

Luchtkwaliteitonderzoek

Bestemmingsplan Bosdrift Hilversum

projectnr. 234154
revisie 00
1 december 2011

Opdrachtgever

Gemeente Hilversum
Dienst Stad, afdeling/sectie SO
t.a.v. de heer F. van Kooten
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM

datum vrijgave	beschrijving revisie 00	goedkeuring	vrijgave
	Rapportage	C.J.S. Welling	

© Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins of worden toegepast op situaties waarvoor dit rapport oorspronkelijk niet bedoeld was.

©Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit onderzoek waarbij gebruik is gemaakt van rekenprogramma's waarvan het gebruik van overheidswege verplicht is gesteld. Ook voor verschillen in uitkomsten met eerdere en/of toekomstige versies van deze rekenprogramma's kan ©Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. niet verantwoordelijk worden gehouden.

Inhoud	blz.
1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Leeswijzer.....	3
2 Wettelijk kader	5
2.1 Algemeen	5
2.2 Grenswaarden	5
2.3 Besluit niet in betekenende mate bijdragen	6
2.4 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.....	7
3 Werkwijze en uitgangspunten	9
3.1 Wegvakken en scenario's.....	9
3.2 Gehanteerd rekenmodel	11
3.3 Dubbeltellingcorrectie	11
3.4 Onderzochte stoffen.....	11
3.5 Berekenen van luchtkwaliteit	12
3.6 Invoergegevens GeoMilieu, versie 1.91	12
3.6.1 <i>Verkeersgegevens</i>	12
3.6.2 <i>Algemene parameters</i>	13
3.6.3 <i>Specifieke invoergegevens GeoMilieu, versie 1.91</i>	14
4 Resultaten	15
4.1 Stikstofdioxide	16
4.2 Fijn stof.....	16
5 Conclusie	18
Referenties.....	19
Bijlagen	20
Bijlagen	
Bijlage 1 Verkeersintensiteiten	
Bijlage 2 Overige invoer GeoMilieu 1.91	
Bijlage 3 Concentratiecontourkaarten NO₂ en PM₁₀	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Hilversum is momenteel bezig met de actualisatie van acht bestemmingsplannen. Deze plannen zijn de karakteriseren als zogenaamde beheerbestemmingsplannen. Eén van deze acht plannen betreft bestemmingsplan Bosdrift. In opdracht van de gemeente Hilversum heeft 'Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.' een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan Bosdrift.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit moet duidelijk maken of de bestemmingsplansituatie in overeenstemming is met titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

De planlocatie is gelegen in het zuiden van de gemeente Hilversum. In figuur 1.1 is de planlocatie en de directe omgeving weergegeven. Voor een overzicht van de beschouwde wegvakken wordt verwezen naar paragraaf 3.1.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee is het wettelijk kader voor luchtkwaliteit opgenomen dat ten grondslag ligt aan dit luchtkwaliteitonderzoek. In het hierop volgende hoofdstuk, hoofdstuk drie, worden de in het onderzoek gehanteerde uitgangspunten en werkwijze besproken waarna hoofdstuk vier ingaat op de resultaten en beoordeling van resultaten. De conclusie van het luchtkwaliteitonderzoek is tot slot opgenomen in hoofdstuk vijf.



Figuur 1.1: Bestemmingsplangebied Bosdrift en directe omgeving (bron achtergrond: Googlemaps).

2 Wettelijk kader

2.1 Algemeen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen.

In titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Bij titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen. De volgende AMvB's en regelingen zijn of kunnen relevant zijn bij luchtkwaliteitonderzoeken:

- AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen;
- Regeling projectsaldering 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Besluit Gevoelige bestemmingen.

2.2 Grenswaarden

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt.

Het NSL heeft de onderbouwing geleverd voor de verkregen derogatie (of: uitstel) dat aan Nederland door de Europese Unie is verleend om te voldoen aan de grenswaarden. Tot het moment dat de derogatietermijn is verstreken (zie tabel 2.1) wordt getoetst aan verhoogde grenswaarden, zoals deze zijn gesteld in het Besluit derogatie (luchtkwaliteitseisen). Dit betekent dat voor stikstofdioxide tot 1 januari 2015 in heel Nederland een norm geldt van $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (met uitzondering van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade) en dat voor fijn stof tot 11 juni 2011 voor een groot aantal agglomeraties een norm geldt van $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De gemeente Hilversum valt hieronder. Binnen de gemeente geldt derhalve tot 11 juni 2011 een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In tabel 2.1 zijn de grenswaarden weergegeven.

Tabel 2.1: Grenswaarden met ingang van 1 augustus 2009

Component	Concentratiesoort	Grenswaarden in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geldend op			*) Toegestane aantal overschrijdingen per jaar
		01-08-2009	11-06-2011	01-01-2015	
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde	48*	40	40	-
	24-uurgemiddelde	75	50	50	35
Fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	jaargemiddelde	-	-	25	
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde	60	60	40**	-
	uurgemiddelde	300	300	200**	18
Koolmonoxide (CO)	8-uurgemiddelde	10.000	10.000	10.000	
Lood (Pb)	jaargemiddelde	0,5	0,5	0,5	
Zwavel dioxide (SO_2)	24-uurgemiddelde	125	125	125	
	uurgemiddelde	350	350	350	
Benzeen (C_6H_6)	jaargemiddelde	10	5	5	

* Buiten de zone "midden" en de agglomeraties Amsterdam/Haarlem, Rotterdam/Dordrecht en Utrecht is deze grenswaarde 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

** In de agglomeratie Heerlen/Kerkrade is deze grenswaarde al op 01-01-2013 van kracht.

Naast grenswaarden zijn er voor de stoffen benzo(a)pyreen, ozon, arseen, cadmium en nikkel richtwaarden opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Richtwaarden geven een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan dat zo veel mogelijk moet zijn bereikt. De verwachting is dat de richtwaarden voor deze stoffen nergens in Nederland worden overschreden.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij wegen zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) het meest kritisch. Bij deze stoffen is de kans het grootst dat een grenswaarde wordt overschreden. Voor de overige stoffen waarvoor in bijlage 2 van de Wm grenswaarden zijn opgenomen (koolmonoxide, zwavel dioxide, lood en benzeen), is, voor zover relevant voor het wegverkeer, het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie zo groot, dat overschrijding van de hiervoor geldende grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten¹.

$\text{PM}_{2,5}$

Voor $\text{PM}_{2,5}$ gaat vanaf 1 januari 2015 een grenswaarde gelden. In de Wet milieubeheer is bepaald dat daar op dit moment nog niet aan getoetst hoeft te worden, ook in het geval dat er na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn. Gelet op de relatie tussen de concentraties PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$, kan, uitgaande van de huidige kennis over de emissies en concentraties $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} , worden gesteld dat als vanaf 2011 voldaan wordt aan de grenswaarden voor PM_{10} ook aan de grenswaarden voor $\text{PM}_{2,5}$ zal worden voldaan².

