



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

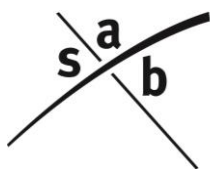
Luchtkwaliteit

Nijmegen, Metterswane

Gemeente Nijmegen

Datum: 4 maart 2019

Projectnummer: 150391 v2



SAB
Postbus 479
6800 AL Arnhem
tel: 026 - 357 69 11
fax: 026 - 357 66 11

Auteur: E. Verkaik
Tweede lezer: D. Meriën
Project: Nijmegen, Metterswane
Projectnummer: 150391 v2

INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
2	Beleid en regelgeving	6
2.1	Wettelijk kader	6
2.2	Gemeentelijk beleid	7
3	Uitgangspunten	9
3.1	Verkeer	9
4	Resultaten	10
4.1	NIBM-tool	10
4.2	NSL-monitoring	11
5	Conclusie	12

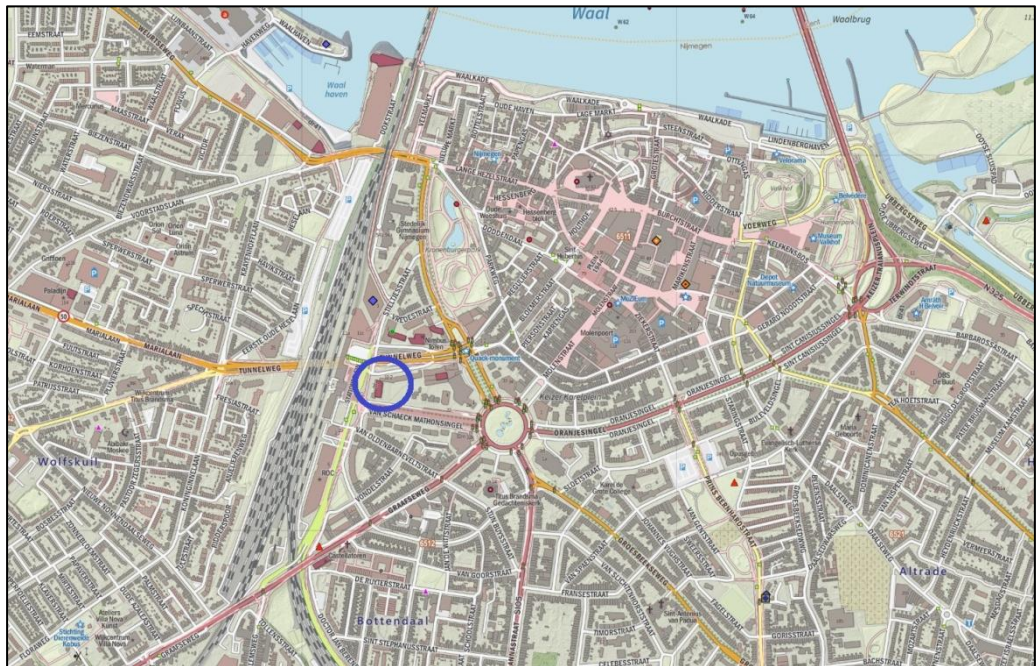
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

