

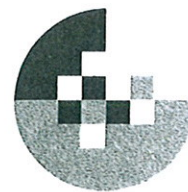
Advies

10/09/2008



MD08.05669

afd.	ambt.	cc	bvo
------	-------	----	-----



MILIEU
DIENST
WESTFRIESLAND

Aan:	H. Neuvel	
Van:	R. Schuurman	DIVnr: MD08.05669
Doorkiesnummer:	0229-284671	Opdrachtnr: WER-2008-0150
E-mail:	r.schuurman@mdwf.nl	Gmisnr:
Onderwerp:	Berekeningen luchtkwaliteit woningbouwlocatie Dirk Bijvoetweg Zuid	Paraaf clusterhoofd: <i>fom</i>
Datum ingekomen:	02-09-08	
Datum advies:	11 september 2008	

LUCHTKWALITEIT

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Wervershoof is door de Milieudienst Westfriesland een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd ten behoeve van de woningbouwlocatie Dirk Bijvoetweg Zuid te Onderdijk. Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar bijgevoegde situatietekening.

Doel van het onderzoek is de bepaling of voldaan wordt aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit.

2. Wettelijk kader

Op 23 juni 2005 is het 'Besluit luchtkwaliteit 2005' gepubliceerd (staatsblad 2005, 316). De bijbehorende meetregeling luchtkwaliteit 2005 is gepubliceerd in staatscourant 26 juli 2005, nr. 142. Op 5 augustus 2005 zijn beide met terugwerkende kracht tot 4 mei 2005 in werking getreden. Het besluit vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit en Meetregeling luchtkwaliteit' van 19 juli 2001.

In het besluit zijn de wettelijke grens- en richtwaarden voor verschillende (verontreinigende) stoffen opgenomen alsmede de wijze waarop gerapporteerd dient te worden. Daarnaast is in het Besluit gesteld dat bestuursorganen bij de uitoefening van hun bevoegdheden (zoals in het kader van ruimtelijke ordening) die (mogelijke) gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit, de opgenomen grenswaarden in acht nemen.

Ten aanzien van zwaveldioxide en lood kan worden gesteld dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen van grenswaarden zullen optreden. Voor koolstofmonoxide en benzeen is dit in vrijwel alle gevallen eveneens van toepassing, slechts in uitzonderlijke gevallen treden overschrijdingen van grenswaarden op.

In Nederland zijn over het algemeen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de relevante verontreinigende stoffen met betrekking tot toetsing aan grenswaarden (en dus de gezondheid). In de berekeningen worden overigens de concentraties van alle hierboven genoemde stoffen bepaald.

1B 087508.3
9/3 '09

Voor NO₂ geldt vanaf 2010 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie. Verder geldt vanaf 2010 een grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³ die maximaal 18 maal per jaar mag worden overschreden.

Voor PM₁₀ geldt eveneens een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie. Daarnaast geldt een grenswaarde van 50 µg/m³ als daggemiddelde concentratie die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Deze grenswaarden zijn al geldig vanaf 2005.

Er is tevens een correctiefactor voor fijn stof voor zich van nature in de lucht bevindende stoffen die niet schadelijk voor de gezondheid zijn.

Voor de gemeente Wervershoof bedraagt de correctiefactor 6 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie. Voor de grenswaarde van 50 µg/m³ als daggemiddelde concentratie die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden geldt een correctiefactor van 6 dagen.

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de 'Wet milieubeheer' goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit

Tegelijk met de inwerkingtreding zijn de volgende besluiten en ministeriele regelingen in werking getreden:

- de AMvB niet in betekenende mate;
- de ministeriele regeling niet in betekenende mate;
- de ministeriele regeling beoordeling;
- de ministeriele regeling saldering.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 1% grens niet wordt overschreden. De 1% grens is gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 0,4 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. De Nederlandse overheid zal de EU verzoeken om verlenging van de termijn (derogatie) waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Als derogatie is verleend, vermoedelijk begin 2009, zal het NSL in haar volle omvang in werking treden. Ook zullen de uitvoeringsregels rond saldering dan verruimd worden. Verder zal de definitie van 'niet in betekenende mate' verlegd worden van 1% naar 3% van de grenswaarde.

