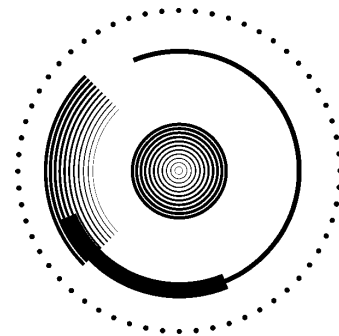




Advies

Onderwerp	Luchtonderzoek locatie Overveerpolder
Gemeente	Oestgeest
Datum	10 februari 2009
Auteur	Astrid de Groen
Aanleiding	Inrichtingsplan Overveerpolder

1 Inleiding

In deze rapportage wordt bepaald wat de invloed op de lokale luchtkwaliteit is van het inrichtingsplan Overveerspolder. Het plan betreft de realisatie van vier sportvelden voor voetbal en/of cricket. Op het terrein komen 85 parkeerplaatsen. Mogelijk worden ook parkeerplaatsen van het zwembad gebruikt voor de sportvelden. De sportvelden worden ontsloten via het zwembad naar de rotonde op de Abtspoelweg. Er wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) en regionaal beleid.

De luchtkwaliteit wordt in de praktijk bepaald door de achtergrondconcentratie en de bijdragen van verkeer en grote industrieën (energiecentrales, petrochemie, e.d.). In onze regio richt de aandacht zich in hoofdzaak op verkeer. In het voorliggend onderzoek wordt dan ook alleen het aspect wegverkeer beschouwd.

2 Wettelijk kader en Beleid

2.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is de titel 5.2 luchtkwaliteitseisen toegevoegd. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen opgenomen. Feitelijk worden alleen fijnstof en NO₂ beschouwd. De normen zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald. Dit neemt niet weg dat ook onder de norm gezondheidseffecten kunnen optreden bij kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma moet de onderbouwing leveren van het "derogatieverzoek" van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 respectievelijk 2015 wel overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. De EU heeft echter nog geen besluit over het derogatieverzoek genomen.

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder AMvB en mr niet in betekenende mate (NIBM).

AMvB en mr niet in betekenende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "Niet in betekenende mate" bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "In betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB treedt gelijktijdig met het NSL in werking. De periode tussen in werking zijn van de wet en de inwerkingtreding van het NSL geldt als een overgangsperiode. Tijdens deze periode mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 1 % van de grenswaarde (= 0,4 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide en fijnstof).

NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebiedsontsluitende wegen

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze AMvB wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijnstof en stikstofdioxide. Het besluit voorziet in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is, namelijk binnen 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en binnen 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

Het Besluit gevoelige bestemmingen kent alleen gebouwen als gevoelige bestemming. Volgens de toelichting van het Besluit moet voor het begrip gebouw worden aangesloten bij artikel 1, eerste lid, onder c, van de Woningwet. Onder gebouw wordt daarom verstaan elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt. Hieronder worden ook begrepen de bij een gebouw behorende terreinen. Reden daarvoor is dat ook daar sprake kan zijn van blootstelling van personen met een verhoogde gevoeligheid (bijvoorbeeld: buitenspeelplaats bij een crèche, schoolplein bij een school, tuin bij een verzorgingstehuis). Dit doortrekkend is het besluit ook van toepassing zijn op sportvelden waarop door kinderen wordt gespeeld. Van belang is daarbij dat mensen blootgesteld kunnen worden aan (verhoogde) concentraties schadelijke stoffen, wat geen direct verband hoeft te hebben met de eventuele eigen bijdrage van het project aan de luchtverontreiniging. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening blijft daarom het kader waarin bij de beoordeling van ruimtelijke plannen wordt getoetst of de luchtkwaliteit ter plaatse acceptabel is.

De Abtspoelweg is een provinciale weg en de sportvelden liggen binnen 50 meter van deze weg. Dat wil zeggen dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de sportvelden moet worden getoetst.

