

## Beleidsplan Luchtkwaliteit Gemeente Hellevoetsluis 2020 - 2030

### 1 Inleiding

In de gemeente Hellevoetsluis wordt men geconfronteerd met de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit, zoals gesteld in Europese en nationale regelgeving. De gemeente kent – nu en in de toekomst – geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden, zoals gesteld in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Naast het in beeld brengen van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit, heeft de gemeente behoefte aan een methodiek waarin op een eenvoudige wijze kan worden aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer, zonder dat de noodzakelijke (juridische) zekerheid wordt aangetast.

Het gemeentelijke beleidskader luchtkwaliteit heeft als doel een eenvoudig en uniform toetsingskader te vormen voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen, waarmee kan worden voldaan aan de vereiste onderbouwingsseisen vanuit de relevante wet- en regelgeving. Het voorliggende luchtkwaliteit beleidskader is de opvolger van het in 2008 vastgelegde Beleidsplan luchtkwaliteit 2008 – 2017. Onderliggend beleidsplan is een vervolg op het Beleidsplan luchtkwaliteit 2008 – 2017 van de Gemeente Hellevoetsluis. Er is gekozen voor een beperkte update tot aan de intreding van de Omgevingswet. Naar verwachting treedt in het jaar 2022 de Omgevingswet in werking.

Naast de komst van de Omgevingswet, vormt per 1 januari 2023 de Gemeente Hellevoetsluis samen met haar buurgemeenten Brielle en Westvoorne een nieuwe gemeente: Gemeente Voorne aan Zee. De actualisatie van het Beleidsplan luchtkwaliteit 2008 – 2017 dient tevens ter overbrugging tot de vorming van de nieuwe gemeente Voorne aan Zee.

Dit kader heeft toepassing op de luchtkwaliteit en de daarbij behorende wet- en regelgeving. Hier valt de Wet natuurbescherming niet onder. Het in beeld brengen van de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden is voor dit beleidskader derhalve niet relevant.

De gemeente Hellevoetsluis heeft Antea Group opdracht gegeven om het Beleidsplan luchtkwaliteit te actualiseren en ontwikkelingen met betrekking tot de Omgevingswet in beeld te brengen. In dit beleid zijn de bestaande werkwijzen nog eens helder en eenduidig vastgelegd of nader toegelicht zodat het meer als een handboek kan fungeren.

#### 1.1 Beleidsvisie duurzaamheid en milieu 2014 - 2020

Binnen de gemeente Hellevoetsluis is het overkoepelende beleid op het gebied van duurzaamheid en milieu vastgelegd in de Beleidsvisie duurzaamheid en milieu 2014 – 2020. In deze visie zijn de ambities op beide gebieden vastgelegd voor de periode tot 2020. Op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd dat er gebiedsgerichte streefbeelden gerealiseerd moeten worden en dat deze leidend zijn voor de toetsing van nieuwe ruimtelijke plannen. Het gaat daarbij om:

- Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ .
- Het streven naar een maximale concentratie van  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor  $\text{PM}_{10}$  in de woongebieden en maximaal 3 overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$ .

#### 1.2 Leeswijzer

Het beleidskader is als volgt opgebouwd.

- In hoofdstuk twee wordt het geldende en (mogelijk) toekomstige beleidskader ten aanzien van luchtkwaliteit geschetst.
- De huidige stand van zaken van de luchtkwaliteit, inclusief de reeds geplande ontwikkelingen in Hellevoetsluis is weergegeven in hoofdstuk drie (dit is deel A van het beleidskader).
- Hierna worden in hoofdstuk vier het toepassingsbereik en de voorwaarden geschetst (deel B).
- Ten slotte wordt in hoofdstuk vijf het actieprogramma geschetst.

### 2 Beleid en wetgeving

De gemeente Hellevoetsluis geeft met onderhavig beleidskader een eigen invulling aan de omgang met luchtkwaliteit. Het huidige beleid en wetgeving op Europees, nationaal en regionaal niveau is daarbij echter een strikt kader. Zo wordt in dit beleidskader geen afbreuk gedaan aan de geldende

grenswaarden of meetmethoden, maar wordt een praktische invulling gezocht voor de omgang met deze regelgeving. In dit hoofdstuk wordt kort het Europese, nationale en provinciale beleid uiteengezet, alsmede de geldende wet- en regelgeving. Daar waar relevant wordt tevens ingegaan op verwachte beleidsmatige ontwikkelingen.

Het geurhinderbeleid voor bedrijven in Zuid-Holland buiten het kerngebied Rijnmond bepaalt dat bedrijven moeten voldoen aan het basisniveau dat in het Geurhinderbeleid provincie Zuid-Holland (actualisatie 2019) is beschreven. Hellevoetsluis heeft geen eigen geurbeleid vastgesteld.

## 2.1 Europa

De belangrijkste internationale afspraken over grootschalige luchtverontreiniging binnen Europa worden gemaakt door de Europese Unie (EU). De EU heeft, om de luchtkwaliteit in de verschillende Lidstaten en voor Europa in het algemeen te verbeteren, de zogenaamde richtlijnen vastgesteld. In deze richtlijnen staan de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid. Deze richtlijnen zijn vastgesteld om:

- Doelstellingen voor de luchtkwaliteit te omschrijven en vast te stellen die bedoeld zijn om de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu als geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen.
- De luchtkwaliteit in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen,
- Gegevens over de luchtkwaliteit te verkrijgen, teneinde luchtverontreiniging en hinder te helpen bestrijden en de lange termijn trends en -verbeteringen die het gevolg zijn van nationale en gemeenschappelijke maatregelen te bewaken.
- Ervoor te zorgen, dat deze gegevens over de luchtkwaliteit aan de bevolking ter beschikking worden gesteld.
- De luchtkwaliteit waar zij goed is in stand te houden en in andere gevallen te verbeteren.
- Een verhoogde samenwerking tussen de lidstaten bij de vermindering van de luchtverontreiniging te bevorderen.

