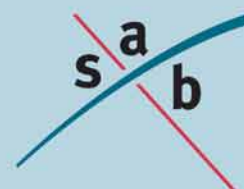


Luchtkwaliteitonderzoek

Eurowerft-Noord Denekamp

Gemeente Dinkelland

25 januari 2011
projectnummer 100255



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Situatieschets	3
1.2	Doel van het onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit	5
2.1	Europese regelgeving	5
2.2	Wet milieubeheer	5
2.3	Wet ruimtelijke ordening	8
3	Beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Gevoelige bestemming in onderzoekszone	9
3.3	Beoordeling (N)IBM op grond van ministeriële regeling	9
3.4	Verkeersemissies	9
4	Beoordeling in het kader van de Wet ruimtelijke ordening	13
4.1	De duur van de blootstelling	13
4.2	De kwaliteit van de lucht	13
4.3	Beoordeling “blootstelling aan luchtverontreiniging”	14
5	Conclusies	15

Bijlage A

Kaarten met concentraties NO₂ en PM₁₀ voor het jaar 2011

Bijlage B

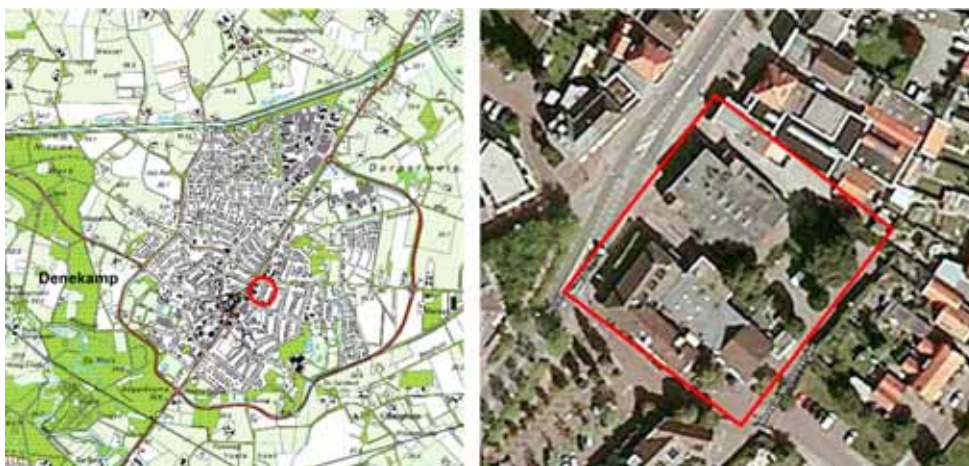
Berekening van de CAR-berekening

1 Inleiding

1.1 Situatieschets

Een private initiatiefnemer heeft het voornemen om aan de Eurowerft te Denekamp een winkelcomplex te realiseren. In het plangebied bevindt zich momenteel een aantal winkels (onder andere Zeeman, TerStal en Kruitvat) met een totaal oppervlak van 1016 m² bvo. In het plangebied bevinden zich ook een leegstaande school (Nordhornsestraat 4), een winkel met tweedehands artikelen (Triangel) en een voormalig garagebedrijf (Nieuwehuizen B.V.) met een oppervlak van 905 m² bvo.

De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: globale ligging plangebied

Het beoogde winkelcomplex bestaat uit een supermarkt (fullservice) en winkelruimte voor dagwinkels. In dit onderzoek is gerekend met het volgende functionele programma:

- supermarkt (fullservice) van ca. 2.080 m² wvo;
- winkelruimte voor dagwinkels van ca. 1.976 m² wvo.

Totaal 4.056 m².

Gesteld kan worden dat het functionele programma in de tussentijd diverse malen is aangepast en inmiddels licht afwijkt. Momenteel wordt uitgegaan van een iets kleinere supermarkt en wat meer dagwinkels. Het functioneel programma, zoals vermeld in de toelichting van het bestemmingsplan, is als volgt:

- supermarkt (fullservice) van ca. 1.721 m² wvo;
- winkelruimte voor dagwinkels van ca. 2.270 m² wvo.

Totaal 3.991 m².

