

quick scan luchtkwaliteit

fort bij de Nieuwe Steeg

gemeente Lingewaal

30 november 2007

projectnummer 70909

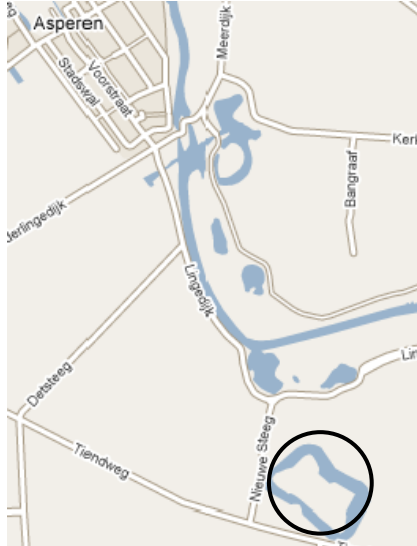
INHOUD

1	INLEIDING	1
1.1	SITUATIESCHETS	1
1.2	DOEL VAN DE QUICK SCAN	1
2	WETTELIJK KADER	2
2.1	WET MILIEUBEHEER (LUCHTKWALITEITSEISEN)	2
2.2	WET OP DE RUIMTELIJKE ORDENING	3
3	BEOORDELING IN HET KADER VAN DE WET MILIEUBEHEER	4
3.1	(NIET) IN BETEKENENDE MATE	4
3.2	GEVOELIGE BESTEMMING	4
3.3	BEOORDELING	4
4	BEOORDELING IN HET KADER VAN DE WET OP DE RUIMTELIJKE ORDENING	5
4.1	BEREKENING VAN DE KWALITEIT VAN DE LUCHT	5
4.2	ADVIES LUCHTKWALITEIT EN EEN GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING	7
5	CONCLUSIES	8

1 INLEIDING

1.1 SITUATIESCHETS

De gemeente Lingewaal is voornemens medewerking te verlenen aan de realisatie van Geofort, een educatieve attractie op het gebied van cartografie en navigatie, aan de Nieuwe Steeg te Herwijnen, ten zuiden van de kern Asperen (zie figuur 1).



figuur 1. ligging plangebied

Het fort is in eigendom van Staatsbosbeheer. Sinds lange tijd heeft het geen militaire functie meer. Geofort wordt opgericht voor het behoud van het cultureel erfgoed en het uitdragen van de passie voor geo-informatie.

Het voorgenomen initiatief past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om het project juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een bestemmingsplanherziening voorbereid.

1.2 DOEL VAN DE QUICK SCAN

Op 15 november 2007 is de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' in werking getreden. Hiermee wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5 titel 2) bedoeld. Deze nieuwe wet- en regelgeving noemt "gevoelige bestemmingen" en maakt onderscheid tussen projecten die "in betekende mate" en "niet in betekende mate" (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast zal uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol.

De quick scan geeft inzicht in de luchtkwaliteit ter plaatse met behulp van een screening met het CAR-II model. Daarnaast geeft het inzicht in de mogelijke belemmeringen vanuit de Wet Milieubeheer en de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

2 WETTELIJK KADER

2.1 WET MILIEUBEHEER (LUCHTKWALITEITSEISEN)

De Europese Unie heeft luchtkwaliteitsnormen vastgesteld die het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging tot doel hebben. Deze normen zijn minimumvoorschriften: lidstaten kunnen strengere normen hanteren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevolkingscategorieën, zoals kinderen, ouderen en ziekenhuispatiënten¹. Ook Nederland heeft deze luchtkwaliteitsnormen opgenomen in nationale wetgeving.

2.1.1 *nieuwe wet- en regelgeving in vogelvucht*

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5, titel 2 Wm, Stb. 2007, 414) gewijzigd. Deze wijziging wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. De 'Wet luchtkwaliteit' vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld.

