

**Notitie P2014.129-1:  
Luchtkwaliteit ten gevolge van  
verkeersaantrekkende werking plan  
Venrayseweg 151 te Horst**

Berg en Terblijt, 15 juli 2014

## 1. Inleiding

In opdracht van BRO is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling. Deze ontwikkeling ter plaatse van Venrayseweg 151 te Horst betreft:

- het omzetten van de tijdelijke vergunning voor het exploiteren van een vakantievilla in een permanente vergunning;
- het wijzigen van een bijgebouw naar een verblijfsrecreatieve woning voor met name ruitersporters;
- het wijzigen van een bijgebouw van de ruitersportwinkel in een woning.

Ten behoeve van de realisatie van de geplande ontwikkeling wordt een ruimtelijke procedure gevolgd. In deze notitie worden de effecten op de luchtkwaliteit ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking beschreven.

In het kader van de ruimtelijke ordening is het van belang vast te stellen wat de lokale luchtkwaliteit is en in welke mate de emissies ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit.

Alle relevante bronnen die aanwezig zijn in de omgeving van het plangebied zijn in de berekening, dan wel in de achtergrondconcentratie meegenomen. De luchtkwaliteit wordt bepaald door de emissiebijdrage van de transportbewegingen en het lokale achtergrondgehalte. Voor de bijdrage van het verkeer aan de luchtkwaliteit zijn de emissies van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) bepalend.

## 2. Wet- en regelgeving

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit vormt met ingang van 15 november 2007 de Wet milieubeheer de basis voor besluitvorming in het kader van onder andere de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op basis van de Wet milieubeheer gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigende componenten zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), stikstofoxiden, lood, koolmonoxide, benzeen en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>).

De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. De grenswaarden gelden niet op



arbeidsplaatsen als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet 1998. Bij wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 met ingang van 19 december 2008 gelden de grenswaarden ook niet meer op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek en waar geen vaste bewoning is, evenals op de rijbaan van wegen of voor voetgangers niet toegankelijke middenbermen.

In het licht van een goede ruimtelijke ordening kan voor wat betreft luchtkwaliteit verder worden gekeken dan de juridische verplichtingen op basis van de Wet milieubeheer. De handreiking bij de Wet milieubeheer geeft bijvoorbeeld aan dat het "Besluit gevoelige bestemmingen" nadere regels stelt die verplicht nageleefd moeten worden en geen vervanging is van het principe 'goede ruimtelijke ordening'. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

De grenswaarden voor de luchtkwaliteitseisen voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> zoals opgenomen in de Wet milieubeheer zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.1: Grenswaarden fijnstof en stikstofdioxide

Component	Grenswaarden	Norm
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	Jaargemiddelde	40 µg/m <sup>3</sup>
	24-Uursgemiddelde (jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)	50 µg/m <sup>3</sup>
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	Jaargemiddelde	40 µg/m <sup>3</sup>
	Uurgemiddelde (jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)	200 µg/m <sup>3</sup>

Omdat Nederland niet op tijd aan de Europese luchtkwaliteitsnormen kan voldoen is een nationaal programma opgesteld. Met ingang van 1 augustus 2009 is het "Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit" (NSL) van kracht. Het NSL is van kracht voor 5 jaar, van 2009 tot 2014, waarna indien nodig een nieuw NSL vastgesteld kan worden. Het NSL loopt 1 augustus 2014 af. In dit NSL zijn alle 'grote' projecten en te nemen maatregelen opgenomen die een significante invloed hebben op de luchtkwaliteit. Alle ontwikkelingen die buiten de omvang van het NSL vallen, hoeven niet meer individueel getoetst te worden aan de normering voor luchtkwaliteit. Dit houdt in dat voor 95% van de bouwprojecten geen beoordeling op het gebied van luchtkwaliteit meer hoeft te worden opgenomen in ruimtelijke onderbouwingen. Hiertoe is het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en de hierbij horende Regeling vastgesteld).

De grotere projecten, de zogenaamde IB of IBM (In Betekenende Mate) projecten, zijn de voornaamste bronnen van verslechtering van luchtkwaliteit. Hier tegenover worden verscheidene maatregelen op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau vastgesteld, zoals bijvoorbeeld het toepassen van roetfilters in dieselmotoren. Op deze wijze wordt een balans opgesteld tussen projecten met slechte invloed aan de ene zijde, en maatregelen met positieve invloed aan de andere zijde. Hierbij wordt jaarlijks door middel van een Monitoringsrapportage in de gaten gehouden dat de positieve zijde groter is dan de negatieve zijde en worden de plannen zo nodig bijgesteld om het beoogde effect te behalen. Nederland heeft door dit programma uitstel gekregen van Europa om aan de immissie-eisen te voldoen. Nederland moet inmiddels vanaf juni 2011 aan de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) voldoen en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>).

Bovenstaande ontwikkeling is niet opgenomen als één van de projecten uit het NSL.



Op basis van artikel 5.16, eerste lid, onder c van de Wet milieubeheer is het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" van kracht. In dit besluit wordt geregeld welke nieuwe ontwikkelingen van een dermate beperkte omvang zijn dat de invloed van deze plannen op de lokale luchtkwaliteit niet meer individueel getoetst hoeft te worden. Als norm is hierbij aangehouden dat plannen waarvan de invloed op de lokale luchtkwaliteit minder is dan 3% van de grenswaarde voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> als niet significant worden aangemerkt. Dergelijke plannen worden niet relevant geacht voor de lokale luchtkwaliteit.

