

**Beroepschrift Raad van State validatie/verificatie NSL/AERIUS model pag. 1 van 7**

Hoogedelgestreng College,

**1. Inleiding:**

1.1. Het bijgesloten WOB bezwaarschrift (productie 1) met bijlagen (producties 1 t/m 4c) maakt het volgende duidelijk mits voorzien van een korte voorgeschiedenis.

1.2. Korte voorgeschiedenis: Het NSL/AERIUS model concludeert dat alle voertuigen op het drukste kruispunt in Vught met de N65 plotseling geheel ophouden fijn stof (PM10, PM2.5) uit te spugen. Dat wekte onze verbazing. Vandaar dat de volgende drie WOB verzoeken zijn ingediend bij het RIVM c.q. het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (MinVWS).

2.a) WOB verzoek 1 handelde over de vraag of resuspensie van fijn stof wel in het NSL/AERIUS model is opgenomen. Uit het antwoord (productie 2) bleek dat resuspensie van fijn stof niet in het NSL/AERIUS model is opgenomen.

2.b) WOB verzoek 2 (productie 3a) zet uiteen dat er wettelijk voorgeschreven validatie regels<sup>1</sup> bestaan ingevolge de EU LuchtKwaliteitsRichtlijn (LKR) en vroeg om documenten waaruit die validatie blijkt. Na ontvangst van een standaard 'burgerbrief' met links naar bijna alle bekende informatie op de RIVM-sites, is die vraag nader gepreciseerd in een vervolg verzoek (productie 3b). Daarop volgde een preciseringsgesprek en drie mails van de heer Wesseling met een indrukwekkende hoeveelheid bijlagen. Helaas bevatten die bijlagen, behoudens het begrip zone Zuid, uitsluitend irrelevante en bekende informatie. Maar niet de gevraagde vergelijking tussen reken- en meetuitkomsten op dezelfde locatie om de wettelijk vereiste vergelijking tussen meet- en rekenresultaat mogelijk te maken. Dit WOB verzoek eindigde dan ook met de vraag of het niet eenvoudiger zou zijn te bevestigen dat er geen documenten bestaan die reken- en meetuitkomsten op dezelfde locaties vergelijken.

2.c) WOB 3 (productie 4a) beoogde verificatie van verschillende aspecten van het NSL waar wij ons over verbazen. Daartoe is een rekenmodel opgesteld dat alle meetuitkomsten PM10 en PM2.5 over de jaren 2019 tot en met 2021 analyseert. Daaruit blijkt dat natuurkundig gezien onmogelijke negatieve meetwaarden op grote schaal voorkomen en ook nog worden gesaldeerd met positieve meetwaarden. Ook blijkt dat stelselmatig PM10 of PM2.5 meetwaarden overdag met meer verkeer lager zijn dan 's nachts met minder verkeer. Voorts blijkt het verschil tussen de meetwaarden van verkeersbelaste en achtergrond locaties uiterst gering te zijn tot zelfs negatief. Die constatering geeft aanleiding tot drie zeer relevante subvragen die niet meer passen in deze korte voorgeschiedenis. Een onbevredigend antwoord van RIVM (productie 4b) en het uitblijven van een antwoord op onze reactie (productie 4c), was eerst aanleiding voor het bezwaarschrift (productie 1) en nu dit beroepschrift.

<sup>1</sup> art. 6.5.d LKR, art. 7 LKR, art. 27 LKR

1.3. Het bezwaarschrift behandelde inhoudelijk twee zaken:

- 3.a) Een klacht dat voor sommige vragen wel degelijk documenten beschikbaar zijn die niet beschikbaar worden gesteld. Daarbij valt te denken aan bijv. de concrete afstand van meetstations gelabeld "verkeer" tot de wegrand en de verkeersaantallen op die wegen bij meetstations gelabeld "verkeer". Ook moeten documenten beschikbaar zijn over de zogenaamde dubbeltellingcorrecties voor snelwegen en veehouderijen. Ook de vraag naar documenten zonder interpunctiefouten behoort daartoe.
- 3.b) Een klacht dat voor andere vragen mogelijk geen documenten beschikbaar zijn maar ernstige en niet acceptabele elementaire gebreken in het NSL/AERIUS model constateert die de volksgezondheid direct raken.

1.4. Het heeft ons verbaasd dat RIVM c.q. MinVWS weigeren inhoudelijk in te gaan op beide klachten die toch ernstige gebreken in het NSL/AERIUS model aan de orde stellen. Een van die gevolgen is dat als gevolg van meerdere onjuiste gebruiken en veronderstellingen in dit NSL/AERIUS model het bestemmingsplan N65 constateert dat er geen normoverschrijdingen luchtkwaliteit zijn. Aldus wordt een plan doorgedrukt dat alle inwoners van Vught en Helvoirt dwingt te blijven wonen onder de rook van een snelweg zodat jaarlijks honderden Vught- en Helvoirtenaren voortijdig blijven overlijden na voorafgaande gezondheidsproblemen. Dit is naar onze mening onverantwoord handelen zonder nader onderzoek in een milieukwestie van nationaal belang.

1.5. Het feit dat uw college recentelijk besloot de STAB in te schakelen met de mededeling tot begin november stukken te kunnen inbrengen ter beoordeling door de STAB was aanleiding om dit beroepschrift op de kortst mogelijke termijn te verzenden. De onderhavige kwestie is immers van groot belang bij de beoordeling van de N65 reconstructie vanuit de verkeerskundige gevolgen.

## 2. **Uiteenzetting:**

### **2A Inhoudelijke uiteenzetting**

2.1. Feit is<sup>2</sup> dat uit bijna alle bronnen blijkt dat resuspensie + niet-uitlaat emissies t.o.v. directe uitlaat emissie relatief continu stijgt, zeker zal gaan overstijgen en volgens meerdere bronnen de directe emissie nu al overstijgt. Het NSL/AERIUS model kent wel degelijk een uitgebreide verzameling categorieën "niet uitlaatgassen" maar NIET de categorie "resuspensie"<sup>3</sup>. Daarnaast worden in de USA<sup>4</sup> en UK al deze fijn stof bronnen, dus inclusief resuspensie, wel meegenomen. Gezien deze onweersproken feiten komt de vraag op of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.2. Het feit dat WOB verzoek 2 (productie 3a en 3b) eindigde met onze vraag of het niet eenvoudiger zou zijn te bevestigen dat er geen documenten bestaan die reken- en meetuitkomsten op dezelfde locaties vergelijken, roept ook de vraag op of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Zowel gezond

2 Zie de inleiding bij WOB verzoek 2 (productie 3a)

3 Uit bijlage 1 van WOB verzoek 1 blijkt dat ook slijtage aan koppelingsplaten en andere wrijvende (motor) onderdelen NIET wordt meegenomen.

4 <https://www.epa.gov/air-emissions-factors-and-quantification/ap-42-fifth-edition-volume-i-chapter-13-miscellaneous-0>

verstand als wettelijke regels schrijven immers voor om in ieder model allereerst reken- en meetuitkomsten op dezelfde locatie te vergelijken. Met het feit dat na lang aandringen geen enkel bewijs voor die vergelijking tussen reken- en meetuitkomsten op dezelfde locatie blijkt te bestaan, is de stelling voldoende onderbouwd dat het NSL nauwelijks betekenis toekomt voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.3. Feit is dat natuurkundig gezien onmogelijke negatieve meetwaarden op grote schaal voorkomen in het NSL en ook nog worden gesaldeerd met positieve meetwaarden. Dit roept evenzeer de vraag op of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Het ontwijkende antwoord van RIVM dat de meetapparatuur negatieve meetwaarden toelaat doet geen recht aan het nen-advies: *"Generally, values that are below minus the detection limit specified for the AMS for the specific averaging period can be considered as too negative values and, in principle, shall not be considered for aggregations and calculations."* Gegeven de constatering dat dit logische voorschrift wordt genegeerd en negatieve meetwaarden worden gesaldeerd met positieve, bevestigt de twijfel of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.4. Feit is dat het RIVM een antwoord ontwijkt op de vraag waarom stelselmatig PM10 of PM2.5 meetwaarden overdag met meer verkeer lager zijn dan 's nachts met minder verkeer. Het RIVM antwoord dat er veel factoren zijn die het verloop van de concentraties beïnvloeden, is weliswaar juist maar een dooddoener die niet kan verklaren hoe je met minder verkeer meer uitstoot kan krijgen. Gegeven de constatering dat geen logische verklaring bestaat voor dit vreemde verloop, bevestigt de twijfel of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.5. Feit is dat het RIVM een antwoord ontwijkt op de vraag hoe een dergelijk laag (zelfs negatief) verschil tussen meetwaarden van verkeersbelaste en achtergrond locaties kan bestaan. Het RIVM antwoord dat de bijdrage van wegverkeer sterk afhankelijk is van het wagenpark en niet simpel tussen landen kan worden vergeleken, is een dooddoener. De vraag betrof alleen de Nederlandse situatie en feit is dat op verkeersbelaste locaties het verkeer nu eenmaal veruit de belangrijkste bijdrage levert aan PM10 of PM2.5 en dat verkeersgerelateerd fijn stof nu eenmaal dicht bij de bron, de weg, neerslaat. De constatering dat geen logische verklaring bestaat voor een dergelijk laag (zelfs negatief) verschil tussen meetwaarden van verkeersbelaste en achtergrond locaties, bevestigt de twijfel of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.6. Feit is dat het RIVM een antwoord ontwijkt op de vraag waarom in het deelmodel verkeersgerelateerde luchtverontreiniging zowel fijn stof langs Rijkswegen en uitlaatgassen via hetzelfde verspreidingsmodel worden behandeld, SRM 2. Dat ontwijken blijkt uit productie 4c onder randnummer 7 met de opmerking *"Wij beschikken niet over documenten waaruit blijkt dat gassen en fijnstof geheel uniform kunnen worden doorgerekend"*. Dat antwoord is op zich juist maar de woorden in dit antwoord zijn kennelijk in strijd met de daden. Want het staat vast dat voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging SRM 2 wordt gehanteerd voor zowel fijn stof als uitlaatgassen. Ook blijkt uit dezelfde productie 4c onder randnummer 7 dat ons summier onderzoek voor gassen en fijn stof bij de A2 en een landelijk rekenpunt 1500 meter verder, geen verschil in verspreiding blijkt te bestaan. Dat is onbestaanbaar in de wetenschap dat natuurkundig gezien fijn stof nu eenmaal zwaarder is dan uitlaatgassen. En dus als gevolg verkeersgerelateerd fijn stof in beginsel dichter bij de bron, de weg, neervalt en uitlaatgassen verspreiden zich

veel verder<sup>5</sup>.

2.7. Op de vraag of het RIVM over internationaal wetenschappelijk onderzoek beschikt die voor verkeersgerelateerde gassen en fijn stof een uniform verspreidingsmodel bevestigt, volgde geen reactie<sup>6</sup>. Ook dit roept de vraag op of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.8. Tot slot staat ook vast dat over twee gebruiken c.q. veronderstellingen binnen het NSL/AERIUS model al Europese procedures lopen. Dit betreft het feit dat het NSL **A.** vrij systematisch toetst op locaties verder dan de in LKR Bijlage 3 voorgeschreven 10 meter van de wegrand. Terwijl die 10 meter van de wegrand in de LKR juist tot stand is gekomen na langdurig Nederlands verzet omdat verkeersgerelateerd fijn stof nu eenmaal dicht bij de bron, de weg, neerslaat. **B.** Bij Rijkswegen wordt standaard SRM2 toegepast, ook in bebouwde kommen, i.p.v. SRM1. En zelfs de landsadvocaat bevestigde dat de Rijksweg N65 in Vught door de bebouwde kom gaat. Los van de vraag wat de Europese rechter uiteindelijk juridisch beslist in deze roepen beide gebruiken c.q. veronderstellingen de vraag op of aan het NSL wel enige betekenis toegekend kan worden voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

2.9. De 8 voorgaande inhoudelijke punten rechtvaardigen de conclusie dat voor het uitgangspunt van het N65 reconstructie plan dat er volgens het NSL geen normoverschrijding luchtkwaliteit zou zijn, ieder fundament ontbreekt.

### **Procedurele uiteenzetting**

In het bezwaarschrift zelf wordt al verwezen naar een aantal geschonden rechtsregels. Hoewel die opsomming ver van volledig is zullen we daarmee starten.

