

Raad van State

Datum  
18-08-2012

Afdeling bestuursrechtspraak  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag

Uw referentie:  
Overschrijding Normen  
Luchtverontreiniging langs de N270 in  
bebouwde kom van Helmond

Onze referentie:  
Beroepschrift op Besluit B&W  
Helmond verzonden op 10 juli  
2012

Telefoon  
0411-641699

Edelgrootachtbaar College,

Bij deze bieden wij u aan het beroepschrift inzake het Besluit van de Gemeente Helmond<sup>1</sup> verzonden op 10 juli 2012. Dit beroepschrift handelt over het verzoek van appellant geda- teerd 07-05-2012 aan B&W van de gemeente Helmond om een plan op te stellen zoals art. 5.9 Wet Milieubeheer verlangt bij overschrijding van de normen luchtverontreiniging.

Voor de goede orde doen wij u tevens toekomen het [uittreksel](#)<sup>2</sup> uit de KvK waaruit blijkt dat ondertekenaar van dit schrijven namens de Stichting Comité N65 Ondergronds Helmond bevoegd is als gemachtigde ter zake op te treden. De [machtiging](#)<sup>3</sup> van appellant Ir. H.F. te Velde treft u bijgaand aan.

Voorts wijzen wij er op dat u vanuit de gemeente Haaren een soortgelijk beroepschrift heeft ontvangen tegen het vergelijkbare (non) besluit van die gemeente inzake een soort- gelijk verzoek om een plan op te stellen zoals art. 5.9 Wet Milieubeheer (WM) verlangt bij overschrijding van de normen luchtverontreiniging. Binnenkort mag u vanuit de gemeente Eindhoven nog een soortgelijk beroepschrift verwachten. In tegenstelling tot Haaren en Helmond heeft de gemeente Eindhoven uiteindelijk na een 2e in gebreke stelling in week 33 plotseling besloten toch een hoorzitting op te roepen. Daardoor kan dit Eindhovense beroepschrift nog meerdere weken op zich laten wachten of niet doorgaan als de gemeen- te Eindhoven toch zou besluiten tot een actieplan ex. Art. 5.9 WM. Gezien de samenhang, lijkt het praktisch al deze soortgelijke beroepschriften gezamenlijk te behandelen.

Tot slot delen we u mede dat dit beroepschrift ook werd verzonden via het digitaal loket. Om die reden is dit beroepschrift zodanig opgemaakt dat het zowel digitaal als op fysiek papier goed leesbaar is. Digitale lezing verdient de voorkeur omdat bij alle referenties via links, ook in de meeste bijlagen, onmiddellijk doorgeklikt kan worden naar het betreffende onderliggende document. Deze zijn allemaal digitaal beschikbaar gesteld. Overigens zal dit beroepschrift u ook als kopie per post op papier worden nagezonden.

Met vriendelijke groeten,

C.B.A. Spil

Locatie voor Juridische Correspondentie: Lage Driesstraat 25, 5268 BP Helmond

Telefoonnummer: 0411-641699

<sup>1</sup> [Productie 6 in beroepschrift](#)

<sup>2</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Haaren/Uittreksel-KvK.pdf>

<sup>3</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Machtiging.pdf>

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 1 van 13**  
**Beroepschrift Raad van State afd. Bestuursrechtspraak**

**Appellante,**

Ir. H.F. te Velde

hierna te noemen: Appellant

tekent bij deze beroep aan ex artikel Artikel 20.1 van de Wet Milieubeheer (hierna te noemen WM) tegen het besluit van de Gemeente Helmond verzonden op 10 juli 2012 tot afwijzing van het verzoek van 7 mei 2012 van appellant.

**Bestuursorgaan,** Gemeente Helmond, gevestigd aan Weg op den Heuvel 35  
5700 AZ Helmond, hierna te noemen: Gemeente Helmond,

op de gronden zoals hieronder zijn vermeld:

**Inzake de procedurefeiten**

- 1) Op 7 mei 2012 signaleerde appellant per mail in een brief aan de Gemeente Helmond ([productie 1](#)) + bijlagen ([productie 2](#) en [productie 3](#)) overschrijding van luchtverontreinigingsnormen in de bebouwde kom van Helmond langs de N270. Art. 5.9 lid 1 WM verlangt dan een plan van B&W om aan die overschrijding een eind te maken.
- 2) In een brief per post van de Gemeente d.d. 19-6-2012 ([productie 4](#)) deelde B&W te verwachten in 2015 aan de wettelijke normen luchtkwaliteit te voldoen met de bestaande maatregelen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en gekozen te hebben mee te werken aan de volgende fase van de Noord-Oost Corridor (NOC) en dat andere alternatieven buiten de contouren van die Provinciale Structuurvisie daarbij niet meer worden bekeken. Verder merkt de Gemeente op voor haar eigen wegenstructuur niet gekozen te hebben voor allerlei ongelijkvloerse oplossingen en ondertunneling van de Kasteeltraverse<sup>4</sup>.
- 3) In een antwoord per mail aan de Gemeente Helmond d.d. 22-7-2012 ([productie 5](#)) verwees appellant naar het recente zeer uitvoerige [antwoord van de Minister](#) d.d. 24-2-2012<sup>5</sup> op Kamervragen over tekortkomingen in het NSL, diverse andere feiten die overschrijding in Helmond aantonen en dat twijfel, fouten en onzekerheden niet zijn toegestaan in deze materie met ernstige gevolgen voor de gezondheid van omwonenden waar ook B&W juridisch en moreel verantwoordelijk voor is. Tot slot wordt geconstateerd dat bij de besluitvorming rond de NOC/Brainport het directe effect op de luchtkwaliteit langs de N270 niet of nauwelijks aan de orde is geweest.

