**ROYAL HASKONING**HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Notitie

Aan : Gemeente Oldenzaal
 Van : K. Holtrigter (Royal Haskoning)
 Datum : 30 juni 2008
 Kopie : M. Pigge (Royal Haskoning)
 Onze referentie : 9S8046.D0/N002/KHOL/MPE/Nijm

**Betreft : Luchtonderzoek herontwikkeling stationlocatie
 Oldenzaal**

De gemeente Oldenzaal is voornemens het gebied rondom het station te herontwikkelen. Het vigerende bestemmingsplan "Stationsplein" wordt geactualiseerd om een herinrichting ter plaatse van het station en woningbouw mogelijk te maken. In onderhavige notitie wordt deze herontwikkeling van de stationslocatie Oldenzaal getoetst aan de Wet luchtkwaliteit 2007. Hiertoe zal in hoofdstuk 1 worden ingegaan op het wettelijke kader. In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van de ontwikkelingen gegeven, waarna in hoofdstuk 3 de activiteiten worden getoetst aan de Wet luchtkwaliteit en de conclusie wordt gegeven.

1. TOETSINGSKADER

1.1 Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de 'Wet luchtkwaliteit' in werking getreden. Met de 'Wet luchtkwaliteit' wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Stb. 2007, 414) bedoeld. Door deze wijziging is het Besluit luchtkwaliteit 2005, de meetregeling luchtkwaliteit 2005, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2006 en de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Daarvoor in de plaats is een aantal nieuwe Ministeriële regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden, waaronder de AmvB 'Niet in Betekende mate' (NIBM).

In algemene zin kan worden gesteld dat de Wet luchtkwaliteit (verder Wlk) bestaat uit, in Europees verband, vastgestelde normen van maximumconcentraties voor een aantal stoffen. Hierbij gaat het om stoffen als zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x als NO₂), fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), lood en benzeen. De Wlk geeft eveneens aan op welke termijn aan de normen dient te worden voldaan en welke bestuursorganen verantwoordelijkheden hebben bij het realiseren van deze normen. De normen zijn gebaseerd op recente inzichten van de WHO (World Health Organisation) in de mogelijke effecten van luchtverontreinigingen op de gezondheid van de mens. Voor bovengenoemde stoffen zijn grenswaarden geformuleerd.

In Nederland zijn twee stoffen van de eerder genoemde stoffen die problemen kunnen opleveren met betrekking tot overschrijding van de grenswaarden. Het betreft hierbij NO₂ en fijn stof. Fijn stof wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (met name uit het buitenland), diffuse bronnen zoals het totale wagenpark, natuurlijke bronnen en in mindere mate door lokale bronnen. NO₂ wordt voornamelijk beïnvloed door het wagenpark (verkeersbewegingen). De grenswaarden voor beide componenten zijn opgenomen in de onderstaande tabel 1.

Tabel 1 Grenswaarden voor de concentratie fijn stof en NO₂

Component	Concentratie [µg/m ³]	Status	Omschrijving
Fijn stof (PM ₁₀)	40	Grenswaarde vanaf 2005	Jaargemiddelde concentratie
	50	Grenswaarde vanaf 2005	24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden
NO ₂	40	Grenswaarde vanaf 2010	Jaargemiddelde concentratie
	200	Grenswaarde vanaf 2010	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden

1.2 Vergelijk Wet luchtkwaliteit ten opzichte van Besluit luchtkwaliteit

Een belangrijk verschil met het Besluit luchtkwaliteit 2005 is een flexibelere koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden). Projecten die wel in betekende mate (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging, worden in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (zogenoemde overschrijdingsgebieden) in principe opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit NSL houdt in dat het totaal aan maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in een gebied de negatieve effecten (alle geplande ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren) tenminste moeten compenseren (let wel, het NSL is nog niet definitief vastgesteld). Indien een IBM project niet in het NSL is opgenomen, kan het project eventueel alsnog doorgang vinden. Realisatie van een project is dan alleen mogelijk bij een expliciete toetsing aan de grenswaarden waarbij de situatie tenminste gelijk blijft of niet verslechterd (geen verdere overschrijding).

Het begrip NIBM speelt een belangrijke rol in de nieuwe regelgeving en is uitgewerkt in het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' ¹ en de Regeling 'Niet in betekende mate bijdragen' ². Het Besluit en de Regeling maken onderscheid in de situatie vóór en ná de definitieve vaststelling van het NSL. Definitieve vaststelling van het NSL zal naar verwachting begin 2009 aan de orde zijn.

In de regelgeving is alleen voor de componenten fijn stof (PM₁₀) en NO₂ een NIBM-grens opgenomen. Deze twee stoffen blijken in Nederland het meest kritisch te zijn. Voor alle andere stoffen uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer (waaronder benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide) is (nagenoeg) geen overschrijdingsrisico ³.

Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) veroorzaakt van maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarden van fijn stof en NO₂. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³. De 3% grens is pas van toepassing vanaf het moment dat het NSL definitief is vastgesteld. In de interim-periode tot aan vaststelling van het NSL wordt een NIBM-grens van 1% gehanteerd. Concreet betekent dit dat vooralsnog een concentratie geldt van 0,4 µg/m³ voor zowel fijn stof als NO₂. Deze maximale bijdrage is van toepassing op de minst gunstige plaats (worst-place benadering).

¹ Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen); Staatsblad 2007 / 440;

² Staatscourant 9 november 2007, nr. 218 / pag. 11;

³ Zie hiervoor bijvoorbeeld RIVM 680709001 / 2007: Heavy metals and benzo(a)pyrene in ambient air in the Netherlands. A preliminary assessment in the framework of the 4th European Daughter Directive.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig. Volledigheidshalve zijn de categorieën opgenomen:
 - Woningbouwlocaties met een netto toename van minder dan 500 woningen met één ontsluitingsweg. Wanneer het verkeer zich gelijkmatig verdeelt over twee ontsluitingswegen, hoeven woningbouwprojecten met een netto toename van minder dan 1.000 woningen niet nader onderzocht te worden.
 - Kantoorlocaties met een toename van het netto vloeroppervlak (bruto vloeroppervlak (bvo)) van maximaal 33.333 m². Wanneer het verkeer zich gelijkmatig verdeelt over twee ontsluitingswegen geldt voor kantoorlocaties een netto toename van het bruto vloeroppervlak met maximaal 66.667 m².
 - Een combinatie van kantoren en woningen volgens een bepaalde verhouding in de toename van aantal woningen en hoeveelheid bvo kantoren.
 - Spoorwegemplacementen met een toename van minder dan 2500 dieseltractie-uren.
 - Specifieke landbouwinrichtingen, waaronder inrichtingen met een toename in oppervlak van landbouwkassen niet groter dan 0,7 hectaren.
2. Op een andere wijze aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 1% criterium. Hiervoor kunnen verspreidingsberekeningen benodigd zijn.

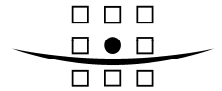
2. SITUATIE STATIONSLOCATIE OLDENZAAL

Op basis van de gegevens van de gemeente Oldenzaal⁴ komt naar voren dat in de situatie na de herontwikkeling van de stationslocatie Oldenzaal in de volgende deelgebieden sprake is van de volgende ontwikkelingen (inclusief gebieden met een wijzigingsbevoegdheid):

- In het deelgebied dat begrensd wordt door de Spoorstraat, de Prins Bernhardstraat en de Haerstraat worden 80 woningen gerealiseerd en kantoren c.q. voorzieningen met een maximaal oppervlak van 2.000 m² (gebied 1).
- In het deelgebied dat begrensd wordt door de Haerstraat en de Stationsstraat worden 30 woningen gerealiseerd en kantoren c.q. voorzieningen met een maximaal oppervlak van 500 m² (gebied 2).
- In het deelgebied ten oosten van het stationsplein worden 30 woningen gerealiseerd en kantoren c.q. voorzieningen met een maximaal oppervlak van 1.000 m² (gebied 3).
- In het deelgebied ten noordoosten van de kruising Prins Bernhardstraat en Haerstraat kantoren met een maximaal oppervlak van 1.500 m² (gebied 4).
- In het deelgebied tussen het ziekenhuis en de Wilhelminastraat worden 50 woningen gerealiseerd en kantoren c.q. voorzieningen met een maximaal oppervlak van 1.000 m² (gebied 5).
- In het deelgebied tussen gebied 4 en de Wilhelminastraat worden 15 woningen gerealiseerd (gebied 11).

De verschillende deelgebieden kunnen in het kader van de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit als één projectlocatie worden beschouwd. Het aantal woningen van ieder afzonderlijk deelgebied en de oppervlaktes voor kantoren c.q. voorzieningen van ieder afzonderlijk deelgebied kunnen derhalve bij elkaar worden opgeteld. Bovengenoemde ontwikkelingen resulteren in een totaal van circa 205 woningen en circa 6.000 m² oppervlak van kantoren c.q. voorzieningen.

⁴ Email van de gemeente Oldenzaal aan Royal Haskoning, d.d. 3 maart 2008, zie bijlage 1.



Bij deze getallen dient te worden opgemerkt dat het hier gaat om de situatie na herontwikkeling. De toename van woningen en kantoren c.q. winkels, welke voor toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' relevant zijn, zal vele malen lager zijn. Dit omdat een groot deel bestaande woningen en kantoren zal worden gesloopt en wordt vervangen door nieuwe. Hierdoor zal de toename lager zijn dan de 205 woningen en 6.000 m² kantoor- en voorzieningenoppervlak. In dit onderzoek wordt toch gerekend met deze 205 woningen en 6.000 m² kantoor- en voorzieningenoppervlak wat derhalve een overschatting van de werkelijke situatie geeft. Wanneer middels deze situatie echter aangetoond kan worden dat de herontwikkeling NIBM is en dus voldoet aan de 'Wet luchtkwaliteit' kan er vanuit worden gegaan dat de ook de werkelijke situatie zal voldoen aan de 'Wet luchtkwaliteit'

In dit onderzoek wordt er 'worstcase' van uitgegaan dat de voorzieningen winkels betreffen, aangezien winkels relatief veel voertuigbewegingen veroorzaken. Uitgaande van het stratenpatroon en de ligging van de deelgebieden zullen de verkeersbewegingen van en naar de woningen en van en naar de kantoorgebouwen en winkels in alle gevallen gelijkmatig over twee of meerdere ontsluitingswegen plaatsvinden.

3. TOETSING STATIONSLOCATIE OLDENZAAL AAN WET LUCHTKWALITEIT

De herontwikkeling van de stationslocatie bevat de realisatie van woningen in combinatie met oppervlak voor kantoren en winkels. Om aannemelijk te maken dat de herontwikkeling binnen de NIBM-grens blijft wordt de herontwikkeling getoetst aan de volgende categorie uit de Regeling NIBM:

"Een combinatie van kantoren en woningen volgens een bepaalde verhouding in de toename van aantal woningen en hoeveelheid bvo kantoren."

Zoals eerder vermeld leidt de herontwikkeling van de stationslocatie te Oldenzaal tot de realisatie van circa 205 woningen en tot de realisatie van kantoren c.q. winkels met een totale vloeroppervlakte van 6.000 m². Conform de Handreiking 'Niet in Betekende Mate' bijdragen luchtkwaliteit kan voor deze categorie met behulp van de volgende formule bepaald worden of aan het 1% criterium wordt voldaan:

$$0,0004 \times \text{aantal woningen} + 0,000006 \times \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 \leq 0,4$$

Bij hantering van deze formule dient er echter rekening gehouden te worden met het feit dat er bij de herontwikkeling ook winkels gerealiseerd zullen worden in plaats van alleen kantoren. Winkels vallen niet onder een categorie uit de Regeling NIBM. Derhalve dient op een andere wijze aannemelijk gemaakt te worden dat de herontwikkeling voldoet aan het 1% criterium.

Hiervoor zijn in dit onderzoek de motorvoertuigbewegingen van winkels vergeleken met de motorvoertuigbewegingen van kantoren. Met behulp van de publicatie Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden (vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer, CROW, oktober 2007) kunnen kantoren en winkels met elkaar worden vergeleken voor wat betreft het aantal motorvoertuigbewegingen. Door middel van deze vergelijking kan het oppervlak behorende bij winkels omgerekend worden naar de oppervlakte behorende bij kantoren.

In paragraaf 5.2 van de publicatie Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden wordt in tabel 12 het gemiddelde aantal voertuigbewegingen per arbeidsplaats per werkdagemaal, naar type werkmilieu voor kantoorlocaties gegeven. Daarbij is één arbeidsplaats gelijk aan een bruto vloeroppervlak van 30 m². In tabel 2 van dit onderzoek is tabel 12 uit de publicatie Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden weergegeven:

Tabel 2 Gemiddeld aantal motorvoertuigen per arbeidsplaats per werkdagemaal, naar type werkmilieu voor kantoorlocaties

Type werkmilieu	Administratief	Zakelijk	Baliefunctie
A Centrumlocatie	2,3	2,2	4,0
B Voorstadlocatie	2,6	2,7	5,5
C Snelweglocatie	2,8	2,9	5,3
R Andere locatie	2,4	2,4	4,2

De herontwikkeling betreft kantoren met werkmilieu type A namelijk een centrumlocatie. Aangezien onbekend is of de kantoorlocaties administratief, zakelijk dan wel een baliefunctie krijgen is het aantal motorvoertuigen bepaald door een gemiddelde aan te nemen van 3,0 motorvoertuigbewegingen. Derhalve geldt dat voor kantoren 3,0 motorvoertuigbewegingen plaatsvinden per 30 m² bruto vloeroppervlak.

In paragraaf 6.1 van de publicatie Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden wordt in tabel 15 het gemiddelde aantal motorvoertuigbewegingen per m² verkoopvloeroppervlak op maatgevende werkdag, koopavonddag en zaterdag, onderscheiden naar type supermarkt. In tabel 3 van dit onderzoek is tabel 15 uit de publicatie Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden weergegeven:

Tabel 3 Gemiddeld aantal motorvoertuigen per m², verkoopvloeroppervlak op maatgevende werkdag, koopavonddag en zaterdag, onderscheiden naar type supermarkt.

Type supermarkt	Werkdagemaal	Koopavond dagemaal	Zaterdagemaal
Buurtsupermarkt	1,1	1,3	1,2
Wijksupermarkt	1,4	2,1	1,9
Supermarkt met stadsdeelfunctie	1,4	2,1	1,8

De herontwikkeling betreft winkels met type wijksupermarkt. Voor de bepaling van het aantal motorvoertuigen wordt uitgegaan van een werkdag etmaalgemiddelde van 1,4 motorvoertuigbewegingen. Derhalve geldt voor winkels 1,4 motorvoertuigbewegingen plaatsvinden per 1,0 m² verkoopvloeroppervlak.

Om winkels en kantoren met elkaar te kunnen vergelijken wordt het aantal motorvoertuigbewegingen van winkels met een verkoopvloeroppervlak van 1,0 m² omgerekend naar het aantal motorvoertuigbewegingen van winkels met een verkoopvloeroppervlak van 30 m². Dit komt neer op $1,4 \times 30 = 42$ motorvoertuigbewegingen. Voor kantoren geldt dat 3,0 motorvoertuigbewegingen per 30 m² plaatsvinden. Derhalve vinden bij winkels 14 keer zoveel voertuigbewegingen plaats dan bij kantoren. Middels deze factor kan het vloeroppervlak van winkels omgerekend worden naar het vloeroppervlak van kantoren en getoetst worden aan de categorie uit de Regeling NIBM.

'Worstcase' is aangenomen dat de helft van het totale vloeroppervlak van de kantoorlocaties en voorzieningen na herontwikkeling voorzieningen betreft en dus een winkelfunctie krijgt. Dit komt neer op een oppervlakte van circa 3.000 m² winkeloppervlak. Deze 3.000 m² wordt vervolgens omgerekend naar kantooroppervlak door de 3.000 m² te vermenigvuldigen met 14. Derhalve bedraagt (rekening houdend met de winkels) de totale oppervlakte kantoren na herontwikkeling:

$$14 \times 3.000 \text{ m}^2 + 3.000 \text{ m}^2 = 45.000 \text{ m}^2$$

Middels deze omrekening kan de formule uit de Handreiking 'Niet in Betekenende Mate' bijdragen luchtkwaliteit gehanteerd worden. Ingevuld in de formule uit de Handreiking 'Niet in Betekenende Mate' bijdragen luchtkwaliteit geeft dit:

$$0,0004 \times 205 + 0,000006 \times 45.000 = 0,352$$

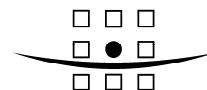
Aangezien de berekende toename van 0,352 lager is dan 0,4 blijkt hieruit dat wordt voldaan aan het 1% criterium.

3.4 Conclusie

De herontwikkeling van de stationslocatie te Oldenzaal valt binnen een categorie uit de Regeling 'Niet in betekende mate' bijdragen luchtkwaliteit. De bijdrage van de herontwikkeling bedraagt 0,352 en is daardoor onder de 0,4 gelegen. Hierdoor wordt aangetoond dat de herontwikkeling voldoet aan het 1% criterium. Op basis van bovengenoemde beschouwing kan dus worden geconcludeerd dat de herontwikkeling van de stationslocatie te Oldenzaal voldoet aan de regelgeving zoals beschreven in de 'Wet luchtkwaliteit'.

BIJLAGE 1

**Email van de gemeente Oldenzaal aan Royal
Haskoning betreffende de voorgenomen herontwikkelingen**



ROYAL HASKONING

Bericht

Page 1 of 1

Sorée, F.J.H. (Frank)

From: H.van.Uum [H.van.Uum@oldenzaal.nl]
Sent: maandag 3 maart 2008 15:27
To: Sorée, F.J.H. (Frank)
Cc: Pigge, M.F.L. (Marjolain); Beld, E.J. (Eija); A.Koers
Subject: Stationsplein Oldenzaal

Hoi Frank,

Hierbij mijn inschatting van de bevolkingsgegevens per deelgebied voor het extern veiligheidsonderzoek Stationsplein Oldenzaal. Ik heb rekening gehouden met potentiële ontwikkelingen op de middellange termijn zoals in stedenbouwkundig plan voor Oldenzaal Stationsplein zijn opgenomen:

gebied 1: 60 woningen en 2000m² voorzieningen/kantoren
gebied 2: 30 woningen en 500m² voorzieningen/kantoren
gebied 3: 30 woningen en 1000m² voorzieningen/kantoren
gebied 4: 1500 m² voorzieningen/kantoren
gebied 5: 50 woningen en 1000 m² voorzieningen/kantoren
gebied 11: 15 woningen
overige gebieden: akkoord.

Groeten,

Huib van Uum

gemeente Oldenzaal
tel. 0541-588174

This message has been checked for all known viruses
by the Royal Haskoning E-mail Virus Protection service.

6-5-2008