

Notitie

Contactpersoon ing. E. (Esther) Gort-Krijger

Datum 14 maart 2013

Kenmerk N001-1215705EGT-lhl-V03-NL

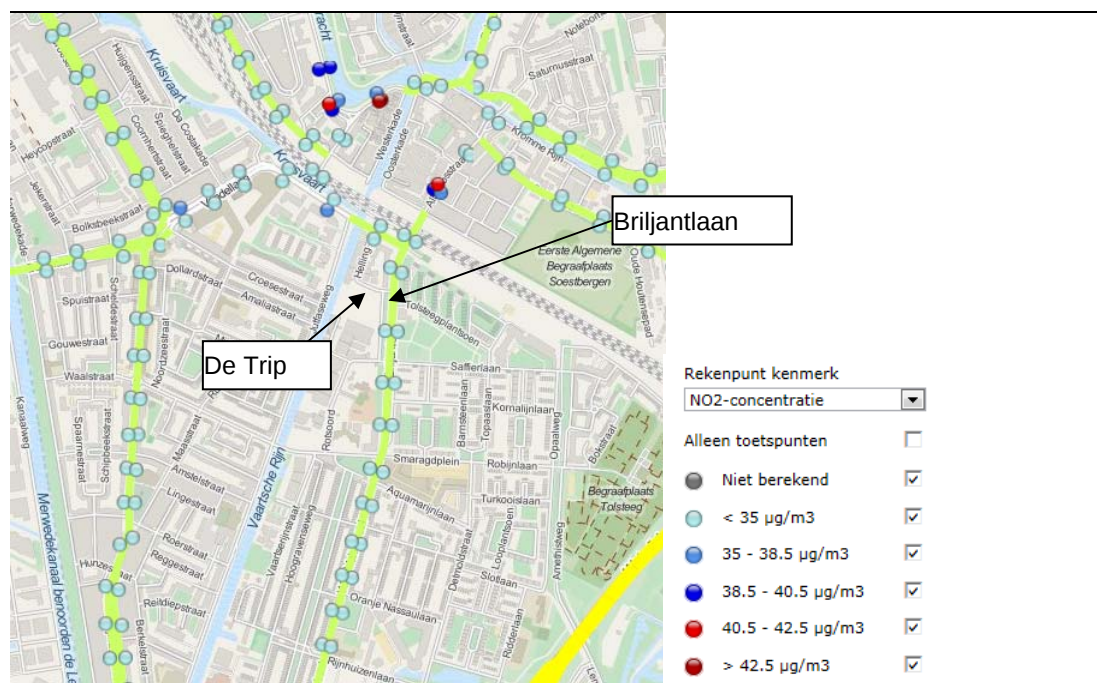
Luchtkwaliteit de Trip

Jebber is voornemens om op het voormalige terrein van de Boo te ontwikkelen. Het plan voor De Trip omvat 235 à 250 starterswoningen, 1700 m² commerciële ruimtes in de plint met als doelgroep creatieve ondernemers en daarnaast 400 m² horeca.

Aangezien deze ontwikkelingsplannen niet passen binnen het vigerende bestemmingsplan, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het kader van deze procedure zijn diverse onderzoeken nodig en dient een ruimtelijke onderbouwing (plantoelichting) te worden opgesteld.

In deze notitie staat het onderzoek naar de effecten van de voorgenoemen bestemmingsplanwijziging op de luchtkwaliteit centraal.

Het plangebied de Trip ligt nabij het centrum van Utrecht (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1 Situering plangebied en rekenpunten NSL-monitoringstool 2012, jaar 2015

1 Wettelijk kader

Bij ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat het project wettelijk inpasbaar is. Het wettelijk kader is opgenomen in de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer). Volgens de 'Wet luchtkwaliteit' is een voorgenomen ontwikkeling wettelijk inpasbaar indien aan tenminste één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden
- Er is (per saldo) geen sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit
- De voorgenomen ontwikkeling draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging
- De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het plan wordt getoetst aan voorwaarde 1 en 3.

Ad. 1

Voor luchtkwaliteit zijn met name fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) kritisch. Voor PM_{2,5} geldt volgens voorschrift 4.4 tweede lid van bijlage 2 van de Wet milieubeheer dat bij besluitvorming vóór 2015 geen toetsing aan de grenswaarde nodig is. Bovendien is de verwachting op basis van de huidige inzichten dat als wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM₁₀, dit ook het geval zal zijn voor PM_{2,5}. Daarom wordt in dit onderzoek alleen getoetst aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

Tabel 1.1 toont de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ waaraan in dit onderzoek getoetst zal worden, ook wordt de grenswaarde van PM_{2,5} weergegeven.

