

Gemeente Houten

Evenemententerrein en Poortgebouw Van Wulven

Consequenties van de nieuwe Wet luchtkwaliteit

Datum 30 maart 2009

Kenmerk htn398/Wjg30-09-2009

Eerste versie

Aan

1 Inleiding

In oktober 2007 is de milieuruimte bepaald voor de ontwikkeling van het evenemententerrein en Poortgebouw Van Wulven. De bevindingen daarvan zijn in hoofdstuk 4 van de notitie van 8 november 2007 van Goudappel Coffeng beschreven. Op de Utrechtseweg en De Staart wordt conform het onderzoek de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie NO₂ overschreden. Op deze wegvakken was een verdere toename van verkeer onder de toenmalige wetgeving (het Besluit luchtkwaliteit 2005) niet mogelijk. Dat betekende dat deze wegvakken een feitelijke belemmering vormden voor de ontwikkeling van het evenemententerrein, maar ook voor overige ontwikkelingen in Houten.

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriele Regelingen. Daarmee zijn het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), de Regeling Saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen.

In deze notitie zijn de gevolgen van de wijziging van de wetgeving voor de ontwikkeling Van Wulven in kwalitatieve zin beschreven. Er zijn voor het vaststellen van de gevolgen geen nieuwe berekeningen uitgevoerd.

2 Wet luchtkwaliteit

De normen en grenswaarden zijn in de Wet luchtkwaliteit onveranderd ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit. Maar de Wet luchtkwaliteit biedt een andere aanpak in de toetsing van ruimtelijke ontwikkeling aan de normeringen. De stringente koppeling tussen de luchtkwaliteitseisen en de ruimtelijke ontwikkelingen is in de Wet luchtkwaliteit losgelaten en versoepeld.

In de Wet luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt in projecten die wel en die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht.

Projecten die wel in betekenende mate bijdrage aan de luchtverontreiniging, zullen in principe zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Kenmerk van het NSL is dat het pakket aan generieke en locatiespecifieke maatregelen bevat die ervoor zorgen dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd en belangrijker, die er voor zorgen dat alle huidige overschrijdingen oplost.

Het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) speelt dus een belangrijke rol in de nieuwe regelgeving en is uitgewerkt in het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen' en de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen'. Het Besluit en de Regeling maken onderscheid in de situatie vòòr en na de definitieve vaststelling van het NSL

Het Besluit NIBM

De AMvB NIBM legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel fijn stof als stikstofdioxide.

Interimperiode: 1% grens

De 3 procent grens is van toepassing, vanaf het moment dat het NSL definitief is vastgesteld (zie artikel 2, lid 2, Besluit NIBM). In de periode tussen de inwerkingtreding van het Besluit NIBM en de definitieve vaststelling van het NSL (verwachting juli 2009) wordt een NIBM-grens gehanteerd van 1%. Dit staat gelijk aan 0,4 µg/m³. De systematiek voor het bepalen of een project NIBM is, is vòòr en na de inwerkingtreding van het NSL gelijk.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM. Dit volgt uit artikel 4, lid 1 van het Besluit NIBM;
- Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 1% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 1% grens niet wordt overschreden.

Als de 1% grens voor fijn stof of stikstofdioxide niet wordt overschreden, hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

De vraag of een project NIBM is, is vanzelfsprekend alleen van toepassing indien grenswaarden overschreden worden. Als de grenswaarden inclusief plan en eventueel daarmee onlosmakelijk samenhangende maatregelen niet overschreden worden is wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen en voldoet het plan aan artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

3 Gevolgen voor de ontwikkeling Van Wulven

Voor de ontwikkeling van Van Wulven heeft de hiervoor genoemde wijzigingen in de wetgeving positieve consequenties. De aanpak zoals in de notitie van 8 november 2007 beschreven geldt nog steeds. Door de (jaarlijkse) bijstelling van de rekenparameters op basis van recentere metingen zouden de concentraties nu naar verwachting lager uitkomen dan in de notitie gerapporteerd.

