

Gegevens over het plan:

Plannaam: Onderzoek luchtkwaliteit Bommelwereld, Groenlo
Datum: 1 maart 2021
Projectnummer Buro SRO: 85.20.01

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever: Bomers Marveld holding

Gegevens Buro SRO:

Projectleider Buro SRO: Dhr. L. Arends
Bezoekadres vestiging Arnhem: Sweerts de Landasstraat 50
6814 DG te Arnhem
Telefoon: 026 – 35 23 125
E-mail: arnhem@buro-sro.nl
Internet: www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

| | | |
|--------------------|---|-----------|
| Hoofdstuk 1 | Inleiding | 5 |
| 1.1 | Aanleiding..... | 5 |
| 1.2 | Ligging plangebied en beschrijving ontwikkeling | 5 |
| 1.3 | Leeswijzer | 6 |
| Hoofdstuk 2 | Wettelijk kader | 7 |
| 2.1 | Wet milieubeheer..... | 7 |
| 2.2 | Luchtkwaliteit ter plaatse | 7 |
| 2.3 | Bijdrage aan luchtkwaliteit | 8 |
| Hoofdstuk 3 | Onderzoeksmethode en resultaten | 9 |
| 3.1 | Luchtkwaliteit ter plaatse | 9 |
| 3.2 | Bijdrage aan luchtkwaliteit | 9 |
| Hoofdstuk 4 | Conclusies | 11 |

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het plan is om bij het verblijfsrecreatiepark Marveld te Groenlo een dagrecreatieve voorziening “Bommelwereld” te realiseren. De beoogde locatie ligt ingeklemd tussen de Groenlosche Slinge en de Twenteroute (N18).

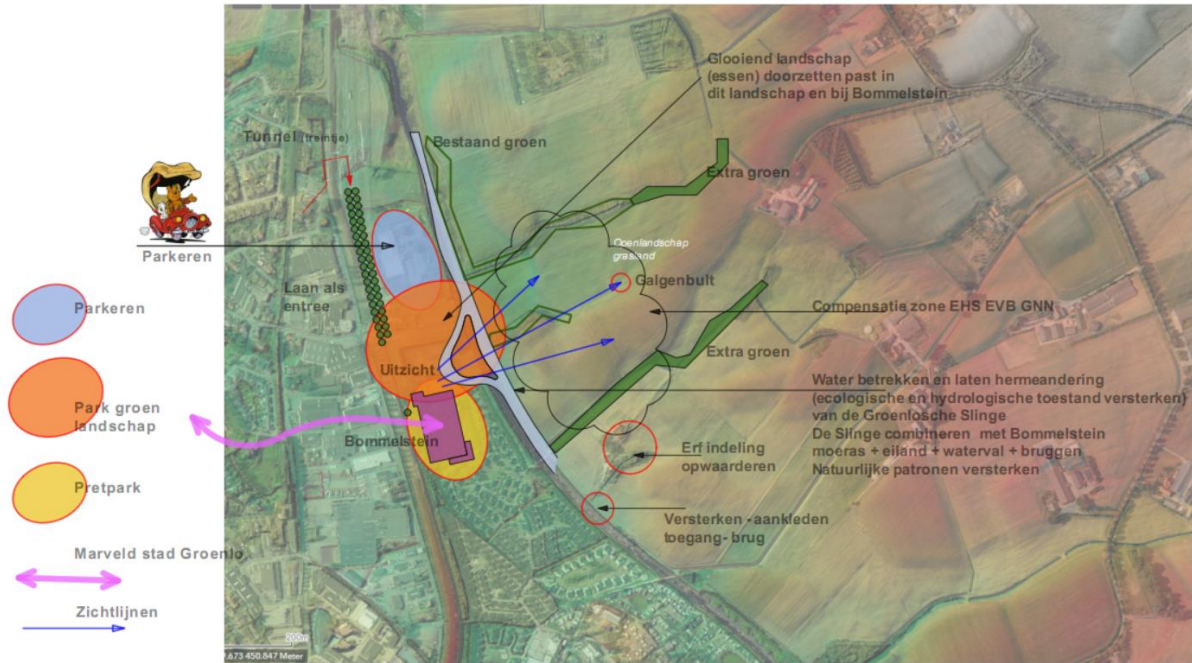
De mate van blootstelling aan luchtverontreiniging speelt een rol in het kader van een goede ruimtelijke ordening. In dit onderzoek wordt in dat kader op twee aspecten ingegaan in relatie tot het voorliggende initiatief. Ten eerste of de luchtkwaliteit ter plaatse de nieuwe functie toelaat (de gevoeligheid van de bestemming) en ten tweede wat de bijdrage is van het plan aan die luchtkwaliteit.

1.2 Ligging plangebied en beschrijving ontwikkeling

Het plangebied is gelegen in Groenlo tussen de Groenlosche Slinge en de Twenteroute (N18). Onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied in de omgeving. Momenteel bevinden zich op deze locatie een tuincentrum, enkele woonhuizen met stallen en bijgebouwen.



In de toekomstige situatie wordt hier het kleinschalige pretpark Bommelwereld gerealiseerd. Bestaande uit een recreatiegebouw, een park en een parkeerterrein. De volgende afbeelding toont de toekomstige situatie op hoofdlijnen.



Globale tekening toekomstige situatie

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk is in hoofdstuk 2 het wettelijk kader geschetst. De gebruikte onderzoeksmethode en resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 3. Tenslotte is in hoofdstuk 4 de conclusie getrokken.

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader

2.1 Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer (Wm) op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5, titel 2 Wm) gewijzigd. Deze wijziging wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. Doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging, onder andere als gevolg van verkeer.

De kern van de Wet is het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL), dat door het rijk wordt gecoördineerd. Het NSL is een samenhangend pakket van grootschalige ruimtelijke en verkeersprojecten, en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Projecten die zijn opgenomen in het NSL hoeven niet meer apart te worden onderzocht.

Indien het uitoefenen van een bevoegdheid (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen bestuursorganen die bevoegdheid slechts uitoefenen wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gevallen (artikel 5.16 Wm):

- het uitoefenen van de bevoegdheid (zoals het vaststellen van het bestemmingsplan) leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- de luchtkwaliteit verbetert per saldo of blijft ten minste gelijk als gevolg van het uitoefenen van de bevoegdheid (zoals het vaststellen van het bestemmingsplan) ;
- het uitoefenen van de bevoegdheid (zoals het vaststellen van het bestemmingsplan) draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen.
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

2.2 Luchtkwaliteit ter plaatse

In de Wet milieubeheer zijn normen opgenomen voor de concentraties van een aantal stoffen in de buitenlucht ter bescherming van de mens. De twee belangrijkste stoffen zijn PM₁₀ en PM_{2,5}(fijnstof) en NO₂ (stikstofdioxide). Onderstaande tabel geeft de grenswaarden van deze stoffen weer.

| | NO ₂ (stikstofdioxide) | PM ₁₀ (fijnstof) | PM _{2,5} (fijnere fractie van fijnstof) |
|--|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| Grenswaarde concentratie (µg/m ³) | 40 µg/m ³ | 40 µg/m ³ | 25 µg/m ³ |

Gevoelige bestemmingen

In de meeste gevallen kan hierbij met een toetsing aan deze normen worden volstaan. Het feit dat aan grenswaarden wordt voldaan, wil echter nog niet zeggen dat er geen gezondheidskundige effecten kunnen zijn. De gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging (bijvoorbeeld kinderen, ouderen en zieken) kan worden meegewogen in het (planologische) besluit. Dit is dus afhankelijk van het type initiatief.

Met het Besluit gevoelige bestemmingen wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀, PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen binnen een afstand van 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀, PM_{2,5} of NO₂ dreigt/plaatsvindt. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

1. scholen;
2. kinderdagverblijven;
3. verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

2.3 Bijdrage aan luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen. De Wet maakt een onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate bijdragen" (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. De 3%-norm is in de Regeling NIBM omgezet in kengetallen. De volgende projecten dragen niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen en één ontsluitingsweg;
- woningbouwprojecten met minder dan 3.000 woningen en twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van maximaal 100.000 m² en één ontsluitingsweg;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van maximaal 200.000 m² en twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- een combinatie van woning- en kantoorlocaties met een omvang die voldoet aan een in de Regeling NIBM bepaalde formule.

Dit betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een toevoeging van minder dan 1.500 woningen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit, omdat een dergelijk project per definitie niet boven de 3%-norm komt.

Hoofdstuk 3 Onderzoeksmethode en resultaten

3.1 Luchtkwaliteit ter plaatse

3.1.1 Onderzoeksmethode

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is de huidige luchtkwaliteit ter plaatse getoetst met behulp van de NSL Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl). Door de metingen ter plaatse te toetsen aan de grenswaarden is gekeken of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

3.1.2 Resultaten

Er is in dit geval geen sprake van een voor luchtverontreiniging gevoelige bestemming. Uit metingen van het dichtstbijzijnde rekenpunt 15536755 (aan de Twenteroute (N18) zijn de volgende concentraties naar voren gekomen:

| | NO ₂ (stikstofdioxide) | PM ₁₀ (fijnstof) | PM _{2,5} (fijnere fractie van fijnstof) |
|---|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| Gemeten totale concentratie jaargemiddelde 2020 (µg/m ³) | 17,6 µg/m ³ | 17,2 µg/m ³ | 10,2 µg/m ³ |
| Grenswaarde concentratie (µg/m ³) | 40 µg/m ³ | 40 µg/m ³ | 25 µg/m ³ |

De gemeten concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen ruim onder de gestelde grenswaarden. Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor onderhavig initiatief.

