

Notitie 20121559-02

**Brede Maatschappelijke Voorzieningen (BMV) Molenberg
Beoordeling luchtkwaliteitsaspecten**

Datum	Referentie	Uw referentie	Behandeld door
2 november 2012	20121559-02		M. Souren

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Heerlen en in samenwerking met Vandewall Planologisch Advies B.V. zijn door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met de voorgenomen planontwikkeling van de Brede Maatschappelijke Voorzieningen (BMV) te Heerlen in kaart gebracht.

Om het bouwplan te kunnen realiseren dient een besluit te worden genomen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Bij de besluitvorming in deze ruimtelijke procedure dient het bevoegd gezag, de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de beoogde ontwikkeling, te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Conform de systematiek van dit onderdeel van de Wet milieubeheer, vormt het aspect luchtkwaliteit in ieder geval geen belemmering voor een ontwikkeling als deze niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen¹.

Behalve de wettelijke toets dient het bevoegd gezag ook de milieukwaliteit binnen en in de omgeving van het plangebied te betrekken bij de ruimtelijke besluitvorming. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit, is het in dit kader relevant hoe de concentraties luchtverontreinigende stoffen fijn stof en NO₂ zich in de omgeving van het plangebied verhouden tot de grenswaarden c.q. de gezondheidswaarden, die voor deze stoffen zijn opgenomen in bijlage II van de Wet milieubeheer.

Ten behoeve van ruimtelijke besluitvormingsprocedure is in voorliggende notitie onderbouwd dat:

- de ontwikkeling NIBM bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen en;
- de concentraties fijn stof en NO₂ in de omgeving van het plangebied ruimschoots lager zijn dan de grenswaarden c.q. de gezondheidswaarden, die voor deze stoffen zijn opgenomen in bijlage II van de Wet milieubeheer.

¹ De ontwikkeling en uitbreiding van BMV Molenberg is niet gelegen binnen 300 meter van snelwegen of 50 meter van provinciale wegen, waardoor het Besluit Gevoelige bestemmingen geen beperkingen oplegt aan het project.

2 Wettelijk kader

De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (titel 5.2) worden ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Volgens de systematiek van de Wet luchtkwaliteit vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor een ontwikkeling, indien aannemelijk is gemaakt dat het plan leidt tot een NIBM-toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen fijn stof en NO₂. Ook indien grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden bij realisatie van een plan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering.

In de navolgende paragrafen is een samenvatting gegeven van de meest relevante bepalingen uit de vigerende wet- en regelgeving voor de onderhavige ontwikkeling. Dit betreffen de begrippen NIBM en grenswaarden. Omdat het plan voorziet in onderwijsfuncties voor minderjarigen en kinderdagopvang/peuterspeelzaal wordt ook kort ingegaan op het begrip gevoelige bestemmingen.

2.1 NIBM

In het Besluit NIBM bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd dat een ontwikkeling NIBM bijdraagt, indien de bijdrage aan de concentratie fijn stof of NO₂ niet meer dan 3% bedraagt van de jaargemiddelde grenswaarde van de betreffende stof. Voor de luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof en NO₂ komt dit overeen met een bijdrage aan de jaargemiddelde concentraties van 1,2 µg/m³. Voor ontwikkelingen die NIBM-bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen, vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering en is geen nader luchtkwaliteitsonderzoek vereist.

2.2 Grenswaarden

In tabel 2.1 zijn de grenswaarden voor de luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof en NO₂ weergegeven, zoals die op grond van de vigerende wet- en regelgeving gelden in de omgeving van het plangebied.

Tabel 2.1: Grenswaarden voor fijn stof en NO₂

Stof	Norm	2012 t/m 2014	2015 en later
NO ₂	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	60	40
Fijn stof	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40	40
	Grenswaarde (aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddeldeconcentratie boven de 50 µg/m ³ mag liggen)	35	35

Bepalend voor de concentraties fijn stof en NO₂ binnen en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied, zijn de ter plaatse heersende achtergrondconcentraties en de bijdrage vanwege wegverkeer.

2.3 Gevoelige bestemmingen

In de AMvB Gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) of kortweg het Besluit Gevoelige bestemmingen, zijn nadere regels gesteld om te voorkomen dat projecten doorgang vinden, die leiden

tot een toename van het aantal blootgestelde met een *verhoogde gevoeligheid* in gebieden met een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n).

Hiertoe zijn in het Besluit Gevoelige bestemmingen afstanden tot rijkswegen en provinciale wegen opgenomen, waarbinnen (dreigende) grenswaarde overschrijdingen niet zonder nader onderzoek kunnen worden uitgesloten. Voor rijkswegen bedraagt deze afstand 300 meter en voor provinciale wegen 50 meter. Binnen deze afstanden mogen gevoelige bestemmingen enkel worden gerealiseerd, indien aan de hand van een luchtkwaliteitsonderzoek wordt aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden.

In onderhavige situatie is de planlocatie gelegen niet gelegen binnen een afstand van 300 meter tot een rijksweg en ook niet gelegen binnen een afstand van 50m tot een provinciale weg. Het onderhavige plan voorziet daarmee niet in een bestemming zoals bedoeld in het Besluit Gevoelige bestemmingen en het besluit legt dan ook geen beperkingen op aan de realisatie van BMV Molenberg.

2.4 NIBM-toets verkeersproductie BMV Molenberg

In BMV Molenberg worden de volgende functies ondergebracht:

- onderwijsfunctie;
- ontmoetingscentrum (743m²);
- jongerenvoorziening (168m²);
- kinderopvang (524m²);
- sportfaciliteiten (sporthal) (480m²).

Voor het berekenen van de verkeersproductie voor de onderwijsfunctie is gebruik gemaakt van een door de gemeente Heerlen aangeleverd document over de te verwachte toekomstige parkeervraag. Voor het bepalen van het aantal auto's voor de basisschool gaat de gemeente uit dat ca. 30% van de 397 leerlingen met de auto gebracht worden. Daarnaast gaat men uit van een reductiefactor van 0,8 voor het aantal kinderen per auto.

Voor het halen en brengen van kinderen is per voertuig uitgegaan van 4 bewegingen per schooldag. In totaliteit leidt dit op een gemiddelde weekdag tot een verkeersproductie van ca. 382 verkeersbewegingen. Vanuit een veilige benadering is de verkeersproductie in het voorliggend onderzoek naar boven afgerond op 400 verkeersbewegingen per weekdag.

Voor de overige functies is voor het bepalen van de verkeersproductie gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 272. Niet voor alle deelfuncties zijn kentallen voor handen in de CROW-publicatie. In de voorliggende berekening is daarom voor het ontmoetingscentrum en de jongerenvoorziening aangesloten bij de verkeersaantrekkende werking van kinderopvang. Dit is binnen het plangebied de functie met de grootste verkeersaantrekkende werking. Naar verwachting leidt dit tot een overschatting van de verkeersproductie, omdat jongeren bovengemiddeld vaak met de fiets reizen.

Uit de berekening volgt dat de toename van verkeersproductie ca. 995 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Een overzicht van de gehanteerde kentallen per functie en een toelichting op de berekening van de verkeersproductie is opgenomen in bijlage I.

Voor het bepalen van de (worstcase) bijdrage aan de concentraties fijn stof en NO₂ is gebruik gemaakt van de NIBM-rekentool. De NIBM-rekentool is ontwikkeld door InfoMil in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en werkt volgens de rekenregels van SRM 1 uit de RBL 2007. De NIBM-rekentool is daardoor ook geschikt voor de onderhavige binnenstedelijke situatie.

De essentie van de NIBM-rekentool is dat het merendeel van de invoergegevens berust op een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. De berekende concentratietoenames vormen daardoor altijd een overschatting van de werkelijk te verwachten concentratietoename. De resultaten van de berekening met de NIBM-rekentool zijn navolgend samengevat.

Tabel 3.1: Weergave rekenresultaten NIBM-rekentool²

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)			995
Aandeel vrachtverkeer			0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		0,65
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,26
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			

Uit tabel 3.1 volgt dat het project BMV Molenberg in een absolute worstcase benadering leidt tot een bijdrage aan de concentraties fijn stof en NO₂, die ruimschoots lager is dan de NIBM-grens van 1,2 µg/m³. Hiermee staat vast dat het plan leidt tot een NIBM-bijdrage aan de concentraties fijn stof en of NO₂.

Op grond van artikel 5.16, eerste lid, onder c van de Wet luchtkwaliteit staat vast, dat de luchtkwaliteitsaspecten uit de wet geen belemmering vormen voor de realisatie voor het plan BMV Molenberg.

² De meest recente versie van de NIBM-tool is van juni 2011. De emissiefactoren voor wegverkeer in deze tool verschillen slechts minimaal (-5 tot + 5%) van de emissiefactoren die in maart 2012 zijn vrijgegeven. Gelet op de ruime onderschrijding van de NIBM-grens, is het uitgesloten dat op basis van nieuwe inzichten in voertuigemissies wel een overschrijding van de NIBM-grens optreedt.

3 Luchtkwaliteit ter plaatse van het bouwplan

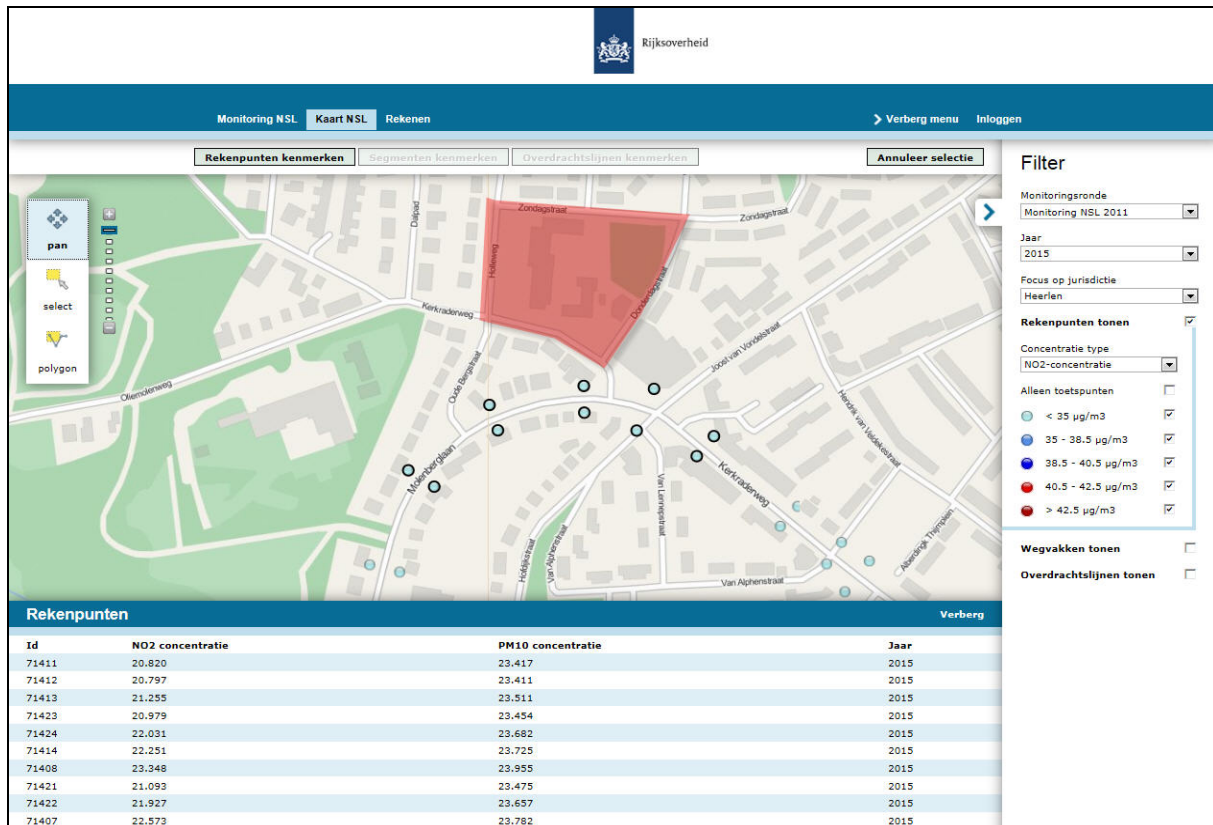
In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een instrument ontwikkeld waarmee voor elke regio in Nederland wordt berekend en gemonitord, wanneer en tegen welke beleidsinspanning aan grenswaarden wordt voldaan. Dit instrument, de Monitoringstool, is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (het voormalige VROM en Verkeer en Waterstaat) tot stand gekomen en in samenwerking met gemeentelijke en provinciale overheden ontwikkeld.

Uit de meest recente en publiek beschikbare versie van de Monitoringstool volgt dat de concentraties fijn stof en NO₂ in de omgeving van het plangebied in de periode tussen 2011 en 2020, ruimschoots lager liggen dan de grenswaarden voor deze stoffen.

De hoogste concentraties werden met de Monitoringstool berekend in 2011 langs de Kerkraderweg ten zuidwesten van de splitsing met de Molenberglaan. Met 25,5 µg/m³ fijn stof en 28,8 µg/m³ NO₂ lagen de concentraties ruimschoots beneden de, in dat jaar geldende, grenswaarden van respectievelijk 40 µg/m³ en 60 µg/m³. In het jaar 2015 nemen de concentraties verder af tot 24 µg/m³ fijn stof en 23,3 µg/m³ NO₂. Daarmee liggen ook in 2015 de concentraties in de omgeving van het plangebied ruim beneden de dan geldende grenswaarde van 40 µg/m³.

