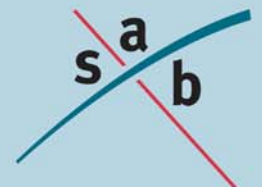


Luchtkwaliteitonderzoek

“Schurinkstraat”

Gemeente Ommen

12 oktober 2010
projectnummer 100136



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Situatieschets	3
1.2	Doel van het onderzoek	3
1.3	leeswijzer	3
2	Wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit	4
2.1	Europese regelgeving	4
2.2	Wet milieubeheer	4
2.3	Wet ruimtelijke ordening	7
3	Beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Gevoelige bestemming in onderzoekszone	8
3.3	Beoordeling (N)IBM op grond van ministeriële regeling	8
3.4	Onderzoek naar een mogelijke grenswaardenoverschrijding	8
3.5	Toets aan Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen	9
4	Beoordeling in het kader van de Wet ruimtelijke ordening	10
4.1	De duur van de blootstelling	10
5	Conclusies	11
	Bijlage	
	Rekenpunt	
	Zichtjaren	
	Rekenmodellen	
	Uitgangspunten, rekenmethodiek en parameters	
	Verkeersgegevens	
	Rekenresultaten	

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 hante- ren, bijvoorbeeld ter bescherming van de gezondheid van bijzonder kwetsbare bevol- kingscategorieën, zoals kinderen en ouderen¹. Ook Nederland heeft deze luchtkwali- teitsnormen 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 nor- men (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 re- gelingen vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 en is een implementatie van de Eu- ropese 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 maatregelen- pakket 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 ruimtelij- ke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en maat- regelen 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 Com- missie ingestemd met deze Nederlandse aanpak. Concreet betekent dit dat Nederland uitstel (derogatie) heeft gekregen voor de ingangsdata voor de normen voor stikstofdio- xide en fijn stof voor agglomeraties en zones die deel uit maken van het NSL. De in- gangsdata zijn hier als gevolg van deze derogatie opgeschoven van januari 2010 naar juni 2011 (voor fijn stof) en januari 2015 (voor stikstofdioxide)². De Derogatiwet im- plementeert de Europese richtlijn 2008/50/EG en de derogatie in de Nederlandse wet- geving. 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 Anticumulatiebepaling ex art. 5 Besluit NIBM

Bestemmingsplan Schurinkstraat regelt de realisatie van een supermarkt met winkelruimte voor een slijterij. De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor dergelijke functies. Door middel van een berekening zou inzichtelijk gemaakt kunnen worden of het plan (niet) in betekenende mate bijdraagt.

Echter is in artikel 5 van het Besluit NIBM bij de Wet luchtkwaliteit een anticumulatiebepaling opgenomen. Dit betekent dat een bouwplan niet 'opgeknip' mag worden en afzonderlijk aan de NIBM-grens mag worden getoetst. Deze anticumulatiebepaling is van toepassing aangezien het bouwplan gebruik maakt van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur als andere ontwikkelingen op de locatie "Haven Noord" (o.a. het DOEK) die eveneens worden uitgevoerd in periode dat het NSL van kracht is. Toetsing aan de grenswaarden is derhalve noodzakelijk.

3.4 Onderzoek naar een mogelijke grenswaardenoverschrijding

Om na te gaan of er sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, is onderzoek uitgevoerd naar de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de omgeving van het plangebied. Met betrekking tot het toepasbaarheidbeginsel wordt de 'praktische werkwijze' zoals beschreven in de toelichting op de regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 gevolgd. De luchtkwaliteit wordt in brede zin bepaald; pas in tweede instantie wordt na gegaan op welke locaties toepasbaarheid betrekking heeft. Als de luchtkwaliteit op de meeste kritische plek voldoet aan de grenswaarden, voldoet deze ook op de plaatsen waar het toepasbaarheidbeginsel van toepassing is.

