



Stadsontwikkeling

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

Aan : Roel Volman (SO, team bestemmingsplannen)

Van : Paul Bruijkers (SO, Ingenieursbureau)

Datum : 12-7- 2016

Betreft : Luchtonderzoek ten behoeve van het Bestemmingsplan Crooswijk (dossier 2016-0011)

1. Inleiding

Voor Crooswijk is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een toets aan de Wet luchtkwaliteit en aan het gemeentelijke Luchtbeleid noodzakelijk. In deze notitie wordt het effect van dit plan op de luchtkwaliteit beschreven en vindt de toetsing plaats.

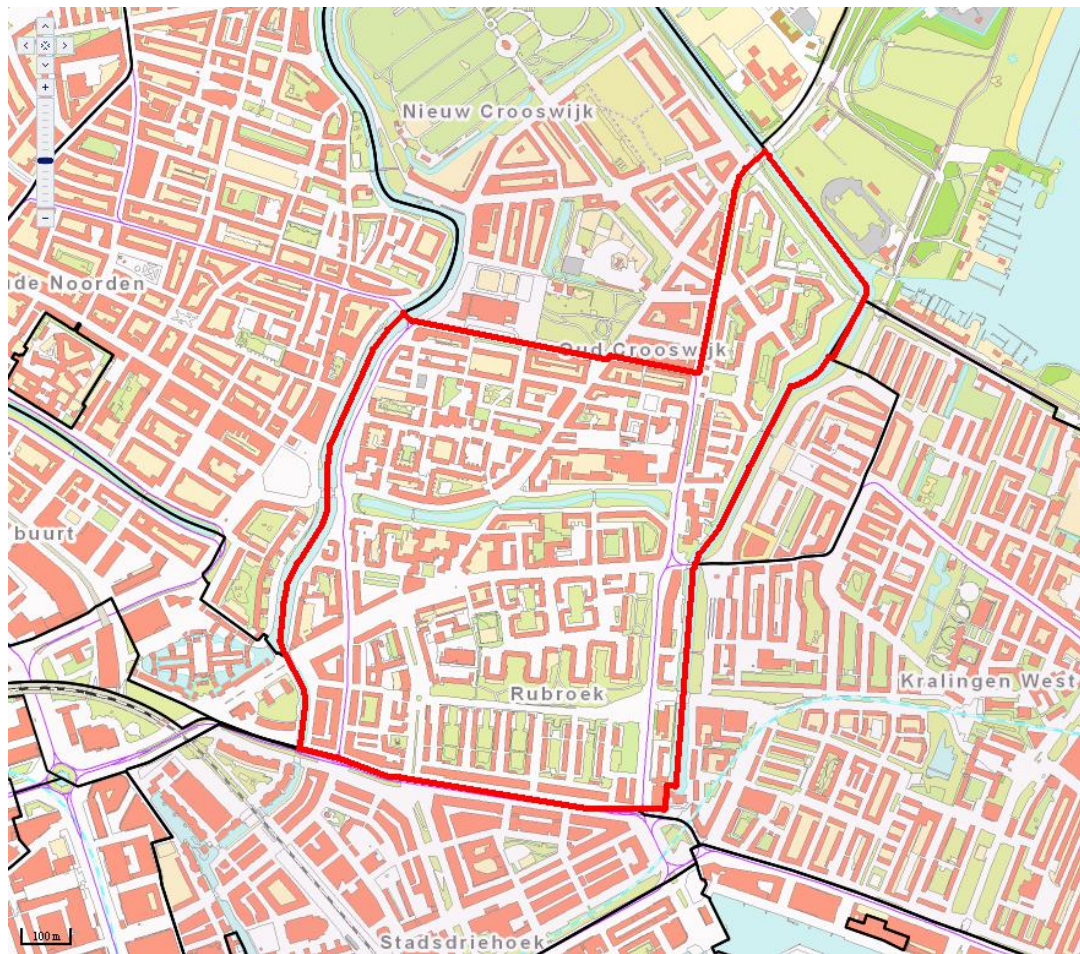
2. Ruimtelijke situatie en ontwikkelingen

Ligging

Het plangebied Crooswijk ligt in het gebied Kralingen-Crooswijk. Het plangebied bestaat uit een groot deel van (Oud) Crooswijk en Rubroek, is gelegen tussen de Crooswijksestraat/Pijperstraat, Nieuwe Boezemstraat, Boezem, Oostplein, Goudsesingel en Rotte (zie figuur 1.1).

