

Onderzoek luchtkwaliteit
Plangebied
"Sint Bavostraat te Rijsbergen"

INZICHT
&
OVERZICHT

Onderzoek luchtkwaliteit

Plangebied "Sint Bavostraat te Rijsbergen"

Opdrachtgever : Maas-Jacobs Vastgoed BV
Postbus 40
4880 AA ZUNDERT

Projectnummer : 20130176

Status rapport / versie nr. : Definitief 01

Datum : 6 november 2013

Opgesteld door : ing. F.H. Henrichs

Gecontroleerd door : C.J.M. Machielsen

Voor akkoord : ing. M. van Strien

Paraaf :



Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
D01	08-10-2013	Initiële rapportage	FH	CM
Do2	06-11-2013	Wijziging verkeerssituatie vrachtwagens	FH	CM

D01 Onderzoek luchtkwaliteit
Plangebied Sint Bavostraat
te Rijsbergen

20130176
november 2013
blad 1

INHOUD

blz.

1	INLEIDING	2
2	TOETSINGSKADER	3
3	VERANDERING IN VOERTUIGBEWEGINGEN	4
4	EFFECT OP DE LUCHTKWALITEIT IN DE OMGEVING	5
5	LUCHTKWALITEIT TER PLAATSE VAN DE ONTWIKKELING	7
6	CONCLUSIE	8

1 INLEIDING

Maas-Jacobs Vastgoed B.V. is voornemens op de kruising van de Sint Bavostraat en de Risten (plangebied Sint Bavostraat) te Rijsbergen een nieuwe LIDL supermarkt te ontwikkelen. Ten behoeve van de ruimtelijke ordening procedure dient te worden onderzocht of voldaan wordt aan de eisen voor het aspect luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit dient te worden beoordeeld op plaatsen waar significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Met betrekking tot de regelgeving kan deze beoordeling worden opgesplitst in een beoordeling van het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit in de omgeving en een beoordeling van de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling.

Maas-Jacobs Vastgoed B.V. heeft AGEL adviseurs opdracht verstrekt dit te onderzoeken.

2 TOETSINGSKADER

Als sprake is van een beperkte toename van de luchtverontreiniging die niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie NO₂ of PM₁₀ in de buitenlucht (NIBM), hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden. Dit volgt uit artikel 5.16, lid 1, sub c, van de Wet milieubeheer.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Een project wordt als NIBM beschouwd als aannemelijk is, dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO₂ of PM₁₀ van meer dan 3% (1,2 µg/m³). In de overige gevallen kan een project doorgang vinden indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

- het project, al dan niet in combinatie met de met het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, ofwel dat:
- de luchtkwaliteit door het project, al dan niet in combinatie met de met het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, ofwel dat:
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege het project, de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert, ofwel dat:
- er geen grenswaarden worden overschreden.

Het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit staat echter los van de beoordeling van de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling. De ontwikkeling betreft een nieuwe functie waarbij significante blootstelling van mensen plaatsvindt zodat ook de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling dient te worden beoordeeld. Op grond van het blootstellingscriterium van de Rbl 2007 (Regeling beoordeling luchtkwaliteit) dient hierbij te worden uitgegaan van de luchtkwaliteitseisen in relatie tot de verblijfstijd. De ontwikkeling betreft een supermarkt en een parkeervoorziening. De significante verblijfsperiode bedraagt voor deze functies 1 uur zodat getoetst dient te worden aan de uurgemiddelde norm.

De uurgemiddelde norm voor NO₂ is dat de grenswaarde van 300¹ µg/m³ niet meer dan 18 keer per jaar mag worden overschreden.

De uurgemiddelde norm voor PM₁₀ is dat de grenswaarde van 50 µg/m³ niet meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden.

¹ Vanaf 2015 geldt 200 µg/m³.

3 VERANDERING IN VOERTUIGBEWEGINGEN

Op basis van een worst-case benadering wordt er geen rekening gehouden met voertuigbewegingen als gevolg van de huidige bestemming.

De nieuwe bestemming betreft een discountsupermarkt met een bvo van in totaal 1.670 m². De verkeersgeneratie is gebaseerd op kentallen uit de CROW publicatie 317. Deze publicatie baseert de verkeersgeneratie op het type winkel en een kwalificatie van de directe omgeving van de winkel. De directe omgeving van de planlocatie wordt aangemerkt als schil centrum. Verder wordt de gemeente Zundert aangemerkt als zijnde niet stedelijk (Statline stedelijkheids code 5).

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten kan voor de ontwikkeling worden uitgegaan van een verkeersgeneratie van 86,5 tot 122,4 verkeersbewegingen per 100 m² bvo, hetgeen resulteert in 1444 tot 2044 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag (722 tot 1022 bezoekers die arriveren en weer vertrekken). Voor het onderzoek wordt uitgegaan van worst-case situatie van 1022 arriverende en vertrekkende personenauto's. De totale verkeersgeneratie personenauto's komt dan op 2044 per gemiddelde weekdag. De supermarkt bevindt zich op een kruising van wegen. Het verkeer van en naar de supermarkt komt derhalve uit 4 richtingen. Uitgaande van de grootte van het potentiële ontsluitingsgebied wordt de volgende verdeling aangehouden:

Richting Risten: 10%, ofwel 204 personenauto's per gemiddelde weekdag.
Richting Bredaseweg: 10%, ofwel 204 personenauto's per gemiddelde weekdag.
Richting Ettenseweg: 40%, ofwel 818 personenauto's per gemiddelde weekdag.
Richting Sint Bavostraat: 40%, ofwel 818 personenauto's per gemiddelde weekdag.

Ten behoeve van de aanvoer van producten arriveren en vertrekken er volgens opgave maximaal 4 vrachtwagens per dag. De totale verkeersgeneratie vrachtauto's komt dan op 8 per gemiddelde weekdag.

Volgens opgave van de ontwikkelaar vindt het toeleveringsverkeer in hoofdzaak plaats via de Bredaseweg.

In tabel 3.1 is de toename van het weekdaggemiddelde per weg weergegeven.

Tabel 3.1: Toename weekdaggemiddelde als gevolg van de ontwikkeling

Weg	Personenauto's	Vrachtauto's	Totaal	Aandeel vrachtverkeer
Risten	204	0	204	0,0%
Bredaseweg	204	8	212	3,8%
Ettenseweg	818	0	818	0,0%
Sint Bavostraat	818	0	818	0,0%

4 EFFECT OP DE LUCHTKWALITEIT IN DE OMGEVING

In verband met de relatief beperkte omvang van de verandering in voertuigbewegingen ten opzichte van de vigerende bestemming, wordt voor het onderzoek gebruik gemaakt van de NIBM rekentool welke het toenmalige Ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil heeft ontwikkeld. De NIBM tool betreft een implementatie van de Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering.

Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case. Met beperkte invoergegevens kan dan worden vastgesteld of een plan al dan niet als NIBM kan worden beschouwd.

Bij het toepassen van de NIBM rekentool (versie 16-04-2013) blijkt dat de toename van de voertuigbewegingen als gevolg van de ontwikkeling als NIBM kan worden beschouwd. De berekeningsresultaten zijn in onderstaande figuren 4.1 t/m 4.4 weergegeven.

Figuur 4.1: Berekeningsresultaat NIBM rekentool voor de Risten

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		204
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,17
	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		

Figuur 4.2: Berekeningsresultaat NIBM rekentool voor de Bredaseweg

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		212
Aandeel vrachtverkeer		3,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,30
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
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		

Figuur 4.3: Berekeningsresultaat NIBM rekentool voor de Ettenseweg

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		818
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,69
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
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		

D01 Onderzoek luchtkwaliteit
Plangebied Sint Bavostraat
te Rijsbergen

20130176
november 2013
blad 6

Figuur 4.4: Berekeningsresultaat NIBM rekentool voor de Sint Bavostraat

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		818
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,69
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
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		

5 LUCHTKWALITEIT TER PLAATSE VAN DE ONTWIKKELING

In de context van een goede ruimtelijke ordening dient bij een ontwikkeling van een gevoelige bestemming, de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling inzichtelijk te worden gemaakt.

Op grond van het blootstellingscriterium van de Rbl 2007 dient hierbij te worden uitgegaan van de luchtkwaliteitseisen in relatie tot de verblijfstijd. De ontwikkeling betreft een supermarkt waarbij blootstelling plaatsvindt op de parkeervoorziening. De significante verblijfsperiode voor een supermarkt en voor een parkeerplaats bedraagt 1 uur zodat getoetst dient te worden aan de uurgemiddelde norm.

De uurgemiddelde norm voor NO₂ is dat de grenswaarde van 300 µg/m³ niet meer dan 18 keer per jaar mag worden overschreden². Overschrijding van de uurgemiddelde norm voor NO₂ komt in Nederland, behoudens in de buurt van grote stookinstallaties, niet voor.

De uurgemiddelde norm voor PM₁₀ is dat de grenswaarde van 50 µg/m³ niet meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden.

Op basis van de Monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) blijkt dat de uurgemiddelde norm voor PM₁₀ ter plaatse van het plangebied niet wordt overschreden.

² Vanaf 2015 geldt 200 µg/m³.

6 CONCLUSIE

De bestemmingsplanwijziging leidt tot een beperkte toename van de luchtverontreiniging die niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie NO₂ of PM₁₀ in de buitenlucht (NIBM). De luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling voldoet aan de eisen voor luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de bestemmingsplanwijziging.