2.2 Beleid

Regionaal beleidskader Duurzame Stedenbouw

Eén van de ambities uit van het Milieubeleidsplan 2003-2010 luidt: Op het merendeel van de plaatsen waar mensen wonen, sporten of anderszins langdurig verblijven is de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen in 2010 beduidend lager dan de toegestane grenswaarden. Waarbij in de praktijk de term beduidend lager dan de grenswaarde is gesteld op 36-38 µg/m³. Hierbij is aangesloten bij een extra ambitie uit het regionaal beleidskader duurzame stedenbouw.

Advies GGD

Op 5 juli 2007 is naar aanleiding van de realisering van de sportvelden advies ontvangen van de GGD Hollands Midden. Het advies is gevraagd door de Milieudienst West-Holland. Naar aanleiding hiervan heeft de GGD Hollands Midden het volgende advies gegeven.

“Allereerst voeg ik een eerder advies toe dat wij, in het kader van de realisatie van sportvelden in Oegstgeest, in 2003 aan de gemeente hebben gegeven.

Gevoeligheid voor luchtkwaliteit

Buitensporters ademen relatief meer lucht in en uit en zijn daarom gevoeliger voor slechte luchtkwaliteit. Daarnaast zijn kinderen (die ook gebruik zullen maken van de sportvelden) extra gevoelig voor luchtverontreiniging. Anderzijds is de gebruiksduur van dergelijke sportvelden in het algemeen kort, waardoor de werkelijke blootstelling beperkt blijft. Om die reden heeft de GGD in haar huidige richtlijn (2005) sportvelden niet als gevoelig object betiteld maar als object dat extra aandacht verdient.

Inrichtingsplan Abtspoelweg

Gezondheidskundig heeft het niet de voorkeur om sportvelden langs een drukke weg met slechte luchtkwaliteit te realiseren. Als toch voor een dergelijke locatie gekozen wordt, adviseren wij bij het inrichtingsplan zoveel mogelijk rekening te houden met mogelijke gezondheidseffecten door:

- De afstand tussen de weg en de sportvelden zo groot mogelijk te maken. Een afstand van 50 meter heeft al een behoorlijke gunstige invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.
- Te kijken naar mogelijkheden om de sportvelden af te schermen, bijvoorbeeld door een tribune of door kleedkamers. Met afscherming wordt natuurlijk gelijktijdig de afstand tussen de weg en de sportvelden vergroot. Ook de groene strook tussen de weg en de sportvelden is in dit kader relevant. In hoeverre er nu al voldoende wetenschappelijk bewijs is dat bepaalde typen en vormen van groen positief kunnen uitwerken op de luchtkwaliteit kan eventueel worden uitgezocht.”

3 Resultaten

3.1 Toetsing aan de wet

Om inzicht te geven in de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer in het gebied is gebruik gemaakt van het CAR II model, versie 7.0.1 (2008). In dit model zijn de onderstaande gegevens ingevoerd en is de luchtkwaliteit berekend.

Voor het wegverkeer op de Abtspoelweg is uitgegaan van gegevens van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK), versie Holland Rijnland, 21 december 2007. Daarin zijn opgenomen de jaren 2005 en 2020. Voor de jaren 2009 en 2010 zijn de verkeersintensiteiten berekend aan de hand van interpolatie. Die wegen zijn meegenomen waar de extra motorvoertuigbewegingen van en naar de ontwikkellocatie merkbaar zijn tot het punt waarop deze voertuigen in het heersende verkeersbeeld zijn opgenomen.

Voor de overige benodigde parameters is gebruik gemaakt van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK), versie Holland Rijnland, 21 december 2007.

Om de invloed van het inrichtingsplan op de luchtkwaliteit te berekenen moet de verkeersaantrekkende werking van de sportvelden worden beschouwd. Door Floor Vergunst van de gemeente Oegstgeest is aangegeven dat de sportvelden in de weekenden door 242 auto's worden bezocht. Van maandag tot vrijdag bezoeken 16 auto's per dag onderdeel de sportvelden. Een auto rijdt zowel heen als terug dat wil zeggen dat een auto overeenkomt met twee verkeersbewegingen. Het aantal verkeersbewegingen is berekend in de onderstaande tabel.