2.3 Besluit niet in betekende mate bijdragen

In het *Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project/plan draagt niet in betekende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO_2 als PM_{10} niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM_{10} en NO_2 niet met meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toenemen. In de onder het Besluit NIBM vallende *Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor tot een bepaalde omvang zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekende mate bijdragen. Blijft de ontwikkeling binnen de voor deze categorieën opgenomen grenzen, dan is het

¹ Meijer, E.W., Zandveld, P., *Bijlagen bij de luchtkwaliteitberekeningen in het kader van de ZSM/Spoedwet; september 2008 (rapport 2008-U-R0919/B)*, TNO

² Meijer, E.W., Zandveld, P., *Bijlagen bij de luchtkwaliteitberekeningen in het kader van de ZSM/Spoedwet; september 2008 (rapport 2008-U-R0919/B)*, TNO

project per definitie niet in betekende mate, hoeft dit niet met berekeningen te worden aangetoond en hoeft ook in dat geval verder geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

2.4 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007* (Rbl2007) zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. Bepaald is onder andere waar en hoe de luchtkwaliteit vastgesteld dient te worden. Hiertoe is vastgelegd met welke (standaard)rekenmethode gerekend moet worden. Hierbij wordt grofweg een verdeling gemaakt in wegen in stedelijk gebied (SRM1), buitenstedelijke wegen (SRM2) en industriële bronnen (SRM3).

Voor het berekenen van de luchtverontreiniging ten gevolge van wegverkeer zijn er twee standaardrekenmethoden (SRM1 en SRM2). De eerste (SRM1) wordt gebruikt als sprake is van de volgende randvoorwaarden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- 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 wegtype);
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afscherpende constructies;
- de weg is vrij van tunnels.

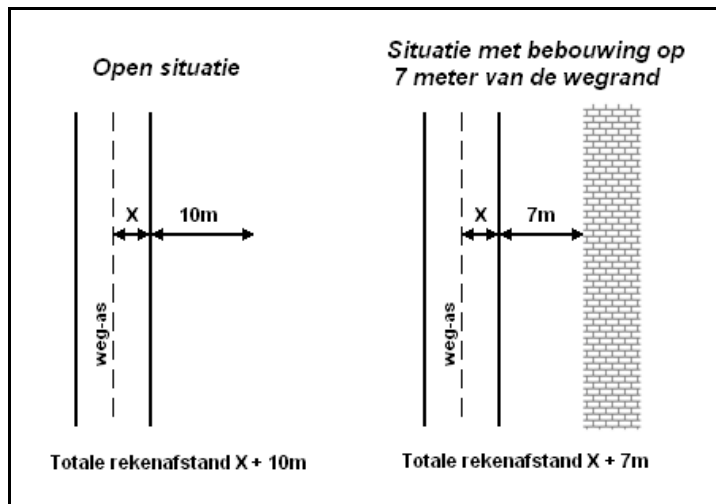
In dit onderzoek zijn wegen beschouwd waarvoor, gezien de wegkenmerken, gebruik gemaakt moet worden van zowel standaardrekenmethode 1 en 2. Concreet is gebruik gemaakt van berekeningsprogramma GeoMilieu, versie 1.91 (geaccrediteerd voor toepassing als SRM 1 en 2).

Tevens is vastgelegd dat gebruik gemaakt dient te worden van enkele generieke invoergegevens welke jaarlijks worden vastgesteld. Tot deze gegevens behoren de achtergrondconcentraties, de emissiefactoren en meteorologische gegevens.

Beoordelingslocaties

In de Rbl2007 is ook vastgelegd op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Dit wordt beschreven in het zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel. Dit is onder andere het geval in gebieden in de buitenlucht waartoe leden van het publiek normaliter geen toegang hebben, op een arbeidsplaats als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet 1998 en op de rijbaan en op de middenberm van een weg.

De beoordeling van de concentraties luchtverontreinigende stoffen dient plaats te vinden op maximaal 10 meter van de wegrand. Indien de rooilijn van de naastgelegen bebouwing binnen deze 10 meter is gelegen dient de afstand tot de bebouwing aangehouden te worden, zie figuur 2.1. Het gekozen beoordelingspunt dient representatief te zijn voor een wegdeel van ten minste 100 meter lengte.



Figuur 2.1: Te hanteren afstanden voor NO₂ en PM₁₀

Op locaties waar de luchtkwaliteit beoordeeld dient te worden, wordt deze beoordeeld op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Hierbij wordt gekeken naar het zogenaamde blootstellingscriterium. Het gaat om blootstelling gedurende een periode, die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is. Dit betekent onder meer dat op een plaats waar een burger langdurig wordt blootgesteld getoetst moet worden aan de jaargemiddelde grenswaarden (onder meer bij woningen). Op een plaats waar sprake kan zijn van een kortdurende blootstelling moet bijvoorbeeld getoetst worden aan de norm voor de uurgemiddelde concentratie NO₂. Dit is onder meer het geval bij stations, haltes voor het openbaar vervoer en parkeerterreinen.

Zeezoutcorrectie

Concentraties van zwevende deeltjes (PM₁₀) die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens mogen bij toetsing aan de grenswaarden buiten beschouwing worden gelaten. Per gemeente is een aftrek voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor de gemeente Hilversum bedraagt deze correctie 5 µg/m³. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde PM₁₀ is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

Uurgemiddelde concentraties NO₂ en 24-uursgemiddelde concentraties PM₁₀

Voor toetsing aan het aantal maal overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde NO₂ en de 24-uursgemiddelde grenswaarde PM₁₀ kan gebruik gemaakt worden van (statistische) relaties, op basis van metingen van het RIVM, tussen het aantal overschrijdingen en de berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀. Deze relaties zijn vastgelegd in de Rbl2007.

Ten aanzien van het aantal maal overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde NO₂ kan uit de in de Rbl2007 vastgelegde relaties onder meer worden opgemaakt dat het toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ van 200 µg/m³ niet overschreden indien de berekende jaargemiddelde concentratie NO₂ lager is dan 82 µg/m³. Uit de genoemde regeling blijkt daarnaast dat het toegestane aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ van 50 µg/m³ niet wordt overschreden indien de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (zonder de correctie voor zeezout) niet hoger is dan 32,5 µg/m³.

3 Werkwijze en uitgangspunten

3.1 Wegvakken en scenario's

Verkeer dat over de wegen in en direct in de omgeving van het bestemmingsplangebied rijdt, heeft invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen in het plangebied. Om een beeld te krijgen van de luchtkwaliteitsituatie in het plangebied is de bestemmingsplansituatie doorgerekend. De door te rekenen wegvakken zijn in overleg met de gemeente bepaald en betreffen wegvakken waarvan kan worden aangenomen dat gezien het aantal voertuigbewegingen het verkeer over deze wegvakken een significante bijdrage levert aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

De volgende wegvakken zijn doorgerekend (zie figuur 3.1). De wegvakken met de aanduiding UT of VR zijn wegvakken die eerder zijn beschouwd in het onderzoek ten behoeve van respectievelijk het luchtkwaliteitonderzoek Bestemmingsplan Utrechtseweg (UT) en Vreelandseweg (VR), en die in dit model zijn opgenomen. De nummering uit dat onderzoek is in verband met eenduidigheid behouden. De overige genoemde wegvakken met aanduiding BD (Bosdrift) zijn specifiek aan het model toegevoegd voor onderhavig onderzoek.

