

Memo

Ter attentie van	Laagraven Investment BV, de heer W. Toet
Datum	17 mei 2016
Distributie	B.J.M. (Erna) Beernink
Projectnummer	160712
Onderwerp	Luchtkwaliteit Laagraven te Nieuwegein

1 WETTELIJK KADER

1.1 Wet luchtkwaliteit

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.

Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden uit de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid. Deze voorwaarden zijn:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- b. een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide;
- d. een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Besluiten en Regelingen welke gekoppeld zijn aan de Wet luchtkwaliteit zijn ondermeer de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen).

1.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het "Besluit nibm", geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 µg/m³). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorruimte (aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

1.3 Goed woon- en leefklimaat

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Daarnaast moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden bezien of er voor gevoelige functies in de omgeving van het plangebied kan worden voldaan aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

2 TOETSING PLANGEBIED

2.1 Beoogde ontwikkeling

In het noordelijke deel van het plangebied wordt een distributiecentrum gerealiseerd met een oppervlakte van circa 75.000m² b.v.o. De detailhandelsfunctie kent een oppervlakte van circa 6.000m². In de omgeving van het plangebied wordt tevens verkeerskundige voorzieningen aangebracht, te weten:

- Linksafstrook het plangebied in;
- Aanpassing kruising;
- Extra ontsluiting richting Hornbach.

Deze verkeerskundige voorzieningen zijn deels noodzakelijk in verband met de realisatie van een distributiecentrum en de detailhandelsfunctie en deels ten behoeve van de reeds bestaande functies.

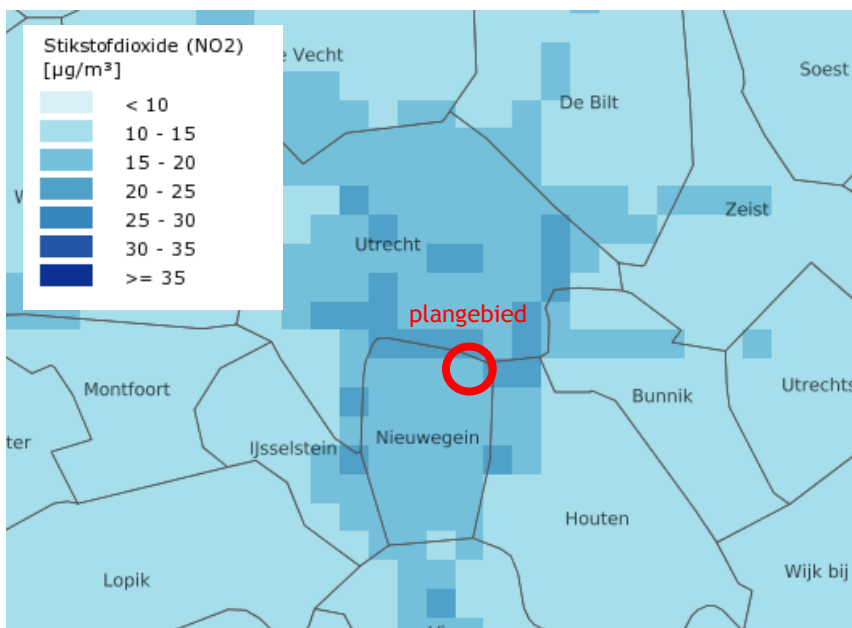
In opdracht van de gemeente Nieuwegein is door Witteveen + Bos de notitie “Mobiliteitstoets De Liesbosch”, opgesteld (d.d. 24 augustus 2011). Blijkens deze notitie bedraagt de verkeersgeneratie per werkdagemaal ten gevolge van uitsluitend de ontwikkeling van Laagraven Investment, zoals deze in 2011 bekend was, naar verwachting 3.343 voertuigen. Het aantal personenauto's bedraagt 2.656 en het aantal vrachtauto's bedraagt 687.