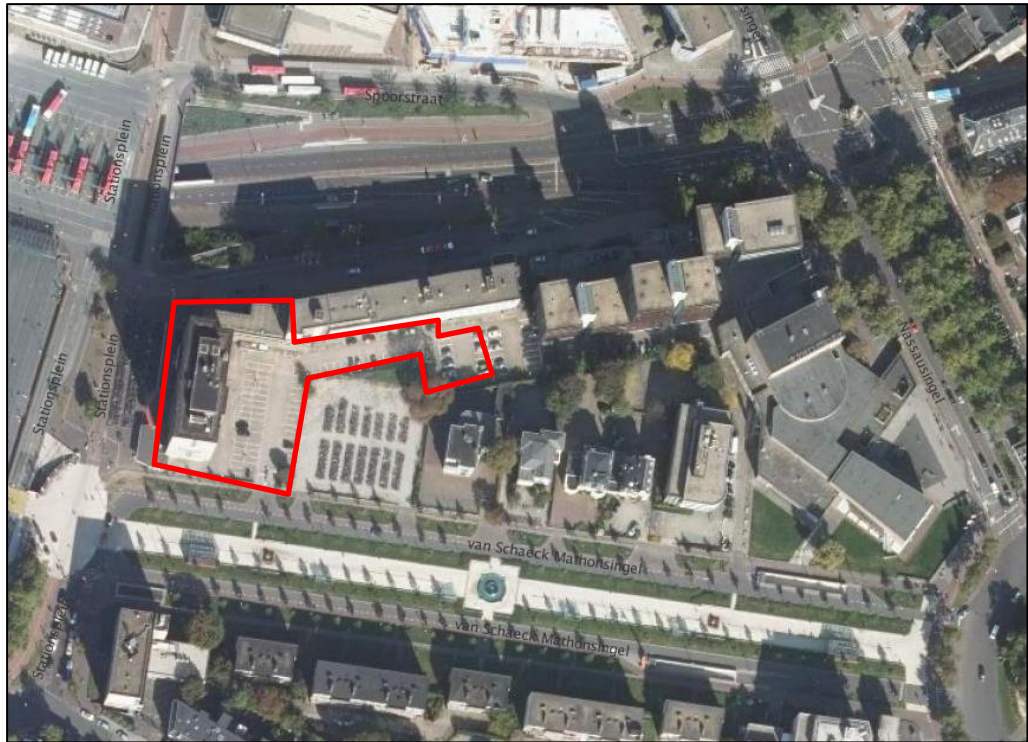
Tegenover het Centraal Station in Nijmegen bevindt zich het verouderde kantoorgebouw Metterswane. Metterswane BV is eigenaar van dit pand en is voornemens de locatie te herontwikkelen. De ontwikkelingslocatie ligt in het centrum van Nijmegen, waar mogelijke overschrijdingen van de grenswaarden van luchtkwaliteit dreigen. In dit kader is een NIBM-toets verricht en beoordeeld wat de luchtkwaliteit op dit moment nabij het plangebied in Nijmegen is. Dit is gedaan door middel van de NSL-monitoringsviewer.

1.1.1 Ligging

Het plangebied ligt in Nijmegen, provincie Gelderland. Het plangebied zelf bevindt zich pal tegenover het Centraal Station in Nijmegen en wordt in het noorden begrensd door de Burgemeester Hustinxstraat, in het oosten door aangrenzende bebouwing, in het zuiden door de Van Schaeck Mathonsingel en in het westen door het Stationsplein. Navolgende afbeeldingen geven de globale ligging van het plangebied weer.



Figuur 1. Globale ligging van het plangebied (blauw omkaderd) op topografische kaart. Bron: Open topo. Bewerking: SAB.



Figuur 2. Globale ligging plangebied (rood omkaderd) op luchtfoto. Bron: Ruimtelijke plannen. Bewerking: SAB.

1.1.2 Toekomstige situatie

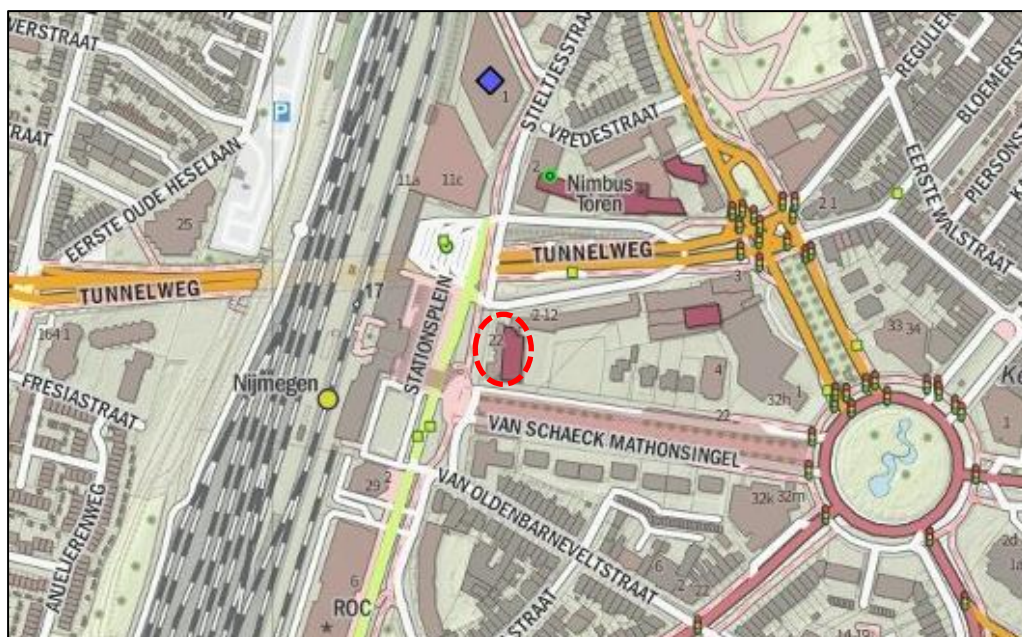
De stationsomgeving van Nijmegen moet de komende jaren worden omgevormd tot het visitekaartje van de stad. Tegenover het Centraal Station in Nijmegen bevindt zich het verouderde kantoorgebouw Metterswane. KWP is eigenaar van dit pand en is voornemens de locatie te herontwikkelen door middel van sloop en nieuwbouw.

In de nieuwbouw, met variërende bouwhoogten tot maximaal 23 bouwlagen, wordt een gemengd programma gerealiseerd, bestaande uit:

- 264 appartementen, waarvan
 - Minimaal 50 appartementen bestemd voor sociale huur.
 - Maximaal 60 appartementen - niet behorend tot de sociale huur - met een gebruiksoppervlakte kleiner dan 51 m².
 - De overige appartementen hebben een gebruiksoppervlakte van minimaal 51 m² en beschikken over een eigen buitenruimte.
- Hotelfunctie, ter grootte van circa 4.000 m² bvo (circa 110 kamers).
- Kantoorfunctie, ter grootte van maximaal 4.000 m² bvo.
- Commerciële en bedrijfsruimten (zoals een kleine supermarkt en brasserie), ter grootte van circa 1.600 m² bvo.

Naast bovengenoemde functies voorziet de ontwikkeling in bijbehorende voorzieningen, zoals parkeervoorzieningen.

De globale ligging van het plangebied is op navolgende uitsnede aangegeven.



Figuur 3. Ruimtelijke situatie rondom het plangebied (globaal weergegeven). Bron: PDOK vierwer.

2 Beleid en regelgeving

2.1 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. In tabel 1 is een overzicht weergegeven van de grenswaarden zoals deze in Nederland en door de WHO wordt gehanteerd.

Tabel 1. Grenswaarden Nederland en WHO

stof	Nederlandse Grenswaarde	WHO Grenswaarde
NO ₂ µg/m ³	40	40
PM ₁₀ µg/m ³	40	20
PM ₁₀ overschrijdingsdagen	35	
PM _{2.5} µg/m ³	25	10

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 een 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, aangezien 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 moeten 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.

Artikel 5.16 Wm geeft aan hoe en onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden kunnen uitoefenen in relatie tot luchtkwaliteitseisen. Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- een project is genoemd of past binnen het NSL, binnen een regionaal programma van maatregelen of hiermee niet in strijd is.

De in artikel 5.16 Wm tweede lid opgenomen bevoegdheden betreffen onder meer bestemmingsplannen. Dit betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan onderzoek moet zijn gedaan naar de gevolgen van het besluit op de luchtkwaliteit.

