

# Onderzoek luchtkwaliteit

## Molenhoekpassage, Rosmalen

**Kenmerk: RL001-0252201-01B**

**19 juni 2013**

## 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 (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk;
- c het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

### 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' en de 'Regeling niet in betekende mate'. In de Regeling 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 voor woningbouwlocaties en kantoorlocaties. Voor detailhandel is geen categorie aangewezen.

Voor projecten die niet behoren tot één van de categorieën die in de Regeling 'niet in betekende mate' zijn opgenomen, kan in veel gevallen toch aannemelijk worden gemaakt dat de betreffende ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt. Hiervoor is een nadere toetsing noodzakelijk. In algemene zin geldt dat projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) 'niet in betekende mate' bijdragen. Deze 3%-norm komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub>.

## 2 Toetsing

### 2.1 Het initiatief

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de uitbreiding van de bestaande Molenhoekpassage, de realisering van een nieuwe supermarkt en de bouw van een aantal woningen. Daarnaast wordt de wegenstructuur rond de Molenhoekpassage aangepast door het realiseren van een doorsteek tussen de Huygensstraat en de Slauerhoffstraat. Ten gevolge van het initiatief zullen de verkeersstromen in en rond het plangebied veranderen, enerzijds omdat de nieuwe functies extra verkeer genereren, anderzijds doordat het verkeer op een andere wijze zal worden afgewikkeld.

Het initiatief behoort niet tot één van de categorieën die in de Regeling 'niet in betekende mate' zijn opgenomen. Daarom is een specifieke toetsing nodig om aan te tonen of het initiatief voldoet aan de eisen die zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Voor dergelijke gevallen is door het ministerie van VROM (inmiddels het ministerie van I&M) in samenwerking met InfoMil een rekentool ontwikkeld. Met deze rekentool kan op een eenvoudige manier worden berekend of een plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als invoergegevens zijn uitsluitend het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer benodigd. Voor alle overige invoergegevens (waaronder het wegtype, de bestaande verkeersintensiteit en de bomenfactor) wordt in de rekentool uitgegaan van een 'worst-case-scenario'.

### 2.2 Toetsing met NIBM-tool

Ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan zijn de huidige en te verwachten verkeersstromen in en rond het plangebied in beeld gebracht (memo verkeersgeneratie Molenhoekpassage, 28 mei 2013). Op basis van kencijfers, afkomstig uit diverse CROW-publicaties, is de extra verkeersgeneratie ten gevolge van het initiatief bepaald. Er is sprake van een totale extra verkeersgeneratie van circa 822 motorvoertuigbewegingen/weekdagemaal (mvt/etm). Deze toename bestaat hoofdzakelijk uit licht verkeer (personenauto's). Voor bestelwagens is sprake van een toename van 10% ten opzichte van de huidige situatie, wat neerkomt op 2 extra mvt/etm. Voor vrachtverkeer is sprake van een toename van 3 vrachtwagens per weekdagemaal (oftewel 6 mvt/etm).

Dit extra verkeer zal zich verdelen over de wegen in en rond het plangebied. Ten gevolge van de aanpassingen in de verkeersstructuur en de situering van de nieuwe functies (met name de nieuwe supermarkt) is in de nieuwe situatie sprake van een andere verdeling van het verkeer dan in de huidige situatie: sommige wegvakken worden drukker bereden, terwijl op andere wegvakken juist minder motorvoertuigbewegingen zullen plaatsvinden. De grootste toename van verkeersbewegingen vindt plaats op de Slauerhoffstraat (wegvak tussen Oude Baan en Bilderdijkstraat). Hier is sprake van een toename van circa 630 mvt/etm. Op alle andere wegen is sprake van een kleiner verkeerstoename.

Op de Oude Baan, waar na de Slauerhoffstraat de grootste verkeerstoename is berekend, is vanwege de verdeling van het verkeer in oostelijke en westelijke richting sprake van een toename van circa 344 mvt/etm. Op alle wegen in de omgeving van de Molenhoekpassage is de toename van het verkeer dus kleiner dan de totale toename van 822 mvt/etm. Bij de berekening met behulp van de NIBM-tool is echter uitgegaan van het totale aantal extra verkeersbewegingen, waardoor een 'worst case scenario' in beeld is gebracht. Als wordt aangetoond dat de bijdrage van het extra verkeer in dit geval onder de grens voor 'niet in betekenende mate' blijft, zal op geen van de wegen in de omgeving van de Molenhoekpassage deze grens worden overschreden.

De totale verwachte verkeerstoename bestaat in totaal uit 822 mvt/etm. Hiervan is circa 99% licht verkeer (personenauto's). Het aandeel middelzwaar en zwaar verkeer (2 mvt/etmaal bestalauto's en 6 mvt/etm vrachtwagens) bedraagt circa 1%. Wanneer in de NIBM-tool (versie 16 april 2013) het aantal van 822 motorvoertuigbewegingen/weekdagemaal wordt ingevoerd met een aandeel vrachtverkeer van 1%, blijkt dat de maximale toename van de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) 0,81 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. De maximale toename van de concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) bedraagt 0,20 µg/m<sup>3</sup>.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		822
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,81
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,20
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Resultaat toetsing met NIBM-rekentool (versie 16 april 2013)

De maximale bijdrage van het extra verkeer ten gevolge van het initiatief blijft derhalve onder de grens voor 'niet in betekenende mate' van 1,2 µg/m<sup>3</sup>, die zowel voor NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> geldt. Uit de toetsing met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer ten gevolge van het initiatief 'niet in betekenende mate' is. Er wordt derhalve voldaan aan artikel 5.16 sub c van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor de realisering van het initiatief.

#### **2.2.1 Toetsing grenswaarden**

Omdat het initiatief 'niet in betekenende mate' bijdraagt is een toetsing aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ingevolge de Wet milieubeheer niet noodzakelijk. Met behulp van de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit kan echter eenvoudig inzicht worden verkregen in de luchtkwaliteit ter plaatse.

Uit de kaart behorende bij de monitoringstool 2012 blijkt dat langs de Oude Baan, de drukste weg in de omgeving van het plangebied, de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet worden overschreden. Zowel in de huidige (2011) als in de toekomstige situatie (2015 en 2020) bedragen de concentraties op alle rekenpunten langs deze weg minder dan 35 µg/m<sup>3</sup>. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat binnen het plangebied geen sprake is van (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden. Gezien de beperkte bijdrage van het initiatief (maximaal 0,81 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> en 0,20 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>) zullen ook na realisering van het initiatief de grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet worden overschreden. De luchtkwaliteit in het plangebied staat realisering van het initiatief dus niet in de weg.

### 3 Conclusie

Uit de toetsing met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer 'niet in betekenende mate' is, zodat geen nader onderzoek nodig is. Er wordt voldaan aan artikel 5.16 sub c van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen vormen daarom geen belemmering voor de realisering van het initiatief. Bovendien blijkt uit raadpleging van de monitoringstool van het NSL dat geen sprake is van (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden in het plangebied en in de omgeving van het plangebied, zodat ook uit oogpunt van 'een goede ruimtelijke ordening' geen sprake is van belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit.

**CROONEN ADVISEURS**  
ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E [info@croonen.nl](mailto:info@croonen.nl) – I [www.croonenadviseurs.nl](http://www.croonenadviseurs.nl)