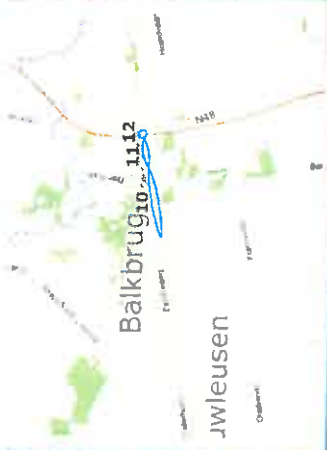
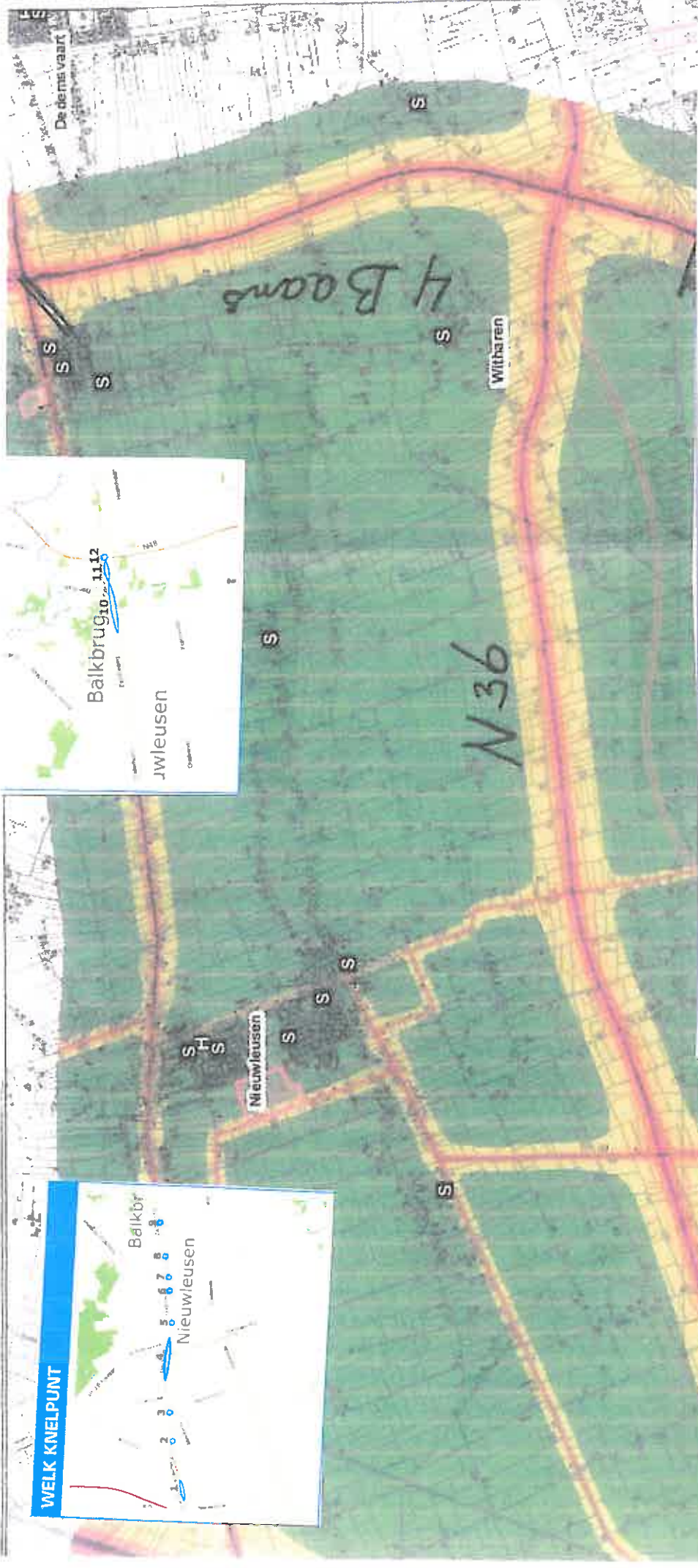


**Informatie N340
namens dhr H.J.
Scherpenkate**



Het traject tot nu toe



N 340 / N48 Zwolle - Ommen
Voorschaarstermatje



Ingezonden brief

Wim Prinsse,

Ondergetekende heeft de reactie op mijn plan gelezen (maar ik denk dat hij de inhoud niet helemaal heeft begrepen) en ik ben blij dat de stichting Duurzaam door het Vechtdal wakker begint te worden, dat het combinatie-alternatief niets is, (De dwaasheid ten top rond de N340 en de N377) maar nu de rest nog.

Duurzaam vind ik tegenstrijdig en niet juist. Duurzaam door het Vechtdal is volgens de Stichting een 100 km weg er dwars door heen. (Wat duurzaam is wordt prima uitgelegd door Goos Wilm in de Vechtanjer van 7 juni 2011)

De stichting heeft het volste recht om een stuk grasland belangrijker te vinden dan de gezondheid van de kinderen op de scholen in Ankum en Oudleusen, en de veiligheid van de de kinderen uit de gemeente Dalfsen, die naar de scholen moeten fietsen naar Ommen en Zwolle. Ook de gezondheid en de leefbaarheid van alle mensen die dagelijks met de N340 en de N377 te maken hebben, **in hun keuze niet mee te nemen.**

Zie petitie van het Astma Fonds februari 2011, en het antwoord van staatssecretaris Joop Atsma met kenmerk DFM/K&L2011041509. En het GGD IJsselland antwoord (kenmerk G11.001037) op mijn verzoek geschreven, door de heer J. de Wolf. En Veilig Verkeer Nederland (kenmerk NP1269) ook gratis af te halen bij ondergetekende.

