

Ministerie I&M,
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
t.a.v. Mevrouw Drs. M.C.A. Blom
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Uw brief d.d. 25 juli 2013 Handhaving luchtverontreinigingsnormen N65 bij Helvoirt

Geachte mevrouw Blom,

Voor de goede orde doen wij u hierbij toekomen ons bezwaarschrift tegen het besluit van B&W Haaren d.d. 9 juli 2013. Hieruit volgt dat B&W verantwoordelijk is voor luchtverontreiniging. Graag gaan wij in op uw inhoudelijke discussie over CARII berekeningen met onderstaande punten.

1. Uw mening dat de Monitoringstool bij Helvoirt geen overschrijdingen berekend, is juist. Dat verbaast ons niet want is het gevolg van door uw ministerie ingebrachte NSL-veronderstellingen. Die veronderstellingen zijn strijdig met de lokale werkelijkheid, met wet- en regelgeving. Daarnaast spelen diverse andere overwegingen een belangrijke rol.

Strijdig met de lokale werkelijkheid

2. Uw mening dat Standaardrekenmethode 2 (SRM2) van toepassing is in de bebouwde kom van Helvoirt, is onjuist. Uit de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (RBL2007) blijkt dat SRM2 is bedoeld voor het berekenen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht bij wegen. Uw Handleiding Meten en Rekenen Luchtkwaliteit (bijv. VROM 7355/ juni 2007) vermeldt zelfs op pag. 30 als punt a. dat SRM2: *“is bedoeld voor het bepalen van de luchtkwaliteit langs wegen door een open, gewoonlijk buitenstedelijk, gebied. Dit betekent dat er niet of nauwelijks obstakels zijn in de directe omgeving van de weg die van invloed kunnen zijn op de verspreiding van de concentraties”* Vast staat dat er talloze obstakels zijn in de bebouwde kom van Helvoirt naast de N65. Pag. 32 van die handleiding vermeldt zelfs als punt b. een ander duidelijk onderscheid tussen SRM1 en SRM2: *“Zo is standaardrekenmethode 1 bedoeld voor berekeningen op relatief korte afstand (maximaal 30 meter), terwijl standaardrekenmethode 2 geen afstandbeperking kent”*. Vast staat dat langs de N65 berekeningen op kortere afstand van de weg dan 30 meter uitgevoerd werden. Om de discussie te sluiten blijkt als punt c. op dezelfde pag. 32 *“Hierbij is er voor wegtype 4 zoals opgenomen onder standaardrekenmethode 1 een overlap met standaardrekenmethode 2, zie onderstaande foto's.”* Vast staat dat die foto met overlap aanzienlijk minder obstakels laat zien dan in de bebouwde kom van Helvoirt aanwezig zijn. Op grond van bovenstaande 3 aanwijzingen a, b en c van uw ministerie ligt het al voor de hand SRM1 en CARII te gebruiken.
3. Juist en doorslaggevend is echter het voorschrift uit RBL2007 in bijlage 1 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. Vervolgens 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 onze berekeningen is steeds wegtype 4 gebruikt¹. Aangezien in de bebouwde kom van Helvoirt sprake is van een stedelijke omgeving anders dan wegtype 1, 2 en 3, dient SRM1 toegepast te worden. Overigens wordt sinds jaren in vergelijkbare situaties in Eindhoven en Helmond, ook SRM1 en CARII toegepast bij berekeningen luchtkwaliteit.

¹ In de Handleiding CARII versie 11 omschreven als nr.

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

4. Uw mening (2e pagina bovenaan van uw schrijven) dat het gebruikte CARII model alleen toepassing kan vinden voor berekeningen in binnenstedelijk gebied, is onjuist gezien bovenstaande recentere uitlatingen van uw eigen ministerie. Het is ook uw eigen ministerie dat dit CARII model heeft gecertificeerd, voortdurend heeft bijgewerkt en van uitvoerige toelichtingen heeft voorzien. Het is dus aan uw ministerie om aan te tonen waarom dat nu ineens in de bebouwde kom van Helvoirt niet zou werken. Uw verwijzing in voetnoot naar een verouderd TNO-rapport uit 2008 nummer 2008-U-TO919/B met ongespecificeerde en verouderde CARII versie 5.0 berekeningen, is daartoe onvoldoende.

