

Onze eerste publicatie over de N65 verscheen in maart 2009 op <http://www.n65.nl/N65-Nieuws.htm>. Sindsdien is het ons pogen om de overheid en politiek op het rechte spoor te krijgen en te houden. En gelukkig lijkt het er op dat Vught nu serieus probeert de drie alternatieven, boortunnels in Vught en Helvoirt, Zuid tangent en afwaarderen te onderzoeken via een Task Force. Maar net als de wegen van de Heer zijn ook de wegen van de Overheid vaak ondoorgrondelijk.

Vandaar dat we gekozen hebben voor een twee sporen beleid. Enerzijds het proces voor onderzoek van drie alternatieven maximaal bevorderen maar anderzijds het 'waarschuwend vingertje' omhoog houden wanneer, net zoals in het verleden, het proces dreigt te ontsporen. In herinnering brengen we dat de Raad in Vught en Helvoirt nimmer deugdelijke MKBA's met alternatieven te zien kreeg, werd misleid door veel te hoge tunnelkosten in Vught van 412 Mio en veel te lage cijfers over de aanzuigende werking van het verdwijnen van 4 stoplichten. Over de stellige beweringen van de overheid dat er geen normoverschrijding luchtkwaliteit zou zijn, hadden we altijd al serieuze twijfels maar hebben dat nog niet juridisch hard kunnen maken.

Er liepen al WOB/WOO verzoeken met vragen om meer documenten over die ontsporingen in het verleden. Naar 'goed' overheidsgebruik worden die afgedaan met het antwoord: "Er zijn geen documenten" en een burger moet maar bewijzen dat die er wel zijn. Inzake luchtkwaliteit was het vaste antwoord een 'hooiberg' aan publieke informatie maar zelden een echt antwoord op onze zeer specifieke kritische bevragingen. En de Rechtbank Den Bosch ging daar in mee bleek recentelijk. Naar onze mening volstrekt ten onrechte. Om het 'waarschuwend vingertje' niet verloren te laten gaan is er voor gekozen in hoger beroep te gaan bij de Raad van State over [tunnelkosten/aanzuigende werking¹](#) en ook over [luchtkwaliteit²](#).

Met name van ons nadere onderzoek luchtkwaliteit zijn we zelf geschrokken. Niet alleen door de tekort schietende kwaliteit van het NSL/Aerius model, maar ook van de door de overheid gebruikte meetmethode voor fijnstof. Vrijwel onweerlegbaar is nu aangetoond dat door meerdere oorzaken, het NSL/Aerius model de achtergrond verontreiniging qua fijn stof (PM, Particulate Matter) te hoog inschat. Maar veel verontrustender, de fijn stof luchtverontreiniging langs drukke wegen zoals het huidige tracé van de N65, veel te laag. Een eerste exercitie leverde zelfs overdag dubbele getallen op voor fijn stof luchtverontreiniging langs drukke wegen.

De huidige meetstations meten vooral een effect van RH (Relative Humidity), luchtvochtigheid. Maar geen verkeerseffect. Deze [link³](#) laat zelfs grafieken zien die aantonen dat meer verkeer samenhangt met lagere PM meetwaarden. Ook ontbreekt resuspensie (opdwarrelend fijn stof) en de zogenaamde dubbeltellingcorrecties corrigeren de verkeerde kant op. Tot slot blijkt het NSL/Aerius alleen geschikt te zijn voor gasmoleculen maar niet voor de veel zwaardere PM moleculen langs drukke wegen. Het gaat over onze gezondheid!

Hoe kan deze situatie al jarenlang (blijven) bestaan? Zijn we van de rechtspraak afhankelijk om de overheid eindelijk volledig transparant te laten worden?

Kortom, als U tijd of geld kunt vrijmaken voor die betere N65 oplossing, mail naar bestuur@n65.nl of doneer naar NL05RABO 0106494422.

¹ <http://www.N65.nl/Beroepschrift-Raad-van-State-Vught-april-2023-finaal.pdf>

² <http://www.n65.nl/Beroepschrift-Raad-van-State-MinVWS-RIVM-april-2023.pdf>

³ <http://www.n65.nl/Productie-9a-Lagere%20meetwaarden-overdag-met-meer-verkeer.pdf>