

Memo

nummer 268745 - 20140429
 datum 29 april 2014
 aan C.V. Trade Port Noord
 van D. Bouman
 goedkeuring E. Been
 project M.e.r. beoordeling klaver 1 Trade Port Noord
 projectnummer 26745
 betreft Beoordeling van de luchtkwaliteit

Aanleiding

Ten behoeve van het bestemmingsplan voor bedrijventerrein Trade Port Noord is door Antea Group (destijds Oranjewoud) een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (projectnr. 197197, rev. 06 d.d. 17 oktober 2011). In dit onderzoek zijn zowel de emissies van de bedrijven als het verkeer meegenomen. Uit het onderzoek blijkt dat inclusief de realisatie van Trade Port Noord wordt voldaan aan de grenswaarden zoals die voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

In het kader van de planoptimalisatie wordt klaver 1 herzien. Concreet betekent dit een uitbreiding van klaver 1 naar oostelijke richting (tot de hoogspanningslijn) waardoor sprake is van een vergroting van het uitgeefbaar oppervlak (de milieucategorie blijft hetzelfde). De uitbreiding van klaver 1 is van invloed op de luchtkwaliteit. In deze notitie is de beoordeling opgenomen.

Resultaten onderzoek Trade Port Noord

Het effect van de herziening van klaver 1 is hoofdzakelijk van invloed op de beoordelingspunten in de directe omgeving van klaver 1. Het gaat daarbij in hoofdzaak om de punten langs de Sevenumseweg en de Berkter Hei aangezien deze het dichtst bij klaver 1 liggen.

In het onderzoek voor Trade Port Noord zijn ook beoordelingspunten gelegd ter plaatse van het hart van klaver 1 aangezien daar in het bestemmingsplan Trade Port Noord functies worden toegestaan waar sprake kan zijn van langdurige blootstelling. Na de beoogde herziening van klaver 1 zijn deze functies niet meer toegestaan en hoeft daar dus ook niet meer getoetst te worden (er hoeft niet getoetst te worden op bedrijfslocaties).

In onderstaande tabel zijn de in het kader van het eerder uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek berekende (jaargemiddelde) concentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven op de beoordelingspunten nabij de woningen langs de Sevenumseweg en de Berkter Hei voor de plansituatie.

Tabel 1: Resultaten luchtkwaliteitonderzoek 2013, 2015 en 2022 inclusief (gedeeltelijke) ontwikkeling van Trade Port Noord

Beoordelingspunt	Jaargemiddelde NO ₂			Jaargemiddelde PM ₁₀			Aantal overschrijdingen etmaalnorm PM ₁₀		
	2013	2015	2022	2013	2015	2022	2013	2015	2022
J22	25,2	23,9	20,5	24,6	24,2	23,3	16	15	12
J23	25,2	23,7	20,1	24,6	24,1	23,2	15	15	11
J24	24,9	23,4	19,8	24,6	24,1	23,2	15	14	11
J25	24,6	22,9	19,2	24,7	24,1	23,2	16	14	11
J26	25,5	23,4	19,5	24,8	24,2	23,1	16	14	11
J27	25,6	23,4	19,5	24,8	24,2	23,1	15	14	11
J28	25,4	23,2	19,3	24,7	24,1	23,0	15	14	11
J104	26,0	24,7	21,2	24,6	24,2	23,4	16	15	12
J105	26,1	24,8	21,2	24,6	24,2	23,3	16	15	12

Op basis van de rekenresultaten in tabel 1 kunnen de volgende conclusies worden getrokken voor de situatie zonder uitbreiding van klaver 1, maar inclusief (gedeeltelijke) ontwikkeling van bedrijventerrein Trade Port Noord:

- De berekende jaargemiddelde concentraties NO_2 liggen ruim onder de voor NO_2 relevante grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De ruimte tot de grenswaarde bedraagt minimaal $(40 - 26,1 =) 13,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- De berekende jaargemiddelde concentraties PM_{10} liggen ruim onder de voor PM_{10} relevante grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De ruimte tot de grenswaarde bedraagt minimaal $(40 - 24,8 =) 15,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Het berekende aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} ligt ruim onder de voor PM_{10} norm van 35 keer overschrijding op jaarbasis. De ruimte tot de grenswaarde bedraagt minimaal $(35 - 16 =) 19$ overschrijdingsdagen.

Beoordeling van de effecten

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten weergegeven voor de beoordeling van de, voor luchtkwaliteit, te verwachten effecten als gevolg van de herziening van klaver 1.

Tabel 2: Te verwachten relevante effecten

	Klaver 1 - bestemmingsplan TPN	Klaver 1 - herziening	Vershil
Uitgeefbare oppervlakte	28,8 hectare	45,0 hectare	+ 16,2 (+ 56%)
Verkeersgeneratie	2.163 mvt/etmaal	3.380 mvt/etmaal *	+ 1.217 (+ 56%)

* de nieuwe verkeersgeneratie is bepaald op basis van de toename van de uitgeefbare oppervlakte

Effecten als gevolg van de emissies van bedrijven

Het uitbreiden van de voor bedrijven bestemde delen met ruim 16 hectare leidt tot een toename van de toekomstige (directe) emissies als gevolg van de bedrijven. Voor NO_x biedt het bestemmingsplan Trade Port Noord geen directe en ook geen indirecte mogelijkheden (binnenplanse afwijking of wijzigingsbevoegdheid) om bedrijven te realiseren waarbij er mogelijk sprake is van significante effecten vanwege de emissies van stikstof van bedrijven. Deze planregel blijft gehandhaafd na herziening van klaver 1 waardoor, ondanks de toename van de uitgeefbare oppervlakte, geen relevante toename van de NO_x -emissies te verwachten is.

Voor PM_{10} zijn geen regels opgenomen in het bestemmingsplan Trade Port Noord en de nu voorgenomen herziening. In het luchtkwaliteitonderzoek voor Trade Port Noord is gerekend met $19 \text{ kg } \text{PM}_{10}/\text{ha}/\text{jaar}$ wat neerkomt op een toename van ruim 300 kilogram PM_{10} per jaar. Deze toename is beperkt als gekeken wordt naar de totale emissie PM_{10} als gevolg Trade Port Noord als geheel: ruim 34.500 kilogram PM_{10} per jaar. De toename van de emissie PM_{10} nabij klaver 1 zal leiden tot (licht) hogere concentraties PM_{10} dan berekend in het originele luchtkwaliteitonderzoek voor Trade Port Noord.

Effecten als gevolg van de toename van verkeer

Aannemelijk is dat de voorgenomen uitbreiding van de voor bedrijven bestemde delen met circa 56% leidt tot een toename van de verkeersgeneratie van klaver 1. Uitgaande van de in het luchtkwaliteitonderzoek gehanteerde verkeersgeneratie voor dit klaver bedraagt deze toename circa 1.200 bewegingen per etmaal (28% licht, 18% middelzwaar en 54% zwaar). Dit verkeer verdeelt zich via de Greenportlane en de A73 en A67 richting de omgeving. In mindere mate zal sprake zijn van een toename op enkele lokale wegen zoals de Eindhovenseweg (richting Sevenum) en de Sevenumseweg.

Een toename van verkeer is met name van invloed op de concentraties NO_2 en PM_{10} op korte afstand van de weg. Naarmate de afstand tot de weg groter wordt neemt de bijdrage van het verkeer op een weg snel af. Op korte afstand langs de Greenportlane tussen de aansluiting van klaver 1/2 en de A73, bedraagt de NO_2 -toename bij 100% ontwikkeling van Trade Port Noord (2022) maximaal $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (op beoordelingspunten U35 en U36). Voor PM_{10} zal deze toename een stuk lager zijn aangezien de emissiefactoren voor PM_{10} per afgelegde kilometer veel lager zijn dan de NO_x -emissiefactoren voor het wegverkeer.

Aangezien een verkeerstoename van 1.200 mvt/etmaal een fractie is van de totale verkeerstoename van heel Trade Port Noord is aannemelijk dat de toename van verkeer als gevolg van de uitbreiding van klaver 1 (direct) langs de wegen in de omgeving kleiner zal zijn dan de genoemde $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als maximale verkeersbijdrage.

Beoordeling en conclusie

De uitbreiding van klaver 1 leidt, ten opzichte van het voor het MER en bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek, tot een toename van de (directe) PM₁₀-emissies van de bedrijven op klaver 1. Daarnaast zal de verkeerstoename leiden tot een toename van de NO₂- en PM₁₀-concentraties langs de wegen in de directe omgeving, met name langs de Greenportlane en de rijkswegen.

Uit het voor Trade Port Noord uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de directe omgeving van klaver 1 (zeer) ruim onder maatgevende grenswaarden liggen. Aangezien de effecten van de herziening van klaver 1 beperkt zijn is aannemelijk dat de grenswaarden ook na herziening van dit klaver niet worden overschreden. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming.