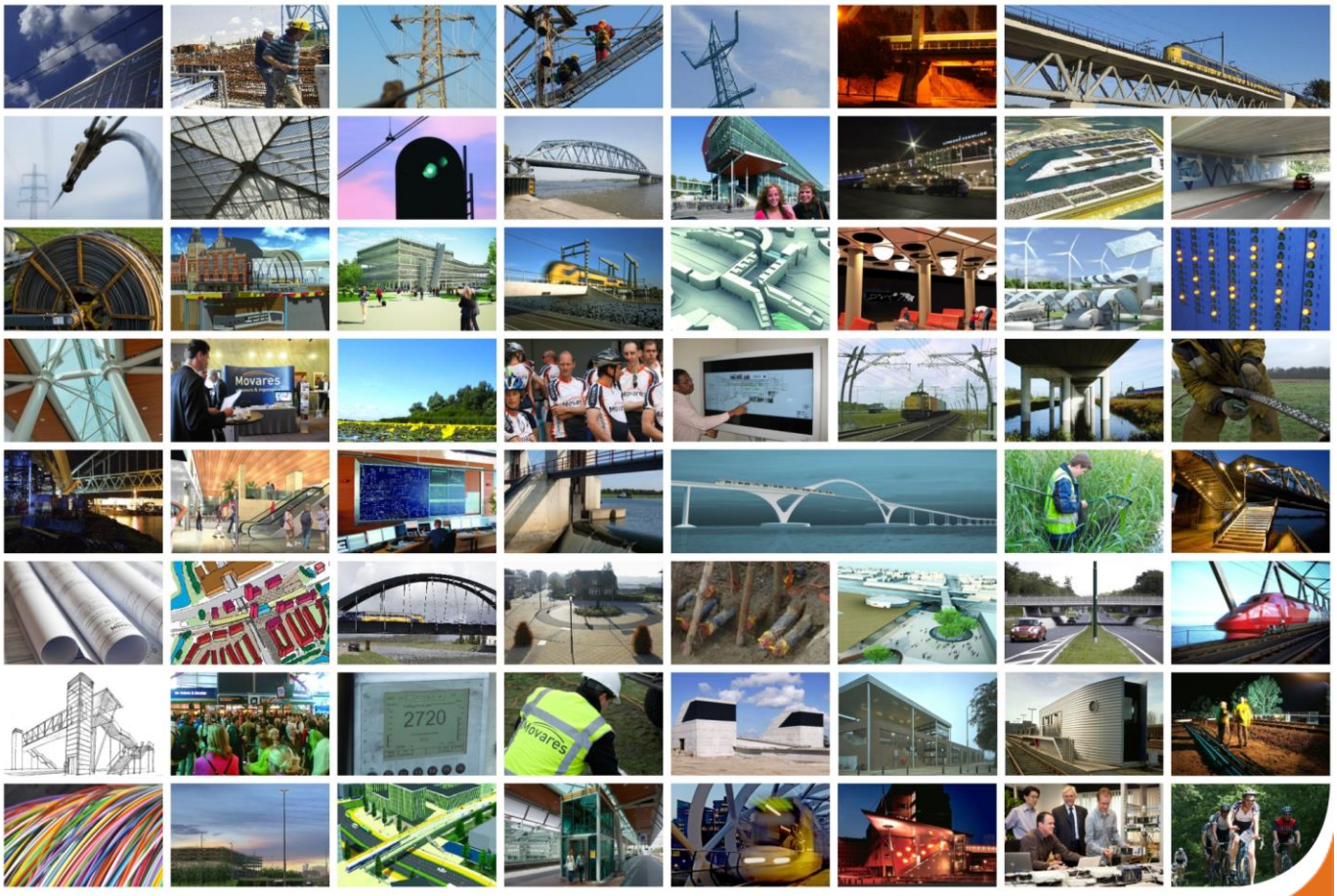
WP3.7 Luchtkwaliteit

Planstudie N264.36



3 december 2020 - Versie 1.0

wij verbinden

Autorisatieblad

WP3.7 Luchtkwaliteit

Planstudie N264.36

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	[redacted]	✓	2-12-2020
Gecontroleerd door	[redacted]	✓	3-12-2020
Vrijgegeven door	[redacted]	✓	3-12-2020

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
1.0	[redacted]	30-10-2020	Initiële versie

Samenvatting

De Provincie Noord-Brabant is middels het project N264.36 Odiliapeel – Haps voornemens om groot onderhoud te laten uitvoeren aan de hoofdrijbaan van de N264 tussen km 31,5 en km 43,0. Hiermee wil zij het technisch en verkeerkundig functioneren van deze provinciale weg voor een periode van minimaal 10 jaar borgen. Naast het groot onderhoud neemt de provincie maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De maatregelen richten zich op het scheiden van (langzaam rijdend) landbouwverkeer van het snellere overige verkeer, de oversteekbaarheid, de aansluiting van zijwegen/inritten en de inrichting van de weg volgens geldende richtlijnen voor veiligheid.

Om tot een afgewogen en integraal voorkeursalternatief te komen is een (ontwerp)proces doorlopen waar een ontwerpverantwoording deel van uitmaakt. Ten behoeve van deze ontwerpverantwoording is een onderzoek naar de luchtkwaliteit als gevolg van het project uitgevoerd. Het studiegebied beslaat het traject tussen km 31,5 en 43,0, met uitzondering van de kom van St Hubert. Uit het onderzoek blijkt dat in de situatie na realisatie van het project geen sprake is van overschrijding van grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen (NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$) en dat er tevens geen sprake is van een bijdrage in betekenende mate van het project aan concentraties van deze stoffen. Daarmee voldoet de situatie na uitvoering van het project aan de gestelde eisen in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5 titel 5.2, onderdeel luchtkwaliteitseisen.

Tevens is uit het onderzoek gebleken dat de concentraties van luchtverontreinigende stoffen op gevoelige objecten in het studiegebied zich in de huidige situatie reeds ruim onder de grenswaarden voor deze stoffen bevinden en in de toekomst na uitvoering van het project nog verder zullen afnemen. Met betrekking tot het Schone Lucht Akkoord is geconstateerd dat het project N264.36 Odiliapeel – Haps past binnen aan de ambities die hierin zijn vastgelegd.

Er is vanuit het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor nadere uitwerking of realisatie van het project N264.36 Odiliapeel – Haps.

Inhoudsopgave

Samenvatting **1**

1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Besluitvorming 3
1.3 Leeswijzer 3

2 Omschrijving van het project **4**

3 Beleidskader en wet- en regelgeving **6**
3.1 Wet milieubeheer 6
3.2 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 7
3.3 Grenswaarden 8
3.4 Toetsafstanden 10
3.5 Toepasbaarheidsbeginsel en blootstellings-criterium 10
3.6 Schone lucht akkoord 10

4 Werkwijze en uitgangspunten **11**
4.1 Studiegebied 11
4.2 Rekenmethode en rekenjaren 12
4.3 Weggegevens en intensiteiten 12
4.4 Toetspunten 13
4.5 Blootstelling gevoelige bestemmingen 13
4.6 Luchtkwaliteit langs parallelbanen 14

5 Resultaten **15**
5.1 Concentratie op toetspunten 15
5.2 Concentratie op gevoelige bestemmingen 16
5.3 Kwalitatieve beschouwing parallelbanen 16

6 Schone Lucht Akkoord **18**

7 Conclusies **20**

Colofon **21**

Bijlage I Intensiteiten wegen in studiegebied

Bijlage II Concentratie toetspunten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Provincie Noord-Brabant is voornemens om groot onderhoud te laten uitvoeren aan de hoofdrijbaan van de N264 tussen km. 31,5 en km. 43,0. Hiermee wil zij het technisch en verkeerkundig functioneren van deze provinciale weg voor een periode van minimaal 10 jaar borgen. Het onderhoud vindt in principe plaats aan de hoofdrijbaan. De volledige deklaag wordt vervangen met een nieuwe laag asfalt. Van het volledig vervangen van de fundering is bij aanvang van het project geen sprake. De provincie heeft ook een aantal projectdoelstellingen geformuleerd, waarmee zij wil komen tot een integraal en gedragen voorkeursalternatief:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid
- Het borgen van de bereikbaarheid
- Het verbeteren van de leefbaarheid
- Landschappelijke inpassing met aandacht voor flora en fauna (ecologie)

1.2 Besluitvorming

In opdracht van de provincie heeft MBIC voor dit plangebied een studie uitgevoerd en een voorkeursalternatief opgesteld. Om te komen tot het integraal en gedragen voorkeursalternatief is er nauw samengewerkt met stakeholders. Belanghebbenden uit de omgeving konden zich aanmelden voor klankbordgroepen. Samen met de klankbordgroepen is een (ontwerp)proces doorlopen om te komen tot een afgewogen en integraal voorkeursalternatief. Deze ontwerpverantwoording beschrijft dit proces, de integrale weging van bouwstenen en het technisch resultaat.

1.3 Leeswijzer

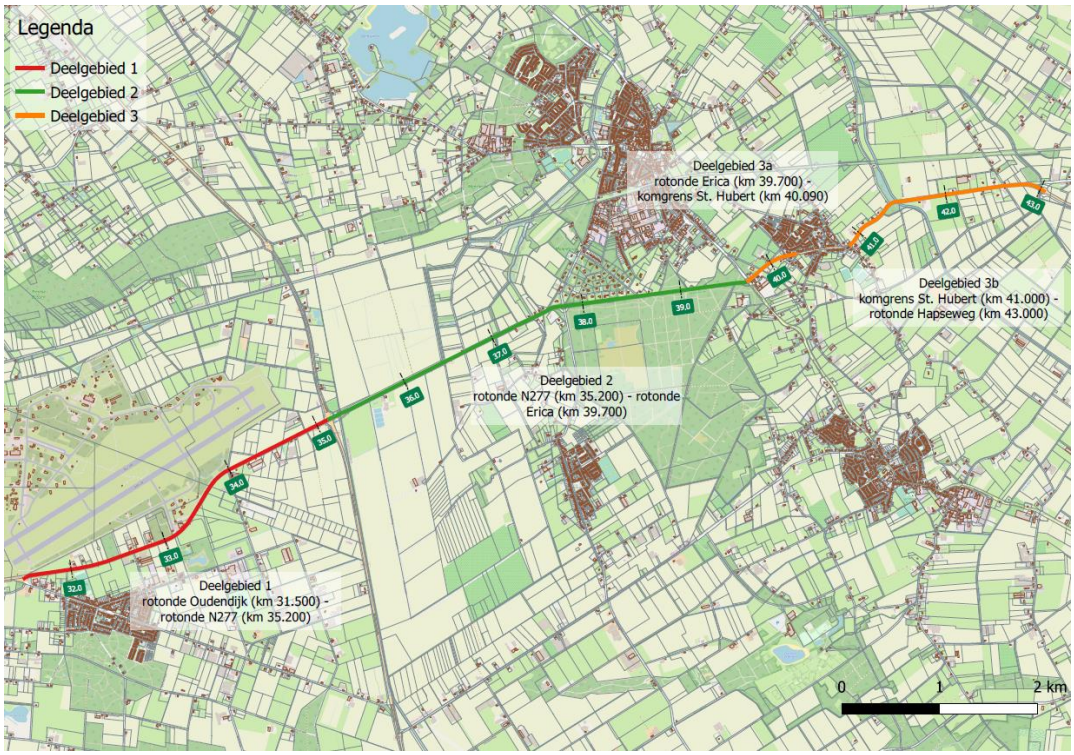
Dit achtergrondrapport Luchtkwaliteit is een bijlage bij de ontwerpverantwoording voor het project N264 Odiliapeel - Haps. In hoofdstuk wordt een nadere omschrijving van het project gegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft het beleid en kader voor dit thema en de werkwijze die is gehanteerd bij het onderzoek. In hoofdstuk 4 wordt de gehanteerde werkwijze beschreven alsmede de gebruikte uitgangspunten en gegevens. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de resultaten van het onderzoek beschreven. In hoofdstuk 6 wordt het project besproken in relatie tot het Schone Lucht Akkoord, waarna Hoofdstuk 6 de conclusies van het onderzoek weergeeft.

2 Omschrijving van het project

Naast onderhoud van de N264 tussen Odiliapeel en Haps, neemt de provincie maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De maatregelen richten zich op het scheiden van (langzaam rijdend) landbouwverkeer van het snellere overige verkeer, de oversteekbaarheid, de aansluiting van zijwegen/inritten en de inrichting van de weg volgens geldende richtlijnen voor veiligheid.
De maatregelen die onderdeel uitmaken van het project zijn:

- Aanleggen van parallelwegen langs de N264 tussen Volkel en de Middenpeelweg voor landbouwverkeer, zodat de verkeersveiligheid verbetert.
- Doorstroming verbeteren van de rotonde bij de Middenpeelweg.
- Vergroten van de middenbermen bij de rotonde van de Middenpeelweg, zodat verkeer veiliger kan oversteken.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid op de Volkelseweg en Bosweg.
- Veilig inrichten van de bermen.
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid bij het kruispunt N264 met de Achterdijk.

Het project is ingedeeld in vier deelgebieden, deelgebied 1 aangegeven in rood, deelgebied 2 aangegeven in groen, deelgebied 3a en 3b aangegeven in oranje zoals weergegeven in Figuur 2-1.



Figuur 2-1 Deelgebieden van het project N264 Odiliapeel - Haps

- Deelgebied 1 is ongeveer 4 kilometer lang en betreft het wegtracé N264 vanaf de rotonde Oudendijk in Uden tot aan de rotonde N277.
- Deelgebied 2 is ook ongeveer 4 kilometer lang en betreft het wegtracé N264 vanaf de rotonde N277 en tot en met de rotonde N602 (ter hoogte van restaurant Erica) in Sint Hubert.
- Deelgebied 3 is opgesplitst in deelgebied 3a en 3b. De kom van Sint Hubert valt buiten het projectgebied.
    - Deelgebied 3a is ongeveer 300 meter en betreft het wegtracé N264 vanaf de rotonde N602 (ter hoogte van restaurant Erica) tot aan de komgrens van Sint Hubert
    - Deelgebied 3b is ongeveer 2 kilometer lang en betreft het wegtracé N264 vanaf de komgrens van Sint Hubert tot aan de rotonde Sint Hubertseweg te Haps.

3 Beleidskader en wet- en regelgeving

3.1 Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5 titel 5.2, onderdeel luchtkwaliteitseisen, is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Hoofdstuk 5 titel 5.2 van de Wet milieubeheer handelt over luchtkwaliteit.

Met de Wet milieubeheer zijn de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de daarbij behorende EU-dochterrichtlijnen in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de Wet milieubeheer (Wm) zijn grenswaarden opgenomen voor onder meer de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), benzeen (C_6H_6) en koolmonoxide (CO). Verder zijn in de Wm voor een aantal stoffen richtwaarden opgenomen; hiervoor geldt een inspanningsverplichting waarbij verder niet aan deze richtwaarden hoeft te worden getoetst.

In de Wm zijn de volgende grondslagen opgenomen om te onderbouwen dat een project voldoet aan de wetgeving voor luchtkwaliteit:

1. *Niet leiden tot overschrijden van de grenswaarden.* Aantonen dat uitvoering van het project niet leidt tot overschrijding van grenswaarden (artikel 5.16, eerste lid, onder a Wm).
2. *Niet verslechteren boven grenswaarde.* Aantonen dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van stoffen op locaties waar grenswaarden voor deze stoffen worden overschreden (artikel 5.16, eerste lid, onder b, sub 1 Wm).
3. *Projectsaldering.* Aantonen dat het project (per saldo) leidt tot een afname van de concentraties in de gebieden waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor deze stoffen (artikel 5.16, eerste lid, onder b, sub 2 Wm).
4. *Niet in betekenende mate bijdragen.* Aantonen dat het project niet in betekenende mate (IBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging (artikel 5.16, eerste lid, onder c Wm).
5. *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).* Aantonen dat het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet strijdig is met het NSL (artikel 5.16, eerste lid, onder d Wm).

De algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en regelingen waarin deze grondslagen zijn uitgewerkt, zijn hierna verder toegelicht.

1 *Niet leiden tot overschrijden van de grenswaarden*
Wanneer volgens de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (zie paragraaf 4.2) wordt aangetoond dat de luchtkwaliteit na realisatie van een project voldoet aan de grenswaarden zoals deze later in dit hoofdstuk worden omschreven kan een project doorgang vinden.

2 Niet verslechteren boven grenswaarde
Zolang de luchtkwaliteit door het project niet verslechtert boven de grenswaarden mogen bestuursorganen hun bevoegdheden uitoefenen. Dat wil zeggen dat ontwikkelingen (plannen, projecten etc.) door mogen gaan zolang de luchtkwaliteit door het project geen grenswaarde overschrijdt, gelijk blijft of verbetert op locaties waar de grenswaarden overschreden worden in de autonome ontwikkeling.

3 Projectsaldering

Projectsaldering moet plaatsvinden in een gebied dat een functionele of geografische relatie heeft met het plangebied. Het gaat daarbij om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De ministeriële regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007' is op 15 november 2007 in werking getreden. De regeling werkt de regels voor projectsaldering uit de Wet milieubeheer uit. Projectsaldering geeft de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren die:

- in betekenende mate (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging en
- zorgen voor overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof of stikstofdioxide en
- niet in NSL zijn opgenomen.

Overheden moeten de maatregelen die de luchtkwaliteit in het grotere gebied per saldo verbeteren, zo veel mogelijk tegelijkertijd met dit project realiseren. De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren. Ook moeten zij rekening houden met andere aspecten zoals blootstelling en goede ruimtelijk ordening.

4 AMvB Niet in betekenende mate bijdragen

Gelijktijdig met de Wet milieubeheer, is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen in werking getreden. Nu het NSL per 1 augustus 2009 van kracht is, draagt een project 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit, als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie PM_{10} en NO_2. Dit betekent dat projecten voldoen aan de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel PM_{10} als NO_2 met maximaal 1,2 µg/m^3 en van $PM_{2,5}$ met maximaal 0,75 µg/m^3 toeneemt.

5 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden en is de kern van de Wet milieubeheer, voor zover dit gaat over luchtkwaliteit. De looptijd van het NSL was oorspronkelijk tot 1 januari 2017, maar het programma blijft van kracht tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet.
Het NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en alle rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (zogenoemde overschrijdingsgebieden) gaan overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle aangemelde ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. De maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren moeten de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren ruimschoots verbeteren. Bovenal moeten de maatregelen voldoende effect hebben om overal de normen te halen.
Als een project al in het NSL is opgenomen, dan is er geen aanvullend luchtonderzoek nodig zolang de uitgangspunten overeenkomen met de uitgangspunten gehanteerd in het NSL.

3.2 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL2007) bevat voorschriften over metingen en berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. Verder schrijft de regeling rapportage voor van de uitkomsten

van metingen en berekeningen. De belangrijkste regels uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit zijn hieronder samengevat:

- Het ministerie van IenW verstrekt elk jaar generieke gegevens (onder andere achtergrondconcentraties, emissiefactoren voor weg en dier, dubbeltellingcorrectiegegevens en meteorologische gegevens) die gebruikt worden bij het uitvoeren van berekeningen.
- Het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen gebeurt volgens twee standaard rekenmethoden. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in wegen binnen een stedelijke omgeving (methode 1) en wegen in het open veld (methode 2).
- Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties bepaald op tien meter van de wegrand, uitzonderingen daargelaten.
- Andere generieke gegevens of rekenmethoden mogen ook gebruikt worden. Daarvoor is wel toestemming van het ministerie van IenW vereist.
- Bij toetsing van een berekende waarde aan een grenswaarde, wordt uitgegaan van een afgeronde waarde. Een halve eenheid (0,5) wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal. 39,5 wordt dus 40. 38,5 wordt 38.
- De manier waarop het luchtkwaliteitsonderzoek wordt gerapporteerd, moet aan een aantal vereisten voldoen. Zo moet in ieder geval worden verantwoord waarom een bepaalde rekenmethode wordt toegepast en moet worden onderbouwd waarom bepaalde invoergegevens zijn gebruikt.

3.3 Grenswaarden

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Voor grote delen van Nederland geldt dat de concentraties van deze twee stoffen zich ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer bevinden, maar op enkele plaatsen liggen deze concentraties dichtbij en soms boven deze grenswaarden. Overschrijdingen van grenswaarden van de andere stoffen komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor. Zo kan in een parkeergarage de grenswaarde voor benzeen bijvoorbeeld worden overschreden. Overschrijding van de grenswaarden van andere stoffen dan stikstofdioxide en fijnstof komt langs Nederlandse wegen vrijwel niet voor, er is geen reden om aan te nemen dat dit langs spoorwegen wel het geval zal zijn.

Stikstofdioxide (NO_2)

In Tabel 3-1 zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide weergegeven zoals deze vanaf 2015 gelden in het grootste deel van Nederland, waaronder het studiegebied van het project Maaslijn

Tabel 3-1 Grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2)

Toetsingseenheid	Grenswaarde	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie:	40 µg/m3	
Uurgemiddelde concentratie:	200 µg/m3	overschrijding maximaal 18 maal per kalenderjaar toegestaan

Voor de berekeningen en toetsing is met name de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie relevant. Deze grenswaarde is voor stikstofdioxide maatgevend. De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie wordt pas overschreden bij jaargemiddelde concentraties vanaf 82,2 µg/m^3. Dergelijke hoge concentraties treden in Nederland niet op.

Fijnstof (PM_{10})
In Tabel 3-2 zijn de grenswaarden weergegeven zoals deze vanaf 2011 gelden in Nederland.

Tabel 3-2 Grenswaarden voor fijnstof (PM_{10})

Toetsingseenheid	Grenswaarde	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie:	40 µg/m^3	
24-uurgemiddelde concentratie:	50 µg/m^3	overschrijding maximaal 35 maal per kalenderjaar toegestaan

Voor de berekeningen en toetsing is met name de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie relevant. Deze grenswaarde is voor fijnstof maatgevend. Het maximaal aantal van 35 maal overschrijding per kalenderjaar, als gevolg van de grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie, wordt al overschreden bij jaargemiddelde concentraties hoger dan 32,1 µg/m^3 (zonder toepassing van de zeezoutcorrectie).

Correctie voor zeezout
De concentraties fijnstof mogen conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd worden voor het gedeelte van het fijnstof dat zich van nature in de lucht bevindt, als het kwaliteitsniveau hoger is dan de grenswaarde. Voor Nederland heeft deze correctie betrekking op het aandeel zeezout in de buitenlucht. De zeezoutcorrectie voor de jaargemiddelde concentratie is afhankelijk van de locatie in Nederland. In de omgeving van de N264 bedraagt deze aftrek 1 µg/m^3. De zeezoutcorrectie voor het aantal dagen per kalenderjaar dat de 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} hoger is dan 50 µg/m^3 verschilt per provincie, en bedraagt in de provincie Noord-Brabant 2 dagen.

Fijnstof ($PM_{2,5}$)
In Tabel 3-3 is de grenswaarde weergegeven zoals deze vanaf 2015 geldt voor $PM_{2,5}$.

Tabel 3-3 Grenswaarden voor fijnstof (PM2,5)

Toetsingseenheid	Grenswaarde
Jaargemiddelde concentratie:	25 µg/m^3

Correctie voor zeezout
Ook de concentraties fijnstof ($PM_{2,5}$) moeten gecorrigeerd worden voor het gedeelte fijnstof dat zich van nature in de lucht bevindt, voordat deze concentraties aan de grenswaarden worden getoetst. Hiervoor zijn momenteel nog geen gegevens vastgesteld. Er is wel onderzoek gedaan naar de bijdrage van zeezout aan $PM_{2,5}$ in Nederland[1], waaruit blijkt dat de hoeveelheid zeezout in $PM_{2,5}$ circa 65% lager is dan de hoeveelheid zeezout in PM_{10}.

[1] The contribution of sea salt to PM_{10} and $PM_{2.5}$ in the Netherlands, Netherlands Environmental Assessment Agency, Report 500099004, ISSN: 1875-2322 (print) ISSN: 1875-2314 (on line)

3.4 Toetsafstanden

Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 moeten de concentraties op representatieve locaties worden berekend en getoetst. Voor concentraties langs wegen geldt dat in beginsel[2] zowel voor NO_2 als PM_{10} en $PM_{2,5}$ de concentraties vanaf 10 meter van de wegrand worden getoetst.

3.5 Toepasbaarheidsbeginsel en blootstellings-criterium

De (standaard) toetsafstand kan naar aanleiding van het toepasbaarheidbeginsel worden aangepast als zich op 10 meter van de weg locaties bevinden waar:

- leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is of
- waar regels betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen van toepassing zijn of
- als geen sprake is van significante blootstelling (blootstelling gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van een grenswaarde, d.w.z. - een significant deel van - de dag (PM_{10}) respectievelijk het jaar (NO_2). Overigens is er bij wonen altijd sprake van significante blootstelling in relatie tot de jaarnorm en de dagnorm).

3.6 Schone lucht akkoord

De provincie Noord-Brabant heeft samen met het Ministerie (Infrastructuur en waterstaat), een aantal andere provincies en gemeenten begin 2020 het Schone Lucht Akkoord getekend. In Hoofdstuk 6 van dit rapport wordt dit nader toegelicht in relatie tot het project N264 Odiliapeel – Haps.

[2] Uitzondering is een situatie waarin bebouwing zich, over 100 m lengte van de weg, bevindt op minder dan 10 m van de wegverharding. (gevelafstand). In die situatie is de maximale afstand waar de luchtkwaliteit wordt bepaald de (over 100 meter) gemiddelde afstand tot de bebouwing.

4 Werkwijze en uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze het onderzoek is uitgevoerd en worden de gehanteerde uitgangspunten toegelicht.

4.1 Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten die voor het aspect Luchtkwaliteit optreden ten gevolge van het project worden onderzocht. Voor het onderzoek Luchtkwaliteit is dit gebied weergegeven in Figuur 4-1. De wegen van het studiegebied zijn wegvakken van de N264 tussen Volkel (km 31,5) en Haps (km43,0), aangevuld met enkele wegvakken van kruisende wegen. Om deze wegen wordt een zone van 100 meter aangehouden. In Figuur 4-1 zijn deze wegen genummerd, in navolgende Tabel 4-1 zijn deze wegvakken benoemd.



Figuur 4-1 Studiegebied N264.36 onderzoek luchtkwaliteit.

Tabel 4-1 Wegvakken in het studiegebied

	Wegvak
1	Zeelandsedijk noord
2	Zeelandsedijk zuid
3	N264 Rondweg Volkel (Zeelandsedijk - Oudedijk)
4	Oudedijk
5	N264 Oudedijk - Verlengde Noordlaan
6	Verlengde Noordlaan
7	N264 Verlengde Noordlaan - N277
8	N277 Peeldijk noord
9	N277 Peeldijk zuid
10	N264 Volkelseweg (N277 -Vorleweg)
11	Vorleweg
12	van Ophovenlaan
13	N264 Bosweg (Vorleweg - N602)
14	Wanroijseweg noord
15	Wanroijseweg zuid
16	N264 Pastoor Jacobsstraat (Wanroijseweg - Grootvesenweg)
17	Achterdijk
18	N264 Hapseweg (Achterdijk - ST Hubertseweg)
19	St Hubertseweg
20	N264 Hapseweg (St Hubertseweg - Putselaarstraat)

4.2 Rekenmethode en rekenjaren

De berekeningen voor het onderzoek worden uitgevoerd met de rekentool van de NSL-Monitoringstool. Hierin zijn de meest recente gegevens opgenomen met betrekking tot achtergrondconcentraties, verspreiding en emissiefactoren van verkeer.
Het project heeft geen aantrekkende werking op het verkeer, wel zal door autonome ontwikkelingen een toename van verkeer optreden. Om de effecten van hiervan op de luchtkwaliteit in de nabijheid van het project in beeld te brengen wordt de berekening uitgevoerd voor drie verschillende prognosejaren, te weten 2020, 2025 en 2035.

4.3 Weggegevens en intensiteiten

Van de wegen uit het studiegebied die voorkomen in het NSL zijn de beschikbare weggegevens opgehaald via de NSL-Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl). Aan deze wegen zijn enkele wegvakken in het studiegebied toegevoegd indien deze niet voorkomen in de NSL-Monitoringstool. Dit betreft enkele wegen die kruisen met de N462: Verlengde Noordlaan (wegvak nr 6), Achterdijk (wegvak nr 17) en St Hubertseweg (wegvak nr 19). Voor deze wegvakken is voor berekening van de volgende kenmerken uitgegaan van berekening volgens SRM-2 (ligging in open gebied) en een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Door de Provincie Noord-Brabant zijn intensiteiten aangeleverd voor de wegvakken in het studiegebied in de vorm van verrijkte verkeerscijfers[3]. Deze intensiteiten zijn

[3] Provincie Noord Brabant, “20200713 Verrijkte verkeersdata nieuw BBMA2018.xlsx”

weergegeven in Bijlage 1. De intensiteiten zijn vervolgens gekoppeld aan de wegen van het studiegebied.

Conform de RBL2007 zijn aan de set wegen uit het studiegebied ten behoeve van de berekening ook de SRM-2 wegvakken binnen 5 kilometer van het studiegebied toegevoegd. Dit zijn eveneens wegen zoals aanwezig in de NSL-Monitoringstool met de daarin opgenomen intensiteiten.

4.4 Toetspunten

Voor berekening van de concentraties op de toetspunten langs wegen wordt gebruik gemaakt van de toetspunten uit de NSL-Monitoringstool. Voor de ligging van deze toetspunten is uitgegaan van toetsing op basis van de ligging van de hoofdrijbaan, er is hierbij berekening geen rekening gehouden met eventuele parallelbanen.

Naar aanleiding van de ontwikkelingen zoals beschreven in Hoofdstuk 2 bevindt zich binnen het studiegebied één woning welke op kortere afstand van de toekomstige wegrand van de hoofdrijbaan komt te liggen dan het nabijgelegen toetspunten voor dat wegvak. Dit betreft de woning op Volkelseweg 40 te Mill, hier verschuift de wegrand zich in noordelijke richting als gevolg van de aanleg van een vluchtheuvel. Echter, de afstand van deze locatie tot de wegas als emissiebron is niet kleiner dan voor het nabijgelegen toetspunt. Hierdoor is er geen aanpassing van de toetsafstand nodig voor deze locatie en hoeft geen toetspunt te worden toegevoegd voor de berekening.

Bij de drie genoemde wegvakken welke niet zijn opgenomen in de NSL-Monitoringstool zoals bedoeld in paragraaf 4.2 worden om de 100 meter toetspunten geplaatst op 10 meter van de rand van de weg. Voor deze nieuwe toetspunten geldt dat deze als SRM2-toetspunten worden berekend vanwege het open karakter van de omgeving waarin deze wegen zich bevinden.

4.5 Blootstelling gevoelige bestemmingen

De verschillen die tussen de verschillende prognosejaren optreden worden zoals hieraan voorafgaand beschreven zichtbaar gemaakt door middel van de berekende concentraties in de toetspunten langs de wegen, daar zijn deze het duidelijkst zichtbaar. Aanvullende hierop wordt onderzocht hoe de concentraties op gevoelige bestemmingen in de omgeving van het project zich verhouden tot de wettelijke grenswaarden in de verschillende prognosejaren. Om deze blootstelling op gevoelige bestemmingen in beeld te brengen zijn allereerst deze bestemmingen geselecteerd binnen het studiegebied. Hiervoor is gebruik gemaakt van de meest recente versie van de BAG (Basisadministratie Gebouwen) waaruit vervolgens de volgende typen functies van bestemmingen uit zijn geselecteerd:

- Woonfunctie
- Gemengde functies
- Scholingsfunctie
- Medische functie

In totaal gaat het dan om 605 bestemmingen binnen de zone van 100 meter aan weerszijde van de wegvakken van het studiegebied. Van deze locatie zijn de adreslocaties uit de BAG gehanteerd als toetspunt waarvoor de concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ als rekenpunten met de NSL-rekentool worden berekend.
Voor deze berekening wordt uitgegaan van verspreiding van de concentraties over een groot gebied, derhalve worden deze rekenpunten berekend met SRM2 waardoor de invloed van alle omliggende wegen uit de omgeving worden meegenomen.

De bestemmingen worden vervolgens op basis van de berekende concentraties NO_2 en PM_{10} en $PM_{2,5}$ ingedeeld in verschillende concentratieklassen. In Tabel 4-2 is deze indeling weergegeven. Op basis van deze indeling worden de aantallen woningen in de verschillende klassen met elkaar vergeleken voor de verschillende berekende prognosejaren.

Tabel 4-2 Concentratieklassen gevoelige bestemmingen

NO_2 / PM_{10} / $PM_{2,5}$ ($\mu g/m^3$)	
van	**tot**
7.5	10
10	12.5
12.5	15
15	17.5
17.5	20
20	22.5

4.6 Luchtkwaliteit langs parallelbanen

Zoals omschreven in Hoofstuk 2 voorziet het project ook in aanleg of betere benutting van parallelstructuren langs de hoofdrijbaan. Voor de luchtkwaliteit langs de (nieuw aan te leggen of reeds aanwezige) parallelbanen wordt een kwalitatieve uitspraak gedaan met betrekking tot de luchtkwaliteit en hoogte van de concentraties die hier kan worden verwacht.

5 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de concentratieberekeningen besproken.

5.1 Concentratie op toetspunten

In Bijlage 1 is van de verschillende beschouwde jaren op kaart door middel van concentratieklassen weergegeven wat de berekende waarde voor NO_2 en PM_{10} en $PM_{2,5}$ bedraagt. In Tabel 5-1 worden per wegvak de hoogste berekende concentraties weergegeven voor de verschillende beschouwde jaren.

Tabel 5-1 Berekende concentraties op toetspunten

		NO_2 (µg/m³)			PM_{10} (µg/m³)			$PM_{2,5}$ (µg/m³)		
	wegvak	2020	2025	2030	2020	2025	2030	2020	2025	2030
1	Zeelandsedijk noord	19.4	16.4	13.5	19.1	17.7	16.3	11.7	10.4	9.1
2	Zeelandsedijk zuid	18.7	15.9	13.0	19.0	17.6	16.1	11.6	10.4	9.1
3	N264 Rondweg Volkel (Zeelandsedijk - Oudedijk)	21.1	18.1	14.8	19.2	17.7	16.3	11.7	10.4	9.2
4	Oudedijk	18.6	15.9	13.1	20.4	18.8	17.2	11.6	10.3	9.0
5	N264 Oudedijk - Verlengde Noordlaan	19.9	17.4	14.5	20.6	19.1	17.5	11.7	10.4	9.1
6	Verlengde Noordlaan	15.6	14.6	12.0	19.0	17.6	16.1	11.4	10.2	8.9
7	N264 Verlengde Noordlaan - N277	21.1	17.8	14.4	18.7	17.3	15.8	11.3	10.1	8.8
8	N277 Peeldijk noord	19.7	16.7	13.7	18.3	17.0	15.6	11.2	10.0	8.8
9	N277 Peeldijk zuid	19.7	16.7	13.6	18.3	16.9	15.5	11.2	10.0	8.8
10	N264 Volkelseweg (N277 - Vorleweg)	21.4	18.3	15.0	19.0	17.5	16.1	11.3	10.1	8.9
11	Vorleweg	18.3	15.5	12.6	18.5	17.1	15.7	11.3	10.1	8.8
12	van Ophovenlaan	16.3	13.9	11.5	18.1	16.7	15.3	11.2	10.0	8.7
13	N264 Bosweg (Vorleweg - N602)	18.3	15.7	13.0	18.2	16.8	15.4	11.2	10.0	8.8
14	Wanroijseweg noord	18.6	15.8	12.9	18.9	17.5	16.0	11.4	10.2	8.9
15	Wanroijseweg zuid	17.3	14.7	12.0	18.3	16.9	15.5	11.2	10.0	8.7
16	N264 Pastoor Jacobsstraat (Wanroijseweg - Groorvesenweg)	20.8	18.0	15.1	19.3	18.0	16.6	11.5	10.3	9.1

	wegvak	NO_2 (µg/m³)			PM_{10} (µg/m³)			$PM_{2,5}$ (µg/m³)		
		2020	**2025**	**2030**	**2020**	**2025**	**2030**	**2020**	**2025**	**2030**
17	Achterdijk	15.1	13.0	10.9	17.9	16.5	15.2	11.1	9.9	8.7
18	N264 Hapseweg (Achterdijk - ST Hubertseweg)	18.0	15.4	12.9	18.4	17.0	15.6	11.2	10.0	8.7
19	St Hubertseweg	16.2	13.7	11.3	18.2	16.8	15.4	11.0	9.8	8.6
20	N264 Hapseweg (St Hubertseweg - Putselaarstraat)	18.8	16.0	13.0	18.3	16.9	15.5	11.1	9.9	8.7

De hoogste concentraties voor de verschillende stoffen treden op langs de Volkelseweg (het wegvak 10 tussen de N277 en de Vorleweg). Uit de berekende concentraties blijkt dat deze zich binnen het studiegebied ruim onder de grenswaarden voor de verschillende stoffen bevinden zoals omschreven in hoofdstuk 3 van dit rapport. Daarnaast is een daling te zien van de verschillende concentraties verder naar de toekomst. Dit is toe te schrijven aan de autonome daling van de achtergrondconcentraties, alsmede het schonere wagenpark wat in de toekomst voor lagere uitstoot zal zorgen.

5.2 Concentratie op gevoelige bestemmingen

In Tabel 5-2 wordt per concentratieklasse zoals beschreven in paragraaf 3.4 het aantal gevoelige bestemmingen binnen de betreffende concentratieklasse weergegeven voor de verschillende beschouwde jaren.

Tabel 5-2 Verdeling over concentratiekassen voor gevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied

Concentratieklasse (ug/m3)	NO_2			PM_{10}			$PM_{2.5}$		
	2020	**2025**	**2030**	**2020**	**2025**	**2030**	**2020**	**2025**	**2030**
7.5 - 10	0	0	9	0	0	0	0	348	605
10 -12.5	0	151	577	0	0	0	605	257	0
12.5 -15	294	430	19	0	0	27	0	0	0
15 -17.5	283	24	0	0	511	578	0	0	0
17.5 -20	27	0	0	511	94	0	0	0	0
20 - 22.5	1	0	0	94	0	0	0	0	0

Uit de verdeling van de aantallen gevoelige bestemmingen over de verschillende concentratieklassen blijkt eveneens dat er sprake is van verbeterende luchtkwaliteit. Voor NO_2 en PM_{10} geldt dat de verbeteringen tussen 2020 en 2025 gemiddeld genomen ongeveer 5 µg/m³ bedragen. Deze dalende trend is het gevolg van autonome daling van de achtergrondconcentraties alsmede de lagere uitstoot door nabij gelegen bronnen zoals het verkeer.

5.3 Kwalitatieve beschouwing parallelbanen

Voor de parellelbanen geldt, volgens opgave van de provincie Noord-Brabant, dat er vanuit wordt gegaan dat van de totale verkeersintensiteit zich maximaal een verkeersintensiteit van 500 motorvoertuigen op deze parallelbanen bevindt. Op basis van het toepasbaarheidbeginsel zoals omschreven in Hoofdstuk 3 geldt dat de luchtkwaliteit wordt getoetst op 10 meter van de wegrand. De in paragraaf 5.1 gegeven concentraties op toetspunten zijn gelegen op 10 meter van de hoofdrijbaan. Wanneer door de aanleg van een parallelbaan de wegrand hiervan verder van wegas van de hoofdrijbaan komt te liggen, komen de toetspunten ook verder van de hoofdrijbaan te

liggen. Dit betekent dat bij aanwezigheid van een parallelbaan de concentraties op de te hanteren toetsafstand een fractie lager zullen zijn dan nu berekend, de parallelbanen bevatten immers slechts een klein deel van de totale intensiteit.
Uitzondering hierop zou een situatie kunnen zijn waarbij een verblijfsobject nu al op korte afstand (ca. 10 meter) van de huidige wegrand gelegen is en er een tevens een parallelbaan wordt aangelegd. In dat geval blijft de toetsafstand van de hoofdrijbaan het zelfde terwijl ook nog op kortere afstand het verkeer van de parallelbaan komt te rijden, hetgeen zou lijden een fractie hogere concentratie op de toetsafstand. Deze situatie is met het voorgestelde ontwerp van de parallelbanen niet aan de orde bij dit project.

6 Schone Lucht Akkoord

De provincie Noord-Brabant heeft samen met het Ministerie (Milieu en Wonen), een aantal andere provincies en gemeenten begin 2020 het Schone Lucht Akkoord getekend. De luchtkwaliteit is in Nederland sinds de jaren 90 enorm verbeterd. Toch overlijden jaarlijks nog 11.000 mensen vroegtijdig door ongezonde lucht. Er is dus nog veel gezondheidswinst te boeken.

Concreet gaat het Schone Lucht Akkoord om een vermindering van de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxiden door wegverkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Rijk, gemeenten en provincies die meedoen verplichten zich jaarlijks de voortgang te laten zien. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide. Dat zorgt voor minder ziekte, minder sterfte en een betere kwaliteit van leven. Het Schone Lucht Akkoord maakt de omslag van het voornamelijk sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden, naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen. Partijen stellen als gezamenlijk doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Daartoe voeren zij de afspraken uit dit akkoord uit. Deze afspraken bevatten algemene bepalingen, landelijke maatregelen van de Rijksoverheid en deelnemende overheden en een aanvullend uitvoeringsplan per deelnemende gemeente of provincie. Ook om de luchtvervuiling uit het buitenland terug te dringen wordt de inzet in internationaal verband versterkt door ambitieus luchtkwaliteitsbeleid. Het streefresultaat is dat mensen in Nederland daardoor gemiddeld vier maanden langer leven. Voor heel Nederland levert dat €3 tot €6,2 miljard aan maatschappelijke baten per jaar op.

Het Schone Lucht Akkoord loopt tot 2030. Dat vraagt om een akkoord dat flexibel is en kan inspringen op veranderende omstandigheden en nieuwe ontwikkelingen. De wereld verandert snel. Zo kunnen nieuwe effectieve maatregelen worden ontwikkeld en kunnen de inzichten in de ontwikkeling van emissies en gezondheidseffecten de komende jaren nog wijzigen. Jaarlijks monitoren de betrokken partijen daarom de voortgang van de maatregelen en identificeren zij nieuwe kansen. Ten minste eens in de drie jaar vindt een doorrekening van de gezondheidseffecten via de gezondheidsindicator plaats waarbij wordt gekeken of de partijen op koers liggen voor het realiseren van de doelstelling. De gezondheidsindicator is een instrument waarmee de gezondheidseffecten van het totale maatregelpakket kan worden berekend en gemonitord.

Het Schone Lucht Akkoord is anders van aard en heeft een andere doelstelling dan het lopende Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL voorziet in een gezamenlijke inspanning van Rijksoverheid en decentrale overheden om de (resterende) overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit op te lossen. Het Schone Lucht Akkoord daarentegen is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, waarbij toegewerkt wordt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft het NSL van kracht. Voor de periode na het NSL heeft de Rijksoverheid het voornemen om bestuurlijke afspraken te maken met betreffende gemeenten en provincies in aandachtsgebieden, om de gezamenlijke

verantwoordelijkheid voor de aanpak van overschrijdingen van Rijksomgevingswaarden voor NO2 en PM10 nader te verankeren.

Concrete doelen van het akkoord zijn:

- Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.

- Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.

- Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.

- Partijen erkennen dat éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord.

Ten tijde van het opstellen van de planstudie N264 en het uitvoeren van het lucht onderzoek zijn de rekenmethodes nog niet vastgelegd en beschikbaar. Hierdoor kan er op dit moment nog niet aan met dit nieuwe beleid worden gerekend.

Wel is geconstateerd dat het project N264 Odiliapeel – Haps bijdraagt aan de ambities van het Schone Lucht Akkoord en dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de toekomstige situatie voldoen aan de advieswaarden van de WHO.

7 Conclusies

Uit de resultaten van concentratieberekeningen blijkt dat in de situatie na realisatie van het project geen sprake is van overschrijding van grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen (NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$) en dat er tevens geen sprake is van een bijdrage in betekenende mate van het project aan concentraties van deze stoffen. Daarmee voldoet de situatie na uitvoering van het project aan de gestelde eisen in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5 titel 5.2, onderdeel luchtkwaliteitseisen.

Tevens is uit het onderzoek gebleken dat de concentraties van luchtverontreinigende stoffen op gevoelige objecten in het studiegebied zich in de huidige situatie reeds ruim onder de grenswaarden voor deze stoffen bevinden en in de toekomst na uitvoering van het project nog verder zullen afnemen.

Met betrekking tot het Schone Lucht Akkoord is geconstateerd dat het project N264 Odiliapeel – Haps past binnen aan de ambities die hierin zijn vastgelegd.

Er is vanuit het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor nadere uitwerking of realisatie van het project N264 Odiliapeel – Haps.

Colofon

Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
	[redacted]
Status opdrachtgever	Definitief
Versie opdrachtgever	1.0
Uitgave	Movares Nederland B.V.
	Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
Telefoon	030 265 55 55
Ondertekenaar	
Projectnummer	MN000730
Kenmerk	E82-EBR-KA-2001209

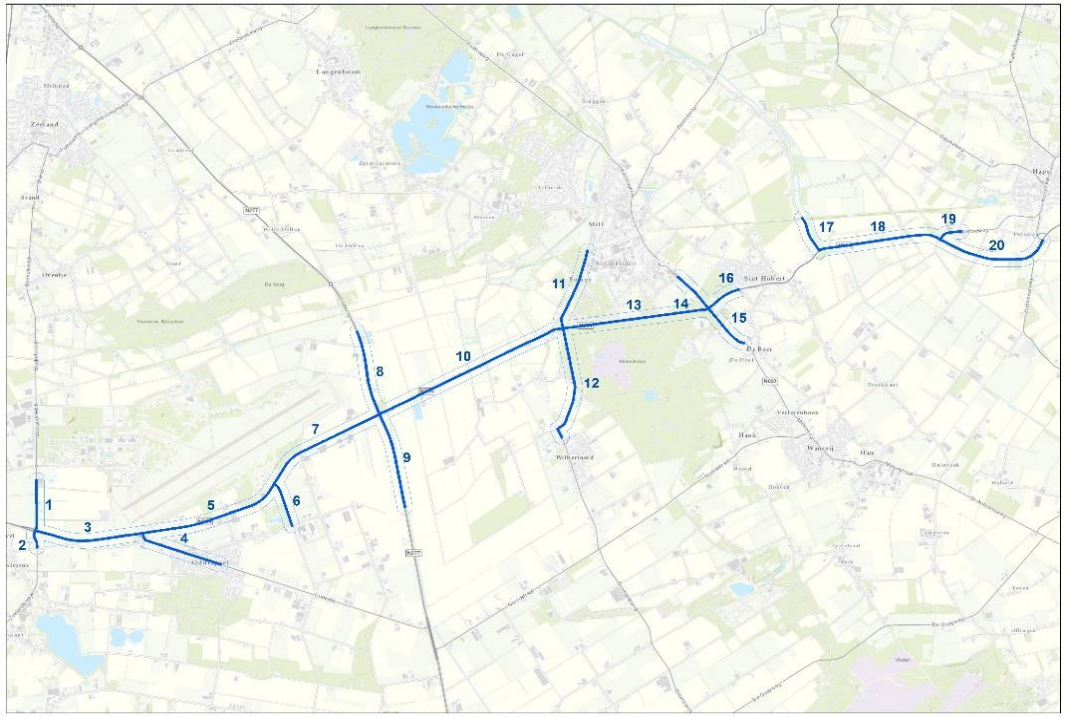
© 2020, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlage I Intensiteiten wegen in studiegebied

Bijlage II Concentratie toetspunten

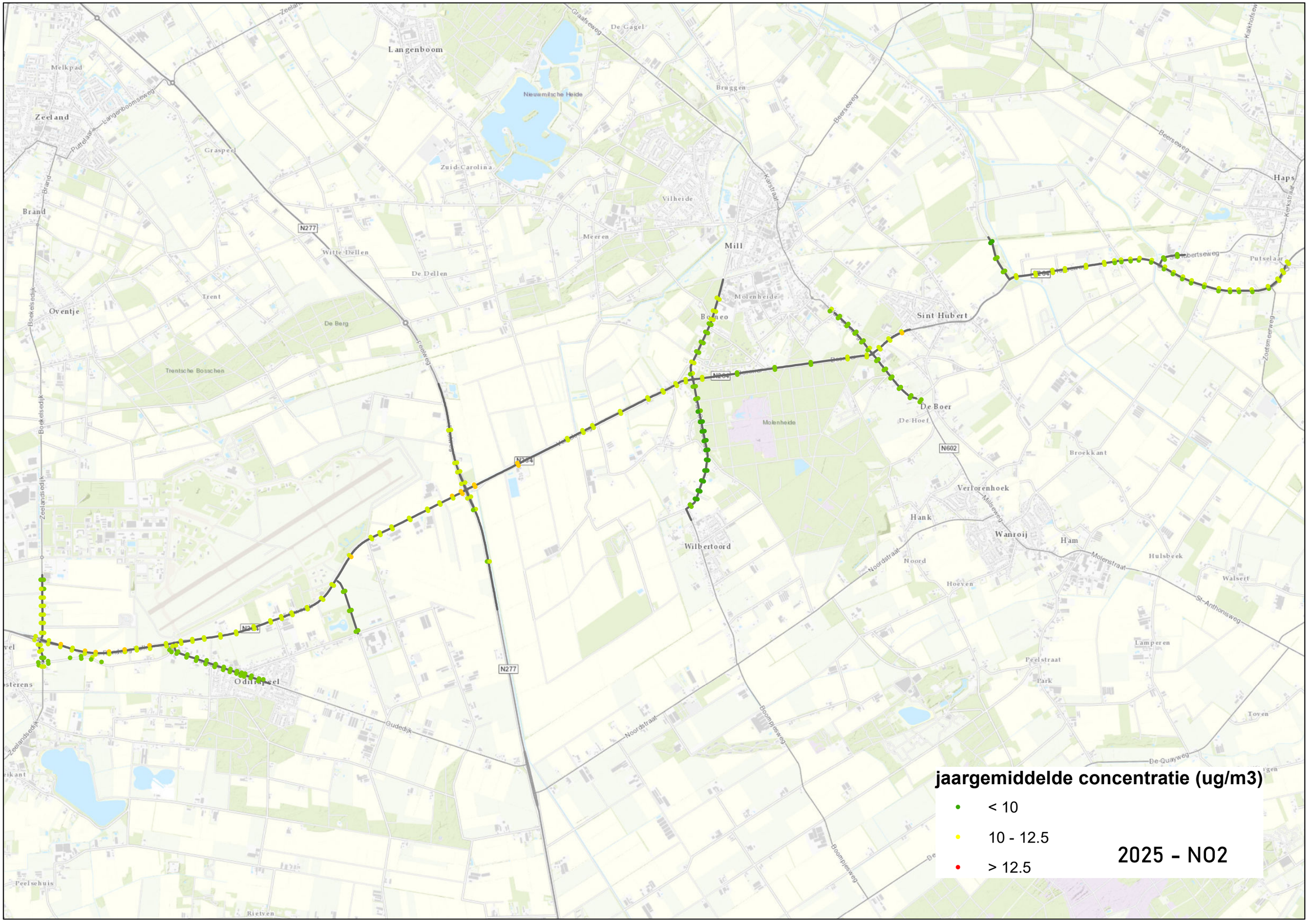
Wegvak	Nr	2020			2025			2030		
		licht verkeer	middelzwaar	zwaar	licht verkeer	middelzwaar	zwaar	licht verkeer	middelzwaar	zwaar
Zeelandsedijk noord	1	6198	679	80	6464	709	203	7197	789	226
Zeelandsedijk zuid	2	4945	241	69	5087	297	85	5484	320	91
N264 Rondweg Volkel (Zeelandsedijk - Oudedijk)	3	13293	1720	661	13288	1948	748	13803	2024	777
Oudedijk	4	3769	73	9	4171	63	7	4939	75	9
N264 Nieuwedijk (Oudedijk - Verlengde)	5	11677	1457	560	11683	1864	716	12615	2012	773
N264 Rondweg Volkel (Zeelandsedijk - Oudedijk)	6	346	119	14	4142	598	70	4256	615	72
Oudedijk	7	12045	1556	598	11572	1628	625	11248	1583	608
N277 Peeldijk noord	8	5952	695	267	6063	697	268	6259	719	276
N277 Peeldijk zuid	9	5109	907	348	5033	862	331	4810	824	316
N264 Volkelseweg (N277 -Vorleweg)	10	11648	1667	640	11662	1919	737	12252	2016	774
Vorleweg	11	5613	895	222	5448	943	234	5274	913	227
van Ophovenlaan	12	2622	76	9	2647	76	9	2694	77	9
N264 Bosweg (Vorleweg - N602)	13	8639	987	379	8854	1207	463	9727	1326	509
Wanroijseweg noord	14	4388	928	265	4428	949	271	4533	971	278
Wanroijseweg zuid	15	5938	491	140	5947	529	151	6052	538	154
N264 Pastoor Jacobsstraat (Wanroijseweg - Grootvesenweg)	16	8528	1360	522	8858	1549	595	9812	1716	659
Achterdijk	17	950	53	6	1029	127	15	1312	162	19
N264 Hapseweg (Achterdijk - St Hubertseweg)	18	7530	1247	479	7870	1374	528	8702	1520	584
St Hubertseweg	19	1410	227	125	1625	145	36	1704	152	38
N264 Hapseweg (St Hubertseweg - Lokkantseweg)	20	7315	1217	467	6932	1544	441	6804	1515	433

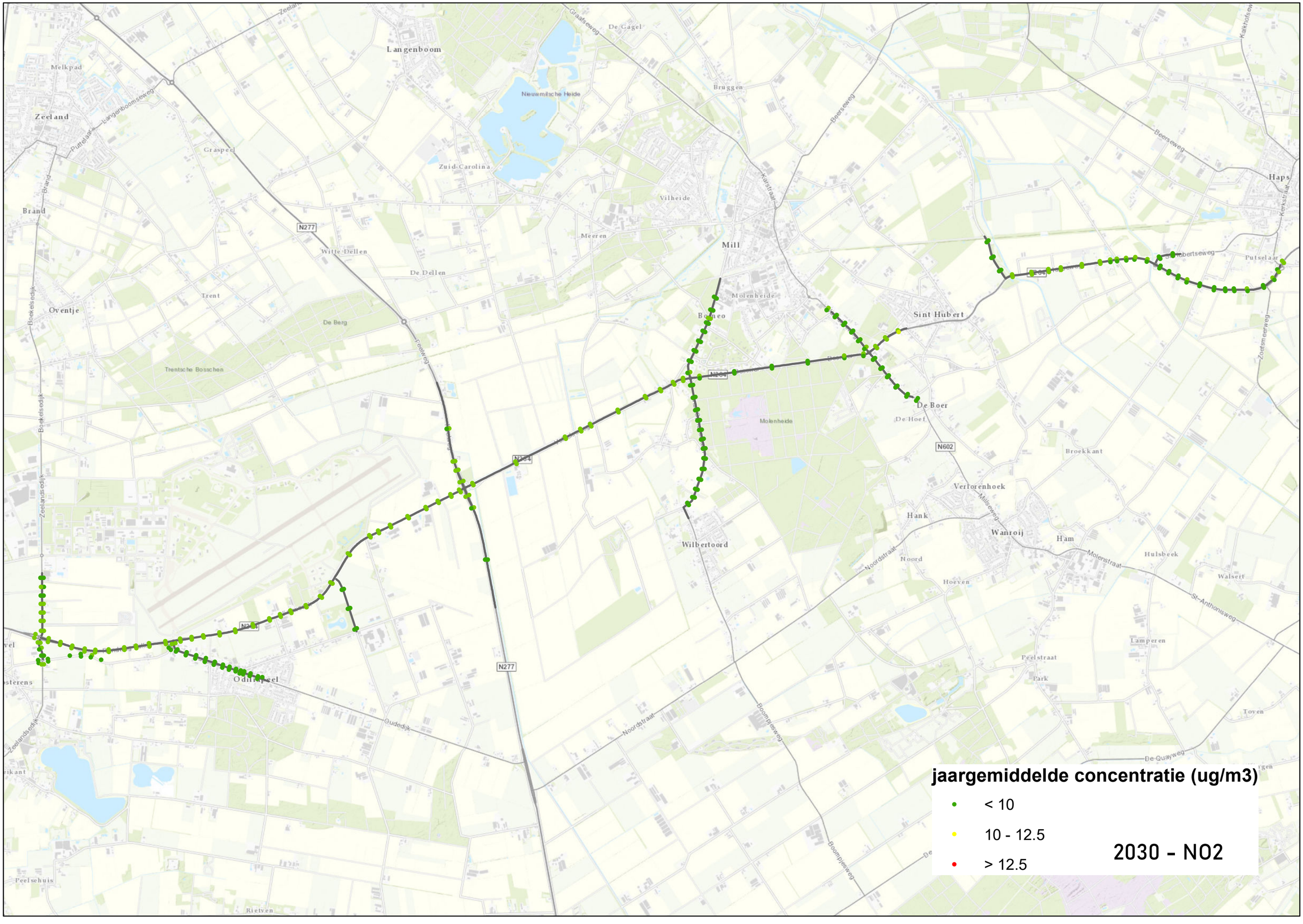


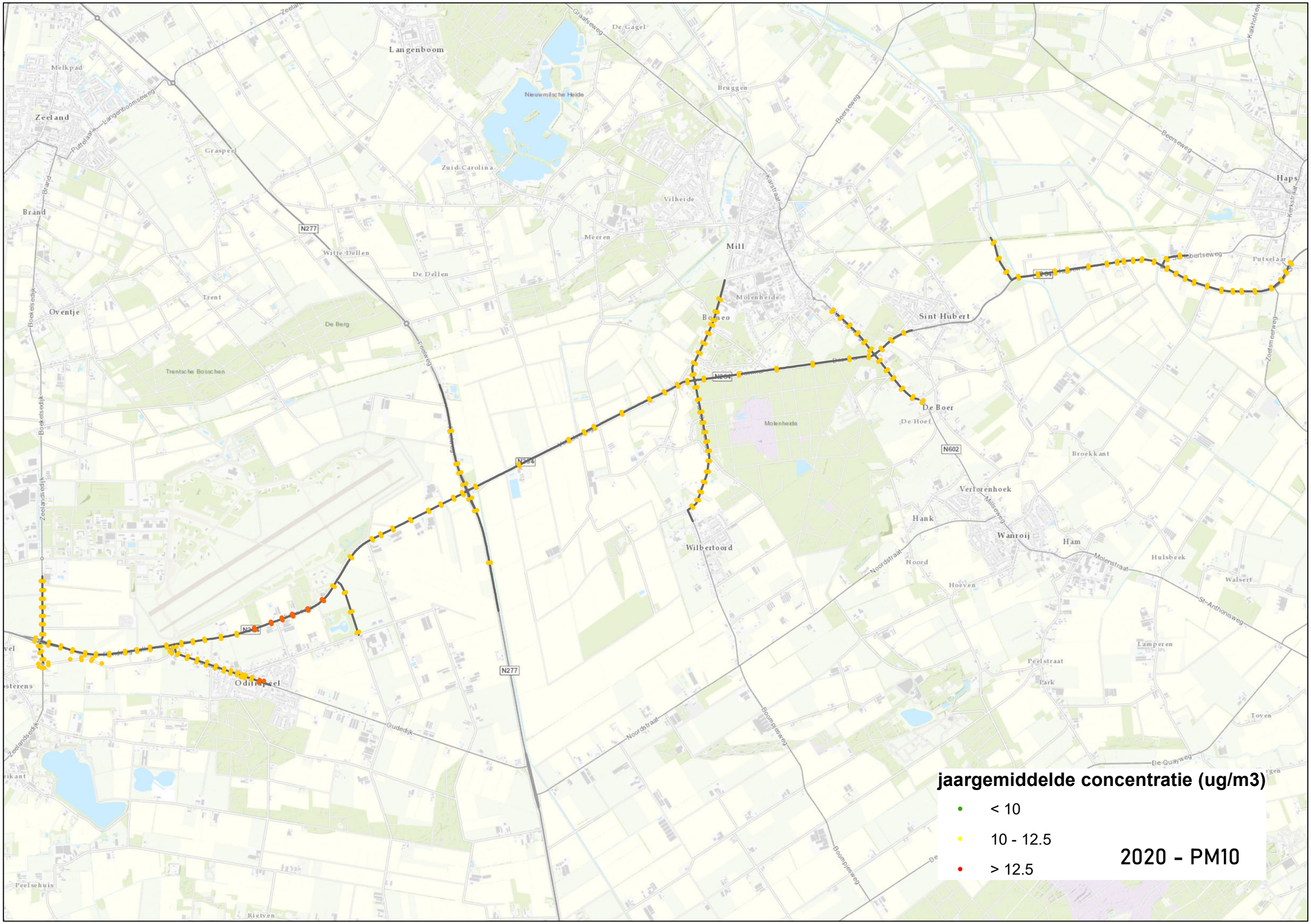
jaargemiddelde concentratie (ug/m3)

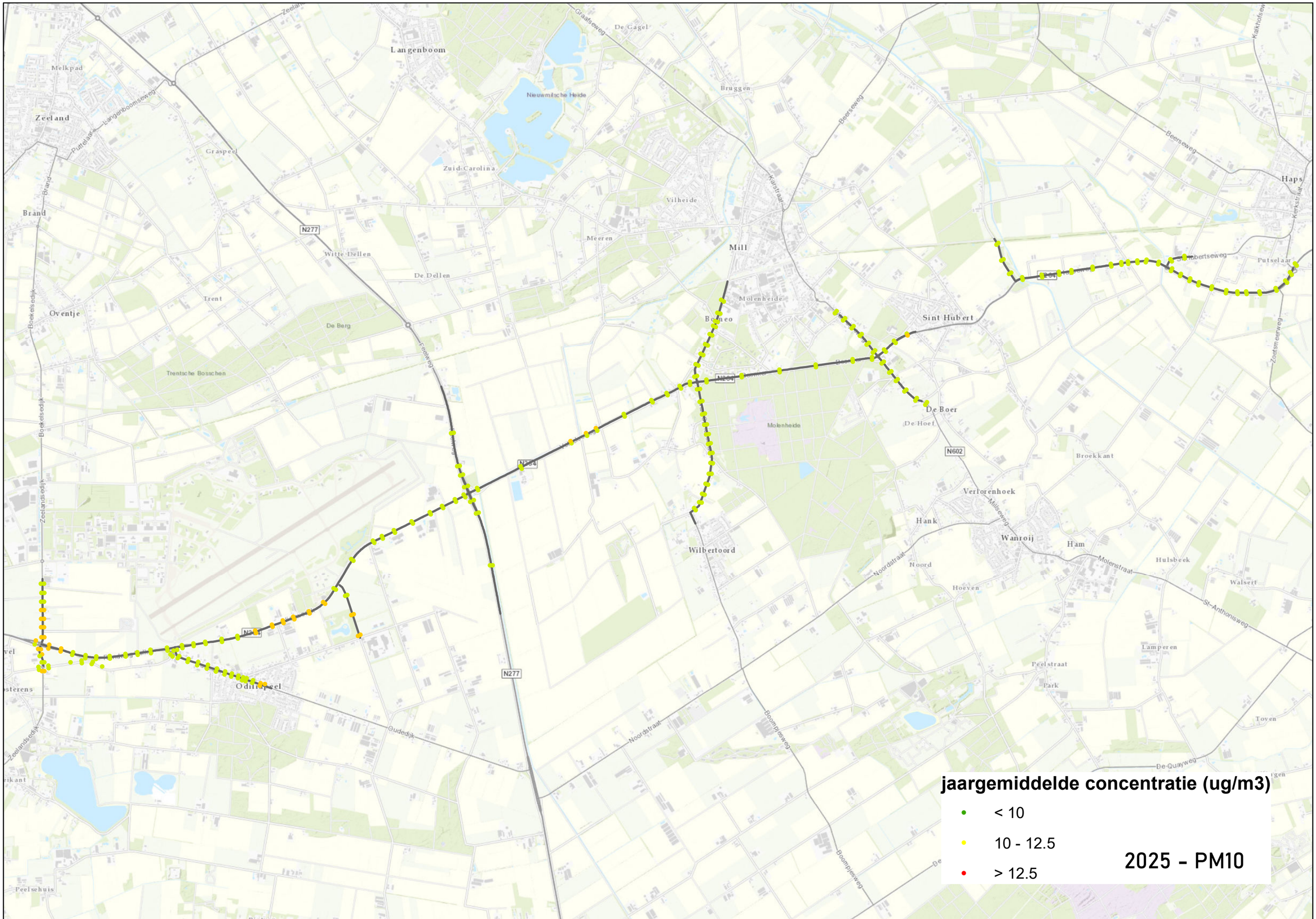
- < 10
- 10 - 12.5
- > 12.5

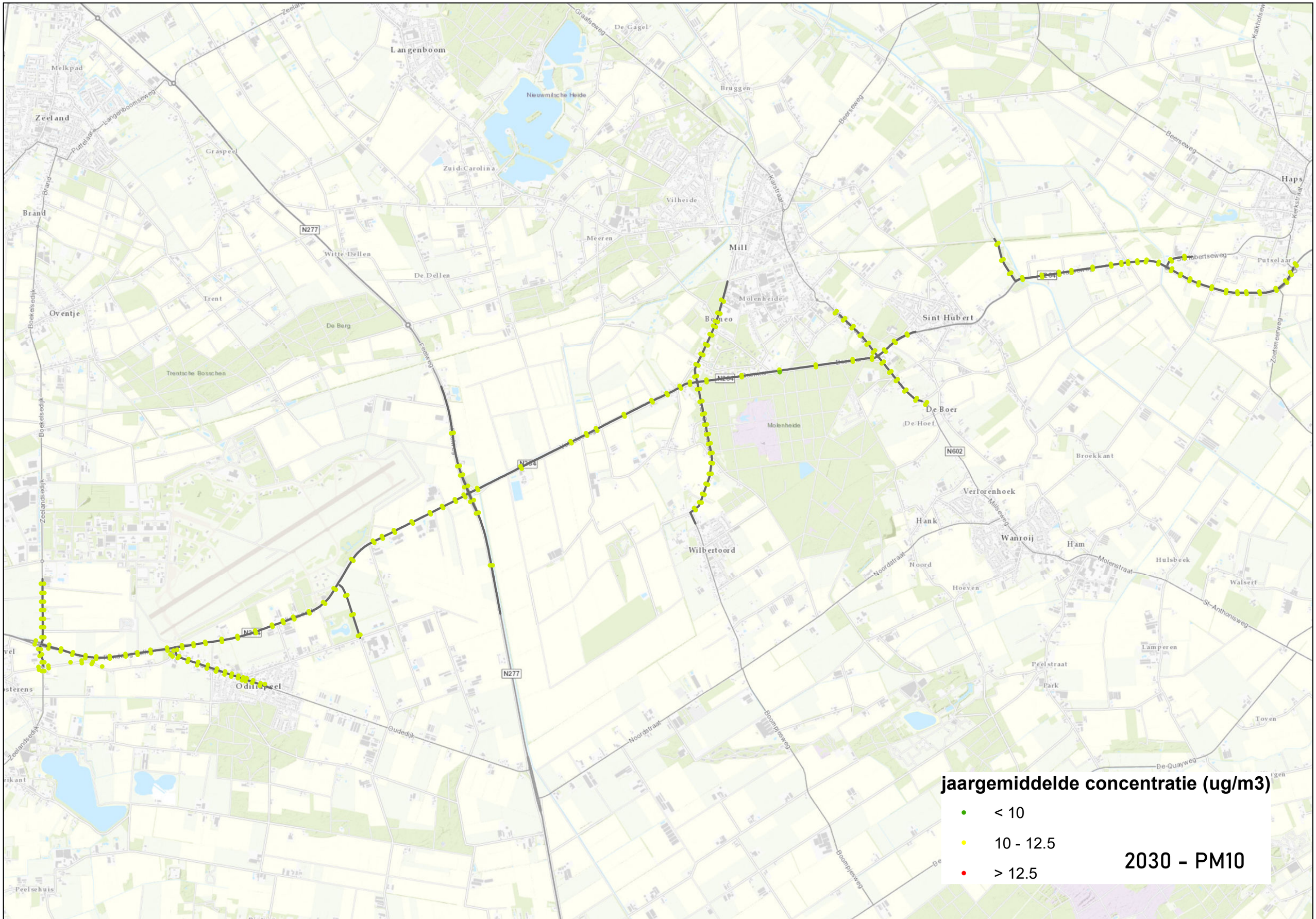
2020 - NO2

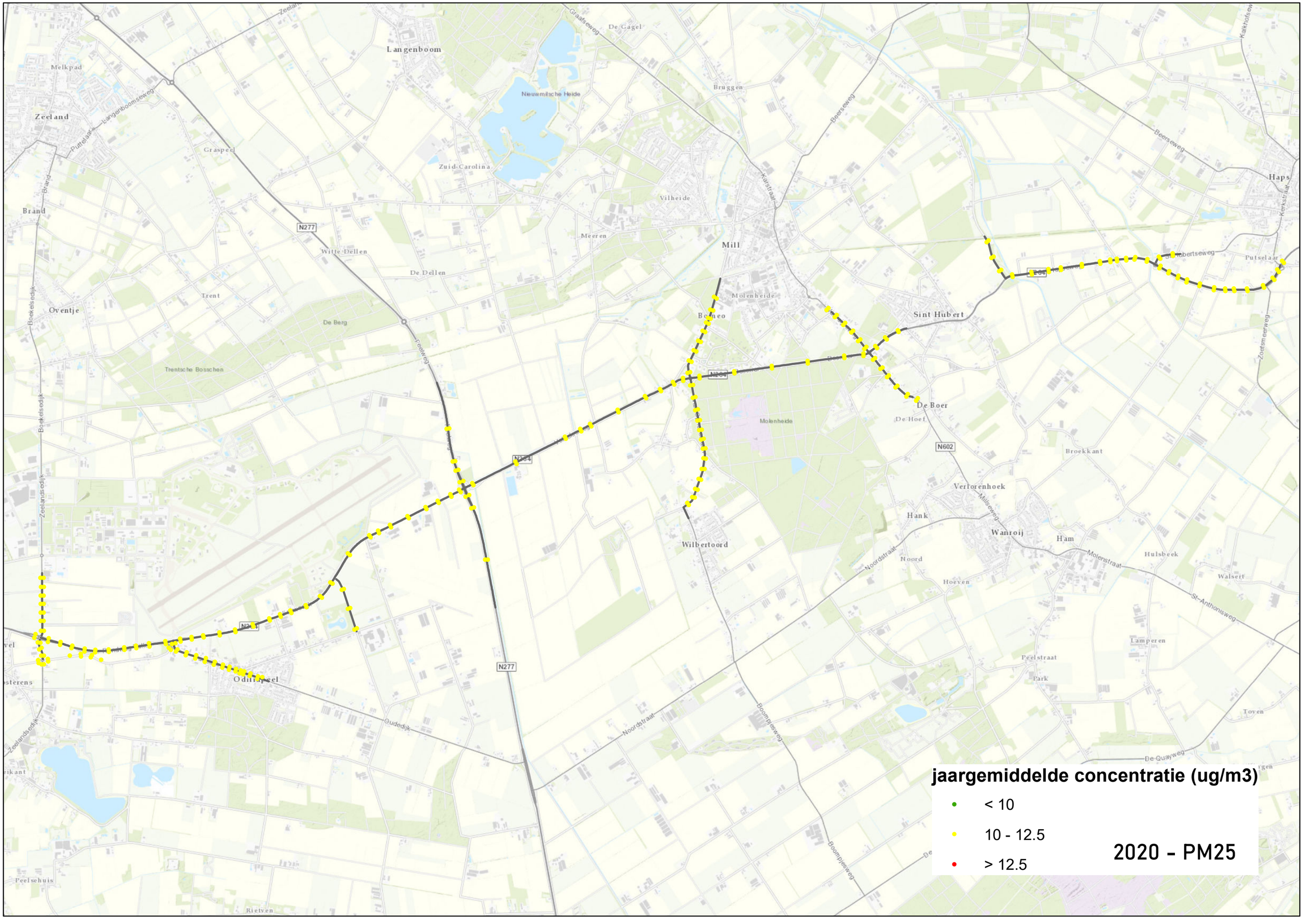

jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2025 - NO2
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Trent
Witte Dellen
De Dellen
De Berg
Trentsche Bosschen
Meeren
Vilheide
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Wilbertoord
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Noord
Hoeven
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Broekkant
Odiliapeel
Peelsehuis
Rietven
N277
N264
N602
Beersweg
Langenboomseweg
Putselaarseweg
Graafseweg
Karstraat
Kerkstraat
Zeelandsedijk
Boekelsedijk
Peelweg
Oudedijk
Noordstraat
Boompleseweg
Molenstraat
St-Anthonisweg
Millseweg
De Quayweg
Zoetsmeerweg
Kalkhofseweg

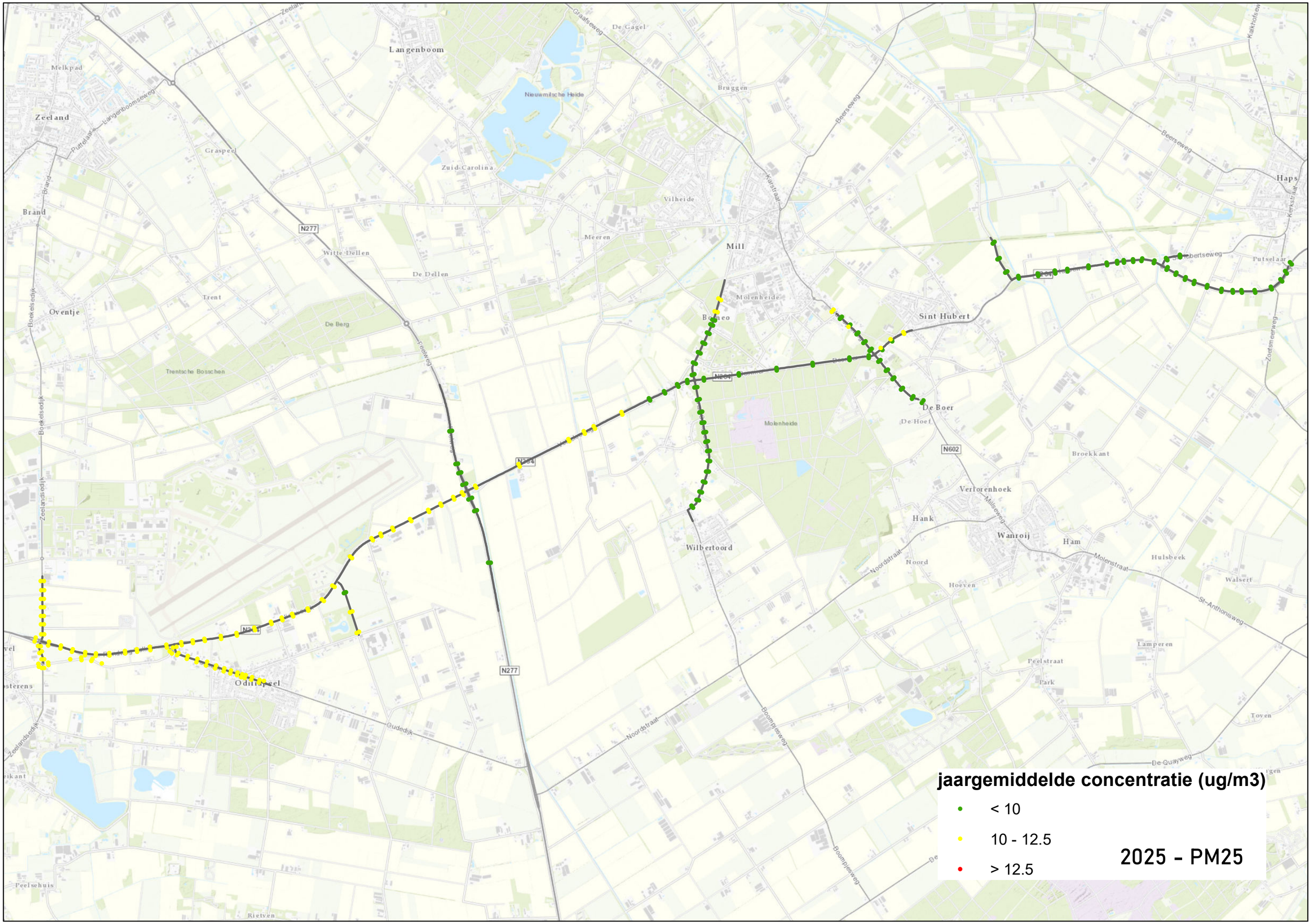

jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2030 - NO2
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Witte Dellen
De Dellen
Trent
De Berg
Trentsche Bosschen
Meeren
Vilheide
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Broekkant
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Wilbertoord
Noord
Hoeven
Odiliapeel
Peelschuis
Rietven
N277
N264
N602
Zeeland
Langenboomseweg
Graafseweg
Beerseweg
Karstraat
Kerkstraat
Kalkhofseweg
Zoetsmeerweg
Peelweg
Boekelsedijk
Zeelandsedijk
Oudedijk
Noordstraat
Boompjesweg
Molenstraat
St-Anthonisweg
De Quayweg
Millseweg

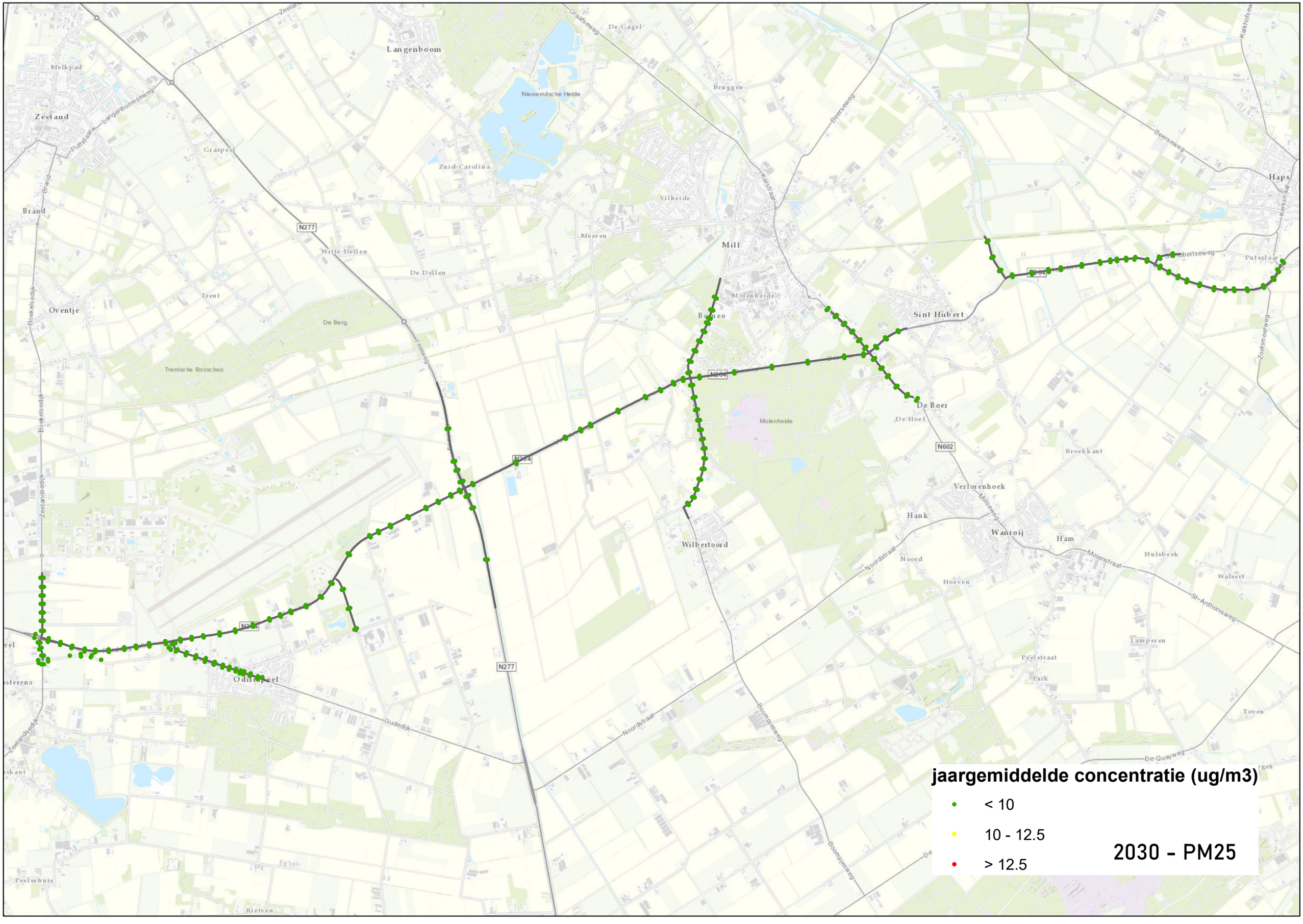

jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2020 - PM10
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Vilheide
Meeren
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Broekkant
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Wilbertoord
Noord
Hoeven
Witte Dellen
De Dellen
Trent
De Berg
Trentsche Bosschen
Odiliapeel
Peelsehuis
Rietven
N277
N264
N602
Beerseweg
Kerkstraat
Noordstraat
Boomplasweg
Oudedijk
Zeelandsedijk
Langenboomseweg
Putselaar
Graafseweg
Kalkhofseweg
Zoetsmeerweg
St-Anthonisweg
Molenstraat
Milseweg
De Quayweg


jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2025 - PM10
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Trent
Witte Dellen
De Dellen
De Berg
Trentsche Bosschen
Meeren
Vilheide
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Broekkant
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Wilbertoord
Noord
Hoeven
Odiliapeel
Peelschuis
Rietven
N277
N264
N602
Beerseweg
Noordstraat
Boompjesweg
St-Anthonisweg
De Quayweg
Oudedijk
Zeelandsedijk
Boekelsedijk
Langenboomseweg
Putselaar
Graafseweg
Kerkstraat
Zoetsmeerweg
Millseweg
Molenstraat


jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2030 - PM10
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Trent
Witte Dellen
De Dellen
De Berg
Trentsche Bosschen
Meeren
Vilheide
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Broekkant
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Wilbertoord
Noord
Hoeven
Odiliapeel
Peelschuis
Rietven
N277
N264
N602
Beerseweg
Langenboomseweg
Putselaarweg
Boekelsedijk
Zeelandsedijk
Graafseweg
Karstraat
Kerkstraat
Zoetsmeerweg
Kalkhofseweg
Peelweg
Oudedijk
Noordstraat
Boompjesweg
Milseweg
Noordstraat
Molenstraat
St-Anthonisweg
De Quayweg


jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2020 - PM25
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Trentsche Bosschen
De Berg
Trent
De Dellen
Witte Dellen
Meeren
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Vilheide
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Wilbertoord
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Broekkant
Noord
Hoeven
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Odiliapeel
Peelsehuis
Rietven
N277
N264
N602
Graafseweg
Beerseweg
Karstraat
Kerkstraat
Putselaarseweg
Langenboomseweg
Boekelsedijk
Zeelandsedijk
Peelweg
Oudedijk
Noordstraat
Boompjesweg
Molenstraat
St-Anthonisweg
De Quayweg
Zoetsmeerweg
Kalkhofseweg
Milseweg


jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2025 - PM25
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Graspeel
Trent
Witte Dellen
De Dellen
De Berg
Trentsche Bosschen
Meeren
Vilheide
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Wilbertoord
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Broekkant
Ham
Hulsbeek
Walsert
Noord
Hoeven
Lamperen
Peelstraat
Park
Toven
Haps
Putselaar
Oud-Ijsel
Peelsehuis
Rietven
N277
N264
N602
Langenboomseweg
Beersseweg
Kerkstraat
Noordstraat
Boomplesweg
Zeelandsedijk
Oudedijk
Peelweg
Graafseweg
Millseweg
Molenstraat
St-Anthonisweg
De Quayweg
Zoetsmeerweg


jaargemiddelde concentratie (ug/m3)
< 10
10 - 12.5
> 12.5
2030 - PM25
Langenboom
Zeeland
Brand
Oventje
Grasperd
Zuid-Carolina
Nieuwmilsche Heide
De Gagel
Bruggen
Vilheide
Meeren
Witte Dellen
De Dellen
Trent
De Berg
Trentsche Bosschen
Mill
Molenheide
Sint Hubert
De Boer
De Hoef
Haps
Putselaar
Verlorenhoek
Hank
Wanroij
Ham
Broekkant
Hulsbeek
Walsert
Lamperen
Toven
Noord
Hoeven
Peelstraat
Park
Wilbertoord
Odiliapeel
Peelschuis
Rietven
N277
N264
N602
Langenboomseweg
Putselaar
Graafseweg
Beerseweg
Karstraat
Kerkstraat
Kalkhofseweg
Zoetsmeerweg
Peelweg
Boekelsedijk
Zeelandsedijk
Oudedijk
Noordstraat
Boompjesweg
Milseweg
Molenstraat
St-Anthonisweg
De Quayweg

Provincie Noord-Brabant

Memo

Onderwerp
Toepasbaarheid rapport WP 3.7 Luchtkwaliteit Planstudie N264.36

Datum
19 september 2023
Documentnummer
5332540
Aan
Tauw
[redacted]
Kopie aan

van
[redacted]
Telefoon
[redacted]
Email
[redacted]

Op 3 december 2020 is het rapport "WP 3.7 Luchtkwaliteit Planstudie N264.36" opgesteld door Movares. Omdat dit rapport inmiddels ruim 2,5 jaar oud is, heeft de provincie Noord-Brabant in de zomer van 2023 getoetst of de inhoud nog actueel is. De conclusie van deze toets is dat het rapport nog bruikbaar is. De toetsing heeft plaatsgevonden op de onderstaande actualisaties.

Kengetallen voor de emissies van (zeer) fijnstof en stikstofoxiden
Sinds de vrijgave van het rapport zijn nieuwe kengetallen voor de emissies van (zeer) fijnstof en stikstofoxiden voor wegverkeer vrijgegeven door I&W. Echter actualisatie van de in 2020 door Movares gehanteerde kentallen zal er niet toe leiden dat de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 luchtkwaliteitseisen worden overschreden. Hiervoor liggen de berekende waarden te ver af van de grenswaarden.

Het gebruikte toetsjaar ligt inmiddels in het verleden
Naast het toetsjaar 2020 is er ook getoetst in de jaren 2025 en 2030. De emissie kentallen voor toekomstige jaren zijn lager dan voor het toetsingsjaar 2020. Aanpassing van dit jaar naar een recenter jaar zal geen noemenswaardig ander beeld van de luchtkwaliteit geven en zeker geen overschrijding van de geldende EU-grenswaarden. Daarnaast is het zo dat bestemmingsplanprocedures een lange tijd in beslag nemen. Gedurende deze periode kunnen gegevens wijzigen, waardoor een rapportage nooit up-to-date zal zijn.

Verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteit zijn destijds afgeleid uit het toen geldende verkeersmodel. Een significante toename van deze verkeersintensiteiten zal er niet toe leiden dat de EU-grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden. Hiervoor liggen de berekende waarden te ver af van de grenswaarden.

Inzicht in de gehanteerde invoerparameters en instellingen
Er zijn ontzettend veel invoerparameters gezien de grootte van het gebied. Er is voor gekozen deze niet bij het rapport te voegen maar een uitsnede toe te voegen van de meest relevante verkeersparameters. De overige aannames zijn in het rapport terug te lezen.
Het rapport is opgesteld voor het totale projectgebied dus deelgebied 1,2 en 3. Het kan daarom voorkomen dat er meer informatie instaat dan dat noodzakelijk is voor het ruimtelijk plan van deelgebied 1.