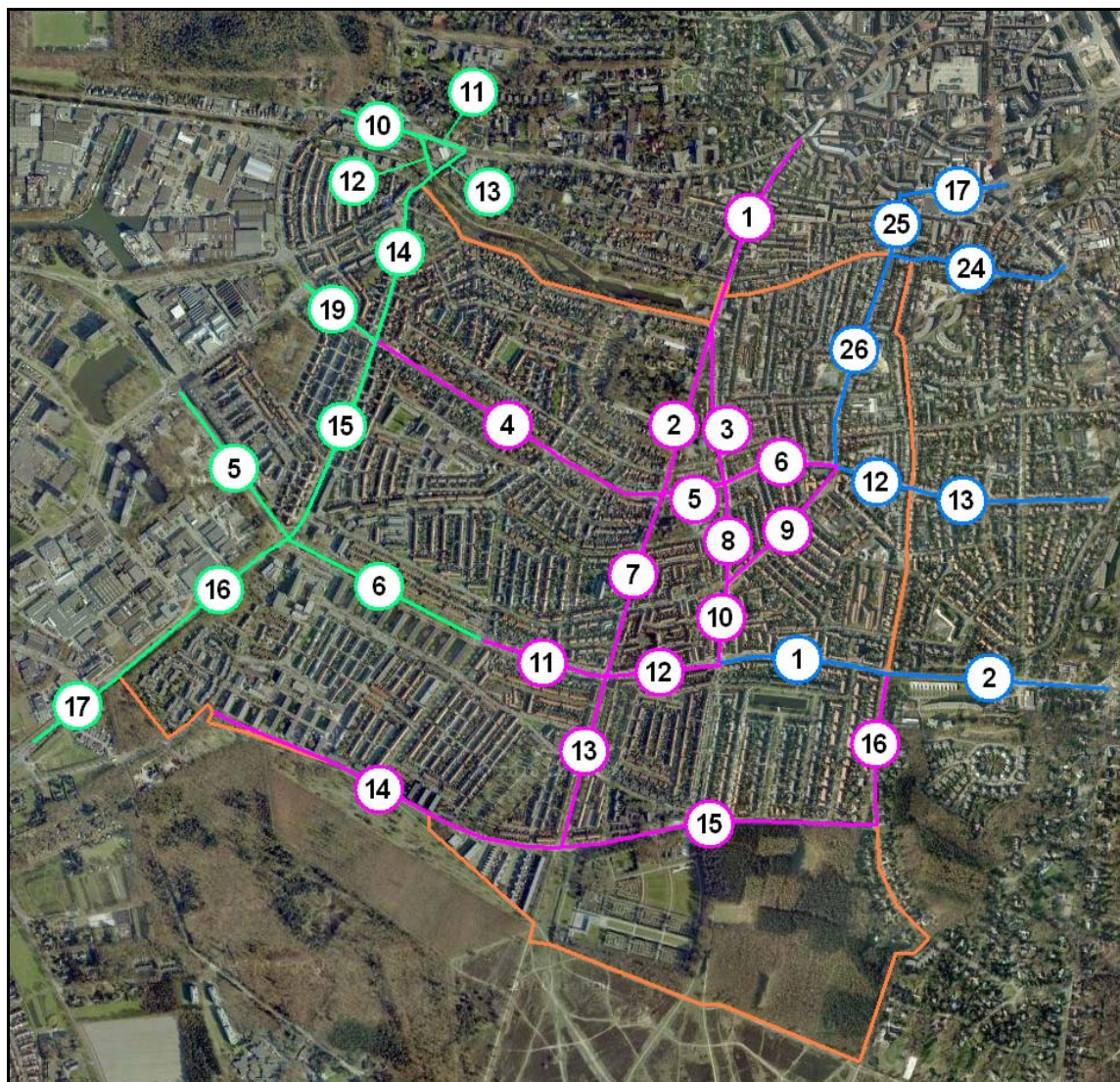
- BD 1 Havenstraat (taludweg - Vaartweg)
- BD 2 Bosdrift (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)
- BD 3 Hilvertsweg (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)
- BD 4 Gijsbrecht van Amstelstraat (Oude Loosdrechtseweg - Bosdrift)
- BD 5 Gijsbrecht van Amstelstraat (Bosdrift - Hilvertsweg)
- BD 6 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Neuweg)
- BD 7 Bosdrift (Diependaalselaan - Gijsbrecht van Amstelstraat)
- BD 8 Hilvertsweg (Neuweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)
- BD 9 Neuweg (Hilvertsweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)
- BD 10 Hilvertsweg (Neuweg - Diependaalselaan)
- BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift) - noord
- BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift) - zuid
- BD 12 Diependaalselaan (Bosdrift - Hilvertsweg)
- BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg) - west
- BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg) - oost
- BD 14 Kolhornseweg (Adm. de Ruyterlaan - Bosdrift)
- BD 15 Kolhornseweg (Bosdrift - Eikbosserweg)
- BD 16 Eikbosserweg ((Diependaalselaan - Kolhornseweg)

- UT 1 Diependaalselaan (Hilvertsweg - Eikbosserweg)
- UT 2 Diependaalselaan (Eikbosserweg - Utrechtseweg)
- UT 12 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Eikbosserweg)
- UT 13 Gijsbrecht van Amstelstraat (Eikbosserweg) - Utrechtseweg)
- UT 17 Langestraat (Emmastraat - Neuweg)
- UT 24 Koningsstraat (Emmastraat - Neuweg)
- UT 25 Neuweg (Langestraat - Koningsstraat)
- UT 26 Neuweg (Koningsstraat - Gijsbrecht van Amstelstraat)

- VR 5 Diependaalselaan (Kerkelandenlaan - Loosdrechtseweg)
- VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan) - zuidzijde
- VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan) - noordzijde
- VR 10 Vaartweg (Geert van Mesdagweg - Schuttersweg)
- VR 11 Vaartweg (Schuttersweg - Loosdrechtseweg)
- VR 12 Loosdrechtseweg (Vaartweg - Couperusweg)
- VR 13 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Vaartweg)
- VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbrecht van Amstelstraat) - open terrein

- VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbrecht van Amstelstraat) - bebouwing
- VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbrecht van Amstelstraat - Diependaalselaan) - hoogbouw
- VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbrecht van Amstelstraat - Diependaalselaan) - laagbouw
- VR 16 Loosdrechtseweg (Diependaalselaan - Oscar Romerolaan)
- VR 17 Loosdrechtseweg (Oscar Romerolaan - Van Genthlaan)
- VR 19 Gijsbrecht van Amstelstraat (Zeveerijstraat - Loosdrechtseweg)

In figuur 3.1 zijn de uit het onderzoek Utrechtseweg overgenomen wegvakken blauw gekleurd. De wegvakken die zijn overgenomen uit het onderzoek Vreelandseweg zijn groen gekleurd. De nieuwe wegvakken die zijn toegevoegd zijn paars gekleurd.



Figuur 3.1: Beschouwde wegvakken

Voor wegvakken verder van het plangebied gelegen dan de onderzochte wegvakken wordt verondersteld dat het verkeer als gevolg van de ontwikkeling is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Het luchtkwaliteitonderzoek richt zich op het jaar dat het ruimtelijke besluit wordt genomen (2011; dit jaar wordt tevens gehanteerd ten behoeve van de huidige situatie), het jaar waarin de derogatietermijn

van stikstofdioxide afloopt (2015) en het jaar 2021 (als doorkijk naar de toekomst, tevens einde bestemmingsplanperiode). Voor deze rekenjaren is telkens de bestemmingsplansituatie doorgerekend.

3.2 Gehanteerd rekenmodel

De in dit rapport weergegeven concentraties zijn verkregen door middel van berekeningen, aangezien het onderzoek zich onder meer richt op de toekomstige luchtkwaliteitsituatie in het plangebied Bosdrift.

