

Notitie

Concept

betreft: Woningbouw Rijksstraatweg 125 te Duivendrecht
Omgevingsaspect: luchtkwaliteit
datum: 24 augustus 2022
referentie: KvdN/IKa/DvdH/O 16732-2-NO-001
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om woningbouw te realiseren aan de Rijksstraatweg 125 te Duivendrecht. Sprake zal zijn van appartementen en grondgebonden woningen.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Duivendrecht', dat in 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van gemeente Ouder-Amstel. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een planologische procedure doorlopen moeten worden. Door de gemeente is aangegeven dat voorafgaand aan deze planologische procedure reeds nader onderzoek naar de relevante omgevingsaspecten uitgevoerd dient te worden. Hierbij dient aangetoond te worden dat de realisatie van het plan niet in strijd is met wet- en regelgeving en de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt het aspect luchtkwaliteit om aandacht. In voorliggende notitie wordt inzicht gegeven in de concentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofoxide (NO_x) waarna deze worden beoordeeld in het licht van de van toepassing zijnde luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (onderdeel luchtkwaliteit). De impact van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit in de omgeving van de beoogde ontwikkeling wordt inzichtelijk gemaakt.

2 Het plangebied en de beoogde ontwikkeling

Het plangebied is gelegen aan de Rijksstraatweg 125 te Duivendrecht. Het plangebied is op een centrale locatie ten noorden van het NS-station Duivendrecht gelegen. In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied sprake van een bedrijfswoning en bedrijfsbebouwing. In figuur 2.1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven.

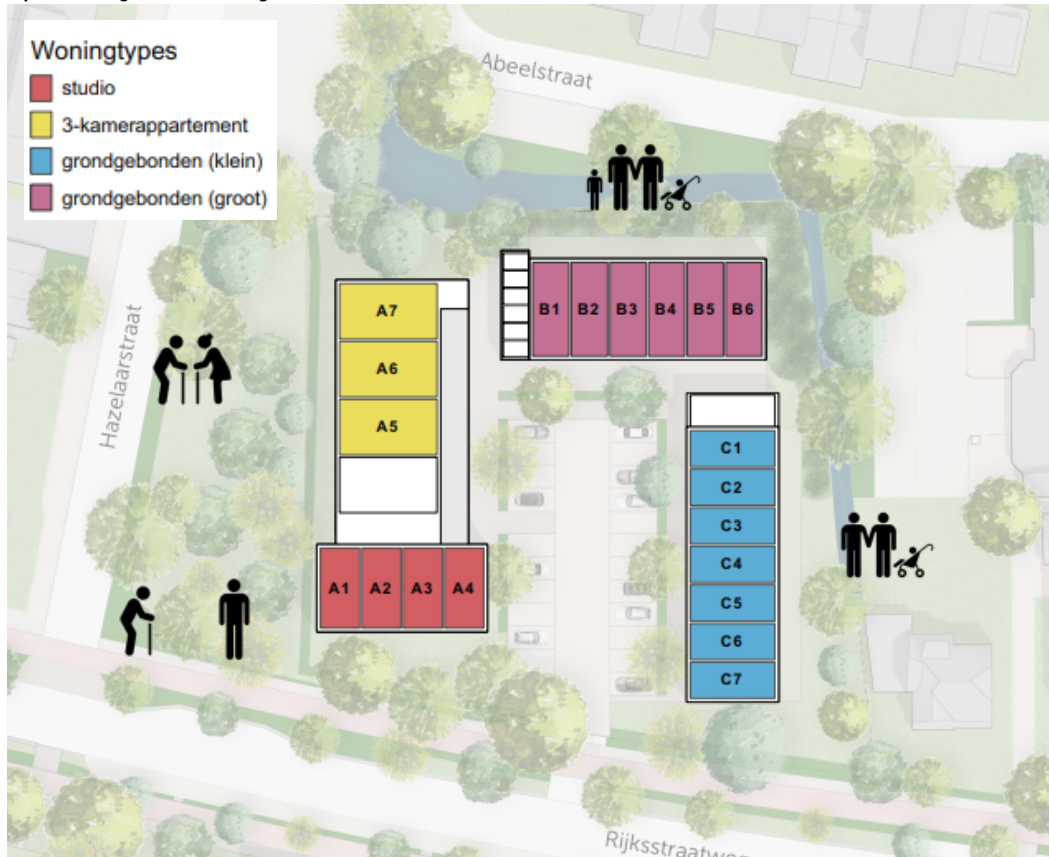
f2.1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



Het voornemen bestaat om op deze locatie woningbouw te realiseren. De bestaande bebouwing zal gesloopt worden, waarna hier woningbouw gerealiseerd zal worden. Sprake zal zijn van verschillende typen woningen, te weten appartementen en grondgebonden woningen. In totaal wordt voorzien in 23 appartementen en 13 grondgebonden woningen.

In figuur 2.2 wordt de lay-out van de beoogde ontwikkeling weergegeven.

f2.2 Lay-out beoogde ontwikkeling



3 Wettelijk kader

3.1 Wet milieubeheer

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. In de Wet luchtkwaliteit en bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. In tabel 3.1 zijn de grenswaarden voor de luchtkwaliteit bepalende verbindingen fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) opgenomen.

t3.1 Grenswaarden conform de Wet milieubeheer

Stof	Type norm	Concentratie in µg/m ³
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40
	Daggemiddelde dag 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
NO ₂	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dag 18 keer per jaar mag worden overschreden	200

De overige in de Wet milieubeheer opgenomen verbindingen vormen geen probleem meer in Nederland. De concentraties van deze verbindingen vertonen een dalende trend en zijn dermate laag dat overschrijding van de daarvoor geldende grens- of richtwaarden redelijkerwijs uitgesloten is. Deze verbindingen worden dan ook niet nader beschouwd.