In de Kaderrichtlijn is een lijst opgenomen van luchtverontreinigende stoffen, welke beschouwd dienen te worden in het kader van de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit. Om voor deze verschillende stoffen, onder andere grenswaarden en alarmdrempels vast te stellen zijn verschillende richtlijnen in het kader van de Kaderrichtlijn opgesteld:

- Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreft de grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes en lood in de lucht.
- Richtlijn 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2000 betreft de grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht.
- Richtlijn 2002/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2002 betreft de concentratie ozon in de lucht.
- Richtlijn 2004/107/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreft arseen, cadmium, kwik, nikkel en polycyclische aromatische koolwaterstoffen in de lucht.

## 2.2 Nederland

De Europese richtlijnen zijn door de Nederlandse overheid geïmplementeerd in onder andere 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de 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 betekende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>);
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Specifieke uitvoeringsregels zijn vastgelegd in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder meer om het Besluit en de Regeling niet in betekende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Daarnaast wordt met het NSL ruimte geboden aan nieuwe ontwikkelingen. In het NSL wordt enerzijds rekening gehouden met de verslechterende effecten van deze voorgenomen grote projecten en anderzijds met maatregelen die genomen zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om de verbetering van de luchtkwaliteit te monitoren wordt gebruik gemaakt van de NSL Monitoringstool. In deze tool worden jaarlijks de meest recente inzichten verwerkt ten aanzien van verkeer,

emissiefactoren en achtergrondconcentraties. Het RIVM controleert de gegevens en rekent dit door. Als hieruit volgt dat er sprake is van overschrijding van de grenswaarden, dan moet het verantwoordelijk bevoegd gezag (rijk, provincie of gemeente) maatregelen nemen om deze overschrijding weg te nemen. De resultaten van de jaarlijkse monitoring worden ook gebruikt voor het rapporteren van de luchtkwaliteit aan de Europese Unie.

### 2.2.1 Grenswaarden

In samenhang met Titel 5.2 zijn de (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven. Met de ingang van de omgevingswet zal er sprake zijn van omgevingswaarden. De rijksomgevingswaarden zijn gelijk aan de grenswaarden zoals opgenomen in de onderstaande tabel. Daarnaast kan de gemeente zelf lokale omgevingswaarden stellen in een omgevingsverordening of omgevingsplan.

**Tabel 1: Vastgestelde grenswaarden / omgevingswaarden (concentraties in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )**

Stof	Soort	Concentratie	Aantal overschrijdingen
Fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ )	jaargemiddelde	40**	-
	24-uursgemiddelde	50	35
Fijn stof ( $\text{PM}_{2,5}$ )	jaargemiddelde	25	-
Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ )	jaargemiddelde	40	-
	uurgemiddelde*	200	18
Koolmonoxide (CO)	8-uurgemiddelde	10.000	-
Lood (Pb)	jaargemiddelde	0,5	-
Zwavel dioxide ( $\text{SO}_2$ )	24-uursgemiddelde	125	3
	uurgemiddelde	350	24
Benzeen ( $\text{C}_6\text{H}_6$ )	jaargemiddelde	5	-

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

\*\* WHO stelt advieswaarde: 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de concentraties stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ) maatgevend. Voor deze stoffen is de kans het grootst dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  (200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) 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  $\text{NO}_2$  niet meer aan de orde is<sup>1</sup>.

Net als voor de jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{10}$  is voor de jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{2,5}$  ook een grenswaarde vastgesteld (25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).  $\text{PM}_{2,5}$  is een deelverzameling van  $\text{PM}_{10}$  en de  $\text{PM}_{10}$ - en  $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties zijn dan ook sterk aan elkaar gerelateerd. Uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van  $\text{PM}_{2,5}$  en  $\text{PM}_{10}$  kan worden gesteld dat, als aan de grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor  $\text{PM}_{2,5}$  zal worden voldaan<sup>2</sup>.

Roet is een fractie van fijn stof en bestaat uit een combinatie van koolstof en koolstofverbindingen. Fijn stof bestaat voor enkele procenten uit roet. Uit onderzoek blijkt dat deze component de meeste milieu- en gezondheidsschade kan veroorzaken. Roet komt vooral vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen (dieselmotoren) en organisch materiaal. Het correct bepalen van de concentratie roet/elementair

1) Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Handreiking rekenen aan luchtkwaliteit (actualisatie 2011), juni 2011

2) Velders, G.J.M. et al, Grootchalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (rapportage 2016), RIVM-rapport 2016-0068, Bilthoven, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en Grootchalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (rapportage 2017), RIVM-briefrapport 2017-0117, Bilthoven, RIVM

koolstof is een specialisme dat in ontwikkeling is. In veel gevallen is het nodig om de rekenuitkomsten te ondersteunen met meetresultaten.

#### *Overige luchtverontreinigende stoffen*

Voor de overige luchtverontreinigende stoffen, waarvoor grens- of richtwaarden zijn opgenomen in de Wm<sup>3</sup>, zijn de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen opgetreden van deze waarden en de concentraties vertonen een dalende trend<sup>4</sup>. Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM<sup>5</sup>. 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.

### **2.2.2 Besluit en regeling 'niet in betekende mate bijdragen'**

In het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een plan/project niet in betekende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Een plan/project draagt niet in betekende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> 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/m<sup>3</sup>. Plannen of projecten die niet in betekende 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 betekende mate bijdragen, die onder het gelijknamige Besluit hangt, zijn categorieën van gevallen opgenomen die per definitie 'niet in betekende mate' zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Deze ontwikkelingen hoeven niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

### **2.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen**

In het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd dat, bij het wijzigen of mogelijk maken van (nieuwe) gevoelige bestemmingen, beoordeeld moet worden of ter plaatse van deze gevoelige bestemming sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden. Het besluit richt zich op de bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor concentraties luchtverontreinigende stoffen zoals kinderen, ouderen en zieken. Onderstaande gebouwen en bijbehorende terreinen worden als gevoelige bestemming gezien:

- Scholen voor minderjarigen.
- Kinderdagverblijven.
- Verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties worden niet als gevoelige bestemming gezien.

Als een gevoelige bestemming mogelijk wordt gemaakt of gewijzigd dan moet getoetst worden aan de grenswaarden als de gevoelige bestemming binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg ligt (gemeten vanaf de rand van de weg).

Het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming mag niet toenemen als de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> overschreden (dreigen te) worden. Als wel sprake is van een (dreigende) overschrijding, dan kan de gevoelige bestemming alleen beperkt uitbreiden en/of is realisatie van een nieuwe gevoelige bestemming niet mogelijk.

### **2.2.4 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007**

De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Er is onder andere voorgeschreven waar en hoe de luchtkwaliteit vastgesteld dient te worden en er zijn enkele standaardrekenmethoden voorgeschreven. Daarnaast is benoemd dat voor berekeningen gebruik gemaakt dient te worden van de generieke invoergegevens die jaarlijks worden vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Tot deze gegevens behoren onder andere de emissiefactoren voor het wegverkeer, de grootschalige achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens.

3) Grenswaarden voor zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen en richtwaarden voor ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen

4) CBS, PBL en Wageningen UR, Compendium voor de Leefomgeving (<http://www.clo.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit>)

5) Mooiboek, D. et al, Jaaroverzicht luchtkwaliteit 2012, RIVM-rapport 680704023/2013, Bilthoven, RIVM, sept. 2013

## 2.3 Provincie Zuid-Holland

Binnen de provincie Zuid-Holland speelt de luchtkwaliteitsproblematiek nadrukkelijk een rol. Met relatief veel grote steden, veel industriegebieden en drukke snelwegen zijn de concentraties voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in veel gebieden in de provincie relatief hoog. Binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken Rijk, provincies en gemeenten samen om de Europese eisen te realiseren. Om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn nationale en regionale maatregelen nodig. De provincie is al geruime tijd bezig deze concentraties terug te dringen. De provincie Zuid-Holland heeft samen met het Rijk, andere provincies en gemeenten het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Het doel van het Schone Lucht Akkoord (SLA) is de gezondheidsschade door luchtvervuiling in 2030 met 50% te verminderen. Dit sluit aan bij de ambitie van de Wereldgezondheidsorganisatie.

## 2.4 Nieuwe ontwikkelingen: Omgevingswet

Alle relevante wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit zal op termijn in de Omgevingswet en bijbehorende besluiten en regelingen worden verwerkt.

De Omgevingswet en bijbehorende besluiten en regelingen zijn nog in ontwikkeling. Onderstaand is de impact voor het aspect luchtkwaliteit uitgewerkt op basis van de huidige inzichten.

### 2.4.1 Toetsing aan de grenswaarden voor plannen en projecten

In het Bkl zijn omgevingswaarden opgenomen voor onder andere stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Vooral wordt daarbij uitgegaan van dezelfde normen als op dit moment opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. In de regelgeving is gesteld dat er voor omgevingsplannen alleen toetsing aan de omgevingswaarden nodig is als:

- Het plan wordt vastgesteld in een aandachtsgebied, en
- Het plan in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

In het Bkl zijn agglomeraties (stedelijke gebieden van aan elkaar gegroeide dorpen en steden) benoemd die als aandachtsgebied voor NO<sub>2</sub> en/of PM<sub>10</sub> zijn bestempeld. Dit betekent dan ook dat er voor de vaststelling van een omgevingsplan of omgevingsvisie in een niet-aandachtsgebied, niet getoetst hoeft te worden aan de vastgestelde omgevingswaarden. Voor de niet-aandachtsgebieden is, op basis van de resultaten van het NSL, gebleken dat er in deze gebieden geen overschrijdingen worden verwacht. Deze onderbouwing zal periodiek worden geactualiseerd en mogelijk kan dat in de toekomst leiden tot aanpassing van de aandachtsgebieden.

Voor een aanvraag van een omgevingsvergunning (onderdeel milieu) geldt dat wel in heel Nederland getoetst moet worden aan de omgevingswaarden waarvoor een resultaatverplichting bestaat. Voor de realisatie van tunnels en nieuwe snelwegen geldt hetzelfde, voor die milieubelastende activiteiten hoeft echter alleen naar NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> te worden gekeken.

### 2.4.2 Monitoring

Voor heel Nederland (dus ook buiten de aandachtsgebieden) blijft er, met de komst van de Omgevingswet, net als nu een monitoringssysteem van kracht. Hierdoor wordt ook voor de niet-aandachtsgebieden een vinger aan de pols gehouden of sprake is van (dreigende) overschrijding van de omgevingswaarden. Als sprake is van een (dreigende) overschrijding, dan moet een programma worden vastgesteld waarmee maatregelen worden vastgesteld die moeten leiden tot het behalen van de omgevingswaarde.

### 2.4.3 Eigen omgevingswaarden vaststellen

Decentrale overheden kunnen, met de komst van de Omgevingswet, strengere omgevingswaarden vaststellen dan de waarden die zijn vastgesteld door het Rijk (en die overeenkomen met de huidige normen uit de Wet milieubeheer). Dit omdat de betreffende decentrale overheid bijvoorbeeld een hoger ambitieniveau heeft voor het aspect luchtkwaliteit dan de nationale standaardwaarden.

