

MEMO

Aan : De heer A. Borgeld (B.M.G. Vastgoed B.V.)
Van : Ramon Nieborg
Kopie : De heer W. Herweijer (Ordito)
Dossier : BC8918-127-100
Project : Wellnesscentrum Baarn
Betreft : Onderzoek luchtkwaliteit

Ons kenmerk : MD-AF20140964/SE
Datum : 19 september 2014
Status : Definitief
Classificatie : Openbaar

Inleiding

In opdracht van B.M.G. Vastgoed B.V. zijn de effecten op luchtkwaliteit onderzocht vanwege het projecteren van een wellnesscentrum in Baarn. Het wellnesscentrum is gepland aan de Oud-Eemnesserweg, ten noorden van de Zandheuvelweg en ten westen van de op- en afrit van de A1. In de onderstaande figuur is de locatie weergegeven.



Voor het wellnesscentrum wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Daarbij moet worden aangetoond dat er voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

In de voorliggende notitie is de onderbouwing opgenomen dat met het plan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wm wordt voldaan. De onderbouwing is gebaseerd op de grondslag dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daartoe is de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het plan in beeld gebracht en zijn op basis daarvan de planbijdragen aan de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) berekend.

Wettelijk kader luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) (StB. 2007, 434). Deze wet is op 15 november 2007 in werking getreden en is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Per 1 augustus 2009 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) (StB 158, 2009) in werking getreden.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (StB 440, 2007) en in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (SC 218, 2007) zijn regels opgenomen omtrent niet in betekenende mate bijdragen.

Op grond van art. 5.16 lid 1 sub c uit de Wm kan een plan worden gerealiseerd wanneer het niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Dit betekent dat voor NO₂ en PM₁₀ projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³. Als van een plan aannemelijk is gemaakt dat het niet meer dan 1,2 µg/m³ aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ bijdraagt, is het NIBM en vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wm.

Verkeersaantrekkende werking

De omvang van het geplande wellnesscentrum is 8.000 m² bvo. Per 100 m² bvo worden circa 12,7 voertuigbewegingen per etmaal gegenereerd. Dit komt neer op 1.016 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 1% vrachtverkeer.

Berekening planbijdragen

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit, heeft het toenmalige Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool (versie 01-05-2014) ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in de buitenlucht. Dit betreffen de meest kritische stoffen in Nederland.

Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst case. Bij de berekening van de concentratietoename worden de kenmerken van het wegverkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging (zie bijlage 1). De tool werkt met rekenregels die in lijn zijn met Standaardrekenmethode 1 (SRM 1) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De tool kan daarmee worden ingezet voor alle binnenstedelijke situaties

Op basis van de bovenstaande verkeersaantrekkende werking is een berekening gemaakt van de totale planbijdrage van het wellnesscentrum.

Resultaten

Uit de resultaten (zie bijlage 2) blijkt dat de totale planbijdragen ten gevolge van het wellnesscentrum binnen de NIBM-grens blijven van 3% van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ (1,2 µg/m³). Dit geldt voor zowel de jaargemiddelde NO₂ concentratie (planbijdrage: 1,0 µg/m³), als voor de jaargemiddelde PM₁₀ concentratie (planbijdrage 0,2 µg/m³).

Hiermee is aannemelijk gemaakt dat de realisatie van het wellnesscentrum niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het plan voldoet aan art. 5.16 lid 1 sub c van de Wet milieubeheer, waarmee het is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wm.

Conclusie

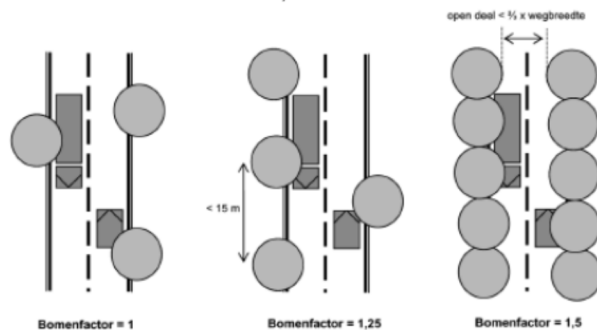
Het plan om een wellnesscentrum (8.000 m²) aan de Oud-Eemnesserweg in Baarn te realiseren voldoet op grond van art. 5.16 lid 1 sub c aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Bijlage	1	Definitie worst case situatie rekentool
	2	Invoergegevens en resultaten

Bijlage 1 Definitie worst case situatie rekentool

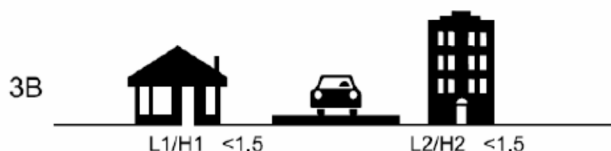
De varianten worden doorgerekend voor een situatie die beschouwd kan worden als worst case. Hierbij is uitgegaan van de volgende invoergegevens voor CAR II:

- **Snelheidstypering:** stagnerend verkeer.
- Een **wegbreedte** van 5 meter. Het beoordelingspunt voor NO₂ ligt op 10 meter van de wegrand, tenzij bebouwing op minder dan 10 meter van de wegrand. Als worst case wordt een afstand van 5 meter van de wegrand. In CAR II wordt gerekend ten opzichte van de wegas. Dit betekent dat de beoordelingspunten voor NO₂ op 7,5 meter ligt van de wegas.
- Een **bomenfactor** van 1,5.



- Al het extra **vrachtverkeer** wordt aangemerkt als 'middelzwaar verkeer'. Dit type vrachtverkeer geeft, in combinatie met het wegtype 'street canyon' en congestie, de hoogste emissies. In de praktijk zal dit veelal een mix zijn van middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.
- **Zichtjaar:** 2010. De grenswaarde voor NO₂ geldt vanaf 2010.
- De **hoeveelheid verkeer** die **autonoom** al rijdt op de (ontsluitings)weg is mede bepalend voor de NO₂-concentratietoename door het plan. Het voorstel is om uit te gaan van een situatie waarin autonoom precies zoveel verkeer rijdt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ op 7,5 meter van de wegrand (afgerond) gelijk is aan 40 µg/m³. Deze keuze is gemaakt omdat alleen bij een overschrijding van een grenswaarde, een concentratietoename door het project relevant is. Een autonome verkeersomvang die precies gelijk is aan 40 µg/m³ is, ten opzichte van waarden boven de 40 µg/m³, te beschouwen als een worst case (bij waarden boven de 40 µg/m³ is er meer autonoom verkeer nodig en dat betekent dat er dan een groter deel van de aanwezige ozon 'verbruikt' is).
- Als x,y (rijksdriehoek)coördinaten wordt uitgegaan van: 122000, 488000. Dit komt overeen met een **binnenstedelijke situatie** in Amsterdam.
- Een variabele die ook sterk bepalend is voor de concentratietoename is het **wegtype**. Er is voor gekozen om bij het wegtype alleen uit te gaan van de worst case situatie (wegtype 3B, de 'street canyon').

Uitgangspunt van de tool is dat het wegprofiel vanwege de ruimtelijke ontwikkeling niet verandert. *Als het wegprofiel door de ontwikkeling verandert* van bijvoorbeeld wegtype 4 (weg met eenzijdige bebouwing) naar een streetcanyon heeft dit effect op de gehele verkeersstroom, niet alleen op de verkeersstroom waar deze tool zich op richt. De tool is voor dit soort situaties niet bruikbaar.



H= hoogte gebouw (m), L= afstand weg-as bebouwing (m)

beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas-gevel (L) is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (H)

Bijlage 2 Invoergegevens en resultaten

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)	1016
	Aandeel vrachtverkeer	1.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1.00
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.23
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		