Tabel 1.1 Grenswaarden NO₂ en PM₁₀

	Concentratie (µg/m ³)	Per 11 juni 2011	Per 1 januari 2015	Toegestaan aantal overschrijdingen per jaar
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40	40	-
	24-uurgemiddelde	50	50	35
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde	-	25	-
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	60	40	-
	Uurgemiddelde	300	200	18 ¹

¹ in 2015

Ad. 3

Uit de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer) volgt dat als de bijdrage van een voorgenomen ontwikkeling aan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' bijdraagt, de voorgenomen ontwikkeling zondermeer inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Besluit NIBM) en de Ministeriële Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Vanaf 1 augustus 2009 is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 3 % van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Dit komt neer op een bijdrage van 1,2 µg/m³ voor beide componenten.

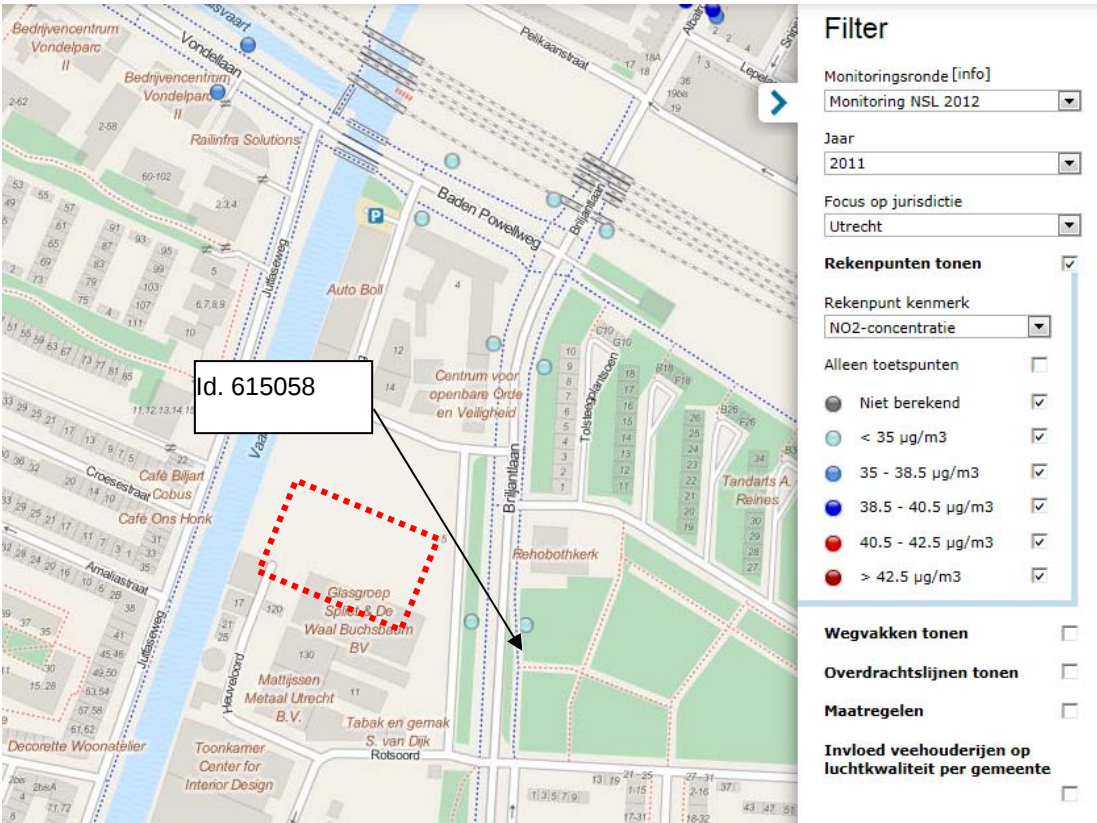
In de regeling NIBM zijn specifieke projecten vastgelegd, waarvan is bepaald dat zij NIBM bijdragen.

Anticumulatiebepaling

Het Besluit NIBM (artikel 5) bepaalt dat in enkele situaties de bijdragen van verschillende NIBM projecten eerst bij elkaar opgeteld moeten worden, alvorens vastgesteld kan worden dat de projecten NIBM bijdragen. Het plan De Trip heeft een ontsluitingsweg op de parallelweg van de Briljantlaan. Er zijn geen plannen die direct grenzen aan het plan en gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg. Hierdoor is in dit onderzoek aangenomen dat er geen ontwikkelingen in de nabijheid van de planlocatie zijn, waar in het kader van de anticumulatiebepaling rekening gehouden moet worden.

2 Concentraties en planeffect

In deze quick-scan is eerst aan de hand van de concentraties uit de NSL-monitoringstool voor de huidige situatie beoordeeld of er sprake is van een grenswaarde overschrijding. Hierbij is gekeken naar een waarneempunt ter hoogte van de Briljantlaan (Id. 615058). Dit rekenpunt heeft de hoogste concentratie NO₂ en is ter plaatse van het plan gesitueerd.



Figuur 2.1 Weergave NSL-monitoringstool¹

In onderstaande tabel zijn de concentraties opgenomen voor de situatie zonder planontwikkeling zoals die volgen uit de Monitoringstool, voor stikstof (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Uit de NSL-monitoringstool 2012 volgt dat de grenswaarden (40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀) in de huidige en toekomstige situatie niet wordt overschreden.

¹ <http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/#>

Tabel 2.1 concentraties NO₂ en PM₁₀ NSL-Monitoringstool van de Briljantlaan

Jaar	NO ₂ concentratie [µg/m ³]	NO ₂ Achtergrond [µg/m ³]	PM ₁₀ concentratie [µg/m ³]	PM ₁₀ Achtergrond [µg/m ³]	PM _{2,5} concentratie [µg/m ³]
2011	34,3	28,7	28,9	28,0	18,5
2015	31,8	27,0	24,5	23,8	16,0

De gewenste ontwikkeling is vervangende nieuwbouw. De gemeente heeft bepaald dat er sprake is van een verkeersaantrekkende werking van 250 mvt/etmaal ten gevolge van de ontwikkeling, exclusief de horeca. Voor de horeca is met behulp van de CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer' de verkeersaantrekkende werking bepaald. In de publicatie is voor de verkeersgeneratie van horeca opgenomen dat dit 81 mvt/etmaal per 100m² op een werkdag bedraagt en 269 mvt/etmaal per 100m² op een zaterdag. Uitgaande van de voorgenomen 400 m² betekent dit dat de horeca een verkeersaantrekkende werking zal hebben van 324 mvt/etmaal op een werkdag (in dit onderzoek ook voor zondag gehanteerd) en 1076 mvt/etmaal op zaterdag. Per week zijn dit totaal 3020 motorvoertuigen, wat neer komt op een weekdaggemiddelde intensiteit van 431 mvt/etmaal ten gevolge van de horeca.

De verkeersaantrekkende werking van het plan inclusief horeca komt dan neer op 681 mvt/etmaal. Vervolgens kan worden uitgegaan dat 50% van het verkeer in noordelijke richting rijdt en 50% in zuidelijke richting. In de berekening is daarom uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van 341 motorvoertuigen/etmaal.

Voor de wegtypering is uitgegaan van een worst-case scenario met de voertuigverdeling afgeleid uit de verkeersintensiteit op de Briljantlaan (maximaal aantal middelzwaar en zware voertuigen). Terwijl het plan voornamelijk een verkeersaantrekkende werking heeft van lichte motorvoertuigen. De invoergegevens zijn overeenkomstig met de Monitoringstool, waarbij stagnatie van het wegvak ten noorden van de Helling is gebruikt ten einde de bijdrage worst-case in te schatten.

Ten einde een inschatting te maken of er sprake kan zijn van een bijdrage van 1,2 µg/m³, is met webbased-CAR versie 11.0 een berekening uitgevoerd met een toename van 341 motorvoertuigen/etmaal. Hieruit volgt dat er sprake is van een toename 0,2 en 0,1 respectievelijk voor NO₂ en PM₁₀.

Op basis van de berekening kan gesteld worden dat de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit en wettelijk inpasbaar is op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wm.

3 Conclusie

De voorgenomen bestemmingsplanwijziging leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit die 'niet in betekenende mate' is. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling wettelijk inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Daarnaast volgt uit de NSL-monitoringstool 2012 dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit aan de Briljant in 2011 en in toekomstige jaren niet worden overschreden. Dit zal ook in de situatie met planontwikkeling zo blijven, omdat de concentraties ruim onder de grenswaarden blijven en de bijdrage van het plan zo beperkt is.

Bijlage 1

Verkeersgeneratie opgave gemeente Utrecht

Interne mededeling

Aan	Esther Gort	Datum	17 juli 2012
		Van	Joost Verhoeven
Onderwerp	Verkeersgegevens De Trip	Doorkiesnummer	030 – 286 71 78
		E-mail	j.verhoeven@utrecht.nl

De Trip

Programma

Het plan voor De Trip omvat 235 à 250 starterswoningen, huur, 1700 m² commerciële ruimtes in de plint met als doelgroep creatieve ondernemers en daarnaast horeca.

Kentallen

Gezien de ligging en de doelgroep gaan we voor de woningen uit van de kentallen voor huurwoningen in het centrum.

Voor de beoogde bedrijvigheid is het lastig om deze te typeren volgens de indeling die hoort bij de kentallen. Daarom hebben we voor de bedrijvigheid twee varianten bekeken, te weten als kantoor zonder balie en als hoogwaardige bedrijvigheid.

Voor de horeca is het uitgangspunt dat deze vooral een functie heeft voor de direct aanliggende functies en nauwelijks 'eigen' verkeer genereert.

