

SAB • Arnhem

bezoekadres
Frombergdwaarsstraat 54
6814 DZ Arnhem

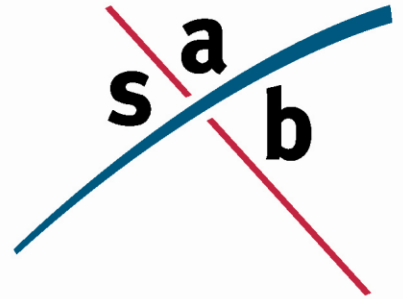
correspondentieadres
Postbus 479
6800 AL Arnhem

T [026] 357 69 11
F [026] 357 66 11
I www.sab.nl
E arnhem@sab.nl

KvK Arnhem 09122123

SAB • Amsterdam

SAB • Eindhoven



memo

aan: Gemeente Nunspeet
van: Thomas Kroon
datum: 10 mei 2011
betreft: Luchtkwaliteit Stationslaan-Oost Nunspeet
project: 90519.01

INLEIDING

De gemeente Nunspeet is voornemens om medewerking te verlenen aan herontwikkeling van het gebied tussen de Stationslaan, de Driestweg en de Bergakkerweg in het centrum van Nunspeet. De beoogde ontwikkeling voorziet in de nieuwbouw van appartementen, commerciële ruimten (kantoor en detailhandel), parkeerplaatsen en de uitbreiding van een sportcentrum op een locatie waar nu o.a. een woning, een klein bosje en verharding aanwezig is.

De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor commerciële ruimten. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtverontreiniging ten gevolge van het plan wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

WETTELIJK KADER

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

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). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan 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 ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, omdat 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 moet 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.

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 betekenende 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 is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

RESULTATEN

Toets NIBM

Het plan bestaat uit de ontwikkeling van 880 m² bvo detailhandel, 130 m² bvo kantoor, 10 woningen, circa 100 parkeerplaatsen en de uitbreiding van een sportcentrum met 250 m² bvo. Commerciële bebouwing, woningen en sportcentra zijn op basis van het "Besluit gevoelige bestemmingen" geen gevoelige bestemmingen. Wel is er sprake van een significante blootstellingsduur aangezien de verblijftijd in de woningen langer is dan 1 uur.

In de onderstaande tabel staat de benodigde planbijdrage voor de volledige ontwikkeling.

De verwachte verkeersgeneratie met voertuigverdeling					
functies	eenheden	voertuigbewegingen per etmaal			Totaal
		LMV	MZMV	ZMV	
Sporthallen (per m ² bvo)	250	22,24	0,88	0,88	24
Binnensteden en hoofdwinkelcentra (20.000-30.000 inwoners)	880	287,82	3,09	3,09	294
Administratief, zonder baliefunctie (per m ² bvo)	130	6,51	0,19	0,30	7
woning, koop etage, zonder garage	10	53,82	0,09	0,09	54
parkeerplaats (personenauto's)		1511,00	0,00	0,00	1511
totale verkeersgeneratie		1881,39	4,25	4,36	1890
		99,6%	0,2%	0,2%	<i>100,0%</i>

Met behulp van de NIBM-rekentool (versie mei 2010) is bepaald wat het maximaal aantal voertuigen is dat het plan mag aantrekken, voordat er sprake is van een plan dat in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Een plan is in betekenende mate wanneer de toename van de luchtverontreiniging (NO₂ of PM₁₀) meer is dan 1,2 µg/m³. Wanneer een plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is toetsing van het plan aan de grenswaarden op grond van de Wm niet noodzakelijk. Bij het opstellen van de NIBM-rekentool is uitgegaan 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. Conform de gewijzigde Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) mag worden gerekend met een afstand van het rekenpunt tot de wegrand van 10 meter (defaultwaarde NIBM-tool is 5 meter).

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)		1890
Aandeel vrachtverkeer		0,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,33
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		

Op basis van de NIBM-rekentool is de maximale planbijdrage van het extra verkeer vastgesteld op 1890 motorvoertuigen (mvt) per etmaal, waarvan 7 vrachtwagens. Op basis van de verkeersgenerator van het CROW bedraagt de bijdrage van alle toekomstige bebouwing 379 voertuigen per etmaal. Dit betekent dat

de maximale bijdrage van de parkeerplaatsen 1511 voertuigen per etmaal mag zijn. Van de 100 parkeerplaatsen worden er bovendien gemiddeld 32 gebruikt door nieuwe functies. Dan blijven er 68 parkeerplaatsen over voor 1511 voertuigbewegingen per etmaal. Dit betekent dat er 755 auto's per dag parkeren op de parkeerplaats. Dit komt erop neer dat iedere parkeerplaats door 11 auto's wordt gebruikt.

Conclusie NIBM-toets

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de planbijdrage van de gehele nieuwe bebouwing 379 mvt per etmaal bedraagt, waardoor de maximale bijdrage van de parkeerplaatsen 1511 mvt per etmaal mag zijn, voordat de NIBM-grens van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden. Van de 100 parkeerplaatsen worden er bovendien gemiddeld 32 gebruikt door nieuwe functies. Dan blijven er 68 parkeerplaatsen over voor 1511 voertuigbewegingen per etmaal. Dit betekent dat er 755 auto's per dag parkeren op de parkeerplaats. Dit komt neer op 11 voertuigen per parkeerplaats per etmaal. Het is niet te verwachten dat de parkeerplaatsen door meer dan 11 auto's per dag worden gebruikt. Het plan zal dan ook 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toetsing aan de grenswaarden is op basis van de Wm niet noodzakelijk, aan gezien het plan NIBM is.

Toets grenswaarden

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de lokale luchtkwaliteit onderzocht, zodat onacceptabele gezondheidsrisico's kunnen worden uitgesloten. Hiertoe is de saneringstool¹ uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM geraadpleegd. De saneringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) in het plangebied tussen 2011 en 2020. De saneringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario's laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen. De saneringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2011, 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie grenswaarden

Uit de saneringstool blijkt dat de concentraties luchtvervuilende stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) in 2011 onder de grenswaarden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen. Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de saneringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en 2020 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

¹ www.saneringstool.nl

CONCLUSIE

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