Als de gemeente eigen (lagere) omgevingswaarden vaststelt, dan volgt daar wel de verplichting uit dat gemonitord wordt of aan de eigen omgevingswaarde wordt voldaan. Als blijkt dat er sprake is van een (dreigende) overschrijding van deze omgevingswaarde, dan is de gemeente verplicht een programma op te stellen waarin maatregelen staan die ervoor moeten zorgen dat de omgevingswaarde alsnog wordt bereikt. Bij het opstellen van dit programma moet rekening worden gehouden met het beleid van andere bestuursorganen en is participatie met de omgeving verplicht. Het vaststellen van omgevingswaarden zal plaatsvinden na het samenvoegen van de gemeenten.

### 3 Huidige stand luchtkwaliteit inclusief geplande ontwikkelingen

In dit hoofdstuk wordt de huidige stand van de luchtkwaliteit weergegeven en geanalyseerd, waarbij ook geplande ontwikkelingen binnen de gemeente worden meegenomen. Tevens zal worden besproken hoe de luchtkwaliteit in Hellevoetsluis zich verhoudt tot de luchtkwaliteit in de rest van de provincie Zuid-Holland.

#### 3.1 Luchtkwaliteit Hellevoetsluis versus overig Zuid-Holland

De grenswaarden voor  $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$  worden in de provincie Zuid-Holland niet overschreden. In de voortgangsrapportage van provincie Zuid-Holland 2020 (meest recent) staat dat het aantal locaties dat in 2018 niet voldoet aan de wettelijke grenswaarden, ten opzichte van het vorige jaar, voor  $NO_2$  is gedaald. Alleen op twee locaties binnen Rotterdam (langs in totaal 500 m gemeentelijke weg) wordt de wettelijke grenswaarde voor stikstofdioxide nog overschreden. Voor deze knelpunten voert de gemeente Rotterdam een aanvullend maatregelenpakket uit. Voor 2020 en 2030 worden ook op die locaties geen overschrijdingen meer verwacht.

In Hellevoetsluis zijn geen (dreigende) overschrijdingen bekend en liggen de concentraties een stuk lager dan in de grotere steden zoals Rotterdam en Den Haag. Dit kan onder meer verklaard worden door:

- De afwezigheid van grote bedrijventerreinen binnen de gemeentegrenzen.
- De afwezigheid van (meerdere) drukke verkeerswegen waarop sprake is van filevorming en/of aaneengesloten bebouwing op korte afstand van de weg.
- Een gunstige ligging ten opzichte van het Rotterdamse havengebied waardoor de emissies uit dit havengebied met name in noordoostelijke richting worden verplaatst.

#### 3.2 Berekenen luchtkwaliteit

In het kader van dit beleidsplan zijn berekeningen uitgevoerd langs vrijwel alle wegen in de gemeente. In de volgende paragrafen zijn de uitgangspunten van deze berekeningen beschreven.

##### 3.2.1 Verkeersgegevens

Bij de luchtkwaliteitsberekeningen zijn de verkeersgegevens gebruikt die ook ten grondslag liggen aan de gegevens voor de NSL monitoringsronde 2020. Voor wegverkeer worden de luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd met de AERIUS rekentools. Daarbij wordt gebruik gemaakt van SRM1 als rekenmethode voor binnenstedelijk verkeer en van SRM2 voor buitenstedelijk verkeer. De AERIUS rekentools vervangen de vorige rekentool van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

##### 3.2.2 Rekenprogramma

De berekeningen zijn uitgevoerd met de AERIUS Lucht Rekentool, versie 2020. De rekentool is gevalideerd voor berekeningen die vallen binnen het toepassingsbereik van standaardrekenmethoden 1 en 2.

In de berekeningen wordt, naast met de specifieke verkeersgegevens en weg- en omgevingskenmerken, ook gerekend met de generieke invoergegevens die zijn vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het gaat daarbij onder andere om de grootschalige achtergrondconcentraties en de emissiefactoren voor het wegverkeer.

##### 3.2.3 Uitgevoerde berekeningen

De concentraties  $NO_2$ ,  $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$  zijn berekend en in beeld gebracht langs alle wegvakken in de gemeente Hellevoetsluis. Daarbij is voor de locatie van de beoordelingspunten aangesloten bij de NSL Monitoringstool en is per wegvak de maximale concentratie gebruikt in de luchtkaarten.

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de verkeersgegevens voor 2020 en 2030. Daarbij zijn beide modellen doorgerekend met de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2020. Hiermee is een beeld gegeven van de situatie zoals die zou zijn als alle toekomstige projecten (voorzien tot 2030) al gerealiseerd zouden zijn in 2020.

De luchtkwaliteitskaarten zijn weergegeven in bijlage 1.



### 3.3 Conclusies op basis van de luchtkwaliteitskaarten

#### 3.3.1 Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

Langs alle beschouwde wegen zijn voor 2020 en 2030 geen overschrijdingen van de grenswaarden berekend. De maximale concentraties NO<sub>2</sub> liggen rond de jaargemiddelde concentratie van 20 µg/m<sup>3</sup> en liggen daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>).

#### 3.3.2 Fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>)

Langs alle beschouwde wegen zijn voor 2020 en 2030 geen overschrijdingen van de grenswaarden berekend. De maximale concentraties PM<sub>10</sub> liggen rond de jaargemiddelde concentratie van 19 µg/m<sup>3</sup> en liggen daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (40 µg/m<sup>3</sup>). Ook voor PM<sub>2,5</sub> liggen de berekende jaargemiddelde concentraties ruim onder de grenswaarde.

#### 3.3.3 Roet

Hoewel er geen grenswaarden zijn voor roet, zijn ook de concentraties roet in beeld gebracht. Uit de berekeningen blijkt dat de maximale roetconcentraties onder de 0,7 µg/m<sup>3</sup> liggen. De bijdrage van de wegen in de omgeving is, gezien een achtergrondconcentratie van 0,5 tot 0,6 µg/m<sup>3</sup> beperkt.

