

Onderzoek luchtkwaliteit ontwikkeling Groene- straat te Nijmegen

Bestemmingsplan Nijmegen Midden – 13

Omdat we ons verplaatsen



Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling

Onderzoek luchtkwaliteit ontwikkeling Groenestraat te Nijmegen

Bestemmingsplan Nijmegen Midden – 13

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 september 2013
PVV006/Kmc/

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling
Titel rapport	Onderzoek luchtkwaliteit ontwikkeling Groenestraat te Nijmegen Bestemmingsplan Nijmegen Midden – 13
Kenmerk	PVV006/Kmc/
Datum publicatie	17 september 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer H. Jongbloed
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren F.P. Frederix, K.D. Koopmans en J.Y. Keizer
Projectomschrijving	Onderzoek naar de effecten voor luchtkwaliteit ten gevolge van de ontwikkeling Groenestraat te Nijmegen bestem- mingsplan Nijmegen Midden – 13
Trefwoorden	Nijmegen, onderzoek luchtkwaliteit, Groenestraat

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Het plan in relatie met het wettelijk kader	2
2.1	Het plan	2
2.2	Wettelijk kader luchtkwaliteit	3
3	Uitgangspunten	4
3.1	Verkeersgegevens	4
3.2	Rekenmethodiek	6
3.3	Overige uitgangspunten	6
4	Resultaten	8
4.1	Huidige situatie 2013	8
4.2	Derogatiejaar 2015	9
4.3	Eindbeeld 2020	11
4.4	Resumé	12
5	Conclusies	1

1

Inleiding

Inleiding

Plegt-Vos is bezig met plannen voor de ontwikkeling van een terrein aan de Groenestraat ter hoogte van nr. 265 (tussen de Groenestraat, de Dobbelsmannweg, de Wezenlaan en de Sint Hubertusstraat). Het gaat om de ontwikkeling van: 86 zorgenheden, een supermarkt en aanvullende winkels. Het betreft bestemmingsplan Nijmegen Midden – 13.

Door Goudappel Coffeng BV zijn de verkeerskundige consequenties inzichtelijk gemaakt en beschreven in de rapportage 'Verkeerskundige effectstudie ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen' (datum: 5 september 2012 en kenmerk PVV003/Fdf/0012).

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is inzicht nodig in de consequenties van het plan voor het aspect luchtkwaliteit. Plegt-Vos heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om deze consequenties te onderzoeken. In voorliggende rapportage zijn de resultaten van dit onderzoek beschreven.

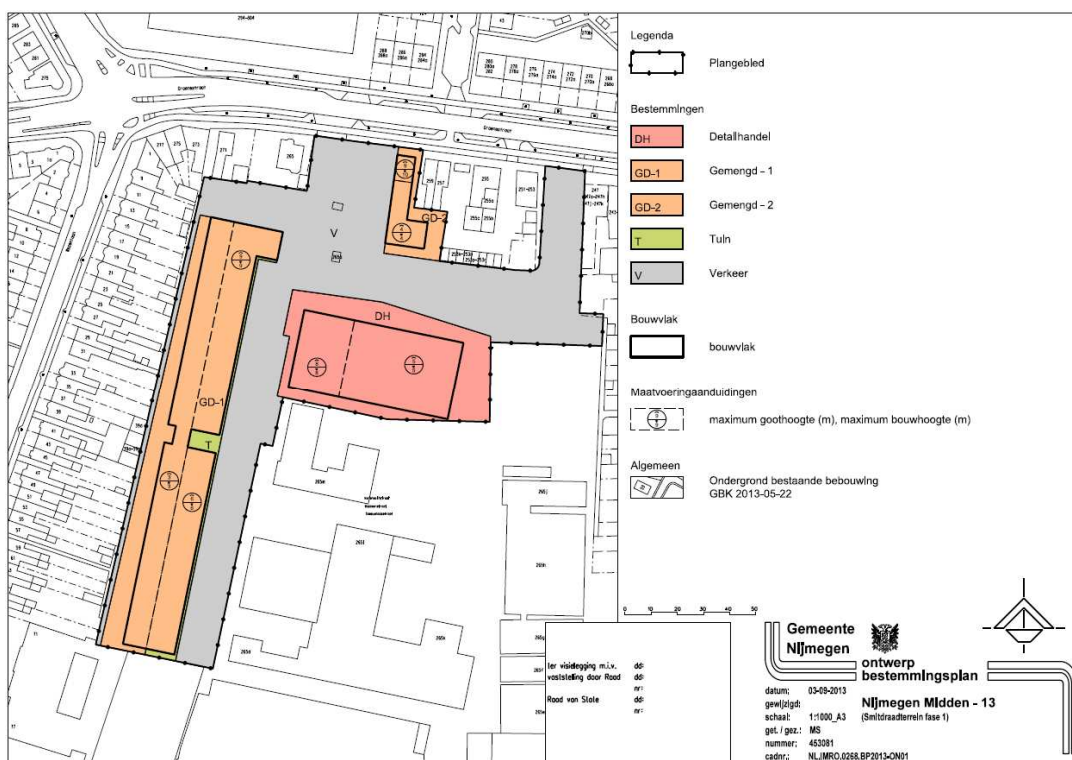
Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het plan in relatie met het wettelijk kader rond het onderzoek luchtkwaliteit. De uitgangspunten zijn uiteengezet in hoofdstuk 3. De resultaten van het onderzoek luchtkwaliteit zijn gepresenteerd in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 sluit af met de conclusies van het onderzoek.

