

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw M. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Bezwaarschrift weigering aanpassing Startbeslissing N65 aan (eigen) regelgeving.
Geachte Mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en mevr. Blom,

Met verbazing namen wij kennis van uw schijven van 19-9-2013 waarin u weigert de Startbeslissing N65 aan te passen. U beroept zich met name op het NSL dat geen overschrijdingen zou aantonen. Toch bent u geweest op het feit dat het NSL door uw ministerie zodanig is uitgevoerd dat vrijwel nooit overschrijdingen zichtbaar worden. Onder andere door een veel grotere afstand tot de wegrand dan wet en richtlijn 2008/50/EU voorschrijven. Zo wordt het publiek (+ Raad van State en andere overheden) bewust een veel te mooi beeld van luchtverontreiniging langs drukke wegen voorgehouden.

Wij nemen aan dat u zich er van bewust bent dat dit een ambtsmisdrijf is ingevolge art. 355 lid 4 WvS¹. Daar komt bij dat u als gevolg besluiten neemt die voor onnoemelijk veel omwonenden hun levensduur onnodig verkort. Omgerekend naar verkeersdoden meerdere tientallen doden per jaar in Brabant alleen. Als gevolg van dit ambtsmisdrijf besloten bijv. de B&W's van Eindhoven, Helmond en Haaren geen maatregelen te nemen om een einde te maken aan de geconstateerde normoverschrijdingen in hun gemeentes. Zo ligt er inmiddels een klacht in Straatsburg tegen de Staat wegens schending van art. 2, 8 en 13 alsmede het 1e Protocol EVRM.

Zoals u weet verplicht artikel 162 Sv alle "openbare colleges en ambtenaren die in de uitoefening van hun bediening kennis krijgen van een misdrijf met de opsporing waarvan zij niet zijn belast, daarvan onverwijld aangifte te doen." Die verplichting geldt dus ook de 2e Kamer en alle ambtenaren bij I&M, colleges van B&W en de Raad van State. Niet-uitvoering van die verplichting zou ook strafrechtelijk kunnen worden vervolgd. Wij realiseren ons dat de Wet Ministeriële Verantwoordelijkheid van 1855 u politiek mogelijk als bewindsvrouw afdoende beschermt. Anderzijds kan het NSL systeem als privaat-rechtelijk handelen worden geduid waartegen Pikmeer II afdoende strafrechtelijke waarborgen biedt. Tot slot zal wetsvoorstel 30538 binnenkort wel worden aangenomen waardoor althans de verantwoordelijke ambtenaren op uw ministerie strafrechtelijk kunnen worden vervolgd. Wat daar ook van zij, wij hopen dat u het niet zover laat komen.

Om u te helpen weerleggen wij in bijlage meer gedetailleerd uw argumenten waarom de Startbeslissing N65 van 16 mei 2013, niet strijdig zou zijn met de Wet Milieubeheer c.q. RBL 2007 c.q. Richtlijn 2008/50/EU, uw Code Maatschappelijke Participatie van 18 maart 2013, uw Handreiking MIRT-verkenning van Maart 2010 en uw Richtlijnen Oei. Mede daarom herhalen wij het dringende verzoek de Startbeslissing N65 per omgaand aan te passen.

Met vriendelijke groet,
Stichting Comité N65OH

cc. B&W Haaren

¹ Art. 355 lid 4 WvS: *opzettelijk nalaten uitvoering te geven aan de bepalingen van de Grondwet of andere wetten of algemene maatregelen van inwendig bestuur van de staat, voor zover die uitvoering wegens de aard van het onderwerp tot hun ministeriële departementen behoort of uitdrukkelijk hun is opgedragen*
Comité N65OH, www.n65.nl secretariaat@n65.nl, Torenstraat 47 5268 AS Helvoirt, KvK nummer 52186342

Wettelijke eisen

1. In dit onderdeel van uw schrijven van 19-9-2013 geeft u aan dat de startbeslissing uitsluitend een bestuurlijk voornemen omvat dat enkel de start van de verkenning markeert. Deze stelling is op zich niet onjuist. Bij de concrete toepassing er van bij de N65 handelt u echter wel in strijd met uw eigen regelgeving.
2. De Code Maatschappelijke Participatie schrijft immers in art. 1 onder meer voor dat participatie plaatsvindt voorafgaand aan ieder beslismoment. Vervolgens stelt art. 2 zeker dat maatschappelijke initiatieven met dezelfde zorg worden behandeld als overheidsinitiatieven. Het staat vast dat de Startnotitie N65 een belangrijk beslismoment is. Uit uw antwoorden op Kamervragen waarom diverse alternatieven toch bij voorbaat zijn uitgesloten blijkt echter dat u de Startbeslissing N65 ziet "*niet alleen als de start van de Verkenning N65, maar ook als een mijlpaal.*" U stelt zelfs dat "*Sommige alternatieven worden niet onderzocht, omdat ze niet passen bij de bestuurlijke keuzen*" en dat "*Andere alternatieven, zoals een tunnel onder de N65, zijn reeds afgefallen, omdat ze aantoonbaar niet passen binnen het beschikbare budget.*" Met die woorden geeft u aan dat u zich helemaal niet gebonden acht aan de art. 1 en 2 van de Code Maatschappelijke Participatie. U handelt zelfs regelrecht in strijd daarmee door sommige maatschappelijke initiatieven zonder enig onderzoek a priori uit te sluiten laat staan dat participatie heeft plaatsgevonden.
3. Vervolgens stelt uw schrijven van 19-9-2013 dat de Startbeslissing geen rechtstreekse gevolgen heeft voor het al dan niet voldoen aan de wettelijke eisen. Deze stelling is onjuist. Al eerder is onderbouwd dat bestuurlijke keuzen zijn gemaakt bij de Startbeslissing op onjuiste gronden en bestuurlijke vooroordelen. Het ambtsmisdrijf zoals eerder omschreven is een daarvan. Daardoor heeft de Startbeslissing ook rechtsgevolg want in lengte van jaren zullen omwonenden aan de N65 eerder blijven overlijden.

Wet Milieubeheer

4. In dit onderdeel van uw schrijven van 19-9-2013 verwijst u naar een brief van mevr. Blom van 3-9-2013. Ons antwoord d.d. 10-9-2013 laat u achterwege. Toch bent u in dat antwoord er op gewezen dat ook het Ministerie zich aan de wet moet houden en via het NSL de bevolking dus ook geen onjuist beeld mag voorhouden. Deze stelling dat u zich aan de wet moet houden en dat toch niet doet, is uitsluitend gebaseerd op uw eigen duidelijke schriftelijke uitspraken versus duidelijke wetteksten in deze voetnoot². Uw onbegrijpelijke ontkenning in dit onderdeel bevestigt zelfs opzet als voorwaarde tot ambtsmisdrijf.
5. Mocht het tot een beroep komen bij de Raad van State verplicht art. 162 Sv dit openbare college aangifte te doen van het ambtsmisdrijf ingevolge art. 355 lid 4 WvS. Mocht dat voor de Raad van State nog onvoldoende reden zijn de alsdan gevraagde dwangsom op deze grond toe te wijzen, gaan wij nader in op uw argumenten.

2 -Uw schrijven d.d. 25 juli 2013 stelt in het slot van de 23e alinea: "*dat toetspunten op minimaal 10 meter van de wegrand geplaatst moeten worden tenzij een gevel dichterbij is gelegen.*"

- RBL2007 art. 70 stelt dat concentraties worden bepaald: "*op niet meer dan 10 meter van de wegrand*".

- Richtlijn 2008/50/EC stelt in ANNEX III: Section C: *for all pollutants, traffic-orientated sampling probes shall be at least 25 m from the edge of major junctions and no more than 10 m from the kerbside.*

- Richtlijn 2008/50/EC stelt in ANNEX III: A1: "*Ambient air quality shall be assessed at all locations except*"

6. U verwijst naar twee besluiten³ van de Raad van State hierna gemakshalve hierna aangeduid als Grijsoord/A50 en Leiden/A4. Die verwijzingen lijken irrelevant. Bij de N65 gaat het niet om tracé besluiten maar om een bestaande weg waar een deskundigenrapport van het Comité N65 o.b.v. van CARII overschrijdingen constateert en de gemeente weigert handelend op te treden. Daarbij wordt ook een beroep gedaan op het NSL om aan te tonen dat geen overschrijdingen zouden bestaan. Het misdrijf om in strijd met de wet Milieubeheer en richtlijn 2008/50/EU, opzettelijk veel te ver van de wegrand te meten en te rekenen is slechts één van de redenen waardoor het NSL als deskundigenrapport niet aanvaardbaar is.
7. In zowel Grijsoord/A50 als Leiden/A4 gaat het om tracé besluiten waartegen beroep is ingesteld. Bij dit beroep vroeg de Raad van State om deskundigenrapporten van het eigen adviesorgaan: Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening(StAB). Daaruit blijkt dat deze tracé-besluiten geen normoverschrijding luchtkwaliteit veroorzaken. Bij de N65 gaat het nu niet om een tracé besluit maar om een bestaande situatie. Voor die bestaande situatie bestaat een veel bredere en oudere verplichting namelijk er voor zorg te dragen dat op geen enkele locatie waar het publiek toegang toe heeft, overschrijdingen bestaan. Dat is ook de reden dat nu bezwaar wordt aangetekend en niet wordt gewacht op een tracé besluit N65. Op dat moment wordt mogelijk alleen geoordeeld of een dergelijk tracé besluit N65 normoverschrijding zou veroorzaken. Dat is alleen het geval als dat tracé besluit een aanzienlijke verkeersaanzuigende werking zou hebben. Dit bezwaarschrift wil een dergelijke discussie over dit veroorzakingsbeginsel juist voorkomen door de oorzaak weg te nemen. En die echte oorzaak is de onjuiste aanname in de Startbeslissing N65 dat er geen normoverschrijding zou zijn. Kortom, de casus Grijsoord/A50 en Leiden/A4 zijn beide irrelevant als vergelijkingsmateriaal.
8. Overigens blijkt nergens uit de publieke stukken bij Grijsoord/A50 of Leiden/A4 dat de StAB voor deze bestaande situaties wel overal waar het publiek toegang heeft, gemeten hebben binnen 10 meter of op 1 meter van de wegrand zoals de wet en de richtlijn vereisen. Het is aannemelijk dat uw mening dat verder dan 10 meter van de wegrand gerekend moet worden ook de deskundigen van de StAB heeft misleid. Ook blijkt niet uit de publieke stukken met welk model en met welke veronderstellingen gerekend is en of ook gerekend is op locaties met regelmatige verkeersopstoppen door stoplichten, in bebouwde kommen, tussen bomenrijen etc. Als bijv, bij de A50 of A4 gerekend is met SRM2 zullen zelden overschrijdingen blijken. Als al deze situaties zich op geen enkele locatie zouden voordoen en gerekend zou zijn met SRM1 is aannemelijk dat de conclusies van de deskundigenrapporten juist zijn.
9. Het verweer van appellanten beperkte zich tot algemeenheden zonder overlegging van gefundeerde deskundigenrapporten die overschrijdingen bewezen op locaties waar het publiek toegang toe heeft. In die omstandigheden ligt het voor de hand dat de Raad van State haar eigen deskundigen bij de StAB volgde die geen overschrijdingen constateerden.
10. Het is juist dat de Raad van State bij Grijsoord/A50 in ro 2.46.5. concludeerde dat het gezondheidsrisico bij het stellen van de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit al is betrokken. Het is ook juist dat de Raad van State bij Leiden/A4 onder r.o 2.5.1.

³ Grijsoord/A50: <http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2010:BN2663>
Leiden/A4: <http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2010:BN7032>

concludeerde dat niet de normen van de WHO maar de Wet milieubeheer het toetsingskader vormt. In de onderhavige casus bij de N65 is die vraag, hoe relevant ook, niet direct aan de orde. Er zijn overschrijdingen geconstateerd die het NSL bewust camouflerde. Dus moet handelend worden opgetreden.

11. Pas in het onwaarschijnlijke geval dat bij de N65 nergens overschrijdingen zouden zijn, wordt de vraag relevant wat de beleidsvrijheid is bij de afwegingen van de overheid wanneer het gaat om gezondheid en leven. Terecht stelt de Raad van State bij Leiden/A4 onder r.o. 2.4.1, verwijzend naar de AWB, dat *“de rechter slechts kan concluderen dat deze afweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid⁴, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen. Bij deze toetsing heeft de rechter niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht vast te stellen.”* Dat laatste is echter alleen juist voor zover ingevolge art. 3:4 lid 1 AWB uit wettelijke voorschriften of de aard van de bevoegdheid geen beperkingen voortvloeien.
12. Die beperkingen voor wat betreft die wettelijke voorschriften of de aard van de bevoegdheid, zijn echter talrijk. De luchtkwaliteit toetsen zoals richtlijn 2008/50/EU voorschrijft op alle locaties waar het publiek toegang heeft, ook dus overal op 1 meter van de wegrand, is er een van. EVRM via art. 2 en art. 8 zijn andere voorbeelden waar EHRM geen of heel weinig 'margin of appreciation' toekent wanneer het gaat om leven en gezondheid. De EHRM jurisprudentie inzake C-237/07, Dieter Janacek en 48939/99, Öneriyildiz maken die stringente beperkingen wel duidelijk. Ook de MIRT-verkenning en Richtlijnen Oei geven, naast de Code Maatschappelijke Participatie, beperkingen die de Minister niet erkent.
13. Uw herhaalde argument in de 2e alinea van pag. 2 dat het NSL het vereiste actieplan is en dat dit NSL geen overschrijdingen voor de N65 laat zien, bevestigt slechts uw opzet als voorwaarde tot ambtsmisdrif en behoeft na bovenstaande geen verdere aandacht.

Code Maatschappelijke Participatie

14. Onder dit hoofd stelt u dat de afgelopen jaren intensief contact is geweest met de regionale partijen en ook met diverse bewonersorganisaties. Uit de vrij complete pagina nieuws op www.n65.nl blijkt dat niet zo wat betreft Helvoirt. Het is natuurlijk maar wat men overleg noemt. Aanleiding voor de oprichting van het Comité N65 in 2009 was verbazing over een bestuurlijk Programma van Ambities⁵ voor de N65. Vught wilde een echte autotunnel en Helvoirt alleen een wild- of ecotunnel. Sindsdien blijkt dat bestuurlijk enthousiasme voor een autotunnel in Helvoirt hand in hand met een verborgen agenda van een wethouder die vanaf zijn aantreden in dit dossier koos voor een fietsbrug of fietstunnel naast ontkenning van de gezondheidsrisico's. De enkele gesprekken met RWS over CARII berekeningen liepen vast op verborgen agenda's van RWS (NSL mag geen overschrijdingen tonen en een autotunnel past niet in het budget). Steeds ontbrak zo de diepgang nodig voor serieuze probleemanalyse.

4 Artikel 3:4

1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.

2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen

5 <http://www.n65.nl/Ambities-Stuurgroep-N65.pdf>

15. Onder dit hoofd stelt u terecht dat de probleemanalyse een van de eerste stappen is. Bij de Startbeslissing N65 handelt u echter in strijd met deze regel. Al bij die Startbeslissing werd uitgesloten dat het NSL overschrijdingen zou kunnen tonen en dat een autotunnel in het budget zou kunnen passen. Onder het hoofd wettelijke eisen is al aangegeven dat beide stellingen op zich al strijdig zijn met de Code Maatschappelijke Participatie. Die stelt immers dat participatie plaatsvindt voorafgaand aan ieder beslismoment en dat maatschappelijke initiatieven met dezelfde zorg worden behandeld als overheidsinitiatieven. Dat is hier geenszins het geval.
16. Ook stelt u onder dit hoofd dat de projectorganisatie bij aanvang van een project duidelijk maakt hoe het participatieproces wordt vormgegeven. Dat is inderdaad hier het geval. De projectorganisatie nodigde het Comité zelfs uit te participeren in een ontwerpatelier over de enige alternatieven in Helvoirt: ecopassage, fietspassage en parallelstructuur. Dat kan met de beste wil van de wereld toch geen participatie genoemd worden waardoor maatschappelijke initiatieven met dezelfde zorg worden behandeld als overheidsinitiatieven. Zo krijgt de projectorganisatie als feitelijke taak zelfs ambtsmisdrijven tot iedere prijs te verdedigen in strijd met hun verplichting ex artikel 162 Sv onverwijld aangifte te doen.

