



**Stadsontwikkeling**

**Aan** : Roel Volman (SO, team bestemmingsplannen)

**Van** : Paul Bruijkers (SO, Ingenieursbureau)

**Datum** : 21-4-2017

**Betreft** : Luchtonderzoek ten behoeve van het Bestemmingsplan Struisenburg (dossier 2017-0011)

**Bezoekadres:** De Rotterdam  
Wilhelminakade 179, Rotterdam

**Postadres:** Postbus 6575  
3002 AN Rotterdam

**Internet:** rotterdam.nl

**Van:** Paul Bruijkers

**Telefoon:** (010) 4894956 of 06-83646993

**E-mail:** pjg.bruijkers@Rotterdam.nl

### 1. Inleiding

Het nu geldende bestemmingsplan voor (het grootste deel van) Struisenburg is niet meer actueel. Het opstellen van het bestemmingsplan gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma actualisering bestemmingsplannen.

De doelstelling van het project is om een vastgesteld bestemmingsplan voor het gebied te hebben, waarin de kaders voor de gewenste ruimtelijke situatie en de mogelijke ontwikkelingen wettelijk zijn verankerd.

In deze notitie wordt het effect van dit plan op de luchtkwaliteit beschreven en vindt de toetsing plaats.

### 2. Ruimtelijke situatie en ontwikkelingen

Het bestemmingsplangebied (figuur 1) kan worden getypeerd als een stedelijk woon- en werkgebied met een belangrijk aandeel horeca. Plus een gebied waarin de rivier en de Maasboulevard een belangrijke rol in nemen in de infrastructuur. In het gebied van het nieuwe bestemmingsplan gelden nu nog twee bestemmingsplannen: nr. 571 Struisenburg en nr. 2080 Admiraliteitskade.



Figuur 1: Bestemmingsplangebied Struisenburg (blauw omkaderd)



In het nieuwe bestemmingsplan worden nauwelijks nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Wel wordt flexibeler bestemd waardoor op verschillende locaties het mogelijk wordt om bestaande functies zoals detailhandel, dienstverlening, horeca e.a. te transformeren naar woningen.

De gezamenlijke (her-) ontwikkelingen (5.000 m<sup>2</sup> b.v.o.) leiden niet tot een relevante wijziging van de verkeersbewegingen in en rondom het plangebied (bron: afd. Verkeer & Vervoer, e-mail van Igmor Coenen, 17-2-2017). Dat wil zeggen dat door de transformatie het aantal autoritten nagenoeg gelijk blijft.

### 3. Wet- en regelgeving

De Wet Luchtkwaliteit [1] maakt nieuwbouw en een beperkte omvang van een ruimtelijk programma mogelijk zonder onderzoek en zonder toetsing aan grenswaarden (luchtkwaliteitseisen). Dit geldt voor de zogenaamde niet in betekenende mate (NIBM) projecten [2]. Thans is de 3% regeling van kracht. Dit houdt in dat er sprake is van een NIBM project als de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM10) ten gevolge van het plan met *maximaal* 1,2 µg/m<sup>3</sup> toenemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. NIBM projecten voldoen aan de Wet luchtkwaliteit en kunnen worden gerealiseerd zonder toets aan de grenswaarden uit de Wet Luchtkwaliteit.

Aan de hand van de anti-cumulatieregeling wordt beoordeeld of het project afzonderlijk kan worden bekeken of dat ook andere ontwikkelingen binnen een straal van 1.000 m dienen te worden meegenomen bij de bepaling of het project NIBM is. Hierbij is het van belang om te bepalen of de ontwikkellocaties gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg. Bij deze analyse wordt een ontsluitingsweg gedefinieerd als een weg waar minimaal 50 procent van het verkeer vanuit de nieuwe ontwikkeling overheen gaat. Indien plannen gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg dienen ze te worden gecumuleerd.

