. Onder de voormelde omstandigheden mocht de raad ervan afzien om in plan 1 vast te leggen dat een voorinfiltratie-voorziening moet worden gerealiseerd. Het betoog slaagt niet.

#### 4 IOV en Waterwet

114. NMV betoogt dat plan 1 is vastgesteld in strijd met diverse bepalingen van de IOV, op grond waarvan vervuiling van het water en de bodem in het NNB moet worden tegengegaan en op grond waarvan voor verdroging gevoelige natuurwaarden bij de Vughtse heide worden beschermd. Ook heeft de raad volgens NMV gehandeld in strijd met de zorgplicht die is neergelegd in artikel 3.6 van de Waterwet.

114.1. Uit overweging 111.5 volgt dat de raad de gevolgen die plan 1 heeft voor de grondwaterstand, met name bij de Vughtse heide, voldoende in kaart heeft gebracht en op basis daarvan deugdelijk heeft gemotiveerd dat de verdiepte ligging van de N65 niet zorgt voor veranderingen van de grondwaterstand van betekenis rondom de N65. Voorts volgt uit overweging 112.2 dat het afvoeren van regenwater van het wegdek van de N65 naar de Vughtse heide niet noodzakelijk is voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van plan 1. Verder geeft het aangevoerde over grondwaterverontreiniging op de Vughtse heide door het aldaar lozen van vervuild water volgens overweging 113.3 geen aanleiding voor het oordeel dat de raad daar al in het kader van plan 1 nader onderzoek naar had moeten verrichten en worden in andere regelingen voorwaarden gesteld aan de afvoer van hemelwater. Gelet op deze conclusies bestaat geen grond voor het oordeel dat plan 1 in zoverre zou zijn vastgesteld in strijd met bepalingen van de IOV die gaan over vervuiling van het water en de bodem in het NNB, de bescherming van voor verdroging gevoelige natuurwaarden bij de Vughtse heide of artikel 3.6 van de Waterwet.

Het betoog slaagt niet.

Onderzoek naar in stand laten rechtsgevolgen

115. In overweging 27.1 is vastgesteld dat de plannen 1 en 2 niet met de vereiste zorgvuldigheid zijn vastgesteld omdat in strijd met art. 2.8, derde lid, van de Wnb voor deze plannen geen passende beoordeling was gemaakt van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

De Afdeling ziet aanleiding te bezien of de rechtsgevolgen van plan 1 en 2 met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb in stand kunnen worden gelaten, wat betekent dat zou worden bepaald dat de bestemmingsplannen toch geheel of gedeeltelijk blijven gelden. De raad heeft inmiddels namelijk een passende beoordeling verricht, die is neergelegd in het rapport 'Passende Beoordeling Reconstructie N65 Gemeente Vught', uitgebracht op 13 september 2021 door Arcadis, aangevuld met een bijlage waarin de gehanteerde uitgangspunten zijn toegelicht (hierna: de Arcadis-bijlage). De raad stelt zich op het standpunt dat hij uit de passende beoordeling de zekerheid heeft verkregen dat

plan 1 en 2 niet de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zullen aantasten. Gelet op artikel 2.8, derde lid, van de Wnb mochten de plannen volgens de raad dus worden vastgesteld.

115.1. De raad heeft nog stukken ingediend waaruit volgt dat inmiddels van vier agrarische bedrijven stikstofruimte is verworven. Op de zitting heeft de raad desgevraagd toegelicht dat hij deze stukken op dit moment niet ten grondslag bedoelt te leggen aan zijn standpunt dat plan 1 en 2 de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zullen aantasten. Daarom zal de Afdeling deze stukken en wat partijen daarover over en weer naar voren hebben gebracht verder buiten beschouwing laten bij het onderzoek naar de vraag of de rechtsgevolgen van plan 1 en 2 in stand kunnen worden gelaten.

115.2. NMV heeft naar aanleiding van de passende beoordeling een reactie ingestuurd. De Afdeling zal hierna eerst, voor zover van belang, de inhoud van de passende beoordeling schetsen. Vervolgens zal de Afdeling de reactie van NMV bespreken in relatie tot de betreffende delen van de passende beoordeling, waar mogelijk in dezelfde volgorde.

115.3. Indien zou blijken dat artikel 2.8, derde lid, van de Wnb niet in de weg staat aan het vaststellen van de plannen, dan laat dat onverlet dat de andere gebreken die de Afdeling in

deze uitspraak heeft geconstateerd, met zich kunnen brengen dat de rechtsgevolgen voor één of beide plannen toch niet of niet geheel in stand kunnen blijven. De Afdeling zal alleen bezien of de rechtsgevolgen ook met het oog op die andere gebreken in stand kunnen blijven als blijkt dat artikel 2.8, derde lid, van de Wnb daar niet al aan in de weg staat.

#### 1 Inhoud van de passende beoordeling

116. De passende beoordeling bevat een weergave van de berekende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de plannen in de realisatiefase en de gebruiksfase ten opzichte van de autonome situatie en een beoordeling van de mogelijke gevolgen daarvan. Volgens de passende beoordeling is dat als volgt gedaan.

Voor de realisatiefase, die naar verwachting zal duren van 2021 tot 2024, is een inschatting gemaakt van het aantal draaiuren van het bouwmaterieel en het vermogen daarvan. Omdat de N65 tijdens de realisatiefase wordt afgesloten, is ook een inschatting gemaakt van de alternatieve routes die het verkeer dat normaliter over de N65 rijdt zal gebruiken, en de hoeveelheid verkeer daar.

Voor de gebruiksfase is een inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van de reconstructie van de N65. Dit is gedaan met verrijkte verkeersgegevens van het verkeersmodel NRM 2018.

Vervolgens is met Aeries Calculator versie 2020 berekend of in de realisatiefase van 2021 tot 2024, onderscheidenlijk de gebruiksfase in 2024, de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. In de berekening van het projecteffect zijn de deposities tot een afstand van 5 km vanaf de bron betrokken, omdat het rekenprogramma SRM-2 dat in Aeries Calculator wordt gebruikt, geen groter toepassingsbereik kent. De berekening is aangevuld met een berekening die is verricht met Aeries Connect, gebruik makend van de rekenmodule OPS\_ROAD. Daarmee zijn de deposities berekend tot een afstand van 25 kilometer vanaf de bron.

Volgens de passende beoordeling veroorzaken de twee plannen een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van diverse overbelaste, voor stikstof gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. De grootste toename van stikstofdepositie op een overbelaste locatie is in de realisatiefase 3,47 mol N/ha/jaar en in de gebruiksfase 2,20 mol N/ha/jaar.

In hoofdstuk 6 van de passende beoordeling worden de gevolgen van de berekende toenames beoordeeld. Daarbij wordt in paragraaf 6.2 eerst in het algemeen uiteengezet dat, naast een overmaat van stikstofdepositie, ook andere factoren en knelpunten een rol spelen bij het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen, zoals onvoldoende beheer of de aanwezigheid van invasieve exoten. In paragraaf 6.3 worden diverse algemene opmerkingen gemaakt over (geringe) toenames van stikstofdepositie. Met name is vermeld dat een geringe toename van de depositie met enkele molen N/ha/jaar niet leidt tot meetbare verschillen in groeisnelheid van individuele planten. Daardoor ontstaan geen meetbare verschuivingen in concurrentiepositie en ook geen veranderingen in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen. Ook is vermeld dat toenames van enkele molen N/ha/jaar verwaarloosbaar klein zijn ten opzichte van diverse andere hoeveelheden, zoals de totale stikstofdepositie van een gebied en de aan- en afvoer van stikstof uit ecosystemen. Volgens de passende beoordeling blijkt hieruit dat geringe veranderingen in de depositie niet leiden tot effecten op de natuurlijke habitats.

