



## Luchtkwaliteitsonderzoek

### Brinkgarage

Wilhelminabruggarage

16 februari 2021

**Kenmerk** R002-1275808YVB-V01-pws-NL

## Verantwoording

<b>Titel</b>	Luchtkwaliteitsonderzoek Brinkgarage
<b>Opdrachtgever</b>	Gemeente Deventer
<b>Projectleider</b>	Paul Lammers
<b>Auteur(s)</b>	Ymke van Buuren
<b>Tweede lezer</b>	Sander Kamp
<b>Projectnummer</b>	1275808
<b>Aantal pagina's</b>	7
<b>Datum</b>	16 februari 2021
<b>Handtekening</b>	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

## Colofon

TAUW bv  
Handelskade 37  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
T +31 57 06 99 91 1  
E [info.deventer@tauw.com](mailto:info.deventer@tauw.com)

## Inhoud

1	Aanleiding.....	4
2	Werkwijze .....	4
3	Resultaten .....	5
4	Conclusie.....	7

Bijlage 1 Wettelijke kader

## 1 Aanleiding

De Brinkgarage, gesitueerd onder de Wilhelminabrug (Emmastraat) in Deventer, is ooit als tijdelijke voorziening vergund en gerealiseerd. Inmiddels heeft de gemeente Deventer het voornemen om de Brinkgarage permanent te behouden op deze locatie.

Deze garage is strijdig met de bestemming 'Verkeer – parkeerterrein'. De strijdigheid betreft het meerlaags parkeren. Parkeren op maaiveld is wel binnen de bestemming toegestaan. Op 24 juni 2013 is met toepassing van artikel 2.12, lid 1 sub a onder 3 een omgevingsvergunning verleend voor de instandhouding van de Brinkgarage, destijds Wilhelminagarage. Op 12 maart 2014 is hieraan een termijn van 10 jaar verbonden met als einddatum tot 24 juni 2023.

Op 1 juli 2020 is het Chw bestemmingsplan Deventer, stad en dorpen deel B vastgesteld. In dit plan gelden de voorlopige functie en bouwregels van de parkeergarage tot 24 juni 2023. Daarnaast is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op deze voorlopige regels voor het mogelijk maken van een permanente parkeergarage op deze locatie.

Na 24 juni 2023 is het niet meer vanzelfsprekend dat de Brinkgarage blijft toegestaan binnen het Chw bestemmingsplan. Daarom wordt een m.e.r.-beoordeling opgesteld om een permanente vastlegging van de Brinkgarage mogelijk te maken in het Chw bestemmingsplan door gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders. De parkeergarage blijft ongewijzigd.

Bij een wijzigingsbevoegdheid moet worden aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de Wet luchtkwaliteit.

Om te bepalen wat het effect is van de Brinkgarage op de luchtkwaliteit is een 'niet in betekende mate' toets uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet luchtkwaliteit. In bijlage 1 is het wettelijk kader opgenomen.

## 2 Werkwijze

De effecten op de luchtkwaliteit worden inzichtelijk gemaakt met de NIBM-tool ('niet in betekende mate') en de NSL-monitoringstool. Met de NIBM-tool, versie augustus 2020, wordt een 'worstcase' berekening gedaan van het extra effect van de verkeersaantrekkende werking op de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (voor luchtkwaliteit relevante componenten) voor de beoogde ontwikkeling. Met de NSL-monitoringstool ontstaat inzicht in de luchtkwaliteit in de nabijheid van het plangebied voor verschillende referentie jaren. Daarbij wordt inzicht gegeven in de 'achtergrondconcentraties' en het effect van het bestaande verkeer. Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> geldt een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Aanvullend geldt een grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> van 25 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld. Door deze werkwijze te hanteren kan worden vastgesteld of wordt voldaan aan de

grenswaarden voor luchtkwaliteit. Tevens wordt inzicht gegeven of er sprake is van een niet in betekende mate bijdrage door de ontwikkeling.

