

Bezoekadres:
J.L. van Rijnweg 129
Zoetermeer

Postadres:
Postbus 30947
2500 GX Den Haag

Telefoon: 079-3716662
Fax: 079-3716720
email: info@tcbodem.nl

Aan
de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Postbus 30945
2500 GX Den Haag

TCB S42(2001)

Den Haag, 27 augustus 2001

Betreft: Advies CIW-rapport 'Afstromend wegwater'

Mijnheer de Minister,

In uw brief van 18 juni 2001, met kenmerk BWL/ 2001062699, heeft u de Technische commissie bodembescherming (TCB) om advies gevraagd over het rapport 'Afstromend wegwater' (concept d.d. 9 maart 2001). Dit rapport is opgesteld door een werkgroep van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). In het rapport wordt infiltratie in de bodem voorgesteld als behandeling van afstromend wegwater. De TCB wordt gevraagd of infiltratie in de bodem in alle gevallen een geschikte behandelingsmethode is voor afstromend wegwater en of het ecologisch bermbeheer niet in de weg staat.

Algemene opmerkingen

De TCB stelt het op prijs om over deze materie geraadpleegd te worden. Echter, we zijn van mening dat de probleemstelling van het rapport beperkt is. De problematiek die aan de orde wordt gesteld, behandelt slechts een marginaal gedeelte van het totale vraagstuk van bodemverontreiniging als gevolg van emissies vanaf wegen. Het rapport beperkt zich tot de vervuiling ontstaan door afstromend wegwater, terwijl de grootste vervuiling wordt veroorzaakt door verwaaiing. De TCB ziet graag een meer integrale benadering als basis voor de aanpak van het probleem.

Alvorens in te gaan op de vraag die aan de TCB is voorgelegd, volgen hieronder een aantal opmerkingen over het rapport:

- Een belangrijk punt in het CIW-rapport is de stelling dat verontreiniging veroorzaakt door afstromend wegwater beduidend minder is bij ZOAB wegen. Dit zou blijken uit de tabel zoals weergegeven op pagina 17 van het rapport. Naar onze mening is het verschil alleen waarneembaar in het geval van de zware metalen. Verder is de empirische basis waarop deze gegevens berusten niet duidelijk. Het is bijvoorbeeld onduidelijk of het schoonmaken van de ZOAB wegen, wat vol-

gens het rapport twee keer per jaar moet gebeuren, is meegenomen in de berekeningen.

- Tabel 1 op pagina 17 laat zien dat er geen relatie bestaat tussen de verkeersintensiteit en de hoeveelheid verontreiniging in afstromend wegwater. Dit vinden wij opmerkelijk en verdient naar onze mening nadere aandacht.
- Door de aanleg van ZOAB wegen wordt volgens het rapport al een groot deel van de verontreiniging aangepakt. Wij wijzen er op dat er aan het gebruik van ZOAB ook nadelen kleven. Door de open structuur van het wegdek moet er in geval van vorst veel meer strooizout gebruikt worden met nadelige effecten voor de omgeving. Ook is ZOAB minder duurzaam.
- Het rapport van de CIW richt zich met name op snelwegen. Echter de problematiek van een verontreiniging door afstromend wegwater doet zich ook voor bij provinciale wegen. Hier zal het afstromend wegwater veel sneller in de berm verdwijnen omdat er vaak geen vluchtstrook aanwezig is en omdat het geen ZOAB wegen betreft. Bovendien kunnen bij niet-snelwegen eerder spelende kinderen en wegcreanten in de berm en aanliggend terrein verwacht worden. Daarom moeten hier wellicht strengere eisen worden gesteld aan de milieuhygiënische kwaliteit van de berm. De TCB pleit voor een betere uitwerking van de problematiek van afstromend wegwater bij provinciale wegen.

Infiltratie van afstromend wegwater in de bodem

Als maatregel voor de behandeling van afstromend wegwater wordt in het CIW-rapport infiltratie in de bodem als de minst ongunstige variant gezien. Dit omdat 'de verontreinigingen in de bodem veel minder mobiel zijn dan in het compartiment water en omdat in de bermbodem de verontreiniging beperkt blijft tot de bovenste laag'. Deze toplaag zou dan, nadat een in overleg met het bevoegde gezag vastgestelde graad van verontreiniging is bereikt, gecontroleerd moeten worden verwijderd en afgevoerd. Volgens het CIW geven metingen en berekeningen aan dat doorslag van de toplaag pas na vele jaren is te verwachten.