In de Regeling NIBM [3] zijn categorieën van gevallen aangewezen die worden aangemerkt als NIBM projecten. Voor pure woningbouw betekent dit dat bij een eenzijdige verkeersontsluiting niet meer dan 1.500 nieuwe woningen mogen worden gebouwd onder het NIBM regime en bij een tweezijdige ontsluiting 3.000 woningen (bijlage 3B, voorschrift 3B2 van [3]). Voor alleen kantoren geldt een 3% criterium van maximaal 100.000 m<sup>2</sup> BVO (bruto vloeroppervlakte) bij een eenzijdige verkeersontsluiting en maximaal 200.000 m<sup>2</sup> BVO bij een tweezijdige ontsluiting. Voor plannen die niet bestaan uit louter kantoren en/of woningen, de zgn. gemengde programma's met bijv. winkels en bedrijven, biedt de wet (art. 5.16 Wm, eerste lid, onder c) de mogelijkheid om het aannemelijk te maken dat die plannen in niet-beteknende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Op 16 januari 2009 is het Besluit Gevoelige Bestemmingen in werking getreden [5]. Met deze AmvB kan de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen worden beperkt. Nieuwe gevoelige bestemmingen moeten op meer dan 300 meter van een snelweg en op meer dan 50 meter van een provinciale weg gebouwd worden indien binnen deze afstanden grenswaarden worden overschreden. In dit besluit zijn woningen niet als gevoelige bestemming gekwalificeerd. Dit besluit is niet van toepassing op dit nieuwe bestemmingsplan omdat nieuwe gevoelige bestemmingen, zoals benoemd in dit Besluit, niet mogelijk worden gemaakt.

Het Rotterdams beleid schrijft voor dat er binnen de contouren van de grenswaarden geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd.



Rotterdam kent een *Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderopvang*. De beleidsregel is van toepassing op scholen voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs en kinderopvang. Deze beleidsregel heeft tot doel het tegengaan van blootstelling van kinderen aan te hoge concentraties van schadelijke stoffen in de buitenlucht. De beleidsregel heeft betrekking op de gronden binnen 100 meter vanaf de rand van een snelweg en binnen 50 meter vanaf de rand van een drukke binnenstedelijke weg (de belaste zone). De beleidsregel is bedoeld om toe te passen bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Toepassing van de beleidsregel in een plan wil zeggen dat er binnen de belaste zone in principe geen nieuwe bestemmingen worden toegekend waarbinnen scholen en kinderdagverblijven mogelijk zijn. Deze beleidsregel is op dit nieuwe bestemmingsplan niet van toepassing omdat nieuwe scholen (basisscholen en voortgezet onderwijs) en/of nieuwe locaties voor kinderopvang niet mogelijk worden gemaakt.

#### **4. Grenswaarden en actuele waarden luchtkwaliteit**

De in de Wet luchtkwaliteit genoemde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) geldt vanaf 01-01-2015 en is 40 µg/m<sup>3</sup> [1]. De grenswaarde voor fijnstof (PM<sub>10</sub>) is 40 µg/m<sup>3</sup> en geldt sinds 01-07-2011.

Het aantal dagen waarop de daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub> mag worden overschreden is 35. Deze daggemiddelde grenswaarde wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van 32,4 µg/m<sup>3</sup> en hoger.

Volgens de NSL Monitoringstool-2016 [4] werd in het plangebied in 2015 aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> in het plangebied voldaan. Dit geldt ook voor de peiljaren 2020 en 2030. Ook wordt aan de grenswaarden (daggemiddelde en jaargemiddelde) voor fijnstof voldaan.

De concentraties van de overige stoffen die ingevolge de *Wet luchtkwaliteit* moeten worden getoetst zijn zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood en de uurgemiddelde grenswaarde van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). De waarden van deze stoffen liggen in Rotterdam en omgeving ruim onder de grenswaarden en worden daarom buiten beschouwing gelaten.



## 6. Toetsing

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend, dat betekent dat er maar een beperkt aantal (her-) ontwikkelingen zal plaatsvinden. Als gevolg hiervan neemt het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied niet toe. Het plan voldoet daardoor aan de *Wet luchtkwaliteit*.

Nieuwe woningen komen niet binnen de contouren van de grenswaarden en voldoen daarmee aan het *Rotterdams beleid* (bron: monitoringstool-2015 van NSL).

## 7. Conclusie

In deze analyse is aangetoond dat het bestemmingsplan Struisenburg in niet-betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit plan voldoet daarmee aan de Wet Luchtkwaliteit. Het plan voldoet tevens aan het Rotterdamse beleid.

## 8. Referenties

- [1] Titel 5.2 van de Wet milieubeheer, hierna te noemen de Wet luchtkwaliteit, zoals vastgesteld in de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

Besluit van 30 oktober 2007, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet van 11 oktober tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

- [2] Besluit van 30 oktober 2007, houdende regels omtrent het in niet betekenende mate bijdragen, bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Besluit in niet betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)). Staatsblad 2007 440.

- [3] Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), Staatscourant 9 november 2007, nr. 218/pag. 11.

- [4] Monitoringstool-2016 (zie kaart NSL op [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)).

- [5] Besluit van 1 december 2008, houdende bepalingen ter voorkoming van de toename van het aantal personen met een verhoogde gevoeligheid voor bepaalde verontreinigende stoffen in de buitenlucht die verblijven op bij die bepalingen aangewezen plaatsen (Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)). Staatsblad 2009 14.