Dus de stelling: aanpassen aan de huidige maatstaven, is prima. Maar dan moet de N36 wel worden aangelegd waar hij hoort. Want de volksgezondheid komt eerst, zie reactie Henk Brink. De afbouw van de N36 is dus de oplossing voor alle problemen van de N340 en de N377, want deze twee wegen zijn een ééneïge tweeling. De N340 wordt een 70 km weg, voorrangfietspad van Zwolle tot Ommen en de N377 kan een 80 km weg worden zoals beloofd, alle knelpunten, 12 stuks, zijn er niet. Geen twee doorsnijdingen, maar één N36. Want een 100 km weg is een doorsnijding. Parallelwegen niet.

Ook de opmerking van Gerrit Wermink en Wim Prinsse over de onderhoudskosten, kan ik niet plaatsen. Dus wacht ik de uitnodiging voor een gesprek maar af, want ik hoor graag van Wim Prinsse wat hij met "boerenverstand" bedoeld. Het standpunt van Wim Prinsse in de Stentor van 2 maart 2011, alles wat in de krant (De Stentor) staat is waar, behalve als het over de N340 gaat. Op dit punt ben ik het helemaal met hem eens.

H.J. Scherpenkate
Oudleusen



**'Noordelijke variant N340
(Zwolle-Ommen) beter'** 14

raal.nl • week 23 • dinsdag 7 juni 2011

Stemmen 19 juni 2011 0.30
NIEUWSPOLL VECHTDAL

+ 50 gevraagd
Ik ben voor het
Noordelijk Tracé

- EENS *85%*
- ONEENS *14%*
- GEEN MENING *1%*

STEM OP WWW.VECHTDALCENTRAAL.NL



IJsselland

De heer H.J. Scherpenkate
Oosterkampen 2
7722 VZ Dalfsen



datum 23 mei 2011

kenmerk G11.001037 / Osirisnr. 27645 / J. de Wolf

doorkiesnummer (038) 428 1440

onderwerp opwaardering N340 en gezondheid

Geachte heer Scherpenkate,

Aanleiding

U heeft recent in een mondeling gesprek met ondergetekende uw visie weergegeven over de plannen van de provincie Overijssel over de opwaardering van de N340. In dat gesprek heeft u de GGD gevraagd om vanuit gezondheid te reageren op uw visie op de N340.

Ik heb kennis genomen van uw visie. In deze brief geef ik een reactie hierop. Het team Milieu en gezondheid van de GGD IJsselland beschikt over deskundigheid over de relatie tussen milieufactoren (bijvoorbeeld geluid en luchtverontreiniging) en gezondheid. Vanuit dat perspectief geven we als team advies aan burgers, instellingen en gemeenten in Overijssel.

Oriëntatie op provinciale documenten

In de eerste plaats kan u zeggen dat noch de provincie Overijssel, noch gemeenten in het betrokken gebied de GGD om advies hebben gevraagd over de mogelijke gezondheidseffecten van de provinciale plannen over de N340. Provincie en gemeenten zijn dat ook niet verplicht. Wel dienen gemeenten op basis van de Wet Publieke Gezondheid in hun beleid rekening te houden met gezondheid.

Verder kan ik u meedelen dat ik kennis heb genomen van uw standpunt en me vervolgens heb georiënteerd op de plannen voor de opwaardering van de N340 die op de website van de provincie Overijssel staan. Er staat een veelheid van documenten op deze website. Het is voor mij niet mogelijk om al deze nota's, plannen nu goed te bestuderen, de diverse tracés met elkaar te vergelijken om tot een weloverwogen oordeel te komen. Daarvoor moeten gegevens bestudeerd worden van berekeningen van de geluidbelasting op de gevels van woningen, scholen en andere gebouwen, berekeningen van de mate van luchtverontreiniging door stikstofdioxide en fijn stof in de directe omgeving van de verschillende wegtracés en berekeningen van de externe veiligheid rond wegen door risicovol transport (bijvoorbeeld een lpg-vrachtauto). Ik beschik niet over al deze benodigde gegevens.

Het viel me verder op dat ik bij het globaal doornemen van de verschillende documenten het onderwerp 'gezondheid' niet ben tegen gekomen!

Beoordeling effecten wegverkeer op gezondheid

Ik wil u duidelijk maken hoe de GGD de invloed van wegverkeer op de gezondheid van mensen in zijn algemeenheid beoordeelt. Hiervoor maakt de GGD onder meer gebruik van de volgende landelijk vastgestelde documenten: de GGD-richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid van 2008 en het

Postadres

Postbus 1453
8001 BL Zwolle
T (038) 428 14 28
T 088 443 07 00 (Deventer)
F (038) 428 15 19
I www.ggdijssel.nl
E info@ggdijssel.nl

Milieu & Gezondheid

T 0900 277 77 77

Bezoekadressen	Locatie Deventer
Locatie Zwolle	Schurenstraat 8a
Zeven Alleetjes 1	7413 RA
8011 CV Zwolle	Deventer





IJsselland

Handboek Gezondheidseffectscreening Stad en Milieu 2010.

Ik ga achtereenvolgens in op hinder door geluid en trillingen, luchtverontreiniging door fijn stof en stikstofdioxide en de externe veiligheid.

Geluidhinder door wegverkeer

Geluidhinder kan gezondheidseffecten veroorzaken als ernstige slaapverstoring, hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, stress en vermindering van leer- en werkprestaties. Daarbij kunt u ook denken aan kinderen op school. Uit onderzoek is bekend dat hart- en vaatziekten pas optreden bij een geveelbelasting van meer dan 60 dB. Daarom is de GGD voorstander van het zo laag mogelijk houden van geluidniveaus maar in ieder geval onder de 60 dB.

De mate van hinder en gezondheidseffecten is afhankelijk van de geluidbelasting direct veroorzaakt door het verkeer. Daarbij zullen mensen direct naast de weg de meeste hinder ondervinden. Maar ook andere factoren hebben invloed: kwaliteit van het gebouw en het gedrag in het gebouw (buiten zitten, ramen open, mate van isolatie, e.d.). Ook de mate van zichtbaarheid van de weg en het verkeer en hoe groot het vertrouwen in de overheid is, heeft invloed op de beleving van de geluidhinder.

Maatregelen die deze hinder doen verminderen zijn onder meer:

- Afstand gebouw tot de weg vergroten.
- Aanleggen van een geluidarm wegdek en van geluidschermen.
- Goede doorstroming van het verkeer.
- Weg vanuit het gebouw minder zichtbaar maken.
- Goede en heldere communicatie door de overheid.
- Isoleren van gebouwen (woningen, scholen).

Trillingen door wegverkeer

Wegverkeer kan ook trillingen veroorzaken. Dit treedt bijvoorbeeld op door zwaar vrachtverkeer. Op dit moment is er nog onvoldoende bekend of en in welke mate trillingen gezondheidseffecten geven.

Verondersteld mag worden dat trillingen net zoals geluid slaapverstoring kunnen veroorzaken en onzekerheid en stress en daardoor ook gezondheidseffecten kunnen veroorzaken.

Luchtverontreiniging door wegverkeer

Wegverkeer veroorzaakt luchtverontreiniging; onder meer fijn stof en stikstofdioxide. Over de directe effecten van stikstofdioxide op de gezondheid is onvoldoende bekend. Er is wel al voldoende bekend over de invloed van fijn stof op de gezondheid. Fijn stof is niet alleen schadelijk bij hoge concentraties in de lucht. Ook lage concentraties fijn stof kunnen gezondheidsschade opleveren. De volgende gezondheidseffecten kunnen optreden door fijn stof:

- vermindering van de longfunctie;
- toename van luchtwegklachten (hoesten, kortademigheid);
- verergering van astma, met name bij kinderen;
- verergering van klachten op het gebied van hart- en vaatziekten.

De belangrijkste kwetsbare groepen voor fijn stof zijn: ouderen, kinderen, diabetici en mensen met bestaande aandoeningen voor de luchtwegen.

De GGD staat op het standpunt dat de overheid er naar moet streven om de hoeveelheid fijn stof in de lucht zo laag mogelijk te houden. Daarom adviseert de GGD overheden om binnen een afstand van 100 m. van een snelweg en 50 m. van een provinciale weg of drukke gemeentelijke weg (weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal) geen gevoelige bestemmingen te realiseren (scholen, kinderopvang, woningen en zorgcentra). Daarnaast adviseert de GGD om bij voorkeur een veilige afstand van 300 m. van een snelweg te hanteren.

Postadres

Postbus 1453
8001 DL Zwolle
T (038) 428 14 28
T 088 443 07 00 (Deventer)
F (038) 428 15 19
I www.ggdijsselland.nl
E info@ggdijsselland.nl

Milieu & Gezondheid

T 0900 277 77 77

Bezoekadressen	Locatie Deventer
Locatie Zwolle	Schurenstraat 8a
Zeven Alleetjes 1	7413 RA
8011 CV Zwolle	Deventer





IJsselland

Externe veiligheid en wegverkeer

Met name het transport van gevaarlijke stoffen kan een risico opleveren voor de directe omgeving. Dit dient in beeld te worden gebracht. In een gebied met weinig bebouwing en waar weinig mensen verblijven zal bij een calamiteit het aantal slachtoffers beperkt blijven in vergelijking met een gebied met veel woningen, scholen, zorgcentra, etc.

Keuze uit wegtracés

Bij de keuze voor een wegtracé spelen veel factoren een rol. Ook gezondheid dient hierbij een wezenlijke rol te spelen. Het is namelijk te verwachten dat het ene tracé meer gezondheidseffecten tot gevolg kan hebben dan een ander tracé. Voor een goede beoordeling en afweging dienen gegevens beschikbaar te zijn over de berekende afstanden van de weg per tracé en de berekende uitstoot van fijn stof op verschillende afstanden van de weg per tracé. Omdat de GGD niet over deze gegevens beschikt, kan er geen goed afgewogen oordeel worden gegeven. Ook kent de GGD niet de exacte voorstellen wat betreft de precieze ligging van de weg bij de verschillende tracés en de afstanden tot de bebouwing.

