

Notitie

voor Gemeente Vught
van 
datum 17 januari 2023
inzake Analyse uitspraak reconstructie N65
zaaknr 11014193

1 Introductie: uitspraak bestemmingsplannen reconstructie N65

Op 21 december 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) uitspraak gedaan in de beroepsprocedure tegen de vaststelling van de bestemmingsplannen voor de reconstructie van de N65.¹ De Afdeling heeft hiermee de twee vaststellingsbesluiten vernietigd. Dit is de meest negatieve uitspraak die kon volgen op de beroepen. Vernietiging betekent immers dat om de reconstructie van de N65 uit te kunnen voeren een nieuw bestemmingsplan moet worden vastgesteld. De Afdeling geeft door álle bezwaren te bespreken wel handvatten voor het nieuwe besluit. Dit volgt uit het persbericht bij de uitspraak:

"Finale geschillenbeslechting

Om het geschil zoveel mogelijk te beslechten heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in de omvangrijke uitspraak niet alleen de bezwaren over stikstof besproken, maar ook alle andere bezwaren, zoals de gevolgen van de wijzigingen van verkeersstromen. Een groot deel daarvan is ongegrond. Hiermee wordt aan de bezwaarmakers en de gemeente duidelijkheid gegeven. Als de gemeente Vught verder wil met de plannen voor de reconstructie, zal het stikstofonderzoek aangevuld moeten worden. Ook zullen op enkele andere punten nog onderzoek of aanpassingen aan de plannen nodig zijn."²

Daarnaast geeft de Afdeling in de uitspraak helder aan hoe de geconstateerde gebreken gerepareerd kunnen worden.

In deze notitie analyseren wij de uitspraak en geven we – op hoofdlijnen – aan wat, gelet op de kritiekpunten van de Afdeling, het reparatietraject zou inhouden.

¹ Zie: ABRvS 21 december 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3910.

² Zie ook het persbericht (www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/@134512/plannen-voor-reconstructie-n65/)

2 **Reconstructie als zodanig toets der kritiek doorstaan**

Ondanks dat de bestemmingsplannen zijn vernietigd, heeft de voorgenomen reconstructie van de N65 als zodanig de toets der kritiek doorstaan. De Afdeling twijfelt niet aan de nut en noodzaak van het project, noch aan de gekozen oplossing. Het technisch wegontwerp blijft overeind, evenals de wijze van verkeersafwikkeling na de reconstructie. Het fundament van de reconstructieplannen staat daarmee nog overeind. Voor een nieuw bestemmingsplan hoeft de raad dus niet helemaal terug naar de tekentafel. Hieronder gaan we in op relevante onderdelen van de reconstructie die wél de eindstreep hebben gehaald en daarmee een stevige basis vormen voor een nieuw vast te stellen bestemmingsplan. Veelal zal voor die onderdelen volstaan kunnen worden met de actualisatie van de onderliggende rapporten.

Maatschappelijk kosten-baten analyse (MKBA)

Verschillende appellanten hadden kritiek op de uitgevoerde MKBA en betoogden onder meer dat een andere conclusie aan de resultaten van de MKBA had moeten worden verbonden. In rechtsoverweging 22 van de uitspraak overweegt de Afdeling dat zij geen aanleiding ziet 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.

Milieueffectrapportage (MER)

Door enkele appellanten werd aangevoerd dat er ten onrechte geen MER was opgesteld en dat de verrichte m.e.r.-beoordeling niet juist was. De Afdeling komt in de rechtsoverwegingen 29 t/m 33 tot de conclusie dat ten aanzien van de MER door de raad alles goed is uitgevoerd. Interessant is dat in deze uitspraak de Afdeling zich voor het eerst nadrukkelijk buigt over de vraag of een wijziging van een autoweg kan gelden als de aanleg van een autoweg waarvoor een directe mer-plicht geldt. Op grond van het arrest van het Europese Hof van Justitie, waar appellanten een beroep op deden, overweegt de Afdeling dat een wijziging van een autoweg soms zo omvangrijk is dat deze moet worden gezien als de *aanleg* van een nieuwe autoweg. De Afdeling komt in dit geval echter tot de conclusie dat de reconstructie van de N65, gelet op alle kenmerken van de ingrepen, niet een zodanige omvang heeft, dat deze gelijkstaat aan de aanleg van een nieuwe weg.

