

# Stationslocatie Mijdrecht

## Gemeente De Ronde Venen

### Notitie Luchtkwaliteit

Omgevingsdienst regio Utrecht  
oktober 2016  
Z-2015-14102 / 39346

opgesteld door	Olav Lamme
beoordeeld door	Michiel Smits

akkoord

## Inleiding

Het college van de gemeente De Ronde Venen heeft op 17 november 2015 besloten dat vijf locaties in aanmerking komen voor de tijdelijke huisvesting van spoedzoekers, oftewel vergunninghouders en andere woningzoekenden met een acute huisvestingsvraag. De stationslocatie Mijdrecht is één van deze vijf locaties.

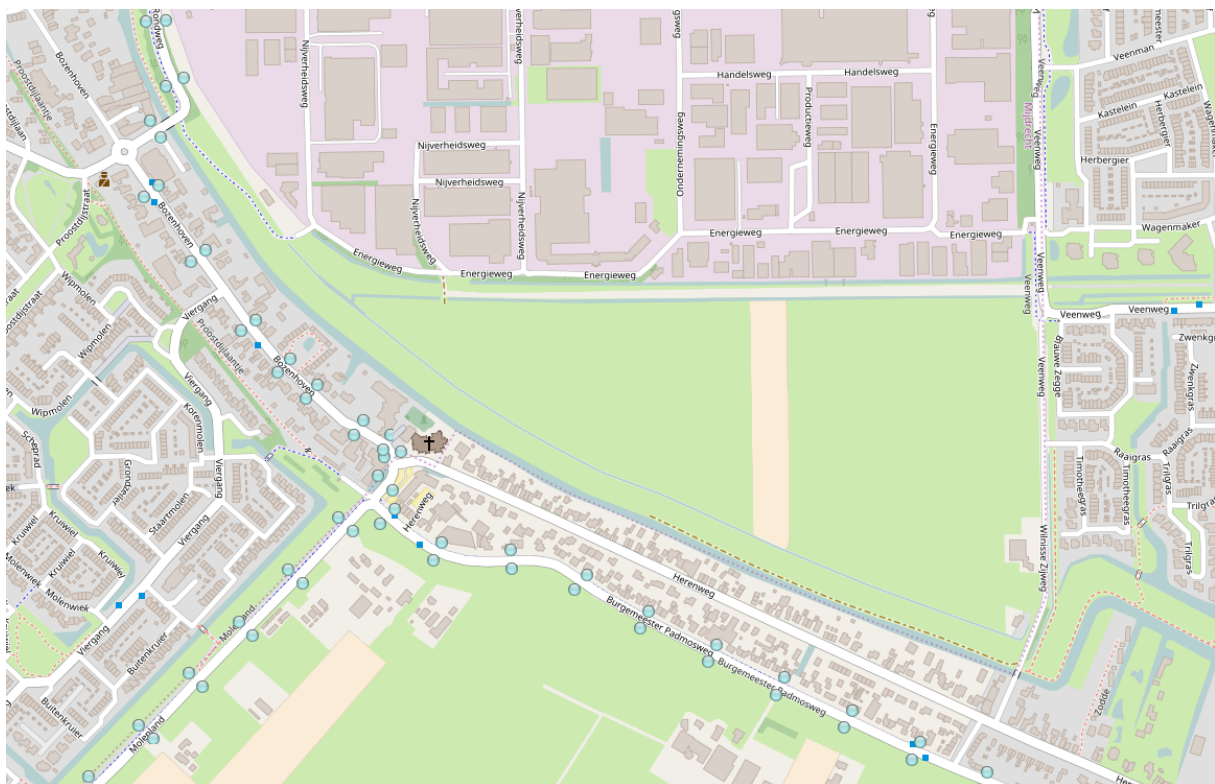
Stationslocatie Mijdrecht betreft een mogelijke woningbouwlocatie met tevens een aanvullende functie (waarschijnlijk horeca). Gevraagd is voor luchtkwaliteit een notitie op te stellen voor het bestemmingsplan.

Door de Omgevingsdienst Regio Utrecht is een notitie luchtkwaliteit opgesteld. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de ruimtelijke procedure.

## Situatie

Het plangebied wordt aan de noordzijde omsloten door de energieweg (grens bedrijventerrein), aan de oostzijde door de Wilnissse Zijweg en ten zuidwesten door de Herenweg welke overgaat in de Bozenhoven. Onderstaande afbeelding laat de situatietekening zien waarop ook de rekenpunten van de monitoringstool NSL staan weergegeven. Het plan voorziet in de realisatie van circa 80 wooneenheden plus een horeca/maatschappelijke bestemming in het stationsgebouw.

Uit de aan geleverde verkeersgegevens van de gemeente blijkt dat er sprake is van een toename van 450 verkeersbewegingen per etmaal ten gevolge van het plan. 400 verkeersbewegingen betreffen personenwagens ten gevolge van de 80 wooneenheden (5 x 80), de overige 50 betreffen zowel personenwagens als vrachtverkeer ten gevolge van de horeca/maatschappelijk bestemming. Als conservatieve benadering is uitgegaan van 40 personenwagens en 10 vrachtwagens.



**Figuur 1. Situatietekening met rekenpunten monitoringstool NSL.**

## Wet - en regelgeving

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse.