Strijdig met wet – en regelgeving

5. **A. Strijdigheid met RBL2007:** Uw mening dat uit RBL2007 volgt dat toetspunten op minimaal 10 meter van de wegrand geplaatst moeten worden, is onjuist. RBL2007 stelt nadrukkelijk het omgekeerde. RBL2007 art. 70 stelt immers 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/EC². Deze serieuze misvatting van uw ministerie door 'niet meer dan' te vervangen door 'minimaal' 10 meter van de wegrand, heeft belangrijke gevolgen. Niet meer dan 10 meter laat immers ook 1 meter toe als toetspunt.
6. **B. Toepasbaarheids- en blootstellingsbeginsel:** Uw misvatting heeft in de praktische toepassing van het NSL het toepasbaarheids- en blootstellingsbeginsel mogelijk gemaakt. In de praktijk blijkt inderdaad dat de rekenpunten aanzienlijk verder van de wegrand liggen dan de voorgeschreven maximaal 10 meter. Het is u bekend dat naar de mate dat de afstand tot de wegrand toeneemt, luchtverontreiniging sterk afneemt. Als gevolg zal NSL veel minder overschrijdingen constateren dan RBL2007 en Richtlijn 2008/50/EC voorschrijven. Samen met het gegeven uit het voorgaande punt dat NSL in de bebouwde kom van Helvoirt ten onrechte werkt met SRM2, is dit de belangrijkste oorzaak dat de Monitoringtool geen overschrijdingen constateert. Wat dat betreft moet helaas worden geconstateerd dat het NSL en de Monitoringtool onjuist zijn geïmplementeerd.
7. **C. Strijdigheid met RBL2007 c.q. Wet Milieubeheer c.q. Richtlijn 2008/50/EC:** Uw mening dat uit RBL2007 volgt dat berekende overschrijdingen op 1 meter van de wegrand niet in overeenstemming zijn met de voorschriften van RBL2007, is niet juist. Weliswaar gaat RBL2007 art. 70 over toetspunten op maximaal 10 meter van de wegrand maar dat onderdeel handelt alleen over de locaties van die standaard voorgeschreven toetspunten. Berekeningen op 1 meter van de wegrand voldoen aan de Wet Milieubeheer zelf onder artikel 5.6 lid 2 waar die stelt: “Deze titel, bijlage 2 en de op deze titel berustende bepalingen zijn niet van toepassing op plaatsen als gedefinieerd in artikel 2 van de Richtlijn 89/654/EEG van de Raad van 30 november 1989 betreffende minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor arbeidsplaatsen (PbEG L 393), op welke plaatsen bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op de arbeidsplaats van toepassing zijn en waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben.” A contrario geredeneerd zijn de overschrijdingsnormen dus overal van toepassing waar de uitzonderingen van artikel 5.6 lid 2 Wet Milieubeheer niet van toepassing zijn. Aldus Richtlijn 2008/50/EC want die bepaalt met Annex III onder A1 het uitgangspunt positief: “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 dezelfde uitzonderingen die zijn genoemd in art. 5.6 lid 2 Wet Milieubeheer. Ten onrechte heeft de Wet Milieubeheer deze positieve formulering van de Richtlijn 2008/50/EC onder A1 niet duidelijk overgenomen. Aangezien Europees recht prevaleert en directe werking heeft, volgt daaruit dat op alle locaties behalve die uit paragraaf 2 Richtlijn of art. 5.6 lid 2 Wet Milieubeheer aan de normen voldaan moet worden. Dus ook op 1 meter van de wegrand.