Voorkeur van de heer Scherpenkate

U geeft nadrukkelijk de voorkeur aan een noordelijke variant door een gebied met relatief weinig bebouwing. Als dit betekent dat de huidige N340 een stuk stiller wordt, de scholen en woningen direct langs deze weg minder geluidbelasting zullen krijgen en ook andere wegen als de N377 minder verkeer te verwerken krijgen, zou dat kunnen betekenen dat er per saldo minder mensen (waaronder kinderen) gezondheidseffecten zullen ondervinden door het wegverkeer. Maar de GGD heeft op dit moment onvoldoende gegevens om dit met harde gegevens te kunnen onderbouwen. Voor welk tracé ook wordt gekozen, bij elke variant dienen de gezondheidseffecten in beeld gebracht te worden. En er zullen er maatregelen moeten worden overwogen om deze effecten, met name voor de kwetsbare groepen (kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen) zo laag mogelijk te houden. U kunt daarbij onder meer denken aan het aanbrengen van geluidschermen, isoleren van gebouwen, verplaatsing van scholen en het aankopen van woningen.

Ik hoop dat u met dit advies uw voordeel kunt doen in het beoordelen van de provinciale plannen voor opwaardering van de N340.

Voor verdere toelichting en informatie kunt u contact opnemen met ondergetekende, de heer J. de Wolf, tel. 038-4281440.

Met vriendelijke groet,

J. de Wolf, senior beleidsmedewerker milieu en gezondheid
GGD IJsselland

Postadres Postbus 1453 8001 BL Zwolle T (038) 428 14 28 T 088 443 07 00 (Deventer) F (038) 428 15 19 I www.ggdijsselland.nl E info@ggdijsselland.nl	Milieu & Gezondheid T 0900 277 77 77 Bezoekadressen Locatie Deventer Locatie Zwolle Schurenstraat 8a Zeven Alleetjes 1 7413 RA 8011 CV Zwolle Deventer
--	---





Petitie

Fijn stof verziekt je longen

Mensen in Nederland worden ziek door het inademen van fijn stof. Vuile lucht leidde in 2008 onder longpatiënten tot 1.030 spoedopnames en 690 sterfgevallen¹. De ruim één miljoen mensen met een chronische longziekte hebben als eerste last van vuile lucht – en niet als enige. Het Astma Fonds vindt dat niemand een gezondheidsrisico mag lopen door de lucht die hij inademt. De meer dan 60.000 schoolkinderen die nu naar een school gaan die ongezond dicht bij een weg ligt, moeten al helemaal geen gezondheidsrisico lopen.

Noodgedwongen ontvluchten mensen de plekken in Nederland waar veel luchtvervuiling voorkomt. Zoals Arie (42), die jarenlang voor zijn werk op de weg zat, omwille van zijn gezondheid ander werk zocht en nu naar de noordelijke provincies wil uitwijken. Of Betty (33), die het medicijngebruik in haar gezin drastisch zag afnemen sinds hun verhuizing van de Randstad naar de Veluwe. Het Astma Fonds vindt dit onacceptabel. Mensen moeten geen last hebben van vuile lucht. Zij moeten er geen zieke longen van krijgen.

Luchtvervuiling veroorzaakt **astma en COPD (chronische bronchitis en longemfyseem)** en **verergert klachten bij mensen die deze chronische longziekten al hebben**. Wetenschappelijk onderzoek toont dat onomwonden aan. Blootstelling aan vuile lucht veroorzaakt in Nederland ongeveer 5 procent van de totale ziektelast². Van alle milieufactoren is luchtvervuiling de grootste boosdoener.

De oplossing: wees eerlijk, veilig en schoon

Het Astma Fonds vindt dat het kabinet concrete maatregelen moet nemen om mensen te beschermen tegen vuile lucht:

1. Wees eerlijk over de schadelijke gezondheidseffecten van vuile lucht

Het Astma Fonds wil dat de overheid niet de norm, maar de gezondheid centraal stelt. De lucht moet daadwerkelijk gezonder worden. Wat is nodig?

- Een gezondheidsindicator. Prima dat het onderzoek naar de introductie van een gezondheidsindicator wordt voortgezet, maar belangrijker is dat het er nu echt van komt om een indicator vast te stellen.
- Een criterium voor blootstelling. Door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) mag lokaal de luchtkwaliteit per saldo verslechteren, zo lang men binnen de normen blijft. Terwijl ook onder die norm de lucht ongezond is. Een criterium voor bevolkingsblootstelling hoort in de wettelijke meldingsprocedure voor projecten en maatregelen in het NSL.

2. Bouw geen scholen binnen 300 meter van een snelweg

Ook geen 100km weg bij scholen
Het is ongezond om nabij een snelweg of drukke verkeersweg naar school te gaan. In 2007 stonden alleen al 275 basisscholen (3 procent van het totaal aantal basisscholen) binnen 300 meter van een snelweg, en 72 basisscholen (0,8 procent van het totaal) binnen 50 m van een provinciale weg.

Het Astma Fonds vindt het onverantwoord dat daar nog scholen bij komen. Juist schoolkinderen moeten goed worden beschermd tegen de gezondheidsrisico's van luchtvervuiling. Hun longen zijn nog in ontwikkeling en daarmee extra gevoelig voor vuile lucht. In de AMvB Gevoelige bestemmingen moet een minimale afstand worden opgenomen van 300 meter tussen een school en een snelweg, en 50 meter tussen een school en een provinciale weg, ongeacht de concentratie luchtvervuiling.

