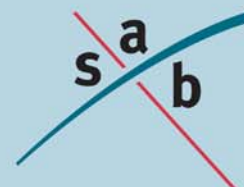


Luchtkwaliteitonderzoek

DM-terrein

Gemeente Wageningen

Datum: 25 mei 2010
Projectnummer 60908.02



INHOUD

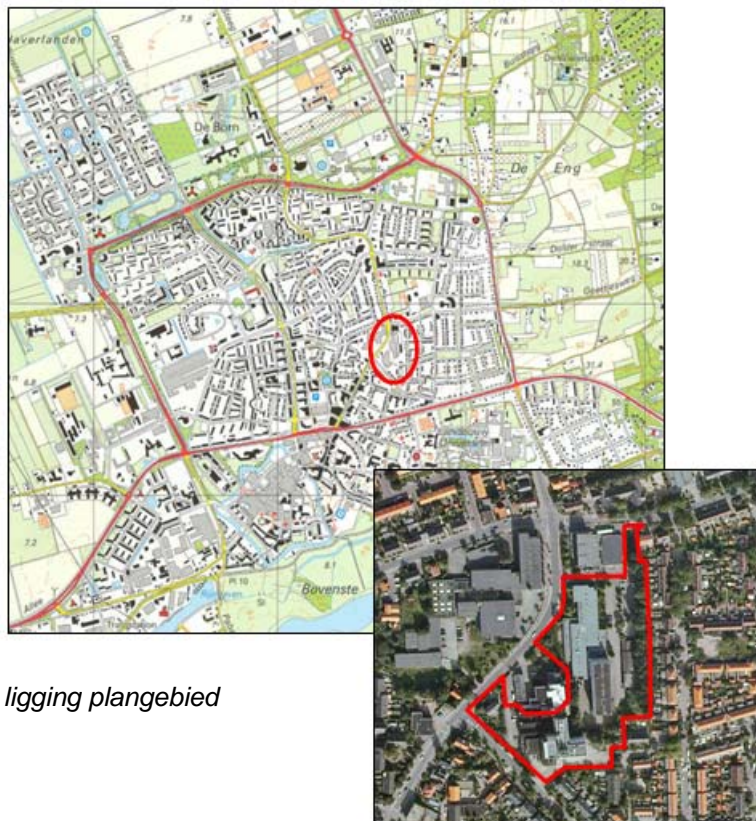
1	Inleiding	3
1.1	Situatieschets	3
1.2	Doel van het onderzoek	4
1.3	leeswijzer	4
2	Wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit	5
2.1	Europese regelgeving	5
2.2	Wet milieubeheer	5
2.3	Wet ruimtelijke ordening	8
3	Beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Gevoelige bestemming in onderzoekszone	9
3.3	Beoordeling (N)IBM op grond van ministeriële regeling	9
3.4	Verkeersemisies	10
3.5	Toets aan Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen	12
4	Beoordeling in het kader van de Wet ruimtelijke ordening	13
4.1	De duur van de blootstelling	13
4.2	De kwaliteit van de lucht	13
5	Conclusies	14

1 Inleiding

1.1 Situatieschets

Aan weerszijden van de Churchillweg in Wageningen, tussen de Beatrixlaan in het zuiden en de Vergersweg en de Geertjesweg in het noorden, resteren nog enkele gebouwen van voormalige maatschappelijke (onderwijs)voorzieningen. De voormalige voorzieningen betreffen de hogeschool Diedenoort en de Mouterij aan de oostzijde van de Churchillweg en het R.O.C. in het complex Pantarijn aan de westzijde van de Churchillweg. De voorzieningen zijn inmiddels verplaatst naar andere locaties. Hierdoor is het DMP-terrein (Diedenoort Mouterij Pantarijn) beschikbaar gekomen voor herontwikkeling.