In het CIW-rapport wordt gesteld dat 'in de bermbodem de verontreiniging altijd beperkt blijft tot de bovenste laag'. De commissie meent dat dit niet in het algemeen gesteld kan worden. Afhankelijk van de bodemgesteldheid kunnen de verontreinigende stoffen in het afstromend wegwater via de berm het grondwater bereiken, worden geabsorbeerd in een in dikte variabele bovenlaag van de berm of van de berm afspoelen. Alleen in bermen die een voldoende infiltratie- en absorptiecapaciteit hebben zal de verontreiniging zich tot de bovenlaag beperken. De berm wordt in het CIW-rapport voorgesteld als een geconstrueerde infiltratieinrichting, hetgeen in werkelijkheid niet het geval is. Om het gewenste effect te bereiken, zal bij de aanleg van nieuwe wegen of het onderhoud van bestaande wegen telkens bekeken moeten worden of de berm de gewenste eigenschappen bezit, en zonodig zal de bermbodem door een andere grondsoort moeten worden vervangen. Het is de vraag of dit vanuit ecologisch oogpunt wenselijk is. De uniformiteit die zo ontstaat in bermen is in tegenspraak met de wens van Rijkswaterstaat om de algemene natuurkwaliteit te versterken door goed bermbeheer ('Natuur over wegen', 1995).

Indien doorslag dreigt moet de toplaag volgens de CIW worden vervangen. Dit facet zou volgens de CIW kunnen worden geïntegreerd in het reguliere bermbeheer. Bij dit beheer wordt namelijk regelmatig de toplaag afgeschrapt, omdat anders na verloop van tijd de berm teveel ophooft waardoor het afstromen van water naar de

berm wordt belemmerd. Gesteld wordt dat door het afschrappen de kans dat het doorslagpunt wordt bereikt klein is. De TCB zou graag gekwantificeerd zien hoeveel van de verontreiniging wordt meegenomen bij het afschrappen van de berm. Ook betekent dit dat er nog steeds controle moet plaatsvinden (bij alle soorten wegen) om te bepalen of inderdaad het doorslagpunt niet wordt bereikt.

In het rapport wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en niet kwetsbare gebieden. Voor beide type gebieden wordt gezegd dat infiltratie in de bodem de beste oplossing zou zijn. De TCB pleit er voor om in kwetsbare gebieden voor een bezinkvijver te kiezen. Hierdoor wordt de berm niet belast en wordt de verontreiniging gecontroleerd afgevoerd. De nadelige effecten voor de bodem worden dan wat aard en omvang betreft zoveel mogelijk beperkt. Een helofytenfilter is niet geschikt de capaciteit daarvan gering is en bovendien niet het gewenste effect heeft bij zware metalen.

Conclusie

De vraag of infiltratie in alle gevallen geschikt is voor de behandeling van afstromend wegwater en of het een ecologisch bermbeheer niet in de weg staat kan niet in zijn algemeenheid op grond van de informatie uit het rapport worden beantwoord. Bij de grote snelwegen, waar een grote vluchtstrook aanwezig is, waar ZOAB ligt, en waar de verwaaiingscomponent relatief klein is, zou infiltratie wellicht een voor de hand liggende oplossing voor verontreiniging door afstromend wegwater zijn. Hierbij zouden dan wel aanvullende voorwaarden moeten worden opgenomen ten aanzien van regulier bermbeheer en controle op doorslag. Voor de kleinere provinciale wegen en voor wegen die door kwetsbare gebieden gaan moeten aanvullende maatregelen genomen worden.

In uw adviesaanvraag noemt u het probleem van infiltratie van afstromend hemelwater afkomstig van daken met een zinken dakgoot, en dat hier wellicht eenzelfde oplossing voor zou kunnen gelden. De TCB ziet echter weinig overeenkomsten, en vindt dat dit probleem eerst apart moet worden onderzocht voordat er beleidskeuzen kunnen worden gemaakt.

Hoogachtend,
de voorzitter van de
Technische commissie bodembescherming,



Ir. L.E. Stolker-Nanninga.