

**Mailwisseling laatstelijk 23-4-2012 tussen het Comité N65, RWS en de verantwoordelijke wethouder**  
(zonder bijlagen)

=====

Beste Eric,

Deze te verwachten stellingname van RWS leidt er toe dat we de discussie voor de rechtbank voort zouden moeten zetten. In ieder geval over het (o.i. hier niet toepasbare) toepasbaarheidsbeginsel en het juiste rekenmodel. Zie onze rode aantekeningen op hun mededelingen hierbeneden.

Dit zouden wij bijzonder betreuren. Overschrijding van normen luchtverontreiniging is belangrijk. Belangrijker echter is het feit dat je het met ons eens bent dat wonen langs een snelweg slecht is voor de gezondheid en sterfte (2-5/6 pa) in Helvoirt impliceert. B&W is mede verantwoordelijkheid voor de gezondheid van haar burgers. Vandaar dat we van harte hopen dat je nu je verantwoordelijkheid als wethouder neemt zodat we bijgaand concept Pomphuiske niet hoeven te publiceren en samen een tekst maken dat we ons verheugen dat B&W nu streeft naar een overdekte autotunnel. Graag nodig ik je uit z.s.m. te reageren, uiterlijk eind deze week i.v.m. sluitingsdatum Pomphuiske.

Met vriendelijke groet,  
Corneel B.A.Spil  
00-31-(0)411-641699 mob: 00-31-(0)6-47890209  
=====

Bakermans, Marco (DNB) wrote:

> Best heer Spil,

>

>

>

> Wij zien het overleg van 29 maart als een toelichting op mijn mail van 1 maart 2012. Uw opmerking dat RWS een gespreksverslag zou maken herken ik niet. (Jammer wij menen ons te herinneren dat mevr. Goijaarts aan de heer Bakermans vroeg of RWS een gespreksverslag wilde maken. De heer Bakermans bevestigde dat met een hoofdknik.) Naar mijn mening is dit overleg een verdere verdieping geweest van eerder genoemde mail. Ik vind het dan ook niet nodig dit in een verslag vast te leggen.

>

> U heeft een aantal vragen (alleen de gebruikte ruwheidsfactor was een vraag, het overige waren afspraken) waarmee we u met alle plezier verder mee van dienst willen zijn. Hans Kalberg heeft de belangrijkste onderwerpen voor u hieronder op een rij gezet. (Die standpunten kenden we al) Wij hopen dat dit tegemoet komt aan uw verwachting. (Nee, zie mail bovenstaande mail aan de wethouder).

>

> Voor verdere vragen blijven wij uiteraard beschikbaar. Dank!

>

>

>

> Met vriendelijke groet,

>

>

>

> Marco Bakermans

>

>

>

> Projectmanager

>

> Afdeling Planvorming en Advies

>

> Rijkswaterstaat Noord-Brabant

>

>

>

> telefoon: 06-52581827

>

> bezoekadres: Zuidwal 58 5211 JK 's-Hertogenbosch

>

>

>  
>  
>

> Valt de N65 onder standaardrekenmethode 1 (SRM1) of 2 (SRM2) ?

>

> In de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 is aangegeven hoe dit te bepalen. **Klopt voorzover RBL2007 niet afwijkt van richtlijn 2008-50-EG! Art. 13 van die richtlijn stelt nadrukkelijk dat de lidstaten ervoor zorgen dat de niveaus van zwaveldioxide, PM10, lood, koolmonoxide, stikstofdioxide en benzeen in de lucht in de gehele zones en agglomeraties de vastgestelde grenswaarden niet overschrijden behalve op de locaties genoemd in Bijlage III punt 2 (Wet Milieubeheer art. 5.6 lid 2). Dit is een resultaatsverplichting voor het gehele grondgebied, ook op 1-9 meter van de wegrand. Behalve uiteraard als het publiek daar geen toegang heeft hetgeen in Helvoirt wel het geval is. De 10 meter tot de wegrand is derhalve alleen een praktisch Nederlands hulpmiddel om rekenoverschrijdingen te signaleren in de rapportages. Gemakshalve hebben we die 10 meter ook alleen gebruikt omdat RBL2007 dat voorschrijft voor rekenpunten en om zo te kunnen vergelijken met de monitoringtool.**