In paragraaf 6.4 tot en met 6.9 wordt per gebied en per overbelast habitatype ter plaatse waarvan de depositie toeneemt, beoordeeld wat de ecologische effecten zijn van de

berekende toenames. Dit gaat als volgt. Eerst zijn weergegeven de beschrijving van het habitatype uit het profielendocument, de instandhoudingsdoelstelling voor het betreffende gebied en een verspreidingskaart van het habitatype in het gebied waarin staat welke delen in welke mate overbelast zijn. Vervolgens worden het huidige beheer en de huidige kwaliteit beschreven. Daarna volgen tabellen en kaarten waarin is weergegeven welke veranderingen de realisatie en het gebruik van de N65 voor welke overbelaste delen voor het habitatype in het Natura 2000-gebied veroorzaken. Dan volgt een analyse van de bestaande knelpunten voor het behoud en de ontwikkeling van het habitatype, afgezet tegen stikstofdepositie. Afgesloten wordt met een analyse van de gevolgen die de berekende toenames hebben voor het areaal en de kwaliteit van het habitatype. Daarbij wordt in de meeste gevallen in aanmerking genomen dat ondanks de overbelaste situatie niet overal sprake is van een slechte kwaliteit, dat de situatie stabiel is of een positieve trend vertoont, dat naast stikstofdepositie verschillende andere knelpunten een meer bepalende rol spelen bij het halen van de instandhoudingsdoelstellingen en dat de berekende toenames gering zijn. De tussenconclusie in hoofdstuk 7 luidt dat de toenames geen significante gevolgen hebben voor de betrokken Natura 2000-gebieden. In paragraaf 7.2 van de passende beoordeling is bezien of de conclusie moet worden gewijzigd vanwege cumulatie met stikstofdepositie die door andere projecten wordt veroorzaakt. Dat is volgens de passende beoordeling niet het geval.

De eindconclusie in hoofdstuk 8 luidt dat de reconstructie van de N65 afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten geen significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden heeft.

2 Zijn de invoergegevens voldoende controleerbaar?

117. NMV stelt dat de verrichte berekeningen niet bij de passende beoordeling zijn gevoegd. Daarom is volgens NMV niet te controleren of de berekeningen zijn gebaseerd op juiste invoergegevens, met name wat de gehanteerde verkeersintensiteiten betreft. De GML-bestanden die de raad heeft toegezonden maken dit volgens haar evenmin inzichtelijk, omdat zij niet in Aeries Calculator zijn te importeren.

117.1. Het is juist dat, zoals NMV stelt, bij de passende beoordeling een bijlage met de verrichte berekeningen en invoergegevens ontbreekt. De raad heeft toegelicht dat de reden hiervoor is dat bij het opstellen van de passende beoordeling gebruik is gemaakt van AERIOUS Connect (module OPS\_ROAD). Dat programma bood volgens de raad niet de mogelijkheid om een PDF-uitdraai van deze gegevens te genereren. NMV heeft niet bestreden dat het genereren van een PDF-uitdraai in dit geval om de voormelde reden feitelijk onmogelijk was.

Desgevraagd heeft de raad toegelicht dat de zogenoemde GML-bestanden, die ruimtelijke data bevatten, wel zijn te importeren. Deze bestanden zijn in te lezen in het open source GIS-pakket QGIS. Omdat het gebruik van QGIS en het inlezen van de GML-bestanden in QGIS wel kennis vereist, zijn in de passende beoordeling kaarten en tabellen opgenomen waarin de gebruikte gegevens overzichtelijk zijn gepresenteerd, aldus de raad.

Hoewel het controleren van de invoergegevens met deze beschikbare gegevens en programmatuur omslachtig kan zijn, heeft NMV niet aannemelijk gemaakt dat dit niet mogelijk is. Ook is niet gebleken dat de raad dit, in het specifieke geval dat het feitelijk onmogelijk was om een PDF-uitdraai te genereren, op eenvoudiger wijze mogelijk had kunnen maken.

Gelet op de voormelde omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat de gebruikte

invoergegevens in dit geval voldoende controleerbaar zijn. Het betoog slaagt niet.  
3 Mocht rekening worden gehouden met afsluiting van sluiproutes?

118. NMV betoogt dat de gevolgen van de plannen in de realisatiefase zijn onderschat omdat onvoldoende rekening is gehouden met het verkeer dat in de periode dat de N65 is afgesloten, kan omrijden via alternatieve routes die op kortere afstand van Natura 2000-gebieden liggen. Deze verkeersbewegingen horen volgens haar bij de maximaal mogelijke effecten van de plannen in de realisatiefase. NMV voert aan dat geen rekening mag worden gehouden met het afsluiten van deze alternatieve routes, omdat ten tijde van het maken van de passende beoordeling de verwachte voordelen daarvan nog niet vaststonden. NMV wijst erop dat nog geen verkeersbesluit is genomen dat strekt tot het afsluiten van de alternatieve routes en zij stelt dat te verwachten is dat een aantal grote transportbedrijven in Helvoirt hiertegen bezwaar zal maken.

118.1. In hoofdstuk 3 van de plantoelichtingen staat dat in de periode dat de reconstructie van de N65 wordt uitgevoerd, een tijdelijke weg wordt aangelegd (ook wel bypass genoemd). Deze bypass bestaat uit 2x1 rijbaan en dient voor de bouw en de verkeersafwikkeling in de realisatieperiode.

In paragraaf 2.1.3 van de Arcadis-bijlage staat dat het grootste gedeelte van het verkeer gebruik zal maken van deze bypass. Maar het verkeer zal, als geen maatregelen worden getroffen, ook gebruik maken van het onderliggend wegennet. In afbeelding 2 staat om welke wegen het gaat. Het betreft onder meer wegen die langs en door het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen lopen.

Bij de berekening van de hoeveelheid verkeer dat over deze wegen zal rijden, is onder meer als uitgangspunt genomen dat het gebruik van alternatieve routes nabij het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen ongewenst is en dat de betreffende wegen daarom worden aangemerkt als wegen voor uitsluitend bestemmingsverkeer. Het gaat om de wegen die zijn aangeduid in afbeelding 3, waaronder de Oude Bosschebaan, De Heikant, Guldenberg, Oude Loonsebaan en Kruishoeveweg (hierna: de sluiptwegen).

118.2. Onder verwijzing naar de uitspraak van 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1603](#), overweegt de Afdeling dat beschermingsmaatregelen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, maatregelen zijn waarmee wordt beoogd de eventuele schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit een plan of project voortvloeien te voorkomen of te verminderen, teneinde ervoor te zorgen dat het plan of project de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet zal aantasten (ook wel mitigerende maatregelen genoemd).

Het tijdens de realisatiefase weren van niet-bestemmingsverkeer van alternatieve routes die door en nabij Natura 2000-gebieden lopen, om te voorkomen dat omrijdend verkeer van de N65 daarvan gebruik zal gaan maken, is zo'n mitigerende maatregel.

118.3. Uit de voormelde uitspraak volgt dat mitigerende maatregelen mogen worden betrokken in een op grond van artikel 2.8, eerste lid, van de Wnb te verrichten passende beoordeling van de gevolgen van een plan of project als de verwachte voordelen van die maatregelen ten tijde van de beoordeling vaststaan. In de regel staan verwachte voordelen niet vast als de maatregelen ten tijde van de passende beoordeling nog niet volledig ten uitvoer zijn gelegd en de verwachte voordelen afhankelijk zijn van een ontwikkeling of reactie in de natuur, het ecologisch systeem of van een diersoort, zoals de aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande habitattypen, leefgebieden of foerageergebieden. Bij (technische) beschermingsmaatregelen die functioneel verbonden zijn aan de uitvoering van het plan of

project is het geen vereiste dat deze ten tijde van de passende beoordeling al ten uitvoer zijn gelegd, maar de verwachte voordelen van dergelijke beschermingsmaatregelen kunnen alleen in de passende beoordeling worden betrokken als deze vaststaan.

Met het weren van niet-bestemmingsverkeer op de sluiptwegen wordt beoogd te voorkomen dat stikstofdepositie van dit niet-bestemmingsverkeer neerslaat op daarvoor gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Voor een effectieve werking van het weren van niet-bestemmingsverkeer op de sluiptwegen is louter een verkeersbesluit nodig dat wordt gehandhaafd. Deze maatregel vergt geen reactie van de natuur, het ecologisch systeem of een diersoort. Sprake is van een (technische) maatregel waarvan niet vereist is dat deze al ten tijde van de passende beoordeling ten uitvoer is gelegd.

118.4. Partijen verschillen niet van mening over de vraag of ten tijde van de passende beoordeling was uitgewerkt hoe de voordelen van de maatregel tot stand zullen worden gebracht - de raad heeft op de zitting in dat verband nog toegelicht dat kan worden gewerkt met borden, inzinkbare palen met signaallichten en/of verkeersregelaars - en of het niveau van wetenschappelijke kennis het mogelijk maakt dat die voordelen met zekerheid in kaart worden gebracht of gekwantificeerd. Gelet hierop moet het ervoor worden gehouden dat de verwachte voordelen van deze beschermingsmaatregelen vaststaan. Daarom wordt aan deze maatregel niet de eis gesteld dat de verwachte voordelen in de regel slechts vaststaan als de maatregel ten tijde van de passende beoordeling ten uitvoer is gelegd.

118.5. Verder geldt dat ten tijde van de passende beoordeling moet zijn gegarandeerd dat de maatregelen resultaat hebben voordat het plan of project negatieve gevolgen zal hebben, aldus de Afdeling onder 10 in overweging 18 van haar uitspraak van 29 mei 2019. Dat betekent dat gegarandeerd moet zijn dat de verwachte voordelen van de maatregelen daadwerkelijk een feit zijn voordat het plan negatieve gevolgen zal hebben.

Zoals hiervoor staat, is het niet noodzakelijk dat ten tijde van het verrichten van de passende beoordeling al een verkeersbesluit was genomen en/of dat niet-bestemmingsverkeer al van de sluiptroutes werd geweerd. Maar, het lag wel op de weg van de raad om te verzekeren dat op het moment dat de realisatiefase aanvangt het niet-bestemmingsverkeer van de sluiptroutes wordt geweerd. Dat kan doordat toch alvast een verkeersbesluit wordt genomen, maar ook op andere manieren, zoals bijvoorbeeld door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de planregels. Nu in dit geval echter op geen enkele wijze juridisch is verzekerd dat de maatregel getroffen zal worden, was ten tijde van de passende beoordeling niet gegarandeerd dat de maatregelen resultaat hebben voordat de plannen negatieve gevolgen zullen hebben.

Het betoog slaagt daarom.

4 Is de conclusie van de passende beoordeling onderbouwd?

119. NMV stelt dat de passende beoordeling bij de beoordeling van de gevolgen van de plannen als uitgangspunt neemt dat een geringe toename van de hoeveelheid stikstof geen kwaad kan. Dit uitgangspunt is volgens NMV onjuist. Ook de Arcadis-bijlage is volgens NMV ten onrechte gebaseerd op deze vooronderstelling.

NMV voert ten eerste aan dat de gevoeligheid voor stikstof per habitatype en soort verschilt en dat er onvoldoende aandacht is voor de mate waarin de betrokken habitattypen en soorten gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Voorts is volgens NMV niet inzichtelijk welke toenames direct schadelijk zijn en of de berekende toenames indirecte schade veroorzaken.

NMV voert verder aan dat in de passende beoordeling ten onrechte wordt meegewogen dat

niet alle stikstof die in een natuurgebied terechtkomt daadwerkelijk ter beschikking staat aan de vegetatie. Volgens haar is onduidelijk om hoeveel stikstof het dan gaat. Ook wordt volgens haar voorbij gegaan aan de accumulatie van verzuring en vermesting in de bodem door stikstofdepositie. De suggestie dat een groot deel van de stikstofdepositie gewoon verdwijnt, is volgens haar onjuist.

Het argument dat de soortensamenstelling en concurrentieverhoudingen pas veranderen als de stikstofdepositie meer dan enkele molen per jaar is en dat kleinere toenames verwaarloosbaar zijn, is volgens NMV niet onderbouwd. Dat geringe toenames voor alle relevante soorten geen kwaad kunnen, ook niet in een situatie van forse overbelasting en andere negatieve factoren, volgt volgens haar niet uit de omstandigheid dat het gaat om een klein percentage van de totale achtergronddepositie.

Volgens NMV is het ten slotte onjuist dat bij de beoordeling wordt gesteld dat de twee plannen ten opzichte van andere bestaande verstoringsfactoren een relatief kleine bijdrage leveren die geen significante schade met zich brengt. Juist de bestaande andere verstoringsfactoren maken volgens NMV dat verdere achteruitgang door een toename van stikstofdepositie ontoelaatbaar is.

119.1. De Afdeling zal deze beroepsgrond beoordelen aan de hand van twee betrokken habitattypen in het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. Eenzelfde beoordeling kan ook voor andere habitattypen worden uitgevoerd.

119.2. Het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen is aangewezen voor diverse voor stikstof gevoelige habitattypen. In het aanwijzingsbesluit zijn voor deze habitattypen uitbreidings-, verbeter- en behoudoelstellingen vastgesteld. Uit de passende beoordeling volgt dat grote delen of soms het volledige oppervlakte van de voorkomende voor stikstof gevoelige habitattypen overbelast zijn met stikstof. Ook volgt uit de passende beoordeling dat de plannen 1 en 2 op die locaties een toename van stikstofdepositie veroorzaken.

Zo vindt op het habitatype zwakgebufferde vennen, waarvoor een behoudoelstelling geldt en dat in zijn geheel overbelast is, een maximale toename plaats van 3,01 mol/ha/jaar in de realisatiefase en 2,24 mol/ha/j in de gebruiksfase. In de passende beoordeling staat dat de berekende toenames geen significante gevolgen hebben omdat de kwaliteit van het habitatype goed is ondanks de overbelaste situatie en omdat voor de delen met een beperkte kwaliteit de knelpunten vooral samenhangen met verdroging, stikstof uit het verleden en de aanwezigheid van bomen. De berekende toenames zorgen volgens de passende beoordeling niet voor een meetbare verandering van de vegetaties van dit habitatype.

Op het habitatype zandverstuivingen, waarvoor een uitbreidings- en verbeterdoelstelling geldt en dat eveneens in zijn geheel overbelast is, neemt de depositie toe met maximaal 1,25 mol N/ha/jaar in de realisatiefase en 0,33 mol N/ha/jaar in de gebruiksfase. Ook voor dit habitatype is volgens de passende beoordeling uitgesloten dat de berekende toenames significante gevolgen hebben. De reden daarvoor is dat de berekende toenames gering zijn, dat het habitatype weliswaar overbelast is en de kwaliteit ervan beperkt maar dat de trend van de kwaliteit stabiel is, dat de perspectieven gunstig zijn en dat gebrek aan natuurlijke dynamiek - die wordt verergerd door stikstofdepositie - een meer bepalend knelpunt is. De berekende toenames zorgen volgens de passende beoordeling niet voor een meetbare verandering van de vegetaties van dit habitatype.

119.3. De passende beoordeling moet inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn van de

berekende depositietoenames, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor onder meer het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. Op basis daarvan moet inzichtelijk zijn dat de berekende depositietoenames de natuurlijke kenmerken van dit gebied niet aantasten. Dat inzicht biedt de passende beoordeling naar het oordeel van de Afdeling niet. Daartoe is het volgende van belang.

De instandhoudingsdoelstellingen bepalen dat de oppervlakte en kwaliteit van de zwakgebufferde vennen en zandverstuivingen behouden moeten blijven, respectievelijk moeten uitbreiden en verbeteren. Volgens paragraaf 4.3 van het beheerplan van het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen is een daling van de huidige stikstofdepositie nodig om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren.