3.2 Niet in betekenende mate

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Kleine projecten waarvan vooraf duidelijk is dat deze de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) verslechteren, behoeven niet meer op luchtkwaliteit te worden getoetst. Dit is opgenomen in het Besluit niet in betekenende mate bijdrage luchtkwaliteitseisen. Het gaat daarbij om projecten die leiden tot een maximale bijdrage van 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De grenswaarde voor het NIBM betreft een jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ en NO₂ onder de 1,2 µg/m³.

Artikel 2 van het Besluit NIBM geeft, in samenhang met bijlage 3A en 3B van de Regeling niet in betekende mate bijdrage luchtkwaliteitseisen (Regeling NIBM), aan dat de te verwachten toename van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en NO₂ < 1,2 µg/m³ (3% van de grenswaarde) bedraagt indien het aantal woningen < 3000 bedraagt bij minimaal 2 ontsluitingswegen en < 1500 bij 1 ontsluitingsweg.

De realisatie van de beoogde woningen kan aldus als NIBM worden beschouwd. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt in de voorliggende notitie op kwantitatieve wijze ingegaan op het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit en vice versa.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

Door de realisatie van de beoogde ontwikkeling is sprake van een verandering van het aantal verkeersbewegingen, wat een effect kan hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse. Aan de hand van gegevens uit CROW-publicaties is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Tevens wordt inzicht gegeven in de verkeersgeneratie die in de huidige situatie aan de orde is. Voor de omgeving van de beoogde ontwikkeling is hierbij uitgegaan van kentallen voor een locatie in de schil van het centrum, gesitueerd in een sterk stedelijk gebied. In de CROW-kentallen wordt een minimaal en maximaal kental gegeven voor de verkeersgeneratie. Worst case is voor de huidige situatie uitgegaan van de minimale waarden, en voor de toekomstige situatie van de maximale waarden.

4.2 Verkeersgeneratie huidige situatie

In de huidige situatie is sprake van een bedrijfsbebouwing, inclusief een bedrijfswoning, welke conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) een omvang van 888 m² bvo kent. Het is echter onbekend welk aandeel van de bebouwing in gebruik is voor bedrijfsdoeleinden. Daarom wordt vanuit een worst case benadering enkel uitgegaan van de verkeersaantrekkende werking van de woning. Voor een vrijstaand koophuis geldt een kental van minimaal 7,6 verkeersbewegingen per etmaal. Uitgaande van één vrijstaande woning bedraagt de verkeersgeneratie hiermee 7,6 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betreft in hoofdzaak personenvoertuigen.

Doorgaans kan de verkeersgeneratie als gevolg van de huidige situatie in mindering worden gebracht voor de toekomstige situatie. Dit is vooralsnog – mede gezien de beperkte verkeersaantrekkende werking van de huidige situatie – buiten beschouwing gelaten, waarmee naar verwachting sprake is van een lichte overschatting van de daadwerkelijke toename van de verkeersgeneratie.

4.3 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

De verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkeling is bepaald met behulp van CROW-kentallen. Het CROW hanteert minimale en maximale waarden voor de verkeersgeneratie. Vanuit een worst case benadering is aangesloten op de maximale waarden. Dit zal, mede vanwege het feit dat het verkeer wordt beperkt door de parkeercapaciteit, dan ook een overschatting zijn van de verkeersgeneratie.

t4.1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Kental verkeersgeneratie (per woning)	Verkeersgeneratie
Koopwoning, tussen/hoek	13	7,2	93,6
Huur, etage, midden/goedkoop	11	3,6	39,6
Sociale huurappartementen (kamerverhuur,12 zelfstandig)		1,8	21,6
Totaal			154,8

Uit tabel 4.1 volgt dat de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling maximaal 155 motorvoertuigbewegingen per etmaal betreft. De verkeersbewegingen betreffen met name personenwagens. Conform het CROW is het vrachtverkeer van en naar woongebieden doorgaans verwaarloosbaar. Overigens wordt hierbij opgemerkt dat dit aantal motorvoertuigen, gezien dit op basis van worstcase aannames is bepaald, naar verwachting in de werkelijkheid lager ligt.

5 Beoordeling

Voor plannen kan met behulp van de zogenaamde NIBM-tool eenvoudig worden berekend of de bijdrage van (het verkeer van en naar) het plan als NIBM kan worden aangemerkt (dat wil zeggen dat het minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt, dus minder dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Met behulp van de NIBM-tool is beoordeeld of de beoogde ontwikkeling leidt tot een in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit.

In voorliggende situatie is uitgegaan van een toename van 155 verkeersbewegingen per etmaal. In figuur 5.1 is de uitkomst van de gevolgen voor de luchtkwaliteit weergegeven, waaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

f5.1 Uitsnede NIBM-tool

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	155
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,09
PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
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	

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de heersende generieke achtergrondconcentraties van NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} inzichtelijk gemaakt. Ter plaatse van het plangebied is ter plaatse van de meest nabijgelegen beoordelingspositie in 2020 (conform de NSL¹-monitoringstool) sprake van een concentratie van 23,0 µg/m³ voor NO₂, 18,5 µg/m³ voor PM₁₀ en 11,0 µg/m³ voor PM_{2,5}. In 2030 wordt conform de NSL-monitoringstool een concentratie van 15,8 µg/m³ voor NO₂, 16,5 µg/m³ voor PM₁₀ en 9,1 µg/m³ voor PM_{2,5} geprognosticeerd. Ter plaatse van het plangebied wordt aldus ruimschoots aan de geldende grenswaarden conform de Wet milieubeheer voldaan.

6 Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt in niet-betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit levert derhalve geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 6 pagina's.