

# Quick scan luchtkwaliteit Bosscheweg 57 te Berkel-Enschot

Memo

Gildeweg 39a  
Postbus 5185  
4380 KD Vlissingen  
T (0118)-442270  
E [info@s-w.nl](mailto:info@s-w.nl)



Akoestische onderzoeken  
Bouwfysische adviezen  
Bouwkundige bestekken  
Brandveiligheid  
Brandoverslag berekeningen  
Milieu Prestatie berekeningen  
Energie Prestatie berekeningen  
Geluidwering gevels  
Toetsing Bouwbesluit  
V&G Plannen

Berekend op uw eisen

Aerde Borgert Architecten  
t.a.v. mevr. E. Borgert  
Lange Nieuwestraat 172-174  
5041 DJ Tilburg  
Per e-mail: elles@aerdeborgert.nl

Vlissingen, 16-06-2014

Betreft: Quick scan luchtkwaliteit  
Project: nieuwbouw Bosscheweg 57 te Berkel-Enschot  
Projectnummer: 2140616  
Aantal pagina's: 5 (inclusief voorblad)

Geachte mevrouw Borgert,

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit, staat deze ook wel bekend als de "Wet luchtkwaliteit". De "Wet luchtkwaliteit" kent een aantal nieuwe begrippen zoals 'niet in betekenende mate' (NIBM) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor nieuwe plannen betekent dit dat er nagegaan dient te worden of het plan past binnen het Besluit en/of de ministeriële regeling 'niet in betekenende mate'.

#### *Beschrijving aanleiding toets*

In opdracht van Aerde Borgert Architecten is de voorliggende quick scan luchtkwaliteit opgesteld voor het plan gelegen aan de Bosscheweg 57 te Berkel-Enschot. Het bouwplan bestaat uit de nieuwbouw van in totaal 57 appartementen, verdeeld over 4 vleugels. In het midden van het bouwplan staat al een bestaand gebouw, dat in de bestaande situatie in gebruik is als kantoorgebouw. Dit gebouw blijft bouwkundig ongewijzigd, de exacte bestemming voor de nieuwe situatie staat nog niet vast.

Het plan is in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Er zal een ruimtelijk procedure gevolgd worden (afwijken van het bestemmingsplan, of opnieuw vaststellen van het bestemmingsplan). In het kader van deze procedure dient onder andere het aspect luchtkwaliteit te worden beschouwd.

#### *Kleine en grote projecten*

Niet alle ruimtelijke projecten hoeven in het NSL te worden opgenomen. Het overgrote deel van de bouwprojecten die jaarlijks in Nederland gerealiseerd worden, heeft vrijwel geen invloed op de luchtkwaliteit. Daarom introduceert de "Wet luchtkwaliteit" 'kleine' en 'grote' projecten. Een paar honderd grote projecten dragen 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen). Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). In hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3% bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m<sup>3</sup>) een 'betekend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing.

Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3000 woningen bij twee ontsluitingswegen, niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Voor kantoorlocaties met één ontsluitingsweg geldt een grens van 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.

Als een project wel de ‘in betekenende mate’-grens overschrijdt, zijn er twee mogelijkheden. Of een overheid besluit om het project onder te brengen in het NSL of men besluit om projectsaldering toe te passen. Een extra mogelijkheid die de wet geeft is het toepassen van extra maatregelen ter plekke (die onlosmakelijk met het project verbonden dienen te zijn), waardoor de verslechtering onder de NIBM grens komt. Een voordeel van de “Wet luchtkwaliteit” is ook dat grote projecten niet meer rechtstreeks hoeven te worden getoetst aan de normen. Als een groot project is opgenomen in het NSL, hoeft de verantwoordelijke overheid in de planprocedure (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) niet meer te toetsen aan de normen, zoals het geval was in het Blk 2005. De overheid kan veelal volstaan met een onderbouwing door aan te geven dat het project is opgenomen in het NSL. Het NSL zorgt ervoor dat het negatieve effect van deze projecten wordt gecompenseerd met een groot pakket landelijke maatregelen. Met ingang van 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht. Het NSL heeft een looptijd van 5 jaar.

Het bouwproject aan de Bosscheweg 57 zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Mede op basis van de Crow-publicatie 317 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ is de volgende verkeersgeneratie ten gevolge van het bouwproject als worst case scenario aangehouden:

- 57 appartementen x 5,8 mvt/etm per app. = 331 motorvoertuigen per etmaal.
- 57 appartementen x 0,02 mvt vrachtverkeer /etm per app. = 1,14 vrachtwagens per etmaal.

De waarde van 5,8 motorvoertuigen per woning als verkeersgeneratie, hoort bij een aanduiding van de omgeving van het bouwplan als “groen – stedelijk”.

Voor het bestaande gebouw in middendeel van het bouwplan, kan het volgende gesteld worden: In de bestaande situatie is dit gebouw in gebruik als kantoorgebouw. Daarbij hoort al een hoeveelheid verkeer per etmaal. De bestemming in de nieuwe situatie is nog niet exact bekend, maar voor de meeste bestemmingen die hier toepasbaar zijn, zal gelden dat de hoeveelheid verkeer vergelijkbaar zal zijn met de bestaande situatie. Er is geen extra hoeveelheid verkeer (geen toename, geen afname) aangehouden voor dit gebouw.

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt (NIBM) aan luchtverontreiniging. Het grote voordeel van deze NIBM rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. 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 dus worden vastgesteld of een plan NIBM is.

In onderstaande figuur is de worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de realisatie van het planvoornemen op de luchtkwaliteit weergegeven. Op de volgende pagina worden de gegevens van de achterliggende berekening in zijn geheel weergegeven.

### 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)                                                         |                                       | 331  |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                |                                       | 0,6% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                      | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,31 |
|                                                                                                      | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,07 |
| 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;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |                                       |      |

Uit het vorenstaande blijkt dat de "Wet luchtkwaliteit" geen beperkingen oplegt aan de beoogde realisatie van het bouwproject voor 57 appartementen aan de Bosscheweg 57 te Berkel-Enschot.

Wij vertrouwen erop u hiermee op passende wijze van dienst te zijn geweest.

Vlissingen, 16 juni 2014

Frank Hammen  
S&W Consultancy

## Implementatie van Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering

| Type gegevens                                                 |                                                      | NO <sub>2</sub> | PM <sub>10</sub> |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------|------------------|
| Weggegevens                                                   | Breedte van de ontsluitingsweg                       | 5               | 5                |
|                                                               | Afstand van het rekenpunt tot de wegrand             | 5               | 5                |
|                                                               | Afstand van het rekenpunt tot de wegas               | 7,5             | 7,5              |
|                                                               | rekenparameter a                                     | 0,000488        | 0,000488         |
|                                                               | rekenparameter b                                     | -0,0308         | -0,0308          |
|                                                               | rekenparameter c                                     | 0,59            | 0,59             |
|                                                               | verdunningsfactor                                    | 0,38645         | 0,38645          |
| Autonoom verkeer                                              | Aantal voertuigbewegingen                            | 7800            | nvt              |
|                                                               | Percentage vrachtverkeer                             | 0%              | nvt              |
| Extra verkeer                                                 | Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)        | 331             | 331              |
|                                                               | Percentage vrachtverkeer                             | 1%              | 1%               |
| Autonoom + extra verkeer                                      | Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)        | 8131            | nvt              |
|                                                               | Percentage vrachtverkeer                             | 0,0%            | nvt              |
| Emissiefactoren NO <sub>x</sub> en PM <sub>10</sub> (gram/km) | Licht verkeer                                        | 0,47            | 0,05             |
|                                                               | Vrachtverkeer                                        | 14,28           | 0,34             |
| Emissies NO <sub>x</sub> en PM <sub>10</sub> (microgram/m/s)  | Autonoom                                             | 42,87           | nvt              |
|                                                               | Extra verkeer                                        | 2,14            | 0,19             |
|                                                               | Autonoom + Extra verkeer                             | 45,01           | nvt              |
| Fractie direct uitgestoten NO <sub>2</sub>                    | Licht verkeer                                        | 0,27            | nvt              |
|                                                               | Vrachtverkeer                                        | 0,05            | nvt              |
| Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO <sub>2</sub>         | Autonoom                                             | 0,275           | nvt              |
|                                                               | Extra verkeer                                        | 0,241           | nvt              |
|                                                               | Autonoom + Extra verkeer                             | 0,273           | nvt              |
| Overige invoergegevens                                        | Bomenfactor                                          | 1,5             | 1,5              |
|                                                               | Regiofactor meteorologie                             | 1,05            | 1,05             |
| Parameters                                                    | B                                                    | 0,6             | 0,6              |
|                                                               | K                                                    | 100             | 100              |
| Jaargemiddelde bijdrage NO <sub>x</sub>                       | Autonoom                                             | 16,2            | nvt              |
|                                                               | Autonoom + Extra verkeer                             | 17,0            | nvt              |
| Locatiespecifieke achtergrondconcentraties                    | Jaargemiddelde in µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> | 33,6            | nvt              |
|                                                               | Jaargemiddelde in µg O <sub>3</sub> /m <sup>3</sup>  | 39,6            | nvt              |
| Jaargemiddelde NO <sub>2</sub> concentraties                  | Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m <sup>3</sup>  | 40,5            | nvt              |
|                                                               | Bijdrage autonome verkeer in µg/m <sup>3</sup>       | 6,94            | nvt              |
|                                                               | Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m <sup>3</sup> | 7,25            | nvt              |
| Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m <sup>3</sup>          |                                                      | 0,31            | 0,07             |