2.2 Gemeentelijk beleid

De gemeente Nijmegen investeert de komende jaren extra in het verbeteren van de luchtkwaliteit in de hele stad. Nijmegen onderzoekt of het mogelijk is om als 1e gemeente in Nederland een milieuzone in te stellen. En dan voor de hele gemeente. Het streven is om de Nijmeegse lucht in 2022 al veel schoner te laten zijn. In Nederland sterven mensen volgens de GGD gemiddeld 13 maanden eerder door 'vuile' lucht.

Een milieuzone voor de hele stad kan een belangrijke maatregel zijn. Het weghouden van sterker vervuilende voertuigen bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit. Dat willen we niet alleen beperken tot het hart van het stadscentrum. Daar komt al relatief weinig verkeer. We willen graag dat de hele stad profiteert van gezondere leefomstandigheden. De gemeente wil bekijken wat de mogelijkheden zijn en wat de beste manier is om een milieuzone in te voeren. En dat doen samen met vertegenwoordigers van de transportsector, ondernemers- en bewoners(organisaties), brancheorganisaties en milieu- en gezondheidsorganisaties.

Het onderzoek naar de milieuzone maakt onderdeel uit van een veel breder pakket aan maatregelen. Op allerlei fronten zijn acties noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de lucht in 2022 schoner is. Het stimuleren van schonere scheepvaart is een belangrijk element. Want er varen jaarlijks grote aantallen schepen over de Waal door Nijmegen. Die zorgen (binnen Nijmegen) voor ongeveer evenveel uitstoot als het verkeer op de weg. Daarom stimuleert de gemeente het tanken van LNG en het elektrisch varen en krijgen 'schone' schepen korting op het havengeld.

Vuile lucht zorgt voor 5 procent van de ziektelast. Meest schadelijk zijn de ultrafijne deeltjes in rookgassen die via de longen tot in de bloedbaan doordringen. Het verminderen van roet in de lucht zorgt voor verlaging van negatieve gezondheidseffecten op inwoners van Nijmegen. Daarom is in oktober 2016 de Nijmeegse roetreductienorm vastgesteld door de Nijmeegse gemeenteraad. Deze roetreductienorm houdt

een vermindering van roet in van 40% in 2022 ten opzichte van 2014. Om deze zelf opgelegde eis te halen , komt de gemeente met extra maatregelen om in 2022 te voldoen aan de roetreductienorm.

Door goede keuzes te maken in het ruimtelijk beleid, door het neerleggen van kaders voor bestemmingen kunnen toekomstige kritische situaties met luchtkwaliteit worden voorkomen. Belangrijk is om daarbij integraal te kijken naar mogelijkheden van een gezonde inrichting (groen, mogelijkheden om te lopen en te fietsen, openbare ruimte als ontmoetruimte). Andersom dienen ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de normen voor luchtkwaliteit en een goede ruimtelijke ordening voordat zij kunnen worden doorgevoerd. Handvatten voor een goede ruimtelijke ordening die door de gemeente worden toegepast met betrekking tot luchtkwaliteit zijn:

- Vermindering blootstelling: aantal mensen dat wordt blootgesteld aan verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen
- Grotere afstand tussen bron en ontvanger: milieuzonering
- Minder hinder: voorkomen van voorzienbare hinder door milieubelastende activiteiten
- Beter beschermen: 'de meest kwetsbare groep op de minst vervuilde plek'.
- 30 km/uur ("duurzaam veilig") inrichting van woonwijken

In de GGD-Richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid wordt aanbevolen om nieuwe (kwetsbare) bestemmingen bij voorkeur niet binnen 300 meter van een snelweg of 50 meter van een drukke weg (>10.000 motorvoertuigen/etmaal) te bouwen. Nijmegen neemt dit als uitgangspunt om blootstelling te verminderen. De Omgevingsvisie biedt mogelijkheden om gevoeliger bestemmingen zoals kinderdagverblijven, scholen en zorginstellingen uit te sluiten nabij drukke doorgaande wegen. Ook de ruimtelijke scheiding tussen vervuilende bromfietsen/snorfietsen en voetgangers en fietsers is een mogelijkheid.

