



Planologisch en Juridisch Adviesbureau

Pasmaat advies

Memo Luchtkwaliteit

Vleutensevaart 50-100 te Utrecht

Gemeente Utrecht

Maart 2018

info@pasmaat.com
www.pasmaat.com

1. Aanleiding

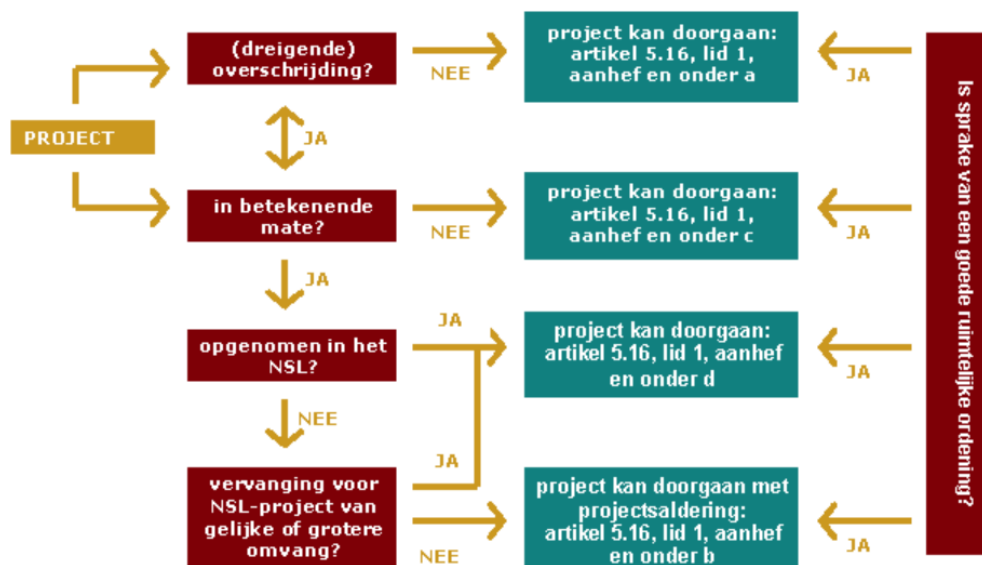
Voor het transformeren van het bedrijventerrein van DE aan de Vleutensevaart 50-100 te Utrecht is onder andere een beschouwing nodig van de luchtkwaliteitssituatie. Aan Pasmaat Advies is verzocht om deze beschouwing op te stellen.

Er is uitgegaan van een huidig bedrijvengebouw waar kantoren zijn toegestaan, die qua functie ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van het totale bedrijf van DE. Zelfstandige kantoren zijn in de huidige planologische situatie niet toegestaan. Het gehele gebouw kan daarom zowel bedrijfsgebouw en als kantoorgebouw worden gebruikt, voor zover deze kantoren ten dienste van het bedrijf DE worden gebruikt. Om deze reden wordt als bestaand recht ook uitgegaan van dubbelgebruik van het gebouw.

In de nieuwe situatie wordt de begane grond gebruikt als restaurant met buitenterras. De eerste verdieping zal worden gebruikt als vergader- en congreslocatie. De tweede, derde en vierde verdiepingen worden gebruikt als hotel/short-stay. De eerste verdieping kan echter ook als hotel/short-stay worden gebruikt in het geval een vergader- en congreslocatie niet lonend of haalbaar blijkt te zijn. De vijfde verdieping zal worden gebruikt als kantoor, maar ook deze verdieping kan worden gebruikt als hotel/short-stay. Verder zal het vrijstaande bedrijfsgebouw worden gebruikt als ondersteunend aan de hoofdfunctie in het hoofdgebouw. Echter, deze kan ook (deels) zelfstandig worden gebruikt, bijvoorbeeld als afhaalpunt voor online-winkels. Om deze reden is het vrijstaande gebouw gemaximaliseerd qua verkeersaantrekkende werking.

2. Algemeen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 van de Wm opgenomen. Voor het beoordelen van de luchtkwaliteit wordt het volgende stroomschema gevolgd, waarbij ook stappen tegelijk kunnen worden genomen:

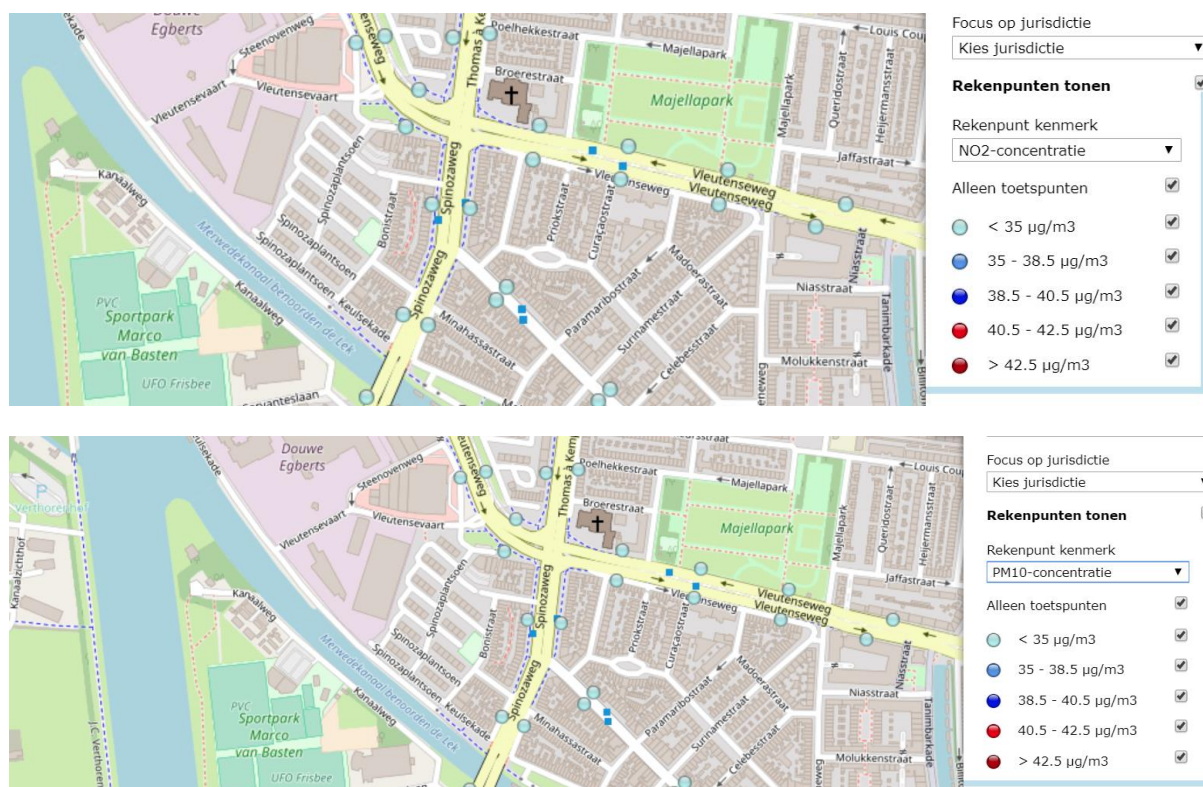


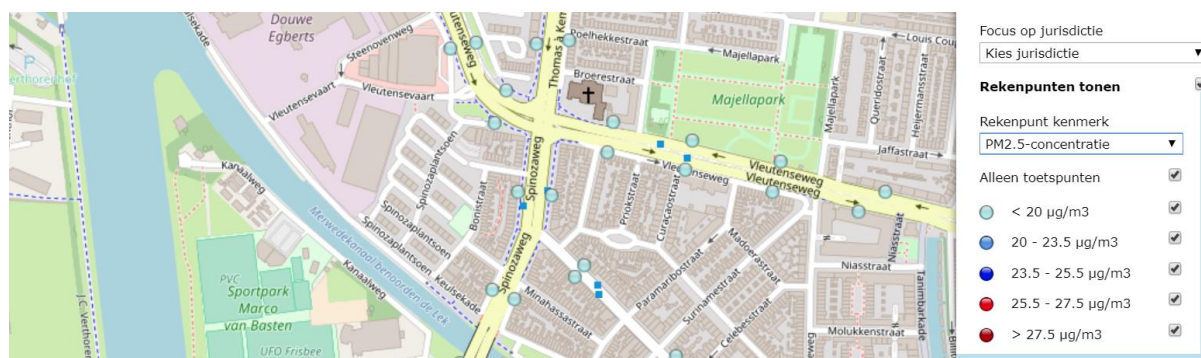
In de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide (NO₂) wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een uitgebreide procedure van de Wabo, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt.

Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekenende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

Omdat sprake kan zijn van een dreigende overschrijding wordt allereerst beoordeeld of het plan kan vallen onder de NIBM-tool (Niet In Betekenende Mate). Hiervoor is het achtergrond (bestaande) niveau ook van belang. Uit de NSL-monitoringstool (jaar 2017) blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse voor de diverse stoffen goed is te noemen, waarbij het jaar 2017 is gebruikt met de verwachtingen in 2020 en 2030:





3. Verkeersproductie huidige en toekomstige situatie

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de verkeersproductie die gegenereerd wordt door de huidige en toekomstige situatie op het perceel Vleutensevaart 100. Hierbij is van belang dat in de huidige situatie reeds verkeersbewegingen worden gegenereerd en het verschil tussen de bestaande en