² 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.,

8. D. Strijdigheid met RBL2007 c.q. Wet Milieubeheer c.q. Richtlijn 2008/50/EC: Uw mening inzake benzeen dat geen berekeningen zijn uitgevoerd vanwege het eerder genoemde TNO-rapport uit 2008 en dat overschrijdingen bij benzeen onbestaanbaar zijn, is onjuist. Zowel RBL2007 c.q. Wet Milieubeheer c.q. Richtlijn 2008/50/EC verplichten tot zowel actuele metingen als actuele berekeningen voor benzeen. Deze wettelijke verplichting kan niet ongedaan worden gemaakt door een oud TNO rapport dat bovendien gebruik maakt van een verouderd CARII model (versie 5.0) en haar aannames niet specificeert in detail behalve dat gebruik wordt gemaakt van een zeer globale NSL-referentiescenario uit die jaren. Uw verwijzing naar www.compendiumvoordeleefomgeving.nl dat al 15 jaar de grenswaarde benzeen niet is overschreden, behoeft dan ook dringend bijstelling. Al was het maar omdat de uitgangspunten om niet te berekenen wel erg globaal en gemiddeld zijn en geen rekening houden met de specifieke situatie rond snelwegen. Daarentegen zijn de aan B&W Haaren voorgelegde berekeningen over benzeen zeer gedetailleerd en actueel want gebaseerd op het laatste CARII model versies 10 en 11 met volledige specificatie van alle veronderstellingen. Tenslotte voldoet uw CARII model aan alle Europese richtlijnen en wordt regelmatig bijgesteld. Waarom zouden die berekeningen dan niet kloppen?

Andere overwegingen

9. Uw stelling dat het RIVM steekproefsgewijs een consistentie check uitvoert op de invoerdata en de gebruikte verkeersmodellen en dat berekeningen worden getoetst aan de hand van metingen, is uiteraard juist. Uw stelling dat op deze wijze de kwaliteit van de monitoringsresultaten wordt geborgd is echter onjuist. Dat volgt al uit uw ernstige misvatting waardoor uw ministerie toetsen op '*niet meer dan*' heeft vervangen door '*minimaal*' 10 meter van de wegrand. Aangezien veruit het grootste aantal locaties in Nederland verkeersluw zijn en door uw misvatting ook ver van de wegrand liggen, komt een steekproefsgewijze toetsing praktisch neer op (bijna) toetsen van de achtergrond emissie. Dat is weinig zinvol want diezelfde achtergrond emissie zat al in alle berekeningen en metingen. Juist dicht bij de wegrand tussen bebouwing van zeer drukke verkeerswegen toetsen zoals in al de voorgelegde berekeningen, zou de kracht van het NSL bewijzen. Liefst nog bij verkeerslichten en files.
10. Het is u bekend dat het rekenmodel CAR wereldwijd wordt gebruikt en aangepast aan de lokale omstandigheden en beschikbare bronnen. Vandaar dat wij er op wijzen dat het opmerkelijk is dat in de Nederlandse NSL en CAR versie de 'silt loading' factor, ofwel opdwarend of rondwervelend stof, niet wordt gebruikt zoals in de USA. Wanneer bijv. bij de rekenpunten langs de N65 dezelfde formules worden gebruikt die EPA³ hanteert, ontstaan alleen daardoor aanzienlijk hogere waarden. De CARII calculatie voor PM10 zou dan verhoogd moeten worden met 30,71 ug/m² en voor PM2,5 met 7,43 ug/m². Dat zijn forse getallen die op zich al zeker norm overschrijdingen veroorzaken. Het valt niet uit te leggen waarom die studies over 'silt loading' factor alleen zouden gelden voor wegen in de USA.
11. Het is u uit de bijlagen al bekend dat B&W Haaren is geweest op de verplichting Europees recht toe te passen waaronder ro. 42 uit Janacek (HvJ C 237/07 d.d. 25 juli 2008). Voor de goede orde wijzen wij u op de slotverklaringen van dat arrest. Daar blijkt duidelijk dat al bij dreiging van overschrijding particulieren een actieplan moeten kunnen bewerkstelligen en dat binnen het kader van dat actieplan en op korte termijn, maatregelen moeten worden getroffen. Gezien bovenstaande is zeker sprake van dreiging. Hopelijk helpt uw ministerie B&W Haaren deze verplichtingen op korte termijn na te komen.
12. Tot slot wijzen wij u op EHRM, 30 November 2004 inzake Oneryildiz-v.-Turkey. Uit dit arrest blijkt dat zowel u als B&W Haaren verplicht zijn: "*to take all appropriate steps to safeguard life*" en "*to provide effective deterrence against threats to the right to life*". Graag dus effectieve actie.

Met vriendelijke groet,
Stichting Comité N65OH

cc. B&W Haaren

³ <http://www.epa.gov/ttn/chief/ap42/ch13/final/c13s0201.pdf>