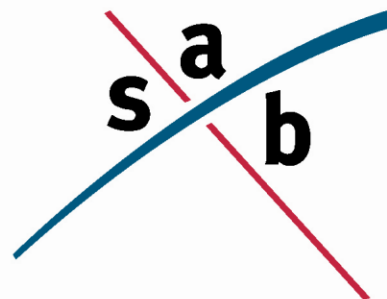


SAB • Arnhem
bezoekadres
Frombergdwarsstraat 54
6814 DZ Arnhem
correspondentieadres
Postbus 479
6800 AL Arnhem
T [026] 357 69 11
F [026] 357 66 11
I www.sab.nl
E arnhem@sab.nl
KvK Arnhem 09122123

SAB • Amsterdam
SAB • Eindhoven



memo

aan: De Elf Provincien / Gemeente Utrecht
van: Johan van der Burg / Mariël Gerritsen
datum: 3 juli 2015
betreft: Luchtkwaliteit Kaatstraat 1, Pijsweerd
project: 130445

INLEIDING

In het pand Kaatstraat 1 was tot 1 januari 2015 de Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling van de gemeente Utrecht gevestigd. Deze dienst heeft dit pand verlaten. Gezien de huidige marktomstandigheden is er weinig vraag naar kantoorruimte in de verhuurmarkt, waardoor de verhuurbaarheid van het gebouw onder druk komt te staan en leegstand dreigt.

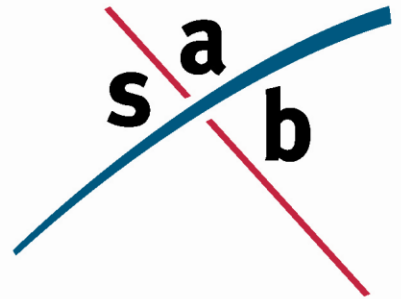
Om leegstand van dit pand te voorkomen wordt de huidige krappe bestemming "Kantoren" omgezet naar een bredere bestemming, op grond waarvan het mogelijk wordt in het pand functies zoals wonen, maatschappelijke voorzieningen, horeca, hotels, sport en ontspanning en kantoren toe te laten, al dan niet in combinatie met elkaar.

Op de begane grond zal waarschijnlijk een hotel, met bijbehorende horeca, of een dienstverlenend bedrijf zich vestigen. Op de verdiepingen daarboven worden maximaal 80 appartementen mogelijk gemaakt. Voor deze nieuwe ontwikkeling wordt een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het initiatief is onderdeel van het bestemmingsplanproces. In voorliggende notitie wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief beschouwd voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor gelden meerdere wettelijke en beleidsmatige kaders. Dit maakt dat de onderzoeksopzet tweeledig is, namelijk:

- 1 Toets NIBM;
- 2 Toets grenswaarden in het kader van goede ruimtelijke ordening;

WETTELIJK KADER

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.



Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

RESULTATEN

Toets NIBM

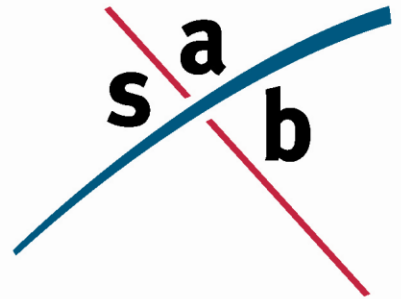
Het bestemmingsplan maakt een combinatie van functies mogelijk of een enkele functie, waarbij de volgende functies mogelijk worden gemaakt: wonen, maatschappelijke voorzieningen, horeca, hotels, sport en ontspanning en kantoren in plaats van de bestaande kantoorfunctie. De te realiseren woningen zijn NIBM. De ministeriële regeling NIBM bevat echter geen kwantitatieve uitwerking voor hotel, overige horeca en maatschappelijke voorzieningen. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van extra verkeersbewegingen van het plan inzichtelijk te maken.

Berekening planbijdrage

De planbijdrage van een plan bestaat uit de toename van de verkeersgeneratie van het plan (toekomstige verkeersgeneratie – huidige verkeersgeneratie). De verkeersgeneratie is bepaald op basis van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", d.d. oktober 2012. In deze publicatie wordt voor diverse functies de minimale en maximale verkeersgeneratie genoemd. Door bij de berekening van de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie uit te gaan van de maximale verkeersgeneratie en bij de huidige situatie van de minimale verkeersgeneratie is de berekende planbijdrage een worst-case benadering.