## 4 Toepassingsbereik en randvoorwaarden

### 4.1 Besluiten waarop het beleidskader van toepassing kan worden verklaard

Dit beleidskader is van toepassing op alle relevante ruimtelijke besluiten waarbij (extra) gemotoriseerd verkeer de voornaamste effecten veroorzaakt. Het gaat daarbij om bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan voor woningbouw, detailhandel, kantoren en maatschappelijke doeleinden. Ook voor het beoordelen of sprake is van een (dreigende) overschrijding bij een gevoelige bestemming kan het beleidskader worden gehanteerd.

Dit beleidskader kan niet één-op-één worden toegepast voor:

- Ruimtelijke plannen waarbij naast extra gemotoriseerd verkeer ook andere emissies worden veroorzaakt. Denk hierbij aan het mogelijk maken van één of meer percelen met bedrijfsdoeleinden waardoor sprake kan zijn van emissies van productieprocessen, mobiele werktuigen of andere emissies.
- De aanvraag voor een omgevingsvergunning, onderdeel milieu.
- Ruimtelijke plannen waarbij nieuwe wegen mogelijk worden gemaakt.

### 4.2 Kaartmateriaal voldoende recent

Dit beleidskader stoelt grotendeels op het gebruik van een gemeentelijke 'luchtkwaliteitskaart'. Op deze kaarten is zoveel als mogelijk rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals de verwachte aanleg van wegen en de verkeersaantrekkende werking van bouwplannen. Een kaart is echter een statisch product, waardoor veranderingen in de werkelijkheid snel kunnen leiden tot een verouderde kaart en daarmee ook een verandering van de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

- Gezien de status van de luchtkwaliteitskaart in dit beleidskader is het van groot belang dat voorkomen wordt dat verouderd kaartmateriaal als basis bij gemeentelijke besluiten wordt gebruikt. Om die reden geven wij ter overweging om de luchtkwaliteitskaart te updaten ten tijde van de fusie tot Gemeente Voorne aan Zee (verwacht per 1 januari 2023).

Zo wordt voorkomen dat het beleid op juridische gronden niet kan worden toegepast bij individuele projecten.

### 4.3 Nieuwe wet- en regelgeving

Nieuwe wet- en regelgeving kan leiden tot het vervallen van (onderdelen van) dit beleidskader. Als wet- en regelgeving wijzigt moet opnieuw beoordeeld worden of het beleidskader nog steeds bruikbaar is.

## 5 Doelstellingen en acties

Om de inhoud van de 'visie luchtkwaliteit' binnen de gemeente definitief gestalte te kunnen geven zijn een aantal maatregelen/actiepunten benoemd, welke door de gemeente (eventueel in samenwerking met Antea Group) toegepast/uitgewerkt dienen te worden.

*Actie: gebiedsgerichte uitwerking met eigen normstelling*

Binnen de gemeente Hellevoetsluis treden nu en in de toekomst geen problemen met luchtkwaliteit op. De heersende concentraties liggen onder de, in het de Wet milieubeheer, gestelde normen voor

---

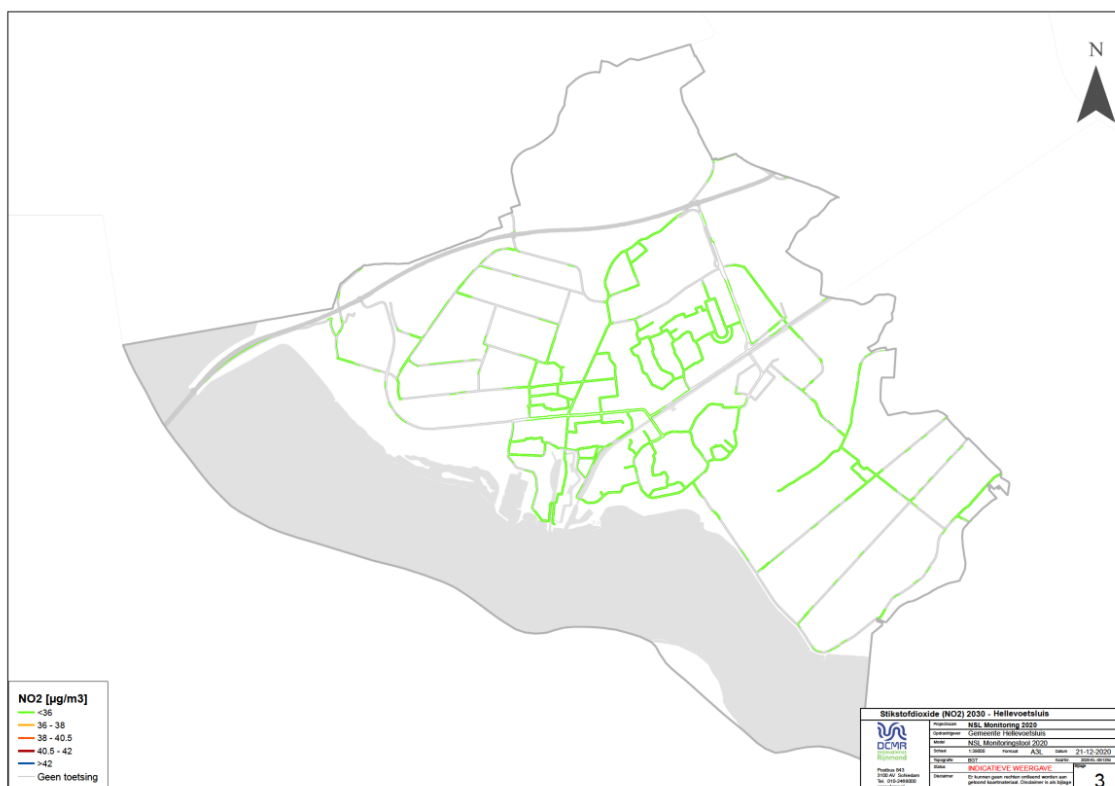
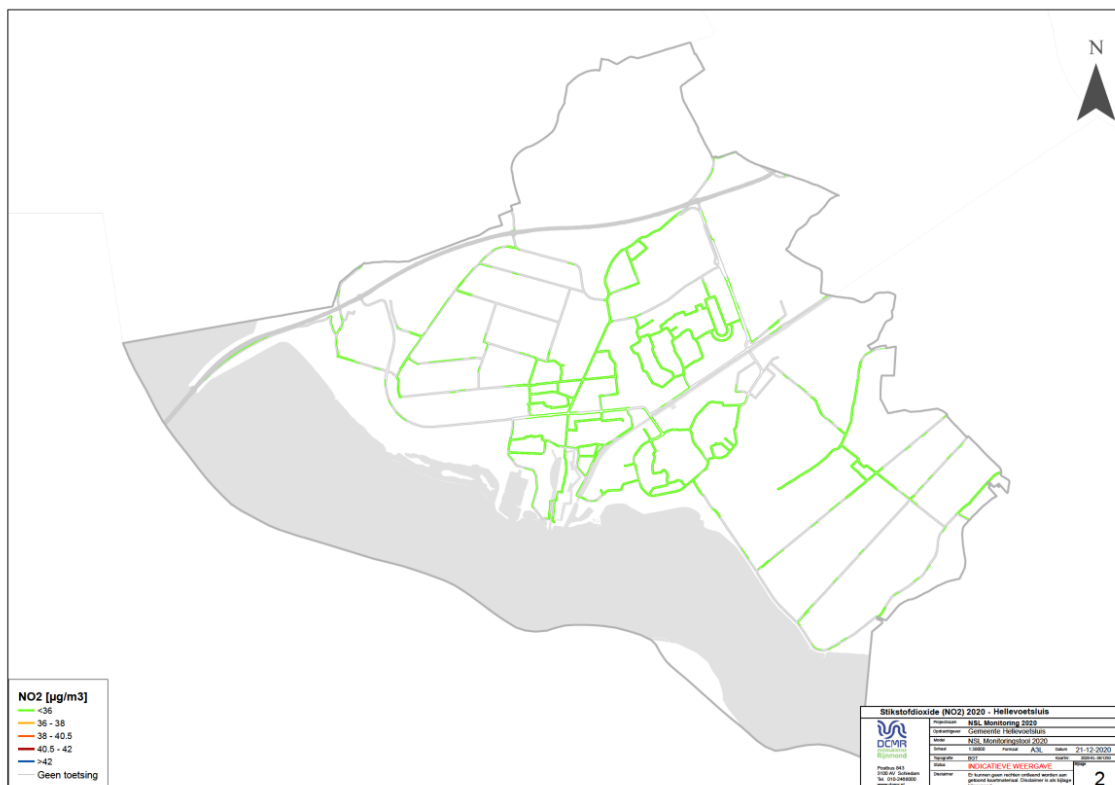
NO2 en PM10. Binnen de gemeente Hellevoetsluis kan middels een gebiedsgerichte uitwerking met een eigen normstelling meer op leefkwaliteit / leefbaarheidniveau gedacht worden. Dit aanvullend beleid zal richtinggevend en in sommige gevallen wellicht maatgevend zijn. Deze gebiedsgerichte aanpak sluit aan op de Omgevingswet waar decentrale overheden (samen) voor eigen normstellingen kunnen kiezen. Deze aanpak zal na de samenvoeging van de gemeenten meer gestalte krijgen.

*Actie: vergunningen 'up-to-date' houden en/of brengen*

Alle bedrijven binnen de gemeente Hellevoetsluis voldoen aan de milieuregelgeving en er wordt adequaat milieutoezicht uitgevoerd. Vergunningverlening en handhaving van de Wet milieubeheer zal blijven plaatsvinden door de DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR). Jaarlijks wordt hiervoor een werkplan opgesteld en uitgevoerd. Klachten ten aanzien van luchtkwaliteit worden teruggedrongen. Indien noodzakelijk de laatste stand van zaken op het gebied van emissiereductie voorstellen/aandragen/opleggen.