In dit kader is voor het DMP-terrein recent een bestemmingsplan vastgesteld en onherroepelijk geworden. Met dit bestemmingsplan wordt woningbouw op het DMP-terrein mogelijk gemaakt. Thans is gebleken dat voor het oostelijk deel van het DMP-terrein (het DM-terrein) een afwijkend woningbouwprogramma wenselijk is. Grondgebonden rijwoningen hebben de voorkeur boven de voorziene appartementen. Een herziening van het vigerende bestemmingsplan is noodzakelijk om de gewenste woningbouw op het DM-terrein mogelijk te maken.



Figuur 1: globale ligging plangebied

1.2 Doel van het onderzoek

Onderhavig onderzoek is een uitwerking van de vereisten die de Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) stelt ten aanzien van ruimtelijke projecten. Daarnaast vindt vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de afweging plaats of het aanvaardbaar is om het initiatief op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het initiatief zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

1.3 leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte samenvatting van de relevante wet- en regelgeving. In hoofdstuk 3 is een korte beschrijving van het initiatief opgenomen, alsmede de invloed die het heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de blootstelling aan luchtverontreiniging met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek opgenomen.

2 Wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit

2.1 Europese regelgeving

De Europese Unie heeft luchtkwaliteitsnormen vastgesteld, die het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging tot doel hebben. Deze normen zijn minimumvoorschriften: lidstaten kunnen strengere normen hante- ren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevol- kingscategorieën, zoals kinderen en ouderen¹. Ook Nederland heeft deze luchtkwali- teitsnormen opgenomen in de nationale wetgeving. De Europese richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (2008/50/EG) uit 2008 biedt lidstaten de mogelijkheid uitstel en vrijstelling aan te vragen voor het voldoen aan bepaalde nor- men (derogatie).

2.2 Wet milieubeheer

2.2.1 Hoofdlijnen

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5, titel 2 Wm, Stb. 2007, 414) gewijzigd. Deze wijziging wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. Verder in dit onderzoek zal deze wetswijziging ook zo genoemd worden. De Wet luchtkwaliteit met onderliggende AMvB's en ministeriële re- gelingen vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 en is een implementatie van de Eu- ropese kaderrichtlijn luchtkwaliteit 2008 en diverse dochterrichtlijnen, waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. Met de Wet luchtkwaliteit, de bijbehorende bepalingen en maatregelen- pakket wil de overheid een zodanige verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen dat aan de grenswaarden wordt voldaan en de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang kunnen vinden.

De kern van de Wet is het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelij- ke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en maat- regelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het doel van het NSL is om in 2015 overal aan de grenswaarden te voldoen. In het voorjaar van 2009 heeft de Europese Com- missie ingestemd met deze Nederlandse aanpak. Concreet betekent dit dat Nederland uitstel (derogatie) heeft gekregen voor de ingangsdata voor de normen voor stikstofdio- oxide en fijn stof voor agglomeraties en zones die deel uit maken van het NSL. De in- gangsdata zijn hier als gevolg van deze derogatie opgeschoven van januari 2010 naar juni 2011 (voor fijn stof) en januari 2015 (voor stikstofdioxide)². De Derogatiwet im- plementeert de Europese richtlijn 2008/50/EG en de derogatie in de Nederlandse wet- geving. Tevens is hiermee het NSL sinds 1 augustus 2009 in werking getreden.

¹ Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit EU, Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, april 1999.

² Voor de agglomeratie Heerlen-Kerkrade geldt derogatie tot 1 januari 2013.

2.2.2 Relevante stoffen

De Europese Unie heeft grenswaarden vastgesteld voor onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO). De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten minimaal aan de gestelde grenswaarden voldoen. De ervaring leert dat in Nederland de grenswaarden voor zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO) sinds 2002 niet meer worden overschreden³. Berekeningen van TNO tonen aan dat dit de aankomende tien jaar ook niet het geval zal zijn⁴. De concentraties benzeen liggen in de regel eveneens onder de grenswaarden. Deze kunnen echter sterk oplopen in situaties waar sprake is van grote parkeerterreinen of grote parkeergarages die niet voldoen aan de NEN 2443 eisen. Hiervan is bij het onderhavige plan geen sprake. In tegenstelling tot de overige genoemde stoffen geldt voor PM_{2,5} een grenswaarde die in 2015 van kracht wordt. Het NSL geeft aan dat het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht dat in Nederland deze grenswaarde in 2015 gehaald wordt. Ook de eerste metingen in Nederland wijzen uit dat dit een reële veronderstelling is. Op plaatsen waar wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt dan namelijk ook voldaan aan die voor PM_{2,5}⁵. Om deze reden is er voor gekozen in het NSL en in dit onderzoek niet apart te toetsen aan het halen van deze grenswaarde. Dit onderzoek richt zich daarom alleen op de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

