

## Notitie

betreft: Transformatie Van Deventerdriehoek te Schiedam: luchtkwaliteitonderzoek

datum: 30 juni 2023

referentie: HH/SvN/DvdH/O 16935-3-NO

### 1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Schiedam is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit in de omgeving ten gevolge van de beoogde woningbouwontwikkeling ter hoogte van de Van Deventerdriehoek te Schiedam. De ontwikkeling zal voorzien in maximaal circa 500 woningen en circa 1.200 m<sup>2</sup> met een bestemming 'gemengd'. Vooralsnog is de exacte invulling van deze percelen nog onbekend. In figuur f1 is het plangebied weergegeven.

De realisatie van de beoogde ontwikkeling kan invloed hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en de nabije omgeving.

#### f1.1 Maximale bouwhoogtes binnen het plangebied



## 2 Wet- en regelgeving

### 2.1 Wet milieubeheer

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en de burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In de Wet milieubeheer zijn hiertoe regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en stikstofoxiden (NO), fijnstof (PM<sub>2,5</sub>/PM<sub>10</sub>), lood (PB), koolmonoxide (CO) en benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>). In tabel 2.1 zijn de grenswaarden voor de luchtkwaliteit bepalende verbindingen fijnstof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) opgenomen.

#### t2.1 Grenswaarden conform de Wet milieubeheer

| Stof              | Type norm                                                  | Concentratie in µg/m <sup>3</sup> |
|-------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| PM <sub>2,5</sub> | Jaargemiddelde                                             | 25                                |
| PM <sub>10</sub>  | Jaargemiddelde                                             | 40                                |
|                   | Daggemiddelde dag 35 keer per jaar mag worden overschreden | 50                                |
| NO <sub>2</sub>   | 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.

### 2.2 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 deze de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) verslechteren, behoeven 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. De grenswaarde voor het NIBM betreft een jaargemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> onder de 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

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 PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> < 1,2 µg/m<sup>3</sup> (3% van de grenswaarde) bedraagt indien het aantal woningen < 3000 bedraagt bij minimaal 2 ontsluitingswegen en < 1500 bij 1 ontsluitingsweg.

De realisatie van maximaal 500 woningen kan aldus als NIBM worden beschouwd.

## 3 Berekeningen

Om inzichtelijk te maken wat de bijdrage van de beoogde ontwikkeling is aan de luchtverontreinigende stoffen is gebruik gemaakt van de NIBM-rekentool. Deze tool is gebaseerd op de voorgeschreven Standaard Rekenmethode 1 voor binnenstedelijke wegen. Ook gaat deze uit van parameters in een worstcasesituatie (onder andere van stagnerend

verkeer, een bomenfactor van 1,5 en wegtype street canyon). Voor de invoergegevens zijn de kentallen gebruikt zoals deze zijn opgenomen in de publicatie "Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" (CROW).

Als uitgangspunt voor de verkeersgeneratie is uitgegaan van een zeer sterk stedelijk gebied gelegen in de schil van het centrum. Voorts is uitgegaan van huurappartementen in de categorie midden/goedkoop. De bijbehorende verkeersgeneratie bedraagt maximaal 2,6 motorvoertuigen per woning per etmaal. In voorliggende situatie is aldus sprake van een te verwachten verkeersgeneratie van maximaal 1.300 voertuigen per etmaal.

Voor de 1.200 m<sup>2</sup> met een gemengde bestemming is nog niet vastgesteld wat de invulling zal zijn. Thans zijn hier garagebedrijven en opslagunits gesitueerd. Gedacht moet worden aan lichte bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie 2. Uitgegaan is van een worstcasesituatie waarin sprake is van commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie). In de publicatie toekomstbestendig parkeren is uitgegaan van de kentallen voor verkeersgeneratie voor een commerciële dienstverlening, zijnde maximaal 7,5 motorvoertuigen per etmaal per 100 m<sup>2</sup> in de schil van het centrum in een zeer sterk stedelijk gebied. Daarmee is de te verwachten verkeersgeneratie voor de overige voorzieningen 90 motorvoertuigen per etmaal.

De totaal te verwachten verkeersgeneratie is derhalve maximaal 1.390 motorvoertuigen per etmaal. Voorts is uitgegaan van 2% vrachtverkeer aangezien hiervan bij de invulling van het plangebied met woningen en kleinschalige bedrijvigheid zeer beperkt sprake zal zijn. De rekenresultaten zijn opgenomen in onderstaande figuur.

#### **4 Beoordeling**

Voor plannen 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 (dat wil zeggen dat het minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt, dus minder dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>). Met behulp van de NIBM-tool is beoordeeld of de beoogde ontwikkeling leidt tot een in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit.

In voorliggende situatie is uitgegaan van een toename van 1.390 verkeersbewegingen per etmaal. Doorgaans kan de verkeersgeneratie als gevolg van de huidige situatie daarbij in mindering worden gebracht. De huidige situatie is hierbij echter vooralsnog vanuit een worstcasebenadering buiten beschouwing gelaten. In figuur 4.1 is de uitkomst van de gevolgen voor de luchtkwaliteit weergegeven, waaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

## f4.1 Uitsnede NIBM-tool

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|                                                                                                  |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                          | 2023 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                            |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                     | 1390 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                            | 2,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                  |      |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                             | 1,04 |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                            | 0,23 |
| 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; geen nader onderzoek nodig</b> |      |

Uit figuur 4.1 volgt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Opgemerkt wordt dat hierbij uitgegaan is van worstcaseaannames. Zelfs dan kan de beoogde ontwikkeling als NIBM worden aangemerkt.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de heersende generieke achtergrondconcentraties van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> inzichtelijk gemaakt. Ter hoogte van het plangebied is in 2021 (conform de CIMLK<sup>1</sup>) maximaal sprake van een concentratie van 23,7 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>, 18,2 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub> en 10,3 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>2,5</sub>. In 2030 wordt conform de CIMLK een concentratie van 17,7 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>, 16,1 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub> en 8,3 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>2,5</sub> geprognosticeerd. Ter plaatse van het plangebied wordt aldus ruimschoots aan de geldende grenswaarden conform de Wet milieubeheer voldaan.

#### 5 Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt in niet-betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit levert derhalve geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

Deze notitie bevat 4 pagina's.

Zoetermeer,

(i.o.)