

Memo Luchtkwaliteit

datum	17 januari 2022	
aan	John Monden	VORM
	Dat Bui	VORM
van	Wim Koers	Antea Group
Kopie	Matthijs Höppener	Antea Group
project	Soza VORM onderzoeken	
projectnr.	0472418.100	
betreft	Luchtkwaliteit SoZa	

1 Inleiding

VORM is voornemens om het voormalig hoofdkantoor van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, SoZa, in Den Haag te herontwikkelen naar een gemengd woon- en werkgebied. Het projectgebied is gelegen aan de Anna van Hannoverstraat 4 en is weergegeven in figuur 1. VORM heeft in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan Antea Group gevraagd om verschillende milieutechnische en planologische onderzoeken uit te voeren. Het planvoornemen wordt middels een nieuw bestemmingsplan mogelijk gemaakt. In dat kader is een onderzoek uitgevoerd om te bekijken of de luchtkwaliteitsregelgeving het vaststellen van het bestemmingsplan in de weg kan zitten.



Figuur 1. Aanduiding projectlocatie (bron: Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 2021; Gemeente Den Haag)

De ontwikkeling betreft het sloop en nieuwbouw project AnnA, bestaande uit maximaal 120.000 m² BVO welke is opgedeeld in 2 fases. Het plan bestaat uit een stedelijke laag van 35 meter met 3 woontorens en 1 kantoorstoren. De torens zullen niet hoger zijn dan 75 meter. De ontwikkeling bestaat uit 1.000 – 1.320 woningen en ca. 30.000 m² BVO

voorzieningen, zoals retail, supermarkt en kantoorruimte. Er zijn 2 scenario's gemaakt, met elk een ander bouwprogramma:

- Scenario 1: 1.320 woningen, 4.000 m² retail, 24.000 m² kantoor en 2.000 m² supermarkt
- Scenario 2: 1.200 woningen, 1.500 m² retail, 28.000 m² kantoor en 500 m² supermarkt

2 Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de 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 (NO₂) en fijn stof (PM₁₀);
- 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 NO₂ en PM₁₀. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ 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/m³. 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 m² 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.

3 Beoordeling effect plan

Het beoogde plan maakt de ontwikkeling van woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen mogelijk. Deze ontwikkeling leidt, ten opzichte van de oorspronkelijk bestemde situatie, tot een toename van de verkeersintensiteiten op de wegen in de directe omgeving van het plangebied. Met behulp van de NIBM-tool (Infomil, versie 2021) kan, op grond van een toename van verkeersintensiteiten, worden bepaald of er voor een ontwikkeling een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek plaats moet vinden of dat met behulp van de NIBM-tool al aannemelijk is gemaakt dat een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit niet aan de orde is. De NIBM-tool gaat daarbij uit van de voor luchtkwaliteit meest ongunstige situatie en berekent daardoor het maximale effect.

Toename verkeersgeneratie

De NIBM-tool wordt voor zowel scenario 1 als scenario 2 ingevuld op basis van de toename van het aantal verkeersbewegingen. De verkeersgeneratie van beide scenario's is door Witteveen+Bos uitgerekend:

- In de **huidige situatie** (56.000 m² kantoor) is de verkeersgeneratie **1.222 mvt/ etmaal** o.b.v. weekdaggemiddelde;
- In scenario 1 (1.320 woningen & 30.000 m² stedelijke functies) is de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie **2.995 mvt/ etmaal** o.b.v. weekdaggemiddelde;

- In scenario 2 (1.320 woningen & 30.000 m² stedelijke functies) is de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie **2.465 mvt/ etmaal** o.b.v. weekdaggemiddelde.

In **scenario 1** is er sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen van **1.773 mvt/etmaal** en in **scenario 2** een toename van **1.243 mvt/etmaal**. Voor beide scenario's wordt 2024 als jaar van planrealisatie genomen en is het aandeel vrachtverkeer 1%.

Worst-case berekening voor de bijdrage van extra verkeer op de luchtkwaliteit

Met behulp van de NIBM-tool is een worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit gedaan. In figuur 2 is de berekening met de NIBM-tool opgenomen voor scenario 1 en in figuur 3 voor scenario 2.

Voor beide scenario's is de bijdrage van het extra verkeer onder de norm en 'niet in betekende mate'.

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

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1773
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,02
PM ₁₀ in µg/m ³	0,28
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 2. Worst-case berekening van Scenario 1 voor de bijdrage van het extra verkeer op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling (bron: NIBM-tool, 2021)

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

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1243
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,72
PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 3. Worst-case berekening van Scenario 2 voor de bijdrage van de volledige verkeersgeneratie op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling (bron: NIBM-tool, 2021)

4 Conclusie

Uit de berekening met de NIBM-tool volgt dat de maximale bijdrage van het voorgenomen plan aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ minder is dan 1,2 µg/m³ voor beide scenario's. **Op basis hiervan is aannemelijk dat het voorgenomen plan niet in betekenende mate bijdraagt.** 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.