Het Europees parlement heeft besloten om lidstaten onder voorwaarden meer tijd te geven om de normen te bewerkstelligen. Het betreft lidstaten die de norm voor fijn stof (van 2005) niet tijdig hebben kunnen realiseren, maar wel veel maatregelen hebben genomen. Het ministerie van VROM heeft een samenvatting gemaakt met de stand van zaken, met onder andere de nieuwe normen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend

3. Berekeningen

3.1 Uitgangspunten

De berekeningen zijn uitgevoerd met het CAR-II model, versie 7.0 (Calculation of Air pollution from Road traffic) voor de Dirk Bijvoetweg.

De overige wegen die in de nabijheid van een van de locaties zijn gelegen, zijn door het zeer beperkte verkeer ter plaatse en/of de grote afstand buiten beschouwing gelaten. Deze wegen hebben geen (relevante) invloed op de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit langs een weg wordt bepaald door het optellen van drie bronnen:

- Het heersende achtergrondniveau.
Dit is als vast gegeven opgeslagen in het CAR-II model en is gebaseerd op het landelijk meetnet van het RIVM;
- De bijdrage van lokale industriële bronnen.
Er zijn geen lokale industriële bronnen in de omgeving van de locatie die een significante bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit;
- De bijdrage van het verkeer op de weg (zie verder).

De berekeningen zijn uitgevoerd voor drie situaties, te weten het huidige jaar 2008, het jaar 2010 en het jaar 2020.

Berekeningen voor het jaar 2008 zijn uitgevoerd om de situatie 'nu' specifiek te beschouwen. Het jaar 2010 is aangehouden vanwege inwerkingtreding van de grenswaarden voor NO₂.

Het jaar 2020 is in de berekeningen meegenomen om ook over de luchtkwaliteit in de (verdere) toekomst uitspraken te kunnen doen.

Voor alle jaartallen zijn, met uitzondering van de etmaalintensiteiten, dezelfde uitgangspunten aangehouden zoals ten aanzien van voertuigverdelingen, type verkeer en type omgeving.

De verkeersintensiteiten zijn ontleend aan tellingen die op de Dirk Bijvoetweg in 2007 zijn uitgevoerd. Met een groeipercentage van 2% is het aantal voertuigen voor 2008 ingeschat. Hierna is het toegenomen verkeersaanbod door de bouw van de woningen eveneens toegevoegd (ca. 300 extra verkeersbewegingen per dag). Voor de jaren 2010 en 2020 is eveneens een groeipercentage van 2% per jaar aangehouden.

2008: 3.205 motorvoertuigen/etmaal;

2010: 3.334 motorvoertuigen/etmaal;

2020: 4.065 motorvoertuigen/etmaal;

Verdeling: lichte mvt 97% / middelzware mvt 2% / zware mvt 1%;

Maximum snelheid: 50 km/h.

Naast de verkeersintensiteiten is ook het wegprofiel van belang voor de berekening van de luchtkwaliteit. De volgende kenmerken van het wegprofiel worden onderscheiden:

- XY-coördinaten in een grid van 1 km bij 1 km.

$X = 137995$, $Y = 528032$;

- Snelheidstype.

Type stagnerend stadsverkeer / type normaal stadverkeer / type stadverkeer met minder congestie / type buitenweg algemeen / type snelweg algemeen.

Stadsverkeer met minder congestie;

- Wegtype.
Type 1: geen bebouwing / type 2: basistype – incidentele bebouwing / type 3a: tweezijdige bebouwing / type 3b: tweezijdige bebouwing (canyon) / type 4: eenzijdige bebouwing.
Type 3a: tweezijdige bebouwing;
- Bomenfactor.
Factor 1.00: geen of incidentele bomen / Factor 1.25: laan van bomen / Factor 1.50: grote bomen waarvan de kruinen elkaar raken.
Factor 1.00: geen of incidentele bomen;
- Afstand as van de weg tot 'ontvangstpunt'.
Voor alle situatie is de kleinst mogelijke afstand van *5 meter* aangehouden die in het CAR-II model gebruikt kan worden. De rand van het plan ligt op grotere afstand dan 5 meter tot de as van de weg.

Bijlage I toont de invoergegevens.

