
Luchtkwaliteitonderzoek Zuidelijke rondweg Breda

Toetsing aan NIBM-criterium

10 mei 2017



Gemeente Breda



Bijlage 5 bij besluit
2017/2662-V1

Verantwoording

Titel	Luchtkwaliteitonderzoek Zuidelijke rondweg Breda
Opdrachtgever	Gemeente Breda
Projectleider	Berend Hoekstra
Auteur(s)	Elger Niemendal
Projectnummer	1250716
Aantal pagina's	14 (exclusief bijlagen)
Datum	10 mei 2017
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Industry
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

	Verantwoording en colofon	3
1	Inleiding.....	7
2	Wettelijk kader	8
3	Onderzoeksopzet en uitgangspunten	10
3.1	Onderzoeksopzet	10
3.2	Uitgangspunten	10
4	Resultaten	12
5	Conclusie	14

1 Inleiding

De gemeente Breda is voornemens de Zuidelijke Rondweg te verbreden. Het betreft de wegvakken rondom de kruisingen met de Fatimastraat en de Loevesteinstraat en rondom de kruisingen met de Willem van Oranjelaan en de Baronielaan. De voorgenomen ontwikkeling heeft mogelijk effect op de luchtkwaliteit. De verbeterde doorstroming zorgt voor een positief effect, maar daar tegenover staat dat de rondweg meer verkeer zal aantrekken van de omliggende wegen door deze verbeterde doorstroming.

In opdracht van de gemeente Breda heeft Tauw een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om zo de effecten van de voorgenomen ontwikkeling in kaart te brengen. Dit onderzoek heeft als doel te onderzoeken of de verbreding van de Zuidelijke Rondweg inpasbaar is met betrekking tot de regelgeving omtrent luchtkwaliteit. In dit rapport zijn de werkwijze en bevindingen bij dit onderzoek beschreven.

2 Wettelijk kader

Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de regelgeving omtrent luchtkwaliteit in acht. Vanaf 15 november 2007 is de 'Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' van kracht, in dit stuk verder de 'wet luchtkwaliteit' genoemd. Uit de wet luchtkwaliteit volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt *per saldo* een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL, waardoor alleen de eerste drie voorwaarden gronden zijn waarop een bestuursorgaan kan besluiten dat de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Ad 1. Geen overschrijding van grenswaarden

Een voornemen is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onlosmakelijk met het plan verbonden maatregelen.

Onderstaande tabel vat de meest relevante grenswaarden voor de luchtkwaliteit samen. Het betreft grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}).

Tabel B1.1 Meest relevante grenswaarden uit de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar
PM _{2,5}	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Ad 2. De luchtkwaliteit verslechtert niet

Indien de ontwikkeling van een project, inclusief de daarmee samenhangende maatregelen, nergens leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of de luchtkwaliteit verbetert ten gevolge van de planontwikkeling, is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit geldt ook in gebieden waar grenswaarden worden overschreden.

Daarnaast is het, net als voorheen, toegestaan een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren met behulp van compenserende maatregelen (saldobenadering), zodat de luchtkwaliteit *per saldo* niet verslechtert. Ook in dat geval is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Regeling projectsaldering is vastgelegd op welke wijze saldering plaats dient te vinden.

Ad 3. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen

Projecten die niet 'in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is.

