

Notitie

betreft: Woningbouw Mercuriusweg 16 te Delft
Aspect: Luchtkwaliteit
datum: 11 juli 2019
referentie: KvdN/IKa/DvdH/HA 6748-3-NO-002
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

Het voornemen bestaat ter plaatse van het parkeerterrein en een aantal aangrenzende percelen aan de Mercuriusweg 16 te Delft een drietal appartementengebouwen te realiseren. Op de begane grond van deze gebouwen zijn bedrijfsruimten geprojecteerd.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Voorhof' dat op 6 november 2014 is vastgesteld door de gemeenteraad van gemeente Delft. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken, zal een ruimtelijke onderbouwing opgesteld moeten worden waarmee wordt aangetoond dat de realisatie van het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt het aspect luchtkwaliteit om aandacht. In voorliggende notitie wordt inzicht gegeven in de concentraties van fijnstof (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). Zowel de impact van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit in de omgeving (emissie verkeersgeneratie) van de beoogde ontwikkeling als de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde ontwikkeling worden inzichtelijk gemaakt.

2 De beoogde ontwikkeling

Ter plaatse van het plangebied (figuur 1) zal een drietal woongebouwen gerealiseerd worden. Deze woongebouwen zullen 6 tot 7 verdiepingen kennen. In totaal zullen er 155 appartementen gerealiseerd worden. Tevens zal maximaal 500 m² bvo aan bedrijfsruimten gerealiseerd worden. In de kelder van de gebouwen wordt een parkeergarage gerealiseerd. In figuur 3 wordt een impressie van de beoogde ontwikkeling weergegeven.

f1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



f2 Impressie beoogde ontwikkeling (Bron: Bureau Kroner Architecten)



3 Wettelijk kader

3.1 Wet milieubeheer

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit (toetsingskader) 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 ze de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) verslechteren, hoeven 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.

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 < 1.500 bij 1 ontsluitingsweg. In de voorliggende situatie bedraagt het aantal woningen minder dan 1.500, de beoogde woningbouwontwikkeling is daarom een ontwikkeling die als NIBM kan worden aangemerkt. Volledigheidshalve, en vanwege de realisatie van bedrijfsruimten, is de luchtkwaliteit nader beschouwd.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

Door de realisatie van de woongebouwen is sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen, wat een effect kan hebben op de luchtkwaliteit. 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 rest van de bebouwde kom, gesitueerd in een zeer sterk stedelijke gemeente. In de CROW-kentallen wordt een minimaal en maximaal kental gegeven voor de verkeersgeneratie. In voorliggende situatie wordt vanwege de goede bereikbaarheid, door de nabijheid van meerdere OV-haltes, uitgegaan van de minimale waarden.

4.2 Verkeersgeneratie huidige situatie

In de huidige situatie is sprake van de aanwezigheid van een parkeerterrein ter plaatse van het plangebied. Dit parkeerterrein voorzagt in de parkeerbehoefte van de naastgelegen bedrijfshal. Aangezien het parkeerterrein in principe op zichzelf geen verkeersaantrekkende werking kent, wordt de verkeersgeneratie ten gevolge van de huidige invulling niet in mindering gebracht.

4.3 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Aan de hand van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bepaald. De beoogde woningbouwontwikkeling kent op basis van CROW-kentallen een verkeersgeneratie (uitgaande van 75 betaalbare huurappartementen¹ en 80 vrije sector huurappartementen) van 691 verkeersbewegingen per etmaal. Tevens voorziet de beoogde ontwikkeling in de realisatie van bedrijfsruimten. De concrete invulling van deze bedrijfsruimten is thans nog niet bekend, maar verwacht wordt dat deze ruimte bijvoorbeeld ingevuld wordt door bedrijven, kantoren en/of commerciële dienstverlening. In totaal is sprake van maximaal 500 m² bvo aan bedrijfsruimten. Uitgaande van kencijfers voor de verkeersgeneratie van bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief)² bedraagt de verkeersgeneratie ten gevolge van deze functies 41 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal bedraagt de verkeersgeneratie derhalve maximaal 732 verkeersbewegingen per etmaal. In tabel 4.1 wordt de berekening voor de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling opgenomen.

1 Het meest noordelijk gelegen appartementengebouw zal 75 huurappartementen voor starters en young professionals bevatten.

2 Worst-case zijn de kentallen voor bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief) gehanteerd, aangezien deze de hoogste verkeersgeneratie van de mogelijke functies kennen.

t4.1 Berekening van de toekomstige verkeersgeneratie

Functie	Aantal	Kencijfer verkeersgeneratie (per etmaal)	Eenheid	Verkeersgeneratie (mvt*/etmaal)
Huurappartementen, midden/goedkoop	75	2,6	mvt/woning	195,0
Huurappartementen, vrije sector	80	6,2	mvt/woning	496,0
Bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief)	500 m ²	8,1	mvt/100 m ² bvo	40,5
Toename verkeersgeneratie				731,5

* mvt = motorvoertuigbewegingen

5 Berekening en beoordeling

5.1 NIBM-tool

Voor plannen waarbij naast woningen en/of kantoren tevens overige voorzieningen gerealiseerd zullen worden (zoals bijvoorbeeld winkels), 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 (d.w.z. minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt, dus minder dan 1,2 µg/m³). Met behulp van de NIBM-tool is beoordeeld of de beoogde ontwikkeling leidt tot een in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit. Figuur 3 geeft de uitkomst van de gevolgen voor de luchtkwaliteit weer, waaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

f3 Uitsnede NIBM-tool

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

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		732
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,49
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit figuur 3 volgt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties van de luchtkwaliteitsbepalende verbindingen in de omgeving van het plangebied.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de heersende generieke achtergrondconcentraties van NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ inzichtelijk gemaakt. Ter plaatse van het plangebied was in 2017 (conform de hsl³-monitoringstool) sprake van een concentratie van $27,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , $20,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en $12,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. In 2020 wordt conform de NSL-monitoringstool een concentratie van $22,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , $20,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en $12,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$ 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 en levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling. Toetsing aan wettelijke grenswaarden is niet noodzakelijk. Er is geen sprake van overschrijding van grenswaarden.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 6 pagina's.