

Aan: De leden van de gemeenteraad van Vught
T.a.v. de griffie
Postbus 10100
5260 GA Vught

Via griffie@vught.nl

pg | 1 / 2

Datum: 4 Mei 2024

Betreft: Reactie op het schrijven van B&W Vught met kenmerk RI/ Z21 - 237770 / UIT/24
– 598546 / 22 de beantwoording van vragen aan de Task Force over denk- en
rekenfouten in analyse.
Discussie N65

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief reageer ik op het schrijven met bovengenoemd kenmerk waarin Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught de vragen van Stichting Comité N65 aan de Task Force beantwoorden.

In de vragen 3 en 4 worden gezondheid en luchtkwaliteit benoemd waarin wordt gesteld dat wonen langs een snelweg gezondheidsrisico's met zich brengt en dat de luchtkwaliteit weliswaar nu voldoet aan de in Nederland geldende norm maar zeker de gezondheid onvoldoende beschermt en in de (nabije) toekomst zeker niet meer zal voldoen. De antwoorden die op deze vragen gegeven worden verdienen correctie en aanvulling.

Ten eerste wordt over gezondheid nauwelijks gesproken in raadsbijeenkomsten of in stukken van de gemeente anders dan de status van de natuur. Humane gezondheid is wel degelijk in het geding. De N65 wordt geclassificeerd als een drukke verkeersweg: door WHO gedefinieerd als een weg met meer dan 10.000 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de N65/A65 geldt >45.000 vbpe¹. Door de WHO wordt gesteld dat wonen aan een drukke verkeersweg binnen 300 - 500 m afstand gezondheidsschadelijk is, wat inhoudt voortijdig sterven, verlies van (gezonde) levensjaren, risico op acute en chronische aandoeningen, en vooral kinderen en kwetsbare groepen zijn het slachtoffer. Kinderen verliezen blijvend leervermogen als een lange tijd blootgesteld aan luchtverontreiniging. Dit is ook de achterliggende reden dat de WHO de grens legt bij de concentraties fijn stof, PM_{2.5} van 5 µg/m³². Hiervoor is alleen van gedegen wetenschappelijk, 'peer-reviewed' onderzoek gebruik gemaakt, en geldt dus als een solide onderbouwing.

Burgemeester en Wethouders stellen “...In Europa wordt weliswaar gesproken over strengere normen, maar daarvan is nog geen sprake”. Inderdaad wordt er gesproken over aangescherpte richtlijnen, en dat neemt serieuze vormen aan³ en kan niet worden afgedaan als niet relevant. Steeds meer wetenschappelijk bewijs toont de ernstige gezondheidsrisico's van de blootstelling aan luchtverontreiniging, die wordt niet minder maar juist meer, en stimuleert de wetenschappelijke en beleidsmatige discussie.

¹ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00003497.pdf>

² <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>

³ Proposal for a revision of the Ambient Air Quality Directives.

https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en

Negeren van deze ontwikkeling zal leiden tot de zelfde situaties die zijn ontstaan in het verleden⁴ als dan toch aanvaard moet worden dat de problematiek niet door (pseudo-) technische maatregelen is op te lossen en dan, door een uitspraak van een rechter gedwongen of niet, (dure) maatregelen getroffen moeten worden. Nederland heeft er inmiddels uitgebreide ervaring mee.

Dat nu nog aan de huidige norm kan worden getoetst is slechts voor zolang als de norm niet is verlaagd. Vraag is of gezondheidsschade voorkomen terzijde kan worden geschoven als voorlopig kan worden voldaan aan een (nog tijdelijke) norm. Zeker als verwacht mag worden dat de strengere norm eerder zal worden ingevoerd dan het moment waarop de N65/A65 weer aan revisie toe is of daar de mogelijkheid voor bestaat. Deze vraag is destemee relevant nu een ingrijpende en dure beslissing wordt genomen voor de kwaliteit van leven in Vught voor de komende decennia en er keuzes kunnen dan wel moeten worden gemaakt.

Dat Burgemeester en Wethouders van Vught vinden dat: ‘...*Luchtkwaliteit is één van de benoemde redenen voor aanpak van de N65*’, blijkt echter niet uit de kennis en informatie die gebruikt wordt bij de overwegingen inzake de N65. Ook door de gemeenteraad wordt een dergelijke opvatting niet duidelijk uitgedragen.

In het antwoord van Burgemeester en Wethouders wordt gesteld met betrekking tot de relatie van fijn stof, PM_{2,5}, en verkeer: “...*Bovendien is, als er al een issue is, PM_{2,5} een probleem vanwege de landbouw, niet voor verkeer.*” Dit is meer dan onjuist. Verkeer stoot 5,9 kiloton uit (35% van het nationale totaal) en landbouw 0.6 kiloton (3,6%)⁵. Bovendien geldt hier dat verkeer in de directe nabijheid is van de omgeving van de N65 en landbouw/veeteelt niet. Verkeer is dus wel degelijk een probleem en landbouw niet of nauwelijks.

Samenvattend moet helaas gesteld worden dat de beantwoording door Burgemeester en Wethouders van de vragen 3 en 4 van de Stichting Comité N65 onjuist en onvolledig is. Bovendien wordt bij de beantwoording voorbijgegaan aan relevante ontwikkelingen in de Europese wetgeving op het gebied van luchtverontreiniging. Ontwikkelingen die op termijn voor Nederland zullen gelden.

Ik ben mij bewust dat politieke beslissingen afwegingen zijn van alle belangen waarbij alle mogelijke kennis en informatie wordt ingebracht. Voor wat betreft gezondheid en verkeer was dat volgens ondergetekende onvoldoende verzorgd. Met deze brief hoop ik hier een bijdrage te kunnen leveren. Wellicht is door of voor de raadsleden en college meer onderzoek en studie noodzakelijk.

Als dat al niet zeker was, kan na dit begin van (aanvullende) informatievoorziening niet meer gesteld worden dat de relatie gezondheid en verkeer niet uiterst relevant moet worden bevonden bij de discussie over de N65.

Hoogachtend,

Vught

⁴ 2005: fijn stof ; 2019: PAS en URGENDA

⁵ <https://www.emissieregistratie.nl/data/overzichtstabellen-lucht/luchtverontreinigende-emissies>