2.2.3 Te beoordelen locaties

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl)⁶ bevat onder andere voorschriften over berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling geeft een invulling van het begrip toepasbaarheidbeginsel, waarbij het gaat om de toegankelijkheid van- en de blootstelling op een locatie.

De volgende locaties zijn uitgezonderd van beoordeling van de luchtkwaliteit:

- Bedrijfsterreinen of terreinen van agrarische of industriële inrichtingen. Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Toetsing vindt plaats vanaf de inrichtingsgrens.
- De rijbaan (en eventuele middenberm) van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm. Bij de berekening van concentraties NO₂ en PM₁₀ moet de beoordeling plaats vinden op 10 meter vanaf de wegrand, tenzij een andere afstand een representatiever beeld van de luchtkwaliteit geeft. De luchtkwaliteit op het rekenpunt moet representatief zijn voor een straatsegment met een lengte van minimaal 100 meter.
- Locaties die ontoegankelijk en niet geschikt of bedoeld zijn voor menselijke toegang. Een voortuin van een woning als deze geen verblijfsfunctie heeft.

Daarnaast hoeft de luchtkwaliteit alleen te worden beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat om blootstelling gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van de grenswaarde.

³ RIVM, Jaaroverzicht luchtkwaliteit 2002, Rapport 500037004, 2004.

⁴ TNO, Wesseling, J.P. en P.Y.J. Zandveld, bijlagen bij luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van de ZSM/spoedwet, TNO-Rapport R2006, november 2006.

⁵ MNP, Matthijsen, J. en ten Brink, H.M., PM_{2,5} in the Netherlands. Consequences of the new European air quality standards, Rapport 500099001, Milieu- en Natuurplanbureau, oktober 2007.

⁶ Laatste wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, 13 augustus 2009.

Voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀) is de middelingstijd van de grenswaarde een etmaal. Het gaat om de verblijfsduur die in het algemeen verbonden is aan een functie. Volgens de Rbl is onder andere een woning, school en sportterrein een locatie met een significante blootstellingsduur.

2.2.4 'Niet in betekenende mate'

De wet maakt onderscheid in aard en omvang van projecten. Projecten die de concentratie meer dan 3% van de grenswaarde van een stof verhogen, dragen in betekenende mate (IBM) bij aan de luchtverontreiniging. Als dit niet het geval is, is de bijdrage van het project "niet in betekenende mate" (NIBM)⁷. NIBM-projecten hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden omdat ze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. IBM-projecten moeten wel getoetst worden aan de grenswaarden. Deze projecten zullen veelal zijn opgenomen in het NSL die tevens aantoont met welke maatregelen er in het betrokken gebied wordt gezorgd dat de grenswaarden worden gehaald.

Voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide betekent 3% van de grenswaarde van een stof een maximale toename van 1,2 µg/m³. Voor een aantal functies geeft de ministeriële regeling "niet in betekenende mate bijdragen" hier een cijfermatige invulling aan:

- woningen: 1.500 woningen met één ontsluitingsweg;
- kantoren: 10 hectare bruto vloeroppervlak (bvo) met één ontsluitingsweg;
- landbouwinrichtingen: akkerbouw of tuinbouw met open teelt, teelt van eetbare gewassen in een gebouw of onverwarmde glastuinbouw ongeacht de omvang en verwarmde opstanden van glas of kunststof van maximaal 2 hectare;
- kinderboerderijen.

Andere functies moeten getoetst worden aan het 3% criterium.