Het plan in relatie met het wettelijk kader

2.1 Het plan

Het plan omvat de verplaatsing van de huidige supermarkt, de realisatie van de 86 woningen. Een impressie van de bestemmingsplankaart is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Impressie van de bestemmingsplankaart (Nijmegen Midden - 13)

2.2 Wettelijk kader luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL.

In het NSL is geborgd dat vanaf 1 januari 2015 aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) moet worden voldaan. Tot dit moment heeft Nederland uitstel en vrijstelling (derogatie) gekregen van de Europese unie om aan de grenswaarde voor stikstofdioxide te voldoen. De derogatietermijn voor fijn stof (PM₁₀) is inmiddels verlopen. Overal in Nederland moet worden voldaan aan de norm van 40 µg/m³ voor fijn stof.

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn, conform de Handreiking Rekenen aan Luchtkwaliteit¹, in de praktijk drie normen van toepassing:

- jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m³).

Het plan in relatie tot het wettelijke kader

In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan een van de volgende punten:

- a) er is geen sprake van normoverschrijding;
- b) er is per saldo sprake van een verbetering (saldobenadering);
- c) het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit²;
- d) het project is opgenomen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De nieuwe ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL. Daarom is onderzocht wat de effecten van de plannen zijn op de luchtkwaliteit en of wordt voldaan aan de vigerende normen uit de Wet milieubeheer.

¹ Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisering 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

² Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan 1,2 µg/m³ is. Projecten met een bijdrage van 1,2 µg/m³ of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).

3

Uitgangspunten

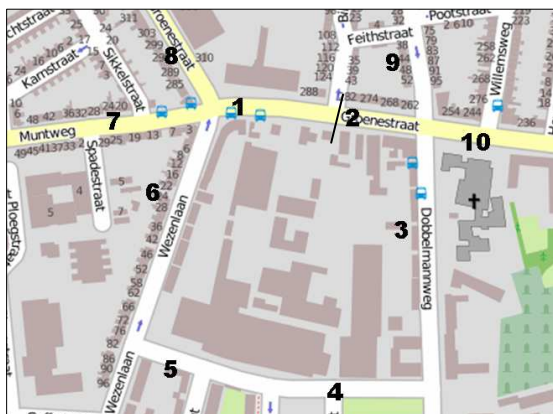
3.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel van de gemeente Nijmegen zoals weergegeven in de rapportage 'Verkeerskundige effectstudie ontwikkeling locatie Groenestraat te Nijmegen' (datum: 5 september 2012 en kenmerk PVV003/Fdf/0012).