De voorgenoemde concentraties zijn berekend op zeer korte afstand van de Kerkraderweg ten zuidwesten van de splitsing met de Molenberglaan. Op dit gedeelte van de Kerkraderweg is de verkeersintensiteit aanmerkelijk hoger dan op de directe ontsluitingswegen van het plan. De concentraties zoals hiervoor gepresenteerd, vormen daardoor een overschatting van de te verwachten concentraties ter plaatse van het plan. Ter informatie is de ligging van de geraadpleegde rekenpunten uit Monitoringstool 2011 weergegeven in figuur 4.1.

³ Bij een jaargemiddelde concentratie van 31,2 µg/m³ wordt voor fijn stof ook aan de daggemiddelde grenswaarden voldaan. Deze equivalente jaargemiddelde concentratie wordt ook ruimschoots gerespecteerd in de omgeving van het plangebied. Bron: Monitoringstool 2011 - www.NSL-monitoring.nl.



Figuur 4.1 NSL-rekenpunten in de directe omgeving van het bestemmingsplan (rood gearceerd het bestemmingsplan)

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat na 2015 de concentraties luchtverontreinigende stoffen verder afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en schonere wordend verkeer. Gelet op de NIBM-bijdrage van het onderhavige bouwplan aan de concentraties fijn stof en NO₂ en de zeer ruime marge tot de grenswaarden, is het verder uitgesloten dat grenswaarden worden overschreden als gevolg van realisatie van de woningen.

3.1 Gevoelighedsanalyse generieke gegevens 2012

Op 9 maart 2012 zijn de generieke prognoses ten aanzien van voertuigemissies en achtergrondconcentraties herzien. Deze geactualiseerde cijfers zijn op het moment van opstellen van voorliggende notitie nog niet verwerkt in de berekeningen van het NSL.

Uit een analyse van deze nieuwe generieke gegevens volgt echter dat de voertuigemissies voor niet snelwegverkeer en de achtergrondconcentraties, slechts minimaal zijn bijgesteld ten opzichte van de inzichten van 2011⁴. Vanwege de zeer beperkte wijzigingen van de generieke rekenparameters (tussen -5% tot +5%) en de zeer ruime marge tussen de berekende concentraties met Monitoringstool 2011 en de grenswaarden, is een overschrijding van grenswaarden ook op grond van de meest recente inzichten uitgesloten.

⁴ Geraadpleegde gegevens: www.rijksoverheid.nl invoergegevens luchtkwaliteit maart 2011 en maart 2012.

4 Samenvatting en conclusie

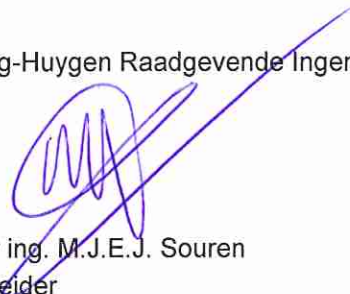
In opdracht van de gemeente Heerlen en in samenwerking met Vandewall Planologisch Advies B.V. zijn door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met de voorgenomen planontwikkeling van BMV Molenberg te Heerlen in kaart gebracht.

Uit de uitgevoerde beoordeling volgt dat het plan BMV Molenberg NIBM bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Op grond van artikel 5.16, eerste lid, onder c van de Wet luchtkwaliteit staat daarmee vast, dat de luchtkwaliteitsaspecten uit de wet geen belemmering vormen voor de realisatie van het plan.

Uit een inventarisatie van de te verwachten concentraties luchtverontreinigende stoffen in de directe omgeving van het plangebied, volgt verder dat de concentraties fijn stof en NO₂ ter plaatse (nu en in de toekomst) ruimschoots lager liggen de grenswaarden die voor deze stoffen zijn opgenomen in bijlage II van de Wet luchtkwaliteit.

Op grond van de voorgenoemde bevindingen wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het project BMV Molenberg.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV



de heer ing. M.J.E.J. Souren
Projectleider

Bijlagen

Bijlage I Verkeersproductie BMV Molenberg

Bijlage I Verkeersproductie BMV Molenberg

oplossingen zijn ons vak

Bijlage I: Bepaling verkeersgeneratie middels CROW publicatie 256 en 272

verkeersgeneratie BMV Molenberg

Nieuwe functie	bvo (m²)	per 100 m² bvo	aantal mvt	
BSO	524	37,2	195	
Ontmoetingscentrum*	743	37,2	276	
Jongerencentrum*	168	37,2	62	
Sporthal (gymzaal)	480	12,8	61	
Onderwijs			400	
			netto plantoename	995

* geen kentallen beschikbaar, uitgegaan van 37,2 mvt zoals BSO