Berekening verkeersgeneratie

<i>Nieuw</i>	<i>Type</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Aantal</i>	<i>Ritgeneratie/eenheid</i>	<i>Ritgeneratie</i>
Woningen	Huur appartementen	wo	250	1,3	325
Bedrijvigheid	Kantoor zonder balie	100 m ² bvo	1700	4,8	82
Horeca	Gerelateerd aan bedrijvigheid	100 m ² bvo	?	0	0
Totaal					407

Variant

<i>Nieuw</i>	<i>Type</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Aantal</i>	<i>Ritgeneratie/eenheid</i>	<i>Ritgeneratie</i>
Woningen	Huur appartementen	wo	250	1,3	325
Bedrijvigheid	Hoogwaardige bedrijvigheid	100 m ² bvo	1700	2,4	41
Horeca	Gerelateerd aan bedrijvigheid	100 m ² bvo	?	0	0
Totaal					366

Conclusie: het programma genereert ongeveer 400 auto's per etmaal.

De Boo

Beschrijving

Daarnaast moeten we uiteraard ook bezien wat er tot nog toe op deze locatie aanwezig was. In het gebouwtje op de hoek waren een kantoor en een aantal appartementen aanwezig. De bouwmaterialenhandel kan worden aangemerkt als gemengde bedrijvigheid of als distributieterrein. Net als bij het nieuwe programma zijn beide type bedrijvigheid doorgerekend.

Berekening verkeersgeneratie

<i>Oud</i>	<i>Type</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Aantal</i>	<i>Ritgeneratie/eenheid</i>	<i>Ritgeneratie</i>
Woningen	Huur appartementen	wo	12	1,3	16
Bedrijvigheid	Distributie	ha	9522 m ²	149	142
Totaal					158

Variant

<i>Oud</i>	<i>Type</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Aantal</i>	<i>Ritgeneratie/eenheid</i>	<i>Ritgeneratie</i>
Woningen	Huur appartementen	wo	12	1,3	16
Bedrijvigheid	Gemende	ha	9522 m ²	138	131
Totaal					147

Conclusie: de vroegere verkeersgeneratie bedroeg ongeveer 150 auto's per etmaal.

Verkeersgeneratie

De toename van het verkeer door het plan De Trip bedraagt netto 250 auto's per etmaal. Deze waarde moet worden opgeteld bij de intensiteiten op de omliggende wegen. Daarbij kan als uitgangspunt gehanteerd worden dat de verdeling van het verkeer over het omliggende wegennet ongeveer 50% is gericht op het noorden (richting Vondellaan–Albatrosstraat) en 50% op het zuiden (richting 't Goylaan).

Bijlage 2

CAR-berekeningen

Invoergegevens CAR

		Plaats	Straat	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Wegtype	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
		Utrecht	Brijlantlaan	136902	454239	341	0,95	0,04	0,01	0,00	0	c	4	1,00	12,5	0,40

Berekeningsresultaten CAR v 11.0

Verkeersaantrekkende werking

Rapportage no2pm10																			
Naam		rekenaar, vrij.																	
Versie		11.0																	
Stratenbestand		de Trip																	
Jaartal		2013																	
Meteorologische conditie		Meerjarige meteorologie																	
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie		locatieafhankelijk																	
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie		0 µg/m3																	
Schalingsfactor emissiefactoren																			
Personenauto's		1																	
Middelzwaar verkeer		1																	
Zwaar verkeer		1																	
Autobussen		1																	
Plaats		Straatnaam		X	Y	NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)							
Utrecht		Brijlantlaan		136902	454239	Jaargemiddelde		Jm achtergrond		# Overschrijdingen grenswaarde		# Overschrijdingen plandrempel							
						30,1		28,7		0		0							
PM10 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)													
Jaargemiddelde		Jm achtergrond		# Overschrijdingen grenswaarde		# Dagen zeezoutcorrectie													
25,1		24,9		13		3													

Achtergrondconcentratie; berekening CAR met intensiteit van 0 mvt/etm

Rapportage no2pm10																	
Naam	rekenaar, vrij.																
Versie	11.0																
Stratenbestand	de Trip																
Jaartal	2013																
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie																
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	locatieafhankelijk																
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m3																
Schalingsfactor emissiefactoren																	
Personenauto's	1																
Middelzwaar verkeer	1																
Zwaar verkeer	1																
Autobussen	1																
						NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)					
Plaats	Straatnaam		X	Y	Jaargemiddelde		Jm achtergrond		# Overschrijdingen grenswaarde		# Overschrijdingen plandrempel						
Utrecht	Brijlantlaan		136902	454239	29,9		28,7		0		0						
PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)												
Jaargemiddelde	Jm achtergrond		# Overschrijdingen grenswaarde		# Dagen zeezoutcorrectie												
26	24,9		13		3												