Het plangebied wordt ontsloten op de Haven Noord. Naar verwachting zal het grootste deel in zuidelijke richting gaan. Op de T-splitsing met de Strangeweg verdeelt het verkeer zich verder. Een groot deel van het verkeer zal richting de Schurinkstraat rijden. Deze weg heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie binnen de kern Ommen. De ver-

keersintensiteit is hier hoger dan op nabij gelegen wegen. Dit leidt tot de hoogste concentraties in de omgeving van het plangebied. Het rekenpunt is gelegd nabij de kruising van de Schurinkstraat met de Strangeweg en de Chevalleraustraart. Omdat de Strangeweg een hogere verkeersintensiteit en een zwaardere voertuigverdeling heeft dan de Chevalleraustraart, is het rekenpunt gelegd aan de oostzijde van de Schurinkstraat.

De gehanteerde uitgangspunten, rekenmodellen, parameters en rekenresultaten staan in de bijlage. In tabel 1 is per stof en per onderzoeksjaar weergegeven of aan de grenswaarde wordt voldaan.

Toets concentraties studiegebied aan Europese grenswaarden				
	2010	2011	2015	2020
stikstofdioxide, jaargem. concentratie	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet
- overschrijdingen uurgem. van 200 µg/m ³	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet
fijn stof, jaargem. concentratie	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet
- overschrijdingen 24h-gem. van 50 µg/m ³	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet

Tabel 1: Toets aan Europese grenswaarden

3.5 Toets aan Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen

Op basis van de voorgaande paragrafen kan op grond van de Wet milieubeheer het volgende worden geconcludeerd:

- Het project betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijks-weg of 50 meter van een provinciale weg.
- Het project mag op grond van artikel 5 van het Besluit NIBM (de anticumulatiebepaling) niet als een zelfstandig bouwplan worden getoetst. Het plan maakt namelijk deel uit van ontwikkelingsgebied "Haven Noord" dat gebruik van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur als de supermarkt en meedere onderdelen bevat die eveneens worden uitgevoerd in periode dat het NSL van kracht is.
- Er is echter geen sprake van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding in de onderzoeksjaren 2010, 2011, 2015 en 2020.

Er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen op grond van de Wet milieubeheer. Dit laat onverlet dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen dient te worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Daarbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

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 geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden op het terrein van de inrichting. Hier gelden de ARBO regels.

4.1 De duur van de blootstelling

Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is er o.a. bij een woning, sportveld of school sportveld sprake van een significante blootstellingsduur. Bezoekers van een supermarkt worden niet gedurende een significante tijdsduur blootgesteld aan verontreiniging in de buitenlucht. De blootstelling is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

5 Conclusies

De gemeente Ommen is voornemens medewerking te verlenen aan de vestiging van Albert Heijn aan de Schurinkhof te Ommen te verplaatsen naar een locatie die 280 meter noordelijker is gelegen (de Stangen) en wordt begrenst door Haven Noord in het oosten, de Strangeweg in het zuiden en de Schurinkstraat in het westen.

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 mag op grond van artikel 5 van het Besluit NIBM (de anticumulatiebepaling) niet als een zelfstandig bouwplan worden getoetst. Het plan maakt namelijk deel uit van ontwikkelingsgebied “Haven Noord” dat gebruik van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur als de supermarkt en ook andere onderdelen bevat die eveneens worden uitgevoerd in periode dat het NSL van kracht is. Toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm noodzakelijk. Er is echter geen sprake van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding in de onderzoeksjaren 2010, 2011, 2015 en 2020.

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

Praktische toepassing rekenregels

toepasbaarheidsbeginsel

De toelichting op de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl)⁸ geeft aan dat vanwege “praktische redenen” ervoor gekozen kan worden de luchtkwaliteit in eerste instantie in brede zin te bepalen en vervolgens na te gaan op welke locaties toepasbaarheid betrekking heeft. Mochten door die werkwijze concentraties hoger dan een grenswaarde worden vastgesteld op locaties waar ingevolge de EG-richtlijn luchtkwaliteit de luchtkwaliteit niet wordt beoordeeld dan kunnen die ten gevolge van het toepasbaarheidsbeginsel niet worden aangemerkt als een overschrijding. Om die reden is het treffen van maatregelen op die locaties dan ook niet aan de orde.

Tenzij anders gemotiveerd wordt de zojuist genoemde praktische werkwijze met betrekking tot het toepasbaarheidsbeginsel gevolgd. Pas in tweede instantie, als er grenswaardenoverschrijdingen worden geconstateerd op locaties waarop geen toepasbaarheid betrekking heeft, wordt specifiek gekeken naar locaties waarop toepasbaarheid betrekking heeft.

wegbreedte

Tenzij anders gemotiveerd wordt voor de wegbreedte uitgegaan van 5 meter.

Hierbij wordt aangesloten bij de NIBM-rekentool van VROM. Deze is gebaseerd op een op een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename worden de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging.

In samenhang met de rekenregel dat concentraties stikstofdioxide en fijn stof bepaald worden op 10 meter vanaf de wegrand, ligt het rekenpunt op 12,5 meter uit het hart van de weg.

Rekenpunt

In dit onderzoek zijn luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd voor één rekenpunt. Op dit punt zijn de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de omgeving van het plangebied het hoogst (zie hoofdstuk 3,4).



Figuur 5-1: ligging rekenpunt

⁸ wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, 13 augustus 2009

Zichtjaren

In paragraaf B.4.3 van de Regeling Meten en rekenen luchtkwaliteit (november 2007) wordt het begrip zichtjaar uitgelegd: een jaar waarvoor concentratieberekeningen worden uitgevoerd om de luchtkwaliteit vast te stellen. Naast het realisatiejaar en 10 jaar na dato betreft dit de ingangsdata voor de normen. Met deze tijdspanne wordt aangesloten bij de termijn uit de Wet ruimtelijke ordening

Het ingangsjaar voor normen voor stikstofdioxide en fijn stof is in principe 2010. In zones en gebieden waarvoor het NSL is vastgesteld zijn 2011 en 2015 het zichtjaar voor stikstofdioxide en fijn stof; met uitzondering van de regio Heerlen-Kerkrade waar de ingangsdatum voor fijn stof 2013 is.

Het NSL bestrijkt de provincies Overijssel, Gelderland, Utrecht, zuid Holland, Noord-Brabant, Limburg en de delen van Noord Holland en Flevoland waar een Regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (RSL) van kracht is.

Het plangebied ligt in het gebied waar het NSL van kracht is. De ingangsjaren voor de normen voor stikstofdioxide en fijn stof is 2010 / zijn 2011 en 2015.

In dit onderzoek zijn de jaren 2010, 2011 2015 en 2020 als zichtjaren gekozen:

- 2010 is het jaar dat het project gerealiseerd kan zijn.
- 2011 is het ingangsjaar voor normen voor stikstofdioxide
- 2015 is het ingangsjaar voor normen voor en fijn stof
- 2020 is 10 jaar na het jaar dat het plan gerealiseerd kan zijn.

Rekenmodellen

De ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat voorschriften en rekenregels om de concentratie en depositie van luchtverontreinigende stoffen vast te stellen. Conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit is voor modelberekeningen langs wegen het rekenmodel bepaald op grond van kenmerken van de bebouwing in de omgeving en kenmerken van de weg.

Het hier gaat om de bepaling van concentraties luchtverontreinigende stoffen op een relatief korte afstand tot de weg in een situatie met bebouwing langs de weg in een stedelijke situatie. Er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving, langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies en de weg is vrij van tunnels.

De situatie voldoet aan het toepassingsbereik van Standaardrekenmethode 1. Er is gebruik gemaakt van de meest actuele versie van het CAR II-model, versie 9.0. Dit model is een implementatie van standaardrekenmethode 1 en werkt met de meest recente gegevens over de ontwikkeling van emissiefactoren en achtergrondconcentraties.

Uitgangspunten, rekenmethodiek en parameters

	Coördinaten (X;Y)	afstand tot wegas	snelheid	wegtype	boomfactor	stagnatie- factor	toelichting
rekenpunt 1							
Schurinkstraat	225445 ; 504608	12,5	E	4	1,25	0	I & II
Strangeweg		12,5	E	4	1	0	I & II
I Er is uitgegaan van een meerjarige meteorologie, neutrale schalingsfactoren en exclusief dubbeltelling.							
II De parkeerbewegingen zijn buiten beschouwing gelaten, aangezien deze alleen de concentratie benzeen beïnvloeden. Deze stof wordt niet onderzocht omdat er geen overschrijding verwacht wordt.							
legenda							
snelheidstype	wegtype		boomfactor		stagnatiefactor		
A snelweg algemeen typisch snelwegverkeer, een gemiddelde snelheid van 65 km/uur 0,2 stops per km.	1	weg door open terrein. incidenteel gebouwen of bomen binnen een straal van 100 meter.	1	hier en daar bomen of in het geheel niet.	0%	geen stagnatie	
B buitenweg typisch buitenwegverkeer, een gemiddelde snelheid van 60 km/uur en 0,2 stops per km.	2	Basistype alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4.	1,25	één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met openingen tussen de kronen.	7%	minder dan 1 uur in de ochtend- of avondspits; minder dan 2x 1 uur in de ochtend- en avondspits	
C normaal stadsverkeer typisch stadsverkeer met een redelijke van congestie. Een gemiddelde snelheid van 15-30 km/uur en circa 2 stops per km.	3a	beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas-gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.	1,5	de kronen raken elkaar en overspannen minstens eenderde gedeelte van de straatbreedte.	15%	tussen 1 en 2 uur in de ochtend- of avondspits	
D stagnerend verkeer stadsverkeer met een grote mate van congestie. Een gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/uur en gemiddeld 10 stops per km.	3b	beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas-gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (street canyon)			20%	meer dan 2 uur in de ochtend- of avondspits	
E stadsverkeer met minder congestie - stadsverkeer met een relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag en een gemiddelde snelheid van 30-45 km/uur. Circa 1,5 stops per km.	4	eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.			30%	bijna 2x 2 uur in de ochtend- en avondspits	
					40%	meer dan 2x 2 uur in de ochtend- en avondspits	

Tabel 2: parameters CAR model

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de Schurinkstraat, de Strangeweg en de Chevalleraustraart zijn afkomstig uit het verkeersmilieumodel van de gemeente Ommen (prognoses 2008 en 2020). Er is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteit. De prognoses voor 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn bepaald door middel van interpolatie. In het geval van andere voertuigverdelingen in 2008 en 2020 is voor de tussenliggende jaren uitgegaan van de zwaarste verdeling (worstcase).

De plannen in "Haven-Noord" leiden tot een hogere verkeersintensiteit op de Schurinkstraat en de Strangeweg.

DOEK

Ten noorden van de supermarktllocatie wordt het DOEK gerealiseerd. In dit gebouw worden een politiebureau, brandweerkazerne en de dienst Openbare Werken van de gemeente Ommen gehuisvest. In het kader van het akoestisch onderzoek heeft Munsterhuis Geluidsadvies B.V. het aantal voertuigbewegingen buiten de inrichting op een representatieve dag vast gesteld op circa 74, waarvan 20,2% middelzwaar en 8,8% zwaar verkeer. Op de Schurinkweg is uitgegaan van 100% planbijdrage, op de Strangeweg van 50% en op de Chevalleraustraart is uitgegaan van 25% (worstcase).

Albert Heijn met slijterij

Het plan maakt een supermarkt (incl. slijterij) van 2.850 m² bvo mogelijk. De verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag is berekend met behulp van de rekentool 'Verkeersgeneratie' van het CROW⁹. Er is uitgegaan van een full-service supermarkt (middelhoog en hoog) op de locatie "bebouwde kom, maar niet in het centrum of de schil van het centrum". Dit leidt tot 3.231 voertuigbewegingen per dag. Dit is exclusief het vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading. Aan de hand van ervaringscijfers wordt het aantal vrachtwagenbewegingen geschat op 6 per dag (waarvan 2 middelzwaar en 4 zwaar). Op de Strangeweg is gerekend met 100% van de totale planbijdrage.

Aangezien het gaat om de verplaatsing van een supermarkt met 280 meter, ligt de netto verkeersgeneratie op de Schurinkstraat lager, aangezien een groot deel van de circa 1.250 huidige voertuigbewegingen ook via deze weg rijdt. Bij dit onderzoek is uitgegaan van 50% van 1.250. De verkeersgeneratie op de Schurinkstraat is daarmee ingeschat op 2612 voertuigbewegingen, waarvan 1 middelzware en 2 zware bewegingen. De verkeersgeneratie op de Chevalleraustraart is ingeschat op maximaal 25% van de totale planbijdrage.

Uit het bovenstaande volgt dat de totale verkeersgeneratie op de Schurinkstraat, Strangeweg en de Chevalleraustraart neer komt op respectievelijk 2686, 3274 en 827,75 motorvoertuigbewegingen.

⁹ [Http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html](http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html)

In de volgende tabellen is voor 2010, 2011, 2015 en 2020 het verwachte aantal voertuigbewegingen per etmaal voor de Schurinkstraat en de Strangeweg weergegeven.

Schurinkstraat	<i>Basis=2008</i>	2010	2011	2015	2020	
etmaalintensiteit autonome situatie	7.388	7.683	7.836	8.475	9.348	mvt/etm
etmaalintensiteit beoogde situatie	<i>n.v.t.</i>	10.369	10.522	11.161	12.034	mvt/etm
	<i>autonome groei = 1,98% per jaar</i>					
voertuigverdeling						
lmv (I + II)	88,9	90,4	90,3	90,1	89,9	%
mzmv (III)	5,8	5,0	5,1	5,2	5,3	%
zmv (IV)	5,3	4,6	4,6	4,7	4,8	%
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	%
<i>Tabel 3: verkeersgegevens Schurinkstraat</i>						

Strangeweg	<i>Basis=2008</i>	2010	2011	2015	2020	
etmaalintensiteit autonome situatie	3.818	3.919	3.971	4.185	4.469	mvt/etm
etmaalintensiteit beoogde situatie	<i>n.v.t.</i>	7.193	7.245	7.459	7.743	mvt/etm
	<i>autonome groei = 1,32% per jaar</i>					
voertuigverdeling						
lmv (I + II)	84,3	91,2	91,1	90,9	92,1	%
mzmv (III)	7,9	4,4	4,5	4,6	4,0	%
zmv (IV)	7,8	4,4	4,4	4,5	3,9	%
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	%
<i>Tabel 4: verkeersgegevens Strangeweg</i>						

Chevalleraustra	<i>Basis=2008</i>	2010	2011	2015	2020	
etmaalintensiteit autonome situatie	5.125	5.153	5.167	5.223	5.294	mvt/etm
etmaalintensiteit beoogde situatie	<i>n.v.t.</i>	5.980	5.994	6.050	6.121	mvt/etm
	<i>autonome groei = 0,27% per jaar</i>					
voertuigverdeling						
lmv (I + II)	96,0	96,4	96,4	96,4	96,4	%
mzmv (III)	3,0	2,7	2,7	2,7	2,7	%
zmv (IV)	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	%
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	%
<i>Tabel 5: verkeersgegevens Chevalleraustra</i>						

Rekenresultaten

In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten uit rekenmodel voor stikstofdioxide en fijn stof schematisch weergegeven voor het rekenpunt met de hoogste concentraties.

projectnummer: 100136		De luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie			rekenpunt 1		
datum: 12 oktober 2010					CAR II-model, versie 9.0		
rekenresultaten wegverkeer Schurinkstraat en Strangeweg (inclusief planbijdrage)							
stof	type norm	2010	2011	2015	2020		oordeel
NO ₂ (stikstof-dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	15,3	14,9	13,5	10,8	µg/m ³	max.79% van de grenswaarde
	jaargemiddelde toename door lokale wegen	15,7	16,1	14,5	9,2	µg/m ³	
	correctie dubbeltelling	nee	nee	nee	nee		
	bijtelling overige emissies	0,0	0,0	0,0	0,0	µg/m ³	voldoet aan grenswaarde
	jaargemiddelde totaal	31	31	28	20	µg/m ³	
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	40	40	40	µg/m³	
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	0	0	0	0	keer	max.0%
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h uurgemiddelde van 200 µg/m³)	18	18	18	18	keer	voldoet aan de grenswaarde
PM ₁₀ (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	18,4	18,2	17,6	16,5	µg/m ³	max.54% van de grenswaarde
	jaargemiddelde toename door lokale wegen	3,6	2,8	2,4	2,5	µg/m ³	
	correctie dubbeltelling	nee	nee	nee	nee		
	bijtelling overige emissies	0,0	0,0	0,0	0,0	µg/m ³	voldoet aan de grenswaarde
	jaargemiddelde totaal*	22	21	20	19	µg/m ³	
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	40	40	40	µg/m³	
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	11	10	8	6	keer	max.32%
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	35	35	35	35	keer	voldoet aan grenswaarde
* Het berekende jaargemiddelde van de concentratie fijn stof is conform de ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Ommen is deze correctie vastgesteld op 3 µg/m³. ** Het berekende aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ van fijn stof is conform de ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met 6 dagen.							
Conform de afrondingsregels uit de ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voor het meten en toetsen van concentraties in de buitenlucht is de berekende concentratie afgerond op hele eenheden alvorens deze is getoetst aan de grenswaarden.							
Tabel 6: rekenresultaten luchtkwaliteit rekenpunt I (studiegebied)							

projectnummer: 100136		De luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie		rekenpunt 1		
datum: 12 oktober 2010				CAR II-model, versie 9.0		
invloed van de Schurinkstraat						
stof	type norm	2010	2011	2015	2020	oordeel
NO ₂ (stikstof-dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	15,3	14,9	13,5	10,8	µg/m ³
	jaargemiddelde toename door de Schurinkstraat	11,5	11,3	10,2	6,9	µg/m ³
	jaargemiddelde totaal	26,8	26,2	23,7	17,7	µg/m ³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	40	40	40	µg/m³
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	0	0	0	0	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h uurgemiddelde van 200 µg/m³)	18	18	18	18	keer
PM ₁₀ (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	18,4	18,2	17,6	16,5	µg/m ³
	jaargemiddelde toename door de Schurinkstraat	2,0	2,0	1,7	1,6	µg/m ³
	jaargemiddelde totaal*	20,4	20,2	19,3	18,1	µg/m ³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	40	40	40	µg/m³
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	8	8	6	4	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	35	35	35	35	keer
* Het berekende jaargemiddelde van de concentratie fijn stof is conform de ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Ommen is deze correctie vastgesteld op 3 µg/m³. ** Het berekende aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ van fijn stof is conform de ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met 6 dagen.						
Conform de afrondingsregels uit de ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voor het meten en toetsen van concentraties in de buitenlucht is de berekende concentratie afgerond op hele eenheden alvorens deze is getoetst aan de grenswaarden.						
Tabel 7: invloed van de Schurinkstraat op rekenpunt I						

projectnummer:	100136	De luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie		rekenpunt 1		
datum:	12 oktober 2010			CAR II-model, versie 9.0		
invloed van de Strangeweg						
stof	type norm	2010	2011	2015	2020	oordeel
NO ₂ (stikstof-dioxide)	jaargemiddelde achtergrond	15,3	14,9	13,5	10,8	µg/m ³
	jaargemiddelde toename door de Strangeweg	6,9	6,8	5,8	3,4	µg/m ³
	jaargemiddelde totaal	22,2	21,7	19,3	14,2	µg/m ³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	40	40	40	µg/m³
	aantal overschrijdingen uurgemiddelde per jaar	0	0	0	0	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h uurgemiddelde van 200 µg/m³)	18	18	18	18	keer
PM ₁₀ (fijn stof)	jaargemiddelde achtergrond*	18,4	18,2	17,6	16,5	µg/m ³
	jaargemiddelde toename door de Strangeweg	1,1	1,1	0,9	0,8	µg/m ³
	jaargemiddelde totaal*	19,5	19,3	18,5	17,3	µg/m ³
	grenswaarde (jaargemiddelde)	40	40	40	40	µg/m³
	aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde per jaar**	7	6	5	3	keer
	grenswaarde (max. aantal overschrijdingen per jaar v/h 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³)	35	35	35	35	keer
* Het berekende jaargemiddelde van de concentratie fijn stof is conform de ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met het aandeel zeezout. Voor de gemeente Ommen is deze correctie vastgesteld op 3 µg/m³. ** Het berekende aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ van fijn stof is conform de ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd met 6 dagen. Conform de afrondingsregels uit de ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voor het meten en toetsen van concentraties in de buitenlucht is de berekende concentratie afgerond op hele eenheden alvorens deze is getoetst aan de grenswaarden.						
Tabel 8: invloed van de Strangeweg op rekenpunt I						