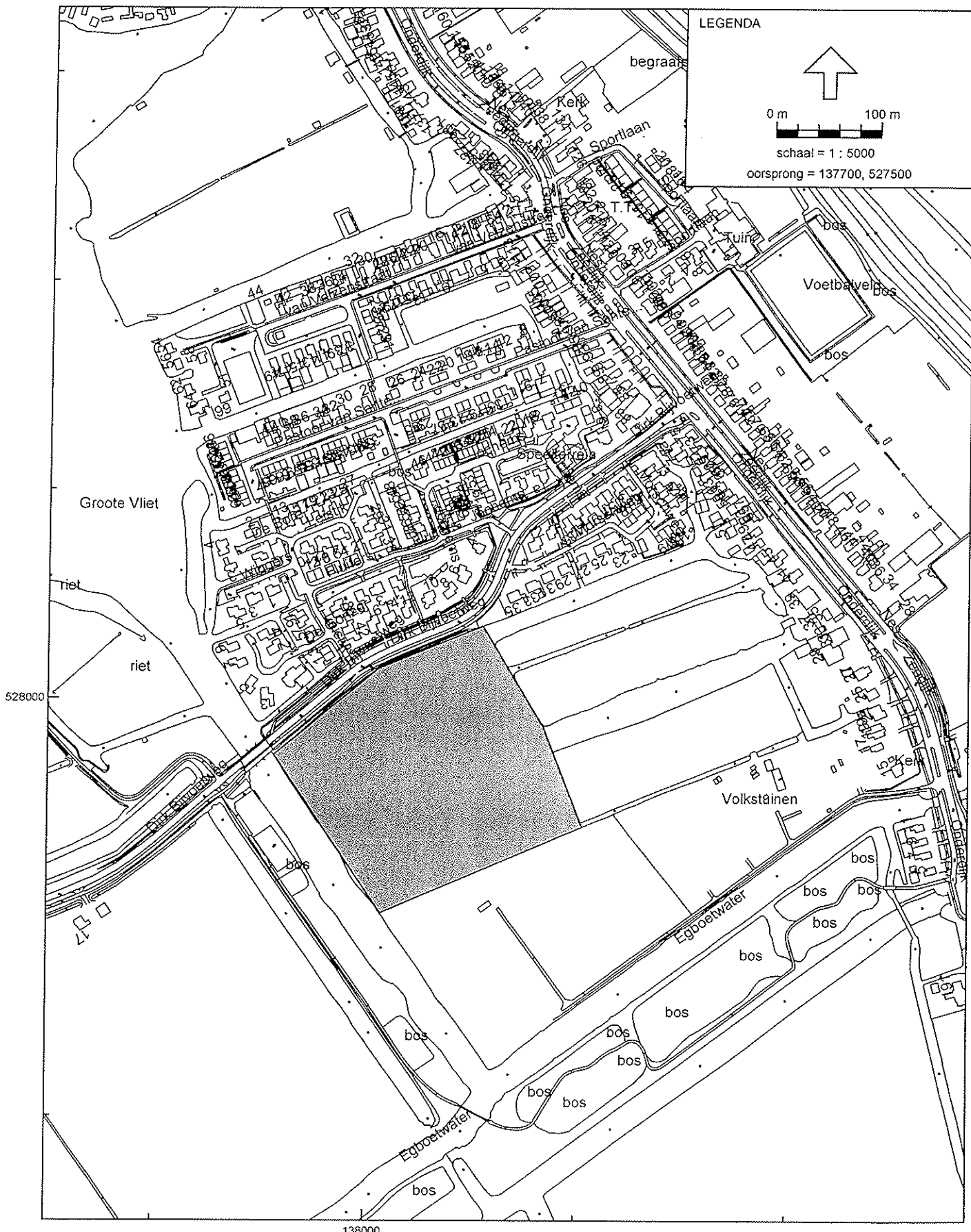
3.2 Resultaten

Bijlage II toont de berekende waarden voor de verschillende type grenswaarden voor de verschillende jaren.

4. Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor geen enkele stof de grenswaarde wordt overschreden. Er is sprake van een ruime marge en hierom kan worden gesteld dat de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied voldoet aan de normstelling.

Als laatste wordt opgemerkt dat de berekeningen op 5 meter afstand uit de as van de weg zijn uitgevoerd. Op grotere afstand, waar het plangebied is gelegen, is de luchtkwaliteit beter en worden de grenswaarden derhalve nog minder benaderd.



Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnati
Wervershoof	Dirk Bijvoetweg (2008)	137995	528032	3205	0,97	0,02	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	5	0

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnati
Wervershoof	Dirk Bijvoetweg (2010)	137995	528032	3334	0,97	0,02	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	5	0

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnati
Wervershoof	Dirk Bijvoetweg (2020)	137995	528032	4065	0,97	0,02	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	5	0

Rapportage AlleStoffen	
Naam	rekenaar, vrij
Versie	7.0
Stratenbestand	Dirk Bijvoetweg
Jaartal	2008
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten incl zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten incl zeezoutcorrectie	6 mg/m ³
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (ug/m3) Jaargemiddelde	NO2 (ug/m3) Jm achtergrond	NO2 (ug/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	NO2 (ug/m3) # Overschrijdingen plandrempe	PM10 (ug/m3) Jaargemiddelde	PM10 (ug/m3) Jm achtergrond	PM10 (ug/m3) # Overschrijdingen grenswaarde	PM10 (ug/m3) # Overschrijdingen plandrempe
Wervershoof	Dirk Bijvoetweg (2008)	137995	528032	15,7	14	0	0	16,4	22	5	0

Rapportage AlleStoffen	
Naam	rekenaar, vrij
Versie	7.0
Stratenbestand	Dirk Bijvoetweg
Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten incl zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten incl zeezoutcorrectie	6 mg/m ³
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (ug/m3) Jaargemiddelde	NO2 (ug/m3) Jm achtergrond	NO2 (ug/m3) # Overschrijdingen	NO2 (ug/m3) # Overschrijdingen	PM10 (ug/m3) Jaargemiddelde	PM10 (ug/m3) Jm achtergrond	PM10 (ug/m3) # Overschrijdingen	PM10 (ug/m3) # Overschrijdingen
Wervershoof	Dirk Bijvoetweg (2010)	137995	528032	14,8	13,1	0	0	15,9	21,5	4	0

Rapportage AlleStoffen	
Naam	rekenaar, vrij
Versie	7.0
Stratenbestand	Dirk Bijvoetweg
Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten incl zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten incl zeezoutcorrectie	6 mg/m ³
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (ug/m3) Jaargemiddelde	NO2 (ug/m3) Jm achtergrond	NO2 (ug/m3) # Overschrijdingen	NO2 (ug/m3) # Overschrijdingen	PM10 (ug/m3) Jaargemiddelde	PM10 (ug/m3) Jm achtergrond	PM10 (ug/m3) # Overschrijdingen	PM10 (ug/m3) # Overschrijdingen
Wervershoof	Dirk Bijvoetweg (2020)	137995	528032	11,4	10,4	0	0	14,6	20,3	2	0



MILIEU
DIENST
WESTFRIESLAND

WERVERSHOOF
INGEKOMEN
26 SEP. 2008
Nr.: _____

Advies

Aan:	Gemeente Wervershoof afd. Ruimte t.a.v. J. Bonenkamp	
Van:	Hr. H. Neuvel	DIVnr: MD08.06016
Doorkiesnummer:	0229-284641	Opdrachtnr: WER-2008-0150
E-mail:	h.neuvel@mdwf.nl	Gmisnr: ----
Onderwerp:	Aangepast milieuvadvis kaderstellende notitie Dirk Bijvoetweg Zuid ten behoeve van woningbouw	Paraaf clusterhoofd: <i>BW</i>
Datum ingekomen:	27 augustus 2008	
Datum advies:	25 september 2008	

Ten behoeve van de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Dirk bijvoetweg Zuid is een kaderstellende notitie opgesteld. In deze kaderstellende notitie worden de uitgangspunten voor een op te stellen bestemmingsplan voor de ontwikkeling van Dirk Bijvoetweg Zuid vastgesteld, waarmee deze doelstellingen zo goed mogelijk worden gewaarborgd.

Gevraagd wordt ten behoeve van het opstellen van het bestemmingsplan voor de beoogde woningbouwlocatie Dirk Bijvoetweg Zuid een tweetal onderzoeken uit te voeren, te weten naar de effecten van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit (Besluit Luchtkwaliteit 2007) en naar de eventuele ligging van het plangebied binnen 10⁻⁶ risicocontouren.

Verder is door de milieudienst Westfriesland gekeken of omliggende bedrijven een belemmering zouden kunnen vormen voor de woningbouwlocatie en is gekeken naar de aspecten wegverkeerslawaai en bodem. Hieronder volgt per onderdeel een advies.

Bedrijven en milieuzonering

Rondom de te ontwikkelen woningbouwlocatie zijn aanwezig een nieuwbouwwijk, (agrarische) bedrijven op meer dan 200 meter afstand, de RWZI op meer dan 300 meter afstand en op ongeveer 40 meter een botenhelling.

Gezien de grote afstand vormen de (agrarische) bedrijven geen belemmering.

De RWZI is een provinciale inrichting die qua geluid gezoned is. De zonegrens is buiten de woningbouwlocatie gelegen en vormt uit ruimtelijk oogpunt en (ten aanzien van vergunningverlening) geen belemmering.

Bij dit advies is als bijlage 1 een kaart gevoegd met hierop aangegeven de zonegrens. De rode lijn is het gezoned industrieterrein en de groene lijn de zonegrens.

Bij dit advies is als bijlage 2 een kaart gevoegd waarop de geurcontour van de RWZI is aangegeven. Hieruit blijkt dat de geurcontour niet over de woningbouwlocatie heen ligt en zodoende geen belemmering vormt uit ruimtelijk oogpunt (ten aanzien van vergunningverlening).

Geadresseerde Gemeente Wervershoof
Onderwerp Aangepast milieuadvies kaderstellende notitie Dirk Bijvoetweg Zuid ten behoeve van woningbouw

Geluid

In de nabijheid van het plangebied is een botenhelling gesitueerd. Op de botenhelling worden boten in en uit het water gehaald en wordt bij het wegvaren de motor van de boot gestart. Afhankelijk van de hoeveelheid boten kan dit tot geluidsoverlast leiden. Dit aspect dient in de ruimtelijke onderbouwing te worden betrokken.

Het plangebied is binnen de geluidzone van de Dirk Bijvoetweg gelegen. Uit globale berekeningen blijkt dat op de eerstelijns bebouwing sprake zal zijn van een (kleine) overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen zal een hogere waarde wegverkeerslawaai moeten worden verleend. Bij het definitief worden van de plannen (locatie woningen) zal via een (eenvoudig) akoestisch onderzoek de exacte waarde moeten worden bepaald.

Externe veiligheid

In de directe omgeving (binnen een straal van 500 meter) zijn geen verkeers-, spoor- en vaarwegen aanwezig waar (relevant) transport van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt. Bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen, verwerkt of geproduceerd zijn gelegen op voldoende afstand (> 500 m). Het bouwplan ligt niet in de invloedssfeer van risicovolle bedrijven. Ook transportleidingen van aardgas en brandbare vloeistoffen zijn gelegen op voldoende afstand (> 500 m). Externe veiligheid is voor deze locatie dan ook niet relevant. Er dient dan ook geen onderzoek naar de externe veiligheid plaats te vinden.

Luchtkwaliteit

In de kaderstellende notitie wordt het Besluit luchtkwaliteit aangehaald. Dit besluit is inmiddels vervangen door hoofdstuk 5 titel 2 uit de Wet milieubeheer (de 'Wet luchtkwaliteit'). Separaat is inmiddels door de milieudienst een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd.

