



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Notitie luchtkwaliteit
De Biezen, Venhorst
Definitief



colofon

projectnaam
Notitie luchtkwaliteit

datum
29 september 2023

projectnummer
P06678

opdrachtgever
Gemeente Boekel

BRO
projectleider
JvdA

projectteam
JvdA

bron kaft
BRO

review
JvdA

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400
info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Wettelijk toetsingskader	4
2	Toetsing	5
2.1	NIBM	5
2.2	Aanvaardbaar woon- en leefklimaat	6
3	Conclusie	8

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Boekel heeft het voornemen om op de locatie De Biezen, ten noorden van het bestaande stedelijk gebied van de kern Venhorst, te komen tot een woningbouwontwikkeling. Deze woningbouwontwikkeling zal in twee fasen worden uitgevoerd. Er is voor beide fasen reeds een voorbeeldverkaveling opgesteld. Hoewel het exacte woningbouwprogramma voor beide fasen nog verder uitgewerkt dient te worden, wordt aan de hand van de voorbeeldverkaveling wel duidelijk op welke plekken op de locatie de bouwvelden komen te liggen. Ook is reeds bekend dat het aantal woningen in de fasen 1 en 2 respectievelijk maximaal 45 en 30 zal bedragen.

In het kader van de hiervoor beschreven ontwikkelingen zijn diverse omgevingsonderzoeken uitgevoerd, waaronder een luchtkwaliteitsonderzoek (bureaustudie), verantwoord in voorliggende notitie. Met het uitvoeren van het luchtkwaliteitsonderzoek is beoogd inzichtelijke te maken in hoeverre er belemmeringen te verwachten zijn met betrekking tot het omgevingsaspect luchtkwaliteit.

1.2 Wettelijk toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

- Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging.
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan luchtverontreiniging is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- Het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM.
- Het project zorgt voor een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2µg/m³).

Gelet op de anticumulatiebepaling uit artikel 5 van het Besluit NIBM, dient voor het project als geheel te worden bekeken in hoeverre sprake is van (niet) in betekenende mate bijdragen aan luchtvervuiling. NIBM-bijdragen mogen, met andere woorden, niet bij elkaar worden opgeteld. Het oogmerk van deze anticumulatiebepaling is onder andere dat (IBM-projecten) kunnen worden opgeknipt in verschillende NIBM-projecten, terwijl deze NIBM-bijdragen wel in betekenende mate (IBM) bijdraagt aan luchtvervuiling wanneer ze gecumuleerd worden.

In het kader van een ruimtelijke procedure zal moeten worden aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ook indien een project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan luchtverontreiniging dient daarom te worden bepaald in hoeverre ter plaatse van het plangebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

2 Toetsing

2.1 NIBM

Project

In onderhavig geval bestaat het voornemen om te komen tot de realisatie van woningen op de locatie De Biezen te Venhorst. Deze ontwikkeling is opgeknipt in twee fasen. Fase 1 betreft de realisatie van maximaal 45 woningen. Fase 2 heeft betrekking op de realisatie van maximaal 30 woningen. Het totale aantal woningen voor fase 1 en 2 samen komt hiermee uit op 75.

Voor elk van beide fasen wordt een separate planologische procedure doorlopen. Gelet op het gegeven dat sprake is van twee separate planologische procedures, en er naar verwachting verschillende jaren tussen de planvorming van beide projecten zitten, bestaat er mogelijk voldoende aanleiding om te spreken van twee verschillende projecten. Zorgvuldigheidshalve is ervoor gekozen beide projecten in het kader van de NIBM-toets te beschouwen als één project.

Het totale aantal woningen voor fase 1 en 2 komt neer op 75. Hiermee is her voorziene project een project als bedoeld in de lijst met categorieën van gevallen die is opgenomen in Bijlage 3a van de Regeling NIBM. De grenzen voor aantallen voor woningbouwlocaties die genoemd worden in Bijlage 3a van de Regeling NIBM worden niet overschreden. Dat houdt in dat het project in kwestie niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Daarom is het formeel gezien niet noodzakelijk om ten behoeve de planologische procedure eerst te bepalen of voldaan wordt aan de gestelde norm voor de toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ van 3%.

Ondanks dat er formeel gezien geen noodzaak bestaat om toepassing te geven aan de NIBM-tool, is zorgvuldigheidshalve toch een berekening met deze tool uitgevoerd.

Verkeersgeneratie

Voor het toepassen van de NIBM-tool is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de verkeersgeneratie die samenhangt met de beoogde functies, in dat geval maximaal 75 woningen. Deze verkeersgeneratie is berekend door Grenspaal12 in het ‘Verkeerskundig onderzoek De Biezen, Venhorst’¹. De berekende verkeersgeneratie voor de fasen 1 en 2 is hierbij als volgt:

Verkeersgeneratie		CROW kencijfers verkeersgeneratie			Totale verkeersgeneratie		
Fase 1		minimaal	maximaal	gemiddeld	minimaal	maximaal	gemiddeld
Huizen vrijstaand	20	7,8	8,6	8,2	156,0	172,0	164,0
twee onder één kap	12	7,4	8,2	7,8	88,8	98,4	93,6
Tussen, hoekwoning	13	7,0	7,8	7,4	91,0	101,4	96,2
Totaal fase 1	45				335,8	371,8	353,8

Naar boven toe afgerond bedraagt de maximale verkeersgeneratie voor fase 1 372 mvt/etmaal.

Fase 2		CROW kencijfers			Totale parkeerbalans		
		minimaal	maximaal	gemiddeld	minimaal	maximaal	gemiddeld
Huizen vrijstaand	14	7,8	8,6	8,2	109,2	120,4	114,8
twee onder één kap	10	7,4	8,2	7,8	74,0	82,0	78,0
Tussen, hoekwoning	6	7,0	7,8	7,4	42,0	46,8	44,4
Totaal fase 2	30				225,2	249,2	237,2

Naar boven toe afgerond bedraagt de verkeersgeneratie voor fase 2 maximaal 250 mvt/etmaal.

De verkeersgeneratie voor fase 1 en 2 tezamen bedraagt maximaal 622 mvt/etmaal.

Uitgangspunten voor berekening middels NIBM-tool

De hiervoor vermelde maximale verkeersgeneratie is gebruikt bij de toepassing van de NIBM tool. Onderdeel van de NIBM-tool is dat aangegeven wordt wat het aandeel vrachtverkeer in de totale verkeersgeneratie is. Het meest realistisch is om uit te gaan van een aandeel vrachtverkeer van 1% à 2%. Uitgaande van een worstcasebenadering is echter een aandeel vrachtverkeer van 5% gehanteerd.

De exacte planning voor de realisatie van de fasen 1 en 2 van de ontwikkeling is op dit moment nog onbekend. Duidelijk is wel dat de realisatie van fase 1 niet zal starten vóór 2024. Aangezien in de systematiek van de NIBM-tool wordt uitgegaan van een ‘maximale bijdrage extra verkeer’ die elk navolgend ‘Jaar van planrealisatie’ steeds lager wordt in vergelijking met de voorgaande jaren van planrealisatie, is in het kader van een worstcasebenadering uitgegaan van een volledige realisatie in het jaar 2024. Indien realisatie in later jaar plaatsvindt, is dit gelet op de hiervoor beschreven systematiek niet problematisch.

Toepassing NIBM-tool

In de hierna weergegeven tabel zijn de uitkomsten uit de berekening die is uitgevoerd middels de NIBM-tool weergegeven.

¹ Grenspaal12, ‘Verkeerskundig onderzoek De Biezen, Venhorst’, kenmerk: 23-0502-01, d.d. 6 juni 2023.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	622
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,64
PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
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 de berekening met de NIBM-tool volgt dat geen sprake is van in betekende mate bijdragen aan luchtvervuiling. Hiermee is sprake van een NIBM-project. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor de berekening met de NIBM-tool is uitgegaan van de niet-gesaldeerde maximale verkeersgeneratie. De daadwerkelijke extra bijdrage zal daarmee lager zijn dan berekend middels de NIBM-tool. Hiermee kan zonder meer worden gesteld dat geen sprake is van in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging.

