

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: ABB ontwikkeling B.V.
Van: I.D, Royal HaskoningDHV
Datum: 18 oktober 2023
Kopie: M.K, R.G, Royal HaskoningDHV
Ons kenmerk: BI1743-MI-NT-231018-1100
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: A.B., Royal HaskoningDHV

Onderwerp: Luchtkwaliteit Noordoevers Hendrik-Ido-Ambacht

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeleenvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

1 Inleiding

Het buitendijkse gebied aan de Veersedijk tussen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht zal ontwikkeld worden naar een gebied met woningbouw en horeca in het project Noordoevers.

In deze notitie is het voornemen getoetst aan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit. Het effect van het voornemen op de stikstofdepositie staat in een aparte notitie beschreven.

2 Beoordelingskader

2.1 Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

2.2 Lokaal beleid

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht neemt deel aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). De ambitie van de partijen van het Schone Lucht Akkoord (SLA) is om de luchtkwaliteit permanent te verbeteren. De deelnemers werken er naartoe om in 2030 te voldoen aan de advieswaarden (uit 2005¹) van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor stikstofdioxide en fijnstof.

3 NIBM-toets

3.1 Uitgangspunten

In het plangebied is de realisatie van 176 woningen en 385 vierkante meter horeca gepland. Er is hierbij sprake van verschillende type woningen. Woningen en horeca worden elektrisch verwarmd en zonder gasaansluiting gerealiseerd. Daarom leidt het plan alleen tot extra emissies als gevolg van de verkeersaantrekkende werking. Op basis van de geldende CROW normen voor de betreffende type woningen en de verschillende horeca is in het verkeersonderzoek² de verwachte verkeersgeneratie van het gebied bepaald op 1.544 ritten per werkdag. Voor het luchtkwaliteitsonderzoek wordt gekeken naar de gemiddelde verkeersgeneratie per weekdag in plaats van per werkdag. Hiervoor is deze verkeersgeneratie gedeeld door een factor 1,11, worst-case zijn de ritten voor de horeca niet gecorrigeerd. De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen binnen het plangebied komt daarmee uit op 1.404 ritten verkeer per weekdag³.

In het verkeersonderzoek is geen onderscheid gemaakt tussen licht verkeer en zwaar vrachtverkeer. Omdat de ontwikkeling met name woningen en voor een klein deel horeca (type restaurant en café/bar/cafetaria) betreft, wordt een zeer beperkt aandeel vrachtverkeer verwacht. Worst-case is aangenomen dat 2,5% van de verkeersgeneratie uit vrachtverkeer bestaat.

Deze verkeersgeneratie leidt tot een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. Om te bepalen of de toename als gevolg van de verkeersgeneratie in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit in de omgeving, is de door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde NIBM ('niet in betekende mate') rekentool (versie april 2022) gebruikt. Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage met worst-case verspreidingskenmerken.

De oplevering van het project vindt naar verwachting gefaseerd plaats tussen 2024 en 2026. Er is gerekend met het jaar waarin de laatste woningen zullen worden opgeleverd, 2026 omdat in dit jaar voor het eerst de volledige verkeersgeneratie wordt verwacht.

3.2 Resultaten

In figuur 1 zijn de resultaten van de berekening getoond. Uit de berekening blijkt dat maximale bijdrage van de verkeersgeneratie in het plangebied niet-in-betekenende-mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

¹ In september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden gepresenteerd, deze liggen aanzienlijk lager dan de waarden uit 2005. Er wordt door het RIVM nog gekeken in hoeverre deze nieuwe advieswaarden ook haalbaar zijn in Nederland. Voor het SLA worden nog de advieswaarden uit 2005 gehanteerd.

² Verkeersonderzoek bestemmingsplan Noordoewers.pdf, ontvangen d.d. 27-7-2022, Royal HaskoningDHV afdeling sustainable mobility

³ De CROW-cijfers zijn per weekdag. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd per werkdag en voor deze notitie zijn de verkeerscijfers weer teruggerekend naar weekdag.

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

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1404
Aandeel vrachtverkeer	2.5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³
	PM ₁₀ in µg/m ³
	0.97
	0.23
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 1. Uitvoer van de NIBM-rekentool

4 Toetsing plan aan landelijk en lokaal beleid

In het kader van de goede ruimtelijke ordening is het plan ook getoetst aan de wettelijke grenswaarden en de lokale streefwaarden voor luchtkwaliteit.

Tabel 1 toont de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ en PM_{2,5} in de directe omgeving van het project Noordoever. Deze concentraties komen uit de NSL-Monitoringstool⁴, monitoringsronde 2021. De NSL-Monitoringstool bevat informatie over het gepasseerd jaar (2020) en een prognosejaar (2030). De prognose bevat autonome verkeersgroei als gevolg van bij de gemeente bekende en vastgestelde ontwikkelingen.

Tabel 1. Maximale concentraties binnen 1 kilometer rond het project Noordoever uit de NSL-Monitoringstool

Grenswaarde / jaar	Maximale concentratie NO ₂ [µg/m ³]	Maximale concentratie PM ₁₀ [µg/m ³]	Maximale concentratie PM _{2,5} [µg/m ³]
Grenswaarden	40	40 / 32,5 ⁵	25
2005-WHO advieswaarden	-	20	10
2020 huidig	20,3	17,2	9,5
2030 autonoom	17,3	15,7	8,6

De maximale NO₂-concentratie binnen 1 km van het plangebied in het gepasseerd jaar 2020 bedraagt 20,3 µg/m³. De maximale PM₁₀ concentratie bedraagt 17,2 µg/m³. PM_{2,5} heeft een maximale concentratie van 9,5 µg/m³.

⁴ In het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) worden jaarlijks de concentraties van luchtverontreinigende stoffen langs de grotere wegen in Nederland berekend met de NSL-Monitoringstool. De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

⁵ De etmaalgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ mag 35 keer per jaar worden overschreden. Uit statistische analyses blijkt deze de etmaalgemiddelde norm vanaf een jaargemiddelde concentratie van 32,5 µg/m³ overschreden te worden.

Deze maximale jaargemiddelde concentraties liggen ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en PM_{10} en 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$.

Daarnaast toont tabel 1 dat de NO_2 -, PM_{10} - en $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties naar verwachting in de toekomst gaan dalen. Deze daling is onder andere het gevolg van het schoner worden van het wagenpark door strengere emissie-eisen en technologische verbeteringen.

Met de NIBM-tool is een worst-case jaargemiddelde NO_2 -bijdrage als gevolg van het extra verkeer berekend van 1,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentratie van 20,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ uit tabel 1, niet tot het overschrijden van de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor PM_{10} wordt een toename van afgerond 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend. Opgeteld bij de 17,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ uit het gepasseerd jaar is er nog een ruime marge tot de grenswaarde van 32,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De 2005-WHO advieswaarde van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ worden eveneens niet overschreden.

$\text{PM}_{2,5}$ is de kleinere fractie fijnstof binnen de PM_{10} . De toename van 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} is gebruikt als een worst-case toename van $\text{PM}_{2,5}$. De maximale jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ blijft ook met deze toename onder de grenswaarde van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en WHO-advieswaarde van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Met het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voldoet het plan ook aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Ook voldoet de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling, vanaf het zichtjaar 2020, aan de streefwaarden van het schone lucht akkoord.

5 Conclusie

De ontwikkeling in het plangebied draagt niet-in-betekenende-mate bij aan de lokale luchtkwaliteit. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16 lid 1 sub c voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Daarnaast is aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.