



Milieueffectrapport Waalsprong 2003

Gemeente Nijmegen

Bijlage Luchtkwaliteit

Bijlage Luchtkwaliteit

De bijlage die nu voor u ligt, beschrijft het onderzoek naar de luchtkwaliteit van de Waalsprong. Het geeft een beeld van de huidige en de te verwachten luchtverontreiniging, afgezet tegen de verschillende alternatieven voor de Waalsprong.

In hoofdstuk 1 beschrijven we het beleidskader op het gebied van luchtkwaliteit. Wat is het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente voor luchtkwaliteit en welke gevolgen heeft dit voor de planvorming voor de Waalsprong? We beschrijven vervolgens de bestaande situatie en de beoordelingscriteria voor het onderzoek. Ten slotte gaan we in op de methode van onderzoek.

In hoofdstuk 2 presenteren we de resultaten van het onderzoek. Hoe verhouden deze resultaten zich tot de scenario's, de bouwstenen en de alternatieven die een rol spelen bij de ontwikkeling van de Waalsprong?

In hoofdstuk 3 geven we een overzicht van de maatregelen die genomen moeten worden om de luchtkwaliteit in de Waalsprong op het gewenste niveau te krijgen en te houden. We sluiten dit hoofdstuk af met de conclusies van het onderzoek.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Bestaande situatie	4
1.2	Beoordelingscriteria	5
1.3	Aanpak van het onderzoek	6
2	Resultaten van het onderzoek.....	10
2.1	Beoordeling van de resultaten	11
2.2	Bouwstenen	13
2.3	Alternatieven	22
3	Maatregelen en conclusies	23
3.1	Maatregelen	23
3.2	Conclusies	24
	Achtergrondinformatie	26
1	Profielen, intensiteiten en voertuigverdeling	26
2	Luchtkwaliteit.....	26
	Literatuur	28

1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we het beleidskader op het gebied van luchtkwaliteit. Wat is het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente voor luchtkwaliteit en welke gevolgen heeft dit voor de planvorming voor de Waalsprong? We beschrijven vervolgens de bestaande situatie en de beoordelingscriteria voor het onderzoek. Ten slotte gaan we in op de methode van onderzoek.

Beleidskader

Strengere Europese eisen

Strengere Europese wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit heeft in Nederland geleid tot het Besluit luchtkwaliteit [1]. Dat trad op 19 juli 2001 in werking. Het verplicht gemeenten om de luchtkwaliteit op hun grondgebied vast te stellen en hierover aan de provincie te rapporteren. Als de plandrempel voor NO₂ bijvoorbeeld overschreden wordt, moeten gemeenten een plan van aanpak opstellen om de grenswaarden in 2010 te halen. Het luchtbeleid is op lokaal niveau het best te integreren in het omgevingsbeleid. Daarom hebben gemeenten de regierol toegewezen gekregen bij de uitvoering van het beleid.

Gemeente doet meer dan wettelijk nodig

In de gemeente Nijmegen is geen overschrijding van de plandrempel voor NO₂. De gemeente werkt echter nu op eigen initiatief aan een Plan van Aanpak Stedelijke Luchtkwaliteit. Er is vanuit het Besluit luchtkwaliteit geen directe wettelijke verplichting hiertoe, maar wij doen dit om de volgende redenen.

- De gezondheidsrisico's van de geconstateerde concentraties [2]. Het college van B&W heeft bijvoorbeeld aangegeven te werken aan vermindering van de concentraties fijn stof (PM10) in de woonomgeving. (De wettelijke taak voor het terugdringen van de hoge achtergrondwaarde van fijn stof in Nederland is overigens primair een taak van het Rijk.)
- Langlopende discussies over uitstoot door bedrijven op het industrieterrein Nijmegen-West/Weurt.
- De mogelijke consequenties voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Toekomstige knelpunten kunnen worden voorkomen door vroegtijdig te anticiperen op de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit.

Doel van het Plan van Aanpak Stedelijke Luchtkwaliteit voor de korte termijn is zo effectief mogelijke maatregelen te nemen om de geconstateerde overschrijdingen aan te pakken. Voor de langere termijn is het doel het luchtbeleid te verankeren in bestaand beleid om zo strategische keuzes te kunnen maken voor ruimtelijke ordening, verkeer, industrie, integrale handhaving en monitoring. Uitgangspunt hierbij is het verminderen van de belasting waar overschrijdingen plaatsvinden bij gevoelige bestemmingen.

Vanuit haar verantwoordelijkheid voor de volksgezondheid adviseert de GGD de gemeente scherpere grenswaarden te stellen voor kwetsbare groepen zoals bejaarden, zieken, kinderen en actieve sporters. Het betreft dan de bestemmingen gezondheidsinstellingen, scholen, kinderdagverblijven en sportterreinen.

Het Besluit luchtkwaliteit is niet volledig duidelijk over wat onder gevoelige bestemmingen verstaan moeten worden. Deze onduidelijkheid geldt bijvoorbeeld voor kantoren. In de uitvoeringspraktijk van het Besluit luchtkwaliteit zal dit nog moeten uitkristalliseren.