Ten behoeve van het onderzoek zijn 3 situaties beschouwd. Het betreft:

- Huidige situatie
- Autonome situatie (toekomstige situatie zonder de voorgenomen plannen)
- Plansituatie

Het verkeersmodel beschrijft de situatie voor een gemiddelde werkdag. Conform de voorschriften zijn de milieuberekeningen uitgevoerd met verkeerscijfers die representatief zijn voor een gemiddelde weekdag. De werkdagcijfers zijn daarvoor met 10% naar beneden bijgesteld om te komen tot verkeerscijfers voor een gemiddelde weekdag. Deze omrekenfactor is gebaseerd op ervaringscijfers. Een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens is weergegeven in tabel 3.1. Een overzicht van de locaties van de wegvakken is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Overzicht van de onderzoekslocaties

locatie	straatnaam	huidige situatie	autonome situatie	plansituatie
1	Groenestraat	16.200	16.900	17.400
2	Groenestraat	16.000	16.400	16.900
3	Dobbelmannweg	1.600	1.800	1.900
4	St. Hubertusstraat	900	900	900
5	St. Hubertusstraat	1.500	1.600	1.600
6	Wezenlaan	1.800	2.100	2.200
7	Muntweg	9.000	9.300	9.500
8	Groenestraat	13.700	14.900	15.200
9	Dr. Schaepmanstraat	1.900	2.300	2.400
10	Groenestraat	14.900	15.100	15.400

Tabel 3.1: Overzicht van de verkeersintensiteiten (mvt etmaal weekdag afgrond op honderdtallen)

Naast de hoeveelheid verkeer is ook de verdeling van het verkeer van belang. Deze verkeersverdeling is ontleend aan de EU –geluidskaart van de gemeente Nijmegen. De gehanteerde verkeersverdeling is weergegeven in tabel 3.2. Daarbij is het aandeel vrachtverkeer weergegeven (middelzwaar en zwaar).

locatie	straatnaam	aandeel vrachtverkeer	
		middelzwaar vrachtverkeer	zwaar vrachtverkeer
1	Groenestraat	3,8	2,0
2	Groenestraat	3,8	2,0
3	Dobbelmannweg	1,0	0,6
4	St. Hubertusstraat	1,3	0,7
5	St. Hubertusstraat	1,7	0,9
6	Wezenlaan	0,7	0,4
7	Muntweg	4,5	2,4
8	Groenestraat	3,2	1,7
9	Dr. Schaepmanstraat	1,5	0,8
10	Groenestraat	3,9	2,1

Tabel 3.2: Overzicht van de verdeling van verkeer

Busverkeer

Op een deel van de omliggende wegen is busverkeer aanwezig. Het gaat om de Groenestraat, de Dobbelmannweg en Dr. Schaepmanstraat. Daarbij is uitgegaan van de volgende aantallen:

- Groenestraat: 112 bussen per etmaal
- Dobbelmannweg: 168 bussen per etmaal
- Dr. Schaepmansstraat: 140 bussen per etmaal

De busintensiteiten zijn apart in het rekenmodel opgenomen en maken geen onderdeel uit van de verkeersintensiteit en verkeersverdeling zoals beschreven in tabel 3.1 en 3.2.

3.2 Rekenmethodiek

Het onderzoek is uitgevoerd met het CAR II-model, versie 12.0. Aan de hand van dit model zijn voor een zevental toetslocaties de benodigde concentraties berekend. Het CAR II-model rekent op basis van Standaard Rekenmethode I uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

De toetslocaties zijn bepaald aan de hand van de verkeersverdeling van het extra verkeer. Het betreft hier de locaties waarvoor sprake is van de grootste verkeerstoenames als gevolg van het plan.

In het onderzoek luchtkwaliteit zijn drie situaties beschouwd. Het betreft de:

- Huidige situatie 2013
- autonome situatie (zonder de voorgenomen ontwikkeling) 2023;
- plansituatie (inclusief de voorgenomen ontwikkeling) 2023.

