

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Telefoon 0570 666 222
Fax 0570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag
Telefoon 070 305 30 53

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
Telefoon 058 253 44 46

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
Telefoon 040 235 25 00

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Gemeente Deventer

Onderzoek luchtkwaliteit Kloosterlanden/Bergweide

Datum 14 april 2008

Kenmerk DVT326/Wjg/1478

Eerste versie

Postbank 1274632
Rabobank 38 45 19 938
BTW-nummer NL 8095.12.038.B01

Goudappel Coffeng BV
KvK 38017479
Lid ONRI
ISO9001 gecertificeerd

Goudappel Coffeng BV heeft als
leveringsvoorwaarden de DNR2005 tenzij anders
met de opdrachtgever is overeengekomen.



Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Deventer
Titel rapport	Onderzoek luchtkwaliteit Kloosterlanden/Bergweide
Kenmerk	DVT326/Wjg/1478
Datum publicatie	14 april 2008
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer H. Sandorp
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer G. Wijnja
Projectomschrijving	Toetsing van de ontwikkeling van vier locaties op bedrijventerrein Kloosterlanden/Bergweide aan de luchtkwaliteitseisen.
Trefwoorden	Wet Luchtkwaliteit, luchtkwaliteit, NO ₂ en PM ₁₀ , Deventer, bedrijventerrein, Niet-in-Betekende-Mate, Kloosterlanden, Bergweide



	Inhoud	pagina
1	Aanleiding	1
2	Wettelijk kader	2
2.1	Wet luchtkwaliteit	2
2.2	Beoordeling luchtkwaliteit	4
3	Uitgangspunten en resultaten	6
3.1	Uitgangspunten van het plan	6
3.2	Beoordeling 'Niet in betekende mate'	8
4	Conclusie	10



1 Aanleiding

De gemeente Deventer is bezig met partiële herzieningen van het bestemmingsplan Kloosterlanden/Bergweide. Op dit bedrijventerrein zullen de volgende vier locaties een gewijzigde bestemming krijgen:

1. Deensestraat, strook langs het water;
2. Zutphenseweg, ten noorden van McDonalds/Mercure Hotel;
3. Bergweidedijk, zuidkant tussen Bergweidedijk en A1;
4. Finsestraat 2-8.

De verkeersaantrekkende werking van deze locaties zijn door de gemeente met behulp van CROW publicatie 256 vastgesteld. Voor wijziging van het bestemmingsplan dient de gemeente aan de wet- en regelgeving te voldoen die daarvoor in Nederland zijn. Eén van de regels is dat de gemeente de luchtkwaliteitseisen zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) in acht neemt. De gemeente heeft Goudappel Coffeng BV te Deventer opdracht gegeven de ontwikkeling te toetsen aan de luchtkwaliteitseisen zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een overzicht gegeven van de (nieuwe) Nederlandse wetgeving op het gebied van de luchtkwaliteit. Hoofdstuk 3 behandelt de planontwikkeling, de uitgangspunten en de beoordeling ten aanzien van de luchtkwaliteit. In hoofdstuk 4 staan de conclusies.



2 Wettelijk kader

2.1 Wet luchtkwaliteit

In 1996 heeft de Raad van de Europese Unie de (nieuwe) richtlijn 96/62/EG opgesteld inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (verder te noemen: kader-richtlijn). In deze richtlijn zijn de grondbeginselen opgenomen van een gemeenschappelijke strategie voor het vaststellen van de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu, alsmede een programma waarin de Europese Unie zich ten doel stelt om voor dertien luchtverontreinigende stoffen voorstellen te formuleren voor de grenswaarden van de buitenluchtkwaliteit.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), de Regeling Saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen.

Normen

In de Wet luchtkwaliteit zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium en nikkel, welke zijn weergegeven in tabel 2.1. Voor NO₂ zijn voor de jaren 2007 tot en met 2010 plandrempels gegeven (zie tabel 2.2). Deze normen zijn ook opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