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen: Wet luchtkwaliteit), het Besluit niet in betekende mate (luchtkwaliteitseisen) en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen grenzen aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). De grenzen voor deze stoffen zijn opgenomen in onderstaande tabel. Vanaf 2011 zijn de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) voor PM<sub>10</sub> van kracht. Vanaf 2015 gelden er ook jaargemiddelde grenswaarden voor ultrafijn stof (PM<sub>2,5</sub>). Voor NO<sub>2</sub> geldt ook dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de jaargemiddelde en uurgemiddelde grenswaarden.

### Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

- A. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
- B. de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- C. een project "niet in betekende mate" (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) met minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> en 0,75 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>2,5</sub> jaargemiddeld);
- D. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

Tabel 1: Grenswaarden hoofdstuk 5, titel luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer

Stof	Type norm	Grenswaarden		
		Van kracht vanaf	Concentratie (µg/m <sup>3</sup> )	Maximum overschrijdingen per jaar
Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	Jaargemiddelde	2015	40	
	Uurgemiddelde	2015	200	18
Fijn stof (PM <sub>10</sub> )	Jaargemiddelde	2011	40	
	24-uursgemiddelde	2011	50	35
Zeer fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	Jaargemiddelde	2015	25	
	Jaargemiddelde	2020	20	
Benzeen	Jaargemiddelde	2010	5	
Zwavel dioxide	24-uursgemiddelde	2001	125	3
	Uurgemiddelde	2001	350	24
Koolmonoxide	8-uurgemiddelde	2001	10.000	
Lood	Jaargemiddelde	2001	0,5	

Hedendaags vindt echter alleen nog toetsing plaats voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof, de andere stoffen benaderen de grenswaarden niet.

#### *Regeling NIBM*

De Ministeriële Regeling NIBM geeft een uitwerking aan het Besluit NIBM en een getalsmatige invulling van de NIBM-grens. Voor een aantal categorieën van projecten kan met zekerheid worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden. Het betreft onder andere het onderstaande geval, waarbij een luchtkwaliteitonderzoek niet meer nodig is:

1. woningbouw = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en
2. woningbouw = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Ook kan gebruik worden gemaakt van de door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil ontwikkelde NIBM-tool. De NIBM-tool is een rekentool bedoeld voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Hiermee 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. De NIBM-tool wordt jaarlijks door InfoMil geactualiseerd.

Voor het gebruik van de NIBM-tool is maar een beperkt aantal invoergegevens nodig. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de NIBM-tool uitgegaan van worst-case omstandigheden. Met deze beperkte invoergegevens wordt vastgesteld of een plan NIBM is.

Het doel van de NIBM-tool is:

- Eenvoudig en snel bepalen of een plan niet-in-betekenende-mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht;
- Het beperken van de onderzoekslast bij kleinere projecten;
- Het vaststellen van grenzen voor het aantal extra voertuigbewegingen, dat niet zal leiden tot een concentratietoename die groter is dan de NIBM-grens;

#### *Wet ruimtelijke ordening*

Ruimtelijke plannen die procedures doorlopen conform de Wet ruimtelijke ordening dienen te voldoen aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. De formele definitie van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is: "het coördineren van de verschillende belangen tot een harmonisch geheel dat een grotere waarde vertegenwoordigt dan het dienen van de belangen afzonderlijk". Een goede luchtkwaliteit is een van de belangen, ofwel de luchtkwaliteit dient geschikt te zijn voor de beoogde functie. Daarom is het wenselijk om inzicht te hebben in de luchtkwaliteitsituatie en te bepalen of de mate van blootstelling acceptabel is.

## Toetsing luchtkwaliteit

### NIBM-tool

Uit de NIBM-tool blijkt dat bij een toename van 450 motorvoertuigen per dag extra, waarvan 10 voertuigen aan vrachtverkeer niet in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
	Jaar van planrealisatie	2016
Extra verkeer als gevolg van het plan	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	450
	Aandeel vrachtverkeer	2,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,53
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,09
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

### Huidige en toekomstige concentratie luchtkwaliteit

Op de site van het nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) staan gegevens over de bestaande luchtkwaliteit en de verwachtingen in de toekomst staan. In onderstaande tabel een overzicht van de waarden voor het plangebied in 2015 en de verwachte waarden in 2020 en 2030.

**Tabel 2: Bestaande en toekomstige concentraties stikstofdioxide en fijn stof op basis van de monitoringsronde 2016 voor peiljaren 2015, 2020 en 2030.**

	2015	2020	2030
<b>NO<sub>2</sub></b>	17,6 µg/m <sup>3</sup>	14,9 µg/m <sup>3</sup>	11,4 µg/m <sup>3</sup>
<b>PM<sub>10</sub></b>	18,4 µg/m <sup>3</sup>	19,9 µg/m <sup>3</sup>	18,2 µg/m <sup>3</sup>
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	11,1 µg/m <sup>3</sup>	12,3 µg/m <sup>3</sup>	10,6 µg/m <sup>3</sup>

Hieruit blijkt dat de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden.

## **Conclusie**

De ontwikkeling van het terrein draagt niet in betekenende mate bij aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Dit betekent dat de ontwikkeling voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

De grenswaarden worden niet overschreden in en nabij het plangebied. Hiermee wordt ook voldaan aan het beginsel van een goede ruimtelijk ordening.

Dit betekent ook dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.