De aanleiding is de maatschappelijke discussie die was ontstaan als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit. Nederland kan namelijk in 2010 niet overal voldoen aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen, als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De kern van de Wet is het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL dient ervoor te zorgen dat in 2015 de grenswaarden overal worden gehaald. Vaststelling van het NSL moet wachten op een nieuwe Europese richtlijn en de derogatie (uitsteltermijn van de Europese eisen) omdat het NSL is gericht op het bereiken van de grenswaarden op de tijdstippen die de nieuwe richtlijn mogelijk maakt. De NSL kan daarom pas in het voorjaar van 2009 definitief in werking treden. Toch is de nieuwe wet al per direct rechtsgeldig om te stimuleren dat zo snel mogelijk maatregelen worden getroffen om in 2015 aan de grenswaarden te kunnen voldoen.

Naast het NSL kent de wetwijziging nog twee sleutelbegrippen: 'niet in betekenende mate' en 'gevoelige bestemmingen'.

2.1.2 *omschrijving 'niet in betekenende mate'*

De wet maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Kleine projecten hoeven niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de

¹ Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit EU, Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, april 1999.

grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma mits overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL; anders is projectsaldering noodzakelijk. Met projectsaldering moet worden aangetoond dat de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft. Het begrip 'niet in betekenende mate' is verder uitgewerkt in een gelijknamig AMvB. Deze treedt gelijk met de wet in werking. De grens van 'niet in betekenende mate' wordt gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor fijn stof en stikstofdioxide betekent dit een maximale toename van 1,2 µg/m³.

In een nieuwe ministeriele regeling wordt de 3% norm gekwantificeerd voor veel voorkomende ruimtelijke functies als woningen (1.500 woningen met 1 ontsluitingsweg) en kantoren (10 hectare bruto vloeroppervlak -b.v.o.- met 1 ontsluitingsweg). Tijdens de interim-periode (tot de derogatie door de EU mogelijk is), wordt een grens van 1% gehanteerd. Volgens de kwantificering in de ministeriele regeling is hier sprake van bij 500 woningen (met 1 ontsluitingsweg) en 3,3 hectare b.v.o. kantoren (met 1 ontsluitingsweg).

2.1.3 omschrijving 'gevoelige bestemmingen'

Met de Wet Luchtkwaliteit wordt een directe koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit vervangen door een flexibele koppeling met het NSL. Hiermee wordt beoogd dat op termijn overal in Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden. De Tweede Kamer vindt deze benadering onvoldoende voor de reeds bestaande overschrijdingssituaties en kwetsbare groepen. Daarom zullen gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven en verpleeghuizen op locaties waar sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, voortaan minimaal 100 meter vanaf een snelweg en minimaal 50 meter vanaf een provinciale weg moeten worden gebouwd. Een ziekenhuis is niet aangemerkt als een gevoelige bestemming omdat het verblijf in een ziekenhuis veelal binnen plaats vindt en hier een luchtsysteem aanwezig is. De minister zal deze voorschriften zo snel mogelijk vastleggen middels een AMvB.

Tot slot wordt opgemerkt dat de handreiking bij de Wet milieubeheer expliciet aangeeft dat het toekomstig besluit 'gevoelige bestemmingen' nadere regels betreft die verplicht nageleefd moeten worden en geen vervanging is van het principe "goede ruimtelijke ordening".

2.2 WET OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

De gewijzigde Wet milieubeheer werpt voor (kleinere) bouwplannen minder belemmeringen op dan het Besluit luchtkwaliteit 2005, echter moet een gemeente in het licht van een goede ruimtelijke ordening soms verder kijken dan de juridische verplichtingen op basis van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer stelt aanvullende eisen voor 'gevoelige bestemmingen'; het beginsel van een 'goede ruimtelijke ordening' blijft echter voor alle ruimtelijke ontwikkelingen onverkort gelden.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

3 BEOORDELING IN HET KADER VAN DE WET MILIEUBEHEER

3.1 (NIET) IN BETEKENENDE MATE

Het initiatief betreft de realisatie van een educatieve attractie op het gebied van cartografie en navigatie. Er is geen andere emissiebron dan wegverkeer van en naar het fort.