Bodem

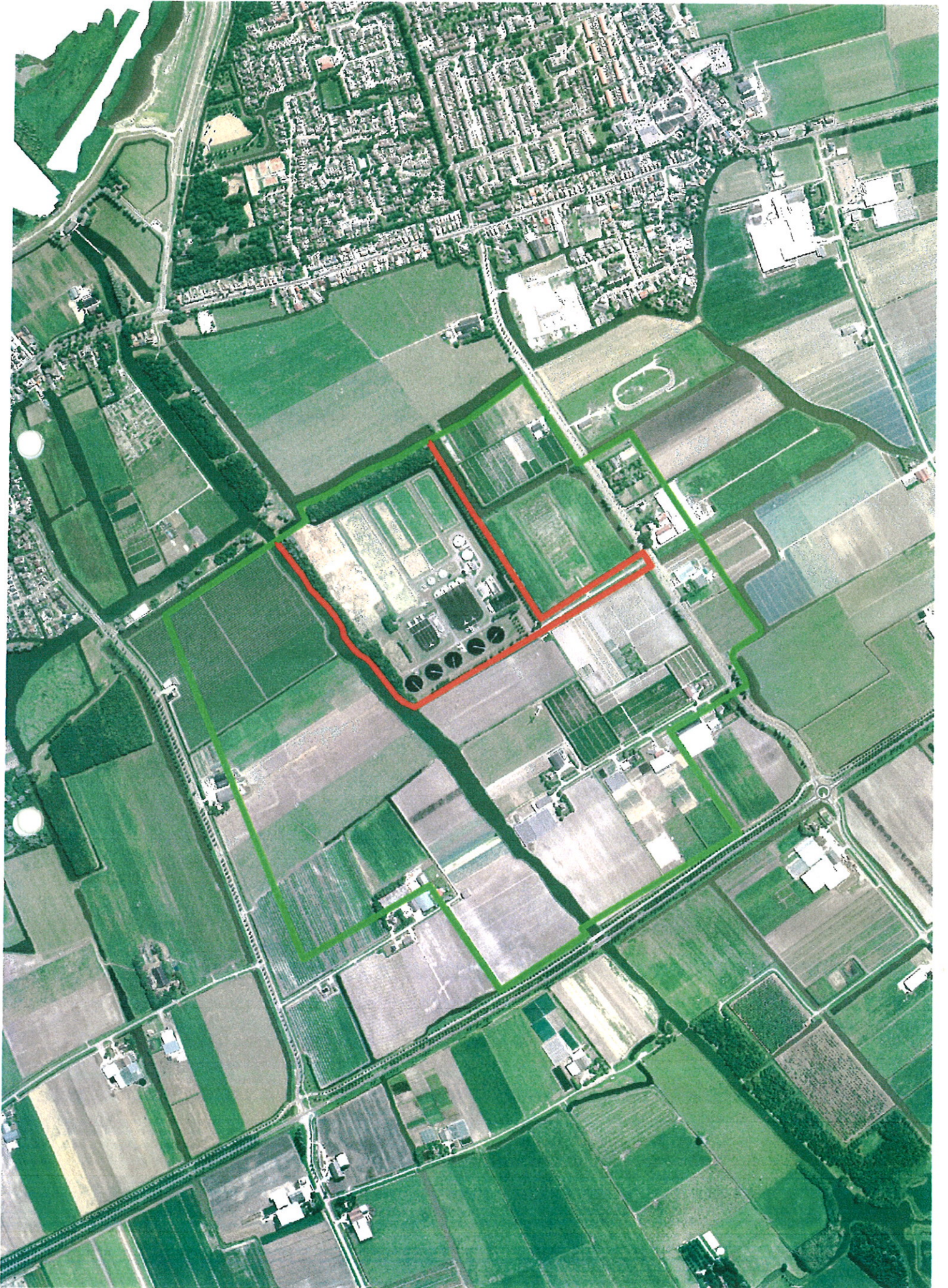
De kwaliteit van de bodem hoort een onderdeel te zijn van de ruimtelijke onderbouwing. De kwaliteit van de bodem betreft niet alleen de chemische kwaliteit maar ook bijzondere kwaliteiten in bodembeschermingsgebieden en gebieden met bijzondere aardkundige waarden. Door deze kwaliteiten als een bodemtoets mee te nemen in het planproces ontstaat tijdig inzicht in verontreinigingen en bijzondere bodemwaarden en de eventuele consequenties hiervan voor de toe te kennen functies binnen het plangebied.

Het plangebied ligt niet in een bodembeschermingsgebied, er is evenmin sprake van bijzondere aardkundige waarden. Het belang van archeologische waarden is al in de nota genoemd.

