



Aan : Diederik Harteveld
(SO, R&W, team bestemmingsplannen)

Van : Paul Bruijkers
(SO, Ingenieursbureau, Adviseur)

Datum : 1 oktober 2018

Betreft : Luchtonderzoek ten behoeve van het
bestemmingsplan
Oude Noorden en Agniesebuurt

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

1. Inleiding

Voor het plangebied Oude Noorden en Agniesebuurt is een bestemmingsplan in voorbereiding. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een toets aan de wet en regelgeving Luchtkwaliteit en aan het gemeentelijke Luchtbeleid noodzakelijk.

2. Ruimtelijke situatie

De ligging en begrenzing van het plangebied zijn in figuur 1 weergegeven. Het plangebied van Oude Noorden en Agniesebuurt ligt tussen Bergweg, het spoor, Rotte, Goudsesingel, Stroeveer, Katshoek, Heer Bokelweg en Schiekade.

In het gebied van het nieuwe bestemmingsplan gelden nu nog drie bestemmingsplannen (zie ook fig. 2.1): nr. 596 Agniesebuurt, vastgesteld 28-01-2010; nr. 631 Oude Noorden, vastgesteld 24-06-2010 en nr. 2077 Tuin van Noord, vastgesteld 23-01-2014.

Het bestemmingsplan Tuin van Noord wordt conform de verleende vergunningen meegenomen in dit nieuwe bestemmingsplan. De in het bestemmingsplan Agniesebuurt gelegen locaties Zomerhofkwartier (inclusief de dansschool) en Katshoek/Schoterboshof worden buiten het nieuwe bestemmingsplan gelaten. Hiervoor worden te zijner tijd twee projectbestemmingsplannen opgesteld.

3. Ontwikkelingen en verkeerseffect

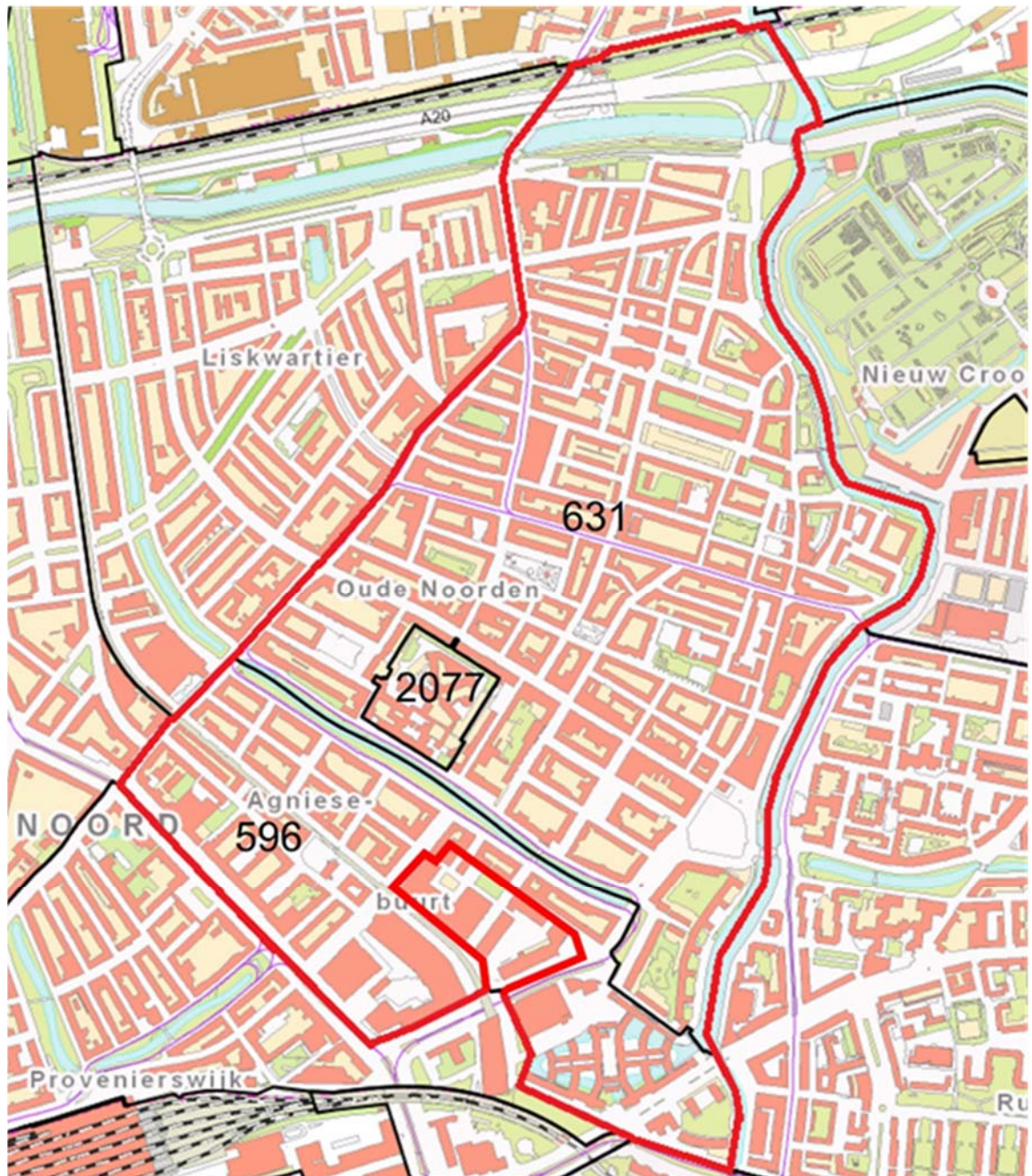
Voor Oude Noorden en Agniesebuurt wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma voor actualisering van bestemmingsplannen.

Het nieuwe bestemmingsplan maakt op 7 locaties de bouw van 112 nieuwe woningen mogelijk en op 185 locaties transformatie van commerciële functies naar 1.181 woningen.

Als op alle 185 transformatielocaties transformatie naar woningen plaatsvindt dan verdwijnt het volgende programma aan andere functies:

- Detailhandel: 21.536 m²;
- Dienstverlening: 8.210 m²;
- Horeca; 6.525 m²;
- Kantoor: 25.800 m²;
- Bedrijf: 25.638 m²;
- Maatschappelijk (bijna alles school) 28.856 m².

Figuur 1: Plangebied van bestemmingsplan Oude Noorden en Agniesebuurt



Uit het onderzoek van de afdeling Verkeer & Vervoer van Stadsontwikkeling (bijlage 1) blijkt dat de transformatie van het hierboven genoemde programma leidt tot een afname van het verkeer. Deze afname is meer dan voldoende om de verkeerstoename door de voorgenomen 112 nieuwbouwwoningen te compenseren. Het netto effect van het bestemmingsplan is een afname van het aantal dagelijkse autoritten in en rondom het plangebied.

4. 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-beteknende 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. Nieuwe locaties voor de bestemmingen scholen en kinderdagverblijven worden in het nieuwe bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. De beleidsregel is dan ook niet van toepassing.



5. Grenswaarden en actuele waarden luchtkwaliteit

Grenswaarden

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.

Actuele waarden

Volgens de NSL Monitoringstool-2017 [4] wordt in het plangebied aan de grenswaarde voor NO₂ voldaan. Ook wordt 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 gezamenlijk effect van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt is een afname van het aantal dagelijkse autoritten in en rondom het plangebied. Dit verkeerseffect geeft een verbetering van de luchtkwaliteit.

7. Conclusie

In deze analyse is aangetoond dat het effect van de bestemmingsplan Oude Noorden en Agniesebuurt een verbetering geeft van de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan Oude Noorden en Agniesebuurt voldoet daarmee aan de Wet Luchtkwaliteit en tevens aan het Rotterdamse beleid.



7. 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-2017 (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.



Bijlage 1 Verkeersanalyse

Op alle 192 locaties (nieuwe geluidsgevoelige objecten) samen kunnen circa 1.293 woningen worden gerealiseerd: 112 woningen door nieuwbouw (7 locaties) en 1.181 woningen door transformatie.

Hierbij een berekening als op alle 185 transformatielocaties transformatie naar woningen plaatsvindt:

Oude functies	Aannames voor bepalen van ritgeneratie	woningeen heden	rit gen woning (gem aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdag etmaal)	rit gen oude functie	rit gen nieuwe functie	saldo	Vergelijking aantal woningen als 100m2 gelijk staat aan 1 woning	rit gen vergelijking woningen	saldo
- Detailhandel: 21.536 m2;	Uitgegaan van 30 per 100 m2 bvo (40 voor een stadsdeelcentrum per 100m2 bvo ongeveer en 15 voor een winkelboulevard per 100m2 bvo)			6460,8			215,36	1249,088	-5211,71
- Dienstverlening: 8.210 m2;	7 per 100 m2 bvo			574,7			82,1	476,18	-98,52
- Horeca; 6.525 m2;	Parkeerkerncijfers zijn 7 Per 100m2 bvo (5 voor café/bar/cafetaria en 9 voor restaurant) en dus kom je uit op 456,75 parkeerplaatsen (6525/100*7). De ritgeneratie per 100m2 bvo voor hotels zit tussen de 2 en 22. Recreatieve gelegenheden als bioscoop, theater, musical, dansschool, etc. schommelen rond de 12 per 100 m2 bvo. Dus uitgegaan van 12 per 100 m2 bvo.			783			65,25	378,45	-404,55
- Kantoor: 25.800 m2;	4 per 100 m2 bvo			1032			258	1496,4	464,4
- Bedrijf: 25.638 m2;	7 per 100 m2 bvo (voor een bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief)			1794,66			256,38	1487,004	-307,656
- Maatschappelijk (bijna alles school) 28.856 m2.	12 per 100 leerlingen(voor een middelbare school en hogeschool 12 per 100 leerlingen, geldt ook voor gezondheidscentra per behandelkamer. Universiteit en kinderdagverblijf hoger, maar ga hier niet vanuit). Op een middelbare school en ROC zitten per 100m2 16,5 leerlingen			571,3488			288,56	1673,648	1102,299
185 locaties transformeren naar woningen	Oude noorden en agnessiebuurt kunnen worden gekenmerkt als gebieden met een hoge dichtheid (stedelijkheidsgraad 1), maar met weinig woningen/ha (2265 huishoudens Agnesiebuurt en 9070 huishoudens Oude Noorden volgens cijfers CBS) en dus als groen-stedelijk met een verkeersgeneratie van 5,8 per woning. Ook gekeken naar wonen schommelt de verkeersgenaratie van woningen ongeveer gemiddeld tussen de 2 en 7 per woning	1181	5,8		6849,8				
7 locaties nieuwbouw		112	5,8		649,6		112	649,6	649,6
Totaal				11216,5088	7499,4	-3717,11			-3806,14
					Woningequivalent	-641			-656,231

Aan deze gegevensverstrekking kunnen geen rechten worden ontleend. Hoewel de gegevens zorgvuldig worden samengesteld, nemen de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam geen verantwoordelijkheid voor de juistheid ervan en aanvaarden geen aansprakelijkheid voor eventuele gevolgen voortvloeiend uit het gebruik van de informatie.

Voor de berekening van verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012. Er wordt steeds gerekend met kencijfers die gelden voor een zeer sterk stedelijk gebied en een ligging in de schil van het centrum.