

Notitie

Contactpersoon G. (Gitta) Spruit

Datum 25 maart 2010

Kenmerk N001-4714112SPU-nja-V01-NL

Luchtkwaliteit Sliklandseweg Hellevoetsluis

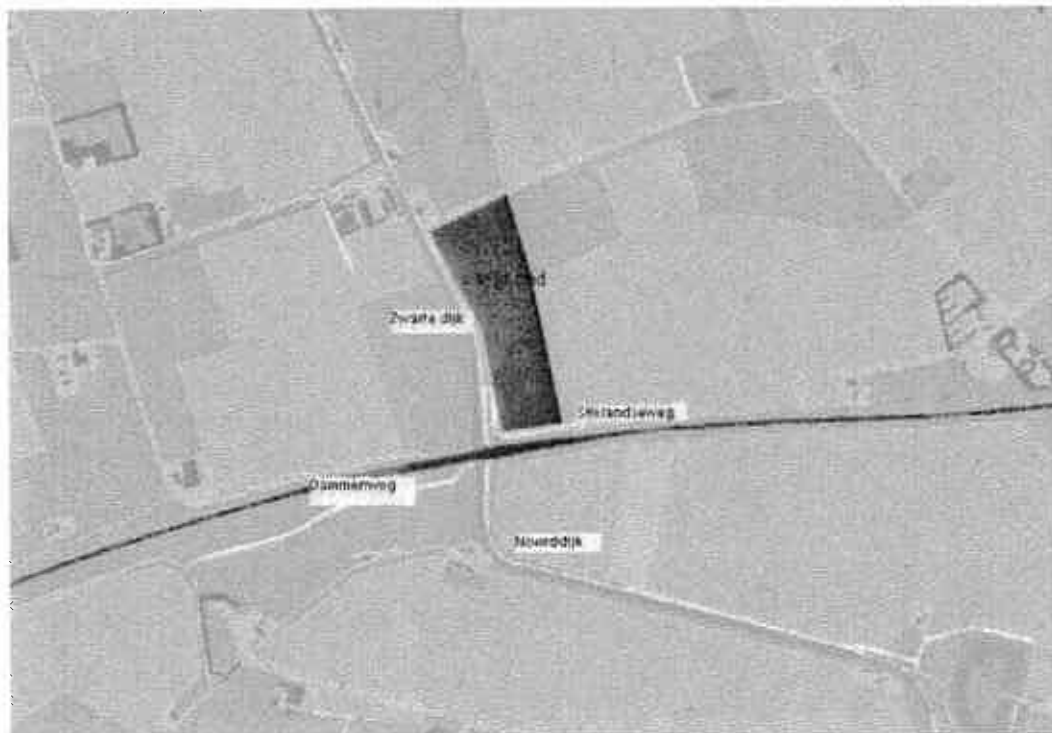
1.1 Inleiding

In het kader van een ruimtelijke ontwikkeling aan de Sliklandseweg in Hellevoetsluis, heeft BRO Adviseurs aan Tauw opdracht verstrekt het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit in kaart te brengen. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling behelst het oprichten van een discotheek van 2.025 m², twee eetgelegenheden van 700 m² en 500 m², 2025m² bedrijfsruimte voor ondersteunende functies en een parkeerterrein met 450 parkeerplaatsen aan de Sliklandseweg in Hellevoetsluis. Deze ontwikkeling wordt in 2010 gerealiseerd. Voor het ontwikkelen van het plangebied zal een wijziging van het bestemmingsplan of een projectbesluit conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden genomen.

Het luchtkwaliteitonderzoek richt zich op de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen ontwikkeling.

In deze notitie wordt onderbouwd dat de voorgenomen ontwikkeling aangemerkt kan worden als een project dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit conform de "Ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen".

De locatie van het plangebied is op onderstaande plattegrond aangegeven.



Figuur.1 Plangebied

1.2 Wet Luchtkwaliteit

Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit in acht. Vanaf 15 november 2007 is de 'Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' van kracht (verder genoemd 'Wet Luchtkwaliteit'). Uit de Wet Luchtkwaliteit volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt *per saldo* een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ad 1. Geen overschrijding van grenswaarden

Een voorgenomen ontwikkeling is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onlosmakelijk met het plan verbonden maatregelen.

Onderstaande tabel vat de relevante plandrempels en grenswaarden voor de luchtkwaliteit samen. Het betreft plandrempels en grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) op leefhoogte (1,5 meter). De plandrempeel voor NO₂ geldt tot 1 januari 2015 en voor PM₁₀ tot 11 juni 2011. Na deze data moet worden voldaan aan de grenswaarden.

Tabel 1 Meest relevante plandrempels en grenswaarden uit de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer.

Stof	Criterium	Grenswaarde	Plandrempels
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	60 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar	300 µg/m ³ / 18 keer per jaar
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	48 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar	75 µg/m ³ / 35 keer per jaar

Ad 2. De luchtkwaliteit verslechtert niet

Indien de ontwikkeling van een project, inclusief de daarmee samenhangende maatregelen, nergens leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of de luchtkwaliteit verbetert ten gevolge van de planontwikkeling, is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit geldt ook in gebieden waar grenswaarden worden overschreden. Daarnaast is het, net als voorheen, toegestaan een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren met behulp van compenserende maatregelen (saldobenadering), zodat de luchtkwaliteit *per saldo* niet verslechtert. Ook in dat geval is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Regeling projectsaldering is vastgelegd op welke wijze saldering plaats dient te vinden.

Ad 3. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen

Projecten die niet 'in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de daarop gebaseerde Ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (hierna verder Regeling NIBM genoemd), zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Vanaf 1 augustus 2009 tot 1 augustus 2014 is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Dit komt neer op een bijdrage van 1,2 µg/m³ voor beide componenten. Dit betekent dat als aangetoond kan worden dat een voorgenomen ontwikkeling niet meer dan 1,2 µg/m³ bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie van zowel PM₁₀ als NO₂, het project niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden en inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

In de Regeling NIBM is voor enkele typen situaties nadere invulling gegeven aan het begrip NIBM. In de Regeling is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die in elk geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt. De ontwikkelingsplannen voor het terrein aan de Sliklandseweg in Hellevoetsluis vallen niet direct onder een van de gevallen zoals gedefinieerd in de Regeling NIBM.

Ad 4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Gemeenten hebben de mogelijkheid gekregen om voorgenomen projecten aan te melden bij het NSL. Deze projecten zijn op programmaniveau getoetst en opgenomen in het saneringstool. De voorgenomen ontwikkeling aan de Sliklandseweg is niet opgenomen in het saneringstool van het NSL.

1.2.1 Correctie voor zwevende deeltjes

Op grond van de regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit' mogen natuurlijke bronnen van fijn stof die geen schadelijke effecten hebben voor de gezondheid, zoals zeezout, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Uit de regeling kan worden afgeleid dat in het geval van de voorgenomen ontwikkeling aan de Sliklandseweg in Hellevoetsluis, de volgende correcties voor zwevende deeltjes op de berekende resultaten van fijn stof mogen worden toegepast:

- 6 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀
- Zes dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde PM₁₀

Het corrigeren van de jaargemiddelde concentratie wordt door CAR niet uitgevoerd, de correctie van het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde waarde wordt wel meegenomen in de berekeningen.

1.3 Uitgangspunten

Hieronder worden de uitgangspunten van de berekeningen beschreven. Achtereenvolgend komen de onderstaande onderwerpen aan bod:

- Het plangebied
- Te beschouwen componenten
- Uitgangspunten berekeningen

1.3.1 Het plangebied

Het verkeer kan het plangebied aan de Sliklandseweg via drie wegen bereiken:

- Zwartedijk
- Noorddijk
- Dammenweg (onderverdeeld in oostelijk en westelijk deel ten opzichte van het plangebied)

Naast de drie bovenstaande wegen, wordt ook een berekening uitgevoerd op de Sliklandseweg. Hier bevindt zich de ingang van het plangebied. Op onderstaande plattegrond zijn de drie wegen naar het plangebied weergegeven.



Figuur.2 Ontsluiting plangebied

In de meest aannemelijke situatie zal het verkeer gebruik maken van de Zwartedijk en de Noorddijk. Voor de berekening van de meest aannemelijke situatie is bij de berekening uitgegaan van een spreiding van de verkeersbewegingen met 50 %, vanuit oostelijke richting via de Dammenweg naar het plangebied en 30 % vanuit westelijke richting via de Dammenweg naar het plangebied. Het overige verkeer bereikt via de Zwartedijk en de Noorddijk het plangebied. Al het verkeer gaat in iedere geval via één ingang aan de Sliklandseweg het terrein op. In een worst-case scenario is uitgegaan van een situatie waarin alle verkeersbewegingen over de Dammenweg plaatsvinden. De luchtkwaliteit is zowel voor de worst-case situatie en voor de aanname van de spreiding van de verkeersbewegingen in kaart gebracht.

1.3.2 Te beschouwen componenten

Het onderzoek richt zich op de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), aangezien dit de maatgevende stoffen zijn voor de luchtkwaliteit in Nederland.

1.3.3 Uitgangspunten berekeningen

Het effect van het verkeer als gevolg van de planlocatie op de luchtkwaliteit is met CAR II versie 8.1 bepaald. De berekeningen worden uitgevoerd voor het jaar 2010.

- Conform de paragraaf 'Verkeer en parkeren' van Bestemmingsplan Discotheek Sliklandseweg 4 te Hellevoetsluis worden in het totaal 2.371 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal gegenereerd als gevolg van de horecagelegenheden
- Conform CROW publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden) vinden 0,7 vrachtautobewegingen per 100 m² plaats. Er wordt 5250 m² bruto vloeroppervlak gerealiseerd. In een 'worst-case' situatie is het aantal vrachtautobewegingen $(5250/100) \cdot 0,7 = 37$ per werkdag, dit komt neer op $(37/2371) \cdot 100 = 1,6\%$. Al het vrachtverkeer wordt beschouwd als zwaar vrachtverkeer
- Aangenomen wordt dat de verkeersaantrekkende werking en daarmee de lokale bijdrage aan de luchtkwaliteit de komende jaren gelijk blijft

Op basis van luchtfoto's, zijn de volgende parameters bepaald. Hierbij is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling van de planlocatie geen invloed heeft op deze parameters.

- Snelheidstype: B; Typisch buitenwegverkeer, gemiddelde snelheid ongeveer 60 km/u, gemiddeld 0,2 stops per afgelegde kilometer. Het snelheidstype is gebaseerd op de maximale snelheid die op de weg gereden mag worden. Alle wegen zijn N-wegen, aangenomen wordt dat de maximale snelheid op deze wegen 80 km per uur is
- Wegtype: 2; Basistype
- Boomfactor: 1; hier en daar een boom, of in het geheel niet, langs de Dammenweg. Bomenfactor 1,25; een of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met openingen tussen de kronen langs de Sliklandseweg, Zwartedijk en Noorddijk
- Wegbreedte: tien meter op de Sliklandseweg, Zwartedijk en Noorddijk, 12 meter op de Dammenweg

- Afstand tot de wegas: 15 meter op de Sliklandsweg, Zwartedijk en de Noorddijk en 16 meter voor de Dammenweg (de helft van de wegbreedte is de afstand tussen de wegas en de wegrand, daarbij opgeteld tien meter voor de afstand tot de wegrand voor de berekening van NO₂ en PM₁₀ conform de Ministeriële Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.)

Alle overige invoerparameters van CAR II zijn opgenomen in bijlage 1.

1.4 Resultaten en beschouwing

Een overzicht van alle resultaten van de berekening zijn in bijlage 2 opgenomen. In onderstaande tabel worden de hoogste bijdragen conform de resultaten van CAR II als gevolg van het plan weergegeven. Dat betekent dat op de overige wegen de bijdrage lager is.

Tabel 3 Hoogste bijdrage verkeersaantrekkende werking

Emissie	Jaargemiddelde concentratie (µg/m ³)	Jaargemiddelde achtergrond concentratie (µg/m ³)	Totale bijdrage (µg/m ³)	Overschrijdingen uur/ dag gemiddelde concentratie	Straat
NO ₂	20,3	20,0*	0,3	0	Dammenweg
PM ₁₀	17,2*	16,8*	0,4	6	Dammenweg

* Zeezoutcorrectie van 6 µg/m³ toegepast

NO₂

Met behulp van het CAR model is bepaald dat de jaargemiddelde concentratie 20,3 µg/m³ bedraagt en de achtergrondwaarde 20,0 µg/m³. De uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m³ wordt niet overschreden.

PM₁₀

Uit de berekeningen blijkt dat de jaargemiddelde concentratie 17,2 µg/m³ bedraagt en de achtergrondwaarde 16,8 µg/m³. Het 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³ wordt zes keer overschreden. Deze waarden zijn gecorrigeerd voor zeezout.

Hieruit blijkt dat de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de planontwikkeling 0,3 µg/m³ bijdraagt aan de luchtkwaliteit voor NO₂ en 0,4 µg/m³ bijdraagt aan de luchtkwaliteit voor PM₁₀. Deze bijdrage is 'niet in betekenende mate'.

1.5 Conclusie

Aangezien de ontwikkeling van horecagelegenheden niet zijn opgenomen in de Regeling NIBM, zijn berekeningen uitgevoerd om het effect van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de luchtkwaliteit te bepalen. De verkeersaantrekkende werking is bepaald op basis van aangeleverde gegevens van de opdrachtgever, met behulp van de CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden van 2007' en op basis van aannames op basis van ervaring. Uit de berekeningen blijkt dat het plan met $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Geconcludeerd kan worden dat het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit en daarmee niet getoetst hoeft worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet Luchtkwaliteit.

Bijlage 1

Invoergegevens van de 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
Hellevoetsluis	Siklandseweg	67695	430730	2371	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1,25	15	0
Hellevoetsluis	Noorddijk	67696	430463	237	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1,25	15	0
Hellevoetsluis	Zwartedijk	67662	430867	237	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1,25	15	0
Hellevoetsluis	Dammenweg	68027	430639	1186	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	16	0
Hellevoetsluis	Dammenweg	67233	430492	711	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	16	0
Hellevoetsluis	Dammenweg 100%	68027	430639	2371	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	16	0
Hellevoetsluis	Dammenweg 100%	67233	430492	2371	0,98	0	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	16	0

Bijlage 2

Resultaten van de berekening
