

Onderzoek luchtkwaliteit Centrum Raamsdonksveer

8 oktober 2009

1 Wet- en regelgeving

1.1 Wet milieubeheer

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a De uitoefening van de bevoegdheid (in casu het vaststellen van het bestemmingsplan) leidt niet tot een overschrijding of waarschijnlijke **overschrijding van de grenswaarden**.
- b De uitoefening van de bevoegdheid leidt ertoe dat de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht **verbetert of ten minste gelijk blijft**. Dit geldt ook als de concentraties van de betreffende stoffen beperkt toenemen, maar de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een met de uitoefening van de bevoegdheid samenhangende maatregel.
- c De uitoefening van de bevoegdheid draagt '**niet in betekenende mate**' bij aan de concentratie van de stoffen in de buitenlucht waarvoor een grenswaarde is opgenomen. Ook hierbij geldt dat rekening moet worden gehouden met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met de uitoefening samenhangende maatregelen.
- d De uitoefening van de bevoegdheid heeft betrekking op een ontwikkeling die is opgenomen in een **vastgesteld programma**, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Wanneer sprake is van één of meer van bovenstaande gevallen zijn er uit oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het nemen van het betreffende ruimtelijke besluit. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn voor diverse stoffen grenswaarden opgenomen. Voor Nederland geldt dat de grenswaarden voor de meeste stoffen niet worden overschreden. Slechts voor stikstofdioxide, fijn stof en zeer incidenteel voor benzeen worden overschrijdingen geconstateerd.

Voor NO₂ en PM₁₀ zijn de volgende grenswaarden opgenomen:

- NO₂**
- jaargemiddelde concentratie 40 µg/m³
 - 24-uurgemiddelde concentratie 200 µg/m³ mag maximaal 18 keer per jaar worden overschreden
- PM₁₀**
- jaargemiddelde concentratie 40 µg/m³
 - 24-uurgemiddelde concentratie 50 µg/m³ mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden

Conform het Besluit derogatie moet uiterlijk op 1 januari 2015 worden voldaan aan de grenswaarden voor NO₂. Voor PM₁₀ geldt een datum van 11 juni 2011. Tot die data gelden voor beide stoffen andere (hogere) grenswaarden.

1.2 Besluit en Regeling ‘niet in betekende mate’

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de ‘Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’. Voor ontwikkelingen die ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Na de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (1 augustus 2009) geldt dat projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ‘niet in betekende mate’ bijdragen. Deze 3%-norm komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀.

In de Regeling ‘niet in betekende mate’ zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als ‘niet in betekende mate’ worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. De Regeling kent onder andere een categorie ‘kantoorlocaties en woningbouwlocaties’. Voor deze categorie geldt dat geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden als het aantal woningen respectievelijk het bruto vloeroppervlak aan kantoren onder een bepaalde drempel blijft. In onderstaand overzicht zijn deze drempels opgenomen.

	Eén ontsluitingsweg	Twee ontsluitingswegen
Woningbouwlocaties	1.500 woningen	3.000 woningen
Kantoorlocaties	100.000 m ² bvo	200.000 m ² bvo

Voor projecten die niet behoren tot één van de categorieën die in de Regeling ‘niet in betekende mate’ zijn opgenomen, kan aannemelijk worden gemaakt dat deze ontwikkeling ‘niet in betekende mate’ bijdraagt. In veel gevallen is hier een onderzoek voor noodzakelijk.

2 Initiatief

De gemeente Geertruidenberg heeft in de periode 2005-2008 in samenwerking met externe bureaus gewerkt aan een Masterplan voor de kern Raamsdonksveer. De gemeente beschrijft in deze visie op welke manier het centrum opnieuw ingericht kan worden, zodat alle denkbare voorzieningen in het centrum optimaal functioneren. Tegelijkertijd biedt dit kansen het centrum opnieuw op te waarderen. Het bestemmingsplan 'Centrum Raamsdonksveer' maakt herontwikkeling van het centrum van Raamsdonksveer mogelijk. Het bestemmingsplan maakt op verschillende locaties de nieuwbouw van woningen en/of de nieuwvestiging van detailhandel mogelijk.

Het initiatief behoort niet tot een categorie die in ieder geval als 'niet in betekende mate' is aangemerkt en is niet opgenomen in een regionaal of nationaal programma met betrekking tot luchtkwaliteit. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functies in het plangebied en de wijziging van verkeersstromen in het centrumgebied door het nemen van verkeerskundige maatregelen is het echter te verwachten dat het initiatief gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Derhalve is een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk.

3 Onderzoek

3.1 Opzet onderzoek

Een luchtkwaliteitsonderzoek is er over het algemeen in eerste instantie op gericht om te bepalen of een ontwikkeling wel of niet 'in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een ontwikkeling draagt 'niet in betekende mate' bij wanneer deze niet leidt tot een toename van meer dan 3% van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀, wat voor beide stoffen overeenkomt met 1,2 µg/m³.

Wanneer blijkt dat een ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt, hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden: er wordt in dat geval immers voldaan aan artikel 5.16 lid c van de Wet milieubeheer. Indien blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling wél 'in betekende mate' bijdraagt, dient het initiatief alsnog te worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Als er geen sprake is van een overschrijding van grenswaarden wordt voldaan aan artikel 5.16 lid a van de Wet milieubeheer en kan het initiatief (ook als het 'in betekende mate' is) doorgang vinden.

In onderhavig geval is het, gezien het aantal verschillende ontwikkelingslocaties en de veranderende verkeersstromen in het Raamsdonksveerse centrum in het algemeen, niet eenvoudig om aan te tonen of het initiatief al dan niet 'in betekende mate' bijdraagt. Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft daarom als doel om aan te tonen of in het plangebied grenswaardenoverschrijdingen zijn te verwachten. Het onderzoek is verricht conform de voorschriften van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Het onderzoek richt zich op het effect van het initiatief op de toename van het verkeer en daarmee op de luchtkwaliteit langs wegen in de omgeving. De berekeningen voor stikstofdioxide (NO₂) en voor fijn stof (PM₁₀) zijn verricht met behulp van het rekenprogramma CAR II (versie 8.1).

3.2 Uitgangspunten en invoergegevens

3.2.1 Verkeersgeneratie

Het bestemmingsplan 'Centrum Raamsdonksveer' maakt de herontwikkeling van delen van het centrum van Raamsdonksveer mogelijk. Op deze locaties kunnen woningen en/of detailhandel worden gevestigd. Op dit moment is nog onduidelijk hoe groot de toename zal zijn vanwege de herontwikkeling van het centrum van Raamsdonksveer. Daarom is gebruik gemaakt van een 'omgekeerde berekening' waarbij is bepaald bij welke intensiteit nog net wordt voldaan aan alle grenswaarden. Indien het aannemelijk is dat de toename ten gevolge van de herontwikkeling kleiner is dan de toename die maximaal mogelijk is, kan worden geconcludeerd dat op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de beoogde herontwikkeling van het centrum van Raamsdonksveer.

3.2.2 Relevante wegen

In de berekeningen zijn de Keizersdijk, Het Spant, Rembrandtlaan, Sint Jozeflaan, Prins Bernhardlaan, Wilhelminalaan, Prins Hendrikstraat en de Beatrixlaan meegenomen. Op deze wegen is de verkeersintensiteit in de huidige en toekomstige situatie het grootst. Als kan worden aangetoond dat op deze wegen geen grenswaarden zullen worden overschreden, kan worden aangenomen dat dat ook ter plaatse van de overige, aanzienlijk minder drukke, wegen in het plangebied het geval is.

3.2.3 Verkeersintensiteiten

De verkeersgegevens voor de relevante wegen in het centrumgebied zijn aangeleverd door de gemeente Geertruidenberg. De gegevens bestaan uit etmaalintensiteiten voor het jaar 2007 en prognoses voor het jaar 2020, die afkomstig zijn uit het gemeentelijk verkeersmodel. In de volgende tabel zijn de etmaalintensiteiten voor 2007, de verwachte etmaalintensiteiten voor 2009 (intensiteiten uit 2007, opgehoogd met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2%) en de verwachte intensiteiten voor 2020 (verkeersmodel) opgenomen. De verdeling naar de diverse voertuigencategorieën zoals gehanteerd in het onderzoek is afkomstig uit de aangeleverde gegevens.