Tabel 1: berekening verkeersbijdrage inrichtingsplan

	weekend	dagdeel (maandag t/m vrijdag)
aantal auto's (weekend/dagdeel)	242	16
aantal dagen (weekend/dagdeel)	2	0,33
auto's per dag	121	48
verkeersbewegingen per auto	2	2
verkeersbeweging per dag	242	96

Voor de bepaling van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plan is uitgegaan van een worst-case situatie, dat wil zeggen dat aan de verkeersintensiteit van de Abtspoelweg 242 verkeersbewegingen worden toegevoegd. In tabel 2 is een overzicht van de verkeersintensiteiten gegeven.

Tabel 2: Overzicht gebruikte verkeersgegevens en afstanden

	Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)				
	2009	2010	2020	planbijdrage	rekenafstand
Abtspoelweg	8024	8851	17116	242	10 m

De hier gehanteerde afstanden tot de wegas zijn conform de gewijzigde Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Volgens deze gewijzigde regeling dient voor NO₂ en fijnstof gerekend te worden met een afstand van maximaal 10 meter van de wegrand. Indien zich binnen deze afstand bebouwing bevindt, wordt de afstand van bebouwing tot wegas aangehouden.

In de praktijk blijkt dat alleen de normen voor stikstofdioxide (en dan alleen de jaargemiddelde-waarde) en fijnstof (zowel 24-uursgemiddelde- als de jaargemiddeldewaarde) overschreden worden. Voor de overige parameters is de norm zo ruim dat er eigenlijk altijd wel aan voldaan wordt. In onderstaande tabel zijn alleen de concentraties stikstofdioxide en fijnstof opgenomen.

In tabel 2 zijn de concentraties binnen het plangebied weergegeven.

Tabel 3: Concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijnstof (6 µg/m³ jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde), autonome situatie

	NO₂ jaargemiddeld (µg/m³)			PM₁₀ jaargemiddeld (µg/m³)			PM₁₀ aantal overschrijdingen		
	2009	2010	2020	2009	2010	2020	2009	2010	2020
	25,2	24,4	19,3	19,2	18,8	17,3	10	9	6
<i>Achtergrond</i>	23,2	22,3	17,3	18,8	18,8	16,6			

 Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m³), fijnstof (norm: 40 µg/m³), 24-uurgemiddelde fijnstof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m³ toegestaan).

Uit tabel 2 volgt dat overal wordt voldaan aan de normen zoals deze zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer.

Het effect van de geplande ontwikkelingen op de luchtkwaliteit zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 4: Concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijnstof (6 µg/m³ jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde), plansituatie

	NO₂ jaargemiddeld (µg/m³)			PM₁₀ jaargemiddeld (µg/m³)			PM₁₀ aantal overschrijdingen		
	2009	2010	2020	2009	2010	2020	2009	2010	2020
	25,2	24,4	19,3	19,2	18,8	17,3	10	9	6
<i>Achtergrond</i>	23,2	22,3	17,3	18,8	18,8	16,6			

 Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m³), fijnstof (norm: 40 µg/m³), 24-uurgemiddelde fijnstof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m³ toegestaan).

Uit tabel 4 volgt dat, in de plansituatie, overal wordt voldaan aan de normen zoals deze zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer. Uit de onafgeronde resultaten blijkt het plan niet bijdraagt aan de concentraties PM₁₀ en NO₂. Het project is hiermee “niet in betekenende mate”.

Besluit gevoelige bestemmingen

Omdat de sportvelden zich bevinden binnen 50 meter afstand van de Abtspoelweg moet worden berekend of de luchtkwaliteit ter plaatse van de sportvelden voldoet aan de grenswaarden voor fijnstof en NO₂.

