

Notitie

Contactpersoon [REDACTED]
Datum 23 april 2021
Kenmerk N003-1270787MVP-V03-aqb-NL

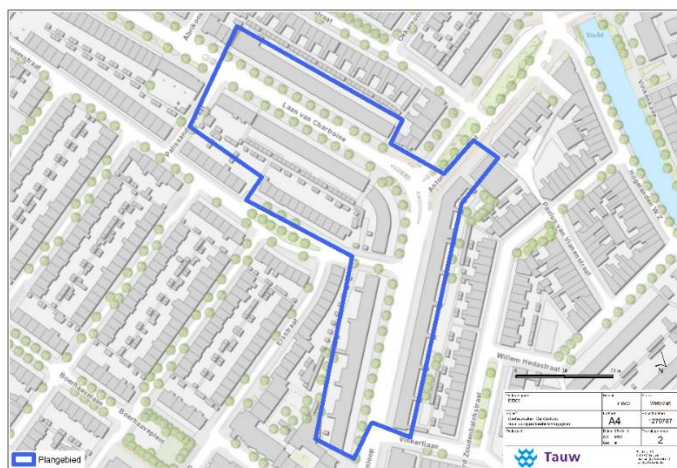
Luchtkwaliteitsonderzoek De Omloop Utrecht

1 Aanleiding

De woningcorporatie Mitros is voornemens om een herontwikkeling van de Omloop in Utrecht te realiseren. Het plan is om een deel van de gedateerde woningen aan de Omloop en Laan van Chartreuse in Ondiep en Nijenoord te slopen en vervolgens nieuwbouw te realiseren. Hiervoor is een bestemmingsplanwijziging nodig.

Op dit moment bevinden er zich 168 woningen in het plangebied. Mitros is voornemens om dit aantal te verhogen naar circa 290 woningen. De herontwikkeling omvat de sloop van de bestaande woningen en de realisatie van nieuwe sociale huurwoningen. Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.

Om te bepalen wat het effect is van de nieuwe sociale huurwoningen op de luchtkwaliteit is een 'niet in betekende mate' toets uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet luchtkwaliteit. In bijlage 1 is het wettelijk kader beschreven.



Figuur 1.1 Plangebied De Omloop

2 Werkwijze

De effecten op de luchtkwaliteit worden inzichtelijk gemaakt met de NIBM-tool ('niet in betekende mate') en de NSL-monitoringstool. Met de NIBM-tool, versie maart 2021, wordt een 'worstcase' berekening gedaan van het extra effect van de verkeersaantrekkende werking op de concentraties NO₂ en PM10 (voor luchtkwaliteit relevante componenten) door de beoogde ontwikkeling. Met de NSL-monitoringstool 2018 ontstaat inzicht in de luchtkwaliteit in de nabijheid van het plangebied voor verschillende referentiejaar. Daarbij wordt inzicht gegeven in de 'achtergrondconcentraties' en het effect van het bestaande verkeer. Voor NO₂ en PM10 geldt een grenswaarde van 40 µg/m³. Per 1 januari 2015 moet ook voldaan worden aan de PM2.5 grenswaarde van 25 µg/m³ jaargemiddeld. Door deze werkwijze te hanteren kan worden vastgesteld of wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Tevens wordt inzicht gegeven of er sprake is van een niet in betekende mate bijdrage door de ontwikkeling.

De eerste stap is het bepalen van de stedelijkheidsgraad van de betreffende locatie. De verkeersaantrekkende werking is vastgesteld met behulp van de CROW publicatie 381¹

Op grond van de omgevingsadressendichtheid kan aan een regio een stedelijkheidsgraad worden toegekend (CROW publicatie 381). De volgende klassenindeling is gehanteerd:

1. Zeer sterk stedelijk > 2.500 adressen per km²
2. Sterk stedelijk 1.500 – 2.500 adressen per km²
3. Matig stedelijk 1.000 – 1.500 adressen per km²
4. Weinig stedelijk 500 – 1.000 adressen per km²
5. Niet stedelijk < 500 adressen per km²

De omgevingsadressendichtheid van de gemeente Utrecht is 3.347 adressen per km². Dit betekent dat deze gemeente wordt ingedeeld in stedelijkheidsgraad 1; zeer sterk stedelijk.

In de tweede stap van het vaststellen van de extra verkeersaantrekkende werking van het plan wordt aan het woonmilieutype een gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdag etmaal gekoppeld. Op basis van de CROW publicatie 381 is de verkeersgeneratie bepaald. Hiervoor is woonmilieutype, de mate van stedelijkheid en type woning van belang; waarvoor de volgende keuzes zijn gemaakt:

- Woonmilieutype: schil centrum
- Mate van stedelijkheid: zeer sterk stedelijk
- Type woning: koop, tussen/hoek
- Type appartement: huur etage midden/goedkoop

De bijbehorende verkeersgeneratie bedraagt 6,2 bewegingen van personenauto's per gemiddeld etmaal per sociale huurhuis. Voor de sociale huurappartementen bedraagt het gemiddelde aantal bewegingen van personenauto's 2,6 bewegingen per etmaal.

Daardoor wordt de bijbehorende verkeersgeneratie voor de 12 sociale huurhuizen 74 bewegingen van personenauto's per gemiddeld etmaal. De bijbehorende verkeersgeneratie voor de 278 sociale huurappartementen is 722 bewegingen van personenauto's per gemiddeld etmaal. Dit levert een totaal op van 797 bewegingen van personenauto's per gemiddeld etmaal.

CROW publicatie 381 geeft daarnaast 0,02 vrachtwagenbewegingen per woning of appartement per gemiddeld etmaal. Dit geeft voor de beoogde situatie in totaal 5,8 vrachtwagenbewegingen per gemiddeld etmaal.

Voor de invoer van de NIBM-tool wordt daarom (797+5,8) 802,8 motorvoertuigbewegingen per weekdag aangehouden met een aandeel van 0,02 % vrachtwagens.

3 Resultaten

De bijdrage aan de luchtkwaliteit ten gevolge van het project zijn doorgerekend in de NIBM-tool versie maart 2021. De uitkomst is berekend voor rekenjaar 2021 met worstcase rekenparameters. Uit de tool wordt berekend dat de bijdrage van NO₂ en PM₁₀ concentraties niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Met andere woorden; Er worden geen concentraties hoger dan 1,2 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀ berekend. De berekening laat zien dat het extra verkeer maximaal 0,56 µg/m³ bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO₂. Voor de concentratie PM₁₀ zal het verkeer maximaal 0,13 µg/m³ bijdragen.

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

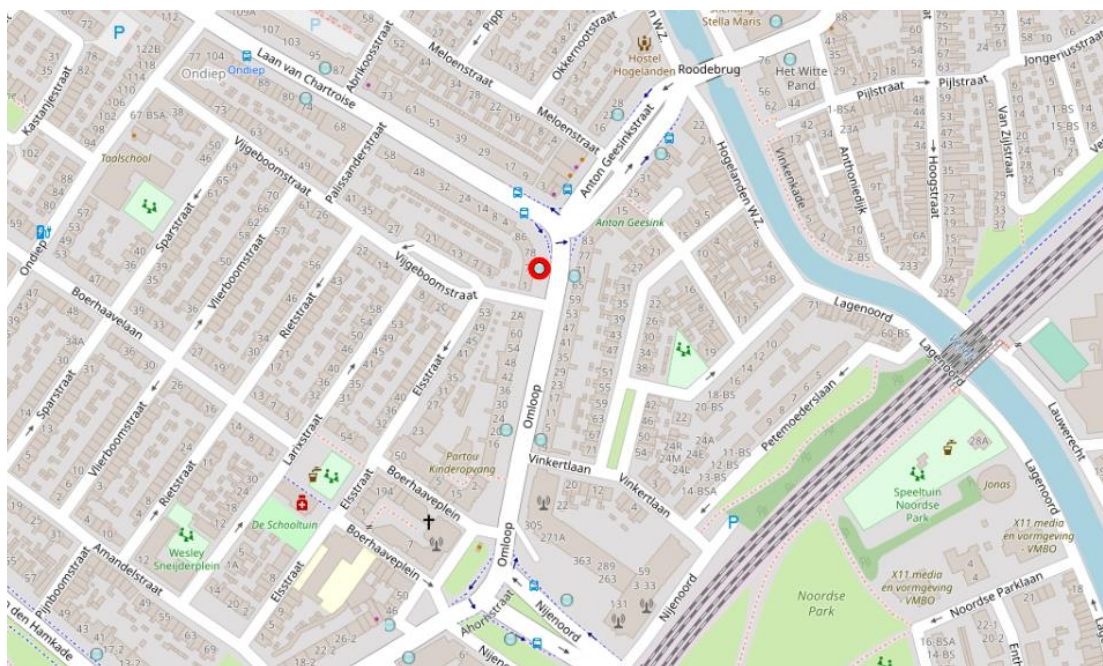
Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	802,8
Aandeel vrachtverkeer	0,02%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,56
PM ₁₀ in µg/m ³	0,13
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 3.1 Resultaat NIBM-tool 2021