In de passende beoordeling zijn die instandhoudingsdoelstellingen niet betrokken bij het beantwoorden van de vraag of de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden worden aangetast. Die onderbouwing is naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende gegeven door aan te geven dat voor de gunstige staat van een habitatype, naast de stikstofdepositie, ook andere knelpunten bestaan. Als gevolg daarvan is in de passende beoordeling niet onderbouwd dat de natuurlijke kenmerken van die gebieden, ondanks de toename van de stikstofdepositie, niet worden aangetast.

De Afdeling brengt ter voorlichting naar voren dat voor het toestaan van een project niet als een voorwaarde geldt dat met het project wordt bijgedragen aan het behalen van een instandhoudingsdoelstelling (vergelijk ABRvS 20 april 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:1060](#), r.o. 15.1). Ook is het niet zo dat elke (geringe) toename van de stikstofdepositie, waardoor de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar kunnen komen, steeds de natuurlijke kenmerken van een gebied zal aantasten. Wel zullen de gevolgen van die toename moeten worden beoordeeld in het licht van de specifieke omstandigheden van het Natura 2000-gebied, en moeten de instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura 2000-gebied daarbij worden betrokken (zie HvJ 7 september 2004, C-127/02, (Kokkelvisserij), [ECLI:EU:C:2004:482](#)).

Gelet op het vorenstaande bevat de passende beoordeling niet een argumentatie die de conclusie kan dragen. De raad heeft daarom uit de passende beoordeling niet de op grond van de Wnb vereiste zekerheid kunnen verkrijgen dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet zullen worden aangetast.

Het betoog slaagt.

## 5 Conclusie - de rechtsgevolgen kunnen niet in stand blijven

120. De conclusie is dat de raad gelet op wat hiervoor onder 118.5 en 119.3 staat, uit de alsnog verrichte passende beoordeling niet de zekerheid heeft kunnen verkrijgen dat plan 1 en 2 niet de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zullen aantasten. Alleen al hierom kunnen de rechtsgevolgen van plan 1 en 2 niet in stand worden gelaten. De Afdeling zal wat NMV verder nog over de passende beoordeling heeft aangevoerd gelet op het vorenstaande niet inhoudelijk beoordelen.

120.1. De Afdeling hecht eraan om ter voorlichting van partijen op te merken, dat het op de weg ligt van de raad om, als hij een nieuw besluit neemt, rekening te houden met de op dat moment geldende stand van zaken omtrent de berekeningsmethode voor stikstofdepositie.

## Eindconclusies bestemmingsplannen

121. De Afdeling komt gelet op al het voorgaande tot de volgende eindconclusies.

121.1. Het beroep van In 't Groene Woud B.V. en [appellant sub 10A] tegen plan 1 is niet-

ontvankelijk.

De beroepen tegen plan 1 van de volgende appellanten zijn ongegrond: [appellant sub 9] en anderen, [appellant sub 5], [appellant sub 15], [appellante sub 7] en anderen, [appellante sub 8], [appellant sub 11], [appellant sub 14], [appellanten sub 18], [appellante sub 13], [appellant sub 1] en anderen en Ingenieursbureau A2r3 B.V. en [appellant sub 16A].

De beroepen tegen plan 2 van de volgende appellanten zijn ongegrond: Groene Hart, [appellant sub 19], [appellant sub 21], [appellant sub 23], [appellant sub 25], [appellant sub 20] en [appellant sub 22].

De raad hoeft voor deze appellanten geen proceskosten te vergoeden.

121.2. Voor de overige beroepen luidt de conclusie als volgt.

Gelet op wat NMV heeft aangevoerd tegen plan 1 en 2, gelet op wat Groene Hart Brabant en Boom en Bosch en Platform Vught hebben aangevoerd tegen plan 1, en gelet op wat Comité N65 heeft aangevoerd tegen plan 2 over de voorttoets van gevolgen voor Natura 2000-gebieden, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de bestreden besluiten waarmee plan 1 en 2 zijn vastgesteld zijn genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

Gelet op wat NMV en Groene Hart Brabant en Boom en Bosch hebben aangevoerd tegen plan 1 over de omgang met het groen, ziet de Afdeling voorts aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit waarmee plan 1 is vastgesteld is genomen in strijd met artikel 3.1 van de Wro en het rechtszekerheidsbeginsel.

Gelet op wat Platform Vught en anderen hebben aangevoerd tegen plan 1 over de toekomstige verkeerssituatie op de Boslaan, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit waarmee plan 1 is vastgesteld is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

Gelet op wat [appellant sub 6] en anderen hebben aangevoerd tegen plan 1 over trillingshinder voor de woning aan de [locatie 5], ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit waarmee plan 1 is vastgesteld is genomen in strijd met artikel 3:46 van de Awb.

Gelet op wat [appellant sub 4] heeft aangevoerd tegen plan 1, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit waarmee plan 1 is vastgesteld, voor zover dat gaat over de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Verkeer" voor de grond van [appellant sub 4], is genomen in strijd met artikel 3.1, eerste lid, van de Wro.

Gelet op wat Houdstermaatschappij Reuzer III B.V en Tankstation Helvoirt B.V. hebben aangevoerd tegen plan 2 over de gevolgen voor hun tankstation, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit waarmee plan 2 is vastgesteld voor zover dat gaat over de toekomstige bereikbaarheid van het tankstation is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

121.3. De beroepen van de onder 121.2 vermelde appellanten zijn gegrond, zodat de bestreden besluiten waarmee plan 1 en 2 zijn vastgesteld moeten worden vernietigd.

121.4. De raad moet voor [appellant sub 6] en anderen, [appellant sub 4], Reuzer III B.V en Tankstation Helvoirt B.V. en Platform Vught Structureel en anderen de proceskosten vergoeden.

Voor zover [appellant sub 6] en anderen hebben verzocht om vergoeding van de kosten die

gemoed zijn met het opstellen van het rapport "Second opinion Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught" dat op 24 juni 2020 is uitgebracht door BVA Verkeersadviezen, geldt dat de raad deze kosten niet hoeft te vergoeden. Dat deskundigenrapport heeft betrekking op de beroepsgronden inzake verkeer. Uit de overwegingen 44.2, 45.2 en 45.3 volgt dat deze gronden niet slagen. De beroepsgrond die wel slaagt en die aanleiding is voor de proceskostenveroordeling ziet op het aspect trillingshinder. Nu deze beroepsgrond geen verband houdt met het deskundigenrapport, oordeelt de Afdeling dat de kosten voor dit rapport niet voor vergoeding door verweerder in aanmerking komen.

De raad hoeft voor NMV, Groene Hart Brabant en Boom en Bosch en Comité N65 geen proceskosten te vergoeden, omdat voor hen niet is gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

Voor zover Comité N65 heeft verzocht om vergoeding van de kosten van gewerkte uren, besteed aan het opstellen van een deskundigenrapport, is niet nader gespecificeerd om welk rapport en om welke deskundige het gaat. Omdat Comité N65 geen deskundigenrapport in het geding heeft gebracht over de enige van zijn beroepsgronden die slaagt en die gaat over stikstofdepositie op Natura 2000-gebied, moet de conclusie zijn dat de gevraagde kosten niet voor vergoeding door verweerder in aanmerking komen.

