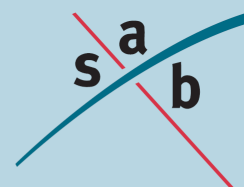


Luchtkwaliteitonderzoek

Vrachtwagenparkeerplaats Centerpoort-Noord

Gemeente Duiven

8 september 2010
projectnummer 100451



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	Verkeersemisies	8
3.5	Onderzoek naar een mogelijke grenswaardenoverschrijding	11
3.6	Toets aan Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteitseisen	12
4	Beoordeling in het kader van de Wet ruimtelijke ordening	13
5	Conclusies	14

Bijlage

1 Inleiding

1.1 Situatieschets

Een particuliere initiatiefnemer is voornemens een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats te realiseren op het bedrijventerrein Centerpoort-Noord te Duiven, dicht bij de op- en afrit naar de A12 (zie figuur 1). Op de bewaakte vrachtwagenparkeerplaats kunnen vrachtwagenchauffeurs in hun vrachtwagens overnachten. Bij de parkeerplaats wordt een gebouw gerealiseerd met horeca en diverse ondersteunende voorzieningen.



figuur 1: globale ligging plangebied

Het voorgenomen initiatief past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het initiatief wordt met een nieuw bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

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. Omdat het project 'in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging, is conform de wet- en regelgeving getoetst aan de grenswaarden. 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 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- oxide 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 (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 $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het initiatief betreft een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats met horeca en diverse ondersteunende voorzieningen. De ministeriële regeling NIBM kwantificeert deze functies niet. Dit betekent dat op een andere manier inzichtelijk gemaakt moet worden of het project (niet) in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. 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 Verkeersemisseries

3.4.1 De verkeersgeneratie

Het plan omvat een terrein van 3 ha waarvan in eerste aanleg bijna 2 ha geschikt zal worden gemaakt voor het parkeren van vrachtauto's. Het terrein van ca. 2 ha is geschikt voor het parkeren van ca. 175 vrachtauto's. Bij de uitbreiding naar 3 ha wordt gerekend met 250 bewaakte parkeerplaatsen voor vrachtauto's.

De capaciteit van de restauratieve voorziening is afgestemd op 250 bewaakte parkeerplaatsen voor zowel kort verblijf (15, 30, 45 minuten) als lang verblijf (van $2\frac{1}{2}$ - meer dan 9 uur).

Naast vrachtautochauffeurs is de restauratieve voorziening ook gericht op personeel van lokale terreinen, passanten als werklieden en medewerkers van toeleveringsbedrijven. Het restaurant krijgt 75 à 80 zitplaatsen, een bar met 20 zitplaatsen en een buitenterras. Een coffee café & retail krijgt ca. 35 zit- en stapplaatsen plus een klein

buitenterras. Het uitgangspunt is selfservice met een combinatie van een huiselijk koffiecafé en een retailassortiment zoals tijdschriften en kranten.

klanten:

Naar verwachting leidt elke vrachtwagen parkeerplaats tot maximaal 4 voertuigbewegingen per dag (1000 voertuigbewegingen, waarvan 75% zware vrachtwagens). Daarnaast wordt uitgegaan van 250 lichte voertuigbewegingen per dag van lokale treinen en passanten.

personeel:

Volgens de stedenbouwkundige verkenning van de PVL-locatie Duiven biedt het hoofdgebouw (excl. beveiliging) werk aan ca. 25 fulltime krachten. De beveiliging levert naar verwachting circa 10 arbeidsplaatsen op. Uitgaande van de worstcase situatie dat alleen met de auto komen leidt dit tot 70 lichte voertuigbewegingen per dag.

Bevoorrading:

Het aandeel vrachtverkeer is nagenoeg verwaarloosbaar en niet hoger dan dat van deetailhandel horeca (volgens CROW 0,007 per m² met een maximum van 3,4⁸).

In totaal leidt het terrein tot 1324 voertuigbewegingen, waarvan 19% middelzwaar en 57% zwaar vrachtverkeer.

3.4.2 Verkeersafwikkeling

3.4.2.1 Noordsingel en Marketing

Naar verwachting rijdt vrijwel al het verkeer vanaf de PVL-locatie Duiven in de richting van de A12 (via de Noordsingel en de Marketing). In dit onderzoek is uitgegaan dat 100% van de verkeersgeneratie zal gebruik maken van de Noordsingel en de Marketing terwijl daar geen sprake van was als de PVL-locatie er niet was geweest.

3.4.2.2 A12

Vanaf de Noordsingel zal het grootste deel van het verkeer de A12 oprijden. In hoeverre dit leidt tot extra verkeer op de A12 is afhankelijk van de aard van het verkeer:

Klanten: De meeste klanten zijn vrachtwagenchauffeurs die onderweg een korte of lange stop maken bij de PVL-locatie. Zij zullen hun weg vervolgen in de andere richting dan waar zij vandaan kwamen. In tegenstelling tot de Noordsingel en de Marketing leidt deze verkeersgeneratie nagenoeg niet tot extra vrachtverkeer op de A12. In de regel gaan vrachtwagens namelijk niet via de A12 rijden vanwege de PVL-locatie. Ook veruit het grootste deel van de klanten in personenauto's zullen de PVL-locatie Duiven alleen bezoeken als tussenstop als zij op de A12 rijden.

Er is uitgegaan dat dagelijks 5 vrachtwagens en 50 personenauto's gebruik maken van de A12 vanwege de PVL-locatie.

Personeel en bevoorrading: Dergelijk verkeer is bestemmingsverkeer en zal gebruik maken van de A12 vanwege de aanwezigheid van de PVL-locatie.

Er is uitgegaan van de worstcase situatie dat 100% van dit verkeer via de A12 rijdt. Dit leidt tot 74 voertuigbewegingen per dag, waarvan 4 vrachtwagens..

⁸ CROW publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" (d.d. oktober 2007)

In totaal zal de verkeersintensiteit vanwege de aanwezigheid van de PVL-locatie toenemen met 188 voertuigbewegingen, waarvan 7,5% vrachtverkeer.

3.4.3 Verkeersemissies NIBM-tool

De invloed van het wegverkeer is ingeschat met behulp van de NIBM tool⁹. 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.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1324
Aandeel vrachtverkeer		76,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	11,86
	PM ₁₀ in µg/m ³	1,87
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 1: resultaten NIBM-tool Noordsingel en Marketing

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		188
Aandeel vrachtverkeer		7,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,39
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Tabel 2: resultaten NIBM-tool A12

3.4.4 Verkeersemissies CAR-II model

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de NIBM tool met de worstcase defaultwaarden de concentratietoename stikstofdioxide en fijn stof op de Noordsingel en Marketing inschat op resp. 11,86 en 1,87 µg/m³. 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 beter in te schatten, 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);

⁹ NIBM-tool, VROM in samenwerking met infomil, versie 12-05-2010.

- De breedte van de Marketing en de Noordsingel is minimaal 6 meter (defaultwaarde NIBM-tool is 5 meter);
Er is geen sprake van een situatie dat boomkronen raken elkaar en minstens een derde gedeelte van de straatbreedte overspannen (boomfactor 1,5).

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		1324
Aandeel vrachtverkeer (mzmv III)		19,0%
Aandeel vrachtverkeer (zmv IV)		57,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,6
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,3
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 3-3: resultaten CARII planbijdrage Noordsingel en Marketing

3.4.5 Conclusie emissie

In de voorgaande paragraaf is de berekende (worst case) planbijdrage weergegeven. Op de Noordsingel en de Marketing is de toename van de concentratie stikstofdioxide fijn stof is groter dan 1,2 µg/m³. Op basis van de wettelijke criteria¹⁰ behoort dit project tot de categorie projecten die 'in betekenende mate' leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Om na te gaan of nadere eisen op grond van de Wet Milieubeheer mogelijk aan de orde zijn, is onderzocht of er sprake is van een mogelijke grenswaardenoverschrijding.

3.5 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 het gebied waar het plan de luchtkwaliteit in betekenende mate beïnvloedt.

Het plan draagt in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging van de PVL-locatie via de Marketing en de Noordsingel tot de opritten naar de A12. Hier splitst het verkeer zich verder en draagt niet langer in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.

De regeling "beoordeling luchtkwaliteit 2007" definieert het toepasbaarheidbeginsel, waarbij het gaat om de toegankelijkheid van- en de blootstelling op een locatie. Bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (inclusief bedrijfswoningen) zijn uitgezonderd van beoordeling. Ditzelfde geldt voor de rijbaan (en eventuele middelberm) van wegen en andere locaties die ontoegankelijk en niet geschikt of bedoeld

¹⁰ AMvB 'niet in betekenende mate', VROM, november 2007

zijn voor menselijke toegang. Daarnaast hoeft Luchtkwaliteit hoeft alleen te worden beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt.

De Noordsingel en de Marketing liggen op een bedrijventerrein. De dichtstbijzijnde locatie met significante blootstelling ligt op meer dan 240 meter (woning aan de Giesbeeksestraat). De planbijdrage is hier niet in betekenende mate ($<0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zie bijlage) Gelet op het toepasbaarheidbeginsel en de blootstellingcriteria kan worden geconstateerd dat er geen toetsing hoeft plaats te vinden in het studiegebied.

3.6 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 leidt 'niet in betekenende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op locaties waar beoordeling plaats vindt op grond van het toepasbaarheidbeginsel en de blootstellingcriteria ;
- Het project betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg.

Dit houdt in dat op grond van de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer) niet onderzocht hoeft te worden of er sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding in (het invloedsgebied van) het plangebied.

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

5 Conclusies

Een particuliere initiatiefnemer is voornemens een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats te realiseren op het bedrijventerrein Centerpoort-Noord te Duiven, dicht bij de op- en afrit naar de A12 (zie figuur 1).



figuur 1

Op de bewaakte vrachtwagenparkeerplaats kunnen vrachtwagenchauffeurs in hun vrachtwagens overnachten. Bij de parkeerplaats wordt een gebouw gerealiseerd met horeca en diverse ondersteunende voorzieningen.

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 leidt 'niet in betekende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op locaties waar beoordeling plaats vindt op grond van het toepasbaarheidbeginsel en de blootstellingcriteria ;
- Het project betreft geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg.

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

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
duiven	marketing / noordsingel	199303	441902	1	0,24	0,19	0,57	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	13	0
duiven	marketing / noordsingel	199303	441902	1325	0,24	0,19	0,57	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	13	0
duiven	giesbeeksestraat	199303	441902	1	0,24	0,19	0,57	0	0	Buitenwega gemeen	weg door open terrein...	1	240	0
duiven	giesbeeksestraat	199303	441902	1325	0,24	0,19	0,57	0	0	Buitenwega gemeen	weg door open terrein...	1	240	0

Figuur 5-1: planbijdrage, inzichtelijk gemaakt aan de hand van de concentraties van 1 voertuig en verkeersgeneratie+1.

Rapportage no2pm10			
Naam	rekenaar, vrij.		
Versie	9.0		
Stratenbestand	test 2010		
Jaartal	2010		
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	X	Y
duiven	marketing / noordsingel	199303	441902
duiven	marketing / noordsingel	199303	441902
duiven	giesbeeksestraat	199303	441902
duiven	giesbeeksestraat	199303	441902

NO2 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)	
Jaargemiddelde		Jaargemiddelde	# Overschrijdingen grenswaarde
27,4		24,7	9
30		25	10
27,4		24,7	9
27,6		24,7	9