2.2.5 Gevoelige bestemmingen

Het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" vormt een uitwerking van artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Dit artikel is erop gericht te voorkomen dat door de bouw van een gevoelige bestemming op een plek met een (dreigende) grenswaardenoverschrijding voor luchtkwaliteit het aantal ter plaatse verblijvende personen gaat toenemen. In de AMvB zijn de volgende categorieën gevoelige bestemmingen gedefinieerd:

- gebouwen ten behoeve van basisonderwijs;
- voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- gebouwen ten behoeve van kinderopvang;
- bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen;
- een combinatie van genoemde functies.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

⁷ AMvB "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)".

De AMvB kent vaste zones langs drukke infrastructuur. Langs rijkswegen is deze zone 300 meter vanaf de rand van de weg. Langs provinciale wegen wordt een zone van 50 meter genoemd. Binnen de genoemde zones mag een gevoelige bestemming niet gerealiseerd worden als er sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding voor luchtkwaliteit en dit leidt tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Uitbreiding van bestaande gevoelige bestemmingen wordt in beperkte mate wel toegestaan. In een (dreigende) overschrijdingssituatie is dit toelaatbaar als de toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen niet groter is dan 10%. Het besluit houdt een onderzoeksverplichting in binnen deze zones, in aanvulling op het onverkort geldende principe van een goede ruimtelijke ordening.

2.3 Wet ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet wat betreft luchtkwaliteit verder worden gekeken dan alleen de juridische verplichtingen uit de Wet milieubeheer.

De handreiking bij de Wet milieubeheer geeft expliciet aan dat de AMvB 'gevoelige bestemmingen' nadere regels betreft die verplicht nageleefd moeten worden en geen vervanging zijn van het principe 'goede ruimtelijke ordening'.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren.

Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

3 Beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer

3.1 Inleiding

Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging voor zover ze geen gevoelige bestemming bevatten binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden. Onderstaand wordt op beide criteria nader ingegaan.

3.2 Gevoelige bestemming in onderzoekszone

Het projectgebied ligt niet binnen de onderzoekszones van 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een rijksweg. Volgens de criteria uit de Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen kan er daardoor geen sprake van een gevoelige bestemming langs drukke infrastructuur.

3.3 Beoordeling (N)IBM op grond van ministeriële regeling

3.3.1 *Anticumulatiebepaling ex art. 5 Besluit NIBM*

In artikel 5 van het Besluit NIBM bij de Wet luchtkwaliteit is een anticumulatiebepaling opgenomen. Dit betekent dat een bouwplan niet 'opgeknipt' mag worden en afzonderlijk aan de NIBM-grens mag worden getoetst. Het gehele DMP-terrein is in 2006 onderzocht in het kader van het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan. Aangezien deze ontwikkeling wordt uitgevoerd in periode dat het NSL van kracht is, is de anticumulatiebepaling van toepassing bij de toetsing van de gewijzigde plannen. Hierdoor is het noodzakelijk het gehele DMP-terrein opnieuw te toetsen.

3.3.2 *(N)IBM*

Een project draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging als de toename van de concentraties stikstofdioxide of fijn stof door het project beperkt blijft tot $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiervan is volgens de ministeriële regeling NIBM sprake bij onder andere maximaal 1.500 woningen of maximaal 10 hectare kantooroppervlak.

Op het DMP-terrein worden naast woningen ook voorzieningen ten behoeve van sportverenigingen mogelijk.

De ministeriële regeling NIBM geeft geen uitwerking voor sportvoorzieningen. Door middel van een berekening wordt inzichtelijk gemaakt of het plan (niet) in betekenende mate bijdraagt.

De luchtverontreiniging ten gevolge van het plan wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

3.4 Verkeersemmissies

3.4.1 De verkeersgeneratie

DM-terrein

De gewijzigde plannen voor het DM-terrein hebben betrekking op het gedeelte ten oosten van de Churchillweg en gaan uit van maximaal 95 wooneenheden (maximaal 20 appartementen en maximaal 75 eengezinswoningen).

