

Memo

Aan gemeente Sliedrecht
Van OZHZ
Dossier - Zaaknummer 191987 Kenmerk
Datum 26-01-2017
Onderwerp Openstellen Kerkbuurt Oost voor verkeer

Inleiding

De gemeente Sliedrecht heeft bureau Geluid, Lucht en Veiligheid verzocht om de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen voor de voorgenomen herinrichting van de Kerkbuurt-Oost te Sliedrecht. Het voornemen is om de Kerkbuurt deels open te stellen voor het verkeer. Daarbij wordt de straat zelf ook opnieuw ingericht. Er worden enkele parkeervakken bijgeplaatst.

Ten behoeve van die herinrichting is een gebiedsvisie opgesteld. Het betreft dan het volgende document.

Titel document : Kerkbuurt-Oost Sliedrecht visie herindeling
Opsteller : Rho adviseurs voor leefruimte
Kenmerk : -
Datum : 23 februari 2016

Daarnaast wordt een verkeersbesluit genomen. Hiervoor is een concept opgesteld:

Titel document : Instellen erf op oostelijk deel Kerkbuurt Oost
Opsteller : Gemeente Sliedrecht
Kenmerk : -
Datum : 11 januari 2017

Het gebied is aangewezen als enkelbestemming "verkeer – verblijfsgebied" als bedoeld in artikel 11 van het bestemmingsplan. Deze bestemming zal wijzigen naar de bestemming "verkeer" als bedoeld in artikel 10 van het bestemmingsplan. Dit is een besluit overeenkomstig artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In dat geval is een toets aan de luchtkwaliteitseisen vereist.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten bij het nemen van dit besluit de gevolgen voor de luchtkwaliteit in acht worden genomen. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. De gemeente Sliedrecht heeft aan de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (hierna OZHZ) gevraagd om te toetsen of de bestemmingsplanwijziging doorgevoerd kan worden, met inachtneming van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Voorgenomen wijziging

Door de openstelling ontstaan volgens de gebiedsvisie een toename van circa 150 tot 250 verkeersbewegingen per etmaal. Het betreft dan licht verkeer. Op dit moment is bestemmingsverkeer al toegestaan (licht en zwaar verkeer), ten behoeve van de bevoorrading van de winkels. Door RHO adviseurs is geen beoordeling van de



gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd. Daarnaast is bij het rapport van RHO geen onderbouwing van de verkeerscijfers gevoegd.

Door de OZHZ is alsnog een beoordeling op het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd. Aangenomen is daarbij dat de verkeerscijfers in het rapport van RHO juist zijn en de worst case toename in verkeersbelasting weergeven.

Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in bijlage 2 grenswaarden voor de luchtkwaliteit gesteld voor enkele stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige locaties in Nederland de grenswaarde (bijna) wordt overschreden. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moeten deze grenswaarden in acht worden genomen bij het nemen van een besluit op grond van artikel 2.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in het geval waarin van het bestemmingsplan wordt afgeweken met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°.

Op basis van de Wet milieubeheer (artikel 5.16 Wm) en het NSL kan gesteld worden dat een plan doorgang kan vinden wanneer :

- het plan niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden, of;
- het plan “niet in betekende mate” bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, of;
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert als gevolg van het plan of ten minste gelijk blijft, of;
- het plan is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet strijdig is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Plannen die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Dit betekent dat voor NO₂ en PM₁₀ projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³. Als van een plan aannemelijk is gemaakt dat het niet meer dan 1,2 µg/m³ aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ bijdraagt, is het 'NIBM' en vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wet milieubeheer.

Indien een plan wel ‘in betekende mate’ bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien in dat geval geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, dan kan het plan worden vastgesteld

Per 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM_{2.5} (fijn stof). De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie is 25 µg/m³. Deze grenswaarde is gesteld voor de gezondheid van de mens. De gemeente is verantwoordelijk voor het voldoen aan de jaargemiddelde concentratie (langs de gemeentelijke wegen). Daarnaast geldt de blootstellingsconcentratieverplichting (BCV). Dit is een grenswaarde voor het gemiddelde van gemeten concentraties op stedelijke achtergrondlocaties, gemiddeld over een periode van drie jaar. Deze waarde wordt aangeduid als de Gemiddelde Blootstellingsindex (GBI). De GBI heeft een grenswaarde van 20 µg/m³. De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor het voldoen aan de BCV.

De PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties hangen sterk samen. De fractie PM_{2.5} maakt tenslotte onderdeel uit van het PM₁₀. In de praktijk blijkt dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook de grenswaarde van PM_{2.5} wordt nageleefd.



