

Koumans & Partners vof
Consultancy in de gebouwde omgeving
Boompjesweg 12 6438 BN Oirsbeek
tel. 046-4397700 fax 046-4397800
info@koumans-partners.nl

Gemeente Maastricht
Sector OntwikkelingsBedrijf Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

Onderzoek luchtkwaliteit
4 atelierwoningen en 40 ateliers
voormalige Theresiaschool
gemeente Maastricht

datum: 16 januari 2012
projectnummer: 211210-2

Hoofdstuk	Titel	Blad
1	Inleiding	3
2	Planontwikkeling	4
3	Toetsingskader	5
3.1	Wet Milieubeheer	5
3.2	Tijdelijk verhoogde grenswaarden (derogatie)	6
3.3	Goede ruimtelijke ordening	7
3.4	Uitvoeringsregels	7
4	Verkeersgeneratie ten gevolge van planontwikkeling	9
5	Berekening luchtkwaliteit	11
5.1	NIBM-tool	11
5.2	NSL-monitoring	11
6	Conclusie	14

1 Inleiding

In opdracht van de Gemeente Maastricht, Sector OntwikkelingsBedrijf Maastricht is door Koumans & Partners te Oirsbeek een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het realiseren van 4 atelierwoningen en 40 atelierruimtes in de voormalige Theresiaschool gelegen aan het Theresiaplein te Maastricht.

De voormalige Theresiaschool wordt in pandig verbouwd tot 4 atelierwoningen en 40 atelierruimtes. Deze wijziging past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan 'Biesland-Campagne-Wolder' en dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld.

Eén van de onderwerpen die in de ruimtelijke onderbouwing dient te worden behandeld betreft de luchtkwaliteit. Op grond van de 'Wet luchtkwaliteit' dient bij ruimtelijke ontwikkelingen primair te worden nagegaan of de luchtkwaliteit door de extra verkeersstromen of door wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur, als gevolg van de ontwikkeling, negatief wordt beïnvloed en daardoor grenswaarden zullen worden overschreden.

Gezien het gering aantal extra verkeersbewegingen ten gevolge van het voorgenomen plan zal in dit onderzoek gebruik worden gemaakt van de zogenaamde NIBM-tool, deze tool heeft het voormalige ministerie van VROM in samenwerking met Infomil ontwikkeld voor met name kleinere ruimtelijke plannen die een gering effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit.

Gezien de ligging van het plan naast de drukke ontsluitingsweg Tongerseweg dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening eveneens inzicht gegeven te worden in de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Doel van het onderzoek is om na te gaan of het aspect luchtkwaliteit een belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plan.

2 Planontwikkeling

Het plangebied is gelegen aan het Theresiaplein en de ontsluitingsweg Tongerseweg. In figuur 2.1 is de situering van de te verbouwen school weergegeven.



Figuur 2.1: Situering te verbouwen Theresiaschool

3 Toetsingskader

3.1 Wet milieubeheer

Om het plan te kunnen realiseren dienen onder meer de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de realisatie van het plan in beeld te worden gebracht.

Op 15 november 2007 is het Besluit luchtkwaliteit ingetrokken en zijn de eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit verankerd in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd.

Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer zijn bestuursorganen verplicht om bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden van de in de Wet genoemde stoffen in acht te nemen. In dit artikel is tevens opgenomen dat, zolang normen niet overschreden worden of plannen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen, bestuursorganen hun bevoegdheden mogen blijven uitoefenen en de planontwikkeling dus doorgang mag vinden.

Grenswaarden

In bijlage II van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) zijn voor de volgende parameters grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen:

- stikstofdioxide: jaargemiddelde;
uurgemiddelde; daarbij zijn 18 overschrijdingen per jaar toegestaan;
- stikstofdioxide: jaargemiddelde;
- fijn stof: jaargemiddelde;
daggemiddelde; daarbij zijn 35 overschrijdingen per jaar toegestaan;
- benzeen: jaargemiddelde;
- zwaveldioxide: jaargemiddelde;
aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde;
- lood: jaargemiddelde;
- koolmonoxide: 98-percentiel (8 uur).

Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het Planbureau Milieu en Natuur blijkt dat aan de grenswaarden voor zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan.

Bij verkeer alleen toetsing fijn stof en stikstofdioxide

Uit onderzoek blijkt dat bij de uitstoot van het verkeer de analyse van de luchtkwaliteit beperkt kan blijven tot fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). In tabel 3.1 zijn de relevante grenswaarden voor de componenten fijn stof en stikstofdioxide weergegeven.

Stof	Norm	Grenswaarde	Geldig
Stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 t/m 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	maximaal 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011

Tabel 3.1: Grenswaarden PM₁₀ en NO₂

3.2 Tijdelijk verhoogde grenswaarden (derogatie)

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De EU heeft Nederland in april 2009 (grotendeels) derogatie verleend, waardoor grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) in respectievelijk 2011 en 2015 zullen moeten worden behaald. Tot 2015 geldt er voor stikstofdioxide een verhoogde grenswaarde van 60 µg/m³ (jaargemiddelde) resp. 300 µg/m³ (uurgemiddelde). Voor fijnstof geldt inmiddels de grenswaarde van 40 µg/m³ (jaargemiddelde) en 50 µg/m³ (24-uurgemiddelde, max. 35 dagen per jaar te overschrijden).

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het NSL betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden komt te liggen. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB 'NIBM' gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling 'NIBM'.

Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij die grenswaarden in 2011 inmiddels heeft gerealiseerd en 2015 gaat realiseren. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu houdt de vinger aan de pols tijdens de looptijd van het NSL. Monitoring is nodig om zeker te stellen dat overal tijdig de grenswaarden worden gehaald.

Voor de monitoring van het NSL is de monitoringstool ontwikkeld. Vanaf 11 februari 2010 is de monitoringstool toegankelijk op www.nsl-monitoring.nl. Overheden geven in voortgangsformulieren de stand van zaken rond projecten en maatregelen aan. Daarnaast voeren zij actuele verkeersgegevens in voor de jaren 2009, 2011, 2015 en 2020.

Met behulp van de monitoringstool kan voor diverse prognosejaren inzicht worden gegeven in de achtergrondconcentraties stikstofdioxide en fijnstof en in de jaargemiddelde concentraties van beide stoffen langs relevante wegen. Met name voor de drukke ontsluitingsweg Tongerseweg gelegen in de nabijheid van de 4 atelierwoningen zal gebruik worden gemaakt van de monitoringstool om aan te geven of ter plaatse wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

3.3 Goede ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007' is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

3.4 Uitvoeringsregels

Bij de Wet milieubeheer hoort een aantal uitvoeringsregels. Deze uitvoeringsregels zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen. Voor de luchtkwaliteit zijn dit:

- Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) (Stb. 2007,440);
- Regeling 'Niet in betekende mate bijdragen' (Stcrt. 2007, 218);
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007' (Stcrt. 2007, 220);
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007' (Stcrt. 2007, 218);
- Besluit 'Gevoelige bestemmingen' (Stb. 2009, 14).

In de AMvB 'Niet in betekende mate bijdragen' is geregeld tot welke bijdrage aan de concentraties sprake is van een 'niet in betekende mate bijdrage'. Sinds 2009, vaststelling van het NSL, worden bijdragen aan de concentraties van een stof tot 3% ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van de jaargemiddelde grenswaarde van de betreffende stof als NIBM beschouwd. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer dan 3% van de grenswaarde bijdragen aan de luchtvervuiling zonder verdere toetsing kunnen worden gerealiseerd. De NIBM-regeling is gekoppeld aan de vaststelling van het NSL.

De toetsing aan grenswaarden blijft bij de beoordeling van NIBM achterwege, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden. Bij de NIBM toets gaat het om de toename van de luchtverontreiniging in de omgeving van een plan ten gevolge van de ontwikkeling, afgezet tegen de autonome ontwikkeling. Dit staat los van de luchtverontreiniging ter plaatse van de ontwikkeling.