2.2 Wet luchtkwaliteit en goede ruimtelijke ordening

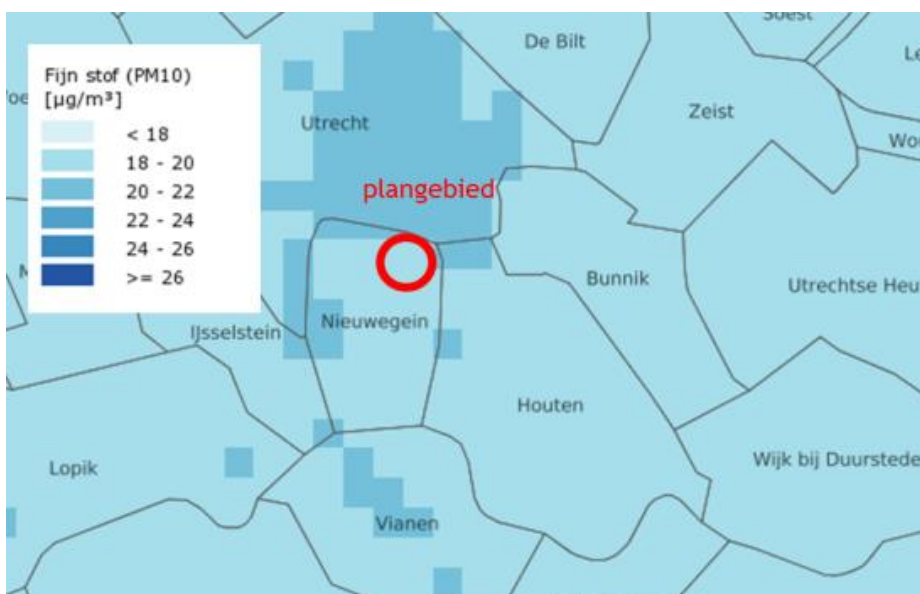
Maatgevend voor het beoordelen van de luchtkwaliteit zijn de stikstof en fijnstof gehalten in de lucht. Het RIVM heeft de luchtkwaliteit in Nederland in inzichtelijk gemaakt en de achtergrond concentraties in een kaart opgenomen. Ter hoogte van het plangebied gelden voor het jaar 2025 de volgende waarden:

- | | | |
|------------------------------------|------|---|
| • Stikstof 15-30 µg/m ³ | 2025 | grenswaarde 40 µg/m ³ jaargemiddelde |
| • Fijnstof 18-22 µg/m ³ | 2025 | grenswaarde 40 µg/m ³ jaargemiddelde |

Navolgende afbeeldingen geven een uitsnede van de achtergrond concentraties van stikstof en fijnstof in het jaar 2025 ter plaatse van het plangebied weer.



Afbeelding 2.1: Achtergrond concentratie stikstof (bron: Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het RIVM).



Afbeelding 2.2: Achtergrond concentratie fijnstof (bron: Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het RIVM).

Blijkens de prognose voor het jaar 2025, welke is gebaseerd op autonome groei en ontwikkeling, dreigen de grenswaarden van stikstof en fijn stof niet te worden overschreden. In redelijkheid kan echter niet zonder meer worden gesteld dat de beoogde ontwikkeling, gelet op aard en omvang, onderdeel uitmaakt van de prognose.

Aan de hand van verkeersgegevens, zoals weergegeven in de notitie “Mobiliteitstoets De Liesbosch” is een globale berekening verricht middels toepassing van de NIBM-tool. Deze tool is vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De rekentool is geschikt voor kleine ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Hoewel de rekentool in beginsel niet kan worden toegepast bij plannen zoals de onderhavige, geeft het wel een globale indruk van de te verwachten luchtkwaliteit. Uit toepassing van de rekentool blijkt dat mogelijk sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit waardoor nader onderzoek noodzakelijk is. Navolgend is de NIBM-berekening weergegeven.

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)		2656
Aandeel vrachtverkeer		25,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	9,09
	PM ₁₀ in µg/m ³	1,10
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Afbeelding 2.3: NIBM-berekening (bron: NIBM-tool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu)

3 CONCLUSIE EN ADVIES

Geconcludeerd wordt dat ten gevolge van de beoogde ontwikkeling niet met zekerheid gesteld kan worden dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van stikstof en/of fijnstof in 2025. Het is dan ook niet duidelijk of vanuit de Wet milieubeheer dan wel vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. Derhalve wordt geadviseerd nader onderzoek, in de vorm van berekeningen, uit te voeren.

Opgesteld door:

B.J.M. (Erna) Beernink
Senior juridisch adviseur Ruimte & Milieu

Gezien:

M.M.W. (Michiel) Buiting
Projectleider