

Het College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage

Interpretatie Besluit Luchtkwaliteit

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
	LMV2003.052950	Notitie Besluit Luchtkwaliteit, relatie met ruimtelijke ordening

Geacht College,

Bij brief van 6 januari 2003 aan de Directeur-Generaal Milieubeheer, ir. J. van der Vlist, heeft de directeur van uw Directie Groen, Water en Milieu, dhr. H.H.J.M. Goumans, gevraagd of de in de concept-Handreiking Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening, Module Verkeer aangegeven lijn voor de beoordeling van ruimtelijke plannen voor wat betreft de luchtkwaliteit al dan niet in overeenstemming is met het beleid dat het rijk op dit punt voert.

Met genoegen constateer ik dat uw provincie op een serieuze manier invulling geeft aan de toetsing van ruimtelijke plannen aan het Besluit luchtkwaliteit. Nu het Besluit bijna twee jaar van kracht is, komen steeds meer praktijkervaringen die bij die toetsing zijn opgedaan, beschikbaar. Voor uw provincie denk ik daarbij onder andere aan discussies over Barendrecht-Carnisselande, Rotterdam-Hoogvliet, de herstructurering van de wijk Groenord in Schiedam en het ADO-stadion in Den Haag. Deze ervaringen kunnen weer worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het beleid. Zoals u bekend is, heeft de Tweede Kamer besloten dat het Besluit luchtkwaliteit omgezet dient te worden in een wet. Bij het opstellen daarvan zullen deze ervaringen worden meegenomen.

In Europees verband worden de ervaringen in de diverse landen geïnventariseerd en de besluitvorming die daarover in het kader van de EU-evaluatie van de richtlijn zal plaatsvinden zal natuurlijk medebepalend zijn voor de verdere vormgeving van onze eigen regelgeving.

Tegen deze achtergrond deel ik u mee dat ik op hoofdlijnen kan instemmen met de door u in genoemde concept-nota aangegeven lijn. Wel wil ik bij enkele onderdelen ervan de volgende kanttekeningen plaatsen.

- **Gevoelige bestemmingen**

In de EU-richtlijn is als enige inperking van de werkingssfeer aangegeven dat de normstelling geen betrekking heeft op blootstelling op de werkplek. De richtlijn maakt geen verder onderscheid tussen gevoelige en niet-gevoelige bestemmingen, maar duidelijk is wel dat het gaat om plekken, waar mensen aan de luchtverontreiniging blootgesteld worden en wel gedurende een langere periode of



een hoge intensiteit. Voor sommige bestemmingen, zoals woongebieden, scholen of kinderdagverblijven is het op voorhand duidelijk dat dit gevoelige bestemmingen zijn. Andere bestemmingen vragen een nadere afweging, waarbij verblijfsduur, inspanning en aanwezigheid van gevoelige groepen als criteria kunnen worden toegepast. De op basis van deze criteria gemaakte afweging dient bij het te nemen besluit geëxpliciteerd te worden.

- Omgaan met bestaande en nieuwe situaties

In de notitie 'Vaste waarden, nieuwe vormen: Milieubeleid 2002-2006' is aangegeven dat voor de bestaande situaties een terughoudend beleid wordt gevoerd als het gaat om de inzet van dure maatregelen, zoals ondertunneling en ontlastende infrastructuur, omdat die wellicht niet nodig zijn wanneer de termijn voor het halen van de norm wordt opgeschoven van 2010 naar 2015. Wel kunnen maatregelen als snelheidsverlaging en verkeersregulering worden ingezet. Voor nieuwe situaties geldt dat ze wel dienen te voldoen aan de norm voor 2010. Het creëren van nieuwe knelpunten moet immers vermeden worden.

Op het raakvlak van bestaand en nieuw ligt de vraag hoe om te gaan met nieuwbouw van woningen en andere gevoelige bestemmingen bij herstructurering en met inbreiding. Met de door u gehanteerde lijn voor wat betreft herstructurering kan ik instemmen. Wel beraad ik mij nog op de vraag wat als een forse verbetering dient te worden beschouwd. Wordt daarbij uitgegaan van een richtpercentage, zoals in uw concept-handreiking, of gaat het om een afweging in de concrete situatie? Zodra hierover meer duidelijkheid bestaat, zal ik U nader informeren.

De gekozen lijn inzake inbreiding roept meer vragen op. Immers, in een dergelijk geval zal het aantal inwoners dat blootgesteld wordt aan te hoge niveaus van luchtverontreiniging toenemen. Aan de andere kant zal ook voor de omliggende situatie een oplossing voor de te hoge niveaus van luchtverontreiniging gevonden moeten worden. Wanneer het gaat om grotere inbreidingslocaties dienen ze te worden beoordeeld als onderdeel van een groter gebied en kunnen ze op dezelfde manier worden behandeld als herstructureringslocaties. Voordeel hiervan is dat een afweging in een breder kader gemaakt kan worden en ook maatregelen in een groter gebied en aan de bronkant kunnen worden meegewogen. Bij kleinere locaties – ik denk daarbij aan een maximum van 10 woningen - ben ik er voorstander van dat in overschrijdingsgebieden alleen gebouwd kan worden in situaties waar sprake is van vervangende nieuwbouw, dat wil zeggen van de bouw van woningen die nog niet in vastgestelde plannen zijn opgenomen en die dienen ter vervanging van bestaande woningen of andere gevoelige bestemmingen.

- Anticiperen

Aan de grenswaarden voor NO₂ uit het Besluit luchtkwaliteit dient per 2010 voldaan te worden. Berekeningen voor nieuwe situaties dienen zich in ieder geval op dat jaartal te richten. Bij de berekeningen van de luchtkwaliteitszones dient uitgegaan te worden van het zgn. referentiescenario. Wanneer de realisatiedatum van nieuwe projecten na 2010 ligt, dient van begin af aan aan de norm te worden voldaan. Naarmate het jaartal van 2010 dichterbij komt, zal het vaker nodig zijn de periode na 2010 in de beschouwingen te betrekken. Om dit mogelijk te maken zal de tijdshorizon van het referentiescenario in de tijd worden opgeschoven. Een ander belangrijk invoergegeven is de verkeersprognose. Het is voor de berekening van toekomstige emissies van zowel lucht als geluid van groot belang dat uitgegaan wordt van een realistische en actuele prognose. Voor zover het rijkswegen betreft zal ik over dit punt in overleg treden met de Minister van Verkeer & Waterstaat ten einde meer duidelijkheid te kunnen bieden over de manier waarop nieuw beleid op verkeersgebied in de prognoses kan worden meegenomen. Een ander punt dat in dit verband nog nader uitgewerkt zal worden, is de termijn waarbinnen de consequenties van veranderingen aan de infrastructuur op de verkeersomvang moeten worden meegenomen en wat de hardheid van de over die veranderingen genomen besluiten moet zijn.



Ik ben van plan om de hiervoor aangegeven beleidslijnen aangevuld met de nog uit te werken punten vast te leggen in de vorm van een toetsingskader dat, vooruitlopend op een meer formele regeling, gebruikt kan worden bij het tijdig inbrengen van luchtkwaliteit in ruimtelijke ordeningsdiscussies.

Ik hoop u hiermee voldoende duidelijkheid te hebben geboden om tot vaststelling van uw concept-handreiking te kunnen overgaan.

Hoogachtend,
De Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieu,

drs. P.B.L.A. van Geel