Aanleiding

Het nu geldende bestemmingsplan voor Crooswijk is aan vernieuwing toe. Het opstellen van het bestemmingsplan gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma actualisering bestemmingsplannen. Naar verwachting blijven de bestaande ontwikkelingsmogelijkheden en ruimtelijke flexibiliteit in het nieuwe bestemmingsplan behouden en is er in die zin sprake van een conserverend bestemmingsplan.

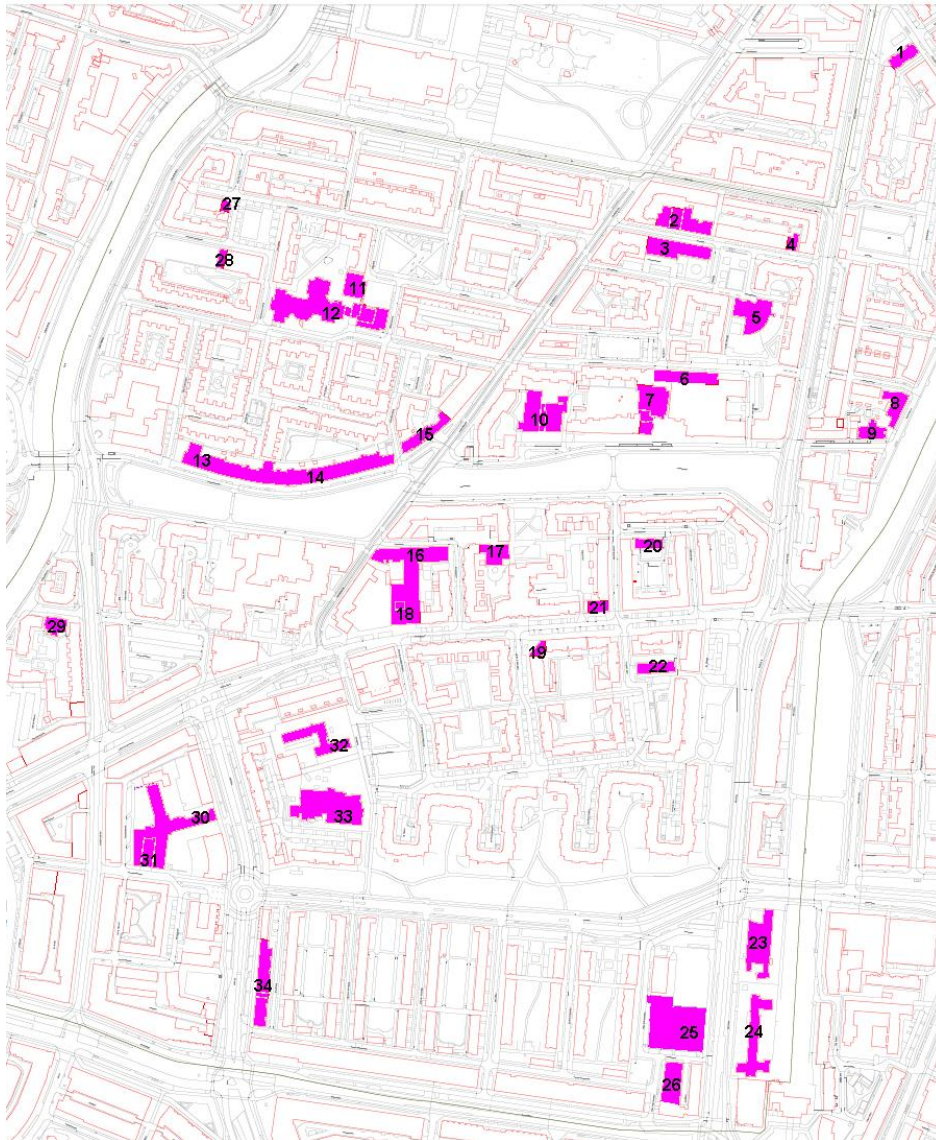


Figuur 1.1: Bestemmingsplangebied Crooswijk

Doelstelling

De doelstelling van het bestemmingsplan 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 figuur 1.2 zijn de 34 potentiële transformatielocaties aangeduid waarvan de effecten op de luchtkwaliteit in deze notitie wordt onderzocht. Er wordt op een aantal locaties flexibeler bestemd waardoor het mogelijk wordt om bestaande functies zoals detailhandel, dienstverlening, horeca e.a. te transformeren naar woningen.



Figuur 1.2: Ligging van de potentiële transformatielocaties

In bijlage 1 is een specificatie opgenomen van het huidige en toekomstige gebruik van de 34 locaties (bron: afd. Verkeer & Vervoer). Ook is het verkeerseffect van de transformatie per locatie aangeduid. De gezamenlijke (her-) ontwikkelingen staan bij een volledige (100% van de locaties) transformatie voor een netto afname van verkeersbewegingen. Dat wil zeggen dat door de transformatie minder autoritten plaatsvinden. Dit is de best-case situatie voor luchtkwaliteit. In het geval dat er geen transformatie plaatsvindt ontstaat een worst-case situatie omdat er dan verkeer bij komt ter grootte van 63 woningen (zijnde het effect van locatie 25).

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 (NO₂) en fijn stof (PM10) ten



gevolge van het plan met *maximaal* 1,2 µg/m³ 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 m² BVO (bruto vloeroppervlakte) bij een eenzijdige verkeersontsluiting en maximaal 200.000 m² 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-betekende 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 (NO₂) geldt vanaf 01-01-2015 en is 40 µg/m³ [1]. De grenswaarde voor fijnstof (PM₁₀) is 40 µg/m³ en geldt sinds 01-07-2011.