<sup>4</sup> Locale aanduiding voor het meest centrale deel van de N270 in de bebouwde kom van Helmond

<sup>5</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Antwoord-Min-24-2-2012-Kamervragen-30-1-2012-p-i-m-0000001694-2.pdf>

## **Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 2 van 13**

Geconcludeerd wordt dat het gefundeerde besluit dat de Wet Milieubeheer art. 5.9 voorschrijft niet is genomen weshalve stelde appelland de Gemeente Helmond formeel in gebreke wegens het niet tijdig nemen van een besluit ex. AWB art. 6:12.

- 4) In een kort antwoord van de Gemeente per post verzonden op 10-7-2012 ([productie 6](#)) deelde B&W mede ingestemd te hebben met het NSL die een AWB procedure heeft doorlopen waarvan appelland gebruik heeft gemaakt. Voorts wordt opgemerkt dat de verantwoordelijkheid over onzekerheden in het NSL bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) ligt en dat voor een tunnel-alternatief in de vervolprocedure niet is gekozen.
- 5) Tot zover het feitelijke verloop volgens de stukken.

### **Inzake de achtergrondfeiten in Helmond**

- 6) De N270 loopt dwars door de bebouwde kom van Helmond en kent meerdere kruispunten met verkeerslichten en dus opstoppingen. Uit [productie 2](#) blijkt uit de bijlage dat er gemiddeld per weekdag in 2010 circa 30-35.000 voertuigen in beide richtingen rijden. Op werkdagen en buiten vakantieperiodes is dit getal aanzienlijk hoger. De afgelopen jaren steeg het verkeersvolume met 2-3% per jaar. Een dergelijke drukke weg is niet bevorderlijk voor het leefklimaat en de gezondheid in Helmond.
- 7) Voor de goede orde zij opgemerkt dat de gemeente Helmond momenteel geen actueel actieplan luchtverontreiniging kent. Uit een [openbare besluitenlijst van 13-12-2005](#)<sup>6</sup> blijkt dat B&W zich wel genoopt voelde een Besluit te nemen tot het opstellen van een actieplan luchtverontreiniging i.v.m. het feit dat de plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof waren overschreden. Op 14 november 2006 leidde dit tot een [Besluit B&W](#)<sup>7</sup> een [Luchtkwaliteitsplan Gemeente Helmond 2006](#)<sup>8</sup> vast te stellen. Op pag. 42 luidde de conclusie: *“Met het scenario “HWS + maximale inspanning aanvullende maatregelen” is het echter wel mogelijk de normen binnen de uitgestelde termijnen te halen (PM10 voor 2010 en NO2 voor 2015).”* Dit alles met beperkte extra middelen. Kostbaarder alternatieven (HWS + versneld realiseren ASP) waaronder een autotunnel zijn wel overwogen maar afgewezen als onnodig om de doelstelling te halen. Dit ambtelijke rapport is opgesteld door een ingenieursbureau maar zonder openbare inspraak vanuit burgers, laat staan Helmondse belangengroepen. Dus is er geen sprake van het bestaan van een actieplan zoals bedoeld in art. 5.9 WM.
- 8) De gemeente kent wel een actueel milieuplan bekend als [Meerjaren Uitvoeringsprogramma Milieu](#) (MUP) 2012 – 2015 uit januari 2012<sup>9</sup>. Onder paragraaf 3.2 Lucht wordt onder doelstellingen Lucht 2025 genoemd:
  - ⤴ L1 De luchtkwaliteit in Helmond voldoet aan de normen die hieraan in de wet- en regelgeving worden gesteld.
  - ⤴ L2 Door luchtkwaliteit tijdig te betrekken in het ruimtelijke ordeningsproces,

<sup>6</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Openbare-besluitenlijst-13-12-2005-opstellen-Luchtkwaliteitsplan.pdf>

<sup>7</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Besluit-BW-14-11-2006-vaststelling-luchtkwaliteitsplan.pdf>

<sup>8</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Luchtkwaliteitsplan-Gem-Helmond-2006.pdf>

<sup>9</sup> <http://www.helmond.nl/Verseon/acc98f40-147a-4a84-8806-8ae9b7ef6378.pdf>

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 3 van 13**

worden knelpunten voorkomen en/of opgelost.

Er worden geen verdere details gegeven over specifiek de N270 of ondertunneling.

- 9) Opgemerkt zij dat een [Raadsbesluit](#) van 3 juni 2004<sup>10</sup> Helmond al concludeerde om de groei van het stadsverkeer zoveel mogelijk te concentreren op de Oost-West as (lees N270), niet verder te gaan met de uitwerking van allemaal ongelijkvloerse kruispunten op die Oost-West as en momenteel niet verder te gaan met de uitwerking van een tunnel ter vervanging van het viaduct Kasteeltraverse. Belangrijke overweging daarbij was dat de varianten met ongelijkvloerse kruispunten financieel niet haalbaar zijn. Kortom “gebrek aan geld” vormde een hoofdoverweging voor de toenmalige scenariokeuzes. Niet onbelangrijk feitelijk detail is mogelijk dat de verantwoordelijke wethouder voor zowel dit Raadsbesluit als het [Luchtkwaliteitsplan Gemeente Helmond 2006](#)<sup>11</sup> de heer van Heugten was, momenteel gedeputeerde in GS Brabant verantwoordelijk voor infrastructuur.
- 10) Het is bekend dat wonen langs een drukke verkeersweg slecht is voor de gezondheid. Uit een advies van de Gezondheidsraad van [24 april 2008](#)<sup>12</sup> blijkt op pagina 5 dat omwonenden tot ongeveer 1000 meter van een verkeersader nadelige gezondheidseffecten ondervinden. Ook uit diverse andere studies blijkt dat omwonenden aan een drukke weg een lagere levensverwachting hebben van circa 1,45 jaar<sup>13</sup>. Zie [productie 10](#). Toegepast op Helmond blijkt uit [productie 7](#) dat die lagere levensverwachting leidt tot circa 8 tot 22 vermijdbare sterfgevallen per jaar in Helmond. Dit aanzienlijke verschil wordt veroorzaakt door statistische onzekerheden over de juiste bevolkingsdichtheid langs de N270. Het beschikbare publieke cijfermateriaal uit de Regionale Kerncijfers CBS leidt tot 8 en de Kerncijfers Wijken en Buurten CBS tot 22 vermijdbare sterfgevallen. De waarheid zal ergens in het midden liggen.
- 11) In verband met de leefbaarheid en gezondheid in Helmond is door een Stichting Eikendreef waarbij appellandant betrokken was, contact gezocht met de politiek en de gemeente. De Eikendreef is een drukke weg die de N270 kruist en veel vrachtverkeer aantrekt. In dat kader is door de gemeente aan die Stichting voorgehouden dat alle problemen rond luchtverontreiniging opgelost zouden worden door allerlei maatregelen uit het NSL. Als gevolg heeft die Stichting na twee gewonnen bestuurlijke procedures tegen de gemeente, gehoor gegeven aan verwachtingen uitgesproken op ambtelijk niveau over toekomstige ontwikkelingen. Tenslotte werd daarom afgezien van verdere juridische stappen en in 2008 alleen een [zienswijze](#)<sup>14</sup> ingediend bij het NSL gevolgd door een [aanvulling](#)<sup>15</sup>. De opmerking van de gemeente dat appellandant gebruik heeft gemaakt van de AWB procedure NSL is dus onjuist. Dat was een Stichting waarbij appellandant betrokken was en ging over een ander aspect. Geen enkele van de verwachtingen in die tijd gewekt door de gemeente zijn uitgekomen. Tenslotte is dit onderwerp juridisch ook volstrekt irrelevant voor deze casus.

