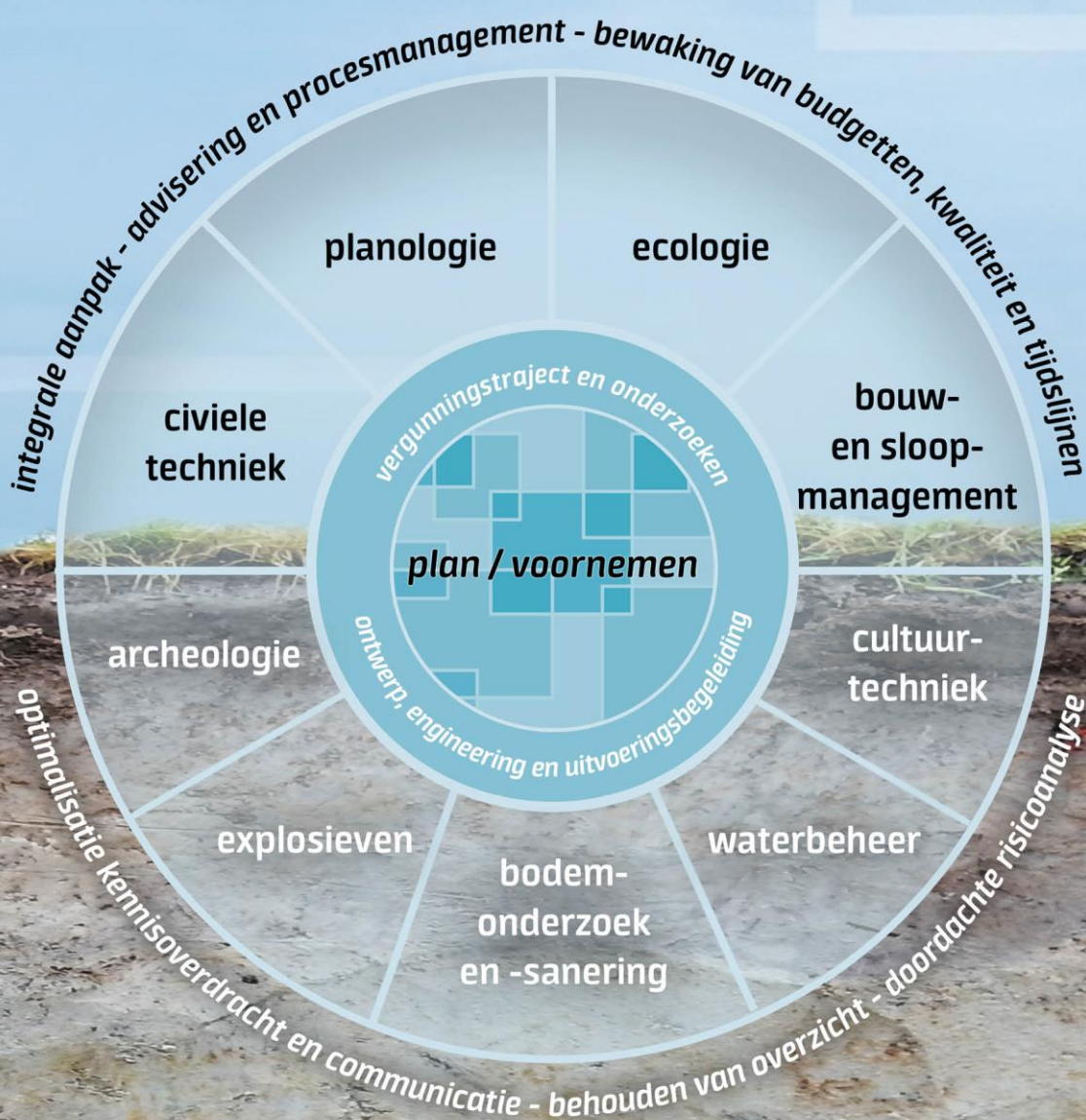


Notitie Luchtkwaliteit

Schutskooiwijk, Poortugaal

Opdrachtgever:
Gemeente Albrandswaard



IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
's-Gravendijkseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.nl

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
071 - 402 8586

KvK: 09157054
BTW: NL 815255172 B01
IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Afbakening onderzoekslocatie	3
1.3	Toekomstige situatie	4
2.	Wetgeving	5
3.	Beoordeling projectvoornemen	6
3.1	CROW-norm.....	6
3.2	Luchtkwaliteit ter plaatse.....	7
4.	Conclusie luchtkwaliteit	9

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In verband met de voorgenomen herontwikkeling, bekend als 'Schutskooiwijk' is het gewenst om inzicht te krijgen in de bestaande milieutechnische rechten in de directe omgeving. Op deze locatie worden de huidige 108 woningen gesloopt om plaats te maken voor een in totaal 256 woningen. IDDS is gevraagd om een notitie luchtkwaliteit op te stellen.

In verband met de toevoeging van deze hoeveelheid woningen op het terrein is het noodzakelijk om de luchtkwaliteit in kaart te brengen. Dit rapport voorziet daarin.

1.2 Afbakening onderzoekslocatie

De locatie is gelegen ten noordwesten van het centrum van Poortugaal, tussen de dorpskernen van Poortugaal en Hoogvliet in. Ten noorden ligt de provinciale weg N492 en de spoorverbinding. Het plangebied ligt net ten zuiden van de Groene Kruisweg en ligt ten westen van Poortugaal. De locatie bestaat uit twee delen. In het oosten ligt de huidige Schutskooiwijk. De huidige woningen in het hart van dit buurtje zijn technisch verouderd en moeten worden gesloopt en vervangen. Ten westen van de huidige buurt ligt ongeveer 3,5 hectare open land met o.a. volkstuinen. Dit gebied is het tweede deel.



Figuur 1: Afbakening globale plangebied

Tabel 1: Gegevens onderzoekslocatie

Plaats	Poortugaal
Locatie	Schutskooiwijk

1.3 Toekomstige situatie

Binnen het plangebied is het voornemen om 256 woningen te realiseren. Hiervoor is er in juli 2024 een Stedenbouwkundig Plan opgesteld. Het ontwerp biedt een integraal beeld dat voldoet aan een breed scala van ambities, beperkingen en randvoorwaarden.



Figuur 2: Aanduiding onderzoekslocatie

2. Wetgeving

Wettelijk kader

In paragraaf 5.1.4.1 *Bkl* staan instructieregels voor het beschermen van de luchtkwaliteit. Voor gebieden die niet binnen een aandachtsgebied voor stikstofdioxide of zevende deeltjes vallen, gelden conform artikel 5.50 lid 2 *Bkl* de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀ en PM_{2,5}) zoals opgenomen in respectievelijk artikel 2.4 lid 1 sub b en artikel 2.5 lid 1 *Bkl*. Dit zijn in ons land de meest kritische luchtverontreinigende componenten met de hoogste kans op overschrijdingen van de grenswaarden.

De normen zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald. Maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

Tabel 1: Grenswaarden NO₂ en PM₁₀ overeenkomstig artikel 2.4 en 2.5 *Bkl*.

Stof	Concentratie [µg/m ³]	Omschrijving
NO ₂	40	Jaargemiddelde concentratie
	200	Uurgemiddelde waarde die max. 18 keer per jaar mag worden overschreden
PM ₁₀	40	Jaargemiddelde concentratie
	50	24-uurgemiddelde waarde die max. 35 keer per jaar mag worden overschreden
PM _{2,5}	25	Jaargemiddelde concentratie

Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK)

Om de luchtkwaliteit te monitoren en te verbeteren in Nederland is in 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht geworden. De NSL-monitoring fungeert als centraal punt waarop overheden de benodigde gegevens voor verkeer, veehouderijen en voortgangsformulieren kunnen inzien, doorrekenen en bijwerken. Vanaf 1 januari 2023 is de NSL-monitoring vervangen door een nieuw systeem het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

Het doel van het instrument is het bewaken van de kwaliteit van de buitenlucht en het tijdig signaleren van een overschrijding van de omgevingswaarden.