Totdat het NSL is vastgesteld ligt conform de ministeriele regeling NIBM de grens van projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit bij een toename van de concentraties stikstofdioxide of fijn stof met meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het is echter niet te verwachten dat de verkeersaantrekkende werking van Geofort leidt tot dergelijke toenames. Rekensessies met het CAR II model wijzen namelijk uit dat de toename van het verkeer dan veel groter moet zijn dan 500 personenauto's².

Hieruit kan geconcludeerd worden dat het onderhavige project binnen de begrenzings van de ministeriele regeling. Gelet op de grootte van het project en het gegeven dat er geen anderen emissiebronnen zijn dan wegverkeer, kan vrijwel met zekerheid worden vastgesteld dat dit project in het kader van de Wet milieubeheer als 'niet in de betekende mate' wordt aangemerkt.

3.2 GEVOELIGE BESTEMMING

Bij het onderhavige project gaat het om de bestemming "gemengde doeleinden". In het betreffende project zullen vaak ook kinderen in het gebied aanwezig zijn. Kinderen vormen een gevoelige doelgroep. Deze bestemming is door de Tweede Kamer aangemerkt als 'gevoelige bestemming'. Aangezien het projectgebied op respectievelijk 1800 meter van een snelweg en 2200 meter van een provinciale weg ligt, vormt dit geen belemmering volgens de Wet Luchtkwaliteit.

3.3 BEOORDELING

Op basis van de bovenstaande analyse kan op grond van de Wet milieubeheer het volgende worden geconcludeerd:

- Het project leidt niet in betekende mate tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Het project betreft een 'gevoelige bestemming'. Gezien de grote afstand tot de dichtstbijzijnde provinciale weg en rijksweg vormt dit echter geen belemmering voor de uitvoer van het project.

De Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer) stelt geen nadere eisen, maatregelen of onderzoeksplicht voor dit project. Dit laat onverlet dat de luchtkwaliteit een aspect is dat moet worden meegenomen in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'.

² CAR II, versie 6.1.1 op 10 m. van de wegas in 2008, wegtype 2, normaal stadsverkeer, bomenfactor 1, stagnatie=0%.

4 BEOORDELING IN HET KADER VAN DE WET OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol. De blootstelling aan luchtverontreiniging kent in hoofdlijnen twee elementen: de duur van de blootstelling en de kwaliteit van de lucht.

4.1 BEREKENING VAN DE KWALITEIT VAN DE LUCHT

Het concentratieniveau ter plaatse wordt in beeld gebracht met behulp van een screening met de meest recente versie van het CAR II model. De screening geeft inzicht in de kwaliteit van de buitenlucht in de directe omgeving van het projectgebied. Deze is gebaseerd op

- een worstcase situatie van de achtergrondconcentratie in het projectgebied,
- de maximale verslechtering door een NIBM-project (0,4 microgram) en
- de invloed van de drukste weg binnen een straal van één kilometer van het projectgebied. Hierbij geldt de randvoorwaarde dat er binnen een straal van 1 kilometer geen bedrijfsactiviteiten of projecten zijn die de luchtkwaliteit in betekende mate verslechteren.

4.1.1 *screeningsjaar*

De screening wordt uitgevoerd voor het jaar waarin de hoogste concentraties verwacht worden. Het RIVM prognosticeert tussen 2007 en 2020 een lichte afname van de concentraties luchtvervuilende stoffen en verwacht dat de achtergrondconcentraties en de emissiefactoren voor wegverkeer zullen afnemen.

Het nieuwe planologisch regime dat het initiatief mogelijk maakt, zal mogelijk in 2008 kunnen worden vastgesteld. Vanaf dat moment kan het plan gerealiseerd worden. De screening wordt uitgevoerd voor het jaar met de hoogste concentraties: 2008.

