

memo

aan: Gemeente Wijk bij Duurstede
van: SAB
kenmerk: 140403.01
datum: 7 oktober 2022
betreft: Quick scan luchtkwaliteit Stadshaven Wijk bij Duurstede

Inleiding

De gemeente Wijk bij Duurstede heeft het voornemen in het gebied Stadshaven een drijvend horecapaviljoen (met terras) te realiseren (maximaal 400 m² bruto vloeroppervlak, bvo), alsmede een sanitairgebouw voor passanten en recreanten (maximaal 20 m²). Daarnaast worden de bestaande parkeerterreinen voorzien van een passende bestemming en worden bij het oostelijke parkeerterrein maximaal 6 standplaatsen voor campers gerealiseerd. Door MetroCount is een verkeersprognose opgesteld (d.d. 6 juli 2022, Werkdocument verkeersprognose Stadshaven Wijk bij Duurstede).

Beleid

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} wordt voldaan.

De wet- en regelgeving onderscheidt projecten die 'in betekenende mate' (IBM) en 'niet in betekenende mate' (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit is (onder andere) niet noodzakelijk voor:

- woningbouwlocaties met minder dan 1.500 woningen (in geval van één ontsluitingsweg)

- of 3.000 woningen (in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling) geen beoordeling op luchtkwaliteit meer hoeft plaats te vinden;
- kantoorlocaties bij minder dan 100.000 m² bvo bij één ontsluitende weg, of 200.000 m² bvo bij twee ontsluitende wegen.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet daarnaast worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het “Besluit gevoelige bestemmingen” extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Methode van onderzoek

Toets NIBM

De NIBM-tool is gebruikt ter toetsing of het plan in een niet-in-betekende-mate bijdraagt aan de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Uit het verkeersonderzoek blijkt het volgende:

*Voor de verkeersaantrekkende werking van de extra camperplaatsen gaan we ervanuit dat iedere camperplaats één keer per dag wordt gebruikt. Dit leidt tot twee verkeersbewegingen (heen en terug) per camperplaats. De verkeersaantrekkende werking van de extra camperplaatsen wordt dan $3 * 2 = 6$ per weekdagemaal.*

Het drijvend horecapaviljoen is aan te merken als een restaurant. Hiervoor bestaan geen autoverkeersgeneratiekencijfers. Doorgaans wordt het te verwachten extra verkeer benaderd op basis van het te verwachten gebruik. Bij het berekenen van de extra te verwachten parkeervraag zijn we op basis van het minimale kencijfer uit CROW-publicatie 381: ‘Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie’, deze bedraagt maximaal 12 parkeerplaatsen per 100 m² bvo gedurende de zaterdagavond. Op andere momenten van de week is de parkeerbehoefte lager. De gemiddelde parkeerduur van een autobezoeker van het drijvend horecapaviljoen bedraagt naar schatting 2 uur. Naast het bezoek van het drijvend horecapaviljoen zelf zal in veel gevallen namelijk ook nog (te voet) een bezoekje aan de binnenstad worden gemaakt. Op basis van het berekende benodigde aantal parkeerplaatsen per periode van de week en de gemiddelde parkeerduur van 2 uur kan het aantal parkerende auto’s per periode van de week worden bepaald. Door het aantal parkerende auto’s te vermenigvuldigen met 2 (heen- en terugbeweging) kan het aantal autoverkeersbewegingen per periode van de week worden bepaald.

Onderstaande tabel vat de totale verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling samen. Hierbij is voor de gemiddelde weekenddag het gemiddelde van de zaterdag en de zondag gehanteerd.

Functie	Autoverkeersgeneratie werkdag	Autoverkeersgeneratie weekenddag
Camperplaatsen	6	6
Horecaboot	168	184
Totaal	174	190

Evenementen in het plangebied vinden slechts incidenteel plaats en hoeven derhalve niet beschouwd te worden.

Tabel 2 geeft de uitkomst van de NIBM toets. Het aandeel vrachtverkeer wordt (hoog) ingeschat op 2% vanwege de horeca. Dit komt neer op zo'n 2 middelzware vrachtverkeerbewegingen per etmaal.

Tevens wordt de jachthaven geoptimaliseerd. Hierdoor komen er 6 extra ligplaatsen bij. Uitgegaan wordt dat er gemiddeld dagelijks 3 plezierjachten komen aanleggen. In het programma Aerius zijn wel CEMT-klasse (0-VIIa) opgenomen, maar geen kajuitmotorboot (RB) of motorjacht (RC). Als worstcase zijn hier zware vrachtwagens opgenomen. Dit levert 6 vrachtwagenbewegingen extra per dag op.

Tabel 2 Overzicht toetsing NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		206
Aandeel vrachtverkeer		6,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,27
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
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		

Uit de berekeningen met de NIBM-tool blijkt dat de planbijdrage voldoet aan de NIBM-grens van 1,2 µg/m³, de bijdrage is maximaal 0,27 µg/m³. Daardoor zal het plan 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, en is verder onderzoek niet nodig.

Toets goede ruimtelijke ordening

Naar aanleiding van de worst-case berekening met de NIBM-tool dient inzichtelijk gemaakt te worden of sprake is van een dreigende grenswaarde-overschrijding. Voor deze toets is de

monitoringstool¹ uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL 2021) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2.5} en PM₁₀) in de ruimere omgeving van het plangebied voor (onder andere) de jaren 2020 en 2030.

Tabel 3 geeft de uitkomsten van het maatgevende rekenpunt ter hoogte van de Graaf van Lynden van Sandenburgweg te Wijk bij Duurstede. Dit rekenpunt is op relatief grote afstand (1,4 km) van het plangebied gelegen en is daarmee niet locatie specifiek. Na raadpleging van de NSL-monitoringstool blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen ver onder de grenswaarden liggen in de twee zichtjaren (2020 en 2030). Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen vanaf 2020 rondom het plangebied afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en zal niet leiden tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Jaar	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ overschrijdingsdagen	PM _{2.5} (µg/m ³)
2020	13,5	16,7	6.0	9,4
2030	9,0	14,7	6.0	7,9
Grenswaarde	40	40	35	25

Tabel 7 overzicht NSL-monitoringstool (rekenpunt 101717)

Uit de gegevens uit NSL-monitoringstool blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding, of een naderende overschrijding van de grenswaarde van luchtkwaliteit.

Conclusie

Het beoogde project voldoet aan de toetsen goede ruimtelijke ordening en NIBM. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor het beoogde project.

¹ <http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>