1.1 Bestaande situatie

Bronnen van luchtverontreiniging

De lokale luchtkwaliteit wordt bepaald door de volgende bronnen van luchtverontreiniging:

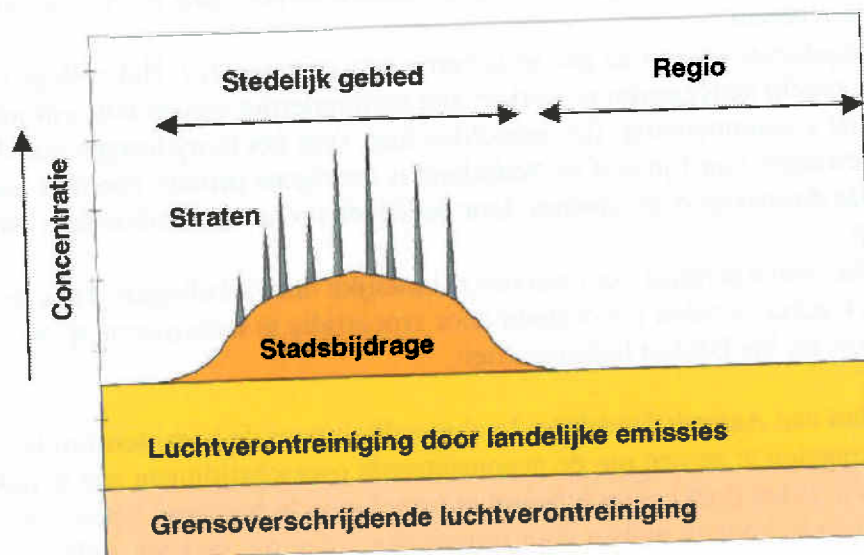
- achtergrondconcentraties;
- industrie;
- verkeer over weg, water en spoor.

Vervuiling op afstand

Achtergrondconcentraties

De achtergrondconcentratie is de concentratie luchtverontreiniging die al aanwezig is zonder de directe bijdrage van bronnen in het plangebied. Deze concentratie wordt veroorzaakt door industrie op grotere afstand (bijvoorbeeld van Nijmegen-West/Weurt of het buitenland) en door verkeer op afstand. Figuur 1 geeft deze weer met "grensoverschrijdende" en "luchtverontreiniging door landelijke emissies".

Figuur 1 Opbouw lokale luchtkwaliteit (Bron: RIVM)



Industrie Industrie

Er bevinden zich geen belangrijke industriële bronnen in het plangebied. Het plangebied wordt ook niet overlapt door zones met luchtkwaliteit van industrie van buiten het gebied. Wel zal het alternatief Stad aan de rivier, met daarin stedelijke bebouwing aan een kade tegenover het industrieterrein Noordkanaalhavens, met name vanuit visueel oogpunt extra druk geven om aanpassingen aan het industrieterrein te plegen.

Verkeer over weg, water en spoor

Het verkeer over spoor draagt in het plangebied niet relevant bij aan de luchtverontreiniging. De bijdrage aan de luchtkwaliteit door het verkeer over water is momenteel onbekend. Dat is een leemte in kennis. Gezien de hoeveelheid schepen (600 per etmaal) en de afstand tot het plangebied verwachten we dat dit geen relevante bijdrage zal opleveren aan de luchtverontreiniging in het plangebied. Dit punt zal nader bekeken worden in het milieueffectrapport Dijkverlegging, waarin de invulling van dit gebied onderzocht wordt.

Vervuiling door verkeer

De bijdrage door het wegverkeer wordt bepaald door de intensiteit van het wegverkeer en het aandeel vrachtverkeer daarin. In figuur 1 ziet u deze bijdrage terug als "stadsbijdrage" en "straten". De stadsbijdrage is een concentratie luchtverontreiniging die veroorzaakt wordt door een hoge mate van concentratie aan wegen en bedrijven in een relatief klein (stedelijk) gebied. Binnen het wegprofiel van drukke wegen wordt daaraan nog een behoorlijke mate van luchtverontreiniging toegevoegd door de pieken aangeduid met "straten".

Voor de bestaande situatie voor luchtkwaliteit langs wegen in de Waalsprong gaan we uit van de situatie in 2000: langs grote delen van de Prins Mauritssingel – met name aan de oostzijde – wordt de grenswaarde voor NO₂ overschreden. De plandrempel wordt niet overschreden. Ook voor fijn stof (PM10) wordt de grenswaarde overschreden, maar dan langs beperktere delen van de Prins Mauritsingel (rond de Lentse lus en nabij de Waalbrug).

1.2 Beoordelingscriteria

Scenario's, bouwstenen en alternatieven

We beschrijven de resultaten van de onderzoeken volgens een verdeling in scenario's, bouwstenen en alternatieven.

- Een scenario is een regionale ontwikkeling die buiten de directe invloed van de ontwikkeling van de Waalsprong valt, maar die wel gevolgen kan hebben voor de Waalsprong.
- Een bouwsteen is een ruimtelijk-programmatisch onderdeel van de Waalsprong. Bouwstenen vormen de kernbeslissingen die de invulling van een gebied bepalen. In dit milieueffectrapport hebben we de bouwstenen zo gevarieerd dat de extremen in beeld zijn gebracht.
- Alternatieven zijn opgebouwd uit een logisch ruimtelijke samenhang van scenario's en bouwstenen. Door deze opbouw kunnen effecten zowel afzonderlijk als in samenhang met andere elementen worden beschouwd.

Kwantitatieve criteria

In het Besluit luchtkwaliteit [1] dat op 19 juli 2001 van kracht werd, staan nadere uitwerkingen van de grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit. Het gaat om de grenswaarden voor:

- stikstofdioxide (NO₂),
- fijn stof (PM10),
- benzeen (C₆H₆)
- zwaveldioxide (SO₂),
- koolmonoxide (CO),
- lood (Pb).