<sup>10</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Raadsvoorstellen-en-besluiten-RV-117-Hoofdwegenstructuur-3e-fase-stap-1-en-2.html>

<sup>11</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Luchtkwaliteitsplan-Gem-Helmond-2006.pdf>

<sup>12</sup> <http://www.n65.nl/Gezondheidsraad-Advies.pdf>

<sup>13</sup> <http://www.n65.nl/Studie-N65-Tables-mortality-traffic-Helvoirt.xls>

<sup>14</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Zienswijze-NSL-Eikendreef-STELUCHT2008.pdf>

<sup>15</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Zienswijze-Eikendreef-AanvullingInspraak413-55.pdf>

## **Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 4 van 13**

- 12) Het belangrijkste verweer van de gemeente Helmond is het NSL. Het zou evenwel iedere betekenis aan art. 5.9 WM ontnemen indien een bestuursorgaan simpelweg kan volstaan met een eenvoudige verwijzing naar dat NSL. Wet en Richtlijn 2008/50 EU zijn daarover volstrekt duidelijk. Op ieder moment en overal moet aan de normen voldaan worden behoudens op de plaatsen waar het publiek geen toegang heeft. Het NSL heeft op concrete plaatsen geen verdere bewijskracht dan uit de gehanteerde reken- en meetmethodes blijkt. Over zowel rekenmethodes en hun input-veronderstellingen als over meetapparatuur hun plaatsing en tijdsduur, valt nu eenmaal veel te zeggen.
- 13) De antwoorden van B&W op de signalering van overschrijding luchtverontreinigingsnormen maakt het volgende duidelijk:
- ⤴ De gemeente ontwijkt iedere inhoudelijke discussie over de geconstateerde overschrijdingen.
  - ⤴ De herhaalde verwijzing naar bekende Helmondse standpunten inzake infrastructuur zonder tunnel en zonder ongelijkvloerse kruisingen, betekent dat luchtverontreiniging langs de N270 niet serieus wordt genomen.
  - ⤴ Dat de bezwaarschriftencommissie niet is ingeschakeld, laat staan opriep voor een hoorzitting, is veel betekenend voor het belang gehecht aan luchtverontreiniging.
  - ⤴ Het ontbreken van een beroepsinstantie in het antwoord op de in gebreke stelling die wordt aangeduid als simpele 'reactie' op een gemeentelijk schrijven, is eveneens veel betekenend voor het belang gehecht aan luchtverontreiniging door verkeer.
  - ⤴ Opvallend is dat het oorspronkelijke argument, "geen geld", nu geen reden meer vormt eerdere standpunten te herzien nu via de Provincie en de Staat blijkt dat voldoende geld beschikbaar is zoals door appellant gesteld.

### **Inzake de achtergrondfeiten in Brabant**

- 14) Uit [productie 8](#) blijkt dat de Provincie Brabant een zeer ambitieus programma heeft voor nieuwe infrastructuur qua wegen. Bij nadere analyse blijkt dat dit programma, zakelijk bezien, niet evenwichtig is qua 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. Dit beroepschrift gaat echter niet over onevenwichtigheden in de infrastructurele besluitvorming in Brabant. Dat is een zaak van publieke besluitvorming.
- 15) Dit beroepschrift gaat over het ernstiger feit dat, net als in Haaren en Eindhoven, de gevolgen van luchtverontreiniging voor omwonenden langs bestaande drukke wegen door bebouwde kommen, niet bij de provinciale of gemeentelijke afwegingen worden betrokken. In de betreffende MER-rapportages wordt op grond van het toepasbaarheids- of blootstellingsbeginsel bij infrastructurele projecten alleen gekeken naar de gevolgen van de aanleg van de nieuwe wegen voor direct nabijgelegen bebouwing. De problemen van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging liggen elders, namelijk bij bestaande drukke wegen door bebouwde kommen.