	Intensiteiten (motorvoertuigbewegingen/etmaal)		
	2007	2009	2020
Keizersdijk	10.000	10.404	4.972
Het Spant	6.600	6.867	6.418
Rembrandtlaan	6.000	6.242	4.676
Sint Jozeflaan	6.500	6.763	6.714
Prins Bernhardlaan	10.000	10.404	5.566
Wilhelminalaan	10.000	10.404	5.943
Prins Hendrikstraat	9.000	9.364	1.063
Beatrixlaan	8.500	8.843	9.583

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geprognosticeerde intensiteiten voor 2020, zoals afkomstig uit het verkeersmodel, lager zijn dan de intensiteiten uit 2007. Dit hangt samen met verkeersmaatregelen die gemeentebreed of in het centrumgebied (zoals het aanbrengen van een 'knip' in de Keizersdijk) zijn/worden genomen.

4 Onderzoek

Zoals eerder aangegeven is in onderhavig geval gebruikgemaakt van een 'omgekeerde berekening'. Hierbij is bepaald wat de verkeersintensiteit op de maatgevende wegen maximaal mag zijn, zodat nog net wordt voldaan aan alle grenswaarden. Wanneer dit wordt vergeleken met de huidige (2009) en toekomstige (2010, 2015 en 2020) intensiteiten, kan worden bepaald hoe groot de verkeerstoename mag zijn, zonder dat grenswaarden worden overschreden. Op basis hiervan kan worden beoordeeld of de vaststelling van het bestemmingsplan leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

4.1 Resultaten onderzoek

De gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit in de genoemde straten zijn berekend voor de jaren 2009, 2010, 2015 en het horizonjaar 2020. Voor de berekening van de luchtkwaliteit langs de Prins Hendrikstraat en Beatrixlaan is uitgegaan van een afstand van 6 meter uit de as van de weg. Voor de overige wegen is een afstand van 5 meter uit de as van de weg aangehouden. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de afstand van 10 meter uit de rand van de weg, die volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 als maximale afstand mag worden aangehouden.

4.1.1 Resultaat berekening

Het resultaat van de berekening is als volgt samen te vatten. Vooraf moet opgemerkt worden dat voor fijn stof in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 correcties worden aangegeven op de resultaten. Het betreft op de eerste plaats een correctie met een reductie van 6 dagen met betrekking tot het aantal dagen per jaar met overschrijdingen van de grenswaarde voor PM_{10} , die voor heel Nederland geldt. Daarnaast is er sprake van een variabele correctie van de jaargemiddeldeconcentratie PM_{10} .

Voor de gemeente Geertruidenberg gaat het om een vermindering met $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze correctie mag worden toegepast in verband met het in de lucht aanwezige zeezout, dat als 'natuurlijke bron' niet hoeft te worden meegerekend. In de uitvoerresultaten van het rekenprogramma zijn deze correcties verwerkt. Hierna zijn de resultaten van het onderzoek opgenomen.

Keizersdijk

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 14.200 mvt/etmaal op de Keizersdijk de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM_{10} $24,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 16.200, 23.400 en 41.600 mvt/etmaal.

Het Spant

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 14.200 mvt/etmaal op Het Spant de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM_{10} $24,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 16.200, 23.400 en 41.600 mvt/etmaal.

Rembrandtlaan

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 14.200 mvt/etmaal op de Rembrandtlaan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM_{10} $24,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 16.200, 23.400 en 41.600 mvt/etmaal.

Sint Jozeflaan

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 14.200 mvt/etmaal op de Sint Jozeflaan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 24,4 µg/m³. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' (50 µg/m³ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 16.200, 23.400 en 41.600 mvt/etmaal

Prins Bernhardlaan

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 14.200 mvt/etmaal op de Prins Bernhardlaan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 24,4 µg/m³. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' (50 µg/m³ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 16.200, 23.400 en 41.600 mvt/etmaal.

Wilhelminalaan

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 14.200 mvt/etmaal op de Wilhelminalaan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 24,4 µg/m³. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' (50 µg/m³ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 16.200, 23.400 en 41.600 mvt/etmaal.

Prins Hendrikstraat

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 13.400 mvt/etmaal op de Prins Hendrikstraat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ (40 µg/m³) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ 24,4 µg/m³. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden.

Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 15.300, 22.100 en 39.200 mvt/etmaal.

Beatrixlaan

Uit de berekeningen voor het jaar 2009 blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 20.300 mvt/etmaal op de Beatrixlaan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nog net niet wordt overschreden.

Bij deze intensiteit bedraagt de jaargemiddelde concentratie PM_{10} $24,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiermee wordt ook voor deze stof de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden. Het aantal dagen per kalenderjaar waarop de 'piekwaarde' ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per etmaal) wordt overschreden, bedraagt 21 dagen, zodat ook het maximale aantal overschrijdingsdagen van 35 niet wordt overschreden.

In de jaren 2010, 2015 en 2020 worden pas grenswaarden overschreden bij een verkeersintensiteit van respectievelijk 23.200, 33.500 en 59.500 mvt/etmaal.

5 Conclusie

In de volgende tabel zijn voor alle berekende wegen per jaar de verkeersintensiteiten aangegeven die uit oogpunt van luchtkwaliteit maximaal toelaatbaar zijn. Daaronder zijn per jaar de te verwachten intensiteiten opgenomen, waarna het verschil is bepaald.

De intensiteiten voor de jaren 2010 en 2015 zijn bepaald door de etmaalintensiteiten uit 2000 op te hogen met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2%. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze intensiteiten naar verwachting te hoog zijn. De westtangent is immers reeds in gebruik en in de loop van de jaren zullen ook de verkeersmaatregelen in het centrumgebied worden genomen, zodat de intensiteiten uiteindelijk zoveel zullen bedragen als in het verkeersmodel opgenomen voor het jaar 2020. Door rekening te houden met deze hoge intensiteiten voor de genoemde jaren is een worst-case-scenario in beeld gebracht: als met deze intensiteiten kan worden voldaan aan de grenswaarden, kan dat zeker met de intensiteiten die in werkelijkheid zullen optreden.

		2009	2010	2015	2020
Keizersdijk	maximale intensiteit	14.200	16.200	23.400	41.600
	intensiteit	10.404	10.612	11.717	4.972
	verschil	3.796	5.588	11.683	36.628
Het Spant	maximale intensiteit	14.200	16.200	23.400	41.600
	intensiteit	6.867	7.004	7.733	6.418
	verschil	7.333	9.196	15.667	35.182

Rembrandtlaan	maximale intensiteit	14.200	16.200	23.400	41.600
	intensiteit	6.242	6.367	7.030	4.676
	verschil	7.958	9.833	16.370	36.924
Sint Jozeflaan	maximale intensiteit	14.200	16.200	23.400	41.600
	intensiteit	6.763	6.898	7.616	6.714
	verschil	7.437	9.302	15.784	34.886
Prins Bernhardlaan	maximale intensiteit	14.200	16.200	23.400	41.600
	intensiteit	10.404	10.612	11.717	5.566
	verschil	3.796	5.588	11.683	36.628
Wilhelminalaan	maximale intensiteit	14.200	16.200	23.400	41.600
	intensiteit	10.404	10.612	11.717	5.943
	verschil	3.796	5.588	11.683	36.628
Prins Hendrikstraat	maximale intensiteit	13.400	15.300	22.100	39.200
	intensiteit	9.364	9.551	10.545	1.063
	verschil	4.036	5.749	11.555	38.137
Beatrixlaan	maximale intensiteit	20.300	23.200	33.500	59.500
	intensiteit	8.843	9.020	9.959	9.583
	verschil	11.457	14.180	12.541	49.917

Voor alle wegen geldt dat de resultaten uit het jaar 2009 maatgevend zijn. In onderstaande tabel is per weg aangegeven hoe groot de toename van het verkeer in dat jaar mag zijn, zonder dat grenswaarden worden overschreden.

maximale toename in het maatgevende jaar 2009 (mvt/etmaal)	
Keizersdijk	3.796
Het Spant	7.333
Rembrandtlaan	7.958
Sint Jozeflaan	7.437
Prins Bernhardlaan	3.796
Wilhelminalaan	3.796
Prins Hendrikstraat	4.036
Beatrixlaan	11.457

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal motorvoertuigbewegingen met ruim 3.700 mvt/etmaal kan toenemen zonder dat grenswaarden worden overschreden. Voor de overige berekende jaren (2010, 2015 en 2020) is nog een aanzienlijk grotere toename van de verkeersintensiteit mogelijk.

Ten gevolge van de herontwikkeling van het centrumgebied van Raamsdonksveer zal het aantal verkeersbewegingen weliswaar toenemen, maar het aantal van 3.700 mvt/etmaal wordt zeker niet gehaald. Er is derhalve geen sprake van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden op de drukste (en dus maatgevende) wegen in het plangebied. Er wordt hierdoor voldaan aan artikel 5.16 lid a van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen vormen derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Bijlage

Invoergegevens en Berekeningsresultaten