

nummer 256923 - 20130524
 datum 24 mei 2013
 aan Gemeente Zundert
 van D. Bouman Advies- en ingenieursbureau Oranjewoud
 kopie
 project Verlengde Hofdreef Zundert
 projectnummer 256923
 betreft Beoordeling van de luchtkwaliteit

Algemeen

Het voorgenomen plan maakt het mogelijk om nieuwe bedrijvigheid te realiseren nabij de Verlengde Hofdreef in Zundert. Het gaat om circa 2,4 hectare bruto bedrijventerrein (ca. 1,6 hectare netto of uitgeefbaar terrein) met een eigen ontsluiting naar de omgeving.

Het realiseren van nieuwe bedrijvigheid heeft zowel een directe als een indirecte invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen in het plangebied en haar omgeving. De directe invloed wordt ondervonden van alle (toekomstige) bedrijfsactiviteiten (productieprocessen) en alle ondersteunende processen als intern transport en afzuiging. De indirecte invloed wordt veroorzaakt door de verkeersaantrekkende werking van de bedrijven die van invloed is op het totaal aantal motorvoertuigbewegingen op de omliggende wegen (zowel personenvervoer als de aan- en afvoer van goederen). In deze beoordeling van de luchtkwaliteit zijn zowel de directe als de indirecte effecten van de bedrijven op de concentraties luchtverontreinigende stoffen beoordeeld.

Effecten verkeersaantrekkende werking nieuwe bedrijvigheid

De verkeersgeneratie van het voorgenomen plan is bepaald op basis van enkele CROW-kentallen voor bedrijven op een gemengd bedrijventerrein¹. Daaruit volgt een verkeersgeneratie op jaargemiddelde weekdagen van 128 voertuigbewegingen per hectare met personenvoertuigen en 30 bewegingen met vrachtvoertuigen (waarbij een verdeling van 41% middelzware en 59% zware vrachtvoertuigen wordt aangehouden). In tabel 1 is de verkeersgeneratie uitgewerkt voor het gehele bedrijventerrein, onderverdeeld naar de diverse voertuigcategorieën.

Tabel 1: Verkeersgeneratie nieuwe bedrijvigheid in motorvoertuigbewegingen per etmaal (naar boven afgerond)

Voertuigcategorie	Oppervlakte	Kental	Verkeersgeneratie	Percentage
Lichte motorvoertuigen	1,6	128	205	80,7 %
Middelzware vrachtvoertuigen	1,6	12	20	7,9 %
Zware vrachtvoertuigen	1,6	18	29	11,4 %
			254	100 %

De bijdrage van dit extra verkeer aan de concentraties voor de in Nederland maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) is bepaald op basis van de NIBM-tool² (versie mei 2013) gebruik makend van 254 mvt/etmaal en 19,3% vrachtverkeer. Uit de NIBM-tool volgt dat de maximale bijdrage van het extra personen- en vrachtverkeer aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ 0,91 µg/m³ bedraagt, voor PM₁₀ is dit 0,13 µg/m³. Aangezien het extra verkeer zich in werkelijkheid verdeelt over meerdere wegen zal de bijdrage van het extra verkeer in werkelijkheid kleiner zijn dan de nu genoemde maximale bijdragen. Aangezien de bijdrage kleiner is dan 1,2 µg/m³, draagt het extra planverkeer daarmee niet in betekenende mate bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de directe ontsluitingswegen van het plan.

¹ Gebaseerd op de kentallen uit CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012

² De NIBM-tool is door het ministerie van Infrastructuur en InfoMil ontwikkeld om te bepalen of een plan in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De met de tool berekende bijdrage is gebaseerd op de meest ongunstige weg- en omgevingskenmerken en leidt dus tot de maximale bijdrage aan de luchtkwaliteit.

Effecten nieuwe bedrijvigheid

De bedrijven op het bedrijventerrein zijn van invloed op de concentraties in de directe omgeving, onder meer als gevolg van (kleinschalige) stookinstallaties, het gebruik van mobiele werktuigen met een verbrandingsmotor en manoeuvrerend verkeer op het terrein van de inrichting. Het voorgenomen plan maakt bedrijven mogelijk tot en met milieucategorie 3.1, waarbij een deel van het bedrijventerrein alleen bestemd wordt voor bedrijfsactiviteiten behorend bij milieucategorie 2. Tot deze milieucategorieën behoren over het algemeen kleinschalige bedrijven zonder grootschalige productieprocessen.

Aangezien het voorgenomen plan een beperkte oppervlakte kent en alleen bedrijven toestaat uit de laagste milieucategorieën, is aannemelijk dat de directe bijdrage als gevolg van de bedrijven (bijvoorbeeld als gevolg van productieprocessen) naar de buitenlucht zeer beperkt zal zijn. Het effect op de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de directe omgeving van de nieuwe bedrijven zal dan ook zeer klein zijn.

Toets aan de relevante grenswaarden

In tabel 2 zijn de hoogste berekende concentraties weergegeven zoals die in de directe omgeving van het plangebied berekend zijn in het kader van het luchtkwaliteitonderzoek voor de nieuwe randweg³. Deze concentraties liggen net iets hoger dan de in maart 2013 vastgestelde grootschalige achtergrondconcentraties in de directe omgeving van het plangebied voor het zichtjaar 2013: 21,5 µg/m³ voor NO₂ en 24,1 µg/m³ voor PM₁₀. In de tabel is eveneens de resterende ruimte ten opzichte van de maatgevende grenswaarden voor beide stoffen opgenomen, rekening houdend met de maximale concentratiebijdrage van het extra verkeer dat als gevolg van het voorgenomen plan gaat rijden.

Tabel 2: Berekening ruimte tot de grenswaarde in µg/m³

Voertuigcategorie	Stikstofdioxide - NO ₂	Fijn stof - PM ₁₀
Maximale concentratie randweg	24,3	25,0
Maximale bijdrage wegverkeer	0,91	0,13
Totaal	25,2	25,1
Maatgevende grenswaarde	40,0	31,2 *
Ruimte tot de grenswaarde	14,8	6,1

* bij een jaargemiddelde concentratie van meer dan 31,2 µg/m³ wordt de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ meer dan het wettelijk toegestane aantal van 35 keer overschreden.

Uit de tabel blijkt dat de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het extra planverkeer (zeer) ruim onder de maatgevende grenswaarden voor NO₂ (40 µg/m³) en PM₁₀ (31,2 µg/m³) ligt. Aannemelijk is dat de beperkte bijdrage van de nieuw te realiseren bedrijven niet dusdanig groot is dat de ruimte tot de grenswaarden volledig wordt opgevuld.

Conclusie

Gezien het grote gat (de ruimte) tussen de vastgestelde achtergrondconcentraties en de maatgevende grenswaarden, is voor zowel NO₂ als PM₁₀ aannemelijk dat, rekening houdend met de maximale bijdrage van het extra wegverkeer en de beperkte bijdrage van de nieuwe bedrijven, op de maatgevende beoordelingspunten zal worden voldaan aan de grenswaarden zoals die zijn opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

³ Luchtkwaliteitonderzoek Randweg Zundert, Oranjewoud, januari 2011