

Notitie

notitienummer	20220816-479411-rev01
datum	21 oktober 2022
opdrachtgever	Rho adviseurs
auteur	T. Sweerts
goedkeuring	C. van Tilburg
vrijgave	A. Hatzman
project	Onderzoeken t.b.v. BP Kinderdijk
projectnr.	0479411.100
betreft	Beoordeling van het aspect luchtkwaliteit

INLEIDING

Gemeente Molenlanden is voornemens om het entreegebied Kinderdijk te herinrichten. Het plan voor het Entreegebied Kinderdijk is ingedeeld in acht deelgebieden (zie figuur 1). Per deelgebied worden verschillende activiteiten gerealiseerd. De verschillende deelgebieden zijn: voorkamer, lekdijk, middelkade, werkeiland Nederwaard, Werkeiland Overwaard, Groepsentree/educatie eiland; Rietsnijder-Eiland; en het Potterrein.



Figuur 1 Deelgebieden Kinderdijk

De herinrichting van het entreegebied zal niet leiden tot een groei in het aantal bezoekers, Wel zal als onderdeel van de herinrichting de parkeerplaatsen voor bezoekers uit het entreegebied worden verplaatst naar het transferium Alblasserdam. De beoogde herinrichting van het entreegebied van Kinderdijk zal beperkte invloed hebben op de verkeersgeneratie van het molengebied, omdat de herinrichting niet zal leiden tot hogere bezoekersaantallen ten opzichte van de autonome situatie. De enige ingreep die kan zorgen voor een toename in het gegenereerde verkeer is een horeca-uitbreiding van 165 m² (bvo) in deelgebied 1 (Voorkamer) (zie ook memo Verkeer Kinderdijk, Rho adviseurs 2022) . De overige nieuwbouw ingrepen hebben geen verkeersaantrekkende functie los van de toeristische attractie van Kinderdijk. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Werelderfgoed Kinderdijk– Elshout en bestemmingsplan Bebouwde kom Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk. Om de strijdigheid op te heffen is onderstaand bestemmingsplan opgesteld. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan dient onder andere het aspect luchtkwaliteit beoordeeld te worden. Voorliggend document vormt deze beoordeling van het aspect luchtkwaliteit.

BELEIDSKADER

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀);
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om het *Besluit* en de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen*, de *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007* en het *Besluit gevoelige bestemmingen*.

Grenswaarden

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt.

Tabel 1: Vastgestelde grenswaarden (concentraties in µg/m³)

Stof	Soort	Concentratie	Aantal overschrijdingen
Fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde	40	-
	24-uursgemiddelde	50	35
Fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde	25	-
	jaargemiddelde	40	-
Stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde	40	-
	uurgemiddelde*	200	18
Koolmonoxide (CO)	8-uursgemiddelde	10.000	-
Lood (Pb)	jaargemiddelde	0,5	-
	24-uursgemiddelde	125	3
Zwavel dioxide (SO ₂)	jaargemiddelde	350	24
	uurgemiddelde	350	24
Benzeen (C ₆ H ₆)	jaargemiddelde	5	-

* grenswaarde van toepassing bij wegen waarvan ten minste 40.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) maatgevend. Voor deze stoffen is de kans het grootst dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ (200 µg/m³) is, in relatie tot wegverkeer, redelijkerwijs uitgesloten. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor langs wegen en uit metingen over een periode van 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO₂ niet meer aan de orde is.

Net als voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} ook een grenswaarde vastgesteld (25 µg/m³). PM_{2,5} is een deelverzameling van PM₁₀ en de PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn dan ook sterk aan elkaar gerelateerd. Uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{2,5} en PM₁₀ kan worden gesteld dat, als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} zal worden voldaan.

Overige luchtverontreinigende stoffen

Voor de overige luchtverontreinigende stoffen, waarvoor grens- of richtwaarden zijn opgenomen in de Wm, zijn de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen opgetreden van deze waarden en de concentraties vertonen een dalende trend. Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Het is dan ook aannemelijk dat een overschrijding van de voor deze (overige) stoffen vastgestelde grens- en richtwaarden, als gevolg van een besluit, redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* is vastgelegd wanneer een plan/project niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 µg/m³. Plannen of projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen*, die onder het gelijknamige Besluit hangt, zijn categorieën van gevallen opgenomen die per definitie 'niet in betekenende mate' zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen bij minimaal 1 ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak. Deze ontwikkelingen hoeven dan niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

BEOORDELING EFFECT PLAN KINDERDIJK

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van een restaurant zijn in de meest recente CROW-publicatie geen kencijfers beschikbaar. In plaats daarvan wordt de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde uitbreiding bepaald aan de hand van de parkeerbehoefte conform de 'Nota Parkeernormen Molenlanden 2020'. Op basis van het gemeentelijke parkeernormenbeleid dient voor een restaurant een parkeernorm van 15 parkeerplaatsen per 100 m² (bvo) te worden gehanteerd. Voor de beoogde uitbreiding leidt dit tot een parkeerbehoefte van $(15 * 165 / 100) = 25$ parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte wordt opgevangen in deelgebied 8 (het Potterrein). Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van restaurantfuncties wordt doorgaans een turnover van 3 per parkeerplaats aangehouden. Rekening houdende met 2 voertuigbewegingen per voertuig zal de beoogde uitbreiding zorgen voor een verkeerstoename van $(25 * 3 * 2) = 150$ mvt/etmaal. Op basis van de CROW is bepaald dat het aandeel vrachtverkeer 1,8% is.

Met de NIBM-tool (versie 2022) is de maximale toename van de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ berekend als gevolg van het extra verkeer (dit zijn de verkeersbewegingen van het nieuwe plan waar de verkeerbewegingen van de huidige situatie niet in mindering gebracht zijn). De NIBM-tool gaat uit van de voor luchtkwaliteit meest ongunstige situatie en berekent daardoor het maximale effect. In onderstaande figuur is de berekening met de NIBM-tool opgenomen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	150
Aandeel vrachtverkeer	1,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	PM ₁₀ in µg/m ³
	0,34
	0,08
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	

Figuur 2: Berekening bijdrage ontwikkeling met de NIBM-tool.

Uit de berekening met de NIBM-tool volgt dat de maximale bijdrage van het voorgenomen plan aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ minder is dan 1,2 µg/m³. Op basis hiervan is aannemelijk dat het voorgenomen plan niet in betekenende mate bijdraagt. Hierdoor kan een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit achterwege blijven en staat de luchtkwaliteit op grond van artikel 5.16, lid 1, onder c verdere besluitvorming niet in de weg.