3 Onderzoeksopzet en uitgangspunten

3.1 Onderzoeksopzet

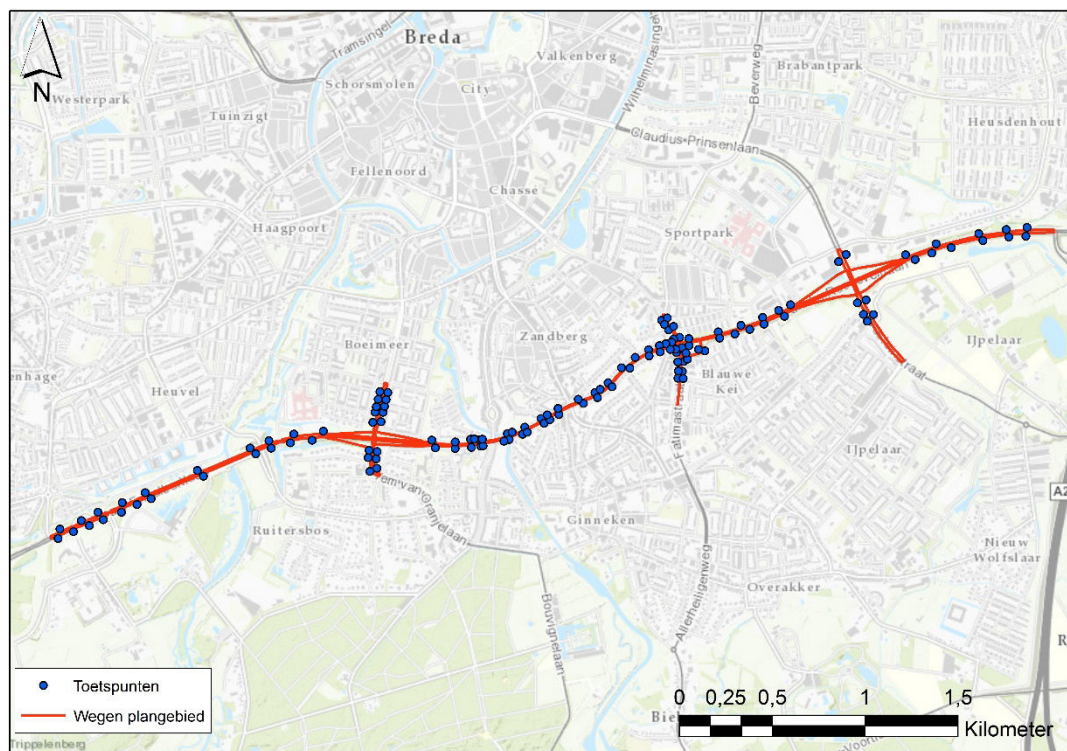
Om de effecten van de voorgenomen ontwikkeling te onderzoeken, zijn berekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit voor de autonome en plansituatie, voor het jaar 2018 en het toekomstjaar 2030. Deze berekeningen zijn gedaan met de NSL-Rekentool 2016. Hierbij zijn de totale concentraties NO₂ en PM₁₀, alsmede het aantal overschrijdingsdagen van deze stoffen op grenswaarden, in kaart gebracht. Kijkend naar het verschil tussen de plansituatie en de autonome situatie, is voor beide jaren getoetst in welke mate de voorgenomen ontwikkeling bijdraagt aan de luchtkwaliteit voor de stoffen NO₂ en PM₁₀.

Er is getoetst of de verbreding van de Zuidelijke Rondweg inpasbaar is conform het NIBM-criterium uit de Wet milieubeheer (art 5.16). Dit is het geval wanneer het plan maximaal 3 % bijdraagt aan de jaargemiddelde grenswaarde voor de concentraties fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

3.2 Uitgangspunten

Bij dit onderzoek is als basis uitgegaan van gegevens uit de NSL monitoringstool 2016 voor de jaren 2020 en 2030. Gegevens uit de NSL monitoringstool zijn gebruikt voor de gebruikte invoerbestanden voor berekeningen met de NSL-Rekentool 2016. Specifiek zijn de relevante wegen overgenomen uit de monitoringstool, alsmede de bijbehorende toetspunten binnen het plangebied. Een overzicht van de wegen en de toetspunten binnen het plangebied zijn weergegeven in Figuur 3.1. Naast de wegen uit het plangebied, zijn ook de SRM2 wegen tot 3,5 km buiten het plangebied meegenomen in de berekeningen.