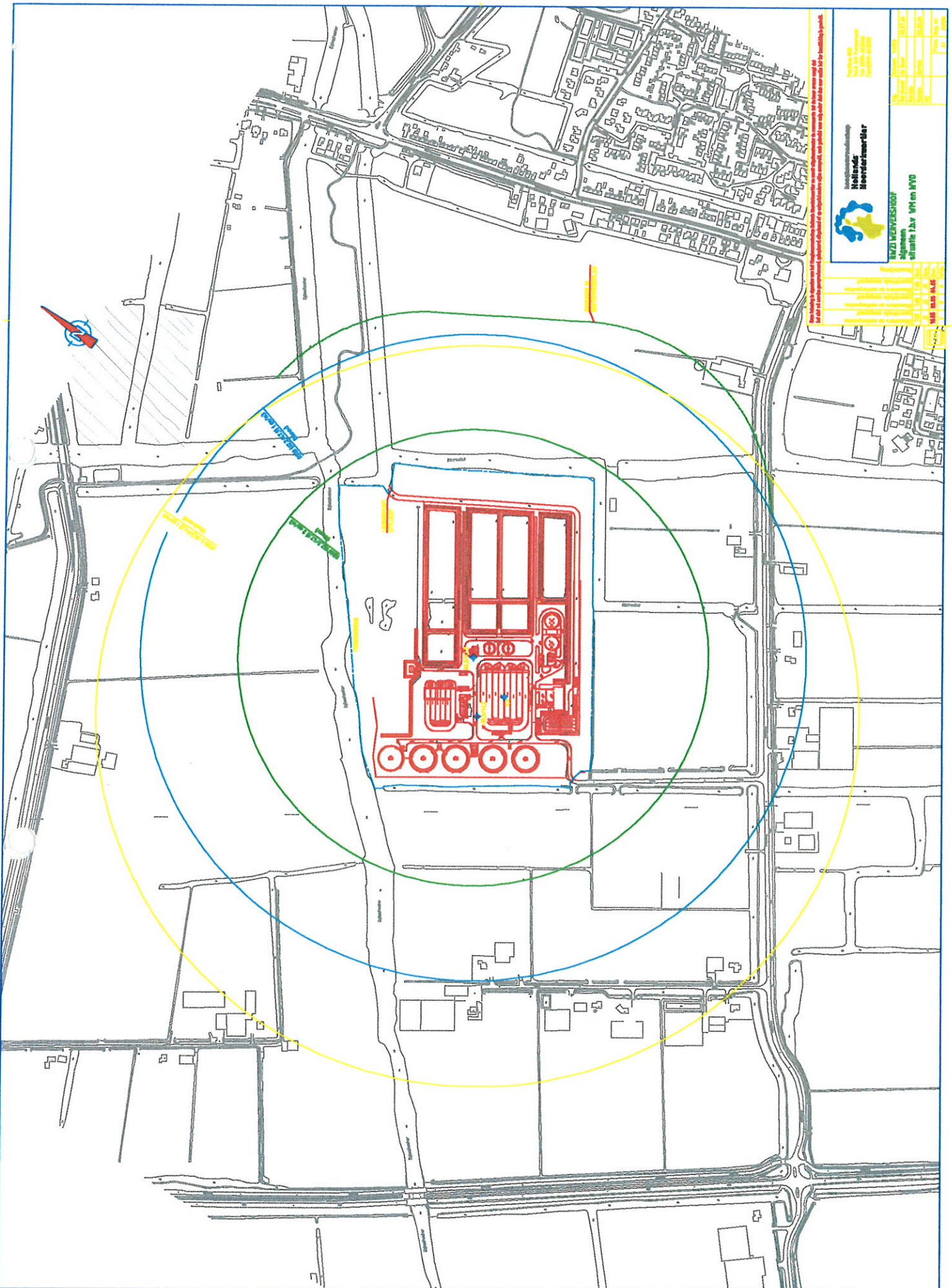
Er is binnen het plangebied nog geen bodemonderzoek bekend zodat in dit stadium nog niets kan worden gezegd over de geschiktheid van de grond voor een woonbestemming.

Volgens de bodemkwaliteitskaart valt het gebied in zone 3. In zone 3 worden hooguit lichte verontreinigingen aangetroffen die geen belemmering vormen voor een woonbestemming. Het gebied is niet verdacht voor wat betreft bodemverontreiniging. Voorafgaand aan de ontwikkeling dient uiteraard wel een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Onderdeel van dit onderzoek is een vooronderzoek waarbij o.a. gekeken wordt naar voormalige bebouwing, gedempte sloten e.d. Een belangrijk aandachtspunt is asbest op en in de bodem. De resultaten van het bodemonderzoek dienen in het bestemmingsplan te worden verwerkt.

BÜLAGE 1



BIJLAGE 2



Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de inhoud van deze publicatie. Het Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade van welke aard ook die voortvloeit uit het gebruik van de informatie in deze publicatie. Het Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade van welke aard ook die voortvloeit uit het gebruik van de informatie in deze publicatie.

**Hollandse
Beeldmerker**

LEVI WERVENHOOP
Algemeen
Voorzitter TAV WVO en WVO

WVO B&S N.V.

Project	Bestanddeel	Actie	Uitvoerder	Start	Einde	Status
WVO B&S N.V.	WVO B&S N.V.	...	...	...	...	...
	WVO B&S N.V.	...	...	...	...	...
	WVO B&S N.V.	...	...	...	...	...
	WVO B&S N.V.	...	...	...	...	...
	WVO B&S N.V.	...	...	...	...	...