Los van het bovenstaande wordt voor een goede ruimtelijke ordening middels de monitoringstool bekeken of ter plaatse van de planontwikkeling voldaan wordt aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit.

NIBM-tool

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het toenmalige ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Het grote voordeel van deze NIBM rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer hoeft te worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van een worst-case situatie. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is.

4 Verkeersgeneratie ten gevolge van planontwikkeling

De gevolgen van de realisatie van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit zijn recht evenredig met de wijzigingen in de verkeerssituatie als gevolg van de ontwikkeling. Om de gevolgen van de realisatie van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit in de omgeving te kunnen bepalen, dienen de wijzigingen in de verkeerssituatie inzichtelijk te worden gemaakt.

De invloed op de luchtkwaliteit wordt veroorzaakt door het verkeer dat door het plan wordt gegenereerd door o.a. de zogenaamde verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de 40 atelier-ruimtes en de 4 atelierwoningen.

In Nederland heeft het CROW publicaties uitgegeven die met name inzoomen op bruikbare vuistregels en kengetallen zodat in een vroegtijdig stadium kan worden bepaald hoeveel gemotoriseerd verkeer zal ontstaan als gevolg van een geplande ontwikkeling. Middels de rekentool van het CROW (gebaseerd op de publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden) zijn de verkeersbewegingen per weekdag bepaald. Voor zowel de 40 atelierruimtes als ook de 4 atelierwoningen is gebruik gemaakt van de door het CROW ontwikkelde rekentool die via internet benaderd kan worden en op eenvoudige wijze de verkeersgeneratie van een plan kan worden bepaald.

In de CROW publicaties wordt gesproken over bepaalde definities die hieronder zullen worden weergegeven zodat duidelijk is wat hiermee wordt bedoeld.

Definities zoals gebruikt in de CROW publicaties 256 en 272

Bruto vloeroppervlak (m² bvo)

Dit is de oppervlakte van het gebied dat wordt begrensd door de buitenomtrek van de omringende opgaande scheidingsconstructies, gemeten op vloerniveau(s). Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo.

Definitie: weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag

Dit is een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag.

Definitie: werkdag(etmaal) of gemiddelde werkdag

Dit is een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag.

Bij het bepalen van het aantal verkeersbewegingen ten behoeve van het luchtkwaliteit onderzoek is het gemiddelde van de weekdag bepalend om te kunnen gebruiken voor de NIBM-tool.

Verkeersgeneratie ten gevolge van de 4 atelierruimten

Volgens de rekentool van het CROW blijkt dat woningen gelegen in een zogenaamd 'Centrumstedelijk gebied met een hoge dichtheid' bij woningen moet worden uitgegaan van 5,5 motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagetmaal.

Verkeersgeneratie 4 atelierwoningen:

$$4 \times 5,5 = 22 \text{ motorvoertuigbewegingen per weekdag.}$$

Verkeersgeneratie 40 atelierruimtes

Het aantal verkeersbewegingen dat wordt gegenereerd door de 40 atelierruimtes is eveneens bepaald met de CROW rekentool. In de CROW publicatie wordt niet specifiek ingegaan op een atelierruimte, als vergelijk wordt er van uitgegaan dat een atelierruimte vergeleken kan worden met een kantoor met één arbeidsplaats per ruimte. Gezien de stedelijke ligging wordt in de CROW publicatie uitgegaan van 40 arbeidsplaatsen.

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie wordt, worst-case benadering, ervan uitgegaan dat iedere atelierruimte één keer per dag wordt bezocht door een bezoeker!

Verkeersgeneratie 40 atelierruimtes:

40 arbeidsplaatsen x 1,4 = 56 motorvoertuigbewegingen per weekdag

40 bezoekers per dag = 80 motorvoertuigbewegingen per weekdag.

Totaal aantal verkeersbewegingen 4 atelierwoningen en 40 atelierruimtes :

Het totaal aantal verkeersbewegingen van de 4 atelierwoningen en 40 atelierruimtes bedraagt:

- 4 atelierwoningen: 22 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- 40 atelierruimtes: 136 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De verkeersbewegingen zullen, worst-case benadering, 100 % plaatsvinden over het Sint Theresiaplein naar de omringende wegen. Het Sint Theresiaplein zal voor het luchtkwaliteitonderzoek te maken krijgen met 158 extra verkeersbewegingen.