De berekeningen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de lucht ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zijn uitgevoerd met de module STACKS in het programma Geomilieu (versie 1.91). Het rekengedeelte van deze module is STACKS+, een door het Ministerie van VROM gevalideerd rekenprogramma. De module STACKS in Geomilieu is een uitbreiding van het reeds bestaande STACKS+ van KEMA met een geo-module welke is ontwikkeld ten behoeve van de invoer van bronnen en relevante gegevens.

De module STACKS is in staat om de bijdragen van de verschillende bronsoorten met de bijbehorende standaardrekenmethoden (SRM) in één berekening te combineren. De per bronsoort berekende bijdragen aan de concentraties van stoffen worden op een beoordelingspunt automatisch bij elkaar opgeteld weergegeven, zodat een volledige toets aan de grenswaarden kan plaatsvinden.

Voor de te onderscheiden componenten bevat het model een standaard achtergrondconcentratie, die gebaseerd is op statistische gegevens (voor de huidige situatie, op basis van meetgegevens) en aannames voor de toekomstige situatie. Bij de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een geleidelijke verbetering van de luchtkwaliteit, onder andere als gevolg van het schoner worden van auto's.

3.3 Dubbeltellingcorrectie

In buurt van snelwegen, die in 1994 al in gebruik waren, en provinciale wegen, die in 1990 al in gebruik waren, treedt dubbeltelling op van de NO₂- en PM₁₀-concentraties, omdat de bijdrage van deze wegen ook is opgenomen in de achtergrondconcentratie. In dit kader heeft het TNO, in samenspraak met het RIVM, een dubbeltellingcorrectie ontwikkeld die voor NO₂ in Geomilieu automatisch wordt meegenomen. Ten behoeve van een juiste toepassing van de correctie dienen snelwegen en provinciale wegen, die respectievelijk al voor 1994 en 1990 in gebruik waren, tot op 3 kilometervakken vanaf de grenzen van de onderzochte wegvakken gemodelleerd te worden.

De dubbeltellingcorrectie voor PM₁₀ heeft een gering effect, omdat de bijdrage van het verkeer aan de PM₁₀ concentratie relatief klein is. Deze correctie voor PM₁₀ is niet zinvol en wordt daarom niet in Geomilieu niet toegepast.

3.4 Onderzochte stoffen

De in dit rapport weergegeven concentraties zijn verkregen door middel van berekeningen. Bij de luchtverontreiniging door het wegverkeer speelt een aanzienlijk aantal stoffen een rol. Dit zijn onder andere stikstofdioxide (NO₂), stikstofmonoxide (NO), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO), fijn stof en vluchtige koolwaterstoffen, waaronder benzeen. Voor de meeste van deze stoffen zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld.

Voor de luchtkwaliteit zijn in het algemeen de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) maatgevend, omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen in de praktijk de grenswaarden reeds benaderen en in sommige gevallen zelfs overschrijden.

Voor de luchtverontreinigende stoffen zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen zijn ook grenswaarden opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor deze stoffen is, voor zover relevant voor het wegverkeer, het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de

achtergrondconcentratie zo groot, dat overschrijding van de hiervoor geldende grenswaarden redelijkerwijs kan worden uitgesloten³. Deze stoffen zijn derhalve in dit onderzoek niet specifiek onderzocht.

PM_{2,5}

Vanaf 2015 geldt er voor PM_{2,5} een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³. Het Milieu en Natuurplan Bureau (MNP) stelt dat 'als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, dan wordt naar verwachting ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} voldaan'⁴. Aangezien er in dit onderzoek in 2011, 2015 en 2021 geen overschrijdingen van de jaar- en etmaalgemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ zijn vastgesteld, is overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} in 2015 en in 2021 op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten redelijkerwijs uitgesloten.

3.5 Berekenen van luchtkwaliteit

De totale concentratie van een stof wordt bepaald door de op een punt berekende immissie van het verkeer op te tellen bij de op hetzelfde punt heersende of de te verwachten achtergrondconcentratie van die stof in de lucht. De achtergrondconcentraties zijn als vast gegeven opgenomen in het voor dit onderzoek gebruikte berekeningsprogramma's en zijn aangeleverd door het PBL/RIVM.

Door Europese regelgeving zijn producten van nieuwe verbrandingsmotoren al jaren verplicht steeds schoner wordende motoren te produceren. De normen daarvoor (onder meer Euro 3, 4 en 5) worden elke keer aangescherpt. Oudere motoren verdwijnen en nieuwe, schonere motoren verschijnen. Ook worden (en zijn) door het Rijk maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren (het zogenaamde Prinsjesdagpakket). Als gevolg hiervan zal naar verwachting de luchtkwaliteit verbeteren en zullen de emissiefactoren per voertuigcategorie en de achtergrondconcentraties in de loop der jaren dalen.

De belangrijkste factoren die bepalend zijn voor de hoogte van de immissies als gevolg van het wegverkeer zijn het aantal motorvoertuigen per etmaal, de verkeersverdeling naar licht, middelzwaar en zwaar verkeer, de gemiddelde rijsnelheid en de weg- en omgevingskenmerken. Tot deze laatste kenmerken horen onder meer de terreinruwheid (al dan niet aanwezigheid van bomen, al dan niet aanwezigheid van gebouwen direct langs de weg) en de afstand tot het beoordelingspunt (wanneer bijvoorbeeld een gebouw direct aan de weg is gelegen).

De luchtkwaliteit wordt berekend langs de wegvakken die zijn opgenomen in het berekeningsmodel. De resultaten van de berekening voor de concentraties langs de beschouwde wegvakken zijn in hoofdstuk 4 terug te vinden.

3.6 Invoergegevens GeoMilieu, versie 1.91

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit zijn een aantal invoergegevens nodig. Tot deze gegevens behoren onder meer verkeersintensiteiten en weg- en omgevingskenmerken, alsmede enkele algemene invoerparameters ten behoeve van de berekening. De in dit onderzoek gehanteerde gegevens worden in deze paragraaf nader toegelicht.

3.6.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de jaren 2011, 2015 en 2021 voor de plansituatie zijn afkomstig van de gemeente Hilversum. De geleverde verkeersintensiteiten zijn weergegeven in tabel 3.1. In deze tabel zijn de intensiteiten gepresenteerd per straat per jaar in de bestemmingsplansituatie. De gehanteerde fracties licht, middelzwaar en zwaar verkeer staan vermeld in bijlage 1.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersbewegingen per straat in de bestemmingsplansituatie per rekenjaar

³ Meijer, E.W., Zandveld, P., *Bijlagen bij de luchtkwaliteitberekeningen in het kader van de ZSM/Spoedwet; september 2008 (rapport 2008-U-R0919/B)*, TNO

⁴ MNP, Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, Rapportage 2008 (2008)

Totale verkeerintensiteiten	2011	2015	2021
Straat			
BD 1 Havenstraat (Taludweg - Vaartweg)	4760	5120	5680
BD 2 Bosdrift (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	1970	2110	2330
BD 3 Hilvertsweg (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	4010	4140	4360
BD 4 Gijsbrecht van Amstelstraat (Oude Loosdrechtseweg - Bosdrift)	10120	10520	11220
BD 5 Gijsbrecht van Amstelstraat (Bosdrift - Hilvertsweg)	11550	11300	11170
BD 6 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Nieuweg)	14220	14120	14210
BD 7 Bosdrift (Diependaalselaan - Gijsbrecht van Amstelstraat)	4980	4810	4670
BD 8 Hilvertsweg (Nieuweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	3040	2660	2280
BD 9 Nieuweg (Hilvertsweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	4050	4270	4620
BD 10 Hilvertsweg (Nieuweg - Diependaalselaan)	3240	3270	3350
BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift)	23630	24610	26290
BD 12 Diependaalselaan (Bosdrift - Hilvertsweg)	22770	25260	29180
BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg)	3130	3200	3350
BD 14 Kolhornseweg (Adm. de Ruyterlaan - Bosdrift)	1320	1400	1520
BD 15 Kolhornseweg (Bosdrift - Eikbosserweg)	2590	2330	2080
BD 16 Eikbosserweg (Diependaalselaan - Kolhornseweg)	1560	2080	3010
UT 1 Diependaalselaan (Hilvertsweg - Eikbosserweg)	25000	26830	29820
UT 2 Diependaalselaan (Eikbosserweg - Utrechtseweg)	25920	27820	30940
UT 12 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Eikbosserweg)	13620	13520	13380
UT 13 Gijsbrecht van Amstelstraat (Eikbosserweg - Utrechtseweg)	14210	14160	14090
UT 17 Langestraat (Emmastraat - Nieuweg)	11670	12330	13380
UT 24 Koningsstraat (Emmastraat - Nieuweg)	2100	2230	2440
UT 25 Nieuweg (Langestraat - Koningsstraat)	3850	3940	4070
UT 26 Nieuweg (Koningsstraat - Gijsbrecht van Amstelstraat)	4410	4660	5070
VR 5 Diependaalselaan (Kerkelandenlaan - Loosdrechtseweg)	19610	20000	20600
VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan)	39220	40000	41200
VR 10 Vaartweg (Geert van Mesdagweg - Schuttersweg)	13570	14060	14830
VR 11 Vaartweg (Schuttersweg - Loosdrechtseweg)	12420	13390	14980
VR 12 Loosdrechtseweg (Vaartweg - Couperusweg)	10190	10480	1093
VR 13 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Vaartweg)	9320	9580	9970
VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	22940	23480	24340
VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbrecht van Amstelstraat - Diependaalselaan)	18700	20020	22180
VR 16 Loosdrechtseweg (Diependaalselaan - Oscar Romerolaan)	15420	15980	16850
VR 17 Loosdrechtseweg (Oscar Romerolaan - Van Genthlaan)	16840	17380	18070
VR 19 Gijsbrecht van Amstelstraat (Zeverijnstraat - Loosdrechtseweg)	5000	5380	6010

3.6.2 Algemene parameters

Emissiefactoren

In deze studie is voor NO₂ en PM₁₀ gebruik gemaakt van emissiefactoren die het PBL op basis van het BGE (Beleid Global Economy) scenario (maart 2010) heeft afgeleid. De set emissiefactoren bestaat uit emissiefactoren voor combinaties van verschillende rijsnelheden en voertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar verkeer). Deze emissiefactoren zijn aan GeoMilieu, versie 1.91 toegevoegd bij de laatste update van dit programma.

Achtergrondconcentraties

Bij de uitgevoerde GeoMilieu-berekeningen is uitgegaan van de in maart 2010 door het PBL bekend gemaakte emissiefactoren en achtergrondconcentraties behorende bij het Beleid Global Economy (BGE) scenario. In dit BGE-scenario is voor ieder jaar tot en met 2020 bepaald wat de achtergrondconcentratie en de emissiefactoren zijn.

3.6.3 Specifieke invoergegevens GeoMilieu, versie 1.91

Naast de weg- en omgevingskenmerken, verkeersgegevens en emissies van de bedrijven dienen in het rekenmodel Geomilieu nog een aantal algemene invoerparameters te worden ingevoerd, zie tabel 3.2.

Tabel 3.2: Algemene invoergegevens Geomilieu

Invoeraspect	Invoer in model
Referentiejaar NO ₂ en PM ₁₀	2011, 2015 en 2021
GCN referentiepunt	Mid bronnen
Rekenperiode	1995 - 2004
Zeezoutcorrectie	5 µg/m ³

Ruwheidslengte

De gehanteerde ruwheidslengte is gebaseerd op de jaarlijks door het KNMI vastgestelde lengte welke door het Ministerie van VROM verplicht gesteld wordt bij het doen van lucht-kwaliteitberekeningen.

De ruwheidslengte is in de regel een getal tussen 0 (vrijwel geen obstakels) en 1 (veel bebouwing). Bij een ruwheidslengte van 0,01 vind een vrijwel ongehinderde verspreiding (verdunding) plaats, bij een ruwheidslengte van 1 treedt extra turbulentie op waardoor een betere verdunding plaatsvindt. De ruwheidslengte wordt door het KNMI vastgesteld op de rasterpunten van een kilometer bij kilometer-grid. Aangezien het onderzoeksgebied uit meerdere van degelijke kilometer bij kilometer-vakken bestaat, betekent dit dat er verschillende ruwheidslengten van toepassing zijn. Aangezien per berekeningsvariant slechts één ruwheidslengte kan worden gehanteerd, is er voor gekozen om bij de berekening voor alle beoordelingspunten uit te gaan van een ruwheidslengte van 0,79. Gezien het gegeven dat bij een hogere ruwheidslengte betere verdunding plaatsvindt, leidt het rekenen met deze lage ruwheidslengte tot hogere concentraties (*worst case*).

Wegtype

Binnen Geomilieu worden verschillende wegtypen gehanteerd. De voor dit onderzoek relevante wegtypen zijn weergegeven in tabel 3.3. De te hanteren wegtype is afhankelijk van het profiel van de weg, zoals de afstand tot de bebouwing langs de weg. Voor een overzicht van wegtype per onderzochte weg wordt verwezen naar bijlage 2. In deze bijlage zijn tevens de weg- en canyonbreedte en de bebouwingshoogten opgenomen.

Tabel 3.3: Relevante wegtypen GeoMilieu, versie 1.91

Wegtype	Toelichting
Normaal	Open terrein (evt. met tunnel met gescheiden tunnelbuizen)
Canyon	Wegvakken met eenzijdige of tweezijdige bebouwing

Bomenfactor

Afhankelijk van de overspanning van de bomen over de weg en de onderlinge afstand tussen de bomen wordt in GeoMilieu een bomenfactor gehanteerd, zie tabel 3.4. De bomenfactor per wegvak is overgenomen uit de door de gemeente aangeleverde informatie. Voor een overzicht van welke bomenfactor voor welke weg gebruikt is wordt verwezen naar bijlage 2.

Tabel 3.4: Bomenfactor GeoMilieu, versie 1.91

Bomenfactor	Toelichting
1,00	hier en daar bomen of in het geheel niet
1,25	één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter
1,50	de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte.

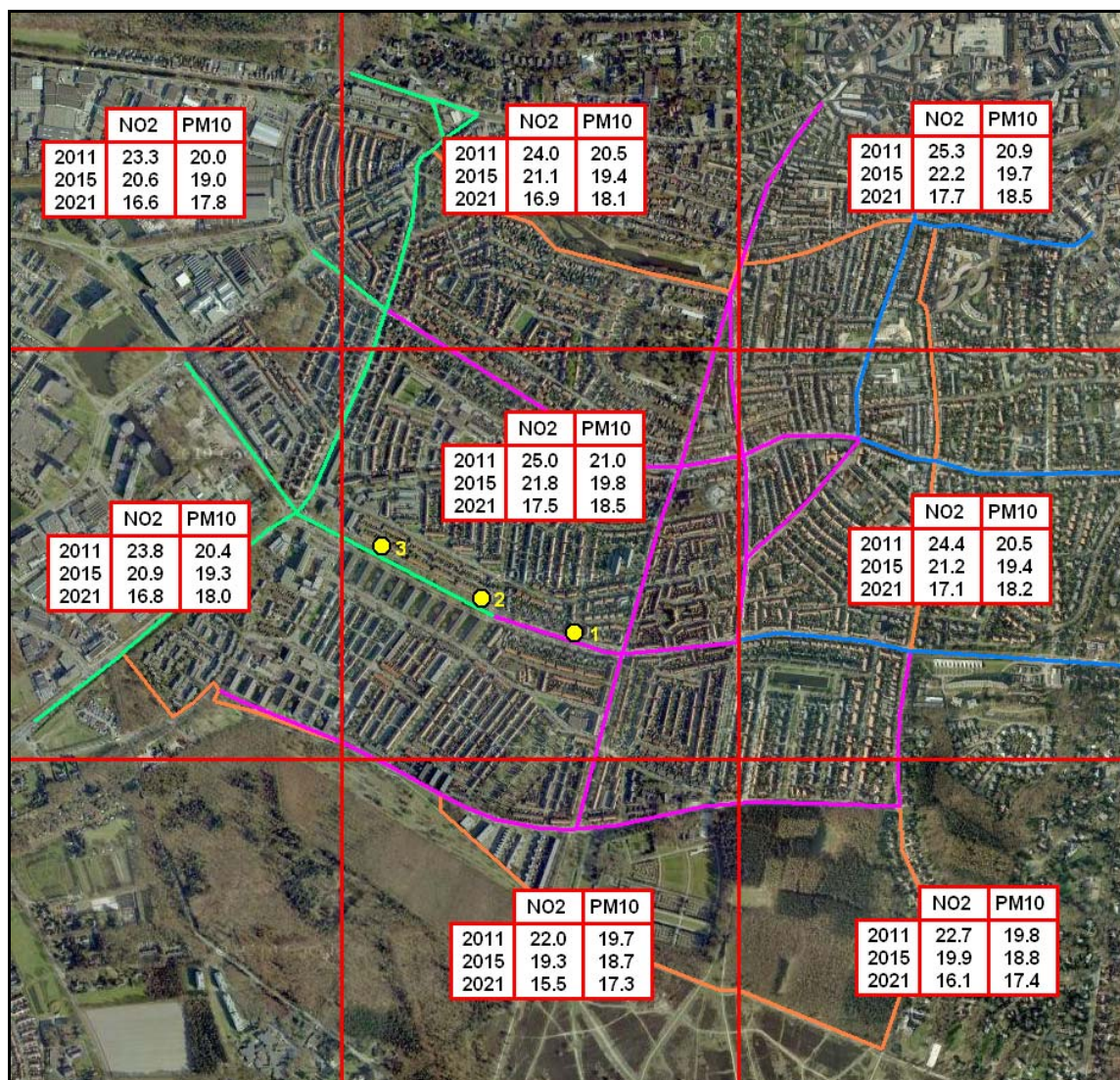
Snelheidsregime

De op de diverse wegvakken geldende snelheidsregime zijn geleverd door de gemeente Hilversum en overgenomen in het model. zie voor een overzicht bijlage 2.

4 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de uitgevoerde berekeningen gepresenteerd. Bekeken is of er sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden, zoals gesteld in bijlage 2 van de Wm. De resultaten voor de met GeoMilieu 1.91 doorgekende wegvakken zijn in bijlage 3 weergegeven in de vorm van concentratiecontourkaarten van de berekende concentraties voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. De waarden in deze concentratiekaarten zijn tot op ca. 500 meter van de beschouwde wegvakken gepresenteerd (i.e. rapportagegebied) en zijn verkregen door de concentraties te berekenen op contourpunten en deze te interpoleren voor het tussenliggende gebied. De hoogst berekende waarden in het rapportagegebied zijn terug te vinden in de tabellen 4.2 en 4.3.

In figuur 4.1 zijn de achtergrondconcentraties weergegeven voor de kilometervakken waarin de te beschouwen wegvakken gelegen zijn.



Figuur 4.1: Achtergrondconcentraties in en rond het plangebied; gele stippen: locaties hoogste waarden)

4.1 Stikstofdioxide

Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide

In tabel 4.1 staan de hoogst berekende concentratiewaarden stikstofdioxide weergegeven die zijn berekend in de verschillende rekenjaren in het rapportagegebied. In bijlage 3 van dit rapport zijn de bijbehorende concentratiecontourkaarten weergegeven. In figuur 4.1 zijn met gele stippen de locaties van de hoogst berekende concentratiewaarden aangegeven.

Tabel 4.1: Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ GeoMilieu (grenswaarde 60 µg/m³ voor het rekenjaar 2011; grenswaarde 40 µg/m³ voor de rekenjaren 2015 en 2021)

Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties NO ₂		
Scenario	Concentratie (µg/m ³)	Locatie (nr. stip in figuur 4.1)
2011 Bestemmingsplansituatie	37,9	Noordzijde Diependaalselaan, ter hoogte van de Jacob Catsstraat (1)
2015 Bestemmingsplansituatie	33,0	Noordzijde Diependaalselaan, ter hoogte van de Jacob Catsstraat (1)
2021 Bestemmingsplansituatie	25,1	Noordzijde Diependaalselaan, ter hoogte van de Jacob Catsstraat (1)

Uit de waarden in de tabel valt af te leiden dat de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van alle rekenjaren is berekend langs de noordzijde van de Diependaalselaan (wegvak BD 11), ter hoogte van de kruising met de Jacob Catsstraat. Deze waarde is berekend in 2011 en bedraagt in de bestemmingsplansituatie 37,9 µg/m³.

In 2015 en 2021 bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide respectievelijk 33,0 µg/m³ en 25,1 µg/m³. Deze waarden zijn in 2015 en 2021 eveneens berekend langs de noordzijde van de Diependaalselaan ter hoogte van de Jacob Catsstraat.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ (60 µg/m³ voor het rekenjaar 2011 en 40 µg/m³ voor de rekenjaren 2015 en 2021) wordt op geen van de beoordelingspunten overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

Uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide

Naast de berekening van de jaargemiddelde NO₂-concentratie dient in een luchtkwaliteitstudie ook het aantal maal dat de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ wordt overschreden te worden bepaald. Per jaar mag gedurende 18 uren een uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³ worden overschreden (tussen 1 augustus 2009 en 1 januari 2015 is dit 300 µg/m³). In de praktijk blijkt dat de kans dat het aantal overschrijdingen meer dan 18 bedraagt zeer klein is. Uit analyses van TNO kan worden geconcludeerd dat meer dan 18 overschrijdingen van de uurnorm statistisch plaats vinden bij een jaargemiddelde NO₂-concentratie van 82 µg/m³ of hoger. Langs de onderzochte wegen is de hoogste berekende jaargemiddelde NO₂ concentratie 37,9 µg/m³. Hieruit kan worden geconcludeerd dat overschrijding van de uurgemiddelde norm in de onderzochte jaren niet voor zal komen.

4.2 Fijn stof

Jaargemiddelde concentratie fijn stof

In tabel 4.2 staan de hoogst berekende concentratiewaarden fijn stof weergegeven die zijn berekend in de verschillende rekenjaren in het rapportagegebied. In bijlage 3 van dit rapport zijn de bijbehorende concentratiecontourkaarten weergegeven.

Tabel 4.2: Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties PM₁₀ GeoMilieu, inclusief zeezoutcorrectie (grenswaarde 40 µg/m³ voor de rekenjaren 2011, 2015 en 2021)

Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties PM ₁₀		
Scenario	Concentratie (µg/m ³) (inclusief zeezoutcorrectie)	Locatie
2011 Bestemmingsplansituatie	22,7	Noordzijde Diependaalselaan, ter hoogte van de Johan de Wittstraat (2)
2015 Bestemmingsplansituatie	21,2	Noordzijde Diependaalselaan, ter hoogte van de Jacob van Maerlantlaan (3)
2021 Bestemmingsplansituatie	19,8	Noordzijde Diependaalselaan, ter hoogte van de Jacob van Maerlantlaan (3)

Uit de waarden in de tabel valt af te leiden dat de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof van alle rekenjaren is berekend langs de noordzijde van de Diependaalselaan (wegvak VR 6), ter hoogte van de kruising met de Johan de Wittstraat. Deze waarde is berekend in 2011 en bedraagt in de bestemmingsplansituatie 22,7 µg/m³.

In 2015 en 2021 bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof respectievelijk 21,2 µg/m³ en 19,8 µg/m³. Deze waarde is in beide rekenjaren berekend langs de noordzijde van de Diependaalselaan (wegvak VR 6), ter hoogte van de kruising met de Jacob van Maerlantlaan.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³ voor de rekenjaren 2011, 2015 en 2021) wordt op geen van de beoordelingspunten overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

Etmaalgemiddelde concentratie fijn stof

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 wordt het toegestane aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde PM₁₀ van 50 µg/m³ (2011, 2015 en 2021) niet overschreden indien de berekende jaargemiddelde concentratie PM₁₀ lager is dan 32,5 µg/m³ (ongecorrigeerd voor zeezout). In tabel 4.3 staan de hoogst berekende waarden fijn stof weergegeven. De waarden in deze tabel zijn, in het kader van toetsing aan de afgeleide grenswaarde van 32,5 µg/m³, zonder zeezoutcorrectie weergegeven.

Tabel 4.3: Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties fijn stof in µg/m³ ten behoeve van beoordeling etmaalgemiddelde concentratie fijn stof (afgeleide jaargemiddelde grenswaarde 32,5 µg/m³ voor de rekenjaren 2011, 2015 en 2021); waarden exclusief zeezoutcorrectie

Hoogst berekende jaargemiddelde concentraties PM ₁₀	
Scenario	Concentratie (µg/m ³) (excl. zeezoutcorrectie)
2011 Bestemmingsplansituatie	27,7
2015 Bestemmingsplansituatie	26,2
2021 Bestemmingsplansituatie	24,8

Uit tabel 4.4 blijkt dat de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 27,7 µg/m³ bedraagt. Deze jaargemiddelde concentratie PM₁₀ ligt beneden de 32,5 µg/m³. Derhalve is aannemelijk dat in het bestemmingsplangebied geen sprake zal zijn van meer dan 35 overschrijdingen van de etmaalgemiddelde concentratie PM₁₀ van 50 µg/m³.

Uit de berekende resultaten kan worden opgemaakt dat in alle rekenjaren wordt voldaan aan de in het betreffende jaar van kracht zijnde grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties PM₁₀. Ook het aantal maal met overschrijding van de etmaalgemiddelde grenswaarde PM₁₀ is in het plangebied niet groter dan het wettelijk toegestane aantal overschrijdingen.

5 Conclusie

In dit hoofdstuk worden de conclusies gepresenteerd die volgen uit de resultaten van het onderzoek met GeoMilieu, versie 1.91 naar de luchtkwaliteit in de bestemmingplansituatie Bosdrift.

Stikstofdioxide

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide bedraagt $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het rekenjaar 2011 en $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de rekenjaren 2015 en 2021. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide bedraagt $37,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is berekend in 2011. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 wordt op geen van de beoordelingspunten overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

De grenswaarde van 18 uren voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt op de berekende afstanden niet overschreden.

Fijn stof

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de rekenjaren 2011, 2015 en 2021. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof bedraagt $22,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en is berekend in 2011. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} wordt op geen van de beoordelingspunten overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie van PM_{10} wordt op de berekende afstanden in geen van de scenario's vaker dan 35 maal per jaar overschreden.

Conclusie

Uit onderliggend onderzoek blijkt dat in de bestemmingsplansituatie Bosdrift te Hilversum geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden, zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Er wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a.

De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de actualisatie van bestemmingsplan Bosdrift te Hilversum.

Referenties

- Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen ("Wet luchtkwaliteit"), inwerkingtreding op 15 november 2007
- Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer, inwerkingtreding op 15 november 2007
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant nr. 220)

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersintensiteiten

Onderstaande percentages betreffen de verdeling over dag- (D), avond- (A) en nacht- (N) uren en per voertuigcategorie licht (LV), middelzwaar (MZ) of zwaar (ZV) verkeer. Deze percentages dienen te worden toegepast op de totaalintensiteiten zoals weergegeven in paragraaf 3.6.1.

Wegvak	%int (D)	%int (A)	%int (N)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%MZ (D)	%MZ (A)	%MZ (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
BD 1 Havenstraat (Taludweg - Vaartweg)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 2 Bosdrift (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 3 Hilvertsweg (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 4 Gijsbrecht van Amstelstraat (Oude Loosdrechtseweg - Bosdrift)	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
BD 5 Gijsbrecht van Amstelstraat (Bosdrift - Hilvertsweg)	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
BD 6 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Nieuweg)	6.77	3.42	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
BD 7 Bosdrift (Diependaalselaan - Gijsbrecht van Amstelstraat)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 8 Hilvertsweg (Nieuweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 9 Nieuweg (Hilvertsweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 10 Hilvertsweg (Nieuweg - Diependaalselaan)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift) - noord	6.69	3.33	0.80	93.96	98.10	92.86	5.11	1.73	6.18	0.93	0.17	0.96
BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift) - zuid	6.69	3.33	0.80	93.96	98.10	92.86	5.11	1.73	6.18	0.93	0.17	0.96
BD 12 Diependaalselaan (Bosdrift - Hilvertsweg)	6.69	3.33	0.80	93.96	98.10	92.86	5.11	1.73	6.18	0.93	0.17	0.96
BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg) - west	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg) - oost	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 14 Kolhornseweg (Adm. de Ruyterlaan - Bosdrift)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 15 Kolhornseweg (Bosdrift - Eikbosserweg)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
BD 16 Eikbosserweg (Diependaalselaan - Kolhornseweg)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
UT 1 Diependaalselaan (Hilvertsweg - Eikbosserweg)	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
UT 2 Diependaalselaan (Eikbosserweg - Utrechtseweg)	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
UT 12 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Eikbosserweg)	6.77	3.42	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
UT 13 Gijsbrecht van Amstelstraat (Eikbosserweg - Utrechtseweg)	6.77	3.42	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
UT 17 Langestraat (Emmastraat - Nieuweg)	6.49	4.17	0.68	93.55	97.48	95.81	4.29	1.64	3.44	2.16	0.88	0.75
UT 24 Koningsstraat (Emmastraat - Nieuweg)	6.66	3.52	0.75	96.39	98.90	97.66	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16
UT 25 Nieuweg (Langestraat - Koningsstraat)	6.49	4.17	0.68	93.55	97.48	95.81	4.29	1.64	3.44	2.16	0.88	0.75
UT 26 Nieuweg (Koningsstraat - Gijsbrecht van Amstelstraat)	6.49	4.17	0.68	93.55	97.48	95.81	4.29	1.64	3.44	2.16	0.88	0.75
VR 5 Diependaalselaan (Kerkelandenlaan - Loosdrechtseweg)	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan) - zuid	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan) - noord	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
VR 10 Vaartweg (Geert van Mesdagweg - Schuttersweg)	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 11 Vaartweg (Schuttersweg - Loosdrechtseweg)	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 12 Loosdrechtseweg (Vaartweg - Couperusweg)	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 13 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Vaartweg)	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbr v Amstelstr) - open terrein	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbr v Amstelstr) - bebouwing	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbr v Amstelstr - Diependaalseln) - hoogbouw	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbr v Amstelstr - Diependaalseln) - laagbouw	6.77	3.41	0.64	95.32	98.04	95.21	4.01	1.57	4.19	0.67	0.39	0.60
VR 16 Loosdrechtseweg (Diependaalselaan - Oscar Romerolaan)	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
VR 17 Loosdrechtseweg (Oscar Romerolaan - Van Genthlaan)	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97
VR 19 Gijsbrecht van Amstelstraat (Zeverijnstraat - Loosdrechtseweg)	6.64	3.48	0.80	93.96	98.07	92.83	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97