Voor de ontwikkeling Van Wulven geldt dat de concentraties boven de grenswaarde niet met meer dan 1% van de grenswaarde (is $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$) mag toenemen als gevolg van deze ontwikkeling. Deze regeling is alleen van kracht op de plaatsen waar de grenswaarde overschreden wordt. Op de wegen waar de grenswaarde niet overschreden wordt blijft de grenswaarde als maximum gelden. De uitkomsten en daarmee de ruimte voor extra verkeersbewegingen is op die wegvakken dan ook ongewijzigd door de nieuwe wetgeving.

De grenswaarde wordt overschreden op de Utrechtseweg (punt 3) en De Staart (punt 11). De overschrijding op deze wegvakken is een gevolg van de bijdrage van de autosnelweg A27 en de grote hoeveelheid verkeer die over deze wegvakken afgewikkeld wordt.

De achtergrondconcentratie in 2010 voor de Utrechtseweg $26,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en een verkeersbijdrage van de A27 van $5,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betekent dat het verschil tussen de concentratie en de achtergrond plus de verkeersbijdrage van de A27 is $11,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, veroorzaakt wordt door de 36.822 motorvoertuigen die dagelijks gebruik maken van de Utrechtseweg¹.

Op basis van deze redenering zijn 1.292 motorvoertuigen verantwoordelijk voor $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dat betekent dat gemiddeld over alle dagen van het jaar op de Utrechtseweg maximaal 1.292 voertuigen als gevolg van de ontwikkeling Van Wulven mag zijn. Dit maximum is als het ware de milieuruimte die er op de Utrechtseweg is.

De achtergrondconcentratie in 2010 voor de De Staart $25,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en een verkeersbijdrage van de A27 van $4,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betekent dat het verschil tussen de concentratie en de achtergrond plus de verkeersbijdrage van de A27 is $11,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, veroorzaakt wordt door de 64.170 motorvoertuigen die dagelijks gebruik maken van de De Staart¹.

Op basis van deze redenering zijn 2.212 motorvoertuigen verantwoordelijk voor $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dat betekent dat gemiddeld over alle dagen van het jaar op de Utrechtseweg maximaal 2.212 voertuigen als gevolg van de ontwikkeling Van Wulven mag zijn. Dit maximum is als het ware de milieuruimte die er op de De Staart is.

In tabel 3.1 zijn de jaargemiddelde concentraties van NO_2 per wegvak uitgesplitst. In deze tabel is daarnaast de intensiteiten en de maximale extra verkeersbewegingen per dag en per jaar gegeven. De concentraties van PM_{10} zijn voor de ontwikkeling Van Wulven niet maatgevend en daarom in deze notitie niet beschouwd.

¹ De concentraties van NO_2 kunnen als gevolg van reacties in de buitenlucht echter niet zonder meer bij elkaar opgeteld worden. Als rekening gehouden wordt met de reacties zijn de afzonderlijke componenten hoger. Voor de redenering betekent dit dat het vastgestelde maximum aantal voertuigen op basis van berekeningen hoger zal blijken te zijn dan waarvan hier uitgegaan wordt. Daarmee is het vaststellen van het maximum aantal voertuigen aan de veilige kant.

Nr	Straatnaam	Jaargemiddelde concentratie NO ₂			Intensiteit	extra verkeersbewegingen	
		Achtergrond	Verkeersbijdrage	Totale concentratie		per dag	per jaar
			A27				
1	Meidoornkade	25,3	3,4	32,4	1.825	4.784	1.745.982
2	Meidoornkade	26,4	8,8	36,7	692	1.974	720.396
3	Utrechtseweg	26,4	5,6	43,4	36.822	1.292	471.580
4	Utrechtseweg	26,4	1,3	40,1	33.835	1.294	472.287
5	Rondweg	25,3	1,1	36,9	30.834	12.995	4.743.295
6	Rondweg	25,3	2,6	35,6	21.097	15.540	5.671.694
7	Rondweg	25,3	2,4	35,7	21.934	15.177	5.539.711
8	Rondweg	24,4	0,6	33,2	21.439	22.359	8.161.139
9	Rondweg	24,4	0,0	33,9	35.701	30.135	10.999.183
10	De Staart	24,4	1,2	33,6	39.190	40.197	14.671.997
11	De Staart	25,1	4,1	40,8	64.170	2.212	807.380

Tabel 3.1: Jaargemiddelde concentraties NO₂ in 2010 en het maximaal aantal extra verkeersbewegingen per dag en per jaar.