3. Schoner verkeer en openbaar vervoer

Verminder verkeersemisies door in te zetten op schone technologieën en goed en betaalbaar openbaar vervoer.

¹ Compendium voor de leefomgeving

² EBoDEproject, 2008

Gezonde longen, van levensbelang

Toelichting maatregelen

Ad 1: Eerlijkheid over de schadelijke gezondheidseffecten van vervuilde lucht

- Het onderzoek naar een geschikte gezondheidsindicator en nieuwe normstelling dient te worden gecontinueerd. Voor toekomstige maatregelen is een gezondheidsindicator onontbeerlijk. Dit voorkomt bijvoorbeeld dat op zichzelf goedbedoelde initiatieven niet of nauwelijks positieve gezondheidseffecten hebben, zoals in het geval van roetfilters, die alleen grote deeltjes afvangen.
- Hoewel grenswaarden niet overschreden mogen worden, is het wel mogelijk dat lokaal of in een bepaald gebied de luchtkwaliteit per saldo kan en mag verslechteren. Het RIVM³ wijst er op dat in de monitoring van het NSL de nodige aandacht uit moet gaan naar de bevolkingsblootstelling en dat het monitoringsinstrumentarium hiertoe afdoende functionaliteit en informatie over moet geven. Daarom moet de bevolkingsblootstelling als criterium deel gaan uitmaken van de wettelijke meldingsprocedure van het NSL.
- Daarnaast constateert het RIVM dat de berekeningen van de Monitoringstool van het NSL grote onzekerheid kennen, waardoor het RIVM geen algemene uitspraak kan doen over de kwaliteit van de monitoringsresultaten. De andere aanbevelingen uit het RIVM-rapport over de nulmeting van het NSL moeten dan ook overgenomen worden.

Ad 2: 300 meter tussen school en snelweg

- De landelijke overheid moet er op toezien dat lokale overheden en uitvoerende instanties de bevolking beschermen tegen schadelijke uitstoot. Woningen, zorginstellingen en scholen mogen niet naast een drukke verkeersweg of snelweg staan. Hier kan de overheid op korte termijn iets aan doen door de AMvB Gevoelige bestemmingen aan te passen.
- Deskundigen van het RIVM, de GGD en de Gezondheidsraad pleiten al langer voor een grotere afstand tussen gevoelige bestemmingen en drukke verkeerswegen. GGD's raden een minimale afstand aan van 300 meter tussen school en snelweg en 50 meter tussen school en provinciale weg, ongeacht de concentratie fijn stof. Nu wordt er nog naar de normen voor PM10 en NO2 gekeken. Als deze niet worden overschreden, mag er wel binnen 300 meter tot de snelweg of 50 meter tot een drukke verkeersweg worden gebouwd. Volgens de Wereld Gezondheids Organisatie is de PM10-norm echter niet gezond, de grenswaarde halveren zou beter zijn. Daarom pleiten wij voor een afstandsmaatregel die losgekoppeld is van de norm.
- In 2007 stond 3 procent (275 scholen) van de 9064 scholen in het basisonderwijs binnen 300 meter van een snelweg en 0,8 procent (72 scholen) binnen 50 meter van een provinciale weg. Op basis van deze cijfers kan berekend worden dat in 2010 naar schatting meer dan 49 duizend leerlingen op een basisschool binnen 300 meter van een snelweg zaten, en bijna 13 duizend leerlingen op een basisschool binnen 50 meter van een provinciale weg.
- Daarnaast moeten woningen ook tot de gevoelige bestemmingen worden gerekend en moet er ook niet direct langs drukke binnenstedelijke wegen (met meer dan 10.000 voertuigen per etmaal) worden gebouwd
- De Raad van State gaf de gemeente Ouder-Amstel eind september groen licht voor de nieuwbouw van een school binnen honderd meter van de A9 en dichtbij de A2 en de drukke N522. Wij vrezen dat de uitspraak van de Raad van State een precedent schept voor gemeenten om scholen vaker in de buurt van drukke wegen te bouwen. Dit zal de gezondheid van steeds meer kinderen in gevaar brengen. Juist de longen van jonge kinderen, die nog in ontwikkeling zijn, zijn gevoelig voor fijn stof dat bij hen ook nog eens astma kan veroorzaken.
- Zolang gemeenten zich kunnen onttrekken aan de grens van 300 meter, respectievelijk 50 meter, verliest de gezondheid het van lokaaleconomische belangen. Gemeenten hebben in de huidige AMvB een achterdeur, en kunnen een loopje nemen met de gezondheid. Die achterdeur moet gesloten worden door de afstand en niet de norm leidend te maken in een aangepaste AMvB.
- Nederland gaat niet op slot wanneer de minimale afstand tussen een drukke verkeersweg en een school strikt gehandhaafd wordt. Juist nieuwbouw kan heel goed op acceptabele afstand.