3 Uitgangspunten

3.1 Verkeer

Aantallen

De aantallen verkeersbewegingen zijn gebaseerd op de Memo verkeersgeneratie (gemeente Nijmegen 2018). In de memo wordt de verkeersgeneratie beschreven van zowel appartementen, kantoor, hotel als restaurant. Bij de bepaling van de verkeersgeneratie werd verkeer voor bevoorrading echter nog niet berekend, zo blijkt uit de memo. Omdat in werkelijkheid wel enige bevoorrading zal plaatsvinden is aanvullend het aantal vrachtwagenbewegingen geschat dat nodig is voor de bevoorrading van de verschillende functies. De aantallen bewegingen voor de appartementen werd hierbij gebaseerd op informatie van de CROW (2018), dat aangeeft dat als gemiddelde 0,02 vrachtwagenbeweging per woning kan worden gehanteerd. Dat leidt tot onderstaande verkeersgeneratie.

Tabel 2: Verkeersgeneratie van ontwikkeling. Bron: zie tekst

Functie	Kenmerk	Norm generatie	Verkeers- generatie	Vrachtwagen- bewegingen
Appartementen	264 woningen	2.2/woning	581	4
Hotel 4*	110 kamers	14.5/10kamers	160	2
Kantoor	4000 m2	4.05/100m2 bvo	162	2
Restaurant		4 per parkeerplaats	44	4
Mandjes su- permarkt				6
totaal			947	18

4 Resultaten

4.1 NIBM-tool

De NIBM-tool is een rekentool waarmee u de bijdrage van kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen aan de luchtkwaliteit kunt vaststellen. Met de NIBM-tool kunt u op een eenvoudige en snelle manier bepalen of een plan niet-in-betekenende-mate bijdraagt (NIBM).

De NIBM-tool is in 2008 ontwikkeld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil. 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.

In onderstaand overzicht is de berekening gemaakt met NIBM-tool versie 2018

Overzicht 1. Berekening NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		947
Aandeel vrachtverkeer		2,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,00
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,16
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		

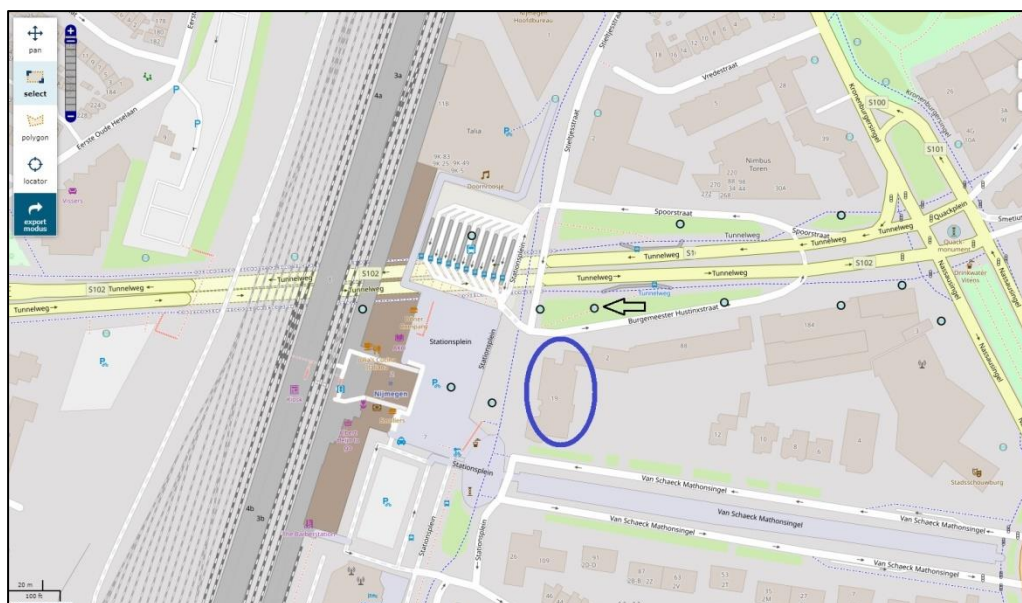
Uit de berekening blijkt dat er ruimschoots voldaan wordt aan de grens voor 'Niet in betekenende mate'.