Daarnaast wordt maximaal 670 m² sportvoorzieningen op de begane grond mogelijk gemaakt.

Wooneenheden

De verkeersaantrekkende werking is bepaald aan de hand van kengetallen van CROW⁸. Hierbij wordt rekening gehouden met het woonmilieu (centrum-dorps) en het type woningen (tussen- en hoekwoningen en appartementen). De verkeersgeneratie is 775 voertuigen per etmaal.

Sportvoorzieningen

De verkeersaantrekkende werking is bepaald aan de hand van kengetallen van CROW⁹. Hierbij wordt rekening gehouden met de ligging (rest stedelijk gebied) en een sportzaal ter grootte van de gehele begane grond. De verkeersgeneratie is maximaal 86 voertuigen per etmaal. Hierbij is uitgegaan van een worstcase situatie. Als de tafeltennisvereniging zich er gaat huisvesten, zoals momenteel is voorzien, dan zal de verkeersgeneratie veel kleiner zijn.

Netto verkeersgeneratie

In de onderstaande tabel is de verkeersgeneratie van het DM terrein weergegeven.

De verwachte verkeersgeneratie					
functie	aantal/ eenheden	Voertuigbewegingen per etmaal			
		LMV	MZMV	ZMV	Totaal
grondgebonden woningen	75	610,64	0,68	0,68	612,00
appartementen	20	162,64	0,18	0,18	163,00
sportvoorzieningen (m ²)	670	85,30	0,35	0,35	86,00
totale verkeersgeneratie		858,58	1,21	1,21	861
		99,8%	0,1%	0,1%	100,0%

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie door het initiatief

Vanuit het plangebied kan de Churchillweg worden bereikt via 2 ontsluitingsroutes: een noordelijke route en via de Beatrixlaan. In dit onderzoek is gekozen voor een worstcase-benadering. Hiermee wordt uitgegaan dat al het verkeer het plan verlaat via de Beatrixlaan. Dit leidt tot een toename van 861 voertuigbewegingen per dag op de Beatrixlaan.

⁸ CROW publicatie "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer" (d.d. oktober 2007).

⁹ CROW publicatie "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer" (d.d. oktober 2007).

Churchillweg: Het plangebied wordt ontsloten via de Beatrixlaan op de Churchillweg. Van de planbijdrage van het initiatief rijdt naar verwachting 50% via de Churchillweg in noordelijke richting en 50 % in zuidelijke richting. Dit leidt tot een toename van 431 voertuigbewegingen per dag op de Churchillweg.

P-terrein (het Pantarijn)

De verkeersgeneratie van het gedeelte ten westen van de Churchillweg (het Pantarijn) is door SAB¹⁰ in juni 2007 ingeschat ten behoeve van het akoestisch- en luchtkwaliteitonderzoek voor het bestemmingsplan voor het DMP-terrein.



Figuur 2: maximale verkeersgeneratie "P"- gedeelte tot 2020 (incl. autonome groei)

De ontsluiting vindt plaats op de Vergersweg. Er is aangenomen dat 50% van het verkeer zich in zuidelijke richting begeeft op de Churchillweg.

Tot 2020 leidt dit tot maximaal 690 extra voertuigbewegingen op de Vergersweg en maximaal 345 voertuigbewegingen op de Churchillweg ten zuiden van de Vergersweg.

Maximale verkeerstoename

De verkeerstoename ten gevolge van de realisatie van het DMP-terrein (incl. nieuw programma DM-terrein) is voor de bovengenoemde wegvakken als volgt:

- Op de Beatrixlaan (861 voertuigbewegingen);
- Nabij de ontsluiting Beatrixlaan - Churchillweg (max. 1206 voertuigbewegingen);
- Op de Churchillweg tussen de Beatrixlaan en de Vergersweg (max 776 voertuigbewegingen);
- Nabij de ontsluiting Vergersweg - Churchillweg (max. 1121 voertuigbewegingen);
- Op de Vergersweg (max. 690 voertuigbewegingen).

¹⁰ Projectnummer 60908.