Ad 3: verminderen van verkeersemissies

- In afwachting van de gezondheidsindicator kunnen al doeltreffende maatregelen genomen worden waarmee de gezondheid van mensen gediend is. Inmiddels is genoegzaam bekend dat fijn stof uit verkeer, met name vrachtverkeer, voor de grootste gezondheidsproblemen zorgt. Op dit moment gaat de overheid teveel uit van het normdenken, aangemoedigd door bijvoorbeeld het 'Beleidsgericht Onderzoeksprogramma (BOP) Fijn Stof'. Daarin wordt een beleidsconsequentie voorgesteld die leidt tot het halen van de norm PM10, maar daarmee is de gezondheid niet gediend. Het BOP raadt aan om in te zetten op vermindering van stikstofoxiden en ammoniak, terwijl het zelf aangeeft dat het verbrandingsaerosol fijn stof voor de echte gezondheidsproblemen zorgt.
- De overheid moet daarom maatregelen nemen waarvan nu al bekend is dat ze effect sorteren, maatregelen dus die verkeersemissies verminderen. Concreet gaat het dan met name om schoner verkeer en het openbaar vervoer als serieus alternatief.

³ RIVM, Nulmeting van het NSL monitoringsprogramma; Analyse van de uitgangssituatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, Rapport 680712001/2010, 2010.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20951 2500 EZ Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Buitenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Directoraat-Generaal
Milieu
Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit
Lucht

Rijnstraat 8
Postbus 20951
2500 EZ Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Kenmerk
DGM/K&L2011041509

Datum 28 maart 2011
Betreft Regelgeving luchtkwaliteit voor scholen en andere gevoelige
bestemmingen nabij snel- en provinciale wegen (Besluit gevoelige
bestemmingen)

Geachte Voorzitter,

Hierbij stuur ik u, conform mijn toezegging aan de Vaste Commissie voor
Infrastructuur en Milieu in het Algemeen Overleg van 9 februari jl., een brief over
de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit voor scholen en andere gevoelige
bestemmingen. De discussie met de Vaste Commissie spitste zich toe op de
werking van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit), de
wenselijkheid om de luchtkwaliteit gericht te meten wanneer kinderen op school
verblijven en de mogelijkheid voor een algeheel verbod om scholen te bouwen
binnen 300 meter van de snelweg. Op deze onderwerpen ga ik hierna in.

Het Besluit gevoelige bestemmingen

Het Besluit gevoelige bestemmingen wil voorkomen dat gevoelige bestemmingen,
waaronder naast scholen ook kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen voor
ouderen vallen, worden gebouwd in gebieden langs snelwegen en provinciale
wegen als daar sprake is van een slechte luchtkwaliteit. Het besluit omschrijft die
gebieden als een gebied van 300 meter langs een rijksweg en een gebied van 50
meter langs een provinciale weg. Dit zijn de afstanden waarbinnen de
luchtkwaliteit het meest beïnvloed wordt door de emissies van het wegverkeer.
Het Besluit gaat uit van de wettelijke grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ (fijn stof),
zoals die van kracht zijn zonder verkregen derogatie. Met andere woorden het
Besluit gevoelige bestemmingen staat sedert de inwerkingtreding op 16 januari
2009 nieuwbouw (incl. beperkte uitbreiding) van scholen en andere gevoelige
functies alleen toe als reeds op dat moment geen sprake is van (dreigende)
overschrijding van de grenswaarden. Het Besluit loopt daarmee vooruit op het
NSL, dat is gericht op het halen van de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ met
ingang van 11 juni 2011, onderscheidenlijk 1 januari 2015. Tegelijk betekent dit
dat het Besluit zodra door toedoen van het NSL overal in Nederland aan de
grenswaarden wordt voldaan, zijn functie als het ware zal verliezen.

Daar om nieuwe wegen ook bij

Het Besluit richt zich op de vestiging van nieuwe school- en andere gebouwen en geeft regels voor het uitbreiden van bestaande gebouwen. Nieuwbouw mag alleen plaatsvinden als, ingeval de grenswaarden worden overschreden, er geen toename is van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Een bestaand school- of ander gebouw mag - ook als de grenswaarden worden overschreden - eenmalig worden uitgebreid tot 10% extra personen t.o.v. het aantal personen waarvoor het gebouw reeds is bestemd.

Directoraat-Generaal
Milieu
Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit

Kenmerk
DGM/K&L2011041509

Goede ruimtelijke ordening en gezondheid

Het Besluit gevoelige bestemmingen heeft zoals hiervoor aangegeven een gezondheidskundige scope vanuit het perspectief van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ en beperkt zich daarbij tot de in het besluit aangegeven gebieden langs rijks- en provinciale wegen. Bij het tot stand komen van het Besluit is uitgebreid gesproken over een bredere reikwijdte en is door mijn ambtsvoorganger uitdrukkelijk de conclusie getrokken dat de vraag waar scholen en andere gevoelige functies het best kunnen worden gebouwd een vraag is die op lokaal niveau dient te worden afgewogen binnen het kader van de goede ruimtelijke ordening. Deze lijn wil ik vasthouden. De praktijk laat zien dat de bouw van gevoelige functies nu eenmaal geen enkelvoudige beslissing is, dat er altijd meerdere belangen serieus zijn af te wegen. Daarmee in lijn ga ik geen verdergaande restricties in het Besluit gevoelige bestemmingen opnemen die deze lokale bewegings- en afwegingsruimte blokkeren. Een voor het hele land geldend verbod om - ongeacht de luchtkwaliteit - in een zone van 300 meter langs een snelweg en 50 meter langs een provinciale weg scholen en andere gevoelige bestemmingen te bouwen acht ik dispropotioneel.