121.5. Uit een oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, ziet de Afdeling aanleiding de raad op te dragen het hierna in de beslissing nader aangeduide onderdeel van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken op de landelijke voorziening, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van In 't Groene Woud B.V. en [appellant sub 10A] tegen het besluit van 14 mei 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Vught" is vastgesteld, niet-ontvankelijk;

II. verklaart de volgende beroepen, voor zover zij zijn gericht tegen het besluit van 14 mei 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Vught" is vastgesteld, gegrond:

- a. het beroep van Stichting Natuur- en Milieugroep Vught;
- b. het beroep van Vereniging Groene Hart Brabant en Stichting Boom en Bosch;
- c. het beroep van Vereniging Platform Vught Structureel en anderen;
- c. het beroep van [appellant sub 6] en anderen;
- d. het beroep van [appellant sub 4];

III. verklaart de volgende beroepen, voor zover zij zijn gericht tegen het besluit van 2 juli 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2020" is vastgesteld, gegrond:

- a. het beroep van Stichting Natuur- en Milieugroep Vught;
- b. het beroep van Houdstermaatschappij Reuzer III B.V en Tankstation Helvoirt B.V.;
- c. het beroep van Comité N65 Ondergronds Helvoirt;

IV. verklaart de volgende beroepen, voor zover zij zijn gericht tegen het besluit van 10 maart 2020 waarbij hogere waarden zijn vastgesteld, ongegrond:

a. het beroep van [appellant sub 1] en anderen;

b. het beroep van [appellant sub 6] en anderen;

V. vernietigt het besluit van 14 mei 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Vught" is vastgesteld en het besluit van 2 juli 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2020" is vastgesteld;

VI. verklaart de volgende beroepen, voor zover zij zijn gericht tegen het besluit van 14 mei 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Vught" is vastgesteld, ongegrond:

a. het beroep van [appellant sub 9] en anderen;

b. het beroep van [appellant sub 5];

c. het beroep van [appellant sub 15];

d. het beroep van [appellante sub 7] en anderen;

e. het beroep van [appellante sub 8];

f. het beroep van [appellant sub 11];

g. het beroep van [appellant sub 14];

h. het beroep van [appellant sub 18A] en [appellant sub 18B];

i. het beroep van [appellante sub 13];

j. het beroep van [appellant sub 1] en anderen;

k. het beroep van Ingenieursbureau A2r3 B.V. en [appellant sub 16A];

VII. verklaart de volgende beroepen, voor zover zij zijn gericht tegen het besluit van 2 juli 2020 waarmee het bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2020" is vastgesteld, ongegrond:

a. het beroep van de Vereniging Het Groene Hart Brabant;

b. het beroep van [appellant sub 19];

c. het beroep van [appellant sub 21];

d. het beroep van [appellant sub 23];

e. het beroep van [appellant sub 25];

f. het beroep van [appellant sub 20];

g. het beroep van [appellant sub 22];

VIII. draagt de raad van de gemeente Vught op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het hiervoor vermelde onderdeel V. wordt verwerkt op de landelijke voorziening, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl);

IX. veroordeelt de raad van de gemeente Vught tot vergoeding van:

a. bij [appellant sub 6] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.943,28, waarvan € 1.897,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft

voldaan;

b. bij [appellant sub 4] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.518,00, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

c. bij Houdstermaatschappij Reuzer III B.V en Tankstation Helvoirt B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.897,50, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

d. bij de Vereniging Platform Vught Structureel en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.897,50, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

X. gelast dat de raad van de gemeente Vught aan de hierna vermelde appellanten het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht vergoedt ten bedrage van:

- € 708,00 aan de Stichting Natuur- en Milieugroep Vught, voor de beroepen tegen plan 1 en plan 2;

- € 354,00 aan de Vereniging Groene Hart Brabant en Stichting Boom en Bosch;

- € 354,00 aan de Vereniging Platform Vught Structureel en anderen;

- € 354,00 aan het Comité N65 Ondergronds Helvoirt;

- € 178,00 aan [appellant sub 6] en anderen, met dien verstande dat bij betaling aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

- € 178,00 aan [appellant sub 4];

- € 354,00 aan Houdstermaatschappij Reuzer III B.V en Tankstation Helvoirt B.V., met dien verstande dat bij betaling aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

Aldus vastgesteld door mr. R. Uylenburg, voorzitter, en mr. A. ten Veen en mr. P.H.A. Knol, leden, in tegenwoordigheid van mr. D.L. Bolleboom, griffier.

w.g. Uylenburg  
voorzitter

w.g. Bolleboom

griffier

Uitgesproken in het openbaar op 21 december 2022

641-743

## **BIJLAGE**

Wet ruimtelijke ordening

Artikel 3.8, derde lid, van de Wro luidt:

"De bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen twee weken na de vaststelling. [...]"

Het vierde lid luidt:

"In afwijking van het derde lid wordt het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zes weken na de vaststelling bekendgemaakt, indien door gedeputeerde staten, Onze Minister of Onze Minister wie het aangaat een zienswijze is ingediend en deze niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, anders dan op grond van zienswijzen van gedeputeerde staten, Onze Minister of Onze Minister wie het aangaat. [...]"

Natuurschoonwet

Artikel 1, eerste lid, luidt:

"Deze wet verstaat onder:

a. landgoed: een in Nederland gelegen, geheel of gedeeltelijk met natuurterreinen, bossen of andere houtopstanden bezette onroerende zaak - daaronder begrepen die waarop een buitenplaats of andere, bij het karakter van het landgoed passende, opstallen voorkomen - voor zover het blijven voortbestaan van die onroerende zaak in zijn karakteristieke verschijningsvorm voor het behoud van het natuurschoon wenselijk is [...]."

Artikel 3, eerste lid, luidt:

"Een als landgoed aangemerkte onroerende zaak wordt niet langer als zodanig beschouwd in de gevallen waarin:

a. [...]

b. het karakter van landgoed van de onroerende zaak is aangetast of verloren is gegaan door gebrek aan behoorlijk onderhoud of door andere omstandigheden;

[...]."

Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928

Artikel 2, eerste lid, luidt:

"Om als een landgoed te kunnen worden aangemerkt, dient een onroerende zaak te voldoen aan de volgende voorwaarden:

a. de oppervlakte van de onroerende zaak bedraagt ten minste 5 hectare;

b. terreinen en wateren behorende tot de onroerende zaak vormen een aaneengesloten gebied;

c. de oppervlakte van de onroerende zaak is voor ten minste 30 percent bezet met houtopstanden of natuurterreinen en

d. het soort gebruik dat van de onroerende zaak wordt gemaakt, maakt geen inbreuk op het natuurschoon."

Het tweede lid luidt:

"Voor zover tot de onroerende zaak behorende terreinen, opstallen of wateren, of het soort gebruik dat daarvan wordt gemaakt, inbreuk maken op het natuurschoon, worden die terreinen, die opstallen en die wateren niet gerekend tot de als landgoed aan te merken onroerende zaak.

[...]"

Artikel 3, eerste lid, luidt:

"Artikel 2, eerste lid, onderdeel a, is niet van toepassing op een buitenplaats of een deel daarvan."

Het tweede lid luidt:

"Artikel 2, eerste lid, onderdeel c, is niet van toepassing op een buitenplaats met een oppervlakte van minder dan vijf hectare of een deel daarvan."

Artikel 4 luidt:

"Als inbreuk makend op het natuurschoon, bedoeld in artikel 2, tweede lid, wordt in ieder geval beschouwd de omstandigheid dat terreinen die tot de onroerende zaak behoren, zijn ingericht of worden gebruikt:

[...]

f. als opslagplaats voor andere materialen dan die afkomstig uit of bestemd voor de land- en bosbouw op de onroerende zaak;

[...]."

Wet milieubeheer

Artikel 7.2a, eerste lid, luidt:

"Een milieueffectrapport wordt gemaakt bij de voorbereiding van een op grond van een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht vast te stellen plan waarvoor, in verband met een daarin opgenomen activiteit, een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van artikel 2.8, eerste lid, van de Wet natuurbescherming."

Het tweede lid luidt:

"Bij algemene maatregel van bestuur kunnen categorieën van gevallen worden aangewezen, waarin sprake is van kleine gebieden en kleine wijzigingen die geen aanzienlijke milieueffecten hebben, waarop de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport, als bedoeld in het eerste lid, niet van toepassing is."