4.1.2 *de drukste weg in de omgeving van het projectgebied*

Van de drukste weg binnen één kilometer van het projectgebied zijn geen verkeersgegevens. Daarom is hier uitgegaan van de verkeersgegevens van de Provinciale weg N 848. Voor de berekening van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide zal dit slechts een overschatting geven van de daadwerkelijke concentraties. De verkeersgegevens van de Provinciale weg zijn afkomstig van de provincie Gelderland, gebaseerd op verkeerstellingen uit 2006. Er is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteit. Bij deze screening is de verwachte autonome groei van het wegverkeer gekoppeld aan de verkeersintensiteit. Bij wegen tussen de 6.000 en 10.000 voertuigen per etmaal wordt uitgegaan van 2 % groei per jaar. In het onderstaande overzicht zijn de verkeersgegevens weergegeven.

weg(vak)	Intensiteit basisjaar	autonome groei p.j.	intensiteit 2008	voertuigverdeling		
				lmv (I+II)	mzmv III)	zmv (IV)
Provinciale weg N848	9000	2 %	9364	90 %	7,3 %	2,7 %

tabel 1. verkeersgegevens Provinciale weg N848

4.1.3 *planbijdrage NIBM-project*

In hoofdstuk 3 is geconstateerd dat het onderhavige project conform de AMvB NIBM kan worden aangemerkt als een project dat 'niet in betekenende mate' leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit betekent dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof met maximaal 0,4 microgram toenemen. Bij de screening is uitgegaan van deze worstcase situatie. In het CAR II model is voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof gerekend met een 'bronbijdrage' van 0,4 microgram.

4.1.4 *afstand tot de wegas*

De nieuwe wet- en regelgeving geeft afstanden tot de wegrand die gehanteerd moeten worden bij de bepaling van de concentratie stikstofdioxide en fijn stof langs een weg. Voor het bepalen van de concentratie stikstofdioxide geldt een afstand van maximaal 5 meter vanaf de wegrand. Voor het bepalen van de concentratie fijn stof geldt een afstand van maximaal 10 meter vanaf de wegrand.

Op een grotere afstand van de wegrand meten is toegestaan indien daarmee een representatiever beeld wordt verkregen (bijvoorbeeld: bij de aanwezigheid van een geluidsscherm mag worden gemeten achter het scherm).

4.1.5 *uitgangspunten CAR II screeningsmodel*

De screening wordt uitgevoerd met het CAR II model (Calculation of Air pollution from Road traffic), versie 6.1.1. Dit model voldoet aan de Standaardrekenmethode I en is ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van VROM. Dit is conform de ministeriele Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Volgens deze regeling worden de concentratieberekeningen voor situaties met bebouwing langs een weg op maximaal 30 meter van de wegas. Voor de berekening met het CAR model, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

meteorologie	Meerjarig
schalingsfactoren	Neutraal
coördinaten:	X = 136.779 ; Y = 430.911
parkeerbewegingen:	Beïnvloedt alleen de concentratie benzeen. Deze stof wordt niet onderzocht aangezien er geen overschrijding verwacht wordt.
snelheidstypering:	Er is uitgegaan van een buitenweg.
wegtype:	Er is uitgegaan van een basisweg: wegtype 2.
bomenfactor:	Er is uitgegaan van de factor 1,25. Er zijn meerdere bomenrijen, echter alleen langs een klein gedeelte van de weg.
afstand tot weg-as	Voor stikstofdioxide is gerekend op een afstand van 11 meter
afstand tot weg-as:	Voor fijn stof is gerekend op een afstand van 16 meter.
stagnatiefactor:	Gedurende de ochtend- en avondspits stagneert het verkeer niet of nauwelijks. Er is uitgegaan van 0% stagnerend verkeer.