## **Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 5 van 13**

- 16) Om die reden is in juni 2011 een [motie](#)<sup>16</sup> ingediend in PS Brabant om het alternatief ondertunneling van die drukke wegen door bebouwde kommen nader te onderzoeken. Die motie werd ondersteund door D66, PvdA, GL en PvdD maar haalde geen meerderheid als gevolg van een bestuursakkoord VVD, CDA en SP. Om die reden is ook nader onderzoek gedaan naar overschrijding van de normen luchtverontreiniging in Eindhoven en Haaren. Met andere argumenten weigeren ook daar de B&W's een actieplan op te stellen om de luchtverontreiniging langs drukke wegen door die bebouwde kommen effectief te bestrijden. Vanuit die gemeentes zijn of zullen ook beroepschriften binnenkomen tegen (non) besluiten van de gemeentes Eindhoven en Haaren inzake soortgelijke verzoeken het plan op te stellen dat art. 5.9 Wet Milieubeheer verlangt bij overschrijding van de normen luchtverontreiniging.
- 17) Uit [productie 8](#) blijkt dat het gaat om circa 23 kilometer weg die ondertunneld zou moeten worden om zowel het verkeers- als het luchtverontreinigingsprobleem langs drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant op te lossen. In totaal blijkt dat voor dit doel al €1.336 Mio fondsen beschikbaar te zijn. Dit is aanzienlijk minder dan noodzakelijk voor goede oplossingen. Uit [productie 9](#) blijkt uit een second opinion gebaseerd op eerdere ramingen van gerenommeerde aannemers dat het aannemelijk is dat een geboorde tunnel (bijv. in Helvoirt) minder dan circa €62.500 ex. BTW per m<sup>1</sup><sup>17</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. Hiervan kan worden afgetrokken de opbrengst van gebiedsontwikkeling bovenop en naast die ondertunnelde wegen. De raming in deze voetnoot<sup>18</sup> van €8,68 opbrengst per m<sup>2</sup> 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 daarnaast zowel lokale verkeers- als luchtverontreinigingsproblemen kan oplossen.
- 18) Hiermee is aangetoond dat het argument van de gemeente: "er is geen geld" niet kan standhouden. Dat argument wordt pas valide indien de nu al beschikbare fondsen zouden worden besteed aan uitvoering van de bestaande plannen waarin geen rekening is gehouden met de noodzaak van effectieve plannen om een einde te maken aan zowel de gezondheidsproblemen van omwonenden langs drukke wegen als overschrijding van de normen luchtverontreiniging langs diezelfde drukke wegen.

### **Inzake het recht: niet-ontvankelijkheid**

- 19) In het schrijven verzonden op 10-7-2012 van de Gemeente Helmond in [productie 6](#), als reactie op de in gebreke stelling geeft de gemeente als argumenten alleen dat B&W mede ingestemd heeft met het NSL, dat de verantwoordelijkheid over onze kerheden in het NSL bij I&M ligt en dat voor een tunnel-alternatief in de vervolprocedure niet is gekozen. Ook de verdere redactie maakt niet duidelijk hoe de gemeente oordeelde over de juridische status van haar antwoord. Vermoedelijk zag de gemeente dit als een simpele brief om een lastige inwoner de onherroepelijkheid

<sup>16</sup> <http://www.n65.nl/Motie-tunnel-D66-PvdA.pdf>

<sup>17</sup> €100 Mio = €100.000.000 / 1.600 m<sup>1</sup> = €62.500 per m<sup>1</sup>

<sup>18</sup> 23.000m<sup>1</sup> x 60m<sup>1</sup> breed = 1.380.000m<sup>2</sup> x €8,68 = €119.724.000 = 1.495.000.000 - 1.336.000.000

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 6 van 13**  
van haar standpunten duidelijk te maken. Dat standpunt is evenwel onjuist. Art. 5.9 WM maakt duidelijk dat B&W direct verantwoordelijke is. Er is sprake van het ontbreken van een afwijzing op een aanvraag, in dit geval een verzoek tot het opstellen van een actieplan ingevolge art. 5.9 WM en meer concreet om daarbij met andere overwegingen opnieuw ondertunneling N270 te betrekken. Dientengevolge is art. 1:3 lid 2 AWB van toepassing want er is geen besluit genomen.

Dat hier wel degelijk sprake is van een publiekrechtelijk besluit blijkt uit de naamgeving daarvan in de [openbare besluitenlijst van 13-12-2005](#)<sup>19</sup> waar blijkt dat B&W een Besluit nam tot het opstellen van een actieplan luchtverontreiniging en het [Besluit B&W](#)<sup>20</sup> van 14 november 2006 tot vaststelling van dat actieplan.

20) In dit Helmondse kader is geen sprake van een bestaand actieplan ex. art. 5.9 WM waarover u terecht oordeelde in uw uitspraak RvS [LJN: BL9651](#)<sup>21</sup> van 31-03-2010 inzake een Actieplan luchtkwaliteit Regio IJmond van de gemeente Velzen dat, eenmaal vastgesteld zijnde, alleen de civiele rechter bevoegd is. Het is daarom minder relevant om uw argumentatie uitvoerig nader te analyseren of sprake is van rechtsgevolg. Voldoende lijkt het te herinneren aan ro 2.4.3. laatste volzin van deze uitspraak "Artikel 1:3, tweede lid, van de Awb is evenmin van toepassing omdat er, nu het Actieplan niet mede is vastgesteld naar aanleiding van een aanvraag van de Vereniging om maatregelen, geen sprake is van een als beschikking aan te merken afwijzing van een aanvraag." Hier in Helmond bestaat geen actieplan zoals art. 5.9 WM verlangt en is er wel een aanvraag en een afwijzing daarvan. Dus is a contrario artikel 1:3, tweede lid, van de AWB over besluiten van toepassing. Verder is hier van belang dat niet alleen een verzoek is ingediend om een plan op te stellen maar ook om het nemen van zeer concrete maatregelen, in het bijzonder het aanleggen van een autotunnel. Het zou zelfs verbazingwekkend zijn indien een civiele rechter zich bevoegd zou verklaren ook al zou rechtsgevolg ontbreken. Een dergelijke civiele uitspraak zou immers betekenen dat AWB 1:3 lid 2 niet van toepassing zou zijn op weigeringen besluiten te nemen tot het voorbereiden van een plan of over zeer concrete maatregelen waar belanghebbenden direct belang bij hebben.

21) Ook zonder rechtsgevolg is evenwel al sprake van een appellabel besluit. Immers, AWB 1:3 lid 2 luidt: "Onder beschikking wordt verstaan: een besluit dat niet van algemene strekking is, met inbegrip van de afwijzing van een aanvraag daarvan." AWB 1:3 lid 3 luidt: "Onder aanvraag wordt verstaan: een verzoek van een belanghebbende, een besluit te nemen." De MvT op [AWB 1:3](#) stelt uitdrukkelijk: "Het ligt voor de hand om bij de opzet van deze wet uit te gaan van het begrip "besluit" in de ruime zin van de schriftelijke beslissing van een bestuursorgaan die een publiekrechtelijke rechtshandeling tot inhoud heeft." Als concrete voorbeelden worden gegeven: "Tot de besluiten, bedoeld in artikel 1:3, onderdeel a, behoren naast de beschikking de overige rechtshandelingen van bestuursorganen voor zover zij een publiekrechtelijk karakter hebben. Te denken valt aan besluiten met een algemene strekking, zoals tot vaststelling van plannen, tot aanwijzing van terreinen, tot plaatsing van verkeersborden en bepaalde andere besluiten ter zake van een zaak. Ook het vaststellen van een regeling valt onder het begrip besluit." Nu is het besluit tot

<sup>19</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Openbare-besluitenlijst-13-12-2005-opstellen-Luchtkwaliteitsplan.pdf>

<sup>20</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Besluit-BW-14-11-2006-vaststelling-luchtkwaliteitsplan.pdf>

<sup>21</sup> <http://www.rechtspraak.nl/ljn.asp?ljn=BL9651>

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 7 van 13**  
het vaststellen van een plan (luchtverontreiniging) in het ministeriële voorbeeld iets anders dan het besluit om een dergelijke actieplan te gaan voorbereiden. Beide zijn echter publiekrechtelijke rechtshandelingen met belangrijke gevolgen.

22) Ten overvloede zij nog verwezen naar de recente uitspraak van uw college d.d. 30-03-2011 [LJN: BP9590](#)<sup>22</sup> onder ro 2.4. met de overweging “ *Ambtshalve overweegt de Afdeling als volgt. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (onder meer in de uitspraken van 29 november 1996 in zaak nr. E03.94.1703; AB 1997, 66 en 7 februari 2010 in zaak nr.) 200904516/1/H3, moet een mededeling van een bestuursorgaan dat het in een bepaald geval niet bevoegd is het door verzoeker gewenste rechtsgevolg te bewerkstelligen, in beginsel worden aangemerkt als een besluit als bedoeld in artikel 1:3, eerste lid, van de Awb, aangezien een dergelijke mededeling in ieder geval een beoordeling inhoudt aangaande de aanwezigheid en de reikwijdte van de door de aanvrager om een besluit veronderstelde bevoegdheid. Indien aan het bestuursorgaan waaraan het verzoek is gericht, geen enkele bevoegdheid is toegekend ter uitvoering van de wettelijke regeling waarop het verzoek betrekking heeft en het ook geen bemoeienis heeft met de aan andere bestuursorganen opgedragen uitvoering of handhaving van deze wettelijke regeling, is echter geen sprake van een besluit.*” Het is evident dat art. 5.9 WM uitsluitend de gemeente bevoegd verklaart een actieplan op te stellen en de gemeente blijft in gebreke. Derhalve is sprake van een appellabel besluit nu de gemeente weigert een actieplan op te stellen.

23) Nu sprake is van een appellabel besluit ingevolge de Wet Milieubeheer, is artikel 20.1 WM van toepassing die de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevoegd verklaart voor beroepen inzake de WM. Vandaar dat dit beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak is ingediend.

### **Inzake het recht: overschrijding normen luchtverontreiniging**

24) In het schrijven verzonden op 10-7-2012 van de Gemeente Helmond in [productie 6](#), als reactie op de in gebreke stelling, gaat de gemeente inhoudelijk niet nader in op de analyse in [productie 2](#). Opgemerkt zij dat deze analyse is uitgevoerd binnen het kader van het wettelijk voorgeschreven CARII model. Er kan dus alleen worden getwist over de input-veronderstellingen. Op zich is al betekenisvol dat de gemeente naast het NSL alleen infrastructurele besluiten uit het verleden aanvoerde om zich niet verder te verdiepen in deze input-veronderstellingen. Want, indien deze input-veronderstellingen apert onjuist zou zijn, had deze discussie voorgoed gesloten kunnen worden.

25) Het argument dat een ander rekenmodel van toepassing zou zijn in de bebouwde kom van Helmond, bijv. SRM2, zou moeilijk opgaan want uit het [Luchtkwaliteitsplan Gemeente Helmond 2006](#)<sup>23</sup> blijkt uit bijlage 7 dat uitsluitend CARII wordt gebruikt hetgeen logisch is in bebouwde kommen.

26) Appellant constateerde dat verschillende rekenpunten NSL rond de 20 meter van de wegrand N270 liggen terwijl de Regeling BL 2007 (RBL 2007) in artikel 70 sub b

<sup>22</sup> <http://www.rechtspraak.nl/ljn.asp?ljn=BP9590>

<sup>23</sup> <http://www.n65.nl/RvS-Helmond/Luchtkwaliteitsplan-Gem-Helmond-2006.pdf>



**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 8 van 13**  
bepaalt dat niet meer dan 10 meter van de wegrand is toegestaan. Het is niet bekend wie feitelijk de input-veronderstellingen invoert voor de Monitorings-rapportage bij Helmond maar vrijwel zeker is dat wordt afgeweken van de voorgeschreven 10 m1 wegrand.

- 27) Enerzijds vermeldt RWS in de [Monitoringsrapportage NSL 2012](#) op pagina 113 expliciet dat door een aantal oorzaken “*de afstand van het toetspunt tot de weg soms sterk verloopt. Verder spreken wij niet zozeer van een maximale ligging van toetspunten, maar bepalen de zekerheid over de functies in de omgeving alsmede de berekende concentraties in de NSL Monitoringstool waar een toetspunt is neergelegd.*” Met functies wordt waarschijnlijk ook bedoeld op elementen van het toepasbaarheids- of blootstellingsbeginsel. Dit standpunt wijkt af van het voorschrift in art. 5.9 WM. Het is aannemelijk dat dit standpunt ook elders door andere bestuursorganen wordt ingenomen.
- 28) Anderzijds is hierdoor zeer aannemelijk dat de NSL Monitoringtool veelal rekening houdt met het toepasbaarheids- en blootstellingsbeginsel. Wanneer dit juist zou zijn betekent dit dat langs alle wegen, de berekende waarden luchtkwaliteit veelal systematisch lager zullen uitkomen dan voorgeschreven in art. 5.9 WM. Verder van de weg betekent immers minder verontreiniging.
- 29) Los van de discussie over de juiste locatie van rekenpunten, zij hier het eerder opgemerkte onder feiten herhaald. Conform de Wet Milieubeheer art. 5.6. lid en de beperkte uitzonderingen onder art. 5.6. lid 2 en conform de Richtlijn 2008/50 EU Art. 13 en Bijlage III punt 2, moet overal aan de normen voldaan worden behoudens op de plaatsen waar het publiek geen toegang heeft. Als de analyse in [productie 2](#) geen 10 meter afstand tot de wegrand als uitgangspunt had genomen maar 2 of 3 meter of de voor publiek toegankelijke middenberm als uitgangspunt, zouden de normoverschrijdingen nog veel verder toenemen dan berekend in [productie 2](#).

Gezien de grote verschillen tussen art. 5.9 WM situaties (overal) en situaties waar alleen rekening wordt gehouden met het toepasbaarheids-, blootstellings- en mogelijk nog andere beginselen, ligt het voor de hand over dit zeer principiële verschil in uitgangspunt pre-judiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie EU, indien uw college zou twifelen of Richtlijn 2008/50 EU inderdaad bedoelde overal overschrijdingen te voorkomen behoudens op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft.

- 30) Pagina 11 van de [Monitoringsrapportage NSL 2012](#) vermeldt dat “*de berekende ontwikkeling van de concentraties NO<sub>2</sub>, voor 2015 minder gunstig zijn dan zoals verwacht ten tijde van de vaststelling van het NSL, voornamelijk wegens nieuwe inzichten met betrekking tot de verkeersemisies.*” Opmerkelijk is dan de geruststellende opmerkingen over het sterk dalende aantal overschrijdingslocaties (NO<sub>2</sub> van 633 naar 137 en PM<sub>10</sub> van 180 naar 116). Nog opmerkelijker is de vermelding dat “*Het merendeel van de locaties met overschrijdingen in de vorige monitoringsronde zijn niet meer als toetspunt in de huidige Monitoringsronde aanwezig. De nieuwe overschrijdingslocaties zijn hoofdzakelijk het gevolg van een toename van de locale wegbijdrage en in een enkel geval een toename van de snelwegbijdrage of achtergrondconcentratie.*”

## **Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 9 van 13**

31) Pagina 12 van de [Monitoringsrapportage NSL 2012](#) geeft 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.*”

32) De beide punten hierboven geven al aan dat voorzichtigheid past met conclusies uit de Monitoringstool zeker wanneer het gaat om toetspunten bij drukke wegen. Daarbij komt dat uit correspondentie met RIVM-medewerkers gebleken is dat de huidige rekenmethodieken van het NSL op geen enkele wijze rekening houden met het effect van opwarrelend of rondwervelend stof op wegen. Wanneer bijv. bij rekenpunten op de N65 formules worden gebruikt die [EPA<sup>24</sup>](#) hanteert, ontstaan aanzienlijk hogere waarden. De CARII calculatie voor PM10 zou dan verhoogd moeten worden met 30,71 ug/m<sup>2</sup> en voor PM2,5 met 7,43 ug/m<sup>2</sup>. Dat zijn inderdaad forse getallen die op zich al zeker norm overschrijdingen veroorzaken.

33) Uit bovenstaande vloeien de volgende drie conclusies voort:

- ⌘ Het NSL en de Monitoringtool is niet geschikt om art. 5.9 situaties te toetsen langs drukke wegen in bebouwde kommen zoals de N270 in Helmond want het NSL signaleert dan systematisch te weinig overschrijdingen. Geconstateerd is immers dat de afstand tot de wegrand bijna altijd meer is dan de 10 meter voorgeschreven in RBL 2007 in artikel 70 onder b.
- ⌘ Wanneer 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. Als gevolg zullen de overschrijdingen in iedere analyse aanzienlijk toenemen.
- ⌘ De grote twijfel over de vooronderstellingen die het NSL zelf al uitspreekt, gevoegd bij het feit dat nieuwe overschrijdingslocaties vooral bij wegen blijken te liggen en dat geen enkele rekentool opwarrelend of rondwervelend stof in haar analyse betreft, indiceren dat de huidige rekenmethodes leiden tot systematische onderschattingen van de werkelijke waarden.

34) Op grond van het bovenstaande kan gevoegelijk, ook zonder nadere bewijsvoering, worden aangenomen dat sprake is van een actuele overschrijding van de normen luchtverontreiniging langs de N270 in de bebouwde kom van Helmond met een groot risico op toename van die overschrijding.

## **Inzake het recht: verplicht tot geschikte maatregelen op korte termijn**

35) Uit onder meer het arrest [Janacek \(C-237/07\)](#) d.d. 25 juli 2008 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 beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden of deze drempels.*” In het navolgende

<sup>24</sup> <http://www.epa.gov/ttn/chief/ap42/ch13/final/c13s0201.pdf> USA pendant van RIVM voor infra

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 10 van 13**

worden de belangrijkste criteria uit die verplichting meer in detail besproken. Die criteria zijn: a. maatregelen op korte termijn, b. geschikt om het risico van overschrijding van de grenswaarden tot een minimum te beperken, c. rekening houden met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, d. geschikt om geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden.

- 36) **a. Maatregelen op korte termijn:** De signalering van de overschrijding vond plaats op 7-5-2012 ([productie 1](#) + [productie 2](#)). Sindsdien heeft de Gemeente Helmond, naast het NSL, geen inhoudelijke argumenten gegeven waarom geen sprake zou zijn van luchtverontreiniging, ook niet na in gebreke stelling. De vraag is dus of en hoe de gemeente Helmond gedwongen kan worden haar wettelijke verplichtingen na te komen. De voorgeschiedenis maakt duidelijk dat geen enthousiaste medewerking is te verwachten, noch van de Gemeente, noch van RWS noch van de Provincie. Het huidige provinciale bestuursakkoord samen met het ontraden van de [motie](#) ingediend in PS Brabant over ondertunneling, typeert het gebrek aan provinciaal enthousiasme een eind te maken aan luchtverontreiniging langs drukke wegen door bebouwde kommen in Brabant. Toch zijn het juist diezelfde bestuursorganen die ingevolge art. 5.9 lid 3 een bijdrage zouden moeten leveren aan het opstellen en uitvoeren van een dergelijk actieplan. Gezien de bestuursakkoorden gesloten binnen Gedeputeerde Staten van Brabant en de gemeente Helmond, moet de onontkoombare conclusie helaas zijn dat, zonder ingrijpen en toezicht van de rechter, het niet waarschijnlijk is dat op korte termijn een effectief actieplan tot stand komt.
- 37) **b. geschikt om het risico van overschrijding van grenswaarden tot een minimum te beperken:** Onder het hoofd “overschrijding normen luchtverontreiniging” is hiervoor aangetoond dat niet alleen sprake is van actuele overschrijding van de normen luchtverontreiniging langs de N270 in de bebouwde kom van Helmond maar ook een groot risico op toename van die overschrijding. Omdat het gaat om een lokale situatie langs de N270 zijn globale maatregelen niet goed mogelijk. Rigoureuze ingrepen in het lokale verkeersaanbod hebben grote kostenconsequenties voor het publiek. Qua kosten en gevolgen voor de natuur zijn de huidige provinciale plannen kostbaar en niet geschikt om de bestaande overschrijding grenswaarden te beperken. Zo resteert feitelijk geen andere geschikte oplossing dan ondertunneling.
- 38) **c. Rekening houden met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen:** Onder het hoofd “achtergrondfeiten in Brabant” is hiervoor aangetoond dat het argument: “er is geen geld” niet kan standhouden. Er is geld genoeg in Brabant mits in de prioritering ook rekening wordt gehouden met de gevolgen van luchtverontreiniging langs bestaande drukke wegen in bebouwde kommen. Aangenomen mag worden dat omwonenden van die bestaande drukke wegen blij zullen zijn met een geboorde tunnel die zowel lawaai als luchtverontreiniging oplost. Het intensieve verzet tegen de bestaande plannen van de Provincie zal zich evenzeer verheugen. Ondertunneling is bovendien goedkoper en kan het toegenomen verkeersaanbod even goed verwerken.

**39)d. Geschied om geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden:**

Zoals aangetoond onder b. zijn op lokaal niveau geen effectievere oplossingen denkbaar dan ondertunneling om op korte termijn terug te keren naar een niveau onder de grenswaarden. Daarnaast wordt de luchtverontreiniging in de tunnel zelf ook gezuiverd hetgeen een belangrijke lokale verontreinigingsbron elimineert.

40) Het welbewuste negeren door bestuursorganen in Brabant van de talrijke signalen dat normen voor luchtverontreiniging langs drukke wegen in bebouwde kommen in Brabant zijn overschreden, is niet alleen strijdig met de verplichtingen die voortvloeien uit de Wet Milieubeheer en de Richtlijn 2008/50 EU. Naast art. 5.9 WM zij met name gewezen op de beide eerste leden van art. 1.1.a WM: *“een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden veroorzaakt, is verplicht dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevegd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevegd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.”* Hier is sprake van nadelige gevolgen van autoverkeer, evident nalaten van B&W terwijl alleszins redelijke en betaalbare maatregelen om dit ongedaan te maken voorhanden liggen.

41) Overigens vloeien die verplichtingen ook al voort uit de Grondwet (artikel 11<sup>25</sup>, 21<sup>26</sup> en 22<sup>27</sup>) alsmede het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (artikel 2<sup>28</sup> en 5<sup>29</sup>EVRM). Het feit dat meerdere bestuursorganen in Brabant zonder geldige redenen welbewust voorbijgaan 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. De wetenschappelijke literatuur daarover is duidelijk en welbekend. Dat die gevolgen niet direct zichtbaar zijn zoals bij verkeersongelukken, is ook geen enkel excuus. Mede daarom dient het toezicht van de nationale rechter op strikte naleving van die verplichtingen, ongebruikelijk streng te zijn.

42) De Raad van State heeft evenwel niet de bevoegdheid het actieplan ex. 5.9 WM zelf vast te stellen of een besluit daartoe te nemen. De enige optie is om zoveel als mogelijk te bevorderen dat:

**a.** op de kortst mogelijke termijn een gemeentelijk actieplan wordt opgesteld zoals art. 5.9 WM voorschrijft,

**b.** binnen de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de AWB, waarborgen worden geschapen de gemeente effectief te dwingen tot medewerking aan maatregelen op korte termijn geschikt om het risico van overschrijding van grenswaarden tot een minimum te beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden, rekening houdend met de feitelijke

<sup>25</sup> Ieder heeft, behoudens bij of krachtens de wet te stellen beperkingen, recht op onaantastbaarheid van zijn lichaam.

<sup>26</sup> De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

<sup>27</sup> De overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid.

<sup>28</sup> Het recht van een ieder op leven wordt beschermd door de wet.

<sup>29</sup> Een ieder heeft recht op vrijheid en veiligheid van zijn persoon

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 12 van 13**

omstandigheden en alle betrokken belangen. Dat kan alleen via een autotunnel.

c. wordt voorkomen dat het argument “er is geen geld” effectief kan worden ingezet door uitgaven waardoor het nu voor infrastructuur beschikbare geld in Brabant opraakt aan de bestaande plannen die niet bijdragen aan vermindering van luchtverontreiniging via ondertunneling van bestaande drukke wegen. Te denken valt daarbij aan investeringen in die plannen zelf maar ook aan alle uitgaven ter voorbereiding daarvan (onderzoeken, Mer-rapportages, stafbureau's etc.). In concreto betreft het de drukste wegen door bebouwde kommen in Brabant: Kennedylaan in Eindhoven, de N270 in Helmond, de N69 in Aalst en Valkenswaard en de N65 in Vught en Helmond. Ook de N279 als minder drukke en gevaarlijke weg moet daarbij betrokken worden omdat de Provincie die ziet als onderdeel van haar alternatieve oplossingen. Het is nodig de Provincie er bij te betrekken omdat op grond van 5.9 WM immers alle andere relevante overheden betrokken moeten worden, zodat zij ook bij het maken van hun eigen plannen daarmee rekening moeten houden.

Gezien de wettelijke voorschriften luchtverontreiniging en het in Brabant beschikbare geld voor infrastructuur, noopt redelijke belangenafweging onontkoombaar tot straffe maatregelen. Noodzakelijk gezien de bestuurlijke weerzin in Brabantse bestuurslagen op bijna alle niveaus om af te wijken van de bestaande plannen infrastructuur daarmee voorbijgaand aan de meest effectieve oplossing tot lokale beperking luchtverontreiniging: autotunnels onder drukke wegen door bebouwde kommen.

- 43) Het meest geschikte middel daartoe zijn bestuurlijke dwangsommen. Als waarborg voor een actieplan op de kortst mogelijke termijn is de dwangsom van art. 6:12 AWB bruikbaar. Als waarborg voor medewerking conform het arrest Janacek, is het meest geschikt een opdracht onder de dwangsom ex art. 8:72, lid 7 AWB van bijv. €10.000 per dag bij niet nakoming. De opdracht zou dan kunnen zijn om binnen de enkele maanden nodig ter voorbereiding voor een aanbestedingsopdracht, aannemers uit te nodigen voor een prijsvraag voor ondertunnelingsoffertes met de toezegging dat als die offertes minder dan 10% afwijken van €1.495 Mio en hetzelfde verkeersaanbod kunnen verwerken, de laagste offerte gestand zal worden gedaan. Als waarborg voor onherroepelijke stappen om het argument “er is geen geld” te effectueren, een verbod onder dwangsom ex art. 8:72, lid 7 AWB van het tienvoudige van uitgaven voor bestaande plannen N65.

Alleen op die wijze kan in de onderhavige situatie van gebrek aan bestuurlijke medewerking op bijna alle bestuurlijke niveaus in Brabant, voldaan worden aan de eis uit het arrest Janacek om op korte termijn effectieve maatregelen te nemen.

**Beroepschrift tegen (non)Besluit Gemeente Helmond 10 juli 2012 pag. 13 van 13**  
**Conclusie**

Op grond van bovenstaande verzoeken appellanten uw College om het bestreden besluit geen besluit op verzoek te nemen, te vernietigen en:

primair, zelf in de zaak te voorzien door

1. het primaire besluit verzonden op 10-7-2012 te vernietigen en verweerder onder de dwangsom van art. 6:12 AWB te gelasten binnen twee weken na uitspraak te besluiten een actieplan op te stellen zoals bedoeld in art. 5.9 Wet Milieubeheer,
2. verweerder te gelasten in dit actieplan op te nemen om samen met de Provincie aannemers uit te nodigen voor een prijsvraag voor ondertunnelingsoffertes van de betreffende drukke wegen door bebouwde kommen met de toezegging dat als die minder dan 10% afwijken van €1.495 Mio investering en hetzelfde verkeersaanbod kunnen verwerken als de bestaande plannen, de laagste offerte als PPS gestand zal worden gedaan, dit alles onder een dwangsom ex art. 8:72, lid 7 AWB van €10.000 per dag bij niet nakoming binnen 6 maanden na datum uitspraak nodig ter voorbereiding,
3. verweerder te verbieden enige verdere uitgave te doen voor bestaande infrastructurale plannen rond Helmond, N270/N279/NOC/Brainport, zonder autotunnel N270 onder dwangsom ex art. 8:72, lid 7 AWB van het tienvoudige van al die uitgaven na datum van dit beroepschrift.

subsidiair, verweerder een termijn te stellen waarbinnen met inachtneming van de uitspraak opnieuw op het bezwaar moet worden besloten;

een en ander met veroordeling van verweerder in de proceskosten van appellant waaronder begrepen de griffierechten.

## **OVERZICHT PRODUCTIES**

[Productie 1](#): Verzoek d.d. 29-12-2011 een actieplan op te stellen ex. 5.9 WM

[Productie 2](#): Studie d.d. 29-12-2011 overschrijding luchtverontreinigingsnormen bebouwde kom Helmond langs de N65.

[Productie 3](#): overschrijding van luchtverontreinigingsnormen in de bebouwde kom van Helmond langs de N270.

[Productie 4](#): Antwoord Gemeente d.d. 19-6-2012 verwijzend naar het NSL en bestaande plannen provincie.

[Productie 5](#): In gebreke stelling van Gemeente d.d. 25-6-2012.

[Productie 6](#): Besluit Gemeente verzonden 10-7-2012 niet tot actieplan te besluiten.

[Productie 7](#): De N270 leidt via lagere levensverwachting tot circa 8 tot 22 vermijdbare sterfgevallen per jaar in Helmond.

[Productie 8](#): Zeer ambitieus programma nieuwe infrastructuur qua wegen in Brabant.

[Productie 9](#): Second opinion kostprijs autotunnel

[Productie 10](#): Verband sterfte per jaar van omwonenden drukke verkeersweg.