>

> De relatie tussen hoogte van de bebouwing en afstand tot de weg is hierin bepalend. **Klopt niet!!**. Zie RBL2007 Bijlage 1. Standaardrekenmethode 1 onder b: de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de wegas, afhankelijk van het straattype en vervolgens onder wegtype 4. alle wegen in een stedelijke omgeving, anders dan wegtype 1, 2 en 3.; De bebouwing in Helvoirt ligt veelal binnen 60 meter van de wegas en er is sprake van een stedelijke omgeving (bebouwde kom). Dus SRM1!!

>

> Wanneer de afstand van de bebouwing tot de weg, gedeeld door de hoogte van de bebouwing groter is dan 3, dan moet SRM2 gehanteerd worden. **Onjuiste conclusie! Zie RBL2007 art. 71 lid 2 hoe te handelen bij mogelijke overlap tussen beide methodes.**

>

> Bij Helvoirt is de hoogte van de bebouwing maximaal zo'n 10 meter en ligt de bebouwing meer dan 30 meter van de weg. Enkele woningen liggen weliswaar dichterbij maar zijn hiermee niet representatief voor een wegvak van 100 meter. **Onjuist, bepalend is art.70 lid 1 (een zodanig punt dat gegevens worden verkregen waarvan aannemelijk is dat deze representatief zijn voor de luchtkwaliteit van een straatsegment met een lengte van minimaal 100 meter). Bij gebouwen op verschillende afstand, moet dus de meest representatieve 100 meter worden gevonden als voorschrift voor rekenpunten. Dat neemt niet weg dat Art. 13 Richtlijn onverkort van toepassing blijft, overal dus.**

>

> Binnen het toepassingsbereik van SRM2 vallen diverse varianten, waaronder de aanwezigheid van een middenberm zoals bij de N65. **Onjuist, bepalend is RBL2007 Bijlage 1 punt 8 over gescheiden rijbanen.**

>

> De N65 valt hiermee onder SRM2. **Ten overvloede volgt hier nog de definitie uit ISL met de beperking waardoor SRM2 niet van toepassing is onderstreept: "Standaardrekenmethode 2 is bedoeld voor situaties waarin de weg loopt door open terrein. 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. Wanneer sprake is van bebouwing langs de weg geldt dat standaardrekenmethode 2 alleen geschikt is voor situaties waarin de afstand tussen de rand van deze bebouwing en de wegrand groter is dan drie maal de hoogte van de bebouwing. Met standaardrekenmethode 2 is het mogelijk om concentraties te berekenen op relatief grote afstand van de weg, maar in de praktijk kunnen berekeningen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit zich veelal beperken tot 1000 meter." De onderstreepte voorwaarden zijn niet aanwezig., dus is SRM2 niet toepasbaar.**

>

>

>

> Waar moet de luchtkwaliteit worden getoetst ?

>

> De luchtkwaliteit wordt getoetst op maximaal 10 meter van de wegrand. Wanneer binnen 10 meter geen representatief punt voor een straatsegment van 100 meter verkregen kan worden, mag op grotere, representatieve afstand getoetst worden. Het toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium zijn hierin van belang. **Verkeerde conclusie voor bestaande situaties zoals in dit geval! Zie Wet Milieubeheer art. 5.6. lid 1 en de beperkte uitzonderingen onder lid 2 (conform Richtlijn Art. 13 en Bijlage III punt 2).**

>

> Bij het toepasbaarheidsbeginsel gaat het voornamelijk om de toegankelijkheid van plaatsen. De luchtkwaliteit hoeft niet bepaald te worden op voor publiek ontoegankelijke locaties en waar geen vaste bewoning is (b.v. akkers, afgeschermd natuurgebieden). Dit geldt ook voor de rijbaan en middenberm van wegen en terreinen met één of meer inrichtingen waar arbo-regels gelden (b.v. bedrijfsterreinen). **Klopt**

>

> Daarnaast moet de luchtkwaliteit alleen bepaald worden op plaatsen waar blootstelling significant is. De verblijfstijd van een individu moet hiervoor vergeleken worden met een jaar, dag of uur, afhankelijk van of je te maken hebt met een jaargemiddelde, daggemiddelde of uurgemiddelde grenswaarde van een stof. **Klopt niet voor bestaande situaties beschreven in de Wet Milieubeheer art. 5.6. lid 1 en is strijdig met art. 13 Wet Milieubeheer.**

>

> Een voorbeeld: Voor fijn stof gelden een jaargemiddelde norm en een daggemiddelde norm. De gemiddelde verblijfstijd van een wandelaar op een wandelpad is kort in vergelijking met 24 uur en zeker in vergelijking met een jaar. De blootstelling is daarom niet significant.

>

>

>

> Verkeersintensiteiten in de monitoringstool.

>

> De N65 is in de monitoringstool opgesplitst in twee zogenaamde rijlijnen. 1 rijlijn van Vught naar Tilburg en 1 rijlijn voor de tegenovergestelde richting. Aan beide rijlijnen zijn verkeersintensiteiten gekoppeld. Om de totale verkeersintensiteit van de N65 te bepalen dienen dan ook de verkeersintensiteiten van de twee afzonderlijke rijlijnen bij elkaar opgeteld te worden. **Dat is ook gedaan.**

>

> De verkeersintensiteiten zoals in de monitoringstool vermeld zijn leidend, niet de cijfers uit het MTR+. Verder worden de cijfers uit de meest recente monitoringsronde gehanteerd. **We hebben afgesproken dat MTR+ bepalend is en u stelde dat uw cijfers daarmee correspondeerden vandaar onze opgave om onnodige misverstanden daarover uit te sluiten. Over stagnatiefactoren, slangtellingen of andere tijdswaarnemingen voor intensiteit(sverdelingen), hebben we het dan nog niet gehad.**

>

>

>

> De Ruwheidskaart.

>

> Voor informatie m.b.t. ruwheidskaart van Nederland verwijst ik u naar de volgende website.

>

> <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/meten-en-rekenen/invoergegevens-luchtkwaliteit>

> **0.030 dus net als in de wijde omgeving buiten de bebouwde kom van Helvoirt, de bijna laagste ruwheidsfactor, slecht geschikt voor geheel open terrein. Alleen al daarom is dit getal 0.030 onjuist en moet veel hoger worden. In theorie moet, ceteris paribus, bij de juiste ruwheidsfactor VWL dezelfde uitkomst geven als CARII. Daarvoor moet langs de N65 in de bebouwde kom van Helvoirt met allerlei obstakels(huizen, bomen, tuinafscheidingen) een veel hogere specifieke ruwheidsfactor ingevoerd worden dan de standaard 0.030 per km2.**

>

>

>

>

>

> Van: Corneel B.A. Spil [mailto:corneel.spil@finiconsult.com]

> Verzonden: vrijdag 6 april 2012 10:04

> Aan: Bakermans, Marco (DNB); Kalberg, Hans (DNB); Kalberg, Hans (DNB)

> CC: Astrid Goijaarts; Werner Grientschnig; E. van den Dungen

> Onderwerp: [Fwd: Re: N65 luchtkwaliteit Helvoirt]

>

>

>

> Geachte Heren Bakermans en Kalberg,

>

> Nog dank voor uw bijdrage aan onze verhelderende discussie op donderdag 29 maart over overschrijding luchtverontreinigingsnormen bebouwde kom Helvoirt. Het verheugde me dat we het er over eens waren dat B&W Haaren verantwoordelijk is voor het o.i. noodzakelijke actieplan. Jammer dat we het niet eens konden worden over de te gebruiken rekenmethode en de vereiste afstand tot de wegrand van rekenpunten. Wij zouden het bijzonder op prijs stellen welke ruwheidsfactor gebruikt is in het model LMS op de 4 locaties zodat we dat kunnen narekenen en vergelijken met CARII.

>

> Inzake de gebruikte verkeersintensiteiten stelde u dat de cijfers uit het landelijke model LMS corresponderen met de MTR+ cijfers. Dat deed ons genoeg te horen. Op die basis moeten we makkelijk

tot dezelfde conclusies kunnen komen. U meende dat we mogelijk onjuiste verkeersintensiteiten zouden hebben ingevoerd. Zoals afgesproken ziet u in de bijlage alle door ons gebruikte cijfers. Het lijkt praktisch om als basis voor de verdere discussie over te schakelen op de verkeersintensiteiten 2011. Als we beide exact dezelfde bronnen gebruiken, kunnen althans over de verkeersintensiteiten 2011 geen misverstanden ontstaan bij de komende discussie. Uw voorstel daartoe zijn we graag tegemoet.

>  
> Verder spraken we af dat RWS een gespreksverslag zou sturen.

>  
> Tot slot wensen we iedereen prettige Paasdagen.

> Met vriendelijke groet,

> Corneel B.A. Spil

> 00-31-(0)411-641699 mob: 00-31-(0)6-47890209

>

>

>

>

>

> ----- Original Message -----

>

> Subject:

>

>

> Re: N65 luchtkwaliteit Helvoirt

>

> Date:

>

>

> Fri, 02 Mar 2012 12:21:51 +0100

>

> From:

>

>

> Corneel B.A. Spil <corneel.spil@finiconsult.com>

>

> Organization:

>

>

> Finiconsult B.V.

>

> To:

>

>

> E. van den Dungen <e.van.den.dungen@haaren.nl>

>

> CC:

>

>

> Bakermans, Marco (DNB) <marco.bakermans@rws.nl>, Kalberg, Hans (DNB) <hans.kalberg@rws.nl>, Astrid Goijaarts <a.goijaarts@haaren.nl>, Werner Grientschnig <w.grientschnig@wxs.nl>

>

> References:

>

>

> <512E043A46A446489F64AD359397B495066D97C0@rws-s001000.ad.rws.nl>

>

>

>

> Beste Eric,

>

> Dit antwoord richten we aan B&W Haaren omdat de wet Milieubeheer nu eenmaal B&W verantwoordelijk stelt voor overschrijding van luchtverontreinigingsnormen op haar grondgebied. Het heeft ons uiteraard verheugd dat onze signalering van overschrijding van luchtverontreinigingsnormen ook op het bureau van RWS is beland. De reactie van de heer Bakermans(RWS) gaf aanleiding tot enkele rode aantekeningen

hieronder achter de stellingen uit zijn mail. Het is duidelijk dat we niet helemaal op dezelfde golflengte zitten. Graag nodig ik u en RWS daarom uit voor een gesprek om te bezien in hoeverre we elkaar nog kunnen overtuigen van elkaars visies alvorens verdere stappen te zetten.

>

> Een dergelijk gesprek kan er ook toe dienen productieve oplossingen te vinden voor de gezondheidsrisico's samenhangend met de N65 in plaats van improductieve kibbelarijen over rekentechnieken en wetsinterpretaties. In Haaren is men nu, los van normoverschrijding, gaandeweg algemeen overtuigd van de N65 gezondheidsrisico's. Er wordt alleen nog gestoeid over de vraag of onze puntschattingen van 2-6 met verkeersslachtoffers vergelijkbare vermijdbare sterfte per jaar in Helvoirt verbeterd kan worden. Laten we dan ook de weg kiezen van productieve oplossingen ter voorkoming van de N65 gezondheidsrisico's.

>

> Met vriendelijke groet,

> Corneel B.A. Spil , voorzitter Comité N65

> 00-31-(0)411-641699 mob: 00-31-(0)6-47890209

>

>

> Bakermans, Marco (DNB) wrote:

>

> Beste heer Spil,

>

>

>

>

>

>

> Op 29-12-2012 schreef u namens de Stichting comité N65 ondergronds Helvoirt een brief aan B&W van de gemeente Haaren. De gemeente heeft deze brief aan ons doorgestuurd voor een reactie.

>

> Deze mail geeft de reactie van Rijkswaterstaat op hoofdlijnen weer.

>

> Omdat de materie nogal technisch/inhoudelijk van aard is, zijn wij bereid u ook een mondelinge toelichting te geven. De gemeente Haaren heeft aangegeven ook bij deze toelichting aanwezig te willen zijn. Ik laat het aan u of u van deze mogelijkheid gebruikt wilt maken.

>

>

>

> Met vriendelijke groet,

>

>

>

> Marco Bakermans

>

> Projectmanager planvorming

>

> Afdeling Planvorming en Advies

>

> Rijkswaterstaat Noord-Brabant

>

>

>

> tel. 06-52581827

>

>

>

>

>

>

> Reactie Rijkswaterstaat:

>

> Wij vinden in bovengenoemde brief geen aanleiding om de resultaten van de Monitoringtool in twijfel te trekken. Hiermee voldoet de luchtkwaliteit in Helvoirt aan de wettelijke normen. **Gezien de bijlage punt 16, heeft de minister I&M toch wel wat genuanceerdere opvattingen over de kwaliteit van de Monitoringtool.**

>

>

>

> Conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 valt de N65 onder de categorie SRM2 waarvoor het rekenmodel VLW van toepassing is. Het door de Stichting toegepaste model CAR II is van toepassing voor de categorie SRM1.

>

> Vanwege dit foutieve uitgangspunt kan de Stichting tot andere conclusies komen dan in de Monitoringtool. Deze reactie verbaast ons. Bijlage 1 bij de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 stelt dat rekenmethode 1 gebruikt dient te worden voor a. de weg ligt in een stedelijke omgeving; b. de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de weg, afhankelijk van het straattyp; c. er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving; d. langs de weg bevinden zich geen afscherpende constructies.

> Aan al die eisen wordt in de bebouwde kom van Helvoirt voldaan. Het gebruik van CARII is aldus gerechtvaardigd. Ten overvloede wijzen we op het volgende. Alle rekenpunten liggen in de bebouwde kom volgens het bestemmingsplan. Het valt ook moeilijk feitelijk te ontkennen dat in die bebouwde kom van Helvoirt sprake is van een stedelijke omgeving met bebouwing binnen 30 of 60 meter ten opzichte van de weg. Dientengevolge is zeker geen sprake van open, gewoonlijk buitenstedelijk, gebied waar de bebouwing relatief ver van de weg staat waar ISL toegepast dient te worden volgens aanwijzingen van RIVM.

>

>

>

> Daarbij merken wij op dat ook een aantal van de gehanteerde uitgangspunten en veronderstellingen in de berekeningen van de Stichting met CAR II niet juist zijn. Zo kunnen rekenpunten verder dan 10 meter van de weg liggen voor zo ver het geen verblijfsgebied betreft. Die opmerking is alleen juist bij toetsing van nieuwe (WABO)plannen, niet voor geconstateerde bestaande normoverschrijdingen. De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 onder Artikel 70, lid 1 onder b is volstrekt helder op dat punt. De wet Milieubeheer is heel duidelijk onder art. 5.6. lid 1: "In afwijking van titel 5.1 gelden ten aanzien van de kwaliteit van de buitenlucht **uitsluitend** deze titel, bijlage 2 en de op deze titel berustende bepalingen." met slechts heel beperkte uitzonderingen onder lid 2.

>

>

>

> Met het afwijkende beeld van de N65 ten opzichte van een autosnelweg is rekening gehouden door emissiefactoren passend bij een 80 km/uur weg te hanteren en ook de karakteristieke verkeersafwikkeling van dit type weg te gebruiken waarin ook congestiefactoren opgenomen zijn vanwege aanwezige verkeerslichten. Met alle respect, we hebben op geen enkel van de door ons geanalyseerde rekenpunten in >de monitoringtool overdrachtslijnen tussen rekenpunt en de N65 of congestiefactoren aangetroffen.

>

>>

>>

>> De constatering dat andere verkeerscijfers gebruikt zijn dan in MTR+ is juist. In de monitoringtool wordt namelijk consequent gebruik gemaakt van cijfers uit het landelijke model LMS. Het is een bekend en (juridisch) geaccepteerd gegeven dat deze cijfers enigszins af kunnen wijken van meetgegevens. Met alle respect, enigszins afwijken kan natuurlijk optreden maar systematisch aanzienlijk naar beneden afwijken van de werkelijkheid zoals die in MTR+ wordt weergegeven, lijkt juridisch niet goed houdbaar.

>>

>>

>>

>>

>>

>>

>>

>>

>>

>