Handreiking MIRT-Verkenning

17. Onder dit hoofd stuurde u het gevraagde plan van aanpak toe. Dit plan bevestigt alleen de strijdigheid van uw handelen met uw eigen Handreiking. Deze stelt immers in de Samenvatting (pag. V) dat er na de initiatief fase een a. startfase komt waaruit een Plan van Aanpak en een Notitie Reikwijdte en detailniveau (Artikel 7.8 Wet Milieubeheer) resulteren. Deze worden vervolgens besproken in de b. analytische fase. Deze fase genereert oplossingen via een eerste zeef en resulteert in een Notitie kansrijke oplossingsrichtingen. Volgens uw eigen regels op pag. 51 worden vervolgens "aan de hand van het beoordelingskader voor zeef 1 alle naar voren gebrachte oplossingsrichtingen geanalyseerd. Het gaat om het onderscheid tussen oplossingsrichtingen met betrekking tot probleemoplossend vermogen en doelbereik en een check op belangrijke onoverkomelijke belemmeringen, bijvoorbeeld Natura 2000, en niet zozeer om het bepalen van effecten". Deze volgorde schetst ook het plaatje op pag.6 van het Plan van Aanpak.
18. Uit dit plan van aanpak d.d. 25-4-2013 blijkt evenwel uit bijlage A dat de door Vught gewenste autotunnel ontbreekt evenals die in Helvoirt. In Vught worden alleen de 4 alternatieven 0+, ontvlechting (van lokaal en doorgaand verkeer), verdiepte kruisingen en een tunnelbak onderzocht. In Helvoirt alleen een ecopassage, fietspassage en parallelstructuur. Iedere indicatie dat in zeef 1 alle naar voren gebrachte oplossingsrichtingen zijn geanalyseerd ontbreekt. Dat kan ook niet want qua logica volgt uit uw handreiking dat pas na het plan van aanpak de analytische fase via een eerste zeef oplossingen genereert die resulteert in een Notitie kansrijke oplossingsrichtingen. Nu het plan van aanpak N65 aldus belangrijke oplossingsrichtingen uitsluit, bewijst dit uitsluiten de tegenstrijdigheid met eigen regels.
19. Voorts stelt u onder dit hoofd wederom dat het NSL geen overschrijdingen laat zien en dus een tunnel is uitgesloten als kansrijke oplossing. Na het voorgaande is commentaar op dit I&M mantra overbodig.
20. Tot slot stelt u onder dit hoofd dat van de ruim € 1,3 miljard Euro beschikbaar in Brabant voor infrastructuur slechts € 55 Mio voor de N65 van I&M afkomstig zou zijn en het overige provinciale gelden betreft. Dit is apert onjuist. In totaal stelt I&M

€254 (Brainport) + €70 (N69) + €55(N65) = €379 Mio in Brabant beschikbaar. Details zijn beschikbaar via [deze link](#)⁶. Hierna zal blijken dat dit totale budget toereikend voor tunneloplossingen onder alle drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant. Deze lossen adequaat zowel het lawaai- als luchtverontreinigingsprobleem voor omwonenden op.

Richtlijnen Oei

21. Uw stelling onder dit hoofd dat het starten van een verkenning nooit gebaseerd is op een MKBA is juist. U maakt echter een denkfout. Na de startfase moet de analytische fase oplossingen genereren voor een Notitie kansrijke oplossingsrichtingen volgens de Handreiking MIRT-Verkenning. Zonder globale kosten/baten analyses lijkt het onmogelijk om de juiste kansrijke oplossingen adequaat te selecteren. Daarbij wijzen wij u op het volgende. In de Startbeslissing N65 is als een van de alternatieven wel een tunnelbak opgenomen maar geen tunnel. Toch maakt elementair gezond verstand al duidelijk dat een tunnel altijd voordeliger uitkomt dan een tunnelbak. Het kostprijsverschil tussen een tunnel en een tunnelbak zit alleen in het tunneldak en ventilatievoorzieningen. Die kosten samen circa €15.000 per meter tunnel. Tegenover deze €15.000 staat de mogelijkheid van gebiedsontwikkeling boven op en naast een tunnel. Daarmee kunnen die €15.000 extra kosten van tunneldak en ventilatievoorzieningen veelal terugverdiend kunnen worden. Dat is afhankelijk van de grondprijs en het beschikbare aantal m2. Wanneer bijv. per M1 tunnel 50M2 grond beschikbaar komt, ontstaat een kostprijs grond van €300M2. Die €300M2 is veelal lager dan de actuele grondprijzen in deze centrumlocaties. Gezien de toestand van de onroerend goed markt is dit voorbeeldsometje te simpel maar geeft wel de denkrichting aan die via nader onderzoek zeker gesteld moet worden.
22. Qua baten is echter nog veel belangrijker het feit dat een tunnel een definitief einde maakt aan verkeerslawaai en luchtverontreiniging voor omwonenden. Alleen in Helvoirt gaat het om tussen de 2 en 6 met verkeersdoden vergelijkbare sterfgevallen per jaar. Dit is overigens onafhankelijk van normoverschrijding. De immateriële waardering van een verkeersdode volgens het "willingness to pay" principe, ligt ver boven de €2 Mio. Ook zonder formele MKBA kun je zo al op de achterkant van een sigarendoos uitrekenen dat een tunnel qua MKBA altijd rendabeler uitpakt dan een tunnelbak. Een formele MKBA voor een tunnel in Helvoirt toonde dan ook een zeer rendabele investering aan met een MKBA-factor van bijv. [2,19 bij de N65](#)⁷.
23. Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze evidente waarheden a priori werden uitgesloten zonder enige nadere analyse. Dat verhindert dat deze afweging in zeef 1 wordt gemaakt hetgeen op zich al strijdig is met de Code Maatschappelijke Participatie en Handreiking MIRT-verkenning. Natuurlijk heeft de rechter niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht vast te stellen. In dit geval echter zijn daarnaast ook nog de waarden en gewichten volgens de richtlijnen Oei bepalend. De richtlijnen Oei zijn slechts een bepaalde toepassing van hetgeen iedere student economie als elementaire beginselen meekrijgt in het vak investeringsanalyse. Ook daarom is er geen sprake van dat de rechter de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht zou moeten vaststellen. Het kan niet zo zijn dat zowel de richtlijnen Oei als elemen-