2.10. Art. 8.1 WOB schrijft voor: *“Het bestuursorgaan dat het rechtstreeks aangaat, verschafft uit eigen beweging informatie over het beleid, de voorbereiding en de uitvoering daaronder begrepen, zodra dat in het belang is van een goede en democratische bestuursvoering.”* Dat uit eigen beweging verschaffen is in dit geval ver te zoeken. Het beperkt zich zoals gezegd o.i. niet tot de constatering dat er geen documenten zijn of tot de stelling: *“Uw verzoek bevat vragen die rechtstreeks door het RIVM beantwoord kunnen worden. Om die reden heeft het RIVM het bijgaande document opgesteld. Gezien het feit dat uw verzoek uit vragen bestaat die rechtstreeks beantwoord kunnen worden, is een beroep op de Wob niet mogelijk. De Wob dient immers voor het openbaar maken van documenten. In dit geval zijn er geen documenten die openbaar gemaakt kunnen worden. Om die reden ontvangt u uitsluitend de bijgaande reactie van het RIVM.”* Het bijgaande RIVM document c.q. bijgaande reactie is opgenomen in productie 4b. Ons antwoord daarop in productie 4c. Op ons antwoord in productie 4c volgde geen verdere RIVM reactie. Dat is strijdig met zowel art. 8.1 WOB als met de opmerking dat de vragen rechtstreeks beantwoord kunnen worden, quod non.

2.11. Art. 5.2.b.ii van het Aarhus verdrag legt vast: *“de eis dat overheidsfunctionarissen het publiek bijstaan bij het verkrijgen van toegang tot informatie ingevolge dit Verdrag.* Die bijstand is hier ver te zoeken nu geen antwoord is ontvangen op vragen die rechtstreeks beantwoord kunnen worden en ook geen documenten zijn ontvangen die wel zouden moeten bestaan.

2.12. De AWB maakt in Hoofdstuk 3 in Afdeling 3.5. over samenhangende besluiten

<sup>5</sup> Zie in dit kader bijv. de respons van de Natuur en Milieu groep op de Passende Beoordeling van Antea van 6-10-2021 die onder punt 11 aantoont dat voor verkeersgerelateerde uitlaatgassen, in casu stikstof, niet SRM 2 maar het OPS model de betere benadering geeft.

<sup>6</sup> De zoektermen “dispersion model particulate matter highway” geven de gebruikelijke meerdere miljoenen hits. Zonder te willen pretenderen al die miljoenen hits zorgvuldig gelezen te hebben, konden wij evenwel aanwijzingen dat in de talloze modellen een uniform verspreidingsmodel wordt toegepast voor verkeersgerelateerde gassen en fijn stof zoals het NSL doet via SRM2 niet aantreffen.

duidelijk wanneer een coördinerend bestuursorgaan aangewezen moet worden om een doelmatige en samenhangende besluitvorming te bevorderen. Daartoe eist art. 3.2.6 dat indien op de voorbereiding van een van de besluiten Afdeling 3.4 inzake de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing is zoals hier, Afdeling 3.5 van toepassing is op de voorbereiding van alle besluiten. Edoch zijn geen aanwijzing te vinden dat RIVM c.q. MinVWS zich hebben ingespannen een coördinerend bestuursorgaan aan te wijzen nu zowel het MinVWS, GS Brabant als de gemeente Vught betrokken zijn bij deze besluitvorming reconstructie N65. Desgevolg kan alleen de RvS nog coördineren terwijl dat juist op bestuursniveau zou moeten plaatsvinden.

2.13. Voorts verplicht hoofdstuk 14. Coördinatie van de Wet Milieubeheer via art. 14.1 Gedeputeerde Staten een gecoördineerde voorbereiding te bevorderen. Van het naleven van dit voorschrift is ook niet gebleken laat staan dat GS naleving bevorderde door bijv. zichzelf als coördinerend bestuursorgaan aan te wijzen wat ze materieel nu al is op veel vlakken.

2.14. Ook is het RIVM c.q. MinVWS mogelijk ontgaan dat diezelfde Wet Milieubeheer in de artikelen 20.1. en/of 20.2a en/of 20.3 de Raad van State aanwijst als bevoegd rechtsprekend orgaan.