De verkeersaantrekkende werking van de Brinkgarage is vastgesteld in het geluidsrapport van TAUW<sup>1</sup>. Hierin is de verkeersgeneratie van de parkeergarage en maaiveld parkeren op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen door Goudappel Coffeng en op basis van door de gemeente Deventer aangeleverde bezettingsgegevens berekend. In tabel 2.1 zijn deze aantallen voor een jaargemiddelde weekdag samengevat.

*Tabel 2.1 Verkeersgeneratie parkeergarage en maaiveld parkeren gemiddelde weekdag (t.b.v. wegverkeerslawaaï)<sup>1)</sup>*

Situatie	Aantal	Aantal	Aantal	Aantal
	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode	etmaal
	7:00 - 19:00 uur	19:00 - 23:00 uur	23:00 – 7:00 uur	
Parkeergarage	1.011	285	128	1.424
Maaiveld parkeren	700	197	89	986
Toename t.g.v. parkeergarage	311 (44 %)	49 (45 %)	39 (44 %)	438 (44 %)

<sup>1)</sup> Bron: Notitie Verkeersgegevens Wilhelminabrug van Goudappel Coffeng, kenmerk 007269.060702020.N01.02 d.d. 7 juli 2020

Zoals in tabel 2.1 te zien is, worden per dag 438 extra voertuigbewegingen verwacht.

Voor de invoer van de NIBM-tool worden daarom 438 voertuigbewegingen per weekdag aangehouden met een aandeel van 0 % vrachtwagens.

### 3 Resultaten

De bijdrage aan de luchtkwaliteit ten gevolge van het project zijn doorgerekend in de NIBM-tool. De uitkomst is berekend voor jaartal 2020. Uit de tool wordt berekend dat de bijdrage aan de NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> concentraties niet in betekende mate bijdragen (niet meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> aan de luchtkwaliteit. De berekening laat zien dat het extra verkeer maximaal 0,35 µg/m<sup>3</sup> bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>. Voor de concentratie PM<sub>10</sub> zal het verkeer maximaal 0,07 µg/m<sup>3</sup> bijdragen.

<sup>1</sup> R001-1275808JEA-V01 CONCEPT Akoestisch onderzoek Deventer (2020, TAUW)

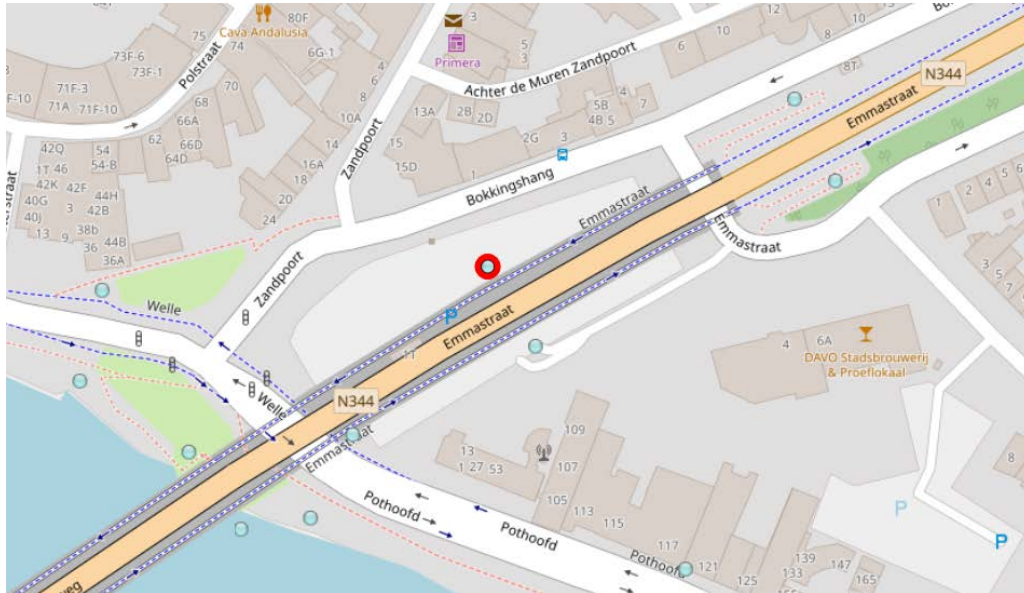
**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		438
Aandeel vrachtverkeer		0,0 %
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,35</b>
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,07</b>
Grens voor 'Niet In Betekenende Mate' in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

