

Notitie

Datum	17 maart 2010
Documentnummer	Definitief
Projectnummer	20637
Behandeld door	Shirley Sweeb-Austin
Doorkiesnummer	020 2511473
E-mail	ssweebaustin@iba.amsterdam.nl

Bijlagen -

Onderwerp Het project Jeruzalem

Inleiding

In het kader van planvorming en het uiteindelijk vaststellen van het bestemmingsplan Tuindorp Frankendael is het noodzakelijk te toetsen of dit plan in overeenstemming is met de Wet Luchtkwaliteit 2007. Het bestemmingsplan bestaat uit een ontwikkel deel (project Jeruzalem) en een actualisatie deel. Deze notitie gaat alleen in op het ontwikkel deel, omdat er zich in het overige gedeelte geen veranderingen ten opzichte van de huidige situatie voordoen.

Het project Jeruzalem behelst het renoveren en ontduplexen van 391 bestaande woningen tot circa 280 woningen. Daarnaast worden 386 woningen gesloopt waarvoor ongeveer 440 woningen terug worden gebouwd. Tevens wordt er een brede school gebouwd.

Methode van beantwoording

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden De Wet Luchtkwaliteit 2007. Daarmee is de normering van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), niet meer van toepassing. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Er worden in Nederland allerlei maatregelen genomen om aan de EU normen voor de luchtkwaliteit te voldoen, hieronder valt bijvoorbeeld het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door deze maatregelen hoeven besluiten niet *direct* meer te voldoen aan de grenswaarden mits

aangetoond kan worden dat er maatregelen worden genomen die de luchtkwaliteit zullen verbeteren met het doel in de toekomst wel aan de normen te voldoen. De harde koppeling is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Eén van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht.

De Regeling NIBM ("Niet In Betekenende Mate"), geeft voor een aantal categorieën van projecten een -getalsmatige - invulling aan de NIBM-grens. Als een project binnen de - getalsmatige - begrenzing van de Regeling NIBM valt, dan is geen verdere toetsing aan de 3% grens en de grenswaarden nodig. Het project geldt automatisch als een NIBM-project en kan doorgaan zonder dat extra maatregelen worden genomen. De 3% grenswaarde is van toepassing op besluiten, die genomen worden na 1 augustus 2009 vanaf dat moment is namelijk het NSL in werking getreden. De 3% grenswaarde staat gelijk aan een toename van ten hoogste 1,2 microgram/m³ voor zowel NO₂ (stikstofdioxide) als PM₁₀ (fijn stof). De getalsmatige begrenzing van een NIBM project voor woningbouw is 1.500 woningen bij 1 ontsluitingsweg of 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling. Voor kantoorlocaties is dat 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij 1 ontsluitingsweg of 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Bespreking resultaten

Het betreft hier een wijk die al volledig bebouwd is en die een aantal vernieuwingen ondergaat. Er worden woningen gerenoveerd en nieuw gebouwd. In de toekomstige situatie staan er in het plangebied globaal 280 gerenoveerde woningen en 440 vervangende nieuwbouw woningen. In totaal zijn er in de huidige situatie 777 woningen en in de toekomstige situatie zullen dit er ongeveer 720 zijn. Ook is er in de omgeving een geringe verandering in de overige functies. Er worden wat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd zoals een buurthuis, een huisartsenpraktijk en een aantal buurtwinkels. In de huidige situatie zijn op die locatie al een aantal buurtwinkels; dit aantal blijft ongeveer gelijk. Tevens wordt er een Daltonschool "De Meer" voor het basisonderwijs gebouwd.

Aangezien het totaal aantal woningen in de wijk ongeveer gelijk blijft is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen ook ongeveer gelijk blijft ten opzichte van de oude situatie. Ook de beoogde veranderende demografische samenstelling van de wijk (meer gezinnen) zal niet bijdragen aan een significante toename van het aantal verkeersbewegingen waarmee in het kader van de luchtkwaliteit rekening moet worden gehouden. De maatschappelijke voorzieningen zijn voornamelijk gericht op de direct omwonenden dus is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen in de buurt ongeveer gelijk blijft. Voor de school geldt de verwachting dat die geen grote stroom aan extra verkeer zal opleveren. De buurten in Oost/Watergraafmeer worden als echte fietsstadsdelen getypeerd daarom is de verwachting dus dat de school ook weinig extra verkeer zal genereren.

Bovendien wordt de school echt gebouwd als voorziening voor de nabije omgeving ook daarom is de verwachting dat het overgrote deel van de kinderen op de fiets of te voet zal komen al dan zelfstandig of begeleid. In het rapport van Royal Haskoning d.d. 14 augustus 2008 is een beeld geschetst van de toekomstige verkeersbewegingen die de school zal genereren.

Toekomstige verkeersbewegingen van de leerlingen Basisschool "De Meer"

Groep		Vervoermiddel	Landelijk ¹	Oost/ Watergraafsmeer ²	Aantal leerlingen
Schoolgaande kinderen	Zelfstandig	Voet	18%	21%	120
		Fiets	3%	3,5%	20
	Begeleid	Voet	32%	23%	131
		Fiets	28%	45%	256
		Auto	18%	7,5%	43

Noot1*: Percentage kinderen dat meestal op een van deze wijze naar school reist in zeer stedelijke gebieden.

Bron:reisgedrag kinderen basisschool; Traffic Test;2004 (p.23).

Noot2*: De buurten in Oost/Watergraafsmeer zijn typische fietsstadsdelen: bijna de helft van de kinderen (in de bovenbouw), die naar school begeleid worden, wordt met de fiets gebracht. Bron: Tussen school en thuis ... Het onderzoek, Dienst Onderzoek en Statistiek; Gemeente Amsterdam; 2006. Aangenomen mag worden dat dit ook geldt voor de onderbouw. Vaak ligt hier het percentage van kinderen die met de auto gebracht worden wel iets hoger. Bron: reisgedrag kinderen basisschool; TrafficTest; 2004



Conclusie

Het project Jeruzalem valt onder De Regeling NIBM, omdat

1. het aantal woningen in het gebied ongeveer gelijk blijft. De verkeersintensiteit zal hiermee naar verwachting ook grotendeels gelijk blijven waardoor geen significante verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden.
2. de maatschappelijk voorzieningen zijn voornamelijk gericht op de direct omwonenden en hebben nauwelijks een verkeersaantrekkende werking.
3. het de verwachting is dat de te bouwen school in het gebied een geringe stroom aan auto's zal genereren. Dit ligt in elk geval onder de getalsmatige NIBM-grens, die uitgaat van het aantal auto's dat gegenereerd wordt door maximaal 1.500 woningen per 1 ontsluitingsweg.

Daar dit project een NIBM-project is, is het niet nodig een luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren voor dit project