

Helvoirt, 2 November 2018

B&W Gemeente Haaren
Postbus 44
5076ZG Haaren

Betreft: MER rapportage project N65
Geacht College B&W,

Op de site van de Gemeente Haaren vermeldt [deze pagina](#)¹ dat een Voorontwerpbestemmingsplan N65 ter inzage ligt. Dat plan ging nog uit van een fietstunnel onder de N65 bij het kruispunt Torenstraat/Molenstraat bij de stoplichten. Inmiddels hebben de gedachten zich gelukkig verder ontwikkeld naar betere oplossingen. Gesproken wordt over een tunnelbak onder die stoplichten of verdieping van de N65. Alleen al daardoor is een nieuw Voorontwerpbestemmingsplan N65 noodzakelijk. Het zal u ongetwijfeld ook bekend zijn dat inzake de N65 geen MER-rapportage is voorzien.

Alvorens geld en energie te besteden aan een nieuw plan wijzen wij u daarom graag op het volgende. Er is een [EU richtlijn](#) 2011/92² van toepassing op deze soort wegen ingevolge [dit arrest](#)³ van het Hof van Justitie EU (HvJ).

Dat arrest HvJ schrijft voor dat artikel 4, lid 2, van richtlijn 2011/92 en bijlage II moet worden toegepast op de N65. Naar de mening van het HvJ in ro 35 volgt uit richtlijn 2011/92 dat „autowegen” in de zin van deze bepaling wegen zijn met de technische kenmerken die zijn vervat in de definitie in bijlage II, punt II.3, bij de AGR⁴, ook al behoren deze wegen niet tot het netwerk van internationale hoofdverkeerswegen in de zin van deze overeenkomst of liggen zij in een stedelijk gebied.”

Voorts concludeert het HvJ in ro 43 dat: “het begrip „aanleg” in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 aldus moet worden uitgelegd dat het 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.”

Er kan dus geen twijfel bestaan dat een MER-rapportage noodzakelijk is. Dit des te meer omdat Richtlijn 2011/92 juist beoogt alleen vergunningen te verlenen na een beoordeling van aanzienlijke milieueffecten. De N65 gaat door stedelijk gebied en heeft zelfs zeer aanzienlijke milieueffecten. Alleen al daarom lijkt ons ook een nieuwe MKBA noodzakelijk.

Met vriendelijke groet,
Secretaris Stichting Comité N65OH

1 <https://www.haaren.nu/38451-2/>

2 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32011L0092>

3 <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>

4 Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen