

Notitie 20120520-03
Ontwikkeling hotelzone Maastricht Aachen Airport
Beoordeling luchtkwaliteitsaspecten

Datum	Referentie	Uw referentie	Behandeld door
26 april 2012	20120520-03		J. van Rooij

1 Inleiding

Maastricht Aachen Airport is voornemens om ter plaatse en in de omgeving van het bestaande hotel nabij de luchthaventerminal van Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) een nieuw hotel, casino en horecafuncties (food) te realiseren.

Om de herontwikkeling van de hotelzone mogelijk te maken wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. Bij de besluitvorming in deze procedure dient het bevoegd gezag onder andere de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met het plan in acht te nemen. Dit betekent concreet dat het plan getoetst dient te worden aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genaamd.

Behalve deze wettelijke toets dient het bevoegd gezag bij de ruimtelijke besluitvorming ook een belangenafweging te maken, waarin relevante ruimtelijke aspecten betrokken worden. In het kader van deze ruimtelijke afweging is het relevant hoe de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van het plan zich verhouden tot de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.

Om een zorgvuldige (ruimtelijke) besluitvorming mogelijk te maken is in de voorliggende notitie nader onderbouwd dat de realisatie van de geplande functies niet leidt tot een overschrijding van grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit ter plaatse en in de directe omgeving van het plangebied.

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 niet leidt tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor concentraties luchtverontreinigende stoffen.

In bijlage II van de Wet luchtkwaliteit zijn voor de volgende parameters grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht opgenomen:

- stikstofdioxide (NO₂): jaargemiddelde;
uurgemiddelde; daarbij zijn 18 overschrijdingen per jaar toegestaan;
- stikstofdioxide (NO_x): jaargemiddelde;
- fijn stof (PM₁₀): jaargemiddelde;
daggemiddelde; daarbij zijn 35 overschrijdingen per jaar toegestaan;
- benzeen (C₆H₆): jaargemiddelde;
- zwaveldioxide (SO₂): jaargemiddelde;
aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde;
- lood (Pb): jaargemiddelde;
- koolmonoxide (CO): 98-percentiel (8 uur).

Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en berekeningen van het RIVM en het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) blijkt dat aan de grenswaarden voor zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen al geruime tijd in (nagenoeg) geheel Nederland wordt voldaan¹. In de regel kan de analyse van de luchtkwaliteit derhalve beperkt blijven tot fijn stof en NO₂. In tabel 2.1 zijn de grenswaarden voor de parameters fijn stof en NO₂ weergegeven zoals die gelden voor de onderhavige projectlocatie.

Tabel 2.1: Grenswaarden voor fijn stof en NO₂

Stof	Norm	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 toekomstige concentraties fijn stof en NO₂ binnen en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied, zijn de ter plaatse heersende achtergrondconcentraties, de bijdrage vanwege wegverkeer (rijdend en parkerend) en de bijdragen van luchtvaart (vliegend en grondgebonden).

3 Luchtkwaliteit ter plaatse van het bouwplan

In het kader van het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven MAA is in maart 2011 een zeer uitgebreid onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven afgerond. De resultaten van het desbetreffende onderzoek zijn samengevat in de rapportage: "Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport - Onderzoek luchtkwaliteit" van 2 maart 2011 (20102447-04).

In het voornoemde onderzoek is rekening gehouden met het maatgevend vlootschema van de luchthaven MAA, de daarmee samenhangende groei van passagiersbewegingen en met de volledige ontwikkeling van het nabijgelegen business park MAA. De herontwikkeling van de hotelzone is niet in het desbetreffende onderzoek betrokken.

¹ Toetsing aan de grenswaarde voor NO_x, die alleen voor vegetatie geldt, is in het studiegebied niet aan de orde, omdat deze grenswaarde slechts geldt in gebieden gelegen op minstens vijf kilometer van wegen.

Uit het onderzoek van maart 2011 volgt dat de concentratie NO_2 in 2015 het meest kritisch is met het oog op een mogelijke overschrijding van grenswaarden. Reden hiervoor is de aanscherping van de grenswaarde voor NO_2 vanaf dat jaar naar $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties fijn stof zijn in het gebied veel lager dan concentraties NO_2 . De hoogste concentraties NO_2 in de omgeving van de hotelzone zijn berekend in de zone langs de Vliegveldweg (rekenpunt 7). De ligging van het maatgevende rekenpunt en de overige rekenpunten in de omgeving van de hotelzone zijn weergegeven in navolgende figuren.



Figuur 3.1: Situering maatgevende rekenpunten t.b.v. wettelijke toetsing

In tabel 3.1 zijn de berekende concentraties NO_2 voor de maatgevende locaties langs de Vliegveldweg (punt 7) en ter hoogte van de hotelzone (punt 5) samengevat. Ter plaatse van de andere rekenpunten is de totale concentratie lager en of is het effect van de voorgenomen herontwikkeling beperkter. Voor een uitgebreid overzicht van de berekende concentraties NO_2 en fijn stof in deze punten wordt verwezen naar het voornoemd onderzoek.

Tabel 3.1: Concentraties NO_2 nabij hotelzone (luchtkwaliteitsonderzoek MAA)

Rekenpunt	GCN* [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Rekenresultaten NO_2 : zichtjaar 2015, ontwikkeling MAA conform maatgevend vlootschema en BP MAA					
		Bijdrage Vliegveldweg [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Bijdrage A2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Bijdrage parkeren [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Bijdrage Luchtvaart [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Totaal Jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Jaargemiddelde grenswaarde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
05	17,9	1,72	13,44	0,11	2,47	35,64	40
07	18,4	1,60	16,86	0,21	1,71	38,78	40

* Generieke achtergrondconcentratie NO_2 (d.d. maart 2010) na correctie voor de bijdrage van de snelweg.

Op 9 maart 2012 zijn generieke prognoses ten aanzien van voertuigemissies en achtergrondconcentraties herzien. Uit een analyse van deze nieuwe gegevens volgt dat de prognose voor de achtergrondconcentraties NO₂ in 2015 naar beneden zijn bijgesteld. Ook de voertuigemissies voor snelweg- en niet snelwegverkeer zijn (licht) naar beneden bijgesteld.² Dit betekent dat de marge tussen berekende totale concentraties NO₂ uit tabel 3.1 en de grenswaarden verder is toegenomen. Ter illustratie zijn in tabel 3.2 de NO₂ concentraties uit tabel 3.1 gecorrigeerd voor de nieuwste inzichten in achtergrondconcentraties. Van vanwege de zeer beperkte afname van de voertuigemissies (0% - 2%) zijn bijdrage van wegverkeer niet verder naar beneden bijgesteld (worstcase).

Tabel 3.2: Concentraties NO₂ op basis van generieke inzichten maart 2012

Rekenpunt	GCN* [µg/m³]	Rekenresultaten NO ₂ : zichtjaar 2015, ontwikkeling MAA conform maatgevend vlootschema en BP MAA					
		Bijdrage Vliegveldweg [µg/m³]	Bijdrage A2 [µg/m³]	Bijdrage parkeren [µg/m³]	Bijdrage Luchtvaart [µg/m³]	Totaal Jaargemiddelde [µg/m³]	Jaargemiddelde grenswaarde [µg/m³]
05	16,7	1,72	13,44	0,11	2,47	34,44	40
07	16,5	1,60	16,86	0,21	1,71	36,88	40

* Generieke achtergrondconcentratie NO₂ (maart 2012) na correctie voor bijdrage van de snelweg.

Uit tabel 3.2 volgt dat de bijdrage van het verkeer op de Vliegveldweg en de bijdragen vanwege parkerend verkeer ruim kan verdubbelen zonder dat sprake is van een overschrijding van de grenswaarden.

3.1 Effect plan

Een groot deel van de bezoekers van de toekomstige hotelzone zal bestaan uit toekomstige passagiers van de luchthaven MAA. Voor de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven is in het onderzoek van maart 2011 reeds uitgegaan van 1.439.000 passagiersbewegingen per jaar. De herontwikkeling van de hotelzone leidt niet tot andere prognoses van dit aantal passagiersbewegingen. Hoe groot de netto toename van de verkeersaantrekkende werking over de weg - bovenop de reeds geprognostiseerde verkeersaantrekkende werking zal zijn, is op het moment van uitvoeren van voorliggende beoordeling niet exact bekend.

Vast staat dat de additionele verkeersaantrekkende werking van de geplande functies primair van invloed is op de verkeersstromen op het eigen parkeerterrein en op de Vliegveldweg. Uit tabel 3.2 volgt dat de bijdrage van parkerend verkeer en het verkeer op de Vliegveldweg ruim kan verdubbelen zonder dat in de kritieke punten een overschrijding van de grenswaarden ontstaat. Dit komt overeen met een verkeerstoename van 4.600 extra voertuigen per etmaal op de Vliegveldweg en 3.700 extra parkeerbewegingen.³ De herontwikkeling van de hotelzone zal in geen geval leiden tot de verkeerstoenames.

² Geraadpleegde gegevens: www.rijksoverheid.nl invoergegevens luchtkwaliteit 9 maart 2012 en 17 maart 2010.

³ Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport - Onderzoek luchtkwaliteit" d.d. 2 maart 2011. Verkeersintensiteit parkeerterrein en Vliegveldweg Noord in 2015 bij 1.439.000 passagiersbewegingen per jaar en volledige ontwikkeling BP MAA.

4 Samenvatting en conclusie

In de voorliggende notitie zijn de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met de geplande herontwikkeling van de hotelzone Maastricht Aachen Airport geïnventariseerd en beoordeeld. In het kader van de inventarisatie is gebruik gemaakt van de volgende gegevens;

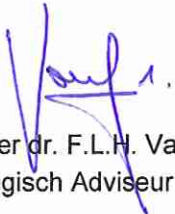
- het luchtkwaliteitsonderzoek "Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport - Onderzoek luchtkwaliteit" van 2 maart 2011;
- de meest recente prognoses van achtergrondconcentraties en voertuigemissies (d.d. 9 maart 2012).

Uit de inventarisatie volgt dat zelfs bij toename van het aantal verkeers- en parkeerbewegingen met 4.600 respectievelijk 3.700 voertuigen per etmaal geen sprake is van een dreigende overschrijding van grenswaarden. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het daarbij gaat om een toename van het verkeersaantallen *bovenop* het verkeer van de reeds beschouwde 1.439.000 passagiersaantallen van de luchthaven in het luchtkwaliteitsonderzoek van maart 2011.

Uit het voorgaande en het feit dat een groot deel van de bezoekers van de nieuwe functies binnen de hotelzone bestaat uit toekomstige passagiers van de luchthaven - waarvan de verkeersaantrekkende werking reeds is verdisconteerd in de luchtkwaliteitsberekeningen van maart 2011 - is het uitgesloten dat de herontwikkeling van de hotelzone leidt tot een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Hiermee is aangetoond dat én wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit én dat binnen het plangebied sprake is van een acceptabele luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de herontwikkeling van de hotelzone.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV



de heer dr. F.L.H. Vanweert
Strategisch Adviseur