De verkeersgegevens voor de wegen binnen het plangebied zijn voor zover aangeleverd overgenomen van de, door de gemeente Breda, aangeleverde verkeerscijfers. Dit betreft gegevens over de verkeersintensiteit, de voertuigverdeling (licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer), stagnatie en de toegestane snelheden op de wegen binnen het plangebied. Voor de verdeling van het verkeer op de op- en afritten is in de berekeningen uitgegaan van de verkeersverdelingen zoals die in de NSL monitoringstool voor het jaar 2020 zijn opgenomen. Op de relevante wegen, welke in de aangeleverde gegevens ontbreken (tussen twee 'wegvakken' invallen), is gebruik gemaakt van een middeling van de aangeleverde gegevens.



Figuur 3.1 Wegen plangebied en toetspunten

4 Resultaten

De belangrijkste resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen zijn in onderstaande tabellen uiteengezet. Hierbij zijn voor beide zichtjaren (2018 en 2030) voor de stoffen NO₂ en PM₁₀ de minimale en maximale berekende jaargemiddelde concentraties in beeld gebracht. Daarnaast is ook het aantal berekende overschrijdingsdagen van de daggemiddelde grenswaarde PM₁₀ inzichtelijk gemaakt.

Tabel 4.1 Maximale en minimale jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀

		2018		2030	
		<i>Plan</i>	<i>Autonoom</i>	<i>Plan</i>	<i>Autonoom</i>
NO ₂ (µg/m ³)	<i>Minimum</i>	19,29	19,29	13,23	13,23
	<i>Maximum</i>	24,03	24,09	15,85	15,87
PM ₁₀ (µg/m ³)	<i>Minimum</i>	20,83	20,83	18,41	18,41
	<i>Maximum</i>	21,61	21,62	19,25	19,29

Uit tabel 4.1 volgt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ op alle toetspunten ruim voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³.

Tabel 4.2 Overschrijdingsdagen (o.d.) PM₁₀

		2018		2030	
		<i>Plan</i>	<i>Autonoom</i>	<i>Plan</i>	<i>Autonoom</i>
PM ₁₀ (o.d.)	<i>Minimum</i>	9,04	9,04	6,49	6,49
	<i>Maximum</i>	9,22	9,22	7,02	7,05

Het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ blijft in beide zichtjaren ruim onder de grenswaarde van 35.

Bijdrage plan (NIBM)

Om te beoordelen of de voorgenomen ontwikkeling al dan niet NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit is het verschil bepaald tussen de plan- en de autonome situatie voor de jaren 2018 en 2030. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de resultaten.

Tabel 4.3 Maximale en minimale bijdrage plan (verschil plan - autonoom)

		2018	2030
ΔNO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	<i>Minimum</i>	-0,05	-0,04
	<i>Maximum</i>	-0,00	-0,00
ΔPM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	<i>Minimum</i>	-0,01	-0,04
	<i>Maximum</i>	0,00	-0,00

Uit tabel 4.3 blijkt dat het plan een (klein) positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Dit is te verklaren door de verbeterde doorstroming van het plan (i.e. het plan zorgt voor minder stagnatie). Deze lijkt ruimschoots te compenseren voor de verkeersaantrekkende werking van de verbrede weg. De bijdrage van het plan valt op alle toetspunten binnen de NIBM grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

5 Conclusie

Tauw heeft in opdracht van de gemeente Breda het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om het effect van het verbreden van de Zuidelijke Rondweg te Breda op de luchtkwaliteit in kaart te brengen. Uit de berekeningen blijkt dat het plan een (klein) positief effect heeft op de luchtkwaliteit en de bijdrage van de ontwikkeling valt binnen de NIBM grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De voorgenomen ontwikkeling is wettelijk inpasbaar binnen de Wet milieubeheer. Dit op basis van ieder van onderstaande gronden.

1. Artikel 5.16 lid 1a van de Wet milieubeheer (geen overschrijding van grenswaarden)
2. Artikel 5.16 lid 1b sub 1° van de Wet milieubeheer (per saldo leidt het plan niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit)
3. Artikel 5.16 lid 1c van de Wet milieubeheer (het plan draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging)