

YSSELSTEYN ABT BEDRIJVENTERREIN
LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

ARCADIS REGIO ZUID

27 maart 2006

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel luchtkwaliteitsonderzoek	3
1.3	Plangebied	3
1.4	Planomschrijving	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Wetgeving	6
2.1	Besluit Luchtkwaliteit 2005	6
2.1.1	Toetsingskader Stikstofdioxide (NO ₂)	6
2.1.2	Toetsingskader Fijn Stof (PM ₁₀)	7
3	Onderzoeksopzet en invoergegevens	9
3.1	Onderzoeksopzet	9
3.2	Invoergegevens	10
4	Toetsing grenswaarden	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Huidige situatie	12
4.3	Situatie in 2010	13
4.4	Situatie in 2015	14
5	Samenvatting en Conclusie	15
5.1	Samenvatting	15
5.2	Conclusie	15
1	Invoergegevens en berekeningsresultaten	17

HOOFDSTU

1

Inleiding

1.1

AANLEIDING

In opdracht ARCADIS Regio Zuid is door ARCADIS Ruimte & Milieu een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit rond de uitbreiding van het bedrijventerrein ABT te Ysselsteyn (gemeente Venray). Voor de realisatie van deze uitbreiding wordt een bestemmingsplanwijziging (artikel 19 procedure) doorlopen. Hiervoor is het noodzakelijk te onderzoeken welke gevolgen de realisatie heeft op de luchtkwaliteit.

1.2

DOEL LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

Het doel van dit onderzoek is de luchtkwaliteit te toetsen aan de normen en eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het onderzoek is er op gericht in kaart te brengen of er grenswaardenoverschrijdingen optreden. In de rapportage is een toets uitgevoerd voor verkeersgerelateerde emissies. Als er grenswaardenoverschrijdingen zijn, wordt gekeken of er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit in vergelijking met de autonome situatie. Om dit vergelijk mogelijk te maken is voor de toekomstige jaren de situatie na realisatie van de uitbreiding van het bedrijventerrein vergeleken met de autonome toekomstige situatie.

De onderzoeksopzet is zodanig dat het onderzoek kan worden gebruikt voor zowel een bestemmingsplan als een artikel 19 procedure(WRO).

1.3

PLANGEBIED

Om het effect op de luchtkwaliteit van het bestaande en nieuwe bedrijventerrein te kunnen onderzoeken is het belangrijk het plangebied, en daarmee de externe factoren, zoveel mogelijk te beperken. Het plangebied wordt begrensd door een tweetal wegen namelijk de N277 Deurnseweg (aan de westkant) en de N270 de Jan Poelsweg (aan de noordzijde). In het zuiden wordt het plangebied begrensd door het bestaande bedrijventerrein ABT (agrarisch bedrijventerrein) en in het oosten door landelijke gebied.

In afbeelding 1.1 is de huidige situatie in een luchtfoto weergegeven.

Afbeelding 1.1

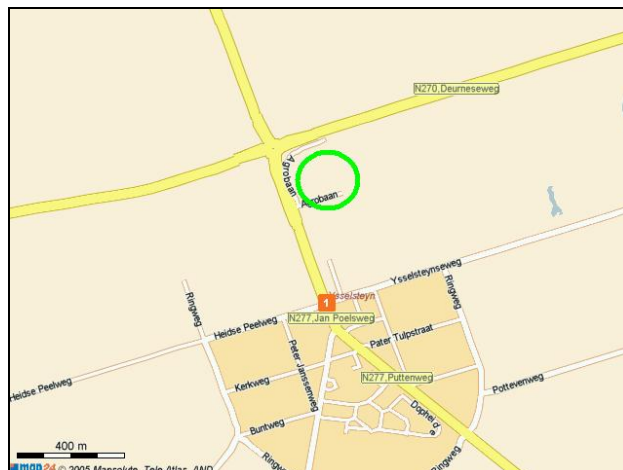
Luchtfoto plangebied



Afbeelding 1.2 is de huidige situatie in een kaart weergegeven.

