

3.1 Bijdrage luchtkwaliteit

Update 30-01-2012

Het onderhavige plan biedt de mogelijkheid tot de realisatie van maximaal 86 woningen. Op basis van de CROW-publicatie nr. 256, Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden (oktober 2007), is de ritgeneratie van deze woningen berekend. Daarbij is rekening gehouden met het type woning en de daarbij behorende te verwachten ritgeneratie.

VERKEERSGENERATIE

Verkeersgeneratie plan Haarbosch

Type woning	aantal	verkeersgeneratie/ etmaal	verkeersgeneratie totaal/etmaal
A vrijstaand geschakeld	20	9.3	186
B twee onder een kap	24	8.7	210
C rijtjeswoning	34	7.9	269
D reserve in het plan	8	8.6	69
totale verkeersgeneratie per etmaal			734

De verwachte totale ritgeneratie van het plan bedraagt ongeveer 740 ritten/etmaal. Het plan kent slechts een ontsluitingsweg. Deze weg sluit aan op de Haarweg. Dit betekent een toename van het verkeer op deze weg met ongeveer 740 motorvoertuigen per etmaal.

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM¹ in samenwerking met InfoMil de nibm-tool 08-06-12 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald. Daarbij wordt uitgegaan van een worst-case scenario.

NIBM-TOOL

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 voertuigen (weekdaggemiddelde)		800
Aandeel vrachtverkeer		2.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0.73
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.23
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;		

nibm-tool 08-06-11

CONCLUSIE

¹ De taken van het Ministerie van VROM zijn in 2010 overgegaan naar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat de maximale bijdrage ten gevolge van het extra verkeer op de Haarweg vanwege het plan voor respectievelijk NO₂ of PM₁₀ 0,73 µg/m³ en 0,23 µg/m³ bedragen. Dit betekent dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Het plan moet daarom worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit vanwege het plan kan derhalve achterwege blijven.