2.2 Aanvaardbaar woon- en leefklimaat

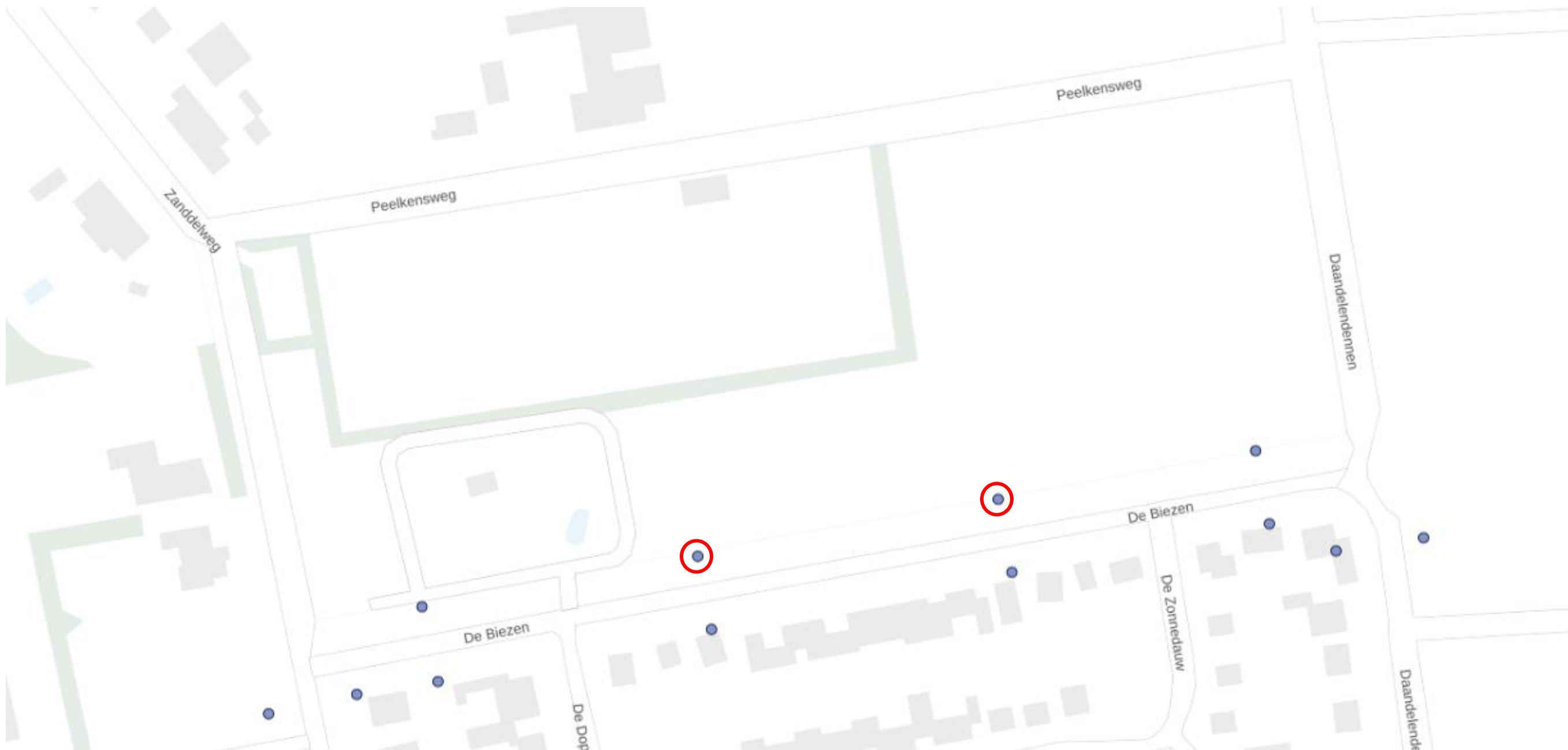
Het is het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang om ook te bekijken of er ter plaatse van het projectgebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hierover kunnen uitspraken worden gedaan aan de hand van achtergrondwaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}. Die konden tot voorkort worden bepaald aan de hand van de NSL-monitoringstool. Vanaf 1 januari 2023 is het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) echter het te gebruiken instrument voor de moni-

toring van luchtkwaliteit². Voor twee van de meest nabijgelegen toetspunten is bekeken wat de achtergrondwaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} zijn en wat het aantal PM₁₀-overschrijdingsdagen is. De situering van deze toetspunten is weergegeven in figuur 1. De achtergrondwaarden zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Coördinaten toetspunt	NO ₂ µg/m ³	PM ₁₀ µg/m ³	PM ₁₀ -overschrijdingsdagen	PM _{2.5} µg/m ³
X: 179381.573411604 Y: 402586.771517872	10,8	16,79	6,01	9,936
X: 179486.567542597 Y: 402606.770401363	10,8	16,79	6,01	9,936
Norm	40	40	35	25

Uit bovenstaande tabel kan worden opgemaakt dat de achtergrondwaarden significant lager zijn dan de gestelde normen. Hiermee is aannemelijk gemaakt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat met betrekking tot luchtkwaliteit ter plaatse van de het plangebied. Gelet op de uitkomsten uit de NIBM-tool is het tevens onwaarschijnlijk dat de gestelde normen voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} zullen worden overschreden na realisatie.

² <https://www.cimlk.nl/kaart>.



Figuur 1: Uitsnede kaart CIMLK, inclusief aanduiding geselecteerde toetspunten (rood omcirkeld; bron: CIMLK).

3 Conclusie

BRO heeft een luchtkwaliteitsonderzoek (bureaustudie) uitgevoerd waarvan de uitkomsten zijn neergelegd in voorliggende notitie. Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van in betekenende mate (IBM) bijdragen aan luchtverontreiniging. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens gekeken naar de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat met betrekking tot luchtkwaliteit. Hieruit is gebleken dat de achtergrondwaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} (aanzienlijk) lager zijn dan de gestelde normen. Hiermee is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat met betrekking tot luchtkwaliteit. Gelet op de resultaten uit de NIBM-tool is een overschrijding van de gestelde normen geheel onwaarschijnlijk.

Er worden geen belemmeringen gesignaleerd ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Vervolgonderzoek wordt daarom op dit moment niet noodzakelijk geacht. Tot slot wordt opgemerkt dat in het kader van de voor fase 2 te doorlopen planologische procedure zal moeten worden beoordeeld in hoeverre voorliggende notitie nog voldoende actueel is.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam

Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

