

Memo motivatie luchtkwaliteit

Datum 8 augustus 2019
Documentnummer M180230.001.004/JGO
Relatie Ontwikkelingsmaatschappij Poort van Echt B.V., de heer R. Potten
Onderwerp Motivatie luchtkwaliteit – PM10 én NO2

Aan de Loperweg in Echt zijn vergevorderde plannen om een gecombineerd hotel, restaurant en casino te realiseren. Om aan te tonen dat de ontwikkeling 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit is onderhavig luchtkwaliteitsonderzoek opgesteld.

Wettelijk kader

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen inzake de luchtkwaliteit opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna ook: Wmb). Omdat de luchtkwaliteitseisen op zijn genomen in titel 5.2 van de Wmb, staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Het doel van titel 5.2 Wm is om de mensen te beschermen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op hun gezondheid. In de wet- en regelgeving zijn de richtlijnen uit de Europese regelgeving opgenomen, waaraan voorgenomen ontwikkelingen dienen te voldoen.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid van een bestuursorgaan ex. artikel 5.16 Wm:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project leidt al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of een regionaal programma van maatregelen.

Het besluit NIBM

Deze Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) legt vast wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de toename van concentraties van bepaalde stoffen in de lucht. Een project is NIBM wanneer het aannemelijk is dat het een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM10 als NO2.

Het NSL is vanaf augustus 2009 van kracht, zodat de 3% grens aangehouden dient te worden.

Verkeersgeneratie ontwikkeling

In het verkeerskundig onderzoek wordt in paragraaf 3.2 uitgegaan van een netto verkeersgeneratie van 2.295 verkeersbewegingen per werkdag.

In het akoestisch onderzoek wordt in paragraaf 3.1 uitgegaan van de onderstaande verdeling van bovengenoemde verkeersgeneratie in de dag, avond- en nachtperiode.

Mobiele geluidbronnen

	<i>totaal</i>	<i>Aantal stuks</i>		
		<i>dag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>
- personenwagens	1.147	608	390	149
- vrachtwagens	7	5	1	1
- bussen	4	2	1	1

Aansluiting in- en uitrit

In onderhavig onderzoek wordt de in-en uitrit voor personenauto's aangesloten op de Aasterbergerweg. De in- en uitrit voor vrachtwagens en bussen wordt aangesloten op de Loperweg. Dit overeenkomstig de tekening "Terreininrichting hotel Leisure Poort van Echt juni 2019".

Verdeling verkeersintensiteiten

In de onderstaande tabel zijn de in Geomilieu gehanteerde verdelingen van het verkeer opgenomen.

	<i>Gehanteerde verdeling in %</i>		
	<i>dag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>
- personenwagens	53,00	34,00	13,00
- vrachtwagens	71,42	14,29	14,29
- bussen	50,00	25,00	25,00

In de onderstaande tabel zijn de in Geomilieu gehanteerde uurintensiteiten van het verkeer opgenomen.

	<i>Gehanteerde uurintensiteit in %</i>		
	<i>dag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>
- personenwagens	4,42	8,50	1,62
- vrachtwagens	5,95	3,57	1,79
- bussen	4,17	6,25	3,13

Verdeling verkeersintensiteiten over de diverse routes

In Geomilieu zijn de bewegingen van de personenauto's over de parkeerplaats verdeeld over 3 routes (route 1 tot en met 3). Op route 4 en 5 zijn de vrachtwagens en bussen gemodelleerd. Gezien het aantal parkeerplaatsen die de personenauto's in de diverse routes ontmoet is de volgende verdeling aangehouden:

Route 1: 3/6 (574 verkeersbewegingen. Deze reiden rond);

Route 2: 1/6 (382 verkeersbewegingen. Dit betreffen 191 bewegingen heen en 191 terug);

Route 3: 2/6 (764 verkeersbewegingen. Dit betreffen 382 bewegingen heen en 382 terug);

Route 4: 14 bewegingen vrachtverkeer. Dit betreffen 7 bewegingen heen en 7 terug;

Route 5: 8 bewegingen bussen. Dit betreffen 4 bewegingen heen en 4 terug.

Conclusie

Uit **bijlage 3.1** blijkt dat op de grens van het plangebied de toename PM10 maximaal 0,05 microgram/m³ bedraagt. Uit **bijlage 3.2** blijkt dat de toename NO2 maximaal 0,33 microgram/m³ bedraagt. Deze toenames liggen ver onder de grens van 1,2 microgram/m³ (3% van de grenswaarde) voor zowel PM10 als NO2. Geconcludeerd wordt dat het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Tevens is de bronbijdrage van PM10 op omliggende woningen 0,00 microgram/m³.

Gelet op vorenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen voor de beoogde planontwikkeling.

Opgesteld door:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke.

J.A.M. Goertz-Habets BBA
Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV

Bijlagen: 1) Figuren
 2) Invoergegevens
 3) Rekenresultaten