Het aantal dagen waarop de daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ voor PM₁₀ mag worden overschreden is 35. Deze daggemiddelde grenswaarde wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van 32,4 µg/m³ en hoger.

Volgens de NSL Monitoringstool-2014 [4] wordt in het plangebied vanaf 2015 aan de grenswaarde voor NO₂ in het plangebied voldaan. Ook wordt in 2011 en later 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 (NO₂). 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 zullen plaatsvinden en een nieuwe ontwikkeling.

Als gevolg hiervan neemt in de best-case situatie het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied af wat gunstig is voor de luchtkwaliteit, het plan voldoet daardoor in die situatie aan de *Wet luchtkwaliteit*.

Als gevolg hiervan neemt in de worst-case situatie het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied toe overeenkomend met het wegverkeer dat hoort bij 63 woningen, het plan voldoet daardoor in die situatie aan het Besluit NIBM en de Regeling NIBM en dus ook aan de Wet luchtkwaliteit.

Nieuwe woningen komen niet binnen de contouren van de grenswaarden en voldoen daarmee aan het *Rotterdams beleid* (bron: monitoringstool-2016 van NSL).

7. Conclusie

In deze analyse is aangetoond dat het bestemmingsplan Crooswijk geen danwel een geringe (NIBM) verslechtering geeft voor de luchtkwaliteit. Dit plan voldoet daarmee aan de Wet Luchtkwaliteit. Het plan voldoet tevens aan het Rotterdamse beleid. Nieuwe scholen of locaties van kinderopvang mogen niet mogelijk gemaakt worden binnen 50 meter van drukke binnenstedelijke wegen (intensiteit groter dan 10.000 vtg/etmaal).

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-2015 (zie kaart NSL op 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.