

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

Betreft: Verzoek aanpassing Startbeslissing N65 aan de (eigen) regelgeving.

Geachte Mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Hieronder zullen wij aantonen dat de Startbeslissing N65 van 16 mei 2013, strijdig is 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.

Uit uw antwoord van 22 augustus 2013 op Kamervragen (Kamerstuk 33 400-A, nr. 99) blijkt desalniettemin dat u niet bereid bent de Startbeslissing N65 aan te passen. Omdat ook een minister zich aan (eigen) regelgeving dient te houden, verzoeken wij u bij deze formeel de Startbeslissing N65 per omgaand aan te passen aan de geldende regelgeving.

Strijdigheid met de Wet Milieubeheer c.q. RBL 2007 c.q. Richtlijn 2008/50/EU

1. In uw antwoord aan de Kamer geeft u aan dat “*Volgens de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voldoet de luchtkwaliteit langs de N65*”. Uit een schrijven d.d. 6 augustus 2013 aan uw ministerie blijkt echter dat NSL volledig in strijd is met de Wet Milieubeheer c.q. RBL 2007 c.q. Richtlijn 2008/50/ EU¹. Daarvoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen. Belangrijke oorzaak is dat uw ministerie de toetspunten NSL op minimaal 10 meter van de wegrand heeft geplaatst en nog veel verder heeft opgerekt door in NSL een 'toepasbaarheids- en blootstellings-beginsel' te introduceren. Toch bepaalt RBL2007 nadrukkelijk het omgekeerde voor toetspunten: maximaal 10 meter van de wegrand. RBL2007 stelt immers in art. 70 dat concentraties worden bepaald: “*op niet meer dan 10 meter van de wegrand*”. Dit geldt voor zowel meet- als rekenpunten. Dit is geheel conform Richtlijn 2008/50/EU.
2. Naast de locatie van toetspunten tot maximaal 10 meter van de wegrand beperkt echter Richtlijn 2008/50/EC onder Annex III onder A1 het wezenlijke meet- of reken-uitgangspunt nog veel verder: “*Ambient air quality shall be assessed at all locations except those listed in paragraph 2, in accordance with the criteria established by Sections B and C for the location of sampling points for fixed measurement.*” Vervolgens noemt die paragraaf 2 van Annex 3 van de Richtlijn dezelfde uitzonderingen die ook zijn genoemd in art. 5.6 lid 2 Wet Milieubeheer. Praktisch gesproken beperken deze uitzonderingen zich tot locaties waar het publiek geen toegang toe heeft. Ten onrechte heeft de Wet Milieubeheer deze positieve formulering van de Richtlijn 2008/50/EU in Annex III onder A1 niet duidelijk overgenomen. Aangezien Europees recht prevaleert en directe werking heeft, volgt daaruit dat op alle locaties aan de normen voldaan moet worden behalve daar waar het publiek geen toegang heeft. Dus ook op 1 meter van de wegrand.

¹ Zie dit antwoord <http://www.n65.nl/RvS-Haaren/Brief-aan-lenM-inzake-handhaving-Luchtverontreinigingsnormen-Helvoirt.pdf> op het schrijven I&M: <http://www.n65.nl/RvS-Haaren/Ministerie-van-Infrastructuur-dd-25-7-2013.pdf>.

3. In uw antwoord aan de Kamer geeft u ook aan dat “*Langs de N65 bij Vught en Helvoirt geldt SRM2.*” Ook deze stelling is volstrekt onjuist. Juist en doorslaggevend is het voorschrift in bijlage 1 uit RBL2007 dat SRM1 toegepast dient te worden in stedelijke omgeving, zonder hoogteverschil en/of afscherpende constructies, wanneer de afstand tot de bebouwing maximaal 60 meter is ten opzichte van de weg. Volgens maakt SRM1 onderscheid tussen vier typen wegen en bepaalt tot slot voor wegtype 4: “*alle wegen in een stedelijke omgeving, anders dan wegtype 1, 2 en 3.*” In alle berekende overschrijdingen langs de N65 is steeds wegtype 4 gebruikt². Aangezien in de bebouwde kommen van Helvoirt en Vught sprake is van stedelijke omgevingen anders dan wegtype 1, 2 en 3, dient dus SRM1 toegepast te worden. Overigens wordt sinds jaren in vergelijkbare situaties in Eindhoven en Helmond, ook SRM1 en CARII toegepast bij berekeningen luchtkwaliteit.
4. Uit bovenstaande blijkt al dat het NSL volstrekt ongeschikt is om te oordelen over luchtkwaliteit, laat staan over de gezondheidsgevolgen daarvan voor omwonenden. Daarnaast is het u toch ook bekend uit een recent advies van de Gezondheidsraad³ dat - ongeacht luchtkwaliteit - omwonenden tot ongeveer 1000 meter van een verkeersader nadelige gezondheidseffecten ondervinden. Het is u toch ook bekend dat de WHO in een zeer recente studie “*Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP*”⁴ de grenswaarden acceptabel vanuit het oogpunt gezondheid aanzienlijk verder heeft verlaagd. Het moet u ook bekend zijn dat de Europese Commissie daarom verdere verlaging van de grenswaarden uit de Richtlijn 2008/50/EU heeft aangekondigd.
5. De insteek van uw ministerie om via NSL de gezondheidsgevolgen van drukke wegen door bebouwde kommen systematisch te bagatelliseren in strijd met wet, regelgeving en wetenschap, is niet acceptabel. Uw ministerie is daarin gesteund door een lokale VVD wethouder in Helvoirt die vanaf zijn aantreden de mening bleef toegedaan dat er geen verband is tussen gezondheidsproblemen in Helvoirt en de N65 en dat de verkeersveiligheid wordt opgelost met een fietsbrug of fietstunnel ver buiten het dorp. Daarin gesteund door uw ministerie heeft deze wethouder onze pogingen om via bestuurlijke procedures en dwangsommen zijn mening te wijzigen, tot nu toe weten af te houden. Vandaar dat wij een nieuwe bestuurlijke procedure zijn gestart met de door de Raad van State geadviseerde 'tover'woorden: 'bestuursdwang', 'last onder dwangsom' en 'rechtsoordeel'. Daarnaast loopt inmiddels een klacht in Straatsburg wegens schending van art. 2, 8, 13 van het WVRM verdrag naast art. 1 van het eerste protocol. In het bijzonder is daarbij gewezen op het arrest Janacek⁵ dat al bij dreiging van overschrijding onmiddellijke actie vereist. Daarnaast is relevant de positieve verplichting van overheden om actie te ondernemen bij het gedogen van milieusituaties uit het arrest Öneriyildiz⁶. Dit arrest verplicht u: “*to take all appropriate steps to safeguard life*” en “*to provide effective deterrence against threats to the right to life*” met strafrechtelijke gevolgen bij nalaten. Tenslotte gaat het in Brabant over tientallen doden per jaar door de kortere levensduur van omwonenden van drukke wegen door bebouwde kommen om te rekenen naar verkeersdoden.
6. Gezien het advies van de Raad van State verzoeken wij u bij deze eveneens 'bestuursdwang' en/of een 'last onder dwangsom' te gebruiken dan wel een 'rechtsoordeel' uit te spreken voor zover u niet bereid zou zijn uw Startbeslissing N65 van 16 mei 2013 aan te passen aan duidelijke geldende regelgeving en jurisprudentie.