4.1.6 *rekenresultaten*

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten uit het CAR II model voor stikstofdioxide en fijn stof schematisch weergegeven.

projectnummer: 70909		De luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie		2008	
datum: 30 november 2007				CAR II-model, versie 6.1.1	
screening van de luchtkwaliteit nabij het plangebied (worstcase)					
Stof	type norm	2008			
NO ₂ (stikstof- dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	22	µg/m ³	het jaargemiddelde is 68 % van de Europese grenswaarde	
	jaargemiddelde toename door weg	5	µg/m ³		
	jaargemiddelde totaal	27	µg/m ³		
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	µg/m³		
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	0	keer	het aantal overschrij-	
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar van het uurgemiddelde van 200 µg/m³)	18	keer	dingsdagen is 0 % van de Europese grenswaarde	
PM ₁₀ (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	23	µg/m ³	het jaargemiddelde is 60 % van de Europese grenswaarde	
	jaargemiddelde toename door weg	1	µg/m ³		
	jaargemiddelde totaal*	24	µg/m ³		
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	µg/m³		
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	18	keer	het aantal overschrij-	
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	35	keer	dingsdagen is 51 % van de Europese grenswaarde	
tabel 2. rekenresultaten luchtkwaliteit studiegebied					

tabel 2. rekenresultaten luchtkwaliteit studiegebied

* De berekende jaargemiddelde van de concentratie fijn stof is conform de ministeriele regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Lingewaai is deze correctie vastgesteld op 4 µg/m³.

** het berekende aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ van fijn stof is conform de ministeriele regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met 6 dagen.

4.2 ADVIES LUCHTKWALITEIT EN EEN GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Om te beoordelen of er in deze context sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt nader ingegaan op de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging. Zowel de duur van de blootstelling en het concentratieniveau (voor de bepaling van de kwaliteit van de lucht) worden hierin betrokken.

- **duur van de blootstelling:** Het project maakt de realisatie van externe recreatie mogelijk. Dit is een functie waarbij mensen gedurende het verblijf op dit terrein worden blootgesteld aan de luchtverontreiniging ter plaatse. Dit betreft een tijdelijke blootstelling.
- **het concentratieniveau:** Op basis van de uitgevoerde screening kan worden geconcludeerd dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof op een aanvaardbaar niveau liggen. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de buitenlucht zijn respectievelijk 68 % en 60 % van de grenswaarden die de Europese Unie heeft vastgesteld. Deze grenswaarden zijn niveaus die op wetenschappelijk niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging.

Het aspect 'luchtkwaliteit' is in deze situatie geen belemmering voor een goede ruimtelijke ordening. De blootstelling is tijdelijk en de concentraties van de luchtvervuilende stoffen zijn maximaal 68 % (stikstofdioxide) en 60 % (fijn stof) van de luchtkwaliteitsnormen die op Europees niveau zijn vastgesteld om te voorkomen dat de gezondheid onaanvaardbare risico's loopt.

5 CONCLUSIES

De gemeente Lingewaal is voornemens medewerking te verlenen aan de realisatie Geofort, een educatieve attractie op het gebied van cartografie en navigatie, aan de Nieuwe Steeg te Herwijnen, ten zuiden van de kern Asperen.

Met de quick scan is onderzocht of er mogelijke belemmeringen zijn vanuit de Wet Milieubeheer. Verder is beoordeeld of het in deze context aanvaardbaar is om dit project op deze plaats te realiseren, of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

- Het project leidt 'niet in betekenende mate' tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Het project betreft een 'gevoelige bestemming'. Gezien de grote afstand tot de dichtstbijzijnde provinciale weg en rijksweg, voldoet dit echter aan de eisen van de Wet Luchtkwaliteit. Op basis van deze quick scan kan geconcludeerd worden dat de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer) voor dit project geen nadere eisen, maatregelen of onderzoeksplicht stelt.
- De blootstelling is tijdelijk van aard. De concentraties van de luchtvervuilende stoffen stikstofdioxide en fijn stof zijn respectievelijk 68 % en 60 % van de luchtkwaliteitsnormen die op Europees niveau zijn vastgesteld om te voorkomen dat de gezondheid onaanvaardbare risico's loopt. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt in deze situatie geen belemmering voor een goede ruimtelijke ordening.

Zowel vanuit de Wet luchtkwaliteit als vanuit een goede ruimtelijke ordening kan geconcludeerd worden dat de luchtkwaliteit ter plaatse geen belemmering vormt voor het project.