*Figuur 3.1 Berekening in NIBM-tool*

Om te beschouwen of de gecumuleerde concentraties voldoen aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit wordt het planeffect opgeteld bij de heersende concentraties. Dit is inzichtelijk gemaakt door middel van de NSL-monitoringstool. Het beschouwde rekenpunt is 79723 en geeft de totale concentraties in de nabije omgeving van het plangebied. In figuur 3.2 wordt de ligging van het rekenpunt in de NSL-monitoringstool weergegeven. Hier bedraagt de totale concentratie NO<sub>2</sub> 24,97 µg/m<sup>3</sup> en voor PM<sub>10</sub> 18,15 µg/m<sup>3</sup>. Wanneer het planeffect hierboven op wordt geteld blijven de totale concentraties voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> respectievelijk 25,32 µg/m<sup>3</sup> en 18,22 µg/m<sup>3</sup>. De concentraties voldoen aan de grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup>.

De NIBM-tool rekent met de voor luchtkwaliteit relevante stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Per 1 januari 2015 moet ook voldaan worden aan de PM<sub>2,5</sub> grenswaarde van 25 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld. De totale concentratie PM<sub>2,5</sub> die is opgenomen in de NSL-monitoringstool is 10,46 µg/m<sup>3</sup>. Gezien de PM10 bijdrage (waar de fractie PM<sub>2,5</sub> in is opgenomen) ten gevolge van het plan 0,07 µg/m<sup>3</sup> bedraagt is te verwachten dat de PM<sub>2,5</sub> niet hoger zal zijn dan 10,53 µg/m<sup>3</sup>. De concentratie PM<sub>2,5</sub> voldoet aan de grenswaarde van 25 µg/m<sup>3</sup>.



Figuur 3.2 NSL-monitoringstool (rood omcirkeld betreft het beschouwde rekenpunt (79723))

## 4 Conclusie

Het effect voor het project draagt minder dan  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bij aan de jaargemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit wordt daarmee beschouwd als niet 'niet in betekende mate' en is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit wettelijk inpasbaar op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wet milieubeheer.

## Bijlage 1      Wettelijke kader

Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de regelgeving omtrent luchtkwaliteit in acht. Vanaf 15 november 2007 is de 'Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' van kracht, in dit stuk verder de 'wet luchtkwaliteit' genoemd. Uit de wet luchtkwaliteit volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL, waardoor alleen de eerste drie voorwaarden gronden zijn waarop een bestuursorgaan kan besluiten dat de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

### *Ad 1. Geen overschrijding van grenswaarden*

Een voornemen is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onlosmakelijk met het plan verbonden maatregelen.

Onderstaande tabel vat de meest relevante grenswaarden voor de luchtkwaliteit samen. Het betreft grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>).

Tabel B1.1 Meest relevante grenswaarden uit de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO <sub>2</sub>	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m <sup>3</sup>	18 keer per jaar
PM <sub>10</sub>	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m <sup>3</sup>	35 keer per jaar
PM <sub>2,5</sub>	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>



*Ad 2. De luchtkwaliteit verslechtert niet*

Indien de ontwikkeling van een project, inclusief de daarmee samenhangende maatregelen, nergens leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of de luchtkwaliteit verbetert ten gevolge van de planontwikkeling, is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit geldt ook in gebieden waar grenswaarden worden overschreden.

Daarnaast is het toegestaan een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren met behulp van compenserende maatregelen (saldobenadering), zodat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert. Ook in dat geval is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Regeling projectsaldering is vastgelegd op welke wijze saldering plaats dient te vinden.

*Ad 3. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen*

Projecten die niet 'in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is.