Besluit milieueffectrapportage

Artikel 3, eerste lid, luidt:

"Als categorieën van gevallen als bedoeld in artikel 7.2a, tweede lid, van de wet, worden aangewezen de vaststelling of wijziging van een plan waarvoor bij de voorbereiding een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van artikel 2.8, eerste lid, van de Wet natuurbescherming en:

a. dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden indien:

- 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; en
- 3°. het bevoegd gezag heeft beoordeeld dat de vaststelling of wijziging van dat plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft; of
- b. waarbij sprake is van kleine wijzigingen van een plan en het bevoegd gezag heeft beoordeeld dat die wijzigingen geen aanzienlijke milieueffecten hebben."

Het tweede lid luidt:

"Het eerste lid is niet van toepassing op een plan dat betrekking heeft op een activiteit, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder a, van de wet."

Het derde lid luidt:

"Het bevoegd gezag houdt bij de beoordeling, bedoeld in het eerste lid, onder a, onder 3°, en onder b, rekening met de criteria van bijlage II bij Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (PbEG 2001, L 197) en raadpleegt daarvoor:

- a. de bestuursorganen en instanties die op grond van een wettelijk voorschrift adviseren over de besluiten, aangewezen op grond van artikel 7.2, derde of vierde lid, van de wet waarop het plan betrekking heeft; en
- b. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Onze Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Onze Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap of in plaats van de betrokken minister een door hem aangewezen bestuursorgaan."

Het vierde lid luidt:

"Het bevoegd gezag betreft bij de beoordeling, bedoeld in het eerste lid, onder b, de context van het plan dat wordt gewijzigd en de mate van waarschijnlijkheid dat de wijzigingen aanzienlijke milieueffecten zullen hebben."

Het vijfde lid luidt:

"Het bevoegd gezag neemt het resultaat van de beoordeling, bedoeld in het eerste lid, onder a, onder 3°, en onder b, met de bijbehorende motivering op in het plan."

Waterwet

Artikel 3.6, eerste lid luidt:

"De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van de beheerder of de provincie behoort."

Het tweede lid luidt:

"De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het

oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater, en het afvoeren naar een zuiveringstechnisch werk."

Wet natuurbescherming

Artikel 2.8, derde lid, luidt:

"Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten."

Artikel 4.1, aanhef en onder a, luidt:

"Het bepaalde bij en krachtens deze paragraaf, met uitzondering van artikel 4.6, heeft geen betrekking op houtopstanden binnen de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom.

[...];"

Artikel 4.2, eerste lid, luidt:

"Het is verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van vriend- of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten."

Artikel 4.3, eerste lid, luidt:

"Ingeval een houtopstand geheel of gedeeltelijk is geveld, met uitzondering van het periodiek vellen van vriend- of hakhout, of anderszins teniet is gegaan, draagt de rechthebbende zorg voor het op bosbouwkundig verantwoorde wijze herbeplanten van dezelfde grond binnen drie jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand."

Er zijn diverse uitzonderingen op voormelde meld- en herplantplicht.

Artikel 4.4 bepaalt dat deze verplichtingen onder bepaalde omstandigheden niet van toepassing zijn. Artikel 4.5 voorziet in de mogelijkheid dat het college van gedeputeerde staten ontheffing verlenen van de meld- en herplantplicht, met de optie dat ontheffing wordt verleend om herplant op een andere locatie mogelijk te maken.

Interim Omgevingsverordening

Artikel 2.62, eerste lid, luidt:

"Het verbod, bedoeld in artikel 4.2, eerste lid, [Wnb], alsmede de verplichting, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, [Wnb], zijn niet van toepassing als sprake is van:

- a. houtopstanden op oevers van vennen en poelen over een breedte 30 meter gerekend vanaf bestaande gemiddelde voorjaarswaterlijn;
- b. houtopstanden in verband met het realiseren van een werk overeenkomstig een onherroepelijk bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan waarvoor reeds een planologische compensatie is vereist; of
- c. een tijdelijke houtopstand."

Het tweede lid luidt:

"Van een houtopstand als bedoeld in het eerste lid, onder c, is sprake als is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. voordat tot aanleg van de houtopstand wordt overgegaan, is het tijdstip en de plaats van de aanleg bij Gedeputeerde Staten gemeld overeenkomstig artikel 6.12 Eisen velling melding houtopstanden;
- b. de houtopstand is niet aangeplant ter voldoening aan een andere verplichting tot herbeplanting als bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, [Wnb] en is tevens vrij van (natuur)compensatieverplichtingen die zijn ontstaan uit hoofde van andere wet- en regelgeving;
- c. de houtopstand is aangeplant voor de productie van hout of biomassa;
- d. de houtopstand wordt binnen een periode van 40 jaar geheel geveld, gerekend vanaf het tijdstip van aanleg als bedoeld onder a."

Artikel 2.63 luidt:

"Een bosbouwkundig verantwoorde herbeplanting als bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, [Wnb] voldoet in elk geval aan de volgende eisen:

- a. de oppervlakte van de herbeplanting is tenminste even groot als de oppervlakte van de gevelde houtopstand;
- b. de nieuwe houtopstand kan, gelet op de bodemkwaliteit en de waterhuishouding ter plaatse, uitgroeien tot een volwaardige en duurzame houtopstand;
- c. de nieuwe houtopstand kan binnen een periode van 5 à 10 jaar een gesloten kronendak vormen;
- d. het gebruik van sierheesters, tuinsoorten en soorten die naar het oordeel van Gedeputeerde Staten een gevaar vormen voor de natuurlijke biodiversiteit ter plaatse, is niet toegestaan;
- e. herplant binnen Natura 2000 gebieden vindt plaats op een wijze en met soorten die de natuurlijke kenmerken en de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied, bedoeld in artikel 2.1, vierde lid, [Wnb] niet aantasten;
- f. de herbeplante houtopstand kan op termijn tenminste vergelijkbare ecologische en landschappelijke waarden vertegenwoordigen."

Artikel 2.64, eerste lid, luidt:

"Ontheffing van de herplantplicht, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, [Wnb], is mogelijk als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. velling van een houtopstand die als gevolg van natuurlijke processen op heideterreinen of zandverstuivingen is ontstaan;
- b. velling van een houtopstand in verband met het omvormen naar een ander natuurbeheertype dan bos, op basis van de als onderdeel van het natuurbeheerplan vastgestelde ambitiekaart of maatregelkaarten;
- c. velling van een houtopstand ter bevordering van de cultuurhistorische, aardkundige of archeologische waarden ter plaatse."

Het tweede lid luidt:

"Ontheffing van de verplichting tot herplant op dezelfde grond, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, [Wnb] is mogelijk als dit niet ten koste gaat van beschermde natuurwaarden en bijzondere landschappelijke waarden ter plaatse en, in aanvulling op artikel 2.63 Eisen herplanting, wordt voldaan aan de volgende eisen:

- a. de andere grond is gelegen in de provincies Noord-Brabant of Limburg;
- b. de andere grond is van gelijkwaardige grondkwaliteit;
- c. als de velling heeft plaatsgevonden op grond die is gelegen in of aan een boskern vindt herplant ook plaats in of aan een boskern;
- d. beplanting van de andere grond, gaat niet ten koste van ter plaatse aanwezige beschermde natuurwaarden en bijzondere landschappelijke waarden;
- e. de andere grond is onbeplant en vrij van herplantplicht als bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, Wet natuurbescherming en tevens vrij van (natuur)compensatieverplichtingen die zijn ontstaan uit hoofde van andere wet- en regelgeving."

Het derde lid luidt:

"Ontheffing is mogelijk van de herplanttermijn, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, [Wnb] als natuurlijke of fysieke omstandigheden het niet mogelijk maken om binnen de termijn van 3 jaar aan de herplantplicht te voldoen."

Artikel 3.19, eerste lid, luidt:

"Een bestemmingsplan dat toepassing geeft aan het nee, tenzij-principe, bevat een onderbouwing dat:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang;
- b. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het Natuur Netwerk Brabant;
- c. er geen andere oplossingen voorhanden zijn die de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant voorkomen;
- d. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt;
- e. er bij het verlies van ecologische waarden en kenmerken wordt voldaan aan artikel 3.22 Compensatie;
- f. op welke wijze de uitvoering en monitoring zijn verzekerd."

Het derde lid luidt:

"Voor een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid doen burgemeester en wethouders een verzoek als bedoeld in artikel 6.2 Procedure grenswijziging werkingsgebied op verzoek."

Artikel 3.23, eerste lid, luidt:

"De fysieke compensatie vindt plaats in:

- a. de niet gerealiseerde delen van het Natuur Netwerk Brabant;

b. de niet gerealiseerde ecologische verbindingzones."

Het tweede lid luidt:

"Fysieke compensatie kan ook plaatsvinden in, aansluitend op of nabij het aangetaste gebied als dit deel uitmaakt van de saldobenadering bedoeld in artikel 3.20 Toepassing van de saldobenadering."

Het derde lid luidt:

"Een bestemmingsplan waarvoor een compensatieplicht geldt, borgt de uitvoering van de compensatie."

Het vierde lid luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het derde lid bevat een verantwoording over:

- a. de omvang van het netto verlies aan ecologische waarden en kenmerken en op welke locatie dat optreedt;
- b. de locatie waar en de wijze waarop het netto verlies, genoemd onder a, wordt gecompenseerd;
- c. de kwaliteit en kwantiteit van de compensatie;
- d. de termijn van uitvoering;
- e. de inhoud en realisatie van de voorgenomen mitigerende en compenserende maatregelen;
- f. het reguliere- en ontwikkelingsbeheer."

Het vijfde lid luidt:

"De uitvoering van de fysieke compensatie wordt binnen drie jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, bedoeld in het derde lid afgerond."

Het zesde lid luidt:

"In aanvulling op het vijfde lid, wordt bij een aantasting van bedreigde soorten of hun leefgebied, de uitvoering van de compensatie in ieder geval afgerond op het moment dat de aantasting daadwerkelijk start."

Het zevende lid luidt:

"In afwijking van het vijfde lid kan bij een omvangrijke en zware compensatieverplichting, de uitvoering van de compensatie een termijn van maximaal tien jaar bedragen, gerekend vanaf het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan."

#### Artikel 3.26 Attentiezone waterhuishouding

Lid 1 Een bestemmingsplan van toepassing op Attentiezone waterhuishouding strekt tot bescherming van de waterhuishouding en sluit functies en activiteiten uit die een negatief effect hebben op de hydrologische instandhoudingsdoelen van het hierbinnen gelegen Natuur Netwerk Brabant.

[...]

Artikel 3.32, eerste lid, luidt:

"Een bestemmingsplan van toepassing op de Groenblauwe mantel:

- a. strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken;
- b. stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied;
- c. borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken."

Algemene plaatselijke verordening

Artikel 4:10, eerste lid, luidt:

"In deze afdeling wordt verstaan onder:

- a. houtopstand: hakhout, een houtwal of een of meer bomen, of een beplanting van bosplantsoen;
- b. hakhout: een of meer bomen of boomvormers die na te zijn geveld opnieuw op de stronk uitlopen;
- c. boom: een houtachtig, overblijvend gewas met een dwarsdoorsnede van de stam van minimaal 30 centimeter, een omtrek van 94 centimeter, op 1,30 meter hoogte boven het maaiveld. In geval van meerstammigheid geldt de dwarsdoorsnede van de dikste stam. In afwijking van deze minimale stamomtrek van 94 centimeter geldt geen minimale stamomtrek bij houtopstand die is aangelegd op grond van artikelen 4:11c en 4:11d van deze verordening;

[...]

f. bebouwde kom: in afwijking op artikel 1.1 onder a.: de bebouwde kom als bedoeld in artikel sub a van de [Wnb];

g. boomwaarde: de monetaire waarde van een boom zoals getaxeerd volgens de meest recente richtlijnen van Nederlandse Vereniging van beëdigde Taxateurs van Bomen;

[...]"

Het tweede lid luidt:

"In deze afdeling wordt onder vellen mede verstaan: rooien, met inbegrip van verplanten, alsmede het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging of ontsiering van houtopstand ten gevolge kunnen hebben, zoals als gevolg van ondeskundig snoeien, het verwijderen van te veel gestelwortels, het ondeskundig aanbrengen van grond of verharding."

Artikel 4:11, eerste lid luidt:

"Het is verboden zonder vergunning houtopstanden te doen vellen of te laten vellen, indien de houtopstand:

- a. is aangemerkt als waardevol of monumentaal op de Groene Kaart Vught;
- b. een stamdiameter heeft van minimaal 30 cm, gemeten op 1.30 m boven maaiveld in een

'vlak of laan opgenomen in de waardevolle bomenlijst' op de Groene Kaart Vught;  
c. een stamdiameter heeft van minimaal 30 cm, gemeten op 1.30 m boven maaiveld, in een 'vlak opgenomen in de monumentale bomenlijst' op de Groene Kaart Vught;

d. een stamdiameter heeft van minimaal 30 cm, gemeten op 1.30 m boven maaiveld als gemeentelijk eigendom aangemerkt op de Groene Kaart."

Het tweede lid luidt:

"Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor:

[...]

k. houtopstand waarvoor een vergunning noodzakelijk is op basis van het bestemmingsplan."

Het derde lid luidt:

"Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor houtopstand als bedoeld in artikel 4 van de [Wnb]."

Het vierde lid luidt:

"De vergunning voor het vellen van een houtopstand kan worden verleend indien:

a. de belangen van verlening opwegen tegen de belangen van behoud van de houtopstand op basis van de beoordelingscriteria zoals opgenomen in de notitie waardevolle bomenlijst Gemeente Vught of;

b. een zwaarwegend algemeen maatschappelijk belang, van niet-tijdelijke aard opweegt tegen duurzaam behoud van de houtopstand of;

c. [...]."

Het vijfde lid luidt:

"Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden."

Artikel 4:11c, eerste lid, luidt:

"Tot de aan de vergunning te verbinden voorschriften kan behoren het voorschrift dat binnen een bepaalde termijn en overeenkomstig de door het bevoegd gezag te geven aanwijzingen moet worden herplant, alsmede financiële voorwaarden zoals jaarlijks vastgesteld in de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging van Beëdigde Taxateurs van Bomen (N.V.B.T.B.)."

Het tweede lid luidt:

"Wordt een voorschrift als bedoeld in het eerste lid gegeven, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet-geslaagde beplanting moet worden vervangen."

Het derde lid luidt:

"Een vergunning wordt verleend onder de standaardvoorwaarde van feitelijk niet-gebruik tot het moment dat de bezwaartermijn is verstreken, tenzij binnen de bezwaartermijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend. In dat geval geldt de standaard voorwaarde van niet-gebruik tot na de uitspraak van de voorzieningenrechter."

Regels van plan 1

Artikel 1 van de planregels "Begrippen" luidt:

"[...]

1.19 "cultuurhistorische waarden en kenmerken": de aan het bouwwerk of gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis van dat bouwwerk of dat gebied heeft gemaakt.

[...]

1.32 "maaiveld": de gemiddelde hoogte van het terrein, grenzende aan een bouwwerk, met uitzondering van verdiepte liggingen. Bij de verdiepte ligging van de weg wordt maaiveld aan de buitenzijde van de constructie (incl. in- en uitvoegstroken) gemeten;

[...]

1.41 "peil":

- voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;

- in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld of het afgewerkte bouwterrein, met uitzondering van verdiepte liggingen;

[...]

1.50 "werkterrein": terrein dat benodigd is voor de uitvoering van bouw- en aanlegwerkzaamheden ten behoeve van de realisering van de bestemmingen in dit bestemmingsplan en de daarvoor bedoelde voorzieningen: onder de voorzieningen voor de uitvoering worden in ieder geval begrepen tijdelijke bouwwerken zoals keten en loodsen en andere werken, opslag, alsmede bestaande verkeers-, waterhuishoudkundige- en nutsvoorzieningen."

Artikel 4.1 luidt:

"De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. groen;
- c. voet- en fietspaden;
- d. duurzaam bodem- en waterbeheer, waaronder begrepen watergangen, zaksloten en infiltratievoorzieningen;
- e. water- en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. extensief recreatief medegebruik;
- g. aan de functie ondergeschikte voorzieningen, zoals speelvoorzieningen, straatmeubilair, bijbehorende verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, kabels en leidingen."

Artikel 5.1 luidt:

"De op de verbeelding voor 'Groen - Park' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen en groen in de vorm van een park;

- b. instandhouding en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische en archeologische waarden;
- c. erftoegangswegen, voet- en fietspaden;
- d. park;
- e. water- en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. duurzaam bodem- en waterbeheer, waaronder begrepen watergangen, zaksloten en infiltratievoorzieningen;
- g. extensief recreatief medegebruik;
- h. aan de functie ondergeschikte voorzieningen, zoals speelvoorzieningen, straatmeubilair, bijbehorende verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, kabels en leidingen."

Artikel 5.2 luidt:

"Binnen deze bestemming mag niet worden gebouwd."

Artikel 6.1, van de regels van plan 1 luidt:

"De voor 'Groen - Voorlopig 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
  - b. groen;
  - c. werkterrein;
  - d. voet- en fietspaden;
  - e. duurzaam bodem- en waterbeheer, waaronder begrepen watergangen, zaksloten en infiltratievoorzieningen;
  - f. water- en waterhuishoudkundige voorzieningen;
  - g. extensief recreatief medegebruik;
- aan de functie ondergeschikte voorzieningen, zoals speelvoorzieningen, straatmeubilair, bijbehorende verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, kabels en leidingen."

Artikel 6.4 luidt:

"De termijn waarvoor de voorlopige bestemming geldt, bedraagt 5 jaar, gerekend vanaf de dag van inwerkingtreding van het bestemmingsplan."

Artikel 6.5 luidt:

"De voor 'Groen - Voorlopig 1' aangewezen gronden zijn na het verstrijken van de geldigheidstermijn als bedoeld in 6.4 bestemd voor 'Groen - Park' [...]."

Artikel 8.1 luidt:

"De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, met ten hoogste 2 x 2 doorgaande rijstroken en de benodigde in- en uitvoegstroken;

- b. parallelwegen met ten hoogste 2 x 1 rijstrook;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verhoogde ligging 1' [...] een viaduct en aansluitende wegen en paden met een verhoogde ligging;

[...]

- f. onderdoorgangen, verdiepte liggingen en tunnels;

[...]."

Artikel 8.2.2 luidt:

"Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. [...]

- b. de kruin van de weg (wegen en viaducten) ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verhoogde ligging 1' bedraagt exclusief terreinafscheiding maximaal 1,5 meter ten opzichte van peil, waarbij:

1. voor zover de constructie van het viaduct gelegen is boven de N65, de doorrijhoogte minimaal 4,7 meter dient te bedragen, gerekend vanaf de bovenkant van het wegdek van de N65;

2. de hoogteligging van de N65 (ten opzichte van NAP) minimaal zo diep gerealiseerd dient te worden zoals op het lengteprofiel is weergegeven, zoals opgenomen in Bijlage 2, met dien verstande dat de ligging van de N65 wel dieper gerealiseerd mag worden;

- c. [...]

- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verhoogde ligging 1' [...] mogen terreinafscheidingen met een maximale hoogte van 1,5 meter ten opzichte van de kruin van de weg (van het betreffende viaduct) worden gerealiseerd;

[...]."

Artikel 8.4.1 luidt:

"Alvorens de Reconstructie N65 in de bestemming 'Verkeer' in gebruik genomen kan worden, dienen de compenserende maatregelen ten behoeve van het Natuurnetwerk Brabant zoals opgenomen in het rapport met de titel 'Natuurtoets' van 24 april 2019 dat als Bijlage 4 bij deze regels gevoegd is, financieel geborgd te zijn."

Artikel 9.1, aanhef en onder a, luidt:

"De voor 'Verkeer - Voorlopig 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;

[...]."

Artikel 9.3 luidt:

"De termijn waarvoor de voorlopige bestemming geldt, bedraagt 5 jaar, gerekend vanaf de dag van inwerkingtreding van het bestemmingsplan."

Artikel 9.4 luidt: "De voor 'Verkeer - Voorlopig 1' aangewezen gronden zijn na het verstrijken

van de geldigheidstermijn als bedoeld in 9.3 bestemd voor 'Groen', waaronder wordt verstaan:

[...];

b. groen;

[...]."

Artikel 16.2.1 luidt:

"Het is verboden ter plaatse van de aanduidingen 'overige zone - cultuurhistorisch waardevol gebied' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:

a. Het verwijderen of kappen van bos-, natuur- en landschapselementen en ander opgaand houtgewas zonder agrarische productiefunctie."

Artikel 16.2.2 luidt:

"Het verbod als bedoeld in 16.2.1 is niet van toepassing voor het uitvoeren van werkzaamheden, die:

a. betrekking hebben op het normaal beheer en onderhoud;

b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;

c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning."

Artikel 16.2.3 luidt:

"De werken of werkzaamheden als bedoeld in 16.2.1 zijn wel toelaatbaar, mits de aantasting van de cultuurhistorische waarden in het gebied na het realiseren van die werken of het uitvoeren van die werkzaamheden wordt hersteld."

Artikel 16.4.1 luidt:

"Het is verboden ter plaatse van de aanduidingen 'overige zone - Natuurnetwerk Brabant' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:

a. het verzetten van grond van meer dan 100 m<sup>3</sup> of op een diepte van meer dan 60 centimeter beneden peil;

b. de aanleg van drainage, tenzij het gaat om vervanging van een al bestaande drainage;

c. het verlagen van de grondwaterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen;

d. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m<sup>2</sup>, anders dan een bouwwerk."

Artikel 16.4.3 luidt:

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 16.4.1 zijn wel toelaatbaar, mits de aantasting van de natuurlijke waarden in het gebied na het realiseren van die werken of het uitvoeren van die werkzaamheden worden hersteld.

Regels van plan 2

Artikel 1.32 luidt: "peil:

- voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;

- in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld of het afgewerkte bouwterrein, met uitzondering van verdiepte liggingen en het onderliggend wegennet;"

Artikel 5, lid 5.1 luidt:

"De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen met hoofdzakelijk een verkeersfunctie [...];

m. geluidwerende voorzieningen [...]."

Lid 5.2.2 luidt:

"Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met inachtneming van de volgende bepalingen:

[...] i. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan maximaal 1,0 meter ten opzichte van peil, met dien verstande dat:

[...]

2. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidscherm 2' niet meer mag bedragen dan maximaal 2,0 meter ten opzichte van peil

[...]

4. de geluidwerende voorzieningen gerealiseerd dienen te worden conform de hoogten ten opzichte van NAP zoals opgenomen in Bijlage 4 van deze regels."

Lid 5.3 luidt:

"Het bevoegd gezag kan middels een omgevingsvergunning afwijken van:

[...] b. de hoogte van geluidschermen zoals opgenomen in bijlage 4 met dien verstande dat de geluidbelasting op woningen niet wordt verhoogd."

Lid 5.4.2 luidt: "Alvorens de Reconstructie N65 in de bestemming 'Verkeer' in gebruik genomen kan worden, dienen de geluidreducerende maatregelen zoals opgenomen op de kaart 'Maatregelen geluid N65' die in bijlage 4 bij deze regels is gevoegd, te zijn getroffen."