Tot voor kort was het gehele pand (13.060 m² bvo) in gebruik als kantoor van de Maatschappelijke Ontwikkeling van de gemeente Utrecht. De verkeersgeneratie voor kantoor (zonder baliefunctie) bedraagt minimaal 3,0 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/e) op deze locatie (zeer stedelijk gebied in de schil van het centrum) ten. De verkeersgeneratie van de appartementen bedraagt minimaal 392 mvt/e.

In het gebouw aan de Kaatstraat worden op de verdiepingen maximaal 80 appartementen mogelijk gemaakt. De verkeersgeneratie voor een appartement bedraagt maximaal 6,2 motorvoertuigbewegingen



per etmaal (mvt/e) op deze locatie (zeer stedelijk gebied in de schil van het centrum), hierbij is uitgegaan van dure koopappartementen. De verkeersgeneratie van de appartementen bedraagt maximaal 496 mvt/e.

Op de begane grond wordt waarschijnlijk een hotel gerealiseerd. Een 5 sterren-hotel heeft de hoogste verkeersgeneratie per hotelkamer. Per 10 hotelkamers genereert een 5 sterren-hotel 24,2 mvt/e.

De begane grond van het pand aan de Kaatstraat heeft een bruto oppervlak van 2.135 m². Een 5 sterren-hotelkamer heeft een oppervlak van minimaal 24 m². Op de begane grond is ruimte voor maximaal 89 kamers, hierbij is geen rekening gehouden met het oppervlak van algemene ruimten, zoals receptie, gangen, restaurant en dienstruimten, zoals de keuken. De verkeersgeneratie van het hotel is maximaal 215 mvt/e.

De totale verkeersgeneratie van de toekomstige situatie bedraagt maximaal 711 mvt/e.

In het verleden was het pand in gebruik als kantoorruimte. Deze functie trekt ook verkeer aan. De planbijdrage (toename van de verkeersgeneratie) is de toekomstige verkeersgeneratie min de verkeersgeneratie in de huidige situatie.

Bij de berekening van de verslechtering van de luchtkwaliteit is uitgegaan van de verkeersgeneratie van alleen de toekomstige situatie. Wanneer de verkeersgeneratie in de huidige situatie wordt meegenomen bij deze berekening is de toename van de luchtkwaliteit minder. Hierdoor vindt een overschatting van de toename plaats, zogenaamde worst-case benadering.

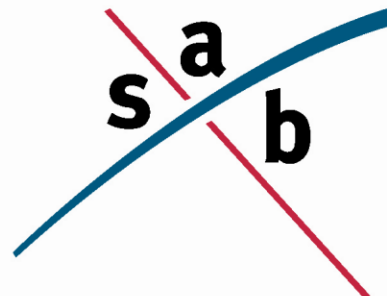
Wanneer op de begane grond voor een andere invulling wordt gekozen, zoals een dienstverlenend bedrijf, dan zal de verkeersgeneratie lager zijn dan bij een hotel. Ter indicatie als de gehele begane grond (2.135 m² bvo) gaat bestaan uit commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) dan bedraagt de verkeersgeneratie 160 mvt/e. Dit is minder dan wanneer op de begane grond een hotel (215 mvt/e) zich vestigt. De gekozen invulling bij de berekening van de verkeersgeneratie is dan ook een worst-case aanname.

De planbijdrage van het plangebied (toekomstige verkeersgeneratie – huidige verkeersgeneratie) bedraagt 391 mvt/e.

Met behulp van de NIBM-rekentool¹ (versie maart 2015) is de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het plan berekend. Een plan is in betekenende mate wanneer de toename van de luchtverontreiniging (NO₂ of PM₁₀) meer is dan 1,2 µg/m³. Wanneer een plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is toetsing van het plan aan de grenswaarden op grond van de Wm niet noodzakelijk.

Bij het opstellen van de NIBM-rekentool is uitgegaan van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging.