Tegelijk verdient het aspect gezondheid in de ruimtelijke afweging wel het juiste accent. Ik hecht daar belang aan en wijs er op dat er binnen de ruimtelijke ordening verschillende werkwijzen zijn die het mogelijk maken om gezondheid expliciet en in een vroegtijdig stadium van planvorming zichtbaar te maken in het afwegingsproces. In de VROM publicatie "gezonde plannen" van 31 januari 2008 zijn deze instrumenten kort beschreven. Een bekend instrument is de gezondheidseffectscreening (GES), waarmee in beeld wordt gebracht waar de kansen en knelpunten ten aanzien van gezondheid in relatie tot milieukwaliteit in een plangebied liggen. Luchtkwaliteit wordt in de GES methodiek meegewogen naast andere milieucomponenten die voor de gezondheid van belang zijn. De GES systematiek maakt zichtbaar waar zich situaties voordoen boven en waar onder de wettelijke normen. De GES methodiek is evenwel grofmazig van aard. Een meer gedetailleerde manier om het gezondheidsaspect in de ruimtelijke planvorming te betrekken wordt beschreven in de landelijke GGD-richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid (rapport RIVM nr. 609330008/2008).

Ik wil ook met nadruk wijzen op de mogelijkheid om op lokaal niveau aanvullend ruimtelijk beleid vast te stellen en daarmee gezondheid in het kader van luchtkwaliteit - ook voor het bouwen langs drukke lokale wegen - expliciet op de

kaart te zetten. Bij het vaststellen van dat beleid kunnen plaatselijke GGD's een belangrijke rol vervullen. Zo heeft bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam in januari 2010 in aanvulling op het Besluit gevoelige bestemmingen de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit vastgesteld voor het ruimtelijke planproces die bepaalt dat er binnen 300 meter van de snelweg en binnen 50 meter van een provinciale weg - ongeacht de luchtkwaliteit - geen nieuwe gevoelige functies mogen worden gebouwd. Deze bescherming is bovendien uitgebreid naar de drukke gemeentelijke wegen (wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Ook daar wordt een zone van 50 meter aangehouden. Er kan alleen via bestuurlijke besluitvorming van deze Richtlijn worden afgeweken, na verplichte advisering door de GGD. Een en ander kan erin resulteren dat bijvoorbeeld een school of kinderdagverblijf bij nader inzien toch op een andere plek wordt gesitueerd: wat verder weg van de snelweg of in een aanzienlijk minder drukke zijstraat. Ook de gemeenten Best en Harderwijk hebben inmiddels aanvullend beleid vastgesteld waarbij extra bescherming van de gezondheid het uitgangspunt is.

Directoraat-Generaal
Milieu
Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit

Kenmerk
DGM/K&L201.1041509

Ter ondersteuning van het besluitvormingsproces rondom de inzet van luchtkwaliteitsmaatregelen onderzoek ik op dit moment de mogelijkheid van een aanvullende gezondheidsindicator voor zwarte rook. In de brief van minister Huizinga van 30 augustus 2010 waarmee zij het Beleidsgericht onderzoeksprogramma fijn stof (BOP) aanbood aan de Tweede Kamer, werd daar reeds aan gerefereerd. Deze indicator zal, zo verzekeren lokale GGD's en overheden mij, met nadruk geschikt zijn om de gezondheidswinst van in te zetten maatregelen op bestuurlijk niveau inzichtelijk te maken en kracht bij te zetten.

Rekenen en meten

De Vaste Commissie heeft met mij gediscussieerd over de vraag of bij het rekenkundig vaststellen of aan de grenswaarden wordt voldaan niet meer rekening moet worden gehouden met de reële verblijfstijd van kinderen op scholen. De vraag die daarbij rijst is of het berekenen van fijn stof en NO₂ concentraties een voldoende weergave is van de reële gezondheidsrisico's. Moet het niet meer gaan om de feitelijke verblijfstijd? Moeten de risico's niet veel meer aan de hand van metingen in kaart worden gebracht? Mijn antwoord daarop is dat de gezondheidseffecten van fijn stof - ook voor gevoelige groepen als kinderen - zich met name concentreren op de lange termijn effecten, die zichtbaar worden gemaakt aan de hand van jaargemiddelde berekeningen. Ik wil hier graag een nadere toelichting op geven.

In gezondheidkundig onderzoek wordt gezocht naar het verband tussen enerzijds de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging (zoals fijn stof of NO₂) en anderzijds de gezondheidsstatus van de bevolking of specifieke groepen daarin. Als in onderzoek een verband wordt gevonden tussen gezondheidseffecten en jaargemiddelde concentraties, dan impliceert dit dat die gezondheidseffecten het gevolg zijn van langdurige blootstelling, waarin zowel de pieken als de dalen in de concentraties meewegen. Dus ook de verschillen tussen bijvoorbeeld dag en nacht

of tussen doordeweekse dag en weekeinde bepalen mede de eventueel waargenomen effecten op de gezondheid. Het blijkt uit onderzoek dat juist langdurige blootstelling het meest gevoelig ligt. Ook als relevante piekblootstellingen met bijbehorende gezondheidseffecten niet meer voorkomen, kan juist langdurige blootstelling aan relatief lage concentraties nog in verband worden gebracht met negatieve effecten op de gezondheid. Extra of anders meten bij gevoelige locaties is mogelijk maar levert uit gezondheidskundig oogpunt geen handvat op voor een betere bescherming.