2.15. Voor zover sprake is van het niet tijdig nemen van een besluit kan ingevolge art. 15a WOB in afwijking van artikel 7:1, eerste lid, onderdeel f, van de WAB rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter ingesteld worden. De termijn van 4 weken genoemd in art. 6.2 WOB alsmede de termijn van 2 weken voor milieuzaken genoemd in art. 6.6 WOB is immers kennelijk niet gerespecteerd door het RIVM c.q. MinVWS.

2.16. Voor het geval dat voorgaande argumenten het RIVM c.q. MinVWS niet voldoende overtuigen en mogelijk in rechte bestreden zullen worden, bevestigen we hierbij, hopelijk ten overvloede, dat dit beroepschrift tevens kwalificeert als voorlopige voorziening ex art. 8:81 AWB. De tijd dringt immers nu een besluit inzake de hoofdprocedure bestemmingsplan N65 nakende is. Zeker nu de STAB op korte termijn om advies is gevraagd.

2.17. Zoals gezegd, lijkt het er ook op dat de Algemene Beginselen Behoorlijk Bestuur (ABBB) met name het vertrouwensbeginsel dat zich zeker niet beperkt tot documenten alleen, het RIVM c.q. MinVWS zijn ontgaan. Juist gezien dit vertrouwensbeginsel stelde het bezwaarschrift al dat het publiek er op zou moeten kunnen vertrouwen dat het RIVM als Rijks Instituut Volksgezondheid en Milieu c.q. het MinVWS als het Ministerie van Volksgezondheid onmiddellijk zou besluiten passende maatregelen te treffen bij gebleken ernstige en niet acceptabele elementaire gebreken in het NSL/AERIUS model die de volksgezondheid direct raken. Ook het Fair-play-beginsel bijv. uit ABBB verplicht het RIVM c.q. MinVWS hun taak zonder vooringenomenheid of partijdigheid te vervullen (art. 2:4 AWB). Het publiek overstromen met reeds bekende en irrelevante informatie via een 'burgerbrief' gevolgd door drie mails met een indrukwekkende hoeveelheid bijlagen en de weigering de vragen gesteld in productie 4c te beantwoorden wijst op vooringenomenheid.

2.18. Voor zover voornoemde argumenten uw college nog niet overtuigen dit beroepschrift in behandeling te nemen verzoeken wij u dit beroepschrift te behandelen op grond van het navolgende:

18.a) als aanvullend beroepschrift op grond van nieuwe feiten,

18.b) dan wel als verzoek om een voorlopige voorziening ex art. 8:81 AWB

18.c) dan wel als een nieuw beroepschrift toegelaten zonder zienswijze gebaseerd op

rechtsoverweging 4.5. in uw uitspraak d.d. 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786 dat art. 6:13 AWB niet aan belanghebbenden mag worden tegengeworpen.

18.d) dan wel de al eerder genoemde artikelen 20.1. en/of 20.2a en/of 20.3 WAB in samenhang met de relevante bepalingen genoemd in Hoofdstuk 14. Coördinatie.

**3. Conclusie:**

Het voorgaande in samenhang met de bijlagen maakt duidelijk dat het uitgangspunt van het N65 reconstructie plan dat er volgens het NSL geen normoverschrijding luchtkwaliteit zou zijn, ieder fundament ontbreekt.

Bij de zitting in de hoofdzaak over de N65 reconstructie kunt u aan de antwoorden van het RIVM c.q. MinVWS en/of het ontbreken daarvan de conclusies verbinden die u geraden voorkomen.

Hoogachtend, Stichting Comité N65

Mr. Drs. C. Spil, voorzitter, Dr. Mr. F. Bos, secretaris

**Productie overzicht**

Productie-1: WOB bezwaarschrift 19-9-2021

Productie-2: Resuspensie-niet-in-NSL

Productie-3a: Validatie-NSL

Productie-3b: Validatie-NSL-vervolg

Productie-4a: Verificatie-NSL 3-9-2021

Productie-4b: Verificatie-NSL-Reactie-RIVM

Productie-4c: Verificatie-NSL-Toelichting-Comite.