

Memo inzake luchtkwaliteitsbeoordeling BP La Vie

Wijziging toetscriteriumWm

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kan een plan worden vastgesteld, indien aannemelijk is gemaakt dat:

- a) het plan niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van het plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het plan samenhangende maatregel of een door dat plan optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- c) het planniet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof (lid 1 onder c);
- d) het plan past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

Bij het oorspronkelijke Bestemmingsplan La Vie is getoetst of het BP La Vie voldeed aan artikel 5.16 lid 1 onder c. Bij de behandeling in de gemeenteraad is door de Christen Unie een motie ingediend, waarin is gevraagd om voor zwaarbelaste straten in het vervolg niet te toetsen aan het NIBM-criterium, maar te toetsen aan de grenswaarde. Na toezegging van wethouder Isabella om dat in het vervolg te doen is de motie ingetrokken. Bij de nieuw opgestelde luchtbeoordeling door LBP|Sight is dan ook getoetst of voldaan wordt aan het NIBM-criterium, maar is getoetst of voldaan wordt aan de grenswaarden, met inbegrip van het effect van bestemmingsplan op de luchtkwaliteit.

Vraagtekens inzake verkeerscijfers en berekende luchtkwaliteit

Er zijn op de RIA vraagtekens gesteld bij de afname van de concentratie stikstofdioxide (NO₂), ondanks een toename door het verkeer.

Tijdens de RIA is hier kort op gereageerd, hetgeen in deze notitie nader wordt uitgewerkt.

In de Monitoringstool2013 zijn de verkeersintensiteiten ingevoerd uit het verkeersmodel VRU2.0UTR2.2. Op 1 november 2014 is het verkeersmodel Vru3.1u vastgesteld, waarin de maatregelen uit het "Uitvoeringsprogramma 2013 – 2015, Gezonde lucht voor Utrecht" zijn verwerkt. Dit betreft ook een aantal verkeersmaatregelen, waardoor de intensiteiten uit Vru3.1u (kunnen) verschillen van VRU2.0 UTR2.2.

In de onderstaande tabel worden de intensiteiten uit Vru3.1u vergeleken met de intensiteiten uit VRU2.0UTR2.2. Het betreft de intensiteiten zonder de verkeersaantrekkende werking als gevolg van het BP La Vie.

Tabel 1: Vergelijking verkeersintensiteiten VRU2.0UTR2.2 en Vru3.1u

	VRU2.0UTR2.2 mvt/etmaal excl. bussen	VRU2.0UTR2.2 bussen/etmaal	Vru3.1 mvt/etmaal excl. bussen	Vru3.1 bussen/etmaal
St. Jacobsstraat (noordelijk deel)	6.800	1.022	7.920	712
Weerdsingel	5.940	0	5.670	0
Oudenoord, (tussen St. Jacobsstraat en Kaatstraat)	11.360	1.022	4.740	712

Geconstateerd kan worden dat op de Oudenoord als gevolg van het niet doorgaan van de Knip Paardenveld (zoals opgenomen in VRU2.0UTR2.2) en het realiseren van een “knip” Monicabrug, de intensiteiten op de Oudenoord sterk afnemen. Ook neemt het geprognosticeerde aantal bussen af, als gevolg van veranderde lijnvoeringsinzichten bij het BRU.

In de onderstaande tabel is een vergelijking opgenomen van de met de Monitoringstool2013 berekende jaargemiddelde concentraties aan stikstofdioxide en de door LBP|Sight berekende concentraties.

Tabel 2: berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide voor het jaar 2015 (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Segment-ID	Rekenpunt	Berekende concentratie	Berekende concentratie	Afname berekende concentratie LBP Sight t.o.v. MT2013	Achtergrond- concentratie	Achtergrond- concentratie	Afname GCN 2014 t.o.v. 2013	Verkeers- bijdrage	Verkeers- bijdrage	Toename/ afname verkeers- bijdrage	
	MT2013	MT2013	LBP Sight		GCN2013	GCN2014		MT2013	LBP Sight		
St. Jacobsstraat (noordelijk deel)	1280936	15537933	38,2	35,9	2,3	29,4	26	3,4	8,8	9,9	1,1
Weerdsingel	1280900	615523	32,8	30,2	2,6	29,4	26	3,4	3,4	4,2	0,8
Oudenoord (tussen St. Jacobsstraat en Kaatstraat)	1280902	615988	39,3	31,8	7,5	29,4	26	3,4	9,9	5,8	-4,1

Toelichting:

In het rapport van LBP|Sight is tevens rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van het BP La Vie

Op basis van de tabel kan worden geconstateerd dat de verwachte achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide voor het jaar 2015 in de GCN2014 lager ($3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$) is ter plaatse van de Weerdsingel, Oudenoord en St. Jacobsstraat, dan in de GCN2013.

De berekende verkeersbijdrage voor de St. Jacobsstraat en de Weerdsingel is licht hoger als gevolg van de toename van het verkeer en de berekende verkeersbijdrage langs de Oudenoord is lager als gevolg van de lagere verkeersintensiteiten op de Oudenoord.

Berekening aandeel uitbreiding La Vie

Op verzoek van de raad zijn de gevolge van de luchtkwaliteit berekend ten gevolge van de uitbreiding. Door LBP|Sight is eerder de concentratie berekend voor de eind situatie. Hierbij is uitgegaan van een **worstcase** situatie namelijk een toename van het verkeer ten gevolge van La Vie met 1000 mvt./ etm.

De berekening van de toename van de concentratie alleen t.g.v. de uitbreiding zijn ook berekend op basis van **worstcase** uitgangspunten en bedragen:

	jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	jaargemiddelde concentratie fijn stof
Sint Jacobsstraat	maximaal 1,86 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	maximaal 0,22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Weerdsingel en de Oudenoord	0,17 – 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,03 – 0,05 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Is de werkelijke situatie zal de toename van het verkeer en dus de concentraties, gezien beperkte toevoeging van 19 parkeerplaatsen, echter aanmerkelijk lager liggen.

De berekeningen zowel voor als na de uitbreiding geven geen overschrijding van de grenswaarden.

Conclusie

Als gevolg van de verwachte lagere achtergrondconcentratie, de lagere busintensiteiten en de lagere bus-emissies zijn de afname in de concentraties op de verschillende straten goed te verklaren, ondanks de verkeersaantrekkende werking als gevolg van het BP La Vie. Op de Oudenoord neemt de concentratie veel sterker af als gevolg van de daling van de verkeersintensiteit op de Oudenoord als gevolg van de in het verkeersmodel opgenomen "knip" Monicabrug.

De berekeningen zowel voor als na de uitbreiding geven geen overschrijding van de grenswaarden.