Over de verschillende aspecten van lokale meetprogramma's verschijnt binnenkort een publicatie van het CROW, speciaal geschreven voor gemeenten. De publicatie geeft de - ook financiële - voorwaarden waaraan een verantwoord meetprogramma dient te voldoen.

Directoraat-Generaal
Milieu
Directie Klimaat en
Luchtkwaliteit

Kenmerk
DGM/K&L2011041509

Maatregelen voor een beter binnenmilieu van scholen

Aandacht voor het binnenmilieu in algemene zin staat al langer in de belangstelling in de samenleving. In 2008 is hierover een kabinetsvisie opgesteld mede namens mijn collega's van OCW, VWS, SZW en BZK (voormalig VROM/WWI). Dit in het licht van het programma Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (NAMG) waarin binnenmilieu tot één van de speerpunten is benoemd. Voor het zomerreces ontvangt de Tweede Kamer een brief in het kader van de NAMG waarin de voortgang van diverse activiteiten wordt teruggekoppeld. In 2010 heeft het ministerie van OCW € 150 mln. beschikbaar gesteld voor verbetering van het binnenklimaat en energiebesparing in schoolgebouwen voor primair en voortgezet onderwijs. Deze regeling heeft scholen de mogelijkheid gegeven om talrijke maatregelen te treffen, waaronder het installeren van ventilatiesystemen.

Specifiek voor fijn stof kan ik nog melden dat de GGD Amsterdam een 3-jarig onderzoeksprogramma start waarbij gekeken wordt naar de effectiviteit van het plaatsen van fijn stof filters. Ik zal u over de resultaten later informeren.

Tot slot

Ik hoop met deze brief de Commissie meer helderheid te hebben gegeven omtrent mijn beleid ten aanzien van het beschermen van de bevolking tegen de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. Hoewel de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de ruimtelijke planvorming thuis hoort op het lokale niveau zal ik het zeer toejuichen als daarin - mede door toedoen van de professionele inzet van GGD's - het aspect gezondheid de plek krijgt die het verdient.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Joop Atsma

DE TELEGRAAF

033-4341212

GGP mondsdag
038 4381440

Astma Fonds overlegt over veilige school

Van onze medische redactie

Het Astma Fonds overlegt met de GGD Nederland en de Vereniging Nederlandse Gemeenten hoe zo snel mogelijk geregeld kan worden dat geen enkele basisschool meer te dicht bij een snelweg gebouwd wordt.

Deel geen weg bij de school

Het Astma Fonds luide onlangs de noodklok bij staatssecretaris Atsma (Milieu) omdat de londen van ruim 60.000 leerlingen gevaar lopen door het feit dat hun scholen veel te dicht bij een snelweg of een provinciale weg staan. Fijnstof, afkomstig van de uitlaatgassen, is vooral slecht voor nog in ontwikkeling zijnde londen. Maar liefst 275 basisscholen staan binnen een straal van 300 meter van de snelweg en 72 basisscholen binnen een straal van 50 meter van de provinciale weg.

„Maar de staatssecretaris geeft geen gehoor aan onze oproep om nieuwe scholen voortaan op een gezonde afstand van de snelweg te bouwen. Hij wil dat niet wettelijk vastleg-

AMSTERDAM, woensdag

gd en legt de bal bij de gemeenten. Een gemiste kans voor de gezondheid van schoolkinderen”, vindt Michael Rutgers van het Astma Fonds. „Atsma had het probleem landelijk in één keer kunnen oplossen.”

In een brief aan de Tweede Kamer schrijft de staatssecretaris dat hij een verbod op scholen langs de snelweg 'disproportioneel' vindt. Hij verwijst naar de gemeenten, waar gezondheid het juiste accent verdient in de planvorming. Rutgers: „Dat gaan we dus dan ook maar doen, samen met de GGD en VNG, want de onrust over school-

bouwplannen is groot in zeker twintig gemeenten in ons land.”



• Michael Rutgers
...Gemiste kans...

In Vlissingen trok de gemeenteraad een streep door bouwplannen langs de A58 terug. Volgens Rutgers is Amsterdam een goed voorbeeld van hoe het moet. „Daar hebben ze de juiste lokale regels opgesteld. Nu is het aan elke gemeente om het hoofdstedelijke voorbeeld te volgen”, zegt Rutgers.

Onder longpatiënten leidde luchtwervulling in 2008 tot ruim dertig spoedopnames en bijna 700 sterfgevallen. Ook mensen met bijvoorbeeld hart- en vaatziekten belanden door fijnstof in het ziekenhuis of erger. Amsterdam heeft vorig jaar in aanvulling op het Besluit gevoelige bestemmingen de 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' vastgesteld. Daarin staat dat binnen 300 meter van de snelweg en binnen 50 meter van een provinciale weg - ongeacht de luchtkwaliteit - geen nieuwe gevoelige functies mogen worden gebouwd. Deze bescherming is bovendien uitgebreid naar de drukke gemeentelijke wegen. Ook de gemeenten Best en Harderwijk hebben inmiddels aanvullend gezondheidsbeleid vastgesteld.