Gesteld kan worden dat het totale programma nauwelijks afwijkt en zelfs iets kleiner wordt. Hiernaast leiden dagwinkels voor een minder hoge verkeersbelasting en minder expeditieverkeer dan supermarkten. Om die reden kan worden gesteld dat de cijfers waarmee in dit rapport is gerekend een ongunstiger beeld geven dan het nu voorliggende functionele programma (een worst case scenario). Geconcludeerd kan

daarom worden dat de onderzoeksresultaten van dit rapport ook van toepassing zijn op het inmiddels enigszins veranderde functionele programma.

1.2 Doel van het onderzoek

Onderhavig onderzoek is een uitwerking van de vereisten die de Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) stelt ten aanzien van ruimtelijke projecten. Daarnaast vindt vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de afweging plaats of het aanvaardbaar is om het initiatief op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het initiatief zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte samenvatting van de relevante wet- en regelgeving. In hoofdstuk 3 is een korte beschrijving van het initiatief opgenomen, alsmede de invloed die het heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de blootstelling aan luchtverontreiniging met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek opgenomen.

2 Wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit

2.1 Europese regelgeving

De Europese Unie heeft luchtkwaliteitsnormen vastgesteld, die het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging tot doel hebben. Deze normen zijn minimumvoorschriften: lidstaten kunnen strengere normen hanteleren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevolkingscategorieën, zoals kinderen en ouderen¹. Ook Nederland heeft deze luchtkwaliteitsnormen opgenomen in de nationale wetgeving. De Europese richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (2008/50/EG) uit 2008 biedt lidstaten de mogelijkheid uitstel en vrijstelling aan te vragen voor het voldoen aan bepaalde normen (derogatie).

2.2 Wet milieubeheer

2.2.1 Hoofdlijnen

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5, titel 2 Wm, Stb. 2007, 414) gewijzigd. Deze wijziging wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. Verder in dit onderzoek zal deze wetswijziging ook zo genoemd worden. De Wet luchtkwaliteit met onderliggende AMvB's en ministeriële regelingen vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit 2008 en diverse dochterrichtlijnen, waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. Met de Wet luchtkwaliteit, de bijbehorende bepalingen en maatregelenpakket wil de overheid een zodanige verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen dat aan de grenswaarden wordt voldaan en de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang kunnen vinden.

De kern van de Wet is het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het doel van het NSL is om in 2015 overal aan de grenswaarden te voldoen. In het voorjaar van 2009 heeft de Europese Commissie ingestemd met deze Nederlandse aanpak. Concreet betekent dit dat Nederland uitstel (derogatie) heeft gekregen voor de ingangsdata voor de normen voor stikstofdioxide en fijn stof voor agglomeraties en zones die deel uit maken van het NSL. De ingangsdata zijn hier als gevolg van deze derogatie opgeschoven van januari 2010 naar juni 2011 (voor fijn stof) en januari 2015 (voor stikstofdioxide)². De Derogatiewet implementeert de Europese richtlijn 2008/50/EG en de derogatie in de Nederlandse wetgeving. Tevens is hiermee het NSL sinds 1 augustus 2009 in werking getreden.

¹ Eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit EU, Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht, april 1999.

² Voor de agglomeratie Heerlen-Kerkrade geldt derogatie tot 1 januari 2013.

2.2.2 Relevante stoffen

De Europese Unie heeft grenswaarden vastgesteld voor onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO). De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten minimaal aan de gestelde grenswaarden voldoen. De ervaring leert dat in Nederland de grenswaarden voor zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO) sinds 2002 niet meer worden overschreden³. Berekeningen van TNO tonen aan dat dit de aankomende tien jaar ook niet het geval zal zijn⁴. De concentraties benzeen liggen in de regel eveneens onder de grenswaarden. Deze kunnen echter sterk oplopen in situaties waar sprake is van grote parkeerterreinen of grote parkeergarages die niet voldoen aan de NEN 2443 eisen. Hiervan is bij het onderhavige plan geen sprake. In tegenstelling tot de overige genoemde stoffen geldt voor PM_{2,5} een grenswaarde die in 2015 van kracht wordt. Het NSL geeft aan dat het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht dat in Nederland deze grenswaarde in 2015 gehaald wordt. Ook de eerste metingen in Nederland wijzen uit dat dit een reële veronderstelling is. Op plaatsen waar wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt dan namelijk ook voldaan aan die voor PM_{2,5}⁵. Om deze reden is er voor gekozen in het NSL en in dit onderzoek niet apart te toetsen aan het halen van deze grenswaarde. Dit onderzoek richt zich daarom alleen op de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

2.2.3 Te beoordelen locaties

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl)⁶ bevat onder andere voorschriften over berekeningen om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. De regeling geeft een invulling van het begrip toepasbaarheidbeginsel, waarbij het gaat om de toegankelijkheid van- en de blootstelling op een locatie.

