

NOTITIE

Betreft	Milieueffecten geluid en luchtkwaliteit door de uitbreiding van het bedrijventerrein abc-Westland
Opdrachtgever	ABC Westland Beheer CV
Tav	<small>5.1.2 e</small> <small>5.1.2 e</small> <small>5.1.2 e</small> <small>5.1.2 e</small>
Werknummer	622.116.60
Datum	13 juni 2022

Aanleiding

In opdracht van de gemeente Westland is onderzoek uitgevoerd naar de akoestische effecten en de effecten op de luchtkwaliteit van de uitbreiding van het bedrijventerrein abc-Westland in de kern Poeldijk van de gemeente Westland. In afbeelding is de ligging van deze uitbreiding gepresenteerd.



Afbeelding 1 : Tekening uitbreiding ABC Westland locatie De Strijp

Het doel van deze berekening is de verandering van de geluidsbelasting en de concentratie luchtverontreinigende stoffen te berekenen door de (vrachtverkeers-) toename door deze uitbreiding op de wegen in en rond het plangebied.

In de volgende hoofdstukken worden afzonderlijk de akoestische en luchtkwaliteitseffecten beschreven.

Akoestische effecten

Wettelijk kader

Voor bestaande woningen is de verandering van de geluidsbelasting door de uitbreiding van het bedrijventerrein getoetst aan de grenswaarden uit het hoofdstuk 'Reconstructie-situaties' uit de Wgh. Alhoewel geen sprake is van een fysiek wijziging van de wegen is de verandering van de geluidsbelasting getoetst aan deze normen. Bij een reconstructie in de zin van de Wgh is een geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zonder meer toegestaan. Verder stelt de Wgh dat sprake is van een significante, hoorbare toename van de geluidsbelasting als de toename 1,5 dB of hoger is. Bij een toename van 1,5 dB of hoger moet vanuit de Wgh worden onderzocht of geluidsreducerende maatregelen doelmatig zijn.

Uitgangspunten

De in deze berekening gebruikte gegevens zijn gebaseerd op de door de MRDH aangeleverde verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel MRDH 2.8. Aangeleverd en gebruikt zijn de gegevens uit het prognosejaar 2032.

Aangeleverd zijn de verkeersgegevens (weekdagintensiteiten en verkeersverdeling en samenstelling) voor 2030. De gegevens voor de wegdekverharding en de wettelijk toegestane rijnsnelheid zijn grotendeels overgenomen uit de aangeleverde gegevens.

De verkeerstoename door de Uitbreiding van het bedrijventerrein bedraagt 511 vrachtwagens en 82 personenwagens. Verondersteld is dat het vrachtverkeer voor 50% bestaat uit middelzwaar vrachtverkeer en voor 50% uit zwaar vrachtverkeer.

De oriëntatie van het verkeer is

- 55% naar A4: via de Arckelweg en de Wateringseweg en de N211;
- 45% naar de A20: 1/3 via de Paul Captijnlaan.

De geluidsbelastingen zijn berekend met een computersimulatiemodel opgesteld conform de Standaardrekenmethode 2 als bedoeld in artikel 3.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het computersimulatiemodel zijn de geografische en akoestische gegevens van objecten, bronnen en beoordelingspunten ingevoerd. In het onderzoek is voor de berekeningen gebruik gemaakt van het door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. ontwikkelde softwarepakket Geomilieu V2021.1.

In het onderzoek is gebruikgemaakt van een computersimulatiemodel dat voor de gebouwen en bodemgebieden (verhardingen) is opgebouwd op basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) gekoppeld aan het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) en de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). In het model zijn de akoestisch harde bodemgebieden opgenomen (verhardingen en waterpartijen). Op de afbeelding in bijlage 1 is een afbeelding van het computersimulatiemodel gepresenteerd. De uitbreiding van het bedrijventerrein is op die afbeelding ook aangeduid.

Berekeningen

In bijlage 2 zijn de resultaten van de berekening gepresenteerd. Uit deze resultaten blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op de bestaande woningen vanaf de aansluiting op de Arckelweg naar het zuiden maximaal 0,4 dB bedraagt. Vanaf de aansluiting op de Paul

Captijnlaan in noordelijke richting bedraagt de toename van de geluidsbelasting maximaal 0,1 dB. Deze zeer geringe toename van geluid is voor het menselijk oor niet waarneembaar en leidt daarom niet tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Eveneens is de geluidsbelasting berekend op de bestaande woningen ten zuiden van het Wienpad (nummers 13 tot en met 19 oneven) door het verkeer van en naar de uitbreiding over de weg en het bruggetje. De geluidsbelasting op deze woning bedraagt 43 dB zonder de afscherpende werking van de nieuwe bedrijfsgebouwen in het onderzoek te betrekken. Omdat deze geluidsbelasting ruim lager is dan de voorkeursgrenswaarde zijn er geen belemmeringen te verwachten.

Conclusie

In deze notitie is onderzocht of de toename van het verkeer door de uitbreiding van het bedrijventerrein abc-Westland een significante geluidstoename veroorzaakt ter plaatse van de bestaande woningen die langs de ontsluitingsroutes van dit bedrijventerrein zijn gelegen. Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een niet-significante en een voor het menselijk oor niet hoorbare toename van maximaal 0,4 dB. Het aspect geluid veroorzaakt daarom geen significante verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de bestaande woningen langs de ontsluitingsroutes.

Luchtkwaliteitseffecten

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vloeit voort uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wet implementeert onder andere de normen uit Europese regelgeving. Op grond van artikel 5.16 Wm dient een bestuursorgaan, in geval van de in dit artikel genoemde gevallen, een besluit te nemen met in achtname van één van de volgende gronden:

- het project leidt niet tot overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo tot gelijk blijven of verbetering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- het project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) aan de verslechtering van de luchtkwaliteit is een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. De NIBM-grens is een bijdrage op de jaargemiddelde concentratie van $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Berekend is of de planbijdrage past binnen deze NIBM-bijdrage en of aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit kan worden voldaan. Voor wegverkeer speelt de stoffen NO_x de belangrijkste rol., zodat deze stof in dit onderzoek is beschouwd.

Uitgangspunten

De uitgangspunten ten aanzien van de (toename van de) verkeersintensiteiten zijn in dit luchtkwaliteitonderzoek overgenomen uit het akoestisch onderzoek.

Berekeningsresultaten

De resultaten zijn in bijlage 3 gepresenteerd. Voor de maatgevende stof is de bijdrage maximaal $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zodat juist geen sprake is van een NIBM-bijdrage. Omdat de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

op 10 m vanaf de rand van de weg lang niet wordt overschreden zijn er geen belemmeringen. De maximaal berekende concentratie bedraagt 21 µg/m³.

Conclusie

Uit de berekening van de luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. De Wet luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkelingen in dit plan.



KuiperCompagnons

Projectverantwoordelijke: 5.1.2 e 5.1.2 e 5.1.2 e 5.1.2 e

en behandeld door: 5.1.2 e 5.1.2 e 5.1.2 e 5.1.2 e

Telefoonnummer: 5.1.2 e

File: j:\622\116\60\3 projectresultaat\geluid\03 oplevering\notitie geluid en luchtkwaliteti uitbreiding bedrijventerrein abc westland 13 juni 2022.docm