2 In de Handleiding CARII versie 11 omschreven als nr.

“**2. basistype, wegen in een stedelijke omgeving anders dan type 1, 3a, 3b of 4.**”

3 <http://www.n65.nl/Gezondheidsraad-Advies.pdf>

4 http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0020/182432/e96762-final.pdf

5 <http://www.n65.nl/RvS-Haaren/Hof-EU-Janacek-Zaak-C-237-07.htm>

6 <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-67614>

Strijdigheid met uw Code Maatschappelijke Participatie van 18 maart 2013

7. De Code Maatschappelijke Participatie schrijft 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 N65H 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.
8. Hiervoor bleek al dat bestuurlijke keuzen zijn gemaakt op onjuiste gronden en bestuurlijke vooroordelen. In het navolgende zal blijken dat uw oordeel dat een tunnel niet past binnen het budget evenzeer op bestuurlijke vooroordelen berust. Het is juist de bedoeling van de Code Maatschappelijke Participatie die bestuurlijke vooroordelen te voorkomen. Vandaar dat wij u hiermee verzoeken om de Startbeslissing N65 aan te passen aan duidelijke voorschriften van uw Code Maatschappelijke Participatie.

Strijdigheid met uw Handreiking MIRT-verkenning van Maart 2010

9. Deze Handreiking stelt 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 analytische 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”*.
10. Het is uw ministerie bekend dat er in Brabant ruim 1,3 miljard beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur door buiten- en natuurgebied. Het is uw ministerie ook bekend dat met minder dan die 1,3 miljard al die drukke wegen kunnen worden onder-tunneld op 6 plaatsen over 23 kilometer in totaal. Dat is beter voor de gezondheid van omwonenden van die drukke wegen door bebouwde kommen maar ook voor het verkeer zelf, laat staan voor het fraaie Brabantse buiten- en natuurgebied. Alle details zijn beschikbaar via [deze link](#)⁷.
11. Bij deze doen wij noodgedwongen een beroep op de WOB voor inzage van dat Plan van Aanpak en de Notitie Reikwijdte. Daarmee kan aangetoond worden dat de Startnotitie N65 niet afdoende met bovengenoemde feiten rekening houdt. Vooruitlopend daarop verzoeken wij u om de Startbeslissing N65 aan te passen aan duidelijke voorschriften van uw Handreiking MIRT-verkenning.

Strijdigheid met uw Richtlijnen Oei

12. De Richtlijnen Oei kunnen niet beter worden toegelicht dan met het volgende citaat uit het rapport 'KBA bij MIRT-verkenningen' van uw ministerie op 1 september 2012:
“In de kern is een OEI/KBA een kosten-batenanalyse. De analyse leidt tot informatie voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Een onderdeel van de informatie is een overzicht (het OEI-

⁷ <http://www.n65.nl/N65-Brabant.htm>

format) van de relevante welvaartseffecten van een project: de kosten van aanleg en onderhoud en de effecten van het project op onder meer bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. De welvaarts-effecten zijn zoveel mogelijk in geldwaarde uitgedrukt. Indien dit niet mogelijk is, wordt een kwantitatieve of kwalitatieve beschrijving van het effect opgenomen in het format.” Het is dan ook niet voor niets dat de heer Elias bij het laatste MIRT overleg een overtuigend pleidooi hield voor uw beleidslijn consequent MKBA's als zakelijk besliscriterium te hanteren. Dit om te voorkomen dat -citaat-: “wie de beste lobby voert of de hardst schreeuwende belangengroeperingen op de been kan krijgen, automatisch gelijk krijgt.”

13. Volgens datzelfde rapport wordt “In een eerste selectie (de zogenaamde ‘zeef 1’, zie hoofdstuk 2) het aantal oplossingsrichtingen teruggebracht tot een ‘top 3’ van meest kansrijke alternatieven.” De lobby van GS Brabant en lokale gemeentebesturen zijn er kennelijk in geslaagd bij uw ministerie 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.
14. Want het is toch wel heel opmerkelijk dat bij de N65 zelfs niet is gekeken in zeef 1 naar een verspilling van ruim 1,3 miljard in andere Brabantse projecten. Daar hebben 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](#). Daarentegen blijkt ondertunneling van de drukste wegen in Brabant een zeer rendabele investering met een MKBA-factor van bijv. [2.19 bij de N65](#)¹⁰.
15. Vandaar dat wij u hiermee 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.

Met vriendelijke groet,
Bestuur Stichting Comité N65OH



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

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

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