⁶ <http://www.n65.nl/N65-Brabant.htm>

⁷ <http://www.n65.nl/Baten-Tunnel-bij-Helvoirt-MKBA.pdf>

taire beginselen uit de investeringsanalyse volstrekt worden genegeerd door I&M.

24. Vervolgens stelt uw ministerie dat er onvoldoende budget is voor een tunnel. Voor zover dat al waar zou zijn is dat het gevolg van het feit dat I&M zich niet aan de Oei spelregels houdt. Het is alleen in theorie dat de Oei spelregels bepalend zijn bij I&M. In de praktijk worden budgetten bepaald door -citaat Elias, woordvoerder VVD 2e Kamer-: *“wie de beste lobby voert of de hardst schreeuwende belangengroeperingen op de been kan krijgen, automatisch gelijk krijgt.”* In de logica van de Oei spelregels zouden deze budgetproblemen zich niet mogen voordoen. Een investering waarvan de contant gemaakte baten groter is dan de investeringskosten, moet altijd worden uitgevoerd want draagt bij aan een groter nationaal inkomen. Bij begrotings- c.q. financieringsproblemen worden de beschikbare budgetten toegewezen aan de meest rendabele projecten. Bij de N65 is de lobby van GS Brabant en lokale gemeentebesturen er kennelijk in geslaagd de meest kansrijke oplossingsrichting, ondertunneling van drukke wegen in bebouwde kommen, uit het zicht te krijgen om vooral te kunnen investeren in onrendabele projecten zoals hierna blijkt.
25. Wat doet uw ministerie immers. I&M heeft zelfs niet gekeken naar een verspilling van ruim 1,3 miljard in andere Brabantse projecten. Daar hebben uw eigen Oei studies overtuigend aangetoond dat alle kosten/baten analyses (MKBA's) van deze [plannen](#)⁸ onrendabel zijn met een factor <1: [N279 met 0.74](#)⁹, [NOC/Ruit met 0,68](#). Kortom, uw budgetprobleem wordt alleen veroorzaakt door tegelijk twee onderling tegenstrijdige budget beginselen te hanteren: enerzijds de Oei-logica volgen, anderzijds luisteren naar *“de beste lobby of de hardst schreeuwende belangengroeperingen”*.
26. Vandaar dat wij u hiermee nogmaals verzoeken om de Startbeslissing N65 aan te passen aan uw eigen duidelijke voorschriften uit uw Richtlijnen Oei. Alleen zo krijgt u de zakelijke afweging die uw ministerie en de heer Elias beogen.

Conclusie: De Startbeslissing N65 is strijdig met de Wet Milieubeheer c.q. RBL 2007 c.q. Richtlijn 2008/50/EU, uw Code Maatschappelijke Participatie, uw Handreiking MIRT-verkenning, uw Richtlijnen Oei en met art. 2, 8 en 13 alsmede het 1e Protocol EVRM.

8 <http://n65oh.wordpress.com/plan-rijkprovincie/>

9 http://www.n65.nl/N279_rapport_MKBA-10-11-2009.PDF