



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Stichting Comité N65 Ondergronds Helvoirt  
Torenstraat 47  
5268 BP HELVOIRT

cc gemeente Haaren

Datum 19 september 2013  
Betreft Verzoek aanpassing Startbeslissing N65

Geachte heer/mevrouw,

In uw brief van 2 september 2013 verzoekt u mij de Startbeslissing N65 aan te passen aan de geldende regelgeving. U stelt dat de Startbeslissing N65 strijdig is met de Wet Milieubeheer, de Code Maatschappelijke Participatie, de Handreiking MIRT-verkenning en de Richtlijnen OEI.

Indien ik niet bereid zou zijn tot aanpassing, verzoekt u mij 'bestuursdwang' en/of 'last onder dwangsom' te gebruiken, dan wel een 'rechtsoordeel uit te spreken'. Tevens doet u een beroep op de WOB voor inzage in twee documenten.

In de door u opgevoerde punten zie ik geen aanleiding tot aanpassing van de Startbeslissing N65. Hieronder licht ik dit toe, in volgorde van uw brief.

#### Wettelijke eisen

De startbeslissing bevat uitsluitend het bestuurlijke voornemen om een verkenning naar een infrastructureel knelpunt te starten. De startbeslissing is een procedureel document en bevat zelf geen beslissingen over de uiteindelijke uitvoering van een project. Om die reden is de startbeslissing ook van beroep uitgezonderd.

De verkenning, die uit de startbeslissing volgt, mondt (mogelijk) uit in een besluit dat de aanpak van de N65 mogelijk maakt. Dat besluit moet voldoen aan alle geldende regelgeving ter zake, waaronder de Wet milieubeheer. Bij de totstandkoming van het besluit krijgt u de gelegenheid om uw standpunt, doormiddel van een zienswijze, in te dienen. U kunt eventuele bezwaren tegen dat besluit aanvoeren in een procedure bij de bestuursrechter.

Naar alle waarschijnlijkheid betreft het besluit in deze procedure een tweetal bestemmingsplanwijzigingen door de gemeenten Vught en Haaren.

Aangezien de startbeslissing enkel de start van de verkenning markeert, heeft dit document geen rechtstreekse gevolgen voor het al dan niet voldoen aan de wettelijke eisen die u noemt. Indien tijdens de verkenning mocht blijken dat het project leidt tot een overschrijding van de wettelijke eisen, zal dit gevolgen hebben voor de invulling van het uiteindelijke besluit. In het uiterste geval kan dit leiden tot de keuze geen besluit te nemen. Dit is, gelet op de situatie, echter niet de verwachting.

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**  
drs. J.H.M.P. van Keep -  
Nieuwenhuizen  
senior beleidsmedewerker

T 070 456 6171  
M +31(0)6-15359271  
F 070 456 6007

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/215592

**Bijlage(n)**  
Projectplan N65



### Wet milieubeheer

Voor antwoorden op de vragen die u onder de punten 1 t/m 4 opwerpt ten aanzien van toetspunten en gebruikte verkeersmodellen, verwijs ik u naar mijn brief van 3 september 2013 met kenmerk IENM/BSK-2013/202214. Voor wat betreft punt 4 over gezondheidseffecten van verkeer voor omwonenden, merk ik verder op dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in het geval van bijvoorbeeld de A50 Valburg – Grijsoord heeft geoordeeld dat de gezondheidsrisico's reeds bij het stellen van de grenswaarden zijn betrokken, zodat dit verder niet afzonderlijk wordt beoordeeld (ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/M2). In aanvulling hierop verwijs ik ook graag naar een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in de zaak A4 Burgerveen – Leiden, waarin zij heeft geoordeeld dat het toetsingskader de Wet milieubeheer (Wm) is en niet de WHO-normen (ABRvS 25 september 2010, nr. 200904401/1/M2).

In punt 5 van uw brief haalt u enkele uitspraken van Europese rechtscolleges aan. Uit het arrest Janecek volgt dat de nationale autoriteiten maatregelen, in de vorm van een actieplan, moeten treffen bij dreigende overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Ik wil u er op wijzen dat het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geen overschrijdingen voor de N65 laat zien. Als er al een dergelijke overschrijding zou zijn, vormt het NSL een actieplan zoals bedoeld in de gerefereerde uitspraak. Het arrest Öneriyildiz bepaalt dat het bevoegd gezag maatregelen moet treffen, indien zonder meer vaststaat dat zich een gevaarlijke situatie voordoet. Daarbij moet een zeker minimum beschermingsniveau worden afgewogen tegen de redelijke maatregelen die kunnen worden genomen. Ten aanzien van luchtkwaliteit is deze afweging gemaakt in de Wm, in de vorm van de daarin vervatte luchtkwaliteitseisen, en het NSL met maatregelen om aan deze eisen te voldoen. Ik zie dan ook geen aanleiding om (punt 6 van uw brief) 'bestuursdwang' en/of 'last onder dwangsom' te gebruiken, dan wel een 'rechtsoordeel uit te spreken'.

### Code Maatschappelijke Participatie

De Code Maatschappelijke Participatie stelt inderdaad dat participatie plaatsvindt voorafgaand aan ieder beslismoment, zoals u stelt bij punt 7. In de afgelopen jaren is intensief contact geweest met de regionale partijen; niet alleen met gemeentelijke en provinciale bestuurders, maar ook met diverse bewonersorganisaties. Mede op basis daarvan heb ik besloten tot het starten van de Verkenning N65.

De projectorganisatie maakt bij aanvang van een project inzichtelijk hoe het participatieproces wordt vormgegeven. Hierdoor wordt duidelijk wanneer en op welke wijze burgerinitiatieven een plek krijgen in het besluitvormingsproces. Bewonersorganisaties worden uitgenodigd mee te denken over de uitwerking van alternatieven en hun ideeën in te brengen.

Zoals u kunt lezen op pagina 30 van de Handreiking MIRT-Verkenning is daarnaast het opstellen van de probleemanalyse één van de eerste stappen in de Verkenning; dit is het moment waarop voor het eerst vanuit de Verkenning contact wordt gezocht met de omgeving.

### Handreiking MIRT-verkenning

Direct bij de start van de Verkenning wordt een Plan van Aanpak opgesteld. Dit Projectplan is inmiddels gereed en door de Stuurgroep 65 vastgesteld. Conform uw WOB-verzoek, treft u dit plan aan als bijlage bij deze brief.

Er komt voor de N65 alleen een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) indien

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Wegen en Verkeersveiligheid

**Datum**  
19 september 2013

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/215592



een milieueffectenrapport zal worden opgesteld. Gelet op het zeer korte tracé dat in de verkenning wordt betrokken, is het mogelijk dat een milieueffectenrapport niet noodzakelijk is. Er zal wel overleg met wettelijke adviseurs en met belanghebbende bestuursorganen plaatsvinden. Mede op basis daarvan wordt er een Informatienotitie Alternatieven en Varianten N65 opgesteld. Dit document zal naar verwachting in april 2014 gereed zijn en kan ik u op dit moment dus niet toesturen.

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Wegen en Verkeersveiligheid

**Datum**  
19 september 2013

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/215592

Onder punt 9 refereert u aan oplossingsrichtingen met betrekking tot probleemoplossend vermogen. Ik wil u er op wijzen dat het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geen overschrijdingen voor de N65 laat zien. Dit houdt in dat er in de startbeslissing niet wordt gekeken naar een oplossing specifiek voor luchtkwaliteit. Om die reden ook is ondertunneling afgevallen als meest kansrijke oplossing voor de verdere inpassing.

Bij de punten 8 en 10 stelt u dat er in Brabant ruim € 1,3 mld. beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur en dat er dus voldoende budget is voor een tunnel. Blijkens de website, waarnaar u in uw brief een link legt, gaat het daarbij om provinciale middelen voor provinciale wegen. Daarover heb ik geen oordeel. Uitzondering hierop is de N65, die ook wordt genoemd. Hieraan draagt de regio (provincie plus gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch) € 45 mln. bij van de in totaal € 100 mln. Dit taakstellende budget is ontoereikend voor de aanleg van een tunnel.

#### Richtlijnen OEI

Het besluit tot het starten van een Verkenning is nooit gebaseerd op een MKBA, omdat die pas tijdens de Verkenning wordt opgesteld. Dat kan ook pas, als meer bekend is over de verschillende wijzen waarop een knelpunt kan worden aangepakt.

De OEI/MKBA wordt pas in de tweede fase van de Verkenning opgesteld. De MKBA wordt gebruikt om bestuurders op navolgbare wijze inzicht te geven in de effecten van de alternatieven. Mede op basis hiervan kan ik, samen met de regionale bestuurders, een afgewogen besluit nemen over het alternatief waarmee wij de opgave gaan aanpakken. Hierbij merk ik op dat de uitkomst van de MKBA niet allesbepalend is voor de besluitvorming. Uiteraard spelen ook andere overwegingen daarbij een rol.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,



Mevr. drs. M.C.A. Blom