

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies
Mevrouw Mr. J.C.M.G. Beusmans
Van Vlatenstraat 159
5975 SE SEVENUM

Datum : 7 december 2011
Onze ref. : 20110678.B20111207

jaqueline@beusmans-jansen.nl



Betreft: NIBM plan Camping de Sleng te America (Horst aan de Maas)

Behandeld door : Ir. R. van den Dungen

Geachte mevrouw Beusmans,

De heer W.C.T. van der Sterren is voornemens om zijn recreatiebedrijf aan de Jacob Poelsweg 30 te America, tot voor kort in gebruik als camping waar veel buitenlandse werknemers verbleven, uit te laten groeien tot een volwaardige camping. Voor het realiseren van genoemd plan moet een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. In dat verband heeft u verzocht te beoordelen of het aspect luchtkwaliteit relevant is.

Op 15 november 2007 is de AMvB Niet In Betekenende Mate (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) in werking getreden. Hierin zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Het bovengenoemde plan valt niet onder de lijst uit de regeling. De volgende functies worden mogelijk gemaakt:

- (beheerders)woning
- maximaal 40 staanplaatsen (caravans)
- twee (vakantie)appartementen
- recreatieverblijven
- berging (50 m²), kantine (90 m²) en sanitairgebouw (90 m²)
- zwembad

In figuur 1 is een voorlopige invulling van het plan weergegeven.



Op basis van de gegevens over het plan en algemeen aanvaarde kengetallen en normen (CROW) is af te leiden, dat het gemiddelde aantal voertuigbewegingen als gevolg van het plan maximaal 178 per weekdag is. Dit aantal is gebruikt voor de berekeningen, waarbij voor het aandeel vrachtverkeer 1% is aangehouden (worstcase).

Met behulp van de zogenaamde NIBM-tool (versie juni 2011) is berekend wat de bijdrage van het verkeer als gevolg van het plan is, zie het figuur hierna.

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)		178
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,14
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
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 voorgaand figuur blijkt dat bij de gehanteerde worstcase benadering de bijdrage aan de luchtkwaliteit ruim onder het 3% criterium blijft (c.q. kleiner is dan 1,2 µg/m³). Met andere woorden; het plan draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging en is in dat opzicht niet in betekenende mate. Daarom is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en/of toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het ook van belang om af te wegen of het aanvaardbaar is om het (bouw)plan op de gewenste plek te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling en de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging een rol. Wat dat laatste betreft is het Besluit Gevoelige bestemmingen van belang.

Het Besluit Gevoelige bestemmingen is op 15 januari 2009 in werking getreden. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Het besluit kent zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

Met betrekking tot het voorgaande wordt opgemerkt dat het plan niet binnen een onderzoekszone van een Rijksweg of provinciale weg ligt. Daarbij voorziet het plan niet in het mogelijk maken van een gevoelige bestemming zoals bedoeld in het besluit. In dat verband is het formeel ook niet nodig om voor het plan een luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling vormt.

Hoogachtend,

Ir. R.J.P. Henderickx

Figuur 1: Voorlopig plattegrond

VOORLOPIG PLATTEGROND