3.2 Bijdrage aan luchtkwaliteit

3.2.1 Onderzoeksmethode

Voor projecten die niet zijn opgenomen in het 'Besluit NIBM' dient onderzocht te worden in hoeverre deze als NIBM kunnen worden gekwalificeerd. Daartoe is een rekenmodel (NIBM-tool) beschikbaar via de website Infomil.nl waarin het geschatte aantal extra verkeersbewegingen kan worden ingevoerd en op basis waarmee kan worden ingeschat of het plan NIBM bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De NIBM-tool wordt jaarlijks door InfoMil geactualiseerd. De Grootschalige Concentraties in Nederland (GCN) en emissiefactoren die door het ministerie van Infrastructuur en Milieu bekend gemaakt zijn worden in de NIBM-tool aangepast. De volgende factoren bepalen het resultaat van de NIBM-tool.

Jaar van planrealisatie

Door verschillende ontwikkelingen wordt er een trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit verwacht. De bijdrage van een plan dat later gerealiseerd wordt is daardoor lager dan als hetzelfde plan nu gerealiseerd zou worden. Om te beoordelen of het plan wel of niet NIBM is, is dus het jaar van realisatie van belang.

Verkeersintensiteit

Bij de verkeersintensiteit gaat het om de toename van het totale aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal, uitgaande van het "weekdaggemiddelde", als gevolg van het plan. Als de etmaalintensiteiten van een werkdag moeten worden omgerekend naar een weekdag, geeft de handleiding van de NIBM-tool aan dat een weekdagfactor van 0,90 voor woon- en 0,75 voor werkgebieden (zonder detailhandel) gehanteerd kan worden.

Percentage vrachtverkeer

Het percentage van de verkeersintensiteit dat bestaat uit middelzwaar én zwaar vrachtverkeer is tevens van belang. Als gevolg van de worst case benadering wordt geen uitsplitsing gemaakt tussen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.

Voor dit project is de NIBM Tool ingevuld. De uitgangspunten voor het aantal extra verkeersbewegingen staan in de navolgende paragraaf en de resultaten staan in paragraaf 3.2.3.

3.2.2 Uitgangspunten

Het jaar van planrealisatie zal op zijn vroegst 2022 zijn. Voor het bepalen van de extra verkeersbewegingen is de memo 'Memo parkeren en verkeer Bommelerwereld' opgesteld. Hierin is geconcludeerd dat Bommelerwereld 614 verkeersbewegingen per dag oplevert. Rekening houdende met de kans dat de parkeerplaats als overloopparkeerplaats voor het centrum van Groenlo wordt gebruikt, kan het aantal verkeersbewegingen oplopen tot 851 verkeersbewegingen per dag. Hoewel in principe niet al deze verkeersbewegingen ontstaan vanwege de ontwikkeling van Bommelerwereld, wordt toch met deze worst case rekening gehouden in dit onderzoek. Deze verkeersbewegingen bestaan grotendeels uit licht verkeer. Voor deze berekening wordt ervan uit gegaan dat 5% van het verkeer vrachtverkeer betreft (bevoorrading, bussen met bezoekers, onderhoud).

3.2.3 Resultaten

Het invoeren van de verkeersbewegingen zoals genoemd in paragraaf 3.2.2 in de NIBM Tool leidt tot het volgende resultaat.

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

| | |
|--|------|
| Jaar van planrealisatie | 2022 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan | |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) | 851 |
| Aandeel vrachtverkeer | 5,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer | |
| NO ₂ in µg/m ³ | 0,83 |
| PM ₁₀ in µg/m ³ | 0,16 |
| 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 | |

Ten aanzien van de bijdrage aan luchtkwaliteit is het initiatief van geringe omvang ten opzichte van de benoemde grenswaarde (3%). Op basis van de te verwachten toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het project is te concluderen dat dit project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een nadere toetsing ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit kan daarom achterwege blijven.

Hoofdstuk 4 Conclusies

De gemeten concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen onder de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden. Daarnaast draagt het project Niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Er is hiermee sprake van een goede ruimtelijke ordening wat betreft het aspect luchtkwaliteit.



buro-sro.nl