Beoordeling luchtkwaliteit

Ten behoeve van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit is met behulp van de NIBM-tool 2016 de bijdrage van de extra vervoersbewegingen aan de concentraties NO₂ en PM₁₀ bepaald. Met deze tool wordt bepaald of een plan niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt. In de tool wordt uitgegaan van worst-case omstandigheden.

Als jaar van de planrealisatie is 2017 ingevoerd. Het aantal ingevoerde vervoersbewegingen is worst-case op 250 gezet. Omdat het uitsluitend om een toename in om licht verkeer gaat, is voor het aandeel vrachtverkeer 0% ingevoerd.

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van de herinrichting voor NO₂ maximaal 0,22 µg/m³ bedraagt en voor PM₁₀ maximaal 0,04 µg/m³. De bijdragen zijn daarmee niet in betekenende mate. Zie voor de berekening de bijlage. Op basis hiervan kan het plan reeds doorgang vinden.

Volledigheidshalve is ook de bestaande luchtkwaliteit onderzocht, in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is de luchtkwaliteit in het plangebied voor de jaren 2015, 2020 en 2030 in beeld gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van de monitoringsresultaten van de NSL monitoring uit 2016 over het jaar 2015. Deze zijn afgelezen uit de monitoringstool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (www.nsl-monitoring.nl). Deze tool geeft een actueel beeld van de luchtkwaliteit in het gebied weer, op basis van bijdragen afkomstig van verkeer en industrie. De resultaten uit deze tool zijn getoetst aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. De grenswaarden zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel: wettelijke grenswaarden voor fijn stof

stof	NO ₂	Fijn stof als fractie PM _{2,5}	Fijn stof als fractie PM ₁₀
eenheid	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³
jaargemiddeld	40	25	40
24-uurs gemiddeld	-	-	50 Maximaal 35 overschrijdingen zijn toegestaan
1-uurs gemiddeld	200 Maximaal 18 overschrijdingen zijn toegestaan	-	-

Voor NO₂ geldt een toegestaan aantal overschrijdingen voor de uurgemiddelde grenswaarde en een jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³. Zodra de jaargemiddelde grenswaarde wordt nageleefd, voldoet normaal gesproken ook het aantal uurgemiddelde overschrijdingen.

PM₁₀ kent twee grenswaarden, te weten een jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³ en een toegestaan aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde van 50 microgram per m³. Bij een concentratie voor PM₁₀ die lager is dan 32,3 µg/m³ (jaargemiddeld) voldoet het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde waarde aan de



betreffende grenswaarde¹. De concentratie is dan eveneens ruimschoots onder de grenswaarde van 40 µg/m³ (jaargemiddeld).

Voor PM_{2,5} geldt een jaargemiddelde grenswaarde van 25 microgram per m³.

Uit de monitoringsresultaten blijkt dat er in de omgeving van het plangebied in 2015 geen overschrijdingen hebben plaatsgevonden voor de grenswaarden van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De hoogste jaargemiddelde NO₂-concentratie in de directe omgeving is berekend op een rekenpunt aan de Stationsweg (nummer 15480074) en bedraagt 29,4 µg/m³. De hoogste jaargemiddelde PM₁₀-concentratie bedraagt aldaar 20,3 µg/m³ en de hoogste jaargemiddelde PM_{2,5}-concentratie 12,2 µg/m³. De prognose is dat in 2020 de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en PM_{2,5} toenemen met circa 1 a 1,5 microgram per m³. De concentratie NO₂ neemt verder af.

De jaargemiddelde concentraties voor PM₁₀ en NO₂ liggen in alle jaren ruimschoots onder de 32,3 respectievelijk 40 µg/m³. Ook de PM_{2,5}-concentratie ligt ruimschoots onder de grenswaarde van 25 µg/m³. Gelet op de planbijdrage en de thans heersende luchtkwaliteit, is het aannemelijk dat tot en met 2030 de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ruim aan de grenswaarden voldoen.

Conclusies

Uit de beoordeling blijkt dat de voorgenomen planwijziging niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Verder is getoetst hoe de luchtkwaliteit in de omgeving zich op dit moment verhoudt tot de wettelijke grenswaarden. Daarbij blijkt uit gegevens van de NSL monitoring dat de luchtkwaliteitseisen in het gebied ruimschoots worden nageleefd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en met het oog op het aspect luchtkwaliteit is het mogelijk om het plan toe te staan.

¹ Conform de hiervoor geldende formules uit bijlage 1 en 2 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007



Bijlage Berekening NIBM-tool

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

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	250
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,22
	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		

Bijlage:

Kopie