De volgende locaties zijn uitgezonderd van beoordeling van de luchtkwaliteit:

- Bedrijfsterreinen of terreinen van agrarische of industriële inrichtingen. Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Toetsing vindt plaats vanaf de inrichtingsgrens.
- De rijbaan (en eventuele middenberm) van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm. Bij de berekening van concentraties NO₂ en PM₁₀ moet de beoordeling plaats vinden op 10 meter vanaf de wegrand, tenzij een andere afstand een representatiever beeld van de luchtkwaliteit geeft. De luchtkwaliteit op het rekenpunt moet representatief zijn voor een straatsegment met een lengte van minimaal 100 meter.
- Locaties die ontoegankelijk en niet geschikt of bedoeld zijn voor menselijke toegang. Een voortuin van een woning als deze geen verblijfsfunctie heeft.

Daarnaast hoeft de luchtkwaliteit alleen te worden beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat om blootstelling gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van de grenswaarde.

³ RIVM, Jaaroverzicht luchtkwaliteit 2002, Rapport 500037004, 2004.

⁴ TNO, Wesseling, J.P. en P.Y.J. Zandveld, bijlagen bij luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van de ZSM/spoedwet, TNO-Rapport R2006, november 2006.

⁵ MNP, Matthijsen, J. en ten Brink, H.M., PM_{2,5} in the Netherlands. Consequences of the new European air quality standards, Rapport 500099001, Milieu- en Natuurplanbureau, oktober 2007.

⁶ Laatste wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, 13 augustus 2009.

Voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof (PM_{10}) is de middelingstijd van de grenswaarde een etmaal. Het gaat om de verblijfsduur die in het algemeen verbonden is aan een functie. Volgens de Rbl is onder andere een woning, school en sportterrein een locatie met een significante blootstellingsduur.

2.2.4 'Niet in betekenende mate'

De wet maakt onderscheid in aard en omvang van projecten. Projecten die de concentratie meer dan 3% van de grenswaarde van een stof verhogen, dragen in betekenende mate (IBM) bij aan de luchtverontreiniging. Als dit niet het geval is, is de bijdrage van het project "niet in betekenende mate" (NIBM)⁷. NIBM-projecten hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden omdat ze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. IBM-projecten moeten wel getoetst worden aan de grenswaarden. Deze projecten zullen veelal zijn opgenomen in het NSL die tevens aantoont met welke maatregelen er in het betrokken gebied wordt gezorgd dat de grenswaarden worden gehaald.

Voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide betekent 3% van de grenswaarde van een stof een maximale toename van $1,2 \mu g/m^3$. Voor een aantal functies geeft de ministeriële regeling "niet in betekenende mate bijdragen" hier een cijfermatige invulling aan:

- woningen: 1.500 woningen met één ontsluitingsweg;
- kantoren: 10 hectare bruto vloeroppervlak (bvo) met één ontsluitingsweg;
- landbouwinrichtingen: akkerbouw of tuinbouw met open teelt, teelt van eetbare gewassen in een gebouw of onverwarmde glastuinbouw ongeacht de omvang en verwarmde opstanden van glas of kunststof van maximaal 2 hectare;
- kinderboerderijen.

Andere functies moeten getoetst worden aan het 3% criterium.

2.2.5 Gevoelige bestemmingen

Het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" vormt een uitwerking van artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Dit artikel is erop gericht te voorkomen dat door de bouw van een gevoelige bestemming op een plek met een (dreigende) grenswaardenoverschrijding voor luchtkwaliteit het aantal ter plaatse verblijvende personen gaat toenemen. In de AMvB zijn de volgende categorieën gevoelige bestemmingen gedefinieerd:

- gebouwen ten behoeve van basisonderwijs;
- voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- gebouwen ten behoeve van kinderopvang;
- bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen;
- een combinatie van genoemde functies.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

⁷ AMvB "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)".

De AMvB kent vaste zones langs drukke infrastructuur. Langs rijkswegen is deze zone 300 meter vanaf de rand van de weg. Langs provinciale wegen wordt een zone van 50 meter genoemd. Binnen de genoemde zones mag een gevoelige bestemming niet gerealiseerd worden als er sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding voor luchtkwaliteit en dit leidt tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Uitbreiding van bestaande gevoelige bestemmingen wordt in beperkte mate wel toegestaan. In een (dreigende) overschrijdingssituatie is dit toelaatbaar als de toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen niet groter is dan 10%. Het besluit houdt een onderzoeksverplichting in binnen deze zones, in aanvulling op het onverkort geldende principe van een goede ruimtelijke ordening.

2.3 Wet ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet wat betreft luchtkwaliteit verder worden gekeken dan alleen de juridische verplichtingen uit de Wet milieubeheer.

De handreiking bij de Wet milieubeheer geeft expliciet aan dat de AMvB 'gevoelige bestemmingen' nadere regels betreft die verplicht nageleefd moeten worden en geen vervanging zijn van het principe 'goede ruimtelijke ordening'.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren.

Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

3 Beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer

3.1 Inleiding

Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging voor zover ze geen gevoelige bestemming bevatten binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden. Onderstaand wordt op beide criteria nader ingegaan.

3.2 Gevoelige bestemming in onderzoekszone

Bij het onderhavige project wordt geen mogelijkheid geboden om een school, kinderdagverblijf of bejaarden-, verpleeg- of verzorgingstehuis te realiseren. Alleen deze bestemmingen zijn in de AMvB gevoelige Bestemmingen aangemerkt als 'gevoelige bestemming'.

3.3 Beoordeling (N)IBM op grond van ministeriële regeling

3.3.1 (N)IBM

Een project draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging als de toename van de concentraties stikstofdioxide of fijn stof door het project beperkt blijft tot $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiervan is volgens de ministeriële regeling NIBM sprake bij onder andere maximaal 1500 woningen, maximaal 10 hectare kantooroppervlak, akkerbouw of tuinbouw met open teelt, teelt van eetbare gewassen in een gebouw of onverwarmde glastuinbouw ongeacht de omvang en verwarmde opstanden van glas of kunststof van maximaal 2 hectare, kinderboerderijen.

Het initiatief betreft de realisatie van een 4.056 m^2 wvo winkelruimte, waaronder een supermarkt van 2080 m^2 wvo.

De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor een winkelruimte. Door middel van een berekening wordt inzichtelijk gemaakt of het plan (niet) in betekenende mate bijdraagt.

De luchtverontreiniging ten gevolge van het plan wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

3.4 Verkeersemisies

3.4.1 De verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van het initiatief is het verschil tussen de verkeersgeneratie in de autonome en in de beoogde situatie. De huidige situatie is representatief voor de autonome situatie. Van zowel de autonome situatie als de beoogde situatie is de ver-

keersgeneratie bepaald. Door de verkeersgeneratie in de autonome situatie licht en die in de beoogde situatie zwaar in te schatten, is een worstcase inschatting gemaakt.

De autonome situatie

Het is niet exact bekend hoeveel verkeersbewegingen het plangebied in de autonome situatie genereert. Dit betekent dat een aanname moet worden gemaakt. Vanwege het uitgangspunt een worstcase inschatting te maken. Hierbij is enkel uitgegaan van 905 m² wvo aan detailhandel. De overige twee functies voormalige schoolgebouw en het garagebedrijf Nieuwehuizen hebben een dusdanig lage verkeersaantrekkende werking dat deze niet relevant zijn voor de verkeersaantrekkende werking in de huidige situatie.

Winkelruimte

In het huidige situatie bevindt zich 905 m² bvo aan winkelruimte (TerStal, Kruitvat en Zeeman) in het plangebied. De verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag is berekend met behulp van de rekentool 'Verkeersgeneratie' van het CROW⁸. Er is gebruik gemaakt van kengetallen voor binnensteden en hoofdwinkelcentra in een kern met 20.000-30.000 inwoners. Dit is exclusief het vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading. Er is uitgegaan van kengetallen voor detailhandel⁹. (0,007 per m²).

De beoogde toekomstige situatie

Het initiatief maakt de realisatie mogelijk van een supermarkt van 2080 m² wvo en een winkelruimte (dagwinkels) van 1976 m² wvo. De verkeersgeneratie door de verschillende functies is afzonderlijk berekend.

Full-service supermarkten (middelhoog en hoog)

Het plan maakt een supermarkt van 2080 m² wvo mogelijk. De verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag is berekend met behulp van de rekentool 'Verkeersgeneratie' van het CROW¹⁰. Er is uitgegaan van een full-service supermarkt (middelhoog en hoog) op de locatie "schil centrum". Dit is exclusief het vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading. Uit ervaringscijfers blijkt dat de bevoorrading van een dergelijke supermarkt plaatsvindt door 6 vrachtwagens per dag (2 middelzware en 4 zware vrachtwagens). Dit veroorzaakt 12 voertuigbewegingen voor de bevoorrading.

Winkelruimte

In het toekomstige situatie bevindt zich 1976 m² wvo aan winkelruimte in het plangebied. De verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag is berekend met behulp van de rekentool 'Verkeersgeneratie' van het CROW¹¹. Er is gebruik gemaakt van kengetallen voor binnensteden en hoofdwinkelcentra in een kern met 20.000-30.000 inwoners. Dit is exclusief het vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading. Er is uitgegaan van kengetallen voor detailhandel¹². (0,007 per m²bvo).

⁸ [Http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html](http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html).

⁹ CROW publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" (d.d. oktober 2007).

¹⁰ [Http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html](http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html).

¹¹ [Http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html](http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html).

¹² CROW publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" (d.d. oktober 2007).

Netto verkeersgeneratie

In tabel 1 is de verkeersgeneratie weergegeven.

De verwachte verkeersgeneratie met voertuigverdeling					
functies	eenheden	voertuigbewegingen per etmaal			Totaal
		LMV	MZMV	ZMV	
Binnensteden en hoofdwinkelcentra (huidig)	-905	-295,00	-3,17	-3,17	-302
Binnensteden en hoofdwinkelcentra (toekomstig)	1976	805,00	8,65	8,65	823
Full-service supermarkten (toekomstig)	2080	2140,00	4,00	8,00	2144
totale verkeersgeneratie		2651,00	7,65	6,35	2665
		99,5 %	0,3 %	0,2 %	100,0 %

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie door het initiatief

3.4.2 Verkeersafwikkeling

Het winkelcentrum wordt ontsloten op de Eurowerft en de Nordhornsestraat. Hier is de verkeerstoename (nagenoeg) gelijk aan de totale verkeersaantrekkende werking van het initiatief: 2.665 motorvoertuigen per etmaal. Op een grotere afstand van het plangebied zal verkeer afkomstig van het plangebied (planbijdrage) zich verder verspreiden op het onderliggende wegen net. De planbijdrage op deze wegen zal hierdoor lager dan de planbijdrage op de Eurowerft en de Nordhorsestraat (2.665 mvt/e).

3.4.3 Verkeersemissies NIBM-tool

De invloed van het wegverkeer is ingeschat met behulp van NIBM tool¹³. Deze gaat uit van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. Op de onderstaande punten is de verontreiniging van de buitenlucht door het initiatief het grootst nabij de ontsluiting op de Eurowerft en Nordhornsestraat (2.665 voertuigbewegingen per etmaal).

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		2665
Aandeel vrachtverkeer		0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,33
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,64
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Tabel 2: resultaten NIBM-tool planbijdrage "ontsluiting Eurowerft en Nordhornsestraat"

¹³ NIBM-tool, VROM in samenwerking met infomil, versie 12-05-2010.

3.4.4 Verkeersemissies CAR-II model

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de NIBM tool met de worstcase defaultwaarden de concentratietoename als gevolg van de verkeerstoename op de Euowerft en de Nordhornsestraat inschat op $2,33 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk, aldus de NIBM-tool.

Nader onderzoek naar de bijdrage van het extra verkeer heeft plaats gevonden met het rekenmodel CARII. Dit rekenmodel heeft meer mogelijkheden om de bijdrage nauwkeuriger te bepalen, omdat meer parameters kunnen worden afgestemd op de werkelijke situatie (in plaats van worstcase kenmerken).

- Conform de Rbl2007 mag worden gerekend met een afstand van het rekenpunt tot de wegrand van 10 meter (defaultwaarde NIBM-tool is 5 meter)
- De breedte van de weg is 6 meter (defaultwaarde NIBM-tool is 5 meter)
- Er is geen sprake van een situatie dat langs de weg bomen groeien. (boomfactor 1,0).

De gehanteerde uitgangspunten, parameters en rekenresultaten staan in de bijlage B.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		2665
Aandeel vrachtverkeer (mzmv III)		0,3%
Aandeel vrachtverkeer (zmv IV)		0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,2
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,0
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
Conclusie		
De bijdrage van het verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

. Tabel 3-3: resultaten CARII planbijdrage op de Euowerft en de Nordhornsestraat

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de NIBM tool met de worstcase defaultwaarden de concentratietoename als gevolg van de verkeerstoename op de verlengde Wegtersweg ter hoogte van de Euowerft en de Nordhornsestraat inschat op $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Aanvullend onderzoek is dan ook niet noodzakelijk, aldus de NIBM-tool.

4 Beoordeling in het kader van de Wet ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen. Dit is relevant tenzij de blootstelling van mensen niet plaats vindt gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van een grenswaarde. Voor stikstofdioxide en fijnstof is deze tijdsduur 24 uur. Volgens de regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 is bij onder andere een woning, school of sportterrein sprake van een significante periode ten opzichte van een etmaal. Als ten gevolge van het plan (meer) mensen langdurig kunnen worden blootgesteld aan een (grotere) luchtverontreiniging dient de kwaliteit van de lucht zodanig te zijn dat er geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Op grond van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit hoeft er volgens het 'blootstellingcriterium' geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden op terreinen van industriële inrichtingen en bedrijfsterreinen. Hier gelden de ARBO regels.

4.1 De duur van de blootstelling

De regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 geeft aan dat er bij o.a. bij sportvelden (circa 1 uur) sprake van een significante blootstellingsduur. Om onacceptabele gezondheidsrisico's uit te sluiten, is de lokale luchtkwaliteit onderzocht.

Er is sprake van een significante blootstellingsduur aangezien de verblijfsduur van de bezoekers van de winkels. Om onacceptabele gezondheidsrisico's uit te sluiten, is de lokale luchtkwaliteit onderzocht.

4.2 De kwaliteit van de lucht

SAB heeft in januari 2011 een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Hiertoe is de saneringstool bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er in het plangebied geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaats vindt.

In het vorige hoofdstuk zijn de concentraties luchtvervuilende stoffen berekend in het plangebied.

De saneringstool bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) in het plangebied tussen 2008 en 2020. (peiljaren 2008, 2011, 2015 en 2020). De saneringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide type scenario's laten in de toekomst overigens een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen.

De concentratie NO₂ is maximaal 20 µg/m³. Dit is slechts 50% van de grenswaarde van 40 µg/m³.

De concentratie PM₁₀ is maximaal 24,5 µg/m³. Dit is slechts 61% van de grenswaarde van 40 µg/m³. Overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarden kunnen optreden vanaf een jaargemiddelde grenswaarde van 32,5 µg/m³. Hiervan is geen sprake. In de bijlage A zijn kaarten opgenomen met de concentratie maximale NO₂ en PM₁₀ in het plangebied voor het jaar 2011.

De blootstelling aan luchtverontreiniging in het plangebied is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

4.3 Beoordeling “blootstelling aan luchtverontreiniging”

De blootstelling aan luchtverontreiniging leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. De concentraties luchtvervuilende stoffen liggen onder de grenswaarden die op wetenschappelijk niveau zijn bepaald en op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging.

5 Conclusies

Een private initiatiefnemer heeft het voornemen om aan de Eurowerft te Denekamp een winkelcomplex te realiseren. Het beoogde winkelcomplex bestaat uit een supermarkt (fullservice) en winkelruimte voor dagwinkels. In dit onderzoek is gerekend met het volgende functionele programma:

- supermarkt (fullservice) van ca. 2.080 m² wvo;
- winkelruimte voor dagwinkels van ca. 1.976 m² wvo.

