

## **AANTEKENEN**

Gemeente Eindhoven  
Afdeling Bezwaar en Beroep  
t.a.v. Mevr. Mr. M.J.M.J. Heutink  
Postbus 90150  
5600 RB Eindhoven

**Betreft: Reactie op Aanvulling d.d. 8-10-2012 door Gemeente op Hoorzitting**

Geachte Leden van de Commissie voor Bezwaarschriften gemeente Eindhoven,

De in hoofde genoemde aanvulling geeft aanleiding tot de volgende kanttekeningen.

1) **Overschrijding NO2 norm en tijdelijke derogatie tot 1-1-2015 van 40 tot 60µg/m<sup>3</sup>.**

De stelling van de gemeente dat art. 5.9 van de Wet Milieubeheer (WM) verwijst naar de plandempels genoemd in bijlage 2 is juist. Het is ook juist dat voorschrift 13.1 van bijlage 2 inzake stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) tijdelijk derogatie geeft tot 1-1-2015 tot een waarde van 60 microgram per m<sup>3</sup> (µg/m<sup>3</sup>) in afwijking van de norm van 40 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie. Die constatering is echter irrelevant. Uw commissie heeft ongetwijfeld ontvangen het rapport [Overschrijding Normen Luchtverontreiniging Bebouwde Kommen Brainport](#) d.d. 7 februari 2012, hierna te noemen rapport<sup>1</sup>. Op pagina 4 van dat rapport staat onder punt 6 de tekst: "Daarbij moet opgemerkt worden dat voor Brabant tot 2015 voor NO<sub>2</sub> tijdelijk een grenswaarde van 60 is vastgesteld i.p.v. 40. Dat brengt het aantal overschrijdingen van de grenswaarde NO<sub>2</sub> terug van 8 naar 2." De discussie ging wat NO<sub>2</sub> betreft dan ook eigenlijk helemaal niet over overschrijding van de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> van 40 µg/m<sup>3</sup> maar over 60 µg/m<sup>3</sup> in 2015. Dat punt kwam alleen aan de orde ter zitting via het kaartje in productie 1. Dat was pagina 1 van het door bezwaarmaker overlegde stuk met meerdere pagina's<sup>2</sup>. Op dat kaartje met de Eindhovense metingen staat de Kennedylaan rood aangegeven met als omschrijving: "Bij rood wordt de grenswaarde overschreden." Deze suggestieve tekst slaat kennelijk al op de normen vanaf 1-1-2015 en dan nog alleen voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>. Voor de onderhavige discussie leidt dit kaartje alleen tot misverstanden. De tabel op pagina 4 van het rapport onder punt 6 geeft in de eerste 8 kolommen immers duidelijk aan dat op twee locaties in Eindhoven de berekende waarden **67,6 µg/m<sup>3</sup>** en **67,1 µg/m<sup>3</sup>** bedragen, dus ver boven de tijdelijke derogatie norm van 60 µg/m<sup>3</sup>. Het valt te betreuren dat door tijdsgebrek tijdens de hoorzitting aan deze inhoudelijke discussie niet meer werd toegekomen. Laat staan aan een toelichting op de overige pagina's van dat stuk. De aanvulling van de gemeente gaat daar ook verder niet op in en gaat ook geheel voorbij aan het bovengenoemde rapport d.d. 7 februari 2012. Toch zou het eenvoudig geweest zijn voor de gemeente de harde feiten na te rekenen. In een voetnoot op pag. 4 staat zelfs: "Op verzoek zijn de onderliggende stratenbestanden en scenario's beschikbaar per mail." Samen met CARII versie 10 zou de gemeente deze harde feiten binnen enkele minuten hebben kunnen verifiëren.

<sup>1</sup> Voor de goede orde is dit rapport opvraagbaar via deze link:  
[http://www.n65.nl/Overschrijding\\_Luchtverontreinigingsnormen\\_Brainport.pdf](http://www.n65.nl/Overschrijding_Luchtverontreinigingsnormen_Brainport.pdf)

<sup>2</sup> Omdat alleen deze pagina 1, ongekleurd was bijgesloten bij het zittingsverslag, is deze pagina gekleurd als productie 1 opgenomen. Het kaartje en de laatste stand is zichtbaar (in Explorer) via de links: <http://www.geogids.info/thema/luchtkwaliteit/default2.asp> of <http://www.eindhoven.nl/inwonersplein/leefomgeving/Eindhoven-meet-de-luchtkwaliteit.htm>

## **2) Overzicht overige ontbrekende inhoudelijke reacties gemeente**

Ook andere reacties van de betreffende ambtenaren wijzen er op dat geen enkele behoefte bestaat aan nadere verificatie van de concrete feiten op locatie. Pag. 2 van het verslag van de hoorzitting geeft al aan dat “*bewust geen inhoudelijke reactie*” is gegeven bij het bewonersoverleg. Uit de pleitnota bij de hoorzitting van de heer Martens blijkt op pagina 2 : “*De bewoners werden vergezeld door een aardige man die zich als materiedeskundige voordeed. Helaas heeft mevrouw van der Sterren moeten constateren dat het spreekwoord van de klok en de klepel hier aan de orde was. Etc. ....*” Opvallend is ook dat deze waarschijnlijk zeer deskundige mevrouw van der Sterren sinds het oorspronkelijke verzoek d.d. 15-2-2012 niet het in het rapport gebruikte stratenbestand heeft willen opvragen om zo, heel gemakkelijk in slechts enkele minuten van haar tijd, de gestelde feiten te verifiëren. Zouden de betreffende ambtenaren misschien vrezen dat het door de overheid voorgeschreven CARII model overschrijdingen bij drukke verkeerslocaties aan het licht gaan brengen? Of is de enige reden aangegeven op pagina 2 van de pleitnota van de heer Martens? Daar stellen de ambtenaren dat zij alleen met bewoners: “*in algemene zin willen bijpraten over de plannen om in 2015 aan de eisen te van de Wet Luchtkwaliteit te kunnen gaan voldoen*” en voorts de discussie niet willen beperken: “*tot een toevallige locatie in de de stad.*” Duidelijk is echter uit de Wet Milieubeheer dat ook al in 2012 normen gelden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en benzeen en dat overschrijding van die normen van groot belang is op iedere toevallige locatie voor de gezondheid van de toevallig daar omwonenden.

Op onderstaande punten zullen we daarom moeten ingaan op de inhoudelijke punten die tijdens de hoorzitting helaas niet meer aan de orde konden komen en door de gemeente helaas ook niet meer besproken werden in haar aanvulling d.d. 8-10-2012.

- a. Tendens in de gemeentelijke metingen NO<sub>2</sub> jaargemiddelde Kennedylaan
- b. Overschrijdingen normwaarde PM<sub>10</sub>
- c. Overschrijdingen normwaarde PM<sub>2,5</sub>
- d. Overschrijding normwaarde benzeen
- e. Kwaliteit NSL
- f. Verantwoordelijkheid B&W voor gezondheid inwoners
- g. Verantwoordelijkheid B&W ingevolge Europees recht (Janacek)

### **3) a. Tendens in de gemeentelijke metingen NO<sub>2</sub> jaargemiddelde Kennedylaan**

Uit pagina 2 van het door bezwaarmaker ter zitting overlegde document met meerdere pagina's staan de meetwaarden volgens de gemeente langs de Kennedylaan. Zie productie 2. Er kan weinig twijfel bestaan dat er sprake is van een stijgende tendens in de beschikbare vergelijkbare periodes. De betreffende getallen zijn daartoe onderstreept. Die stijgende tendens is ook verklaarbaar en hangt vermoedelijk samen met druk(ker) lokaal autoverkeer. De verschillen tussen de door de gemeente gemeten en de in het rapport berekende waarden kunnen waarschijnlijk goeddeels verklaard worden uit verschillende meet- en rekenlocaties en bijbehorende veronderstellingen. Het lijkt daarom zeer onwaarschijnlijk dat de gemeente met de nu ingezette maatregelen de overschrijdingen van het jaargemiddelde NO<sub>2</sub> op iedere locatie zou kunnen terugbrengen beneden 40 in 2015. Dit behoeft nadere uitleg.

In productie 5 zijn daarom ook de slotpagina's opgenomen van het door bezwaarmaker overlegde document met meerdere pagina's. De gemeente verhinderde dat dit werd besproken op de voorlichtingsbijeenkomst voor de bewoners van de Hudsonlaan en het kwam ook niet meer aan de orde tijdens de zitting. De gemeentelijke verkeersbeperkende maatregelen uit 2006 staan samengevat in die slotpagina's. Het bezwaarschrift van 5-4-2012

merkte op dat pag. 45 van het Eindhovense actieprogramma luchtkwaliteit d.d. 3-4-2007<sup>3</sup> al constateerde dat de 40 µg/m<sup>3</sup> norm bij de Kennedylaan in 2015 niet gehaald zal worden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de ambtelijke milieudienst vol vertrouwen blijft houden in die verkeersbeperkende maatregelen uit 2006 nu bovendien vaststaat dat: “Ondanks de maatregelen steeg het verkeer langs de Kennedylaan van 61.499 in 2006 naar 64.065 in 2011 (4,2% op basis van weekdaggemiddelden).” Dit des te meer omdat zelfs de Provincie al haar verbazing uitsprak over die 30 % verkeersreductie als gevolg van die verkeersbeperkende maatregelen. Kennelijk wil de betreffende ambtelijke dienst vooral haar beleid sinds 2006 tot iedere prijs verdedigen.

#### **4) b. Overschrijdingen normwaarde PM10**

De tabel op pagina 4 van het rapport onder punt 6 geeft in de eerste 8 kolommen duidelijk aan dat op twee locaties in Eindhoven het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 voor PM10 resp. 66 en 67 bedraagt, dus ver boven de norm van 35 die in 2011 is ingegaan. Omdat het NSL geen overschrijdingsdagen berekend en de gemeente die ook niet meet bij de Kennedylaan is verificatie alleen mogelijk via CARII. Het leidt dan ook geen twijfel dat in CARII versie 10 hetzelfde stratenbestand met dezelfde veronderstellingen dezelfde overschrijdingen PM10 aan het licht zou moeten brengen als in het rapport d.d. 7-2-2012.

#### **5) c. Overschrijdingen normwaarde PM2,5**

Voor PM2,5 is derogatie verleent tot 1-1-2015 waarna het jaargemiddelde PM2,5 van 25 µg/m<sup>3</sup> nergens meer overschreden mag worden. Daarnaast is er een streefwaarde van 25 µg/m<sup>3</sup>, te bereiken in 2010. Er wordt een kwantitatief verband verondersteld tussen PM10 en PM2,5. Aangenomen wordt vaak dat PM2,5 in een min of meer vaste verhouding staat tot PM10, tussen 60% en 70 %. Het RIVM gaat uit van een ratio van 0,67, de EU van 0,7. De tabel op pagina 4 van het rapport onder punt 6 geeft in de eerste 8 kolommen duidelijk aan dat op twee locaties in Eindhoven het jaargemiddelde PM10 op twee locaties voor PM10 resp. 39,2 µg/m<sup>3</sup> en 39,3 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Uitgaande van een conservatief verband van 0,65 tussen PM10 en PM2,5, resulteren op die beide locaties waarden van 25,48 en 25,55. Dat betekent overschrijding van de streefwaarde van 25 µg/m<sup>3</sup>. Omdat het NSL en CARII PM2,5 niet berekend en de gemeente PM2,5 ook niet meet bij de Kennedylaan is verificatie niet mogelijk. Gezien deze streefwaarde, is er zeker risico op of dreiging van normoverschrijding.