Als eerste is gerekend met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2013, de huidige situatie. Voor luchtkwaliteit is het jaar 2015 een belangrijk jaar omdat Nederland tot dat jaar uitstel en vrijstelling (derogatie) heeft om te voldoen aan de norm voor stikstofdioxide. Daarom is het zichtjaar 2015 eveneens beschouwd. Tot slot zijn berekeningen uitgevoerd voor zichtjaar 2020. Dit is het uiterste rekenjaar voor luchtkwaliteit. Omdat de achtergrondconcentraties naar de toekomst afnemen, en voertuigen steeds schoner worden, kan gesteld worden dat wanneer in 2020 wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit, dat deze ook in 2023 gehaald zullen worden.

3.3 Overige uitgangspunten

De effecten voor de luchtkwaliteit zijn inzichtelijk gemaakt voor tien maatgevende locaties. Een overzicht van de coördinaten van de locaties is weergegeven in tabel 3.3. Deze coördinaten zijn weergegeven op basis van het Rijksdriehoeksstelsel en zijn van belang voor het bepalen van de achtergrondconcentraties.



locatie wegvak		x-coördinaat	y-coördinaat
1	Groenestraat	186510	427093
2	Groenestraat	186627	427077
3	Dobbelsmannweg	186691	426965
4	St. Hubertusstraat	186608	426791
5	St. Hubertusstraat	186437	426819
6	Wezenlaan	186417	426966
7	Muntweg	186374	427079
8	Groenestraat	186425	427153
9	Dr. Schaepmanstraat	186677	427145
10	Groenestraat	186786	427060

Tabel 3.3: X-Y-coördinaten onderzoekslocaties

De aanvullende uitgangspunten ten behoeve van de berekeningen voor luchtkwaliteit zijn weergegeven in tabel 3.4.

locatie	wegvak	snelheidstype	wegtype	bomenfactor	Afstand rekenpunt t.o.v. wegrand (m)	Aandeel stagnerend verkeer
1	Groenestraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	9	20 %
2	Groenestraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	9	20 %
3	Dobbelsmannweg	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	9	n.v.t.
4	St. Hubertusstraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	8	n.v.t.
5	St. Hubertusstraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	8	n.v.t.
6	Wezenlaan	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	9	n.v.t.
7	Muntweg	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	9	20 %
8	Groenestraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	7	20 %
9	Dr. Schaepmanstraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	7	n.v.t.
10	Groenestraat	C normaal stadsverkeer	3a tweezijdig bebouwd	1.25 meerdere bomen	10	20 %

Tabel 3.4: Uitgangspunten onderzoek luchtkwaliteit

Stagnatiefactoren

Voor de huidige en de toekomstige situatie is uitgegaan van stagnerend verkeer op de Groenestraat en de Muntweg (conform de NSL Monitoringstool). In tabel 3.4 is het percentage stagnerend verkeer weergegeven.

4

Resultaten

4.1 Huidige situatie 2013

De huidige situatie betreft het jaar 2013. Gerekend is met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2013, en verkeerscijfers van het jaar 2013. Omdat de achtergrondconcentraties afnemen met de jaren, en voertuigen steeds schoner worden, is de situatie in 2013 de meest ongunstige situatie voor luchtkwaliteit.

Stikstofdioxide

De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is voor het jaar 2013 gepresenteerd in tabel 4.1.

wegvak	achtergrondconcentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	concentratie huidig ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Groenestraat	24,6	37,1
2. Groenestraat	24,6	37,0
3. Dobbelsmannweg	23,1	24,7
4. St. Hubertusstraat	23,1	23,6
5. St. Hubertusstraat	23,1	24,0
6. Wezenlaan	23,1	23,9
7. Muntweg	24,6	32,9
8. Groenestraat	24,6	35,5
9. Dr. Schaepmanstraat	24,6	26,5
10. Groenestraat	24,6	35,8

Tabel 4.1: Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide – huidige situatie 2013

De hoogst berekende concentratie bedraagt $37,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze concentratie is berekend langs de Groenestraat. Langs alle wegen wordt voldaan aan de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Fijn stof

Tabel 4.2 presenteert de jaargemiddelde concentratie fijn stof en het aantal overschrijdingsdagen van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof, voor de huidige situatie 2013.