Bijlage 2 Overige invoer GeoMilieu 1.91

Wegvak	Wegtype	Snelheid (km/u)	Wegbreedte (m)	Ventilatiefactor	H.bebouwingL (m)	H.bebouwingR (m)	Canyonbreedte (m)	Bomenfactor
BD 1 Havenstraat (Taludweg - Vaartweg)	Canyon	23	5.5	0.5	9	9	12	1
BD 2 Bosdrift (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	Canyon	23	5.5	0.5	9	0	22	1.5
BD 3 Hilvertsweg (Taludweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	Canyon	13	5.1	0	9	9	16	1.25
BD 4 Gijsbrecht van Amstelstraat (Oude Loosdrechtseweg - Bosdrift)	Canyon	23	8	0	9	9	33	1.5
BD 5 Gijsbrecht van Amstelstraat (Bosdrift - Hilvertsweg)	Canyon	23	6.5	0	9	9	17	1
BD 6 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Nieuweg)	Canyon	23	6	0	9	9	20	1
BD 7 Bosdrift (Diependaalselaan - Gijsbrecht van Amstelstraat)	Canyon	23	6	0.5	9	9	15	1
BD 8 Hilvertsweg (Nieuweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	Canyon	23	5.1	0	9	9	15	1
BD 9 Nieuweg (Hilvertsweg - Gijsbrecht van Amstelstraat)	Canyon	23	6	0.5	9	9	16	1.25
BD 10 Hilvertsweg (Nieuweg - Diependaalselaan)	Canyon	23	6.5	0	9	9	18	1
BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift) - noord	Canyon	13	5.1	0.5	0	9	43	1.25
BD 11 Diependaalselaan (Johan de Wittstraat - Bosdrift) - zuid	Canyon	13	5.1	0.5	9	0	43	1.25
BD 12 Diependaalselaan (Bosdrift - Hilvertsweg)	Canyon	13	7.5	0	9	9	23	1.25
BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg) - west	Canyon	13	6.5	0	0	9	41	1.25
BD 13 Bosdrift (Diependaalselaan - Kolhornseweg) - oost	Canyon	13	5.1	0	9	0	41	1
BD 14 Kolhornseweg (Adm. de Ruyterlaan - Bosdrift)	Canyon	13	6.5	0.5	0	9	50	1
BD 15 Kolhornseweg (Bosdrift - Eikbosserweg)	Canyon	13	7	0.5	9	0	30	1.25
BD 16 Eikbosserweg (Diependaalselaan - Kolhornseweg)	Canyon	13	6	0.5	9	9	28	1.25
UT 1 Diependaalselaan (Hilvertsweg - Eikbosserweg)	Canyon	23	10	0	9	9	24	1.25
UT 2 Diependaalselaan (Eikbosserweg - Utrechtseweg)	Normaal	23	7	0	0	0	0	1.25
UT 12 Gijsbrecht van Amstelstraat (Hilvertsweg - Eikbosserweg)	Canyon	23	6	0	9	9	20	1
UT 13 Gijsbrecht van Amstelstraat (Eikbosserweg - Utrechtseweg)	Canyon	23	8	0	9	9	29	1.25
UT 17 Langestraat (Emmastraat - Nieuweg)	Canyon	23	5.1	0	12	12	14	1
UT 24 Koningsstraat (Emmastraat - Nieuweg)	Canyon	23	5.5	0	9	9	19	1
UT 25 Nieuweg (Langestraat - Koningsstraat)	Canyon	23	5.5	0	12	12	12.5	1
UT 26 Nieuweg (Koningsstraat - Gijsbrecht van Amstelstraat)	Canyon	23	5.1	0	6	6	10.5	1
VR 5 Diependaalselaan (Kerkelandenlaan - Loosdrechtseweg)	Canyon	23	7.5	0	11	0	50	1
VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan) - zuid	Canyon	23	7	0	0	12	49	1.25
VR 6 Diependaalselaan (Loosdrechtseweg - Adm. de Ruyterlaan) - noord	Canyon	23	7	0	12	0	49	1.25
VR 10 Vaartweg (Geert van Mesdagweg - Schuttersweg)	Canyon	23	11.5	0	9	9	29	1.25
VR 11 Vaartweg (Schuttersweg - Loosdrechtseweg)	Canyon	23	7	0	0	9	23	1.25
VR 12 Loosdrechtseweg (Vaartweg - Couperusweg)	Canyon	23	10	0	3	0	14	1.25
VR 13 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Vaartweg)	Canyon	23	7	0	0	9	23	1.25
VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbr v Amstelstr) - open terrein	Normaal	23	9.5	0	0	0	0	1
VR 14 Loosdrechtseweg (Couperusweg - Gijsbr v Amstelstr) - bebouwing	Canyon	23	9.5	0	9	9	25	1.25
VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbr v Amstelstr - Diependaalseln) - hoogbouw	Canyon	23	8	0	9	12	44	1
VR 15 Loosdrechtseweg (Gijsbr v Amstelstr - Diependaalseln) - laagbouw	Canyon	23	8	0	9	9	40	1
VR 16 Loosdrechtseweg (Diependaalselaan - Oscar Romerolaan)	Normaal	23	7	0	0	0	0	1
VR 17 Loosdrechtseweg (Oscar Romerolaan - Van Genthlaan)	Normaal	23	10	0	0	0	0	1
VR 19 Gijsbrecht van Amstelstraat (Zeverijnstraat - Loosdrechtseweg)	Canyon	23	8	0	9	9	30	1.5

Bijlage 3 Concentratiecontourkaarten NO₂ en PM₁₀