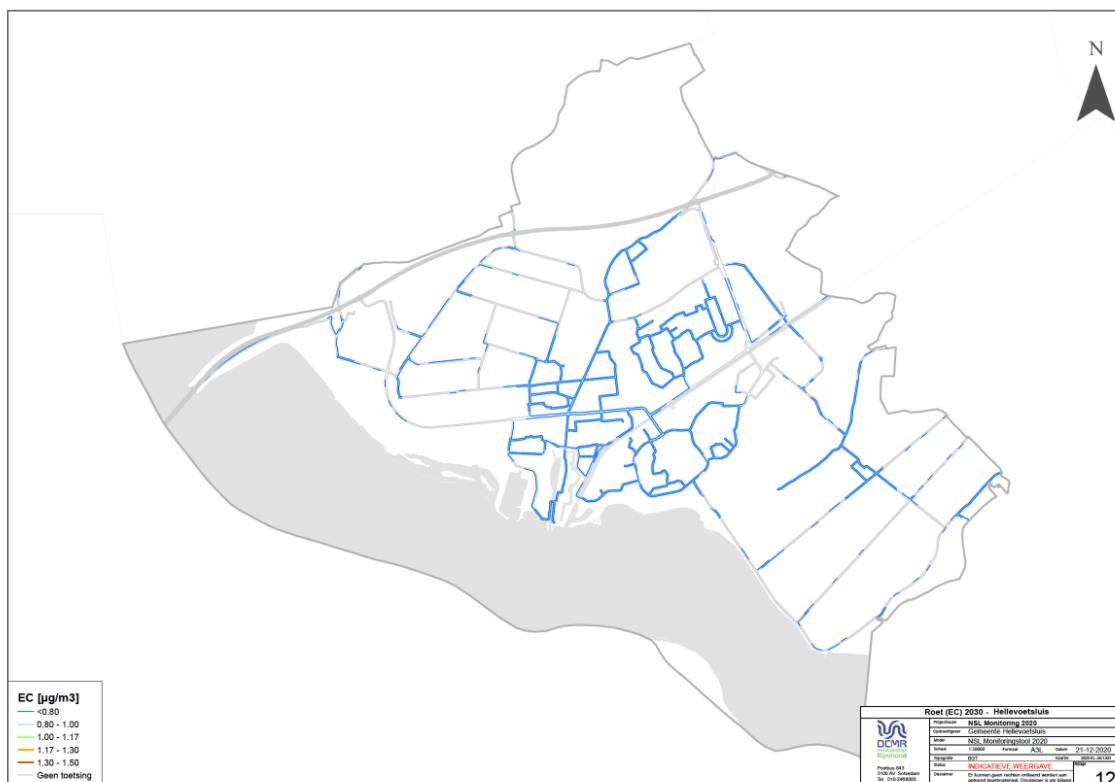
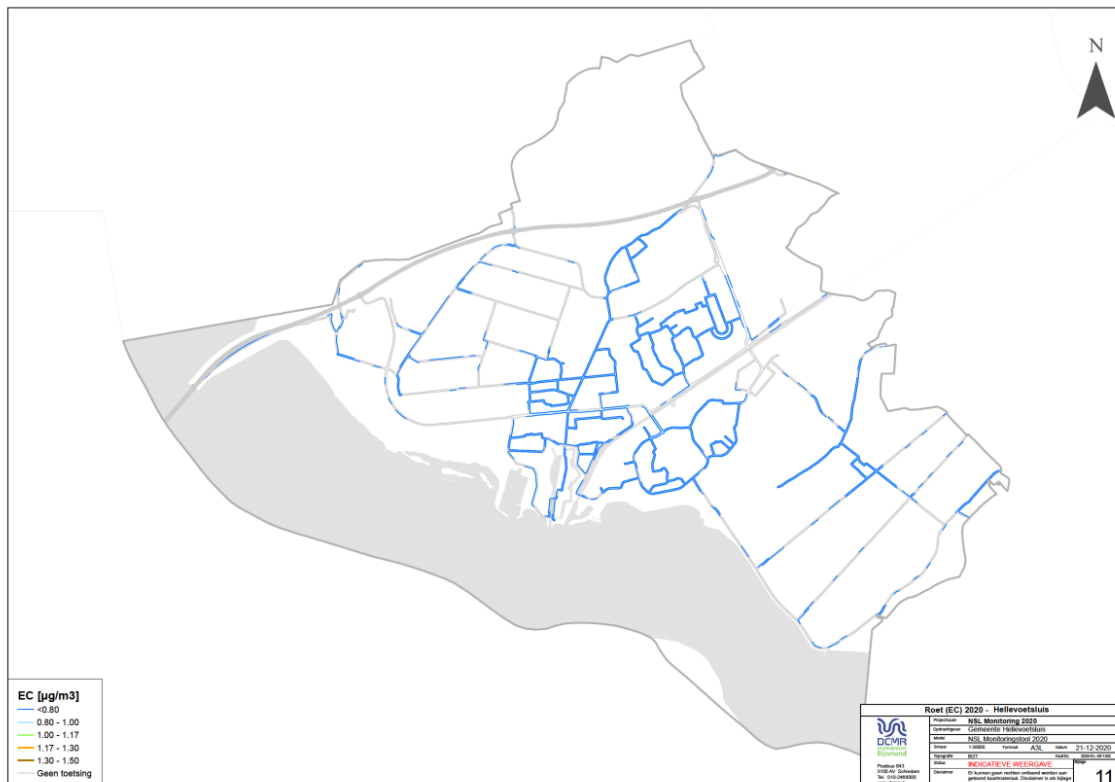


## Bijlage 1 – Luchtkwaliteitskaarten









### Disclaimer bij NSL-kaartmateriaal van de DCMR Milieudienst Rijnmond

Het kaartmateriaal is uiterst zorgvuldig tot stand gebracht. De DCMR Milieudienst Rijnmond kan echter niet aansprakelijk worden gesteld voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van het kaartmateriaal. De DCMR Milieudienst Rijnmond kan eveneens niet aansprakelijk worden gesteld voor consequenties van of eventuele schade ontstaan door direct of indirect gebruik van de inhoud van het kaartmateriaal.

De kleuren die zijn gebruikt voor de afbeelding zijn gekozen om getoonde onderwerpen zo duidelijk mogelijk weer te geven maar vertegenwoordigen geen waardeoordeel, anders dan de (eventuele) waarden die zijn genoemd in de legenda.

Niets van deze afbeelding mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of op welke andere wijze ook en evenmin in een elektronisch informatiesysteem (retrieval system) worden opgeslagen zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Veelevoudiging van het kaartmateriaal voor eigen gebruik of intern gebruik is toegestaan.

Aan het kaartmateriaal kunnen geen rechten worden ontleend. Verschaling van het kaartmateriaal is niet toegestaan en bij reproductie moeten schaalniveau en papierformaat gehandhaafd blijven. Als u meer gedetailleerde kaarten nodig heeft kunt u contact opnemen met de DCMR Milieudienst Rijnmond, zodat in overleg kan worden bepaald of dit mogelijk is.

### **Onzekerheden**

De berekende resultaten van de monitoring zijn onderhevig aan verschillende onzekerheden die van invloed zijn op de monitoringsresultaten. Elke berekening aan luchtkwaliteit kent een intrinsieke onzekerheid; de modelonzekerheid in de berekeningen in of langs wegen bedraagt, op basis van vergelijkingen met metingen, circa 20-25% (95%-betrouwbaarheidsinterval).

Voor een ander deel zijn onzekerheden het gevolg van onzekerheden in de generieke gegevens in de monitoring. Voor de lokale invoergegevens die afkomstig zijn van de verschillende lokaal bevoegd gezagen ligt de verantwoordelijkheid, en dus ook de kwaliteitsborging, bij het betreffende gezag (wegbeheerder). De onzekerheden in de lokale gegevens zijn in het algemeen niet bekend. De berekende concentraties zijn beperkt gevoelig voor veranderingen in bepaalde lokale invoergegevens (snelheid, stagnaties en bomen langs wegen).

