

Notitie

Concept

betreft: Ontwikkeling Kerklaan te Kortenhoef
Omgevingsaspect: Luchtkwaliteit
datum: 28 oktober 2021
referentie: KvdN/IKa/JMa/O 16220-4-NO
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

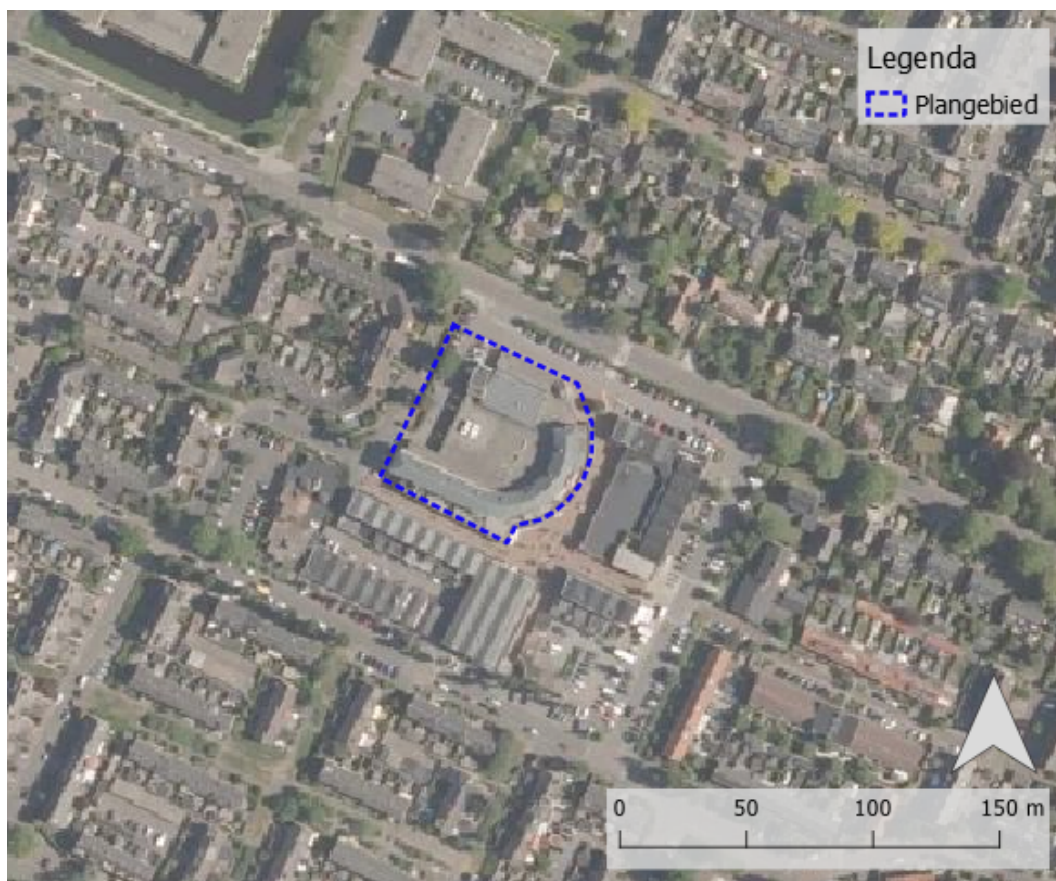
Het voornemen bestaat de bestaande supermarkt in het winkelcentrum aan de Kerklaan te Kortenhoef uit te breiden. Tevens zullen naast en boven deze uitbreiding woningen gerealiseerd worden.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw-Loosdrecht', dat op 27 september 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad van gemeente Wijdmeren. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden. Hiertoe dient gemotiveerd te worden dat de realisatie van het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt het aspect luchtkwaliteit om aandacht. In voorliggende notitie wordt inzicht gegeven in de concentraties van fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofoxide (NO_x) waarna deze worden beoordeeld in het licht van de van toepassing zijnde luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (onderdeel luchtkwaliteit). De impact van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit in de omgeving van de beoogde ontwikkeling wordt inzichtelijk gemaakt.

2 De beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de uitbreiding van een supermarkt en de realisatie van woningen naast en bovenop deze supermarkt. In de omgeving van het plangebied bevinden zich zowel woningen als winkels. Thans is ter plaatse van het plangebied sprake van een winkelcentrum. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

f1 Lay-out van de beoogde ontwikkeling



3 Wettelijk kader

3.1 Wet milieubeheer

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. In de Wet luchtkwaliteit en bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. In tabel 3.1 zijn de grenswaarden voor de luchtkwaliteit bepalende verbindingen fijnstof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) opgenomen.

t3.1 Grenswaarden conform de Wet milieubeheer

Stof	Type norm	Concentratie in $\mu g/m^3$
$PM_{2,5}$	Jaargemiddelde	25
PM_{10}	Jaargemiddelde	40
	Daggemiddelde dag 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
NO_2	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dag 18 keer per jaar mag worden overschreden	200

De overige in de Wet milieubeheer opgenomen verbindingen vormen geen probleem meer in Nederland. De concentraties van deze verbindingen vertonen een dalende trend en zijn dermate laag dat overschrijding van de daarvoor geldende grens- of richtwaarden redelijkerwijs uitgesloten is. Deze verbindingen worden dan ook niet nader beschouwd.

3.2 Niet in betekenende mate

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Kleine projecten waarvan vooraf duidelijk is dat deze de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) verslechteren, behoeven niet meer op luchtkwaliteit te worden getoetst. Dit is opgenomen in het Besluit niet in betekenende mate bijdrage luchtkwaliteitseisen. Het gaat daarbij om projecten die leiden tot een maximale bijdrage van 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De grenswaarde voor het NIBM betreft een jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ en NO₂ onder de 1,2 µg/m³.

Artikel 2 van het Besluit NIBM geeft, in samenhang met bijlage 3A en 3B van de Regeling niet in betekende mate bijdrage luchtkwaliteitseisen (Regeling NIBM), aan dat de te verwachten toename van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en NO₂ < 1,2 µg/m³ (3% van de grenswaarde) bedraagt indien het aantal woningen < 3.000 bedraagt bij minimaal 2 ontsluitingswegen en < 1.500 bij 1 ontsluitingsweg.

De beoogde ontwikkeling betreft minder dan 1.500/3.000 woningen en kan aldus als NIBM worden beschouwd. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, en vanwege het feit dat eveneens sprake is van de uitbreiding van een supermarkt, wordt in de voorliggende notitie op kwantitatieve wijze ingegaan op het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit en vice versa.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

Relevant voor de emissie van luchtkwaliteitbepalende stoffen zijn de verkeersbewegingen als gevolg van de supermarkt en de woningen. Door de realisatie van de beoogde ontwikkeling is sprake van een verandering van het aantal verkeersbewegingen, hetgeen een effect kan hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is derhalve nader beschouwd. Daarnaast is geen sprake van het ontplooiën van nieuwe activiteiten welke een relevante impact hebben op de luchtkwaliteit.

4.2 Verkeersgeneratie

In de huidige situatie is sprake van een winkelcentrum waar zich meerdere supermarkten bevinden. De beoogde ontwikkeling betreft de uitbreiding van één supermarkt en de realisatie van woningen naast en bovenop deze supermarkt. Door Goudappel¹ is voor deze ontwikkeling een verkeersonderzoek uitgevoerd. Hieruit volgt dat de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling circa 655 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Aangezien sprake is van een supermarkt en woningen zullen dit in hoofdzaak personenwagens betreffen.

¹ 'Verkeersonderzoek De Meenthof' van juli 2021 met kenmerk: 009299.20210611.R1.03

Er is echter tevens sprake van vrachtverkeer als gevolg van bezorgdiensten en de bevoorrading van de supermarkt. In voorliggende situatie is vanuit een worst case benadering uitgegaan van 2% vrachtverkeer.

5 Beoordeling

Voor de plannen kan met behulp van de zogenaamde NIBM-tool eenvoudig worden berekend of de bijdrage van (het verkeer van en naar) het plan als NIBM kan worden aangemerkt (dat wil zeggen dat het minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt, dus minder dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Met behulp van de NIBM-tool is beoordeeld of de beoogde ontwikkeling leidt tot een in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit.

In voorliggende situatie is uitgegaan van een toename van 655 verkeersbewegingen per etmaal. In figuur 2 is de uitkomst van de gevolgen voor de luchtkwaliteit weergegeven.

f2 Uitsnede NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	655
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 0,55
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 0,11
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit figuur 2 volgt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de heersende generieke achtergrondconcentraties van NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} inzichtelijk gemaakt. Ter plaatse van het plangebied is in 2020 (conform de NSL²-monitoringstool) sprake van een concentratie van $16,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO₂, $17,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀ en $10,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{2,5}. In 2030 wordt conform de NSL-monitoringstool een concentratie van $10,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO₂, $15,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀ en $8,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{2,5} geprognoseerd. Ter plaatse van het plangebied wordt aldus ruimschoots aan de geldende grenswaarden conform de Wet milieubeheer voldaan. De beoogde ontwikkeling zal ook niet tot een overschrijding van deze waarden leiden.



6 Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt in niet-betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit levert derhalve geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 5 pagina's.