Alternatievenafweging en de gekozen oplossing(en)

Over de volle breedte van de reconstructie was kritiek op de afgewogen alternatieven en de uiteindelijk gekozen oplossing(en). Zo werd onder meer aangevoerd dat had moet worden gekozen voor een volledige ondertunneling van de N65. Daarnaast werd er gepleit voor een volledige aansluiting, in plaats van een halve, ter hoogte van de

J.F. Kennedylaan. Veel kritiek was er ook op het viaduct bij de Sparrendaalseweg en de verkeerssituatie ter plaatse. De Afdeling verklaart al de beroepen over de keuzes die zijn gemaakt met betrekking tot het wegontwerp, en de motivering die hieraan ten grondslag ligt, ongegrond.

Effecten onderliggend wegennet bijna helemaal goed in beeld en aanvaardbaar

Het gros van de beroepen had betrekking op de gevolgen van de reconstructie van de N65 voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet, met name de Helvoirtseweg, J.F. Kennedylaan, Rembrandtlaan, Olmenlaan, Heikantstraat, Molenstraat en Torenstraat. Er waren daarnaast bezwaren over het verkeersmodel, de met dat model gegenereerde verkeersprognoses en de ongevallencijfers. Ook hier oordeelt de Afdeling in het voordeel van de raad. Op één uitzondering na, de toekomstige verkeerssituatie, dus na reconstructie, op de Boslaan. Dit punt bespreken we hierna onder 5.2.

3 Grote struikelblok is stikstof

Stikstof is het grote struikelblok geweest. Hiervoor onder 1. hebben wij al benoemd dat de Afdeling, om het geschil zoveel mogelijk finaal te beslechten, niet alleen de bezwaren over stikstof heeft besproken, maar ook alle andere bezwaren. Veel van die andere bezwaren worden ongegrond verklaard. Los van stikstof constateert de Afdeling op een aantal kleinere punten dat sprake is van een gebrek. Wij denken dat als de passende beoordeling (de beoordeling van de effecten van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden) in orde was bevonden, er geen vernietiging had gevolgd.

Het valt op dat de Afdeling de raad niet in de gelegenheid heeft gesteld om de geconstateerde gebreken te herstellen door middel van een bestuurlijke lus. De Afdeling lijkt er immers zelf ook vanuit te gaan dat de gebreken oplosbaar zijn, want, zo staat in het persbericht, als de gemeente verder wil met de plannen voor de reconstructie, zal het stikstofonderzoek aangevuld moeten worden. Ook zullen op enkele andere punten nog onderzoek of aanpassingen aan de plannen nodig zijn, aldus de Afdeling.

De vraag, waarom geen bestuurlijke lus, dringt zich des te sterker op nu de raad heeft gewezen op de extra natuurmaatregelen die worden genomen, en met behulp van een AERIUS-berekening heeft onderbouwd dat met die maatregelen nog maar enkele, hele kleine, deposities vanwege de reconstructie overblijven.

We komen hierna onder 4.3 op deze vraag terug, nadat we de kritiek op de passende beoordeling hebben besproken.

4 Kritiek op de passende beoordeling

4.1 Wat is – in de kern – de kritiek op de passende beoordeling?

In de passende beoordeling wordt onderzocht of de stikstofdeposities ten gevolge van de reconstructie van N65, in de aanlegfase en/of in de gebruiksfase, significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. De kritiek op de passende beoordeling concentreert zich in rechtsoverweging 119.3 van de uitspraak. De Afdeling overweegt daarin onder meer het volgende:

“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, zo concludeert de Afdeling, 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 adstrueert dit vervolgens aan de hand van twee habitatypen, te weten zwakgebufferde vennen én zandverstuivingen, beide in het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. De instandhoudingsdoelstellingen hiervan bepalen dat de oppervlakte en kwaliteit van de zwakgebufferde vennen behouden moeten blijven, en die van zandverstuivingen moeten uitbreiden en verbeteren.

4.2 Zijn de instandhoudingsdoelstellingen betrokken?

Naar onze mening wel. In de passende beoordeling is voor alle habitats waarop in de realisatiefase en/of de gebruiksfase sprake is van een toename van de

stikstofdepositie in een (naderend) overbelaste situatie een effectbeoordeling uitgevoerd naar de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling.

Dit laten we zien aan de hand van de passages uit de passende beoordeling over één van de twee habitattypen die de Afdeling als voorbeeld noemt: H2330 Zandverstuivingen.

H2330 Zandverstuivingen

In paragraaf 6.6.3, vanaf blz. 114, van de passende beoordeling wordt ingegaan op H2330 Zandverstuivingen. Onder het kopje "instandhoudingsdoelstelling" wordt het volgende opgemerkt:

"De instandhoudingsdoelstelling van het habitatype H2330 Zandverstuivingen is "uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit".

Onder het kopje "Knelpunten en stikstof" wordt het volgende opgemerkt.

"De kritische depositiewaarde van dit habitatype is 714 mol N/ha/jaar (Van Dobben et al., 2012). Op het volledige oppervlak treedt momenteel een overschrijding van de KDW op, zie Tabel 6-43. [...] Stikstofdepositie is wel een knelpunt, maar een open landschap waarin verstuiving mogelijk is, is essentieel voor instandhouding van het habitatype. Dit blijkt ook wel uit het gegeven dat de functionele omvang enkele honderden ha moet zijn. Hoewel het oppervlakte in het gebied aanzienlijk is, gaat het niet om enkele honderden ha aaneengesloten habitatype. Het oppervlak van het habitatype neemt af door vergrassing: een natuurlijk proces dat versnelt door een hoge stikstofdepositie. Verder is recreatief gebruik een groot knelpunt (Provincie Noord-Brabant, 2017e)."

Tot slot wordt onder het kopje "Beoordeling gevolgen voor areaal en kwaliteit" ingegaan op de instandhoudingsdoelstellingen. Daar staat op blz. 117 en 118 het volgende.

"Hoewel het habitatype overbelast is en de kwaliteit beperkt, is de trend van de kwaliteit wel stabiel en zijn de perspectieven gunstig. Stikstofdepositie verergert de effecten als gevolg van het voor stuifzand belangrijkste knelpunt: het gebrek aan natuurlijke dynamiek. Gezien de gunstige perspectieven ondanks de overbelaste situatie en het andere, meer bepalende knelpunt, zorgt de geringe projectbijdrage van maximaal 1,25 mol N/ha eenmalig en 0,33 mol N/ha/jaar permanent niet voor een meetbare verandering van de vegetaties van dit habitatype. Significante gevolgen zijn uitgesloten. De verandering van de stikstofdepositie door de Reconstructie N65 belemmert de realisatie van de uitbreidings- en verbeteropgave voor dit habitatype niet."

Zoals uit deze passages valt op te maken, worden eerst de instandhoudingsdoelstellingen benoemd, daarna de knelpunten besproken en vervolgens een conclusie getrokken in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen. Een vergelijkbare opzet zien we terug in de passende beoordeling onder paragraaf 6.6.4, vanaf blz. 118, voor H3130 Zwakgebufferde vennen.

De Afdeling lijkt desalniettemin van opvatting te zijn (rechtsoverweging 119.3), dat in de passende beoordeling slechts is aangegeven dat naast stikstof ook andere knelpunten een rol spelen en dat *alleen* op basis daarvan zou zijn geconcludeerd dat geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken. De Afdeling lijkt verder kritisch op de – ook in andere passende beoordelingen niet ongebruikelijke – algemene beschrijving in de paragrafen 6.1 en 6.2 van hoofdstuk 6 van de passende beoordeling. Deze paragrafen, met name paragraaf 6.2, geven een beschrijving van de effecten die een kleine hoeveelheid stikstof kan hebben op een habitatype, waarbij onder meer is aangetoond dat dergelijke kleine veranderingen niet kunnen leiden tot een andere groeisnelheid van de vegetatie en dus ook niet tot verzuivering e.d.. Rechtsoverweging 116 bevat een vrij uitvoerige beschrijving van paragrafen 6.2 en 6.3 en ook van de formulering van de conclusies per habitatype, alsof de passende beoordeling volledig is gebaseerd op deze algemene beschrijving c.q. naar de mening van de Afdeling min of meer standaardconclusies. Deze rechtsoverweging 116 lijkt vervolgens de opmaat naar de conclusie in rechtsoverweging 119.3 dat de instandhoudingsdoelen niet zijn betrokken. Alles overziend lijkt de Afdeling te vinden dat in de passende beoordeling niet “diep genoeg” is gekeken per habitatype in relatie tot de instandhoudingsdoelen gelet op de mate van stikstofdepositie.

4.3 Waarom geen bestuurlijke lus voor stikstof?

Hoewel de passende beoordeling volgens de Afdeling, alleen *aangevuld* zal moeten worden, volgt er toch geen bestuurlijke lus. De Afdeling legt niet uit waarom de raad géén gelegenheid krijgt het besluit te herstellen. Wij kunnen dus alleen maar die redenen raden. Wij vermoeden dat het te maken kan hebben met het volgende.

- Uit diverse (recente) uitspraken van de Afdeling blijkt dat passende beoordelingen voor hele kleine deposities geaccepteerd worden. Daar zitten passende beoordelingen bij die niet wezenlijk afwijken van die voor de reconstructie van de N65. Alleen gaat het bij de N65 om wat hogere, ook permanente, bijdragen. Op H3130 Zwakgebufferde vennen bijvoorbeeld 3,01 mol N/ha in de realisatiefase en 2,24 mol N/ha/jaar in de gebruiksfase. Wij sluiten niet uit dat de Afdeling vindt dat in de passende beoordeling te eenvoudig heen wordt gestapt over een dergelijke extra stikstofdepositie, met name ook in een permanente situatie. De onderbouwing dat geen sprake is van significante gevolgen had in dit geval kennelijk overtuigender moeten zijn, gezien ook het feit dat – zoals de Afdeling benadrukt – juist een daling van de

huidige stikstofdepositie nodig is om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren.

- Daar komt bij dat er ten tijde van de vaststelling van de twee bestemmingsplannen geen passende beoordeling was, maar een voortoets. Uit de voortoets bleek dat significante gevolgen ten gevolge van stikstofdepositie op voorhand konden worden uitgesloten. Na de vaststelling van de bestemmingplannen bleek dat in de berekeningen ten behoeve van de voortoets een fout was gemaakt. Na een nieuwe AERIUS-berekening werd duidelijk dat bij nader inzien significante gevolgen niet op voorhand konden worden uitgesloten en dat alsnog een passende beoordeling nodig was. Deze is opgesteld en hangende de beroepsprocedure aan de Afdeling overlegd. Dát er een gebrek kleefde aan de bestemmingsplannen stond daarmee al vast. Een passende beoordeling hoort er nu eenmaal te zijn ten tijde van de vaststelling van een bestemmingsplan. Er volgt dan logischerwijs een vernietiging, maar de raad hoopte dat de Afdeling met de alsnog uitgevoerde passende beoordeling bereid zou zijn de rechtsgevolgen van de bestemmingsplannen in stand te laten. Dat bleek uiteindelijk niet mogelijk omdat de passende beoordeling naar het oordeel van de Afdeling niet aan alle daaraan te stellen eisen voldoet. Dus had de Afdeling een bestuurlijke lus moeten geven om in wat al een reparatietraject was een gebrek te herstellen. Mogelijk ging dat de Afdeling een brug te ver.

4.4 Hoe is het geconstateerde gebrek in de passende beoordeling te herstellen?

Dit kan juridisch op drie manieren te weten:

- a) een passende beoordeling die meer ingaat op de instandhoudingsdoelstellingen;
- b) een passende beoordeling inclusief de al genomen natuurmaatregelen (externe saldering);
- c) een passende beoordeling met toepassing van de ADC-toets.

Of deze mogelijkheden, eventueel in combinatie, in dit geval uitkomst bieden kan nu niet worden gezegd. Daarvoor is de stikstofproblematiek momenteel teveel in beweging. Een nadere analyse van deze mogelijkheden zal duidelijkheid kunnen bieden.

4.5 Andere punt van kritiek in relatie tot stikstof

Volgens de Afdeling is niet geborgd dat bepaalde (sluip)routes niet bereikbaar zijn voor autoverkeer tijdens de uitvoering van het project. In rechtsoverweging 118.5 van de uitspraak wordt overwogen dat het niet noodzakelijk is dat ten tijde van het verrichten

van de passende beoordeling al een verkeersbesluit was genomen en/of dat niet-bestemmingsverkeer al van de sluiproutes werd geweerd. Maar, het lag in dit geval wel op de weg van de raad om nu al te verzekeren dat als de realisatiefase aanvangt dit verkeer wordt geweerd, aldus de Afdeling. De Afdeling geeft als oplossing dat er toch alvast een verkeersbesluit wordt genomen door de gemeente, maar dat het ook kan worden geborgd via een voorwaardelijke verplichting. Dit gebrek kan relatief eenvoudig worden hersteld.

5 Ook huiswerk op vijf andere aspecten van de bestemmingsplannen

In de uitspraak wordt, naast het hierboven genoemde gebrek in relatie tot stikstof, gewezen op vijf andere tekortkomingen in de plannen. Die gebreken, met mogelijke oplossingen, bespreken we hieronder, in de volgorde zoals ze in de uitspraak aan bod komen.

5.1 Nadere motivering/onderzoek trillinghinder Helvoirtseweg 55 te Vught

In rechtsoverweging 47.5 wordt overwogen dat onvoldoende is gemotiveerd waarom de gevolgen ten aanzien van de trillinghinder voor deze woning aan de Helvoirtseweg 55 aanvaardbaar zijn. De Afdeling erkent dat de SBR-richtlijn B geen wettelijke norm is en dat daarvan mag worden afgeweken. Maar hier had naar oordeel van de Afdeling beter gemotiveerd moeten worden waarom de situatie voor deze woning wat betreft trillingen aanvaardbaar blijft. De omstandigheid dat de streefwaarden voor deze woning ook in de autonome situatie worden overschreden, rechtvaardigt niet de conclusie dat de toename van de trillingen aanvaardbaar is, aldus de Afdeling. De streefwaarden worden namelijk, volgens de Afdeling, nog verder overschreden.

Vooropgesteld, de kritiek ten aanzien van trillingen richt zich alleen op deze woning. Uit de onderzoeksresultaten bleek inderdaad dat voor deze locatie na de reconstructie een verhoging op zal treden van de reeds aanwezige trillingsterkte en dat deze hoger is dan de streefwaarden. Alleen dat geldt voor zowel de situatie zonder, als met de reconstructie van de N65. De trillingsterkte zou slechts met maximaal 25% toenemen, terwijl een toename van minder dan 30% als 'niet voelbaar' wordt beschouwd. Hieraan is ook nog toegevoegd dat in de nieuwe situatie de fundering van de weg verzwaaard zal worden, zodat in de toekomst wel aan de streefwaarden wordt voldaan.

Alhoewel de redenering helaas niet mocht baten, kan het gebrek wel gerepareerd worden. Bijvoorbeeld door een nader trillingenonderzoek dat zich toespitst op deze woning. Op basis van dit nieuwe onderzoek kan beter worden gemotiveerd dat, met de te nemen mitigerende maatregel, van een aanvaardbare situatie sprake is. In aanvulling hierop kan ook overwogen worden om via een voorwaardelijke verplichting

te borgen dat de voorgestelde verzwaringsmaatregel moet worden uitgevoerd vóórdat de nieuwe N65 in gebruik mag worden genomen.

5.2 Nadere motivering/onderzoek verkeersafwikkeling Boslaan

In rechtsoverweging 50.7 wordt overwogen dat er niet goed is gemotiveerd dat als gevolg van de reconstructie sprake is van een aanvaardbare verkeerssituatie op de Boslaan. De Afdeling overweegt dat uit de stukken niet duidelijk wordt 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. Ook zou onzeker zijn of de Boslaan zonder of met herinrichting voldoende capaciteit heeft om in de toekomst 8.200 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e) te verwerken.

Dit gebrek kan ook worden hersteld. Er zal beter moeten worden gemotiveerd dat met de voorgestelde en ook noodzakelijke inrichtingsmaatregelen, die passen bij een gebiedsontsluitingsweg, de Boslaan de capaciteit heeft om 8.200 mvt/e te kunnen verwerken. Dit kan door een aanvullend verkeersonderzoek.

5.3 Wijzigen verkeersbestemming strook grond bij landgoed Jagersbosch

In rechtsoverweging 87.2 van de uitspraak wordt overwogen dat de abusievelijk toegekende bestemming "Verkeer" aan een strook grond langs het perceel van het landgoed wel degelijk nadeel oplevert. In dit kader overweegt de Afdeling dat de bestemming, gezien artikel 8.1 van de planregels, niet voorziet in het ter plaatse aanwezige hek, nu daarin niet is opgenomen dat hekwerken of terreinafscheidingen zijn toegestaan.