Voor meer informatie zie de NSL Rapportage, die te downloaden is via <http://www.nsl-monitoring.nl/rapportages-en-documenten/>

DCMR Milieudienst Rijnmond: Standaard disclaimer NSL-kaartmateriaal – versie 2019

## Bijlage 2 – Onderbouwing voor nieuwe projecten in Hellevoetsluis

Voor het vaststellen van een ruimtelijk besluit moet worden beoordeeld of het aannemelijk is dat, na uitvoering van het plan, wordt voldaan aan de wet- en regelgeving voor het aspect luchtkwaliteit. In dit hoofdstuk zijn diverse beoordelingsmethoden uitgewerkt.

### Reeds in het beleidsplan meegenomen projecten

Doordat voor dit beleidsdocument alle nu bekende ontwikkelingen zijn meegenomen in de berekeningen en hieruit blijkt dat ruimschoots voldaan kan worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, kan in de ruimtelijke onderbouwing voor die plannen volstaan worden met een verwijzing naar dit document. Onderstaande standaardtekst kan hiervoor worden gebruikt. Voorafgaand aan opname van deze verwijzing dient zeker gesteld te worden dat het definitieve plan geen wezenlijke wijziging inhoudt ten opzichte van het plan dat in onderhavige berekeningen is meegenomen. Als de berekeningen niet meer gebaseerd zijn op de meest recente inzichten, kan deze tekst niet worden gebruikt.

*Ten behoeve van het beleidskader luchtkwaliteit is de luchtkwaliteit in beeld gebracht en beoordeeld op basis van de meest recente verkeersgegevens en inzichten ten aanzien van emissiefactoren en achtergrondconcentraties. In de verkeersgegevens is al rekening gehouden met de verkeerstoename als gevolg van een groot aantal plannen in en rond de gemeente Hellevoetsluis. Ook het plan [naam plan] is meegenomen in deze verkeersgegevens. Doordat alle plannen tot en met 2030 al zijn meegenomen en gerekend is op basis van de hogere emissiefactoren en achtergrondconcentraties voor 2020, kan worden gesproken van een worst-case scenario.*

*In bijlage 1 van het beleidskader luchtkwaliteit zijn luchtkwaliteitskaarten weergegeven. Deze kaarten geven de luchtkwaliteit voor de huidige situatie en voor de toekomst weer. Uit de luchtkwaliteitskaarten blijkt dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer staat verdere besluitvorming voor het plan [naam plan] dan ook niet in de weg.*

*Voor meer informatie en inzicht in de berekeningen wordt voorts verwezen naar het Beleidskader luchtkwaliteit Hellevoetsluis en de actualisaties die nadien eventueel hebben plaatsgevonden.*

### Projecten die onder de Regeling NIBM vallen

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 of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Deze ontwikkelingen hoeven niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. Als het plan past binnen de grenzen van de Regeling NIBM, dan kan onderstaande tekst worden gebruikt voor de ruimtelijke onderbouwing.

*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 of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m<sup>2</sup> 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.*

*Het voorgenomen plan maakt de ontwikkeling van [xx woningen / xx m<sup>2</sup> bvo kantoren] mogelijk. De omvang van dit plan past binnen een in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen aangegeven categorie van gevallen die standaard 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.*

### Projecten waarvan aannemelijk is dat ze NIBM zijn

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een plan/project niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> 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/m<sup>3</sup>. 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. Voor kleine plannen waarbij alleen sprake is van een toename van het verkeer, kan onderstaande tekst worden gebruikt voor de ruimtelijke onderbouwing.



Het voorgenomen plan maakt de ontwikkeling van [beschrijving plan] mogelijk. Deze ontwikkeling leidt tot een toename van het verkeer op de wegen in de directe omgeving van het plangebied. [Beschrijving verkeerstoename als gevolg van het plan o.b.v. verkeersonderzoek, CROW-kengetallen, eigen inschatting, etc.].

Met de NIBM-tool is de maximale toename van de jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  berekend als gevolg van het extra verkeer. De NIBM-tool gaat uit van de voor luchtkwaliteit meest ongunstige situatie en berekent daardoor het maximale effect. In onderstaande afbeelding 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

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1500
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
$\text{NO}_2$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,19
$\text{PM}_{10}$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,24
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Afbeelding 1: Weergave invoer en conclusie NIBM-tool

Uit de berekening met de NIBM-tool volgt dat de maximale bijdrage van het voorgenomen plan aan de jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  minder is dan  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . 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.

#### Beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening

Ook voor projecten die vallen onder de Regeling of het Besluit niet in betekenende mate bijdragen, kan het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verstandig zijn om een beeld te geven van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de directe omgeving van de voorgenomen ontwikkeling. Aanvullend op de onderbouwing uit voorgaande paragrafen, kan onderstaande tekst worden gebruikt voor de ruimtelijke onderbouwing.

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is eveneens gekeken naar de concentraties stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof (zowel  $\text{PM}_{10}$  als  $\text{PM}_{2,5}$ ) ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling. Om een goed beeld te krijgen van deze concentraties is gebruik gemaakt van de luchtkwaliteitskaarten die horen bij het beleidskader luchtkwaliteit. Deze kaarten geven de luchtkwaliteit voor de huidige situatie en voor de toekomst weer. Uit de luchtkwaliteitskaarten blijkt dat in de directe omgeving van de ontwikkeling (ruimschoots) voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Voor meer informatie en inzicht in de berekeningen wordt voorts verwezen naar het Beleidskader luchtkwaliteit Hellevoetsluis en de actualisaties die nadien eventueel hebben plaatsgevonden.