Uit het oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moet ook worden bekeken of het realiseren van het project met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebiedsontsluitende wegen.

In artikel 5.54 sub b *Bkl* is aangegeven dat een woningbouwlocatie met netto maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg (of netto maximaal 3.000 woningen aan twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling) is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, indien deze toename maximaal 3% is.

3. Beoordeling projectvoornemen

Voor de voorgenomen ontwikkeling is de dagelijkse vervoersbeweging in kaart gebracht. Hiervoor is nog geen formeel onderzoek uitgevoerd. Om te behalen wat het verwachte dagelijks verkeer is, wordt gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (september 2024). Daarbij is uitgegaan van de onderstaande gegevens. De verwachting is dat het project rond 2031 is afgerond.

3.1 CROW-norm

Voor de verkeersbewegingen wordt uitgegaan van de norm per weekdag. Het vrachtverkeer naar en van woongebieden is doorgaans verwaarloosbaar, maar is in de CROW-publicatie wel in cijfers verwerkt. De publicatie 'Toekomstbestendig parkeren – Van parkeercijfers naar parkeernormen' (december 2018) hanteert een gemiddelde van 0,02 vrachtautobewegingen per woning per etmaal. Voor deze berekening is daarom uitgegaan van 0,02 middelzware verkeersbewegingen per woning per dag.

Het programma bestaat uit appartementen (111 sociale sector en 56 vrije sector) en grondgebonden woningen (46 sociale sector en 43 vrije sector). De definitieve oppervlakten zijn nog niet bekend. Om die reden is er worst case uitgegaan van de hoogste norm per appartement/woning.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 1.127 adressen voor Poortugaal-Zuid wordt uitgegaan van een matig stedelijk gebied. Gezien de ligging aan de rand van de bebouwde kom wordt uitgegaan van rest bebouwde kom. De gegevens zijn weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Verkeersgegevens

Functieaanduiding	Aantal woningen	Norm verkeersbewegingen per dag	Extra verkeer per dag
Appartementen (huur, appartement, sociaal > 100m ²)	111	3,0 – 3,8 (gem: 3,4)	377,4
Appartementen (koop, appartement, vrij > 100m ²)	56	6,7 – 7,5 (gem: 7,1)	397,6
Grondgebonden woningen (huur, huis, sociale huur)	46	4,0 – 4,8 (gem: 4,4)	202,4
Grondgebonden woningen (koop, tussenwoning/hoek)	43	6,7 – 7,5 (gem: 7,1)	305,3
Totaal	-	-	779

Dit leidt tot de volgende resultaten vanuit de NIBM-tool:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024		
Jaar van planrealisatie		2031
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		779
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,23
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