Afbeelding 1.2

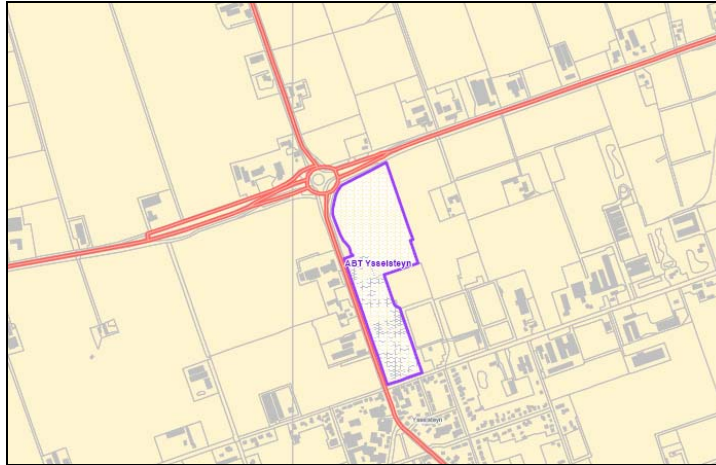
Huidige situatie plangebied



In afbeelding 1.3 is de toekomstige situatie met uitbreiding van het bedrijventerrein weergegeven.

Afbeelding 1.3

Toekomstige situatie plangebied



1.4

PLANOMSCHRIJVING

Het plangebied is gelegen aan de N270 en de N277 ten noorden van de kern van Ysselsteyn, onderdeel van de gemeente Venray. Het plan betreft de uitbreiding van het bestaande agrarisch bedrijventerrein.

1.5

LEESWIJZER

In deze rapportage is allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige wetgeving. Hoofdstuk 3 bespreekt de voor dit onderzoek gebruikte onderzoeksopzet en de invoergegevens. In hoofdstuk 4 komen de berekeningsresultaten aan de orde. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met een samenvatting en de conclusies.

HOOFDSTU

2 Wetgeving

In dit hoofdstuk is de regelgeving rond luchtkwaliteit nader toegelicht.

2.1BESLUIT LUCHTKWALITEIT 2005

Afhankelijk van de concentraties luchtverontreinigende stoffen waaraan een persoon blootgesteld wordt, kunnen er acute en chronische gezondheidseffecten optreden. Acute gezondheidsproblemen, zoals keel- en neusirritatie en astmatische klachten, treden met name op bij sterk verhoogde concentraties van luchtverontreiniging. Chronische effecten treden op na langere tijd van blootstelling aan te hoge concentraties luchtverontreinigende stoffen. Om de gezondheidseffecten zoveel mogelijk te beperken zijn er in het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor een aantal luchtverontreinigende stoffen normen gesteld.

Op 5 augustus 2005 is het (herziene) Besluit luchtkwaliteit¹ in werking getreden. Dit besluit implementeert de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit² en de daarbij behorende 1^e en 2^e EU-dochterrichtlijn³ in de Nederlandse wetgeving. Ze geeft grenswaarden voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of “fijn stof”), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO).

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overschrijdingen van de andere genoemde stoffen komen in Nederland nauwelijks meer voor. Fijn stof en stikstofdioxide zullen dus in belangrijke mate bepalen of er rond planontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. Om die reden zal deze rapportage voornamelijk betrekking hebben op deze beide stoffen.

Hieronder worden de toetsingskaders voor beide stoffen weergegeven.

2.1.1TOETSINGSKADER STIKSTOFDIOXIDE (NO₂)

De gezondheidseffecten veroorzaakt door hoge concentraties stikstofdioxide bestaan uit het verminderen van de longfunctie en het optreden van astmatische klachten of geïrriteerde luchtwegen.

¹ Staatsblad (2005), nummer 316.

² Richtlijn 96/62/EG, 27-09-1996, PbEG L 296 (EU, 1996)

³ Richtlijn 1999/30/EG, 22-04-1999, PbEG L 163 (EU, 1999) , Richtlijn 2000/69/EG, 13-12-2000, PbEG L 313 (EU 2000)

Stikstofdioxide komt vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen en soms als procesemissie van de industrie. Veruit de belangrijkste bron van stikstofdioxide in de buitenlucht is het gemotoriseerde verkeer. Andere bronnen zijn de industrie (met name stookinstallaties voor energieopwekking), landbouw, huishoudens (CV-ketel, open haard) en bronnen in het buitenland. Mede doordat een aantal bronnen in de afgelopen jaren een stuk schoner zijn geworden dalen de laatste jaren de stikstofdioxideconcentraties in de stedelijke buitenlucht enigszins. Dat neemt niet weg dat nabij drukke verkeerswegen de normen overschreden kunnen worden. In tabel 2.1 zijn de normen weergegeven zoals deze gelden in Nederland en in de rest van de Europese Gemeenschap.