stof	type norm	vanaf	concentratie (µg/m ³)	max. aantal overschrijdingen per jaar
stikstofdioxide	jaargemiddelde	2010	40	
	uurgemiddelde	2010	200	18
fijn stof	jaargemiddelde	2005	40	
	24-uurgemiddelde	2005	50	35
benzeen	jaargemiddelde	2005	10	
		2010	5	
zwaveldioxide	24-uurgemiddelde	2005	125	3
	uurgemiddelde	2005	350	24
koolmonoxide	8-uurgemiddelde	2005	10.000	
benzo(a)pyreen	richtwaarde jaargemiddelde	2013	1 * 10 ⁻³	
lood	jaargemiddelde	2005	0,5	
ozon	richtwaarde, 8 uur gemiddelde	2010	120	75 dagen (3 jaar)
arseen	richtwaarde, jaargemiddelde	2013	6 * 10 ⁻³	
cadmium	richtwaarde, jaargemiddelde	2013	5 * 10 ⁻³	
nikkel	richtwaarde, jaargemiddelde	2013	20 * 10 ⁻³	

Tabel 2.1: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit



stof	type norm	2007	2008	2009	2010
stikstofdioxide	jaargemiddelde	46	44	42	40
	uurgemiddelde	230	220	210	200

Tabel 2.2: Plandrempels stikstofdioxide

Er vinden in Nederland langs wegen geen overschrijdingen plaats van de richt- of grenswaarden van de zware metalen (lood, arseen, cadmium en nikkel) en ozon; derhalve zijn deze stoffen niet opgenomen in de rekenmodellen.

Voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn in de Wet luchtkwaliteit grenswaarden gesteld van 40 µg/m³. Daarnaast geldt een grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie voor NO₂ (200 µg/m³) die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden en een grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie voor PM₁₀ (50 µg/m³) die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. De uurgemiddelde grenswaarde van NO₂ wordt in Nederland alleen langs zeer drukke verkeerswegen meerdere malen overschreden. Het komt in Nederland niet voor dat deze grenswaarde vaker dan 18 keer per jaar wordt overschreden. Voor de toetsing van het plan aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk dan ook nog slechts drie normen van toepassing:

- jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (40 µg/m³);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen per jaar).

Wet Luchtkwaliteit versus Besluit Luchtkwaliteit 2005

Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is, dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Projecten die wel in betekenende mate bijdrage aan de luchtverontreiniging, zullen in principe zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Kenmerk van het NSL is dat het pakket generieke en locatiespecifieke maatregelen bevat die ervoor zorgen dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd en belangrijker, die ervoor zorgen dat alle huidige overschrijdingen opgelost worden.

Het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) speelt dus een belangrijke rol in de nieuwe regelgeving en is uitgewerkt in het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen' en de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen'. Het Besluit en de Regeling maken onderscheid in de situatie vòòr en na de definitieve vaststelling van het NSL



Het Besluit NIBM

De AMvB NIBM legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel fijn stof als stikstofdioxide.

Interimperiode: 1% grens

De 3% grens is van toepassing, vanaf het moment dat het NSL definitief is vastgesteld (zie artikel 2, lid 2, Besluit NIBM). In de periode tussen de inwerkingtreding van het Besluit NIBM en de definitieve vaststelling van het NSL (verwachting begin 2009) wordt een NIBM-grens gehanteerd van 1%. Dit staat gelijk aan 0,4 µg/m³. De systematiek voor het bepalen of een project NIBM is, is vòòr en na de inwerkingtreding van het NSL gelijk.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM. Dit volgt uit artikel 4, lid 1 van het Besluit NIBM.
- Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 1% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 1% grens niet wordt overschreden.

Als de 1% grens voor fijn stof of stikstofdioxide niet wordt overschreden, hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden. Er zijn sterke aanwijzingen dat de 1% toename alleen geldt boven de grenswaarde. Juridisch is dit door het ontbreken van jurisprudentie overigens nog onzeker. Impliciet betekent dat indien er geen grenswaarden overschreden worden een project altijd als NIBM kan worden aangemerkt en toetsing aan de grenswaarden dus verder achterwege kan blijven.

2.2 Beoordeling luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit is aangegeven dat de luchtkwaliteit mag worden gemeten of berekend. De wijze van meten en berekenen is vastgelegd in de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007'. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgelegd dat de gevolgen van ruimtelijke plannen voor de luchtkwaliteit bij wegen worden berekend met standaardrekenmethode 1 (SRM 1) of standaardrekenmethode 2 (SRM 2). De keuze voor een standaardrekenmethode wordt met name bepaald door de kenmerken van de bebouwing langs de weg. Het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij



inrichtingen vindt plaats volgens de rekenmethode van het Nieuw Nationaal Model (NNM).

De werking en het toepassingsbereik van de standaardrekenmethode 1 en 2 staan beschreven in bijlage 1 en bijlage 2 van de regeling. Het toepassingsbereik van de rekenmethoden is beschreven in hoofdstuk 2 van de bijlagen. Bij toepassing van rekenmethode 1 voldoet de te beschouwen situatie aan de volgende voorwaarden:

- a. de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- b. de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de wegas afhankelijk van het wegtype;
- c. er is niet of nauwelijks sprake van hoogteverschil tussen de weg en de omgeving;
- d. langs de weg bevinden zich geen afschermdende constructies;
- e. de weg is vrij van tunnels.

Toepassing van rekenmethode 2 voldoet de te beschouwen situatie aan de volgende voorwaarde:

- a. weg waarlangs de bebouwing op grotere afstand staat dan driemaal de hoogte van de bebouwing.

Als implementatie van standaardrekenmethode 1 stelt VROM het CAR-II-model beschikbaar. De laatste versie van dit model is 7.0.0. VROM werkt eraan om ook van standaardrekenmethode 2 een implementatie beschikbaar te stellen.

Goedgekeurde reken- en windtunnelmethoden

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit maakt het mogelijk om een andere reken- of windtunnelmethode te gebruiken voor situaties die binnen of buiten het toepassingsbereik vallen van SRM1, SRM2 en NNM. Voorwaarde is dat de andere methode is goedgekeurd door de minister van VROM.

Op de website van het ministerie van VROM is aangegeven welke rekenmethoden zijn goedgekeurd door de minister van VROM voor het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit in situaties die binnen en buiten het toepassingsbereik vallen van de standaardrekenmethoden. Per rekenmethode is aangegeven voor welk toepassingsbereik deze rekenmethoden mogen worden ingezet.



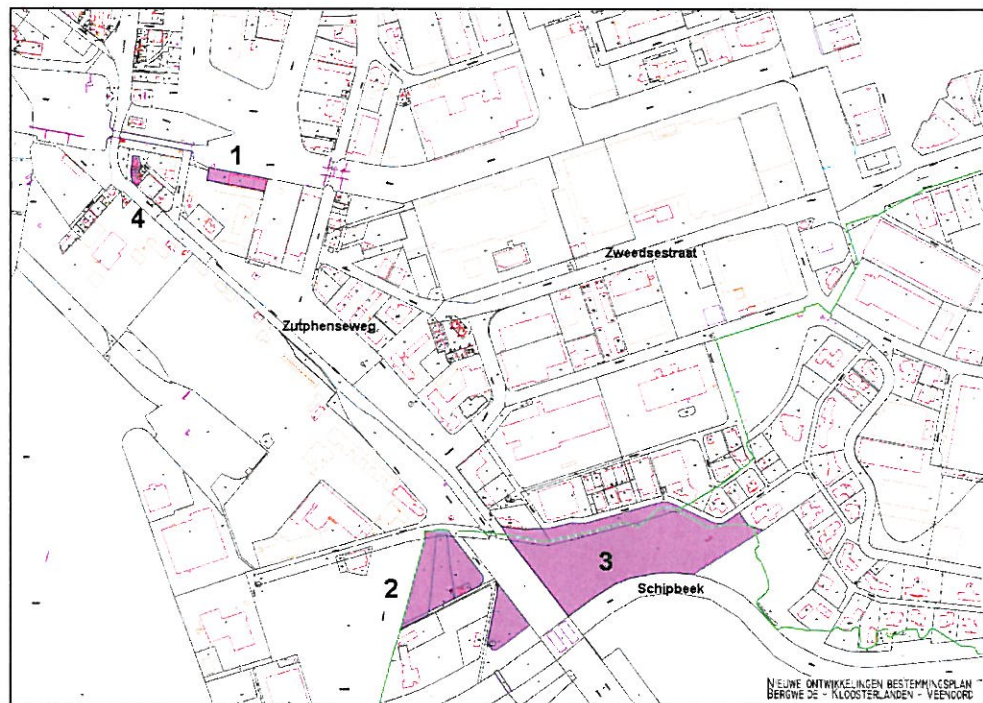
3 Uitgangspunten en resultaten

3.1 Uitgangspunten van het plan

De gemeente Deventer is bezig met partiële herzieningen van het bestemmingsplan Kloosterlanden/Bergweide. Op dit bedrijventerrein zullen de volgende vier locaties een gewijzigde bestemming krijgen:

1. Deensestraat, strook langs het water;
2. Zutphenseweg, ten noorden van McDonalds/Mercure Hotel;
3. Bergweidedijk, zuidkant tussen Bergweidedijk en A1;
4. Finsestraat 2-8.