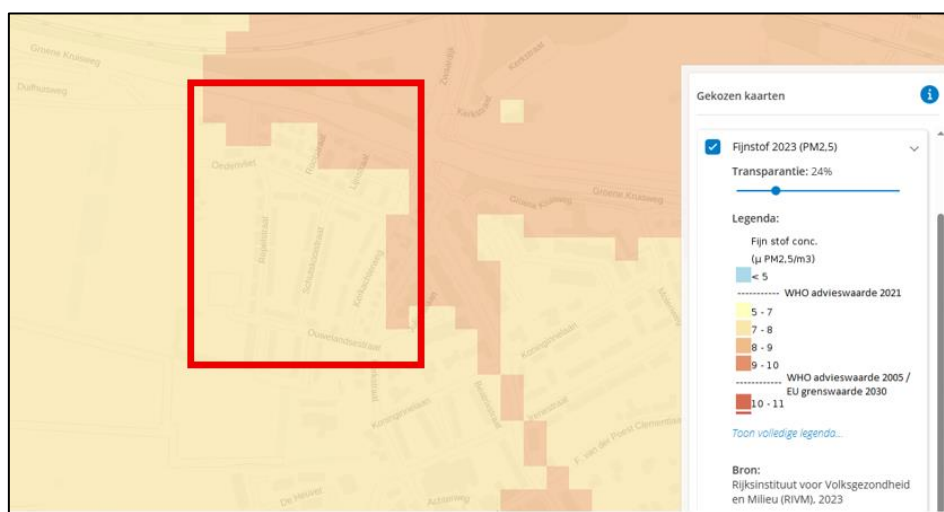
Figuur 3: Uitsnede NIBM-tool

Op grond van de omvang van het project geldt dat het projectvoornemen niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

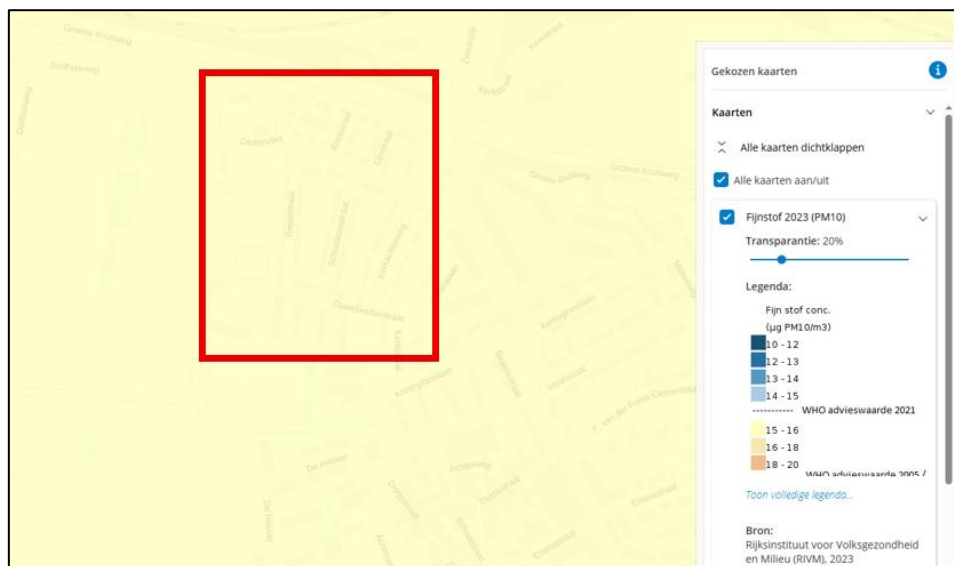
3.2 Luchtkwaliteit ter plaatse

In het kader van een de effecten op de fysieke leefomgeving zijn tevens de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van de projectlocatie. Deze worden getoetst aan de grenswaarden zoals genoemd in 5.50 lid 2 *Bkl* en 2.4 lid 1 sub b en artikel 2.5 lid 1 *Bkl*.

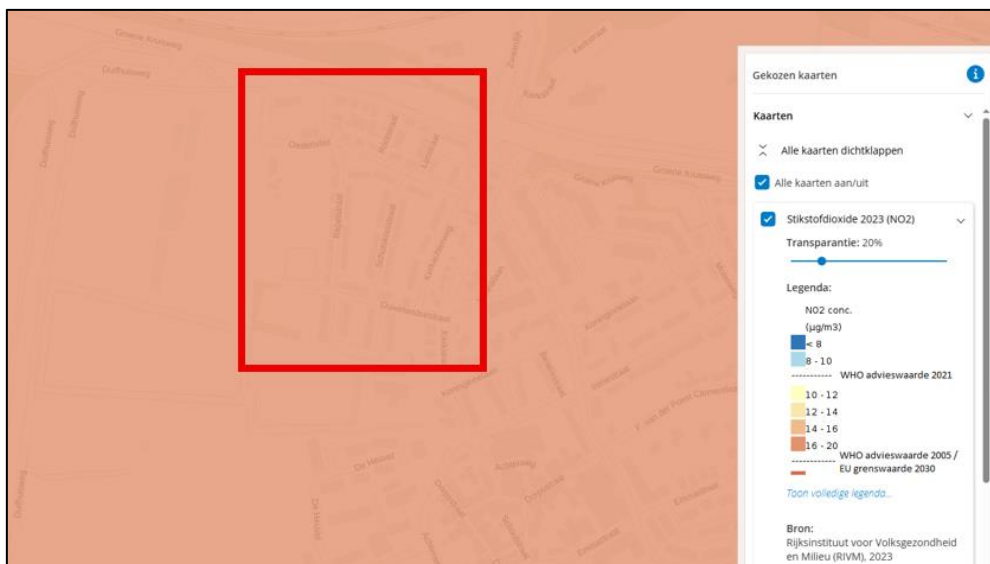
Hiervoor wordt gebruik gemaakt van Atlas Leefomgeving waarin deze achtergrondconcentraties zijn bepaald. In de volgende figuur zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} weergegeven ter hoogte van de projectlocatie voor het peiljaar 2023.



Figuur 4: Overzicht concentraties PM_{2,5} in peiljaar 2023 rond projectlocatie – atlasleefomgeving



Figuur 5: Overzicht concentraties PM₁₀ in peiljaar 2023 rond projectlocatie – atlasleefomgeving



Figuur 6: Overzicht concentraties NO₂ in peiljaar 2023 rond projectlocatie – atlasleefomgeving

Uit bovenstaand figuren blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ op de projectlocatie voor de voornoemde stoffen respectievelijk maximaal 16,6 en 15,4 µg/m³ is. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ wordt niet overschreden.

Eenzelfde geldt voor de grenswaarde van 25 µg/m³ voor PM_{2,5}. Deze is op de projectlocatie maximaal 7,99 µg/m³. De daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ van 50 µg/m³ mag overeenkomstig de Bkl maximaal 35 keer per jaar worden overschreden.

Op dichtstbijzijnde meetpunt van het CIMLK bij de projectlocatie komen maximaal 6 overschrijdingsdagen voor. In onderstaande tabel zijn deze bevindingen kort opgesomd.

Tabel 3: Toetsing achtergrondwaarden en grenswaarden NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀

Stof	Maximale achtergrondwaarde in de NSL monitoringstool [µg/m ³]	Jaargemiddelde grenswaarde conform Bkl [µg/m ³]
NO ₂	16,6	40
PM ₁₀	15,4	40
PM _{2,5}	7,99	35

Bovendien is de trend dat in de toekomst de emissies en daarmee gepaard gaande achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten. Een uitgebreidere motivatie is dus niet noodzakelijk omdat overschrijding van de grenswaarden is uitgesloten.

4. Conclusie luchtkwaliteit

Voor de ontwikkeling van de Schutskooiwijk in Poortugaal is onderzocht in hoeverre het aspect luchtkwaliteit een belemmering vormt. Op basis van de CROW norm is vastgesteld dat er sprake is van 779 vervoersbewegingen. De dagelijkse vervoersbewegingen zijn ingevuld in de NIMB-tool. Daaruit blijkt dat het project *niet in betekende mate* bijdraagt aan verslechtering van de lokale luchtkwaliteit.

Tevens is er via de Atlas Leefomgeving bekeken wat de huidige concentratie van de PM_{2,5}, PM₁₀ en NO₂ is. Het blijkt dat deze in de omgeving onder het jaargemiddelde (grenswaarden) liggen.

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de voorgenomen projectontwikkeling.