Tabel 2.1

Normen uit het Besluit
luchtkwaliteit t.a.v. de
luchtcomponent stikstofdioxide (NO_2)

Toetsingseenheid	Maximale Concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie: Grenswaarde per 01-01-2010	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
Plاندrempel 2006	48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Tot 2010 neemt de plاندrempel jaarlijks met 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ af
Uurgemiddelde concentratie: Grenswaarde vanaf 01-01-2010	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
Plاندrempel (2006)	240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Tot 2010 neemt de plاندrempel met 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per jaar af. De grenswaarde gaat gelden vanaf 2010
Grenswaarde tot aan 01-01-2010 ¹	290 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
alاردrempel	400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	overschrijding maximaal 18 x per kalenderjaar toegestaan bij gebieden > 100 km^2

¹ Voor zeer drukke verkeerssituaties op wegen waarbij de intensiteit groter is dan 40.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor de berekeningen en toetsing van de luchtkwaliteitssituatie is met name de jaargemiddelde concentratie NO_2 relevant. Deze toetsing blijkt in zeer veel gevallen normgevend. Als norm wordt de jaargemiddelde grenswaarde 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gehanteerd.

2.1.2

TOETSINGSKADER FIJN STOF (PM10)

Fijn stof is een belangrijke indicatorstof voor gezondheidsrisico's. De gezondheidseffecten bestaan uit een verhoogd risico op voortijdig overlijden ten gevolge van luchtweg-aandoening of hart- en vaatziekten. Ook kunnen hoge fijn stofconcentraties leiden tot een vermindering van de longfunctie, tot luchtwegklachten en tot een toename van het aantal ziekenhuisopnamen.

In Nederland zijn de industrie en het verkeer de belangrijkste bronnen van fijn stof. Fijn stof heeft een lange levensduur in de atmosfeer, waardoor de bijdrage van buitenlandse bronnen (o.a. België en Duitsland) aan de gemiddelde concentratie in heel Nederland groot is (circa $\frac{3}{4}$ deel komt uit het buitenland). Nabij grote steden en bij grote industriegebieden (Rijnmond) is de concentratie fijn stof hoger door lokale emissies/bronnen.

In tabel 2.2 zijn de normen weergegeven zoals deze vanaf 2005 gelden in Nederland en de rest van de Europese Gemeenschap.

Tabel 2.2

Normen uit het Besluit
luchtkwaliteit t.a.v. de
luchtcomponent fijn stof (PM₁₀)

Toetsingseenheid	Maximale Concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie, humaan: grenswaarde per 01-01-2005	40 µg/m ³	
24-uursgemiddelde concentratie, humaan: grenswaarde vanaf 1-01-2005	50 µg/m ³	overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan

Voor de berekening en toetsing van de luchtkwaliteitssituatie van fijn stof zijn de jaargemiddelde en de 24-uursgemiddelde concentratie van belang. Als norm wordt de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ gehanteerd. Deze norm voor fijn stof geldt vanaf 1 januari 2005. Voor de onschadelijke component zeezout in het fijn stof mag een correctie op de heersende fijn stofconcentraties worden toegepast. De correctie ligt, afhankelijk van de situering in Nederland, tussen de 3 en 7 µg/m³ voor het jaargemiddelde⁴ concentratie. Voor het plangebied (gemeente Venray) geldt een zeezoutcorrectie van 3 µg/m³.

Voor de 24-uursgemiddelde concentratie wordt de norm van 50 µg/m³ gehanteerd die ook vanaf 1 januari 2005 van toepassing is. Deze waarde mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Ook voor het aantal overschrijdingsdagen mag een correctie t.a.v. zeezout worden toegepast. Het aantal overschrijdingsdagen⁴ mag, ongeacht de locatie, met 6 dagen verminderd worden.

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervangt het eerdere Besluit luchtkwaliteit 2001. Dit laatste besluit bleek, mede door gerechtelijke uitspraken, te zorgen voor een stagnatie van besluitvormingsprocessen en planontwikkelingen. Om te zorgen dat een aantal belangrijke knelpunten in de wetgeving weggenomen worden is er per 5 augustus 2005 een nieuw Besluit luchtkwaliteit van kracht. Naast de eerder genoemde compensatie voor de component zeezout zijn er in het nieuwe Besluit luchtkwaliteit nog meer veranderingen ten opzichte van het oude Besluit luchtkwaliteit. Belangrijke veranderingen zijn:

- **Luchtkwaliteit mag niet verslechteren:** zolang de luchtkwaliteit niet verslechtert, mogen bestuursorganen hun bevoegdheden uitoefenen. Dat wil zeggen dat, zelfs bij een geconstateerde grenswaarde overschrijding, ontwikkelingen (plannen, projecten etc.) doorgang mogen vinden als de luchtkwaliteit niet verslechtert. In het oude besluit was het niet mogelijk tot ontwikkeling over te gaan als de luchtkwaliteit zich boven de grenswaarden bevond. Dat is in het nieuwe besluit onder voorwaarden wel mogelijk.
- **Toepassing saldobenadering:** in situaties met reeds heersende overschrijdingen van de grenswaarde mag de saldobenadering worden toegepast als door toedoen van een plan/project de luchtkwaliteit ter plaatse verslechtert. Dit maakt het mogelijk plaatselijk een verslechtering van de luchtkwaliteit toe te staan als de luchtkwaliteit voor het gehele plangebied, de hele gemeente of zelfs de regio daar baat bij heeft en daardoor per saldo verbeterd.

⁴ Meetregeling luchtkwaliteit 2005

HOOFDSTUK

3

Onderzoeksopzet en
invoergegevens

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het luchtonderzoek uitgewerkt.

3.1

ONDERZOEKSOPZET

De berekeningen zijn uitgevoerd met CAR II versie 5.0. Met behulp van dit rekenprogramma is de luchtkwaliteit berekend voor de autonome situatie (de situatie zonder planrealisatie) en de situatie met planrealisatie. Dit om een goed beeld te krijgen van de effecten van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit. Voor de autonome situatie is de luchtkwaliteit berekend voor 2006, 2010 en 2015 en voor de situatie met planrealisatie is deze berekend voor 2010 en 2015.

Voor 2006 is gekozen omdat dit de huidige situatie betreft en voor 2010 is gekozen omdat in dat jaar nieuwe grenswaarden van kracht worden. Tenslotte is 2015 als peiljaar gekozen omdat men hierdoor een goede indruk krijgt van de ontwikkeling van de luchtkwaliteitsituatie in de toekomst. Hoewel de verkeersintensiteiten in de loop der jaren zullen toenemen, zal de uitstoot per voertuig in dezelfde periode afnemen. Dit heeft gevolgen voor de achtergrondconcentraties. Deze zijn in 2010 hoger dan in 2015.

Omdat in het Besluit luchtkwaliteit 2005 geen specifieke gevoelige bestemmingen zijn vastgelegd, is bij grenswaarde overschrijdingen de luchtkwaliteit op diverse afstanden van de wegen in en om het plangebied berekend. Dit om een zo goed mogelijk inzicht te geven in de mogelijke overschrijdingsafstanden van de wegas. Indien op de rand van de weg geen overschrijdingen zijn, is toetsing binnen het plangebied niet noodzakelijk en is alleen getoetst op de rand van de weg. Om duidelijk te krijgen welke gevolgen de berekeningsresultaten hebben voor de luchtkwaliteit is gekeken naar een tweetal aspecten namelijk:

- 1) Blootstelling binnen het plangebied: hierbij wordt onderzocht welke concentraties er heersen binnen het plangebied.
- 2) Indirecte gevolgen: hierbij wordt gekeken naar het effect van het plan op de luchtkwaliteit in de omgeving.

3.2

INVOERGEGEVENS

Voor dit onderzoek zijn onder andere de verkeersintensiteiten in zowel de autonome situatie als de extra verkeersaantrekkende werking van de uitbereiding van het bedrijventerrein van belang. Daarnaast de voertuigverdeling en de karakteristieken van de wegen in het plangebied. Met behulp van deze gegevens is CAR II versie 5.0 is de luchtkwaliteit op rand van de wegen berekend. Een compleet overzicht van de gebruikte invoergegevens is terug te vinden in bijlage 1. Bij de berekeningen is uitgegaan van de verkeersintensiteiten, zoals weergegeven in tabel 3.3.

Tabel 3.3

Verkeersintensiteiten voor de wegen in het plangebied

Weg	2006	2010 AO	2010 PR	2015 AO	2015 PR
N270 (meetpunt 270250)	11435	11805	12440	12285	12954
N277 (meetpunt 277210)	7546	7790	8425	8107	8742
Uirit ABT			635		635

De verkeersgegevens van de twee maatgevende wegen in de omgeving van het plangebied voor de autonome situatie zijn afkomstig van de mobiliteitsmonitor van de provincie Limburg. De verkeersgegevens van de mobiliteitsmonitor zijn van het jaar 2003 en 2020 zijn geïnterpoleerd naar 2006, 2010 en 2015. Voor de autonome groei is uitgegaan van 0.8% op jaarbasis. Dit cijfer is afkomstig van de Verkeersprestatie motorvoertuigen van het Verkeersnet van Provincie Limburg, RWS Directie Limburg en Gemeenten en is beschikbaar via mobiliteitsmonitor. Het meetpunt 270250 van de N270 is gekozen vanwege de hogere intensiteit vergeleken met meetpunt 270150 en is daardoor een worst case scenario.

Voor de PR-variant is uitgegaan van de autonome situatie, waarbij de extra door het plan veroorzaakte verkeersintensiteiten zijn opgeteld. Via een verkeerstoets is de inschatting gemaakt dat in de situatie na planrealisatie er in de toekomstige situatie rekening gehouden moet worden met een verkeersaantrekkende werking van 635 motorvoertuigen. Omdat op dit moment nog geen goede voorspelling te geven is van de routes die het extra verkeer zal gaan volgen naar haar bestemming is als worst case scenario dit extra verkeer volledig bij beide maatgevende wegen opgeteld.

In tabel 3.4 is de voertuigverdeling in licht, middelzwaar en zwaar verkeer voor de wegen in het plangebied weergegeven. De voertuigverdeling van de N277 (AO) is afkomstig van de mobiliteitsmonitor. Voor de N270 (AO) zijn geen gegevens van de voertuigverdeling, daarom wordt uitgegaan van dezelfde voertuigverdeling, aangezien de omringende meetpunten ook deze verdeling hanteren. De voertuigverdeling van de PR situatie is berekend via de gegevens van de verkeertoets. De voertuigverdeling wordt voor alle jaren gelijk geacht.

Tabel 3.4

Voertuigverdeling op de belangrijkste wegen in het plangebied

Weg	Voertuigverdeling	licht	middel-zwaar	zwaar
N277 AO		82%	10%	8%
N277 PR		80%	11%	8%
N270 AO		82%	10%	8%
N270 PR		80%	12%	9%
Uitrit ABT		50%	33%	17%

Hieronder zijn de voor het CARII-model relevante wegkarakteristieken weergegeven, deze zijn gebruikt als invoergegevens voor de berekeningen. Zowel de bomenfactor als het wegprofiel is vastgesteld op basis van topografische kaarten en luchtfoto's.

Tabel 3.5

Invoerparameters voor de wegen
in het plangebied

Wegen	Wegprofiel	voer- ram.	Bomenfactor	voer- ram.
N270	Weg door open terrein	1	Weg met beperkte aanwezigheid bomen	1
N277	Weg door open terrein	1	Weg met beperkte aanwezigheid bomen	1
Uitrit ABT	Weg met wisselende karakteristieken	2	Weg met beperkte aanwezigheid bomen	1

Met de in dit hoofdstuk genoemde invoergegevens zijn berekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. De resultaten van die berekeningen staan in hoofdstuk 4.

HOOFDSTU

4 Toetsing grenswaarden

4.1

INLEIDING

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Wel zijn er in dit onderzoek berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benzapyreen (BaP). Voor het plangebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren een overschrijding van de normen voor de stoffen benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benzapyreen (BaP) is geconstateerd. De complete resultaten zijn weergegeven in bijlage 1.

In tabel 4.6 tot 4.8 worden de berekeningsresultaten voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) weergegeven. In de hieronder gepresenteerde cijfers is rekening gehouden met de zeezoutcorrectie uit de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 horende bij het Besluit luchtkwaliteit 2005. Voor de gemeente Venray is deze correctie 3 µg/m³ voor het jaargemiddelde concentratie PM₁₀. Voor de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) is een vaste aftrek van 6 dagen vastgesteld voor heel Nederland.

4.2

HUIDIGE SITUATIE

Een samenvatting van de berekende luchtkwaliteitsconcentraties voor de huidige situatie is weergegeven in tabel 4.6.

Tabel 4.6

Berekende concentraties en aantal overschrijdingsdagen voor de wegen in 2005

**inclusief zeezoutcorrectie*

		NO ₂ jaar-gemiddelde µg/m ³	Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddelde µg/m ³ *	Aantal Overschrijdings- dagen etmaal- gemiddelde (50 µg/m ³)
wegen	Afstand tot de wegas	HS	HS	HS
Grenswaarde		40	40	35
achtergrondconcentratie		20	26	-
N270 (meetpunt 270250)	5m	30	28	27
N277 (meetpunt 277210)	5m	27	27	26

In de huidige situatie wordt op alle wegen in het plangebied voldaan aan de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddeld, deze ligt op 40 µg/m³. Ook voor het etmaalgemiddelde PM₁₀ zijn in de huidige situatie geen overschrijdingen van de grenswaarde van het maximale aantal van 35 overschrijdingsdagen geconstateerd.

4.3

SITUATIE IN 2010

Een samenvatting van de berekende luchtkwaliteitsconcentraties voor de autonome situatie en de situatie met planrealisatie in 2010 is weergegeven in tabel 4.7.

Tabel 4.7

Berekende concentraties en aantal overschrijdingsdagen voor de wegvakken in 2010 in de autonome situatie en in de situatie na planrealisatie

**inclusief zeezoutcorrectie*

wegen	Afstand tot de wegas	NO ₂ jaar-gemiddelde µg/m³		Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddelde µg/m³*		Aantal Overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde (50 µg/m³)	
		AO	PR	AO	PR	AO	PR
Grenswaarde		40		40		35	
achtergrondconcentratie		19		25		-	
N270 (meetpunt 270250)	5m	27	28	27	27	24	25
N277 (meetpunt 277210)	5m	25	26	26	26	23	24
Uitrit ABT	5m	-	23	-	26	-	22

Zowel in de autonome situatie als in de situatie na planrealisatie wordt in 2010 voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m³ NO₂ jaargemiddelde. Wel is in de situatie na planrealisatie, vergeleken met de autonome situatie, langs de N277 en de N270 een lichte stijging (van 1 µg/m³) van de jaargemiddelde concentratie voor stikstof geconstateerd.

Voor fijn stof zijn in autonome situatie en in de situatie na planrealisatie geen overschrijdingen geconstateerd voor zowel het jaargemiddelde als het etmaalgemiddelde. Wel is in 2010 in de situatie van planrealisatie ten opzichte van de autonome situatie langs de N270 en N277 een kleine toename (1dag) van het aantal overschrijdingsdagen van het etmaalgemiddelde van fijn stof geconstateerd. In het jaar 2010 wordt ruim voldaan aan de gestelde grenswaarden uit het BLK 2005.

4.4

SITUATIE IN 2015

Een samenvatting van de berekende luchtkwaliteitsconcentraties voor de autonome situatie en de situatie met planrealisatie in 2015 is weergegeven in tabel 4.8.

Tabel 4.8

Berekende concentraties en aantal overschrijdingsdagen voor de wegvakken in 2015 in de autonome situatie en in de situatie na planrealisatie

**Inclusief zeezoutcorrectie*

wegen	Afstand tot de wegas	NO ₂ jaar-gemiddelde µg/m³		Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddelde µg/m³*		Aantal Overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde (50 µg/m³)	
		AO	PR	AO	PR	AO	PR
Grenswaarde		40		40		35	
achtergrondconcentratie		16		24		-	
N270 (meetpunt 270250)	5m	23	23	25	25	21	21
N277 (meetpunt 277210)	5m	21	22	25	25	20	20
Uitrit ABT	5m	-	19	-	25	-	19

Zowel in de autonome situatie als in de situatie na planrealisatie wordt in 2015 voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m³ NO₂ jaargemiddelde. Wel is in de situatie van planrealisatie, vergeleken met de autonome situatie, langs de N277 een lichte stijging (van 1 µg/m³) van de jaargemiddelde concentratie voor stikstof geconstateerd.

Voor fijn stof zijn in autonome situatie en de situatie na planrealisatie geen overschrijdingen geconstateerd voor zowel het jaargemiddelde als het etmaalgemiddelde. Tevens is in de situatie van planrealisatie ten opzichte van de autonome situatie geen stijging geconstateerd van de van zowel het PM₁₀ jaargemiddelde als het PM₁₀ etmaalgemiddelde.

HOOFDSTU

5

Samenvatting en
Conclusie

5.1

SAMENVATTING

In opdracht ARCADIS Regio Zuid is door ARCADIS Ruimte & Milieu een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit rond de uitbreiding van het bedrijventerrein ATB te Ysselsteyn (gemeente Venray). Voor de realisatie van deze uitbreiding wordt een bestemmingsplanwijziging (artikel 19 procedure) doorlopen. Hiervoor is het noodzakelijk te onderzoeken welke gevolgen de realisatie heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse.

Het plangebied is gelegen aan de N270 en de N277 ten noorden van de kern van Ysselsteyn (gemeente Venray). Het plan betreft de uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein met een agrarisch bedrijventerrein.

Het doel van dit onderzoek is de luchtkwaliteit te toetsen aan de normen en eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Zowel de blootstelling in het gebied als de indirecte gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de wegen is in kaart gebracht.

5.2

CONCLUSIE

Voor het plangebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren een overschrijding van de normen voor de stoffen benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), koolmonoxide (CO) en benzapyreen (BaP) is geconstateerd. De maatgevende stoffen, NO_2 en PM_{10} , worden hieronder kort toegelicht.

Stikstofdioxide*Blootstelling*

In de autonome situatie wordt de grenswaarde van stikstofdioxide zoals gesteld in het Besluit luchtkwaliteit 2005 in alle peiljaren niet overschreden. Ook na planrealisatie wordt de grenswaarde van stikstofdioxide in de onderzochte peiljaren (2010 en 2015) niet overschreden. Wel stijgt in 2010 langs de N270 en de N277, in de situatie van planrealisatie, de jaargemiddelde concentratie NO_2 ten opzichte van de autonome situatie licht met $1 \mu g/m^3$. In 2015 doet deze stijging van de jaargemiddelde concentratie zich alleen voor langs de N277.

Indirect gevolg

Uit de berekeningsresultaten is voor de wegen in de omgeving gebleken dat in alle peiljaren de grenswaarden van stikstofdioxide niet overschreden worden. Ten aanzien van

stikstofdioxide wordt met het plan voldaan aan de eisen die gesteld worden in het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Fijn stof

Blootstelling

Voor het jaargemiddelde PM₁₀ zijn er in alle peiljaren geen overschrijdingen van de grenswaarde van 40 µg/m³ geconstateerd langs de wegen rond het plangebied. Dit geldt voor zowel de autonome situatie (2006, 2010 en 2015) als voor de situatie met planrealisatie (2010 en 2015). Ook wordt het maximale aantal overschrijdingsdagen van het fijn stof etmaalgemiddelde niet overschreden. Wel doet zich in 2010 in de situatie van planrealisatie ten opzichte van de autonome situatie een lichte stijging (1dag) van het aantal overschrijdingsdagen voor. In 2015 is dat niet het geval.

Indirect gevolg

Uit de berekeningsresultaten is voor de wegen in de omgeving gebleken dat in alle peiljaren de grenswaarden van fijn stof niet overschreden worden. Dit geldt voor zowel de het fijn stof etmaalgemiddelde als het fijn stof jaargemiddelde. Ten aanzien van fijn stof wordt met het plan voldaan aan de eisen die gesteld worden in het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Afsluitend

Er zijn geen overschrijdingen geconstateerd, er zijn dus geen knelpunten gevonden na toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

BIJLAG

1

Invoergegevens en berekeningsresultaten