5 Berekening luchtkwaliteit

5.1 NIBM-tool

Met behulp van de NIBM-tool (Infomil, versie 10 juni 2011) is een worst-case berekening uitgevoerd voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit. Op basis van de rekentool van het CROW is bepaald dat de bijdrage aan extra verkeer als gevolg van het te ontwikkelen plan 158 voertuigbewegingen bedraagt (weekdaggemiddelde). Hierbij is aangenomen dat het hoofdzakelijk gaat om ritten door personenauto's. Het aandeel aan vrachtverkeer bedraagt 0 %.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		158
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,10
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 5.1 Berekening met NIBM-tool (Bron: Infomil)

Door het plan neemt de concentratie stikstofdioxide toe met 0,10 µg/m³ en de concentratie fijnstof met 0,04 µg/m³. Hiermee valt het plan binnen de kaders van het Besluit 'Niet in betekenende mate'

Het plan mag wat betreft luchtkwaliteit worden uitgevoerd en voldoet aan het gestelde in de Wet milieubeheer.

5.2 NSL-monitoring

Volgens de in paragraaf 5.1 uitgevoerde berekening met de NIBM-tool blijkt dat het besluit 'NIBM' van toepassing is. Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit kan daarom achterwege worden gelaten. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzicht te worden gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Met behulp van de monitoringstool die behoort bij het NSL kan voor diverse prognosejaren inzicht worden gegeven in de achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀ en in de jaargemiddelde concentraties langs relevante wegen.

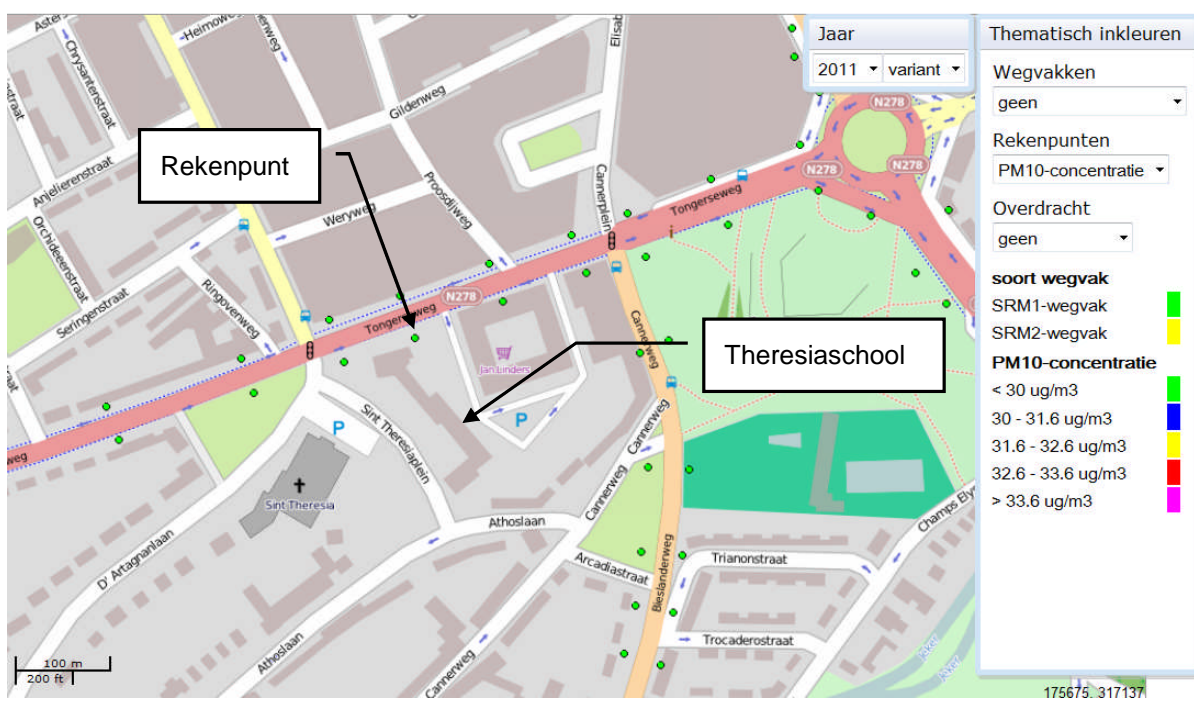
Voor het onderhavige plan, met name de 4 atelierwoningen gelegen naast de Tongerseweg, is dit de maatgevende weg voor de luchtkwaliteit in het plan.

