

Project : Locatie Witvrouwenbergweg Someren

Opdrachtgever : Aeres Milieu

Projectnr. : M13 130

Referentie : WS/SL/M13 130.801

Datum : 18 juni 2013

Onderwerp : **Quick scan luchtkwaliteit**

Inleiding

In opdracht van Aeres Milieu is vanwege de realisatie van een bedrijventerrein ten westen van de Witvrouwenbergweg te Someren een quick scan luchtkwaliteit verricht. De realisatie van het bedrijventerrein leidt ertoe dat het aantal vervoersbewegingen toeneemt, waardoor ook de mogelijkheid bestaat dat de luchtkwaliteit afneemt.

Het bedrijventerrein heeft een ‘uitgeefbaar’ oppervlak van 28.500 m², waarvan bijna 15.500 m² bvo en het overige deel zal beschikbaar zijn voor parkeren. BRO heeft op basis hiervan de verkeersaantrekkende werking vastgesteld op 4814 ritten per etmaal.

De luchtkwaliteit in de omgeving wordt bepaald door het achtergrondniveau en de verkeerssituatie ter plaatse.

De notitie is gebaseerd op:

- de “Wet luchtkwaliteit”;
- het “Besluit Niet in Betekenende Mate bijdragen” (NIBM);
- de “Regeling Niet in Betekenende Mate bijdragen” (NIBM).

Wet- en regelgeving

De ‘Wet luchtkwaliteit’ is op 15 november 2007 in werking getreden (Stb. 2007, nr. 434) en is gewijzigd op 12 maart 2009 (Stb. 2009, nr. 158). De wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Met de 'Wet luchtkwaliteit' wordt de wijziging van de Wet milieubeheer (m.n. hoofdstuk 5, onder titel 5.2) op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld. De aanleiding hiervan is de maatschappelijke discussie die ontstaan is als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit.

De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Het NSL is per 1 augustus 2009 van kracht geworden. Hierdoor zijn onder andere de uitvoeringsregels rond saldering verruimd. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is 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. Wordt de 3% grens wel overschreden dan draagt het project wel in betekende mate bij. Het project kan dan toch doorgaan als voldaan wordt aan de geldende grenswaarde van 40 µg/m³.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Dit geldt o.a. voor bepaalde landbouwinrichtingen, spoorwegemplacementen, woningbouwlocaties en kantoorlocaties.

Bedrijventerrein Witvrouwenbergweg

De verkeersproductie ten gevolge van het nieuwe bedrijventerrein is conform opgave van BRO 4814 ritten per etmaal. Het bedrijventerrein bestaat uit drie deelgebieden, deelgebied A ten noorden van de Acaciaweg en deelgebied B en C ten zuiden ervan, waarbij deelgebied C ten zuiden van B is gelegen (zie Bijlage I). 40% van het totale verkeer verlaat in noordelijke richting de terreinen, 50% in zuidelijke richting en 5% van het verkeer zal via de Schoolstraat en via de Acaciaweg het terrein verlaten.

Er is dus sprake van ontsluiting in meerdere richtingen.

Voor woningbouwlocaties geldt, conform de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen, dat een plan ‘niet in betekenende mate bijdraagt’ (en zonder toetsing aan de grenswaarden mag worden uitgevoerd) als er, in het geval van een ontsluitingsweg, maximaal 1500 woningen en in het geval van twee ontsluitingswegen, maximaal 3000 woningen worden gerealiseerd.

Hierbij wordt ervan uitgegaan dat per woning 6 voertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden. Dus wanneer ten gevolge van een woningbouwactiviteit (en twee ontsluitingswegen) 18000 voertuigbewegingen ontstaan, wordt de 3% grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof en stikstofdioxide, niet overschreden.

Als 18000 extra voertuigen de 3% grenswaarde niet overschrijden, dan doen de 4814 extra voertuigen voor het bedrijventerrein dit uiteraard ook niet en kan het plan doorgang vinden.

Voor de volledigheid is met behulp van CARII versie 11 indicatief bekeken of de geldende grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden na realisatie van het bedrijventerrein.

Hiertoe is eerst de 0-situatie berekend en vervolgens de situatie met 4814 extra vervoersbewegingen en parkeerbewegingen. Uit de in Bijlage II bijgevoegde berekening blijkt dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor zowel stikstofdioxide (NO_2) als fijnstof (PM_{10}) weliswaar enigszins toeneemt maar ver beneden de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ blijft.

Het aspect lucht legt derhalve geen restricties op aan het plan.

Bijlage I
Situatie



**Memo : Verkeersgeneratie locatie
Witvrouwenbergweg Someren**

Datum : 03 juni 2013
Opdrachtgever : Gemeente Someren

Ter attentie van De heer M. Oosting

Projectnummer :

Opgesteld door : Arjan ter Haar
i.a.a. :

Gemeente Someren is voornemens om bestemmingsplan te actualiseren voor het gebied ten westen van de Witvrouwenbergweg (vanaf de Kanaalstraat tot en met de Acaciaweg). Daarnaast is er behoefte in de gemeente aan de realisatie van een nieuw bedrijventerrein voor deze locatie.

In deze memo zijn de verkeerskundige effecten bepaald, gebaseerd op het verkavelingsplan (variant Gemengd, d.d. 17 mei 2013). Er is voor de bepaling van de verkeersgeneratie uitgegaan van het gemengde scenario met een gemiddelde verkeersproductie en parkeernormen. Dat wil zeggen, op basis van de stedenbouwkundige variant zijn de kavelgroottes en daarmee de mogelijke bebouwingsoppervlaktes bepaald. Aan de hand van deze bebouwingsoppervlaktes en de gemiddelde verkeersproductie- en parkeernormen zijn de verkeerskundige effecten bepaald.

De verkeersgeneratie en parkeerbehoefte is weliswaar sterk afhankelijk van het type bedrijf dat zich vestigt, maar naar het zich laat aanzien, zal de invulling van het plangebied een mix zijn, van verschillende type functies. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning zal per perceel getoetst moeten worden aan het bestemmingplan en daaraan de specifieke verkeersgeneratie- en parkeernormen.

Huidige verkeersstromen

Er zijn in het voorjaar van 2013 diverse verkeerstellingen uitgevoerd. Zo is er namelijk visueel geteld op de rotonde Wittevrouwenbergweg - Acaciaweg en de kruising Wittevrouwenbergweg - Kanaalstraat, en zijn er doorsnedetellingen geweest. De visuele telling op de rotonde Wittevrouwenbergweg - Acaciaweg is opgenomen in de bijlage.

Belangrijkste uitkomst hierbij is, dat verreweg het meeste verkeer rijdt op de Wittevrouwenbergweg. Op deze weg zijn tussen de 10.000 en 12.000 mvt/etmaal geteld. De intensiteiten op de Acaciaweg en de Schoolstraat zijn beduidend lager, met respectievelijk 1.400 mvt/etmaal en 2.300 mvt/etmaal.

Er is ook onderzoek gedaan naar het aantal fietsers op de rotonde. Hieruit blijkt de grootste piek van fietsers in de ochtendspits ligt, met op sommige relaties meer dan 100 fietsers per richting. Het fietsverkeer in de avondspits is rustiger en is meer verspreid.

Verkeersproductie

Op basis van de stedenbouwkundige schets is gekeken naar de verkeersaantrekking van de gemeente variant. In deze variant is het oppervlakte 'uitgeefbaar' ruim 28.500 m². Uitgaande van een bebouwendichtheid van 54%, is bedraagt de 'footprint' van de bebouwing bijna 15.500 m² bvo en is er nog 13.000 m² over voor parkeren op eigen terrein. Dit is gezien de gemiddelde parkeerbehoefte dan ook het maximum.

Uit deze kaderstellende berekening komt het volgende naar voren. Bij deze uitgangspunten bedraagt de verkeersproductie 4.814 ritten / etmaal en de parkeerbehoefte is 569 parkeerplaatsen. Deze extra ritten dienen afgewikkeld te worden via het hoofdwegennet van de gemeente Someren. Het grootste gedeelte van deze verkeersstromen, dient te worden afgewikkeld via de Witvrouwenbergweg.

Verkeersstromen

Gezien de schaalgrootte van dit bedrijventerrein, kan gesteld worden, dat circa de helft van het autoverkeer uit Someren (intern verkeer) komt en de andere van buiten de gemeente komt (extern). Gezien de ligging van de ontwikkellocatie, de regiofunctie van het bedrijventerrein, en de ligging ten opzichte van de regionale hoofdwegenstructuur is de verwachting dat het meeste externe verkeer georiënteerd is op de autosnelweg A67 (Eindhoven – Venlo), en daarom via de N266 zal gaan rijden. Het andere externe verkeer zal vanaf het zuiden komen via de Burgemeester Roelslaan. De onderverdeling van het verkeer is opgenomen in de bijlage.

Gevolgen voor kruispunten

De toename van verkeersbewegingen heeft binnen de bebouwde kom in het algemeen geen grote gevolgen voor wegvakken, maar voor kruispunten. Deze zijn dan ook maatgevend. De belangrijkste kruising vormt de rotonde Wittevrouwenbergweg - Acaciaweg. Verder zijn de 3 erfaansluitingen van de 3 deelgebieden doorgerekend met de methode Slop en Harders.

Uit de berekening met de meerstrooksrotondeverkenner blijkt dat de huidige rotonde de toename van het verkeer als gevolg van het plangebied, nog goed kan verwerken, zonder noemenswaardige wachtrijen of congestie. Het prognosejaar is hierbij 2023, waarbij gerekend is met een jaarlijkse autonome groei van 1%. De verzadigingsgraad bedraagt dan 0,63 (=63%). In het algemeen functioneert een enkelstrooksrotonde nog steeds goed tot de verzadigingsgraad oploopt tot 80%. Daarboven nemen de wachtrijen en verliestijd te veel toe en bereikt de rotonde zijn maximale capaciteit.

Met andere woorden, ondanks de toename van het verkeer als gevolg van het plangebied, kan de rotonde het verkeer nog prima verwerken. Er is zelfs nog een behoorlijke restcapaciteit. De nieuwe erfaansluitingen op de Acaciaweg en de Wittevrouwenbergweg kunnen de nieuwe verkeersstromen ook goed en vlot verwerken. Bij beide kruisingen zijn de wachttijden in alle gevallen met minder dan 20 seconde acceptabel.

Bij de berekeningen is uitgegaan van de avondspits, omdat dan de piek van het nieuwe plangebied plaats vindt. De bedrijven gaan namelijk in de regel namelijk pas na de ochtendspits open. Het aandeel fietsverkeer is weliswaar hoog, maar in de avondspits beduidend lager dan in de ochtendspits. Fietsverkeer in de voorrang hebben weliswaar een (licht) beperkende invloed op de capaciteit van een rotonde, maar is in dit geval verwaarloosbaar, gezien de overcapaciteit van de rotonde.

Conclusie

De rotonde Wittevrouwenbergweg - Acaciaweg heeft ook na de realisatie van het plangebied in 2023 nog ruim voldoende capaciteit. De nieuwe erfaansluitingen van de deelgebieden A en B kunnen het verkeer goed en vlot verwerken. De te verwachten verkeersgeneratie als gevolg van de functietoevoeging kan door de infrastructuur goed en vlot verwerkt worden.

Bijlage II
CAR berekening

Rapportage overig	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	11
Stratenbestand	Someren
Jaartal	2013
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1
Plaats	Stratenaam
Someren	Witvrouwenbergweg
Witvrouwenbergweg toekomst	Someren

	X	Y	Benzeen (µg/m3) Jaargemiddelde	Benzeen (µg/m3) Jm achtergrond	roet (µg/m3) Jaargemiddelde	roet (µg/m3) Jm achtergrond	CO (µg/m3) 98-Perctiel 8h	CO (µg/m3) 98-Perctiel achtergrond	BaP (ng/m3) Jaargemiddelde	BaP (ng/m3) Jm achtergrond
	178153	378333	0,6	0,6	0,8	0,8	657,0	657,0	0,3	0,3
	178153	378333	11,4	0,6	0,9	0,8	897,0	657,0	0,3	0,3