#### **6) d. Overschrijding normwaarde benzeen**

Voor benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) bestaat al vele jaren de grenswaarde van 5 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde. Omdat het NSL benzeen niet berekend en de gemeente benzeen ook niet meet bij de Kennedylaan is verificatie niet mogelijk. Het leidt echter geen twijfel dat in CARII versie 10 hetzelfde stratenbestand met dezelfde veronderstellingen dezelfde overschrijding benzeen aan het licht zou moeten brengen als aangetoond in het rapport op die locaties.

Ten onrechte suggereert punt 1 van de aanvulling van de gemeente over Voorschrift 13.1 dat voor benzeen geen norm zou gelden met haar citaat: “plaatsen waar de in voorschrift 7.2 genoemde plandrempel voor benzeen wordt overschreden.” Dat citaat eindigt met een punt als einde van de zin i.p.v. een komma zoals in de complete tekst van Voorschrift 13.1: “b. plaatsen waar de in voorschrift 7.2 genoemde plandrempel voor benzeen wordt overschreden, waarbij geldt dat in het plan wordt aangegeven op welke wijze voldaan zal worden aan de in voorschrift 7.1, onder b, genoemde waarde.” Opmerkelijk, omdat dit gemeentelijke citaat niet alleen materieel overbodig is in de context van vrij-

3 <http://www.eindhoven.nl/web/file?uuid=79a63b0f-cda5-4cca-9cb2-2464a1e0500a&owner=e4ce69a8-6570-4b06-9919-2009e2927cdd&contentid=61331>

gestelde locaties maar ook omdat benzeen als bijzonder kankerverwekkend bekend staat.

### 7) e. Kwaliteit NSL

Belangrijk argument in de gemeentelijke aanvulling d.d. 8-10-2012 is een groot vertrouwen in de kwaliteit van het NSL. Daarom is het nuttig het antwoord van de Minister te lezen over de kwaliteit van het NSL in [zijn schrijven d.d. 24 februari 2012](#)<sup>4</sup>. Zonder volledig te willen zijn, gelieve goede nota te nemen van bijv. zijn volgende opmerkingen over veronderstellingen:

- ▲ Het in het NSL gehanteerde toepasbaarheids- en blootstellingscriterium is veel ruimer dan het zeer beperkte criterium in de Wet Milieubeheer **art. 5.9** en de Richtlijn 2008-50-EG
- ▲ Gedetailleerde onderbouwing van de door wegbeheerders gemaakte keuzes is merendeels door de wegbeheerders niet opgegeven.
- ▲ Onzekerheidsmarges > 23% in de concentratie per locatie die de Wet Milieubeheer en de Richtlijn 2008-50-EG niet toelaten.

Bovenstaande citaten zijn slechts een deel van de kritische opmerkingen van de Minister.

De monitoring tool van het NSL<sup>5</sup> beperkt zich tot jaargemiddelden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Voor burgers zijn slechts enkele jaren beschikbaar rond 2012, nl. 2011 en 2015. Het aantal overschrijdingsdagen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> wordt dus niet berekend. Ook talloze andere verkeersgerelateerde aspecten van luchtverontreiniging zoals benzeen en PM<sub>2,5</sub> komen niet aan de orde.

Naast veronderstellingen en beperkingen in het NSL zijn locatiekeuzes van groot belang. Dat zagen we al uit de 8 m<sup>1</sup> verschil tussen de 2 meetlocaties op de Kennedylaan. Helaas stelt de gemeente de exacte meetlocaties niet beschikbaar voor verificatie door burgers. Wel is aangegeven dat deze tegenover het Maxima ziekenhuis liggen. Daar is ook een rekenpunt NSL nr. 32952 op circa 30 m<sup>1</sup> van de wegrand. Daar berekent NSL jaargemiddelden over 2011 van 31,76 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en 28,08 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub>. Zie productie 3. De waarden in 2011 voor NO<sub>2</sub> gemeten door de gemeente waren resp. 53,00 µg/m<sup>3</sup> op 2 m<sup>1</sup> van de wegrand en 37,46 µg/m<sup>3</sup> op 10 m<sup>1</sup> van de wegrand. Aan de andere kant van de Kennedylaan ligt de Hudsonlaan met berekende waarden NO<sub>2</sub> van resp. 47,8, 67,6, 47,5 en 67,1 µg/m<sup>3</sup> op verschillende afstanden van de wegrand. Let op de grote onderlinge verschillen. Deels ontstaan die door verschillende veronderstellingen qua afstand tot de wegrand, bebouwing, verkeersintensiteit, bomenfactor, etc. Deels ook door foute aannames in het NSL zoals het feit dat het verkeersgerelateerde 'opwervend stof' niet in de NSL-veronderstellingen wordt betrokken.

Tot slot geeft pagina 12 van de [Monitoringsrapportage NSL 2012](#) terecht aan “*dat de berekende concentraties voor 2011 en 2015 voor veel locaties net onder de grenswaarde liggen. Het aantal overschrijdingen zal dan ook snel toenemen indien zich een geringe tegenvaller in de vooronderstellingen voordoet. Daarnaast blijkt dat er nog aanzienlijke onzekerheden bestaan in de huidige resultaten.*”

Wanneer daarnaast rekening wordt gehouden met de Wet Milieubeheer (art. 5.6. lid 1 en de beperkte uitzonderingen onder art. 5.6. lid 2) en de Richtlijn 2008/50 EU (Art. 13 en Bijlage III punt 2), blijkt dat overal aan de normen voldaan moet worden behoudens op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft. Dat betekent ook op 1 m<sup>1</sup> van de wegrand. Als gevolg zullen de overschrijdingen in iedere analyse aanzienlijk toenemen. Het is opmerkelijk dat de betreffende milieudienst de betreffende wetteksten kennelijk niet wil kennen.

<sup>4</sup> Zie <http://www.n65.nl/Eindhoven/Antwoord-Min-24-2-2012-Kamervragen-30-1-2012-p-i-m-0000001694-2.pdf>

<sup>5</sup> Zie <http://viewer2010.nsl-monitoring.nl/>

Uit bovenstaande valt af te leiden dat het grote vertrouwen dat de betreffende ambtenaren uitspreken over het NSL, ongefundeerd is. Hoe dan ook leidt het geen twijfel dat in CARII versie 10 hetzelfde stratenbestand met dezelfde veronderstellingen dezelfde overschrijdingen aan het licht zou moeten brengen als aangetoond in het rapport. Gemeten op 1 cm<sup>1</sup> van de wegrand zelfs zeer aanzienlijk meer overschrijdingen dan in het rapport d.d. 7-2-2012.

#### **8) f. Verantwoordelijkheid B&W voor de gezondheid inwoners**

Het door bezwaarmaker overlegde document met meerdere pagina's bevatte ook een pagina over de gevolgen van druk verkeer voor de gezondheid van omwonenden. Zie [productie 5](#)<sup>6</sup>. Daaruit blijkt dat sprake is van **19,52** tot **39,04** vermijdbare sterfte per jaar in Eindhoven als gevolg van luchtverontreiniging langs het voorziene tracé van een autotunnel. Deze bandbreedte toont al aan dat sprake is van onzekerheden in de berekeningen. Op geen enkele wijze heeft de gemeente de onzekerheden in dit macabere verband getracht te weerleggen.

Dat er verband bestaat tussen wonen langs een drukke verkeersweg en gezondheid en sterfte voor omwonenden lijkt echter geen twijfel. Talloze studies hebben dit aangetoond. Uit een advies van de Gezondheidsraad bijv. van [24 april 2008](#)<sup>7</sup> blijkt op pagina 5 dat omwonenden tot ongeveer 1000 meter van een verkeersader nadelige gezondheidseffecten onder vinden. Ook uit diverse andere studies blijkt dat omwonenden aan een drukke weg een lagere levensverwachting hebben van circa 1,45 jaar<sup>8</sup>.

Ook al zou geen overschrijding van luchtverontreinigingsnormen bestaan blijft onbegrijpelijk dat B&W Eindhoven zich niet meer inspant ter nakoming van haar verplichtingen die ook al voortvloeien uit de Grondwet (artikel 11<sup>9</sup>, 21<sup>10</sup> en 22<sup>11</sup>) alsmede het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 2<sup>12</sup> en 5<sup>13</sup>EVRM). Het feit dat B&W Eindhoven zonder geldige redenen welbewust voorbijgaat aan de gevolgen van luchtverontreiniging via onder meer een kortere levensduur van omwonenden van drukke wegen, ook daar waar geen normoverschrijding is, valt niet te verontschuldigen. Dit des te meer niet nu het noodzakelijke actieplan Eindhoven niet alleen geen geld kost maar zelfs geld zou kunnen opleveren.

Eindhoven is immers de belangrijkste partner in de provinciale plannen infrastructuur bekend onder de namen NOC/N279/Brainport/N69/N65. In [productie 4](#)<sup>14</sup> is daarover ook een pagina opgenomen uit het door bezwaarmaker overlegde document. Die pagina is niet besproken ter zitting maar was de gemeente al eerder bekend via de bewonersvoorlichting. Daaruit blijkt dat Brabant in totaal al €1.336 Mio fondsen voor deze NOC/N279/Brainport/N69/N65 plannen beschikbaar heeft. Dit is aanzienlijk minder dan noodzakelijk voor goede oplossingen.

Bij nadere analyse blijkt ook dat dit programma, zakelijk gezien, niet evenwichtig is qua

6 Zie [http://www.n65.nl/Regionale\\_Kerncijfers-Bevolkingsdichtheid-2010.xls](http://www.n65.nl/Regionale_Kerncijfers-Bevolkingsdichtheid-2010.xls)

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

8 <http://www.n65.nl/Studie-N65-Tables-mortality-traffic-Helvoirt.xls>

9 Ieder heeft, behoudens bij of krachtens de wet te stellen beperkingen, recht op onaantastbaarheid van zijn lichaam.

10 De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

11 De overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid.

12 Het recht van een ieder op leven wordt beschermd door de wet.

13 Een ieder heeft recht op vrijheid en veiligheid van zijn persoon

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



prioritering. Gelden worden besteed aan nieuwe wegen door buiten- en natuurgebied en aan wegen met een lage verkeers- en ongevalintensiteit, bijv. de N279. Upgrade van die weg zal een sterke verkeersaanzuigende werking hebben ten laste van de A2 en A15 tussen Randstad en Duitsland waar die upgrade niet op is berekend. Er is derhalve veel verzet tegen die plannen. De discussie met de gemeente Eindhoven gaat echter niet over onevenwichtig-heden in de infrastructurele besluitvorming in Brabant. Dat is een zaak van publieke besluit-vorming. Het gaat hier om het niet nakomen van juridische verplichtingen.

Uit deze [second opinion](#) evenwel, gebaseerd op eerdere ramingen van gerenommeerde aannemers, blijkt dat het aannemelijk is dat een geboorde tunnel (bijv. in Helvoirt) minder dan circa €62.500 ex. BTW per m<sup>1</sup><sup>15</sup> zal kosten. Uitgaande van €65.000 ex. BTW per m<sup>1</sup> over 23 kilometer weg zou een totaaloplossing in Brabant dus €1.495 Mio kosten. De raming in deze voetnoot<sup>16</sup> van €8,68 per m<sup>2</sup> gebiedsontwikkeling bovenop en naast de tunnel maakt zeer aannemelijk dat de totaalkosten van ondertunneling van alle drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant aanzienlijk lager uitvallen dan de nu voorgenomen maatregelen en daar-naast zowel lokale verkeers- als ernstige luchtverontreinigingsproblemen kan oplossen. Het lijkt eenvoudig met deze €8,68 per m<sup>2</sup> gebiedsontwikkeling zelfs in deze moeilijke tijd een aanzienlijke hogere opbrengst per m<sup>2</sup> te realiseren.

Het ontbreken van iedere inhoudelijke reactie op bovenstaande onderbouwde en eerder overlegde berekeningen, suggereert dat de gemeente Eindhoven haar -ook juridische-verantwoordelijkheid voor de gezondheid van haar inwoners niet serieus neemt.

### **9) g. Verantwoordelijkheid B&W ingevolge Europees recht (Janacek)**

Tijdens de hoorzitting kwam ook het verweer van verweerder aan de orde aan de hand van de pleitnota van de heer Martens die niet ontvankelijkheid voorstond. Uw commissie vroeg uitleg hoe dat standpunt viel te rijmen met de duidelijke bepaling in art. 5.9. WM dat B&W bij overschrijding een plan dient vast te stellen terwijl op voorbereiding van dat plan afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) van toepassing is.

Bezwaarmaker verwees toen naar de uitspraak Raad van State (RvS) [LJN: BL9651](#)<sup>17</sup> van 31-03-2010. Daar stelde de RvS dat als sprake is van “*een aanvraag om maatregelen, sprake is van een als beschikking aan te merken afwijzing van een aanvraag*”. Kortom, B&W moet een besluit nemen en dat besluit hoeft -juridisch gezien- niet noodzakelijkerwijs rechtsgevolg te impliceren. Dat in dit geval wel degelijk sprake van rechtsgevolg, behoeft geen nadere uitleg.

Het bleek dat de heer Martens ook niet op de hoogte was van het arrest [Janacek \(C-237/07\)](#) d.d. 25 juli 2008. Toch bezat de gemeente het door bezwaarmaker overlegde document waar-van de gemeente verhinderde dat dit werd besproken op de voorlichtingsbijeenkomst voor de bewoners van de Hudsonlaan en ook ter zitting werd overlegd. In productie 6 zijn de slotpa-gina's opgenomen. Uit dit arrest Janacek volgt dat de lidstaten “*verplicht zijn om, onder het toezicht van de nationale rechter, binnen het kader van een actieplan en op korte termijn, maatregelen te nemen die geschikt zijn om het risico van overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, rekening houdend met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, tot een minimum te*

---

15 €100 Mio = €100.000.000 / 1.600 m<sup>1</sup> = €62.500 per m<sup>1</sup>

16 23.000m<sup>1</sup> x 60m<sup>1</sup> breed = 1.380.000m<sup>2</sup> x €8,68 = €159.000.000 = 1.495.000.000-1.336.000.000

17 <http://www.rechtspraak.nl/ljn.asp?ljn=BL9651>

*beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden of deze drempels.” De gemeente stelde zelfs niet zeker te weten of Europees recht wel van toepassing was op deze soort besluiten en de heer Martens zou daar nog op terugkomen. Wijselijk is dit incident in het verslag van de hoorzitting niet vermeld.*

Alle elementen van dit arrest Janacek zijn in productie 6 gedetailleerd geanalyseerd en waren de gemeente bekend. Juist daarom waarschijnlijk bepleitte de heer Martens niet-ontvankelijkheid. Deze analyse laat immers geen twijfel bestaan dat de gemeente verplicht is tot een actieplan ingevolge art. 5.9 WM. Dat is niet alleen verplicht bij geconstateerde overschrijdingen maar al veel eerder als “risico van overschrijding” bestaat. Sterker nog, dat sprake is van “risico van overschrijding”, althans dreiging, is afdoende aangetoond. De gemeente is derhalve zonder enige twijfel ook uit hoofde van Europees recht ernstig in gebreke. RvS accepteert immers in haar jurisprudentie luchtverontreiniging berekend met CARII.

### **10) Conclusie**

Uit bovenstaande blijkt dat de betreffende ambtelijke dienst vooral beoogd haar milieubeleidsplan uit 2006 te verdedigen. Daartoe wil deze dienst de discussie vooral niet focussen op: “een toevallige locatie in de stad.” Toch is dat juist de essentie waar het om gaat in art. 5.9 WM. Het is opmerkelijk dat deze dienst consequent weigert de aangedragen calculaties te verifiëren. Juist daarom verdient het aanbeveling deze dienst dringend te adviseren de enkele minuten tijd te nemen om op basis van het aangeboden stratenbestand met identieke veronderstellingen en locaties, de uitkomsten te verifiëren.

Voor de goede orde zij nog gewezen op de 12 weken termijn uit AWB art. 7.10. Uitgaande van de 2e in gebreke stelling d.d. 25 juni 2012, is deze termijn nu overschreden. Uitgaande van het 1e verzoek d.d. 15 februari 2012 een actieplan op te stellen, is deze termijn heel ver overschreden.

Door na te laten een actieplan luchtkwaliteit op te stellen, handelt B&W zowel in strijd met art. 5.9 WM als met haar verplichtingen uit hoofde van de Grondwet (artikel 11, 21 en 22) alsmede het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 24 en 5 EVRM). Iedere maand vertraging betekent ook weer **19,52/12** tot **39,04/12 = 1,63** tot **3,25** vermijdbare doden. Dit is ook moreel niet acceptabel zijn als goedkopere tunnelalternatieven voorliggen

Gezien in dit licht spreken wij de hoop uit dat uw commissie ten spoedigste besluit en daarbij B&W adviseert op de meest korte termijn een actieplan luchtkwaliteit op te stellen en daarbij ook serieus ondertunneling te betrekken. Bijv. via een prijsvraag voor ondertunnelingsoffertes van de betreffende drukke wegen door bebouwde kommen met de toezegging dat als die minder dan 10% afwijken van de benodigde €1.495 Mio voor ondertunneling i.p.v. de huidige NOC/N279/Brainport/N69/N65 plannen en hetzelfde verkeersaanbod kunnen verwerken als de bestaande plannen, de laagste offerte als PPS gestand zal worden gedaan.

Met vriendelijke groet,  
Belangenvereniging Bewoners Hudsonlaan (B.V.B.H.)  
Ton Staals Secretaris  
Tel. 040-2431767 mob:06-38292024

# PRODUCTIE 1: KAARTJE Meetlocaties in Eindhoven

eindhoven.nl

GeoGids

## Luchtkwaliteit Eindhoven

### Overzicht meetpunten in Eindhoven

#### Verklaring symbolen

- ▲ Bij groen is er geen probleem
- ▲ Oranje gaat al richting grenswaarde.
- ▲ Bij rood wordt de grenswaarde overschreden

#### KAART GEBRUIK

- inzoomen op kaart
- uitzoomen op kaart
- totaaloverzicht kaart
- verplaatsen van kaart
- informatie opvragen

#### Zoeken op de kaart

- . Selecteer de informatie knop
- . Klik op een driehoekje in de kaart

#### Inzoomen op de kaart

- . Selecteer de + knop
- . klik op de kaart
- . houd muisknop vast
- . trek een rechthoek
- . laat dan muisknop los

- . Bij geen of onduidelijk beeld
- . klik op de knop totaaloverzicht

**Keuze lijst**  
Klik om de lijst met meetpunten te openen.

**Algemene informatie**  
Klik hier om de informatiepagina te openen.

**Terug naar de kaart.**



## PRODUCTIE 2: Meetresultaten langs Kennedylaan op 2 meetpunten

Luchtkwaliteit Eindhoven Metingen met Palmes buisjes		Luchtkwaliteit Eindhoven microgram/m3:	
Locatie: Kennedylaan 2 m1 wegrand		Locatie: John F. Kennedylaan B 10 m1 wegrand	
Norm=Derogatie tot 60 tot 2015		Lopend gemiddelde (NO2 in microgram/m3):	
Jaargemiddelde 40 in 2015		41	
Lopend gemiddelde (NO2 in microgram/m3):		Jaargemiddelde 2010:	
52 microgram/m3 ?		niet beschikbaar	
Jaargemiddelde 2010:		Periodieke Meetwaarde	
50 microgram/m3 ?		Kal. jaar	
Periodieke Meetwaarde		T/m periode 7	
NO2 in		NO2 in	
Kal. jaar		Kal. jaar	
T/m periode 7		T/m periode 7	
2012periode 1	48	2012	periode 1 44
2012periode 2	46	2012	periode 2 40
2012periode 3	56	2012	periode 3 44
2012periode 4	51	2012	periode 4 40
2012periode 5	56	2012	periode 5 41
2012periode 6	57	2012	periode 6 37
2012periode 7	59	2012	periode 7 41
2012periode 8		2012	periode 8
2012periode 9		2012	periode 9
2012periode 10		2012	periode 10
2012periode 11		2012	periode 11
2012periode 12		2012	periode 12
2012periode 13		2012	periode 13
2011periode 1	59	2011	periode 1 47
2011periode 2	46	2011	periode 2 36
2011periode 3	48	2011	periode 3 37
2011periode 4	52	2011	periode 4 39
2011periode 5	56	2011	periode 5 38
2011periode 6	57	2011	periode 6 39
2011periode 7	59	2011	periode 7
2011periode 8	46	2011	periode 8 34
2011periode 9	54	2011	periode 9 41
2011periode 10	62	2011	periode 10 46
2011periode 11	52	2011	periode 11 42
2011periode 12	49	2011	periode 12 41
2011periode 13	49	2011	periode 13 47
2010periode 1	46		
2010periode 2	50		
2010periode 3	52		
2010periode 4	49		
2010periode 5	57		
2010periode 6	53		
2010periode 7	66		
2010periode 8	42		
2010periode 9	49		
2010periode 10	59		
2010periode 11	57		
2010periode 12	50		
2010periode 13	51		

**53,29**

**52,38**

53,29

53,86

53,285714

**53,00**

**52,38**

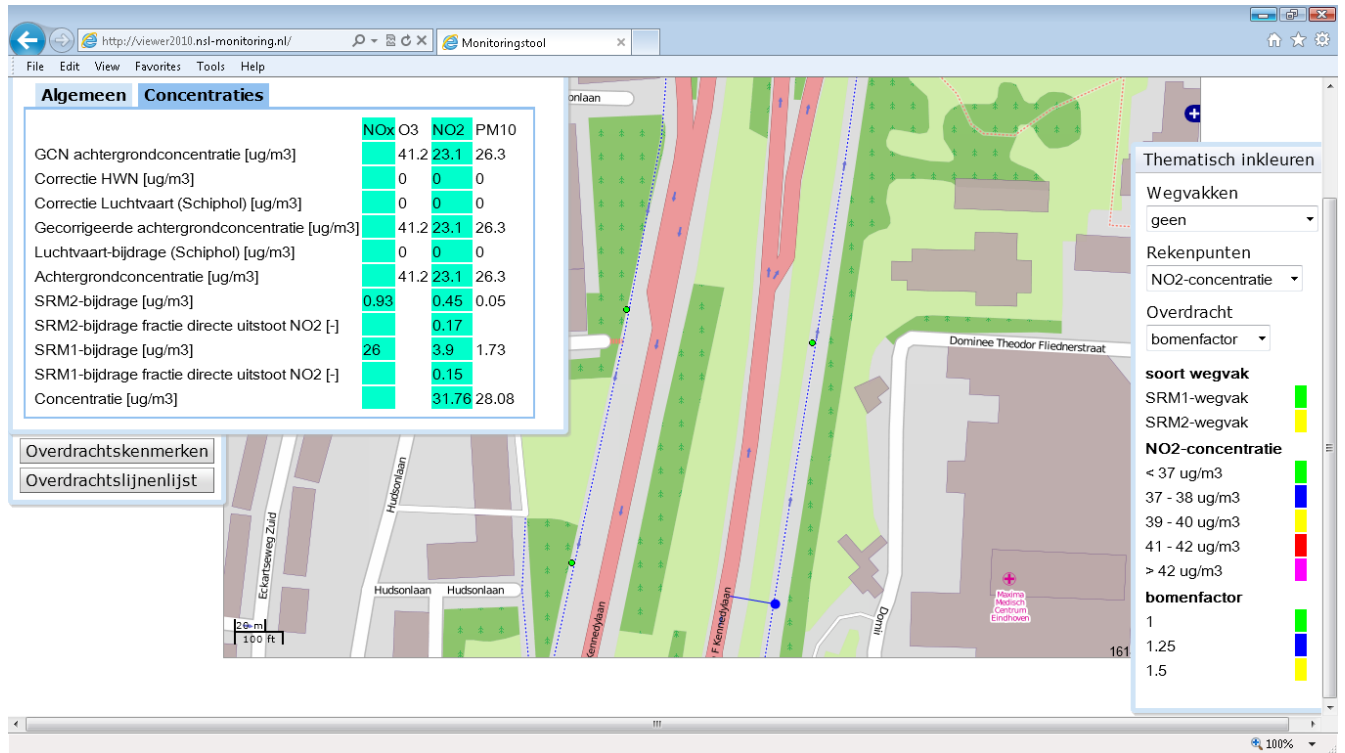
**41,00**

41,00

**39,33**

37,46

PRODUCTIE 3: Rekenresultaten NSL op locatie bij Maxima Ziekenhuis, rekenpunt nr. 32952



## PRODUCTIE 4: NOC/N279/Brainport/N69/N65

### Plannen Provincie

In een ver vreemd land regeerde een wijze Koning over zijn uitgestrekte Rijk dat bestond uit 11 provincies. In een van die provincies legt de Gouverneur van die provincie onderstaande 6 investeringsopties op tafel. Totaalkosten van €2-3 Miljard moeten de transporttijden van uw onderdanen aanzienlijk verbeteren, ongevallen verminderen en grote steden in die provincie toegankelijker en leefbaarder maken.

Naam	Auto's pa	Tijdverlies min km	Vermijdbare ongevallen	Investering Mio €
1.N279 Noord	7 Mio	0,34	0,28 pa/km	200-300
2. N279 Zuid	5 Mio	0,34	0,06 pa/km	1500-3000 grote Ruit
3. N270	12Mio	0,10	0,93 pa/km	0
4. N69	6 Mio	0,97	4,28 pa/km	200-300
5. N65	13Mio	0,48	2,17 pa/km	100
6.Kennedylaan	23Mio	0,38	3,39 pa/km	0

Klik hier voor details [verkeersintensiteiten](#) en hier voor [kosten/baten analyses](#). Zoals gebruikelijk hebben uw onderdanen een hekel aan belasting betalen. Zodoende hebben Koning en Gouverneur tesamen slechts een beperkt financieel budget. De Gouverneur heeft uit de verkoop van provinciale Kroonjuwelen €750 Mio beschikbaar. Locale Gemeentes willen 112 + 50 + 45 = €207 Mio bij elkaar sparen. Het Koninklijk Ministerie van Verkeer stelt 254 + 70 + 55 = €379 Mio beschikbaar. In totaal dus €1.336 Mio. Dat is veel minder dan nodig is om alle werken goed uit te voeren. Er is veel verzet vanuit de bevolking want veel groen gaat verloren. Nieuwe wegen door de polder gaan langs bebouwing. Er moeten dus lastige keuzes gemaakt worden. Alle kosten/baten analyses zijn negatief wat de [Koninklijke Rekenkamer](#) verbiedt. De 4 rode opties zijn erg slecht voor de gezondheid van omwonenden door verkeerslawaaï en luchtverontreiniging. Dat kan voorkomen worden door een [alternatieve tunneltechniek](#) over 23 km drukke wegen door bebouwde kommen. Adviseurs uit de Koninklijke Gezondheidsraad en het buitenland concluderen dat onwonenden tot op 1000 meter van een snelweg [1,45 jaar](#) korter leven. Het Koninklijk Bureau Statistiek berekende dat tenminste 76.746 omwonenden worden getroffen langs die 23 km drukste wegen door bebouwde kommen. Ongerekend naar verkeersdoden betekent dat tenminste [31 verkeersdoden per jaar](#). Kosten/baten analyses wijzen ook uit dat deze tunneltechniek als beste uit de bus komt. Bij goede uitvoering van die 2 blauwe opties zullen veel van uw onderdanen en ook buitenlanders die weg bij voorkeur kiezen als snelste route. Daardoor zal het verkeersvolume met een factor 4 of 5 toenemen. Deze weg is daar niet op berekend. De Provinciale apparaatskosten bedragen €30Mio. Wat besluit deze wijze Koning?

**Oplossing:** 23 km ondertunneling kost volgens de laatste inzichten €65.000 ex. BTW per m1. Een totaaloplossing in Brabant zou dus €1.495 Mio kosten. Het verschil van €159 Mio met de beschikbare €1.336 Mio, kan met €8,68 per m2 ruimschoots worden gedekt uit de baten van gebiedsontwikkeling.

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

## PRODUCTIE 5 Sterfteconclusies

Sterfteconclusie volgens Regionale Kerncijfers Nederland CBS

Regio's	Onderwerpen	Bevolking	Lengte	Getroffen	Gemiste	Vergelijkbaar met
Perioden	Bevolkings samenstelling 1-1	inwoners	tunnel	inwoners	Levensjaren	verkeersdoden
	Bevolkings dichtheid aantal inwoners per km <sup>2</sup>					1,45
					Zie noot 2	
Nederland	2010	491nvt				
Eindhoven	2010	2438	10	48760	70.702	19,52
Helvoirt/Haaren	2010	236	1,5	708	1.027	0,28
Helmond	2010	1663	6	19956	28.936	7,99
Valkenswaard	2010	559	2,5	2795	4.053	1,12
Vught	2010	758	2,5	3790	5.496	1,52
Aalst/Waalre	2010	737	0,5	737	1.069	0,30
Totaal		6391	23	76746	111.282	30,72

Bron: [http://www.n65.nl/Regionale\\_Kerncijfers-Bevolkingsdichtheid-2010.xls](http://www.n65.nl/Regionale_Kerncijfers-Bevolkingsdichtheid-2010.xls)

Noot 1: De bevolkingsdichtheid is berekend over het totale gemeenteoppervlakte, ook bij landelijke gemeentes met veel buitengebied.

De bevolkingsdichtheid in bebouwde kommen daarvan zal dus veel hoger liggen. Deze cijfers geven daardoor een aanzienlijke onderschatting van de werkelijkheid.

Een betere schatting van de bevolkingsdichtheid in bebouwde kommen geven de kolommen L en hoger o.b.v. adresdichtheid per km<sup>2</sup> en huishoudensgrootte per dichtstbijzijnde wijk.

Noot 2 Voor details cq onderbouwing van 1,45 jaar zie: <http://www.n65.nl/Studie-N65-Tables-mortality-traffic-Helvoirt.xls>

Sterfteconclusie volgens Kerncijfers wijken en buurten CBS 2004-2010

Regio's	Onderwerpen	Lengte	Getroffen	Gemiste	Vergelijkbaar met		
Perioden	Wijken en buurten	Bevolking	onder tuning	inwoners	Levensjaren met		
	Particuliere huishoudens	Gemiddelde huishoudensgrootte			1,45verkeersdoden		
	Omgevingsad ressendichthe id			Zie noot 2			
	per km <sup>2</sup>	aantal					
Regio's	Wijk 14						
Stadsdeel	2010	2709	1,8	10	97.524	141.409,80	39,04
Woensel- Zuid	2010	355	2,5	1,5	2.663	3.860,63	1,07
Wijk 01 Helvoirt	2010	2467	1,9	6	56.248	81.559,02	22,51
Wijk 10 Binnensta d Helmond	2010	1482	2,1	2,5	15.561	22.563,45	6,23
Wijk 00 Valkenswa ard	2010	863	2,7	2,5	11.651	16.893,23	4,66
Vught Loonseba an	2010	731	2,4	0,5	1.754	2.543,88	0,70
Wijk 00 Waalre	2010	8607	13,4	23	185.400	268.830,00	74,21
Totaal							

## PRODUCTIE 6: Slot presentatie bewoners Hudsonlaan (pag. 1)

### **Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit Sector Strategie, afdeling Stedelijke Ontwikkeling gemeente Eindhoven pag. 19**

A. Integratie en (periodieke) verantwoording luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen, mobiliteitsplannen en verkeersprojecten

A.1 Toepassen luchtkwaliteitstoets/gezondheidstoets bij planvorming

B. Minder gemotoriseerd verkeer in en door de stad met de nadruk op het gebied binnen de Ring: Reguleren en ontmoedigen gemotoriseerd verkeer binnen de ring:

B.1 Parkeerbeleid

B.2 Onderzoek mogelijkheid tot transferia

B.3 Stimuleren fietsgebruik

B.4 Kwalitatieve verbetering openbaar vervoer

B.5 Mobiliteitsplannen bedrijven

C. Schoner gemotoriseerd verkeer in en door de stad

C.1 Milieuzonering binnenstad: minder belastend vrachtverkeer

C.2 Stimuleren schonere bussen in de stad

C.3 Organiseren schoner gemeentelijk wagenpark

C.4 Innovatie in stedelijke distributie

C.5 Dynamisch Verkeersmanagement (betere doorstroming)

C.6 Snelheidsbeperking deel wegennet.

D. Verminderen aantal mensen dat aan luchtverontreiniging door verkeer wordt blootgesteld

D.1 Meer stedelijk groen

D.2 Maatregelen Eindhoven Airport

E. Communicatie, onderzoek en monitoring

E.1 Voorlichtingscampagne, aansluitend op overige maatregelen

E.2 Onderzoek en monitoring

**Veel van deze maatregelen voorgesteld in 2006/2007 zijn al geëffectueerd.**

**Gezien de huidige meet- en rekenresultaten, wordt het probleem daarmee niet goed opgelost.**

**Ondanks de maatregelen steeg het verkeer langs de Kennedylaan van 61.499 in 2006 naar 64.065 in 2011 (4,2% op basis van weekdaggemiddelden).**



PRODUCTIE 6: Arrest Janacek (C-237/07 d.d. 25 juli 2008) van het Hof van Justitie EU in Luxemburg. (pag. 2)

Overheden zijn verplicht om a. maatregelen te nemen op korte termijn die b. geschikt zijn om het risico van overschrijding van de grenswaarden tot een minimum te beperken, zodat, c. rekening houdend met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, d. geleidelijk wordt teruggekeerd naar een niveau onder deze waarden.

a. Maatregelen op korte termijn? Al begin 2007 wist de gemeente dat met de maatregelen uit het actieplan Luchtkwaliteit de normen in 2015 niet zouden worden gehaald. Vervolgens is punt *A.1 Toepassen luchtkwaliteitstoets/gezondheidstoets bij planvorming*, over het hoofd gezien bij de planvorming NOC/N279/Brainport.

b. Geschikt om het risico van overschrijding grenswaarden tot een minimum te beperken? Op pag. 112 van het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit uit april 2008, blijkt: “*De gemeente Eindhoven gaat daarom uit van een reductie van ongeveer 30 % van verkeersintensiteiten binnen de ring (doorgaand verkeer).*” Dit is een irrealistische veronderstelling zoals blijkt uit de meet- en rekenresultaten 2012. De conclusie is dat de Eindhovense maatregelen niet geschikt zijn om het risico van overschrijding grenswaarden tot een minimum te beperken.

c. Rekening houden met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen? Er is geen rekening gehouden met het feit dat ondertunneling niet meer kost dan de huidige NOC/N279/Brainport plannen en evenmin met het belang van jaarlijks 19 tot 39 vermijdbare sterfgevallen.

d. Geschikt om geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden? Uit de meet- en rekenresultaten 2012 blijkt dat de genomen maatregelen niet geschikt zijn om terug te keren naar een niveau onder deze normwaarden.

**De conclusie moet zijn dat de Gemeente Eindhoven handelt in strijd met dwingende voorschriften van Europees recht. Ook zonder normoverschrijdingen zijn er jaarlijks al 19 tot 39 vermijdbare sterfgevallen. Dat is toch reden genoeg om de bestaande NOC/N279/Brainport plannen te heroverwegen?**