Om te beschouwen of de gecumuleerde concentraties voldoen aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit wordt het planeffect opgeteld bij de heersende concentraties. Dit is inzichtelijk gemaakt door middel van de NSL-monitoringstool 2019.

Het beschouwde rekenpunt is 61716 en geeft de totale concentraties in de nabije omgeving van het plangebied. In figuur 3.2 wordt de ligging van het rekenpunt in de NSL-monitoringstool weergegeven. Voor het jaartal 2017 bedraagt de totale concentratie NO₂ 30,1 µg/m³ en voor PM10 21,1 µg/m³. Wanneer het planeffect hier bovenop wordt geteld blijven de totale concentraties respectievelijk 30,6 µg/m³ NO₂ en 21,2 µg/m³ PM10. De concentraties voldoen aan de grenswaarden van 40 µg/m³.

De NIBM-tool rekent voor luchtkwaliteit relevante stoffen NO₂ en PM10. Per 1 januari 2015 moet ook voldaan worden aan de PM2.5 grenswaarde van 25 µg/m³ jaargemiddeld. De totale concentratie PM2.5 die is opgenomen in de NSL-monitoringstool is 12,9 µg/m³. Gezien de PM10 bijdrage (waar de fractie PM2.5 in is opgenomen) ten gevolge van het plan 0,13 µg/m³ bedraagt is te verwachten dat de PM2.5 niet hoger zal zijn dan 13,0 µg/m³. De concentratie PM2.5 voldoet aan de grenswaarde van 25 µg/m³.



Figuur 3.2 NSL-monitoringstool (rood omcirkeld betreft het beschouwde rekenpunt (61716))

4 Conclusie

Het effect voor het project draagt minder dan 1,2 µg/m³ bij aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM10. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit wordt daarmee beschouwd als niet 'niet in betekende mate' en vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit wettelijk inpasbaar op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wet milieubeheer. Op basis van de NSL-monitoringstool wordt tevens geconcludeerd dat aan de grenswaarden vanuit de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan.

Bijlage 1 Wettelijk kader

Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de regelgeving omtrent luchtkwaliteit in acht. Vanaf 15 november 2007 is de 'Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' van kracht, in dit stuk verder de 'wet luchtkwaliteit' genoemd. Uit de wet luchtkwaliteit volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt *per saldo* een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL, waardoor alleen de eerste drie voorwaarden gronden zijn waarop een bestuursorgaan kan besluiten dat de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Ad 1. Geen overschrijding van grenswaarden

Een voornemen is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onlosmakelijk met het plan verbonden maatregelen.

Onderstaande tabel vat de meest relevante grenswaarden voor de luchtkwaliteit samen. Het betreft grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10 en PM2,5).

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar
PM10	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar
PM2.5	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Tabel B1.1 Meest relevante grenswaarden uit de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer

Ad 2. De luchtkwaliteit verslechtert niet

Indien de ontwikkeling van een project, inclusief de daarmee samenhangende maatregelen, nergens leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of de luchtkwaliteit verbetert ten gevolge van de planontwikkeling, is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit geldt ook in gebieden waar grenswaarden worden overschreden.

Daarnaast is het toegestaan een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren met behulp van compenserende maatregelen (saldobenadering), zodat de luchtkwaliteit *per saldo* niet verslechtert. Ook in dat geval is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Regeling projectsaldering is vastgelegd op welke wijze saldering plaats dient te vinden.

Ad 3. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen

Projecten die niet 'in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is.