Uit de monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO_2 langs de Tongerseweg in 2011 ter hoogte van het plan minder dan $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Voor PM_{10} bedraagt de jaargemiddelde concentratie in 2011 minder dan $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor beide stoffen geldt dat de concentraties beneden de grenswaarden zijn gelegen die gelden vanaf juni 2011. In onderstaande figuren zijn de concentraties ter plaatse van de rekenpunten weergegeven.

Aangezien direct langs de Tongerseweg wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit zal dat elders in het plangebied, met name ter plaatse van de 4 atelierwoningen, zeker het geval zijn omdat de concentraties van luchtverontreinigende stoffen afnemen naarmate de afstand tot de weg toeneemt.



Figuur 5.2: Jaargemiddelde concentratie NO_2 langs o.a. de Tongerseweg in 2011
(bron: www.nsl-monitoring.nl)



Figuur 5.3: Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ langs o.a. de Tongerseweg in 2011
(bron: www.nsl-monitoring.nl)

6 Conclusie

In opdracht van de Gemeente Maastricht, Sector OntwikkelingsBedrijf Maastricht is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor het realiseren van 4 atelierwoningen en 40 atelierruimtes in de voormalige Theresiaschool gelegen aan het Theresiaplein te Maastricht.

Uit de berekeningen met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer ten gevolge van de realisatie van de 4 atelierwoningen en 40 atelierruimtes niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Volgens de monitoringstool blijkt dat ter plaatse van het plangebied aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

Op grond van bovenstaande bevindingen vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van de geplande nieuwbouw.

Bijlage 1: Rekeninvoergegevens en resultaten NIBM-tool

Implementatie van Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering

Type gegevens		NO ₂	PM ₁₀
Weggegevens	Breedte van de ontsluitingsweg	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegrand	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegas	7,5	7,5
	rekenparameter a	0,000488	0,000488
	rekenparameter b	-0,0308	-0,0308
	rekenparameter c	0,59	0,59
	verduunningsfactor	0,38645	0,38645
Autonoom verkeer	Aantal voertuigbewegingen	13300	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0%	nvt
Extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	158	158
	Percentage vrachtverkeer	0%	0%
Autonoom + extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	13458	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0,0%	nvt
Emissiefactoren NO _x en PM ₁₀ (gram/km)	Licht verkeer	0,36	0,06
	Vrachtverkeer	18,00	0,41
Emissies NO _x en PM ₁₀ (microgram/m/s)	Autonoom	55,42	nvt
	Extra verkeer	0,66	0,11
	Autonoom + Extra verkeer	56,08	nvt
Fractie direct uitgestoten NO ₂	Licht verkeer	0,32	nvt
	Vrachtverkeer	0,04	nvt
Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO ₂	Autonoom	0,316	nvt
	Extra verkeer	0,316	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	0,316	nvt
Overige invoergegevens	Bomenfactor	1,5	1,5
	Regiofactor meteorologie	1,05	1,05
Parameters	B	0,6	0,6
	K	100	100
Jaargemiddelde bijdrage NO _x	Autonoom	20,9	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	21,2	nvt
Locatiespecifieke achtergrondconcentraties	Jaargemiddelde in µg NO ₂ /m ³	31,5	nvt
	Jaargemiddelde in µg O ₃ /m ³	31,0	nvt
	Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m ³	40,4	nvt
	Bijdrage autonome verkeer in µg/m ³	8,94	nvt
	Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m ³	9,04	nvt
	Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m³	0,10	0,04