Onderzocht is of er inzake luchtkwaliteit mogelijke belemmeringen zijn vanuit de Wet milieubeheer. Verder is beoordeeld of het in deze context aanvaardbaar is om dit project op de beoogde locatie te realiseren; of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

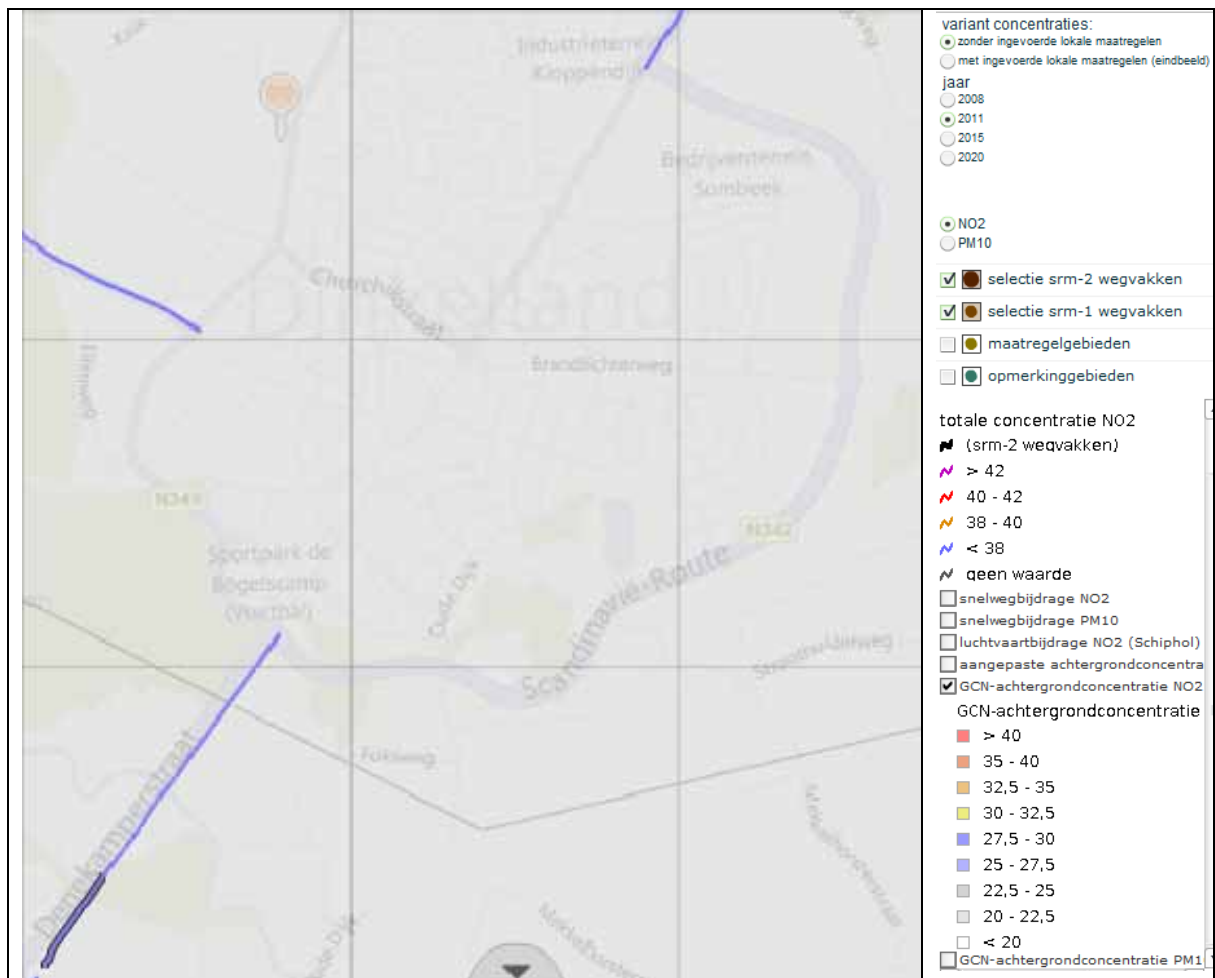
Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het project betreft geen ‘gevoelige bestemming’ binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg; Toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk.
- Het project leidt ‘niet in betekende mate’ tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk. echter;
- De concentraties luchtvervuilende stoffen liggen in 2011. (peiljaar 2011, 2015 en 2020) onder de grenswaarden die op wetenschappelijk niveau zijn bepaald en op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. Het RIVM verwacht dat de emissiefactoren van wegverkeer en de concentraties stikstofdioxide en fijn stof nog zullen afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

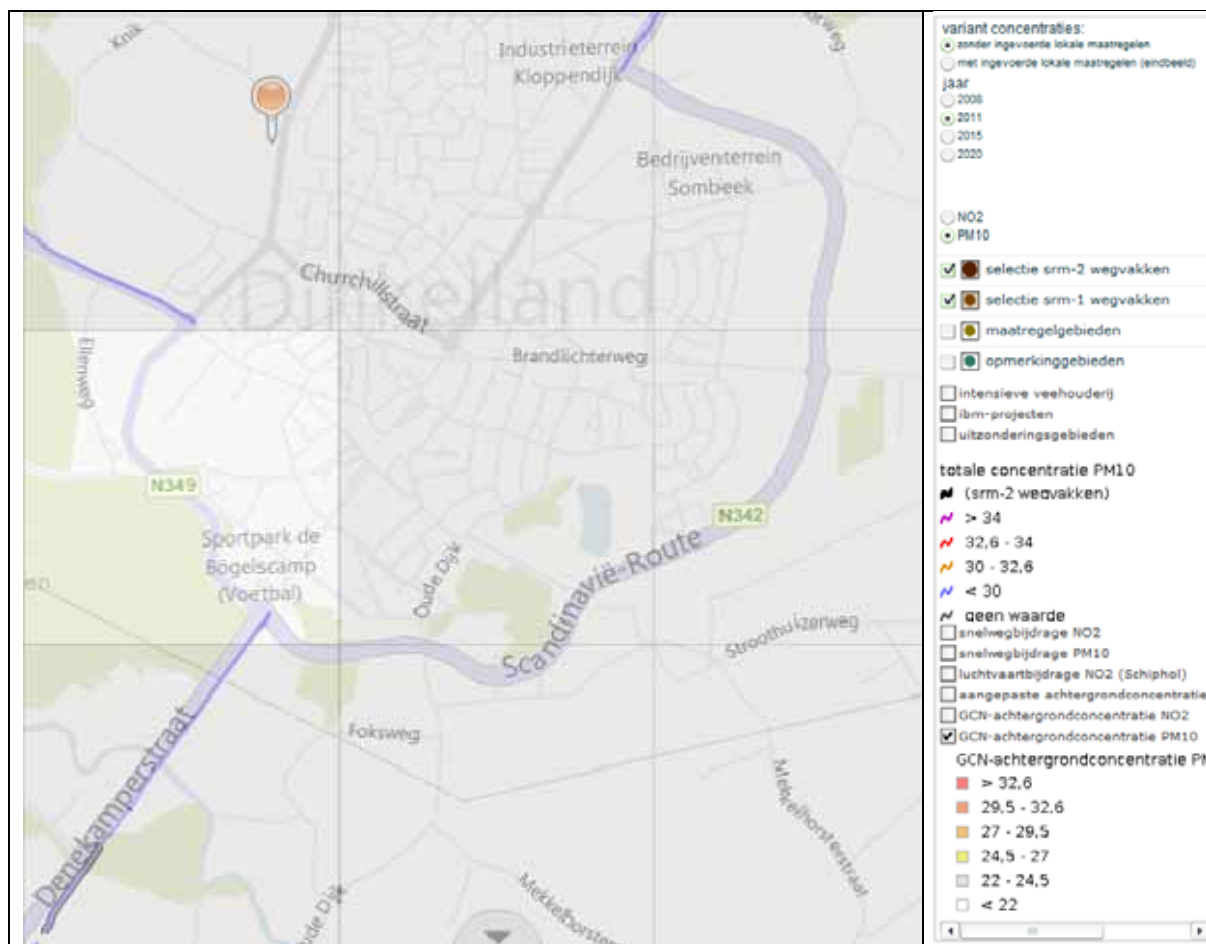
Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

Bijlage A

Kaarten met concentraties NO₂ en PM₁₀ voor het jaar 2011



Figuur 2: maximale concentraties stikstofdioxide (NO₂)



Figuur 3: maximale concentraties fijnstof (PM₁₀)

Bijlage B

Berekening van de CAR-berekening

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Denekamp	Eurowerft (1 mvt/e)	265266	488790	1	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0
Dennekamp	Eurowerft (2666 mvt/e)	265266	488790	2666	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0

Rapportage no2pm10	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	9.0.2
Stratenbestand	test
Jaartal	2011
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1
Plaats	Straatnaam
Denekamp	Eurowerft (1 mvt/e)
Dennekamp	Eurowerft (2666 mvt/e)

Plaats	X	Y	NO2 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)	
			Im achtergrond	Jaargemiddelde	PM10 (µg/m3)	# Overschrijdingen grenswaarde
Denekamp	265266	488790	14,5	22,4	5	
Dennekamp	265266	488790	14,5	22,6	5	