De vier locaties zijn in afbeelding 3.1 weergegeven.



Figuur 3.1: Ligging van de vier locaties in Kloosterlanden/Bergweide

De geplande ontwikkeling en de verkeersaantrekkende werking van deze locaties zijn door de gemeente als volgt vastgesteld:

1. Deensestraat, strook langs water (voorheen watersportdoeleinden, wordt bedrijven)
2.780 m²; max. 75% bebouwing: 2.085 m², netto 0.21 ha
Milieucategorie 3.1
Potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor goederenvervoer



- Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagetmaal
Type gemengd terrein
Personenauto 34 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
Vrachtauto 7 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
2. Zutphenseweg, driehoekvormig stuk grond ten noorden van McDonalds/Mercure Hotel (van agrarisch naar bedrijven uit te werken)
15.326 m²; max. 70% bebouwing: 11.495 m², netto 1.15 ha
Milieucategorie 2
Potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor goederenvervoer
Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagetmaal
Type gemengd terrein
Personenauto 178 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
Vrachtauto 40 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
3. Bergweidedijk, zuidkant: wijziging van groen/sportdoeleinden naar bedrijven uit te werken
41.366 m²; max. 70% bebouwing: 31.025 m², netto 3.1 ha
Milieucategorie 3.1
Potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor goederenvervoer
Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagetmaal
Type gemengd terrein
Personenauto 480 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
Vrachtauto 108 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
4. Finsestraat 2-8: wijziging van woondoeleinden naar bedrijven (met bedrijfswoningen toegestaan)
647 m²; max. 75% bebouwing: 486 m², netto 0.04 ha
Milieucategorie 3.1
Potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking voor goederenvervoer
Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagetmaal
Type gemengd terrein
Personenauto 7 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal
Vrachtauto 2 motorvoertuigbewegingen/weekdagetmaal

Voor de verkeersaantrekkende werking is gebruik gemaakt van de CROW publicatie 256 Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden. De verkeersaantrekkende werking is vervolgens omgerekend van werkdagetmaal naar weekdagetmaal door het personenautoverkeer met 0,91 en het vrachtverkeer met 0,79 te vermenigvuldigen¹.

¹ De verhouding tussen werk- en wekdagen is voor de Saneringstool op basis van verkeersstellingen per gemeente vastgesteld.



3.2 Beoordeling 'Niet in betekende mate'

In het Besluit NIBM is aangegeven dat een project als niet in betekende mate kan worden gekwalificeerd als het minder dan 500 woningen betreft of minder dan 33.333 m² kantoren. Op basis van deze criteria kunnen de gebieden 1 (Deensestraat) en 4 (Finsestraat) met zekerheid als NIBM worden gekwalificeerd. Voor deze beide gebieden is in elk geval verdere toetsing aan de luchtkwaliteitseisen niet nodig.

Voor gebied 2 (Zutphenseweg) en 3 (Bergweidedijk) is dit minder zeker en daarom is van deze locaties de invloed van de ontwikkeling met behulp van de verkeersmilieukaart en het CAR-II-model versie 7.0 met behulp van de emissieparameters voor het jaar 2007 beoordeeld.

Het gebied 2 ontsluit via de Teugseweg richting de Zutphenseweg en Deventerweg. Door de ontwikkeling wordt gemiddeld per weekdagemaal ongeveer 178 personenauto- en 40 vrachtautobewegingen gegenereerd. Dit verkeer rijdt via de Teugseweg naar het kruispunt met de Zutphenseweg en de Deventerweg. Op dit kruispunt verdeelt het verkeer zich naar de verschillende richtingen. De toename van verkeer is derhalve op de Teugseweg het grootst. Langs de Teugseweg is tevens het in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorgeschreven rekenpunt¹ dichterbij de as van de weg gelegen (15 meter voor NO₂ en 20 meter voor PM₁₀) dan langs de Zutphenseweg (23/28 meter) en de Deventerweg (23/28 meter). De toename van NO₂ en PM₁₀ als gevolg van deze ontwikkeling is op de Teugseweg het grootst. Door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Teugseweg neemt de jaargemiddelde concentratie van NO₂ met iets meer dan 0,1 µg/m³ toe. De jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ neemt met bijna 0,02 µg/m³ toe. Beide toenames zijn beduidend lager dan de maximale toename van 0,4 µg/m³ en de ontwikkeling van gebied 2 kan derhalve als NIBM worden gekwalificeerd.