3.4.2 Verkeersemissies

De verontreiniging van de buitenlucht door het initiatief is het grootst nabij de ontsluiting Beatrixlaan – Churchillweg. De invloed van het wegverkeer is ingeschat met behulp van NIBM tool. Deze gaat uit van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. De afstand van het rekenpunt tot de wegrand is conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 ingesteld op 10 meter.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		1206
Aandeel vrachtverkeer		0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,96
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,25
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		

Tabel 2: resultaten NIBM-tool maximale planbijdrage DMP-terrein

De toename van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof is niet groter dan 1,2 µg/m³. Op basis van de wettelijke criteria¹¹ behoort dit project tot de categorie projecten die 'niet in betekenende mate' leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Vanwege deze geringe verslechtering hoeft er op grond van de Wet milieubeheer geen nader onderzoek te worden uitgevoerd naar een mogelijke grenswaardenoverschrijding.

3.5 Toets aan Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen

Op basis van de voorgaande paragrafen kan op grond van de Wet milieubeheer het volgende worden geconcludeerd:

- Het project leidt 'niet in betekenende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het project betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg.

Dit houdt in dat op grond van de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer) niet onderzocht hoeft te worden of er sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding in (het invloedsgebied van) het plangebied.

Er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen op grond van de Wet milieubeheer. Dit laat onverlet dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen dient te worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Daarbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

¹¹ AMvB 'niet in betekenende mate', VROM, november 2007

4 Beoordeling in het kader van de Wet ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen. Dit is relevant tenzij de blootstelling van mensen niet plaats vindt gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van een grenswaarde. Voor stikstofdioxide en fijnstof is deze tijdsduur 24 uur. Volgens de regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 is bij onder andere een woning, school of sportterrein sprake van een significante periode ten opzichte van een etmaal. Als ten gevolge van het plan (meer) mensen langdurig kunnen worden blootgesteld aan een (grotere) luchtverontreiniging dient de kwaliteit van de lucht zodanig te zijn dat er geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

4.1 De duur van de blootstelling

De regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 geeft aan dat er bij o.a. een woning sprake van een significante blootstellingsduur. Om onacceptabele gezondheidsrisico's uit te sluiten, is de lokale luchtkwaliteit onderzocht.

4.2 De kwaliteit van de lucht

De saneringstool bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2008, 2011, 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen. De blootstelling aan luchtverontreiniging in het plangebied is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

5 Conclusies

Voor het DMP-terrein in Wageningen is gebleken dat voor het oostelijk deel van het DMP-terrein (het DM-terrein) een afwijkend woningbouwprogramma wenselijk is. Grondgebonden rijwoningen hebben de voorkeur boven de voorziene appartementen. Een herziening van het vigerende bestemmingsplan is noodzakelijk om de gewenste woningbouw op het DM-terrein mogelijk te maken.

Onderzocht is of er inzake luchtkwaliteit mogelijke belemmeringen zijn vanuit de Wet milieubeheer. Verder is beoordeeld of het in deze context aanvaardbaar is om dit project op de beoogde locatie te realiseren; of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In artikel 5 van het Besluit NIBM bij de Wet luchtkwaliteit is een anticumulatiebepaling opgenomen. Dit betekent dat een bouwplan niet 'opgeknipt mag worden' en afzonderlijk aan de NIBM-grens mag worden getoetst. Aangezien deze ontwikkeling wordt uitgevoerd in periode dat het NSL van kracht is, is de anticumulatiebepaling van toepassing bij de toetsing van de gewijzigde plannen. Hierdoor is het noodzakelijk het gehele DMP-terrein opnieuw te toetsen.
- Het DMP-terrein betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg; toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk.
- Het project leidt 'niet in betekende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit; toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk. echter;
- De concentraties luchtvervuilende stoffen liggen onder de grenswaarden die op wetenschappelijk niveau zijn bepaald en op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. Het RIVM verwacht dat de emissiefactoren van wegverkeer en de concentraties stikstofdioxide en fijn stof nog zullen afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.