4.2 NSL-monitoring

De NSL Rekentool is een rekeninstrument om de luchtkwaliteit bij wegen te berekenen. De Rekentool kan gegevens gebruiken uit de database van de Monitoringstool van het NSL.

Het RIVM valideert de NSL-Rekentool jaarlijks. Het RIVM controleert of de NSL-Rekentool een correcte implementatie van SRM1 en SRM2 is en onderzoekt of de generieke invoergegevens goed zijn verwerkt.

In tabel 3 is een overzicht weergegeven van de NSL-monitoringstool voor de jaren 2017, 2020 en 2030. In figuur 4 zijn de bestudeerde rekenpunten weergegeven.



Figuur 4. Ligging rekenpunten NSL-monitor, zwarte punten zijn de onderzochte punten

Tabel 3. Resultaten NSL-monitoringstool

Stof	2017	jaren 2020	2030
NO ₂ µg/m ³	36,8	27,8	17,1
PM ₁₀ µg/m ³	21,8	21,0	17,7
PM ₁₀ overschrijdingsdagen	9,8	8,8	6,2
PM _{2.5} µg/m ³	13,3	12,5	9,7

Het rekenpunt welke met aangepijld is in figuur 4, heeft in 2017 de hoogste waarde voor NO₂. De grenswaarde (40 µg/m³) voor NO₂ wordt niet overschreden, ook niet als de berekende waarde uit de NIBM-tool bijgeteld wordt. Op het moment dat het complex is gerealiseerd zal het 2020 zijn. Geconcludeerd wordt dat er geen dreigende overschrijding van de grenswaarden zal zijn en dus voldaan wordt aan de Nederlandse grenswaarden. In 2030 zal ook worden voldaan aan de WHO grenswaarden.

5 Conclusie

Tegenover het Centraal Station in Nijmegen bevindt zich het verouderde kantoorgebouw Metterswane. KWP is eigenaar van dit pand en is voornemens de locatie te herontwikkelen door middel van sloop en nieuwbouw. In de nieuwbouw, met variërende bouwhoogten tot maximaal 23 bouwlagen, wordt een gemengd programma gerealiseerd, bestaande uit:

- 264 appartementen, waarvan
 - Minimaal 50 appartementen bestemd voor sociale huur.
 - Maximaal 60 appartementen - niet behorend tot de sociale huur - met een gebruiksoppervlakte kleiner dan 51 m^2 .
 - De overige appartementen hebben een gebruiksoppervlakte van minimaal 51 m^2 en beschikken over een eigen buitenruimte.
- Hotelfunctie, ter grootte van circa 4.000 m^2 bvo (circa 110 kamers).
- Kantoorfunctie, ter grootte van maximaal 4.000 m^2 bvo.
- Commerciële en bedrijfsruimten (zoals een kleine supermarkt en brasserie), ter grootte van circa 1.600 m^2 bvo.

Naast bovengenoemde functies voorziet de ontwikkeling in bijbehorende voorzieningen, zoals parkeervoorzieningen.

Uit de berekeningen zoals deze zijn verricht met de NIBM-tool blijkt dat de grens niet wordt overschreden.

Omdat de locatie in het centrum van Nijmegen ligt, bestaat de kans dat grenswaarden worden overschreden. Uit de bestudering van de omliggende rekenpunten in de NSL-monitoringstool blijkt, dat de grenswaarden niet worden overschreden en ook niet dreigen te overschrijden.