¹ Een rekenprogramma voor luchtkwaliteit, dat gebaseerd is op het luchtmodel CAR. Dit rekenmodel is gepubliceerd op InfoMil, door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu



In de onderstaande tabel is de berekening met de NIBM-tool weergegeven.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		319
Aandeel vrachtverkeer		1,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,35
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
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		

Verslechtering van de luchtkwaliteit in combinatie met omliggende projecten

Ten noorden van het plangebied ligt de het plan Zijdebalen, dit plan wordt ontsloten op de Draaiweg en de Oudenoord. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek voor het plan Zijdebalen² blijkt de planbijdrage 670 mvt/e, waarvan 3% vrachtverkeer te bedragen.

Naar verwachting rijdt niet meer dan 75% van de planbijdrage uit het plan Zijdebalen (503 mvt/e) op de Oudenoord tussen de Kaatstraat en de Draaiweg.

Op hetzelfde wegvak rijden naar verwachting ook niet meer dan 75% van de planbijdrage uit het plangebied (239 mvt/e).

De totale planbijdrage van beide plannen op de Oudenoord zal dan ook maximaal 742 mvt/e (2,4% vrachtverkeer) bedragen.

Met behulp van de NIBM-rekentool (versie maart 2015) is de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van beide plannen te samen op de Oudenoord bepaald. De berekening met NIBM-tool is hieronder weergegeven.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		742
Aandeel vrachtverkeer		2,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,93
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,15
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		

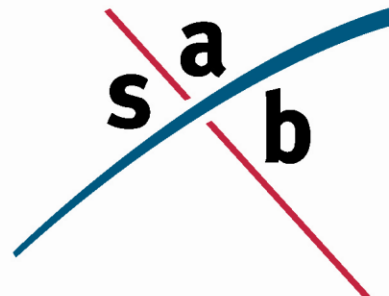
Conclusie NIBM-toets

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de planbijdrage van de gehele ontwikkeling kleiner is de NIBM-grens van 1,2 µg/m³, daardoor zal het plan 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

De ontwikkeling in het plangebied zorgt samen met het naastgelegen plan Zijdebalen wordt indirect ontsloten op de Oudenoord. De toename op de Oudenoord is kleiner dan de NIBM-grens van 1,2 µg/m³, daardoor dragen de twee ontwikkelingen samen ook 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Hiermee wordt voldaan aan de anti-cumulatie-bepaling uit het Besluit NIBM.

Een toetsing aan de grenswaarden is op basis van de Wm niet noodzakelijk, aan gezien het plan NIBM is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt inzichtelijk gemaakt of er sprake van een dreigende grenswaarde overschrijding.

² Memo luchtkwaliteit voor het project Zijdebalen, uitgevoerd door LBP, kenmerk V073102acA2.djs, 19 mei 2010



Toets grenswaarden

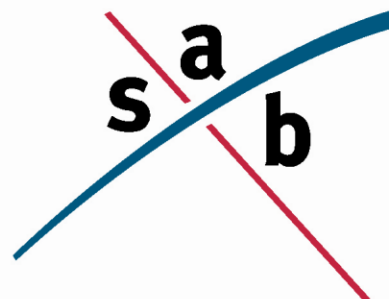
In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de lokale luchtkwaliteit onderzocht, zodat onacceptabele gezondheidsrisico's kunnen worden uitgesloten. Zijn de concentraties nabij het plangebied berekend met de rekenmodule van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), versie 2014. De rekenmodule van het NSL geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2.5} en PM₁₀) in het plangebied tussen 2015 en 2020. Het NSL kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario's laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen. Het NSL maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

De gemeente Utrecht heeft in de loop van 2014 en 2015 enkele verkeersmaatregelen genomen die nog niet zijn verwerkt in de monitoringstool van het NSL. Eén van deze maatregelen zijn de knijp bij de Monicabrug. Dit zorgt voor een hogere verkeersintensiteit op de Kaatstraat ten opzichte van de verkeersintensiteiten uit het NSL.

De gemeente Utrecht heeft voor het luchtonderzoek de verkeersintensiteiten berekend voor de jaren 2015 en 2020, waarbij rekening is gehouden met de verkeersmaatregelen die genomen worden in het gebied rond de Kaatstraat. Deze verkeersintensiteiten zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

	Verkeersintensiteiten							
	2015				2020			
	Lichte motorvoertuigen in mv/e	Middelzware motorvoertuigen in mv/e	Zware motorvoertuigen in mv/e	Bussen in bea/e ³	Lichte motorvoertuigen in mv/e	Middelzware motorvoertuigen in mv/e	Zware motorvoertuigen in mv/e	Bussen in bea/e
Kaatstraat	4.351	159	74	316	3.476	146	53	316
Adelaarstraat	5.061	176	71	316	4.307	170	60	316
Oudenoord, ten noorden van Kaatstraat	8.339	199	132	819	8.705	260	164	807
Oudenoord, ten zuiden van Kaatstraat	7.245	230	112	1.135	4.848	180	51	1.123