Op basis van artikel 4 van het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" is een ministeriële regeling van kracht geworden ("Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)"). In deze regeling worden een aantal ontwikkelingen genoemd die in elk geval als "niet in betekenende mate" kunnen worden aangemerkt. Voor de in de regeling benoemde ontwikkelingen hoeft ten behoeve van een planrealisatie geen luchtkwaliteitsberekening meer te hoeven worden uitgevoerd.

Onderhavig plan komt niet overeen met een van de aangewezen bedrijven in de Regeling en is dus niet zonder meer "niet in betekenende mate". Dit betekent dat ten behoeve van de planvorming alsnog een toetsing aan de wettelijke luchtkwaliteitscriteria dient plaats te vinden. Deze toetsing kan op twee manieren plaatsvinden. Er dient aangetoond te worden dat na realisatie van het plan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer gerespecteerd worden of er dient inzichtelijk gemaakt worden dat de bijdrage aan de verontreiniging van de lokale luchtkwaliteit minder dan 3% van de grenswaarde bedraagt.

### 3. Verkeersaantrekkende werking ontwikkeling

Ten gevolge van de planontwikkeling zal de verkeersaantrekkende werking toenemen. Op weekbasis betekent dit dat er in totaal 60 personenauto's, 4 bestelwagens en 1 vrachtwagen extra zullen komen. In het kader van een worstcase benadering gaan we uit van 5 werkdagen per week, het verkeer verdeelt zich niet over 2 richtingen en de bestelwagens zien we als vrachtverkeer.

Dit betekent per weekdag:  $(65 \times 2 \text{ bewegingen}) / 5 \text{ dagen} = 26 \text{ aanvullende bewegingen per etmaal}$ .

De huidige verkeersbewegingen zijn reeds opgenomen in de achtergrondconcentratie.

De woningen van derden langs de Venrayseweg zijn op een afstand van minimaal 10 meter vanaf de rand van de weg gesitueerd.

Met behulp van de NIBM-tool (versie : 1 mei 2014) is de maximale toename van fijnstof en stikstofdioxide bepaald door de verkeersaantrekkende werking vanwege de planlocatie. De resultaten zijn onderstaand weergegeven.

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

### 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)		26
Aandeel vrachtverkeer		7,7%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,04
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit de tool volgt dat de maximale jaargemiddelde bijdrage van de verkeersaantrekkende werking aan de luchtkwaliteit 0,04 µg/m<sup>3</sup> stikstofdioxide respectievelijk 0,01 µg/m<sup>3</sup> fijnstof betreft. De verkeersaantrekkende werking van het plan valt hiermee ruim binnen de 'niet in betekenende mate' grens van 1,2 µg/m<sup>3</sup> fijnstof/stikstofdioxide. Het plan is dan ook aan te duiden als 'niet in betekenende mate'.

Op basis van de grootschalige concentratiekaarten van Nederland<sup>1</sup> GCN-kaart) en de bronbijdrage vanwege de inrichting blijkt dat de achtergrondconcentratie in 2014 ter plaatse van de planlocatie 24,0 µg/m<sup>3</sup> stikstofdioxide respectievelijk 26,04 µg/m<sup>3</sup> fijn stof betreft. De totale jaarlijkse immissieconcentraties ter plaatse van het plangebied bedragen derhalve 26,05 µg/m<sup>3</sup> aan fijn stof en 24,04 µg/m<sup>3</sup> aan stikstofdioxide. De totale immissie ter plaatse van woningen overschrijdt derhalve de geldende normstelling niet.

#### 4. Conclusie

In opdracht van BRO is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling. Deze ontwikkeling ter plaatse van Venrayseweg 151 te Horst betreft:

- het omzetten van de tijdelijke vergunning voor het exploiteren van een vakantievilla in een permanente vergunning;
- het wijzigen van een bijgebouw naar een verblijfsrecreatieve woning voor met name ruitersporters;
- het wijzigen van een bijgebouw van de ruitersportwinkel in een woning.

Ten behoeve van de realisatie van geplande uitbreiding wordt een ruimtelijke procedure gevolgd. Als onderbouwing hierbij is voorliggend luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd.

De genoemde uitbreiding zelf veroorzaken geen relevante directe emissies naar de lucht.

<sup>1</sup> [www.rivm.nl/gcn](http://www.rivm.nl/gcn)



De enige effecten op de luchtkwaliteit worden dan ook bepaald door de verkeersaantrekkende werking vanwege de uitbreiding.

Op basis van de maximale verkeersaantrekkende werking is de uitbreiding aan te duiden als 'niet in betekenende mate'.

Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer (Artikel 5.16, lid c) voldoet de ontwikkeling hiermee aan de eisen voor de luchtkwaliteit.

De aanwezige achtergrondconcentraties inclusief de toename vanwege de uitbreiding blijft ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden. Daarmee is ter plaatse van de beschouwde locatie tevens sprake van een goed woon- en leefklimaat.

WINDMILL

MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES



ing. E.N.H. Heijnen