wegvak	achtergrond- concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentratie huidig ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	aantal over- schrijdings- dagen ach- tergrond	aantal over- schrijdings- dagen huidig
1. Groenestraat	19,9	22,5	11	17
2. Groenestraat	19,9	22,4	11	17
3. Dobbelsmannweg	19,5	19,8	11	11
4. St. Hubertusstraat	19,5	19,6	11	11
5. St. Hubertusstraat	19,5	19,7	11	11
6. Wezenlaan	19,5	19,7	11	11
7. Muntweg	19,9	21,4	11	15
8. Groenestraat	19,9	22,2	11	17
9. Dr. Schaepmanstraat	19,9	20,3	11	12
10. Groenestraat	19,9	22,1	11	16

Tabel 4.2: Jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen fijn stof – huidige situatie 2013

Uit de tabel valt op te maken dat de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof $22,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Deze concentratie is berekend langs de Groenestraat. De norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt niet overschreden.

Op ten hoogste 17 dagen per jaar wordt de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden. Hiermee wordt ruim voldaan aan de gestelde norm van 35 overschrijdingsdagen.

4.2 Derogatiejaar 2015

Het jaar 2015 is een belangrijk jaar voor luchtkwaliteit. Tot die tijd heeft Nederland uitstel en vrijstelling (derogatie) om te voldoen aan de normen voor stikstofdioxide. Onderzocht is of tijdig aan de norm voor stikstofdioxide wordt voldaan. Voor de volledigheid is tevens de concentratie fijn stof beschouwd.

Stikstofdioxide

De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in tabel 4.3.

wegvak	concentratie auto- noom ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	concentratie plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Groenestraat	34,6	34,8	0,2
2. Groenestraat	34,3	34,6	0,3
3. Dobbelsmannweg	23,2	23,3	0,1
4. St. Hubertusstraat	22,0	22,0	0,0
5. St. Hubertusstraat	22,4	22,4	0,0
6. Wezenlaan	22,4	22,5	0,1
7. Muntweg	30,6	30,8	0,2
8. Groenestraat	33,4	33,6	0,2
9. Dr. Schaepmanstraat	25,0	25,0	0,0
10. Groenestraat	33,1	33,3	0,2

Tabel 4.3 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide – derogatiejaar 2015

Uit de tabel valt op te maken dat de hoogst berekende concentratie stikstofdioxide 34,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Deze concentratie is berekend langs de Groenestraat. Als gevolg van de van het voorgenoemde plan neemt de concentratie stikstofdioxide met 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ toe langs de Groenestraat. In geen geval is sprake van een normoverschrijding.

Fijn stof

In tabel 4.4 is de luchtkwaliteitssituatie voor fijn stof weergegeven.

wegvak	concentratie autonoorm ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	concentratie plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	aantal over- schrijdings- dagen auto- noorm	aantal over- schrijdings- dagen plan	verschil (dagen)
1. Groenestraat	21,2	21,3	0,1	14	14	0
2. Groenestraat	21,1	21,2	0,0	14	14	0
3. Dobbelsmannweg	18,8	18,8	0,0	9	9	0
4. St. Hubertusstraat	18,6	18,6	0,0	9	9	0
5. St. Hubertusstraat	18,7	18,7	0,0	9	9	0
6. Wezenlaan	18,7	18,7	0,0	9	9	0
7. Muntweg	20,2	20,3	0,1	12	12	0
8. Groenestraat	21,1	21,1	0,0	14	14	0
9. Dr. Schaepmanstraat	19,3	19,3	0,0	10	10	0
10. Groenestraat	20,8	20,9	0,1	13	13	0

Tabel 4.4: Jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen fijn stof – derogatiejaar 2015

Uit de tabel valt op te maken dat de norm voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in geen geval wordt overschreden. De hoogst berekende concentratie

bedraagt $21,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er is sprake van ten hoogste 14 overschrijdingsdagen, terwijl de norm 35 dagen is.