Zoals in de beroepsprocedure is erkend, is abusievelijk de bestemming "Verkeer" neergelegd op een strookje grond langs het landgoed. Dit gebrek kan worden hersteld door in een nieuw vast te stellen bestemmingsplan hier alsnog de bestemming "Groen" aan toe te kennen.

5.4 Nadere motivering/onderzoek bedrijfseconomische gevolgen Esso-tankstation

In rechtsoverweging 95.7 van de uitspraak wordt overwogen dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de bedrijfseconomische gevolgen van de toekomstige wijze van aansluiting op de N65 voor het tankstation.

In de uitspraak van de voorzieningenrechter van de Afdeling van 16 maart 2021 werd nog overwogen dat er geen aanleiding was nader onderzoek te doen naar de gevolgen voor het tankstation.³ Dit omdat het tankstation, op een andere wijze dan nu het geval is, aangesloten blijft op de N65 en het feit dat was toegezegd het tankstation in de

³ Vزر. ABRvS 16 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:542, r.o. 12.1.

toekomstige situatie volledig wordt meegenomen in de bewegwijzering, met vroegtijdige aankondigingen.

De Afdeling ziet het in de bodemzaak anders. De opdracht van de Afdeling is helder: de raad moet het besluit op dit punt voorzien van een deugdelijke motivering. 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. Dit gebrek laat zich herstellen door in een nieuw vast te stellen bestemmingsplan hieraan een heldere paragraaf te wijden

5.5 Voorwaardelijke verplichting ten aanzien van groen

In rechtsoverweging 104.8 wordt overwogen dat het bestemmingsplan ten onrechte niet voorziet in een mogelijkheid om bij de rechter af te dwingen dat de beoogde omgang met het groen in de praktijk daadwerkelijk wordt gerealiseerd. De Afdeling oordeelt dat een voorwaardelijke verplichting hierover niet had mogen ontbreken.

De Afdeling overweegt dat de omgang met het groen zoals neergelegd in de plantoelichting en het esthetisch programma van eisen (EPvE) niet juridisch afdwingbaar is. De plantoelichting, het EPvE, en de raadsnotie over het groen en de bestuursovereenkomst, bevatten geen bepalingen waarop bij de bestuursrechter om handhaving of nakoming kan worden verzocht. Daarnaast zijn er bomen die buiten het beschermingsregime vallen van de APV en de Wnb, aldus de Afdeling.

Dit gebrek kan worden hersteld door alsnog een voorwaardelijke verplichting in een nieuw vast te stellen bestemmingsplan op te nemen. Te denken valt aan een borging van het EPvE – of een uitgangspuntennotitie voor het groen – via een voorwaardelijke verplichting.

6 Afronding

De Afdeling geeft de raad flink huiswerk mee, er moet opnieuw over het bestemmingsplan nagedacht worden, maar belangrijke elementen van de vernietigde plannen hebben de toets der kritiek al doorstaan. Uiteraard moet actualisering van de onderliggende onderzoeken plaatsvinden, moeten de verkeersmaatregelen waarover inmiddels duidelijkheid is en andere verbeteringen die zijn doorgevoerd in het nieuw vast te stellen plan verwerkt worden. De verkeersintensiteiten zullen met het nieuwste verkeersmodel bepaald moeten worden en – mede op basis hiervan – zal het akoestisch onderzoek geactualiseerd moeten worden. En – niet in de laatste plaats – de passende beoordeling moet worden aangevuld, op basis van berekeningen met het nieuwste AERIUS-model. Hier ligt de zwaarste opdracht, gelet op de ontwikkelingen in de stikstofproblematiek die elkaar op dit moment in rap tempo opvolgen.

Een reparatietraject is – kortom – geen gemakkelijke taak. Ook kunnen de nieuwe onderzoeken nieuwe knelpunten opleveren. Er zou een task force kunnen worden ingesteld die op korte termijn de (on)mogelijkheden van zo'n traject in beeld brengt, te beginnen met het belangrijkste knelpunt, stikstof.