

Helvoirt, 28 April 2020

Aan B&W van de Gemeente Haaren

Gemeentehuis  
Mgr. Bekkersplein 2  
5076 AV Haaren

Betreft: Ontwerp Bestemmingsplan N65

Geacht college van B&W,

Hierbij hebben we het genoegen onze zienswijze aan te bieden inzake de voorgenomen reconstructie N65.

Eigenlijk weet iedereen dat een echte lange autotunnel in de bebouwde kom van Helvoirt een veel betere oplossing is. Dat voorstel in onze voorlopige zienswijze onder inspraakreactie nummer 6 is echter met dooddoeners afgedaan zoals uit [deze link](#)<sup>1</sup> blijkt. Namelijk met het enige argument dat I&W daar geen geld voor heeft.

Daarom roepen wij u nogmaals op de een na laatste paragraaf in de bijgesloten zienswijze goed na te lezen over de financiële haalbaarheid via gebiedsontwikkeling van een echte lange autotunnel.

Uw antwoord op onze voorlopige zienswijze gaat zonder enig argument ook voorbij aan onze twijfels over het halen van de [plandoelstellingen](#)<sup>2</sup>. Onze zienswijze toont aan dat alleen de doorstroming verbetert. Grote twijfels bestaan over de andere doelstellingen: minder barrièrewerking en geluid naast betere luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Meer barrièrewerking, meer geluid naast minder luchtkwaliteit, minder verkeersveiligheid en minder oversteekbaarheid kunnen best wel eens het gevolg zijn van de nu voorgenomen N65-reconstructie.

Maar naast onze inhoudelijke argumentatie in de bijgesloten zienswijze, attenderen wij u op twee belangrijke procedurele punten waarop uw huidige plan gaat vastlopen.

1. Zoals u weet is een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) een [wettelijke verplichting](#)<sup>3</sup> die echt nagekomen moet worden bij projecten opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Liefst 3 gerenommeerde ingenieursbureaus concluderen [hier](#)<sup>4</sup> echter dat de kosten veel hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Er bestaat zelfs een speciale [Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen](#)<sup>5</sup> maar geen van de drie daar voorgeschreven rentabiliteitsmaten vinden we ergens terug. En deze [Algemene Leidraad](#)<sup>6</sup> maakt duidelijk op pag. 12 dat *“De essentie van een MKBA is dat project- of beleidsalternatieven tegen elkaar worden afgewogen op basis van hun gevolgen voor de welvaart van de samenleving als geheel.”* Maar welbewust is het lange autotunnel alternatief uitdrukkelijk uitgesloten. En uit onze zienswijze blijkt dat omwonenden van een snelweg gezonde levensjaren missen, tenminste 1. Een lange autotunnel zou dat oplossen en ook leiden tot een positief MKBA-saldo. En op pag. 39 stelt de Algemene Leidraad dat: *“Als het MKBA saldo negatief is of als een onderdeel van de maatregel blijkt welvaartseconomisch onrendabel te zijn, dan moet de politiek de afweging maken om een maatregel toch uit te voeren, dan wel te stoppen of te besluiten dat eerst aanpassingen (optimaliseringen) nodig zijn voordat een besluit kan worden genomen.”* En onze bijgesloten zienswijze adviseert tot optimalisering alvorens te besluiten.
2. Uit bijlagen 17 en 20 blijkt dat MER-beoordelingen zijn uitgevoerd die tot de conclusie leiden dat er geen verplichting bestaat tot het opstellen van een MER want er is *“geen sprake is van bijzondere omstandigheden die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse.”* Uit de bijgesloten zienswijze blijken echter wel degelijk bijzondere omstandigheden. Helaas is U ook nog ontgaan dat sinds het [arrest HvJ EU inzake Bayern \(C-645/15\)](#)<sup>7</sup> uit 2015 wel degelijk een MER-verplichting bestaat omdat *„aanleg” ziet op het bouwen van voorheen niet-bestaande bouwwerken of op de wijziging, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken. Om te beoordelen of een dergelijke wijziging, gelet op de omvang en de modaliteiten ervan, als gelijkwaardig aan een dergelijke aanleg kan worden beschouwd, dient de verwijzende rechter rekening te houden met alle kenmerken van het betrokken bouwwerk en niet alleen met de lengte ervan of met het feit dat het oorspronkelijke tracé gehandhaafd blijft.”* Ook uit [dit arrest HvJ EU](#)<sup>8</sup> blijkt onder rechtsoverweging 42 dat vaste drempelwaarden en selectiecriteria zoals in het geldende Besluit Milieueffectrapportage uit 1994 niet meer zijn geoorloofd.

Met vriendelijke groet, namens het Bestuur van de Stichting Comité N65OH, Corneel Spil, voorzitter

1 [https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/b\\_NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01\\_tb19.pdf](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/b_NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01_tb19.pdf)

2 [https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/i\\_NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01\\_0001.png](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/i_NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01_0001.png)

3 <https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving/6-wat-het-beste-instrument/61-10>

4 <https://www.hetklaverblad.nl/algemeen/vught-participeert-stelt-vragen-over-maatschappelijke-kosten-baten-analyses-n65/>

5 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/06/11/bijlage-1-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen>

6 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-270482.pdf>

7 <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=66F50974D7FDD04E517FB8F7DFB44DB3?text=&docid=185562&pageIndex=0&doclang=NL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1061401>

8 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A62008CJ0255>