³ bea/e: busequivalenten per etmaal. In Utrecht rijden naast gewone (onverlengde) bussen ook verlengde en dubbelverlengde bussen. Verlengde en dubbelverlengde bussen hebben een hogere emissie dan een gewone bus om hiervoor te corrigeren zijn het aantal bussen voor luchtberekeningen in utrecht uitgedrukt in busequivalenten.



Conclusie grenswaarden

De verkeersintensiteiten uit 2015 en 2020 zijn gebruikt bij de berekening van de concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en stikstofdioxide (NO₂) langs de Kaatstraat en de Oudenoord met het NSL (versie 2014). De overige uitgangspunten uit het NSL zijn niet gewijzigd. In de onderstaande figuur is de ligging van de waarneempunten ten opzichte van de ontwikkeling weergegeven.



In de onderstaande tabel staan de hoogste concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en stikstofdioxide (NO₂) langs de Kaatstraat en de Adelaarstraat weergegeven voor de jaren 2015 en 2020, welke berekend zijn met het NSL, versie 2014.

	Jaargemiddelde concentraties in de Kaatstraat en Adelaarstraat in µg/m ³						
	Stikstofdioxide (NO ₂)			fijn stof (PM ₁₀)			fijn stof (PM _{2.5}) NSL-berekening
	NSL- berekening	NIBM-tool	Totaal	NSL- berekening	NIBM-tool	Totaal	
2015	33,26	0,93	34,19	26,01	0,15	26,16	16,97
2020	24,11	0,93	26,04	24,48	0,15	24,63	15,35
Grenswaarden			40			40	25

In de onderstaande tabel staan de hoogste concentraties fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en stikstofdioxide (NO₂) langs de Oudenoord weergegeven voor de jaren 2015 en 2020, welke berekend zijn met het NSL, versie 2014.

	Jaargemiddelde concentraties in de Oudenoord in µg/m ³						
	Stikstofdioxide (NO ₂)			fijn stof (PM ₁₀)			fijn stof (PM _{2.5}) NSL-berekening
	NSL- berekening	NIBM-tool	Totaal	NSL- berekening	NIBM-tool	Totaal	
2015	34,71	0,93	35,64	26,27	0,15	26,42	17,38
2020	27,18	0,93	28,11	25,01	0,15	25,16	15,65
Grenswaarden			40			40	25

SAB • Arnhem

bezoekadres
Frombergdwaarsstraat 54
6814 DZ Arnhem

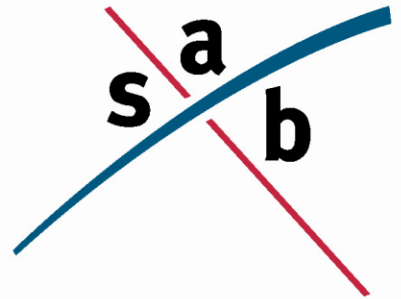
correspondentieadres
Postbus 479
6800 AL Arnhem

T [026] 357 69 11
F [026] 357 66 11
I www.sab.nl
E arnhem@sab.nl

KvK Arnhem 09122123

SAB • Amsterdam

SAB • Eindhoven



De berekende concentraties die zijn berekend met het NSL zijn lager dan de grenswaarden in de twee jaren (2015 en 2020). Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Doordat in dit luchtonderzoek rekening is gehouden met de hogere verkeersintensiteiten op de Kaatstraat en de Oudenoord zijn de berekende concentraties in dit luchtonderzoek hoger dan de concentraties uit de monitoringstool. De berekende concentraties en de concentraties uit de monitoringstool zorgen niet voor overschrijdingen van de grenswaarde.

CONCLUSIE

Doordat wordt voldaan aan de grenswaarden en het plan Niet In Betekende Mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, voldoet het plan 'Kaatstraat 1, Pijlsweerd' aan artikel 5.16 lid 1 lid A respectievelijk C van de Wet milieubeheer (Wm). Hierdoor is er zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van het plan 'Kaatstraat 1, Pijlsweerd'.