Het gebied 3 ontsluit via de Bergweidedijk richting de Noorwegenstraat en vervolgens richting Zutphenseweg en Deventerweg. Door de ontwikkeling wordt gemiddeld per weekdagemaal ongeveer 480 personenauto- en 108 vrachtautobewegingen gegenereerd. Dit verkeer rijdt via de Bergweidedijk naar het kruispunt met de Noorwegenstraat. Vandaar verdeelt het verkeer zich richting Zutphenseweg/Deventerweg en richting Zweedsestraat. De toename van verkeer is derhalve op de Bergweidedijk het grootst. Langs de Bergweidedijk is tevens het in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorgeschreven rekenpunt dichterbij de as van de weg gelegen (9 meter voor NO₂ en 14 meter voor PM₁₀) dan langs de Noorwegenstraat (13/18 meter), de Zutphenseweg (23/28 meter) en de Deventerweg (23/28 meter). De toename van NO₂ en PM₁₀ als gevolg van deze ontwikkeling is op de Bergweidedijk dan ook het grootst.

¹ Het voorgeschreven rekenpunt ligt voor NO₂ op 5 meter ten opzichte van de rand van de weg en voor PM₁₀ op 10 meter ten opzichte van de rand van de weg. Het CAR-II model rekent ten opzichte van de as van de weg zodat de afstand van de as van de weg tot de rand van de weg er nog bij opgeteld moet worden.



Door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Bergweidedijk neemt de jaargemiddelde concentratie van NO_2 met $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toe. De jaargemiddelde concentratie van PM_{10} neemt met $0,06 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toe. De toename van PM_{10} is beduidend lager dan de maximale toename van $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De toename van de concentratie van NO_2 is op de Bergweidedijk echter hoger, maar de maximale concentratie ligt rond de $32,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en daarmee ruim onder de grenswaarde. De toename van de NO_2 concentratie op de Noorwegenstraat is door de verdeling van het verkeer en de iets grotere afstand tot het rekenpunt ongeveer $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is ruim onder de NIBM grens. Overigens wordt de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ook op de Noorwegenstraat niet overschreden. Daarmee kan gesteld worden dat ook de ontwikkeling van gebied 3 als NIBM mag worden gekwalificeerd.



4 Conclusie

De gemeente Deventer is bezig met een partiële herziening van het bestemmingsplan Kloosterlanden/Bergweide. Onderdeel van deze herziening is het mogelijk maken van ontwikkelingen op vier locaties. De gevolgen van die ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit zijn door Goudappel Coffeng met behulp van de verkeersmilieukaart van de gemeente en het CAR-II model versie 7.0 voor het jaar 2007 getoetst aan de luchtkwaliteitseisen zoals in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer staat. In de Wet milieubeheer worden projecten die minder dan 1% concentratieverhoging geven boven de grenswaarde als niet in betekenende mate beschouwd. Dit is een toename van minder dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ boven de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Van de vier locaties zijn de locaties 1 (Deensestraat) en 4 (Finsestraat) op basis van de Regeling NIBM zonder nader onderzoek als NIBM gekwalificeerd. Voor de locaties 2 (Zutphenseweg) en 3 (Bergweidedijk) is onderzocht of de toename als gevolg van deze ontwikkelingen meer is dan 1%. Dit blijkt voor de locatie 2 niet het geval en voor locatie 3 voor NO_2 wel op de Bergweidedijk. Op de Bergweidedijk wordt de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO_2 in 2007 echter niet overschreden en derhalve is deze toename niet van belang. Doordat het verkeer zich verdeeld op de overige wegen is de toename duidelijk lager dan de 1% zodat ook deze locatie als NIBM kan worden gekwalificeerd.

In dit onderzoek is daarmee aangetoond dat alle vier locaties als NIBM kunnen worden gekwalificeerd. Voor deze locaties is daarmee artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer van toepassing. De gemeente mag haar bevoegdheden omtrent deze ontwikkelingen dan ook ten aanzien van de luchtkwaliteit uitoefenen.