Voor de verkeersgegevens op de relevante wegen is uitgegaan van regionale verkeersmilieu-kaarten (RVMK) zoals die bij de milieudienst aanwezig zijn. De RVMK geeft de etmaalintensiteiten en de verdeling van de verkeersklasse voor de jaren 2005 en 2020. De luchtkwaliteit is berekend voor de jaren 2009, 2010 en 2020. De verkeersintensiteit voor de jaren 2009 en 2010 is bepaald door de jaren 2005 en 2020 te interpoleren. In de volgende tabel zijn deze verkeersintensiteiten vermeld. Om het effect van het plan in beeld te brengen zijn aan de verkeersintensiteit van de Abtspoelweg 242 motorvoertuigen toegevoegd. De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn in de onderstaande tabel vermeld.

Tabel 5: verkeersintensiteiten op de relevante wegen inclusief bijdrage plan

	Intensiteit (mvt/etm)			fractie licht			fractie middel			fractie zwaar		
	2009	2010	2020	2009	2010	2020	2009	2010	2020	2009	2010	2020
N444 - Haarlemmertrekvaart	9881	10037	11596	0,88	0,88	0,05	0,07	0,07	0,08	0,05	0,05	0,05
Abtspoelweg	8266	9093	17358	0,90	0,90	0,03	0,08	0,08	0,07	0,03	0,03	0,04
President Kennedylaan	11783	11155	4874	0,90	0,90	0,03	0,07	0,07	0,07	0,03	0,03	0,02

Om te bepalen wat de luchtkwaliteit is voor de sporters is de concentratie fijnstof en NO₂ bepaald op de grens van het sportterrein. Hiervoor is een waarneempunt geprikt op het sportterrein tegenover de President Kennedylaan. De afstanden van dit waarneempunt tot aan de wegen zijn vermeld in de onderstaande tabel.

Tabel 6: afstand van de relevante wegen tot het waarnemingspunt op de sportvelden

weg	afstand tot waarneempunt
N444 - Haarlemmertrekvaart	196 m
Abtspoelweg	26 m
President Kennedylaan	39 m

De Haarlemmertrekvaart bevindt zich op 196 meter van het waarneempunt. De maximum afstand voor dit type weg is voor het CAR II-model 60 m. De bijdrage van de Haarlemmertrekvaart is daarom berekend met de waarden die gelden op 60 m. In de volgende tabel zijn de resultaten van de berekening gegeven.

Tabel 7: afstand van de relevante wegen tot het waarnemingspunt op de sportvelden

	jaar	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³) jaarge-middeld	PM ₁₀ aantal overschrijdingen
bijdrage wegen	2009	28,5	19,7	11
achtergrond		24,0	18,8	
bijdrage wegen	2010	27,3	19,3	10
achtergrond		22,9	18,4	
bijdrage wegen	2020	23,8	17,3	6
achtergrond		17,6	16,8	

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de grenswaarden voor fijnstof en NO2 niet worden overschreden.

5.2 Toetsing aan regionaal en gemeentelijk beleid

Voor de toetsing aan het regionaal en gemeentelijk beleid zijn de concentraties ter hoogte van de bebouwing (daar waar blootstelling plaatsvindt) in 2010 van belang.

Uit de tabel van de vorige paragraaf blijkt dat de concentraties in 2010 beduidend lager zijn dan de grenswaarden van het milieubeleidsplan. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie van het milieubeleidsplan 2003-2010.

5.2 Advies van de GGD

De GGD adviseert om de afstand tussen de sportvelden en de Abtspoelweg zo groot mogelijk te maken in verband met de gezondheidsrisico's van de sporters. Uit de resultaten van de berekening blijkt dat de concentraties fijnstof en NO2 beduidend lager zijn dan de grenswaarden. De gezondheidsrisico's voor sporters zijn hiermee relatief gering.

4 Conclusie

Het plan is 'niet in betekenende mate' en voldoet aan de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteitseisen. Ook wordt voldaan aan het Besluit gevoelige bestemmingen. Verder wordt voldaan aan de ambitie uit het milieubeleidsplan 2003-2010. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.