4.3 Eindbeeld 2020

Als eindbeeld is de situatie in 2020 beschouwd. Dit is het uiterste rekenjaar in luchtkwaliteitsmodellen. Wel is gerekend met de verkeersprognoses voor het jaar 2023.

Stikstofdioxide

De concentratie stikstofdioxide is gepresenteerd in tabel 4.5.

wegvak	concentratie auto- noom ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	concentratie plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. Groenestraat	26,7	26,9	0,2
2. Groenestraat	26,5	26,7	0,2
3. Dobbelsmannweg	18,8	18,9	0,1
4. St. Hubertusstraat	18,2	18,2	0,0
5. St. Hubertusstraat	18,4	18,4	0,0
6. Wezenlaan	18,4	18,5	0,1
7. Muntweg	24,0	24,1	0,1
8. Groenestraat	26,0	26,1	0,1
9. Dr. Schaepmanstraat	20,4	20,4	0,0
10. Groenestraat	25,7	25,8	0,1

Tabel 4.5: Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide – eindbeeld 2020

Uit de tabel valt op te maken dat de hoogst berekende concentratie stikstofdioxide $26,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Er wordt dus ruim aan de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voldaan. De concentratie langs de Groenestraat neemt met $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toe als gevolg van de plannen.

Fijn stof

De resultaten voor fijn stof in 2020 zijn weergegeven in tabel 4.6.

wegvak	concentratie autonoom ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	concentratie plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	aantal over- schrijdings- dagen auto- noom	aantal over- schrijdings- dagen plan	verschil (da- gen)
1. Groenestraat	20,0	20,0	0,0	12	12	0
2. Groenestraat	19,9	20,0	0,1	11	12	1
3. Dobbelsmannweg	17,9	17,9	0,0	8	8	0
4. St. Hubertusstraat	17,7	17,7	0,0	8	8	0
5. St. Hubertusstraat	17,8	17,8	0,0	8	8	0
6. Wezenlaan	17,8	17,8	0,0	8	8	0
7. Muntweg	19,2	19,2	0,0	10	10	0
8. Groenestraat	19,9	19,9	0,0	11	11	0
9. Dr. Schaepmanstraat	18,3	18,3	0,0	9	9	0
10. Groenestraat	19,7	19,7	0,0	11	11	0

Tabel 4.6: Jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen fijn stof – eindbeeld 2020

Uit de tabel valt op te maken dat de jaargemiddelde norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en het maximaal aantal overschrijdingsdagen van 35, niet worden overschreden. De grootste toename van de jaargemiddelde concentratie fijn stof bedraagt $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, langs de Groenestraat. Het aantal overschrijdingsdagen neemt toe met maximaal 1 dag langs de Groenestraat.

4.4 Resumé

In geen geval is sprake van normoverschrijdingen. De luchtkwaliteit vormt dus geen probleem voor de realisatie van de plannen. Dit is vastgelegd in artikel 5.16, lid 1 onder A van de Wet milieubeheer.

Daarnaast is de berekende toename niet groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en daarmee niet in betekende mate.

5

Conclusies

Plegt-Vos is bezig met plannen voor de ontwikkeling van een terrein aan de Groenestraat ter hoogte van nr. 265 (bestemmingsplan Nijmegen Midden – 13). Het gaat om de ontwikkeling van: 86 zorgenheden, een supermarkt en aanvullende winkels. In voorliggend rapportage wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure inzicht gegeven in de consequenties van het plan voor de luchtkwaliteit.

Voor het beschouwen van de luchtkwaliteit is een vergelijking gemaakt tussen de plansi- tuatie en de autonome situatie (zonder ontwikkelingen). In geen geval is sprake van normoverschrijdingen voor stikstofdioxide en fijn stof. De luchtkwaliteit vormt dus geen probleem voor de realisatie van de plannen. Dit is vastgelegd in artikel 5.16, lid 1 onder A van de Wet milieubeheer. Daarnaast is de berekende toename niet groter dan 1,2 µg/m³ en daarmee niet in betekende mate.

Vestiging Leeuwarden
F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T (058) 253 44 46
F (058) 253 43 34

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng