

# Onderzoek Luchtkwaliteit VDMA-terrein Eindhoven

|            |                                       |                   |
|------------|---------------------------------------|-------------------|
| memonummer | 210419-461952                         |                   |
| datum      | 19 april 2021                         |                   |
| aan        | Nicolien Meuris                       | Being Development |
| van        | Donny ter Heide                       | Antea group       |
|            | Anne Oerlemans                        | Antea group       |
| kopie      | Rutger Kerstens                       | PlanROS           |
| project    | Onderzoeken VDMA-terrein Eindhoven    |                   |
| projectnr. | 0460945.100                           |                   |
| betreft    | Luchtkwaliteit VDMA-terrein Eindhoven |                   |

## Inleiding

Being Development B.V. is voornemens om het voormalige VDMA-terrein in het centrum van Eindhoven te herontwikkelen naar een gemengd stadsgebied voor wonen, werken en vrije tijd. Het terrein voorziet in de bouw van maximaal 895 appartementen, een stadsbos, kantoren, commerciële ruimtes en horeca. Ten behoeve van het plan dient een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen. In onderstaande figuur is de beoogde locatie gegeven.



Figuur 1: Projectgebied voormalige VDMA-terrein

De ontwikkeling wordt op haalbaarheid onderzocht waarbij, indien positief op alle aspecten, een bestemmingsplanwijziging plaats zal vinden. Voor de haalbaarheid dienen verscheidene onderzoeken te worden uitgevoerd, waaronder een onderzoek naar luchtkwaliteit.

## Beleidskader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 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:

- a. Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- b. Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>);
- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om het *Besluit* en de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen*, de *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007* en het *Besluit gevoelige bestemmingen*.

### Grenswaarden

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt.

### Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

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.

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.

### Beoordeling effect plan

Het voorgenomen plan voorziet in de ontwikkeling van appartementen en verschillende gemengde functies. Voor dit plan is een mobiliteitsplan opgesteld.<sup>1</sup> Op basis van dit onderzoek is vastgesteld dat in de totaliteit het plan een verkeersgeneratie van 706 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan 15 ten behoeve van logistiek (zwaar verkeer), zoals is terug te zien in tabel 1.1.

---

<sup>1</sup> VDMA ontwikkeling, Mobiliteitsplan, 31 maart 2021, J. Tielemans, Antea Group

| Functie                    | Aantal | Eenheid | Norm | Verkeersgeneratie |
|----------------------------|--------|---------|------|-------------------|
| Appartementen<br>koop duur | 23     | Pp      | 6,2  | 143               |
| Appartement<br>huur duur   | 77     | Pp      | 4,5  | 347               |
| Deelauto's                 | 9      |         | 18,7 | 168               |
| Logistiek                  |        |         |      | 48                |
| <b>Totaal</b>              |        |         |      | 706 Mvt/etm       |

Tabel Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.1.1 Verkeersgeneratie ontwikkeling VDMA (Bron VDMA ontwikkeling, Mobiliteitsplan, 31 maart 2021, J. Tielmans, Antea Group)

Voor dit onderzoek zijn deze verkeerscijfers ingevuld in de meest recente versie van de NIBM-tool (31-08-20). De verkeerscijfers zijn ingevuld voor het realisatiejaar 2021, wat als worstcasescenario kan worden beschouwd door het steeds verder verschonen van het wagenpark in Nederland. In de navolgende figuur is de uitkomst van de NIBM-tool gegeven. Voor het vrachtverkeer is 2% aangehouden als generatie.

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

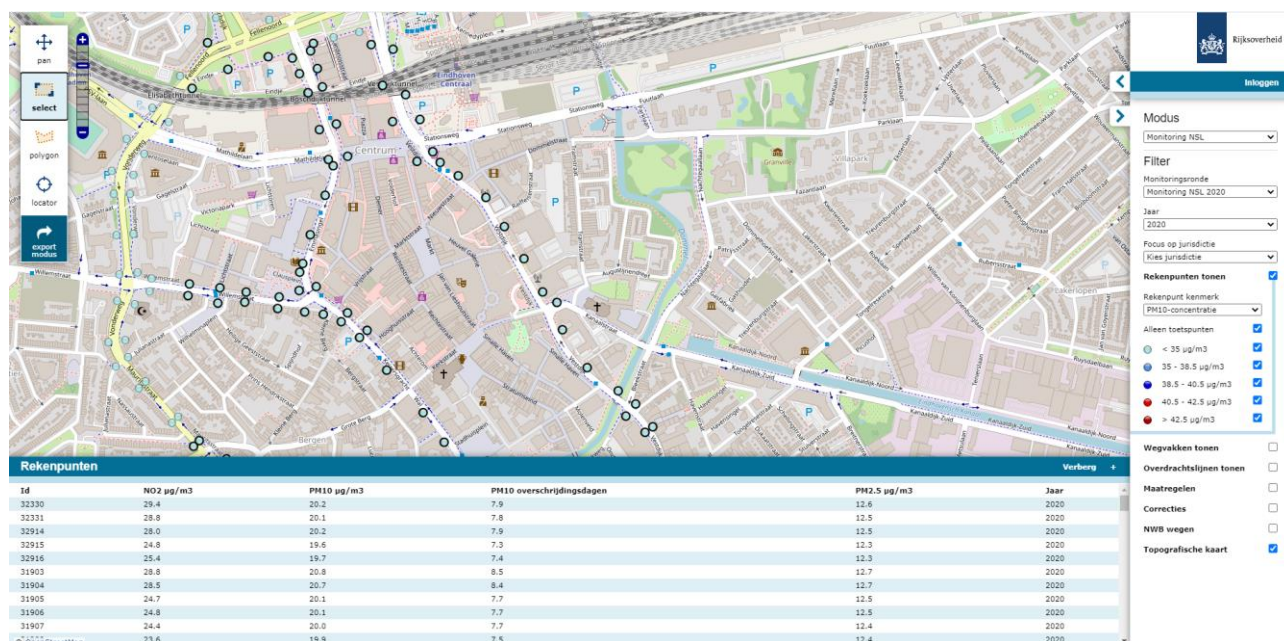
|                                                                                                      |                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Jaar van planrealisatie                                                                              | 2021                                       |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                |                                            |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                         | 706                                        |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                | 2,0%                                       |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                      | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup> 0,59  |
|                                                                                                      | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> 0,12 |
| 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;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |                                            |

Figuur 2: uitkomst NIBM-tool

Op basis van de NIBM-tool uitslag kan worden gesteld dat de getalsmatige grens van 3% van de maximale grenswaarde niet wordt overschreden. 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.

In verband met een goede ruimtelijke ordening is in onderstaande figuur ook inzicht gegeven in de huidige luchtkwaliteit (jaar - 2018) uit de NSL Monitoringstool (NSL-monitoringstool 2019). Het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) betreft een programma waarin het rijk en lagere overheden samenwerken aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland. Dit programma ondervindt jaarlijks een update (verkeerscijfers) en hiervan wordt ook jaarlijks een rapport gepresenteerd.





Figuur 3: Huidige concentraties rondom VDMA terrein

Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat de huidige concentraties (2020) onder de grenswaarden voor de luchtverontreinigende stoffen liggen welke zijn opgenomen in deze tool. Voor NO<sub>2</sub> betreft de hoogste waarde 31,5 µg/m<sup>3</sup> (grenswaarde 40,5 µg/m<sup>3</sup>). Voor PM<sub>10</sub> betreft de hoogste waarde 20,8 µg/m<sup>3</sup> (grenswaarde 40,5 µg/m<sup>3</sup>) en voor PM<sub>2,5</sub> betreft de hoogste waarde 12,8 µg/m<sup>3</sup> (grenswaarde 25 µg/m<sup>3</sup>).

Het huidige gebruik van de inrichtingen op de locatie voorziet in de generatie van 1.882 motorvoertuigen/etmaal<sup>1</sup>. In de toekomstige situatie zal dit 706 motorvoertuigen/etmaal zijn. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat dit plan actief bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit in de toekomst en dat dit voornemen netto geen toename van de gemeten concentraties zal realiseren.

Ook is door de gemeente een verkeersmodel opgesteld voor 2030. In dit verkeersmodel is de ambitie van de gemeente Eindhoven meegenomen om de verkeersdruk in de binnenstad van Eindhoven te verminderen. Deze getallen wijken af van het NSL en laten een sterke afname zien van het gebruik van wegen in het centrum. Wetende dat door het steeds verschonende wagenpark in Nederland de luchtkwaliteit sterk zal verbeteren in de toekomst, en dat de plannen van de gemeente het afnemen van verkeer in de binnenstad sterk prioriteren is het aannemelijk dat in de toekomst geen sprake meer zal zijn van (naderende) overschrijding van de grenswaarden.

## Conclusie

Op basis van de verkeersbijdrage kan worden gesteld dat het plan voldoet aan de Regeling NIBM en een verder onderzoek naar luchtkwaliteit achterwege kan worden gelaten. In het kader van goede ruimtelijke ordening is bekeken wat de huidige- en toekomstige achtergrondconcentraties zijn in het plangebied. Hierbij moet worden opgemerkt dat in verhouding tot de huidige situatie in het gebied het plan een lagere verkeersgeneratie beoogd en daarmee een verbetering biedt aan de luchtkwaliteit in de nabije omgeving in de toekomst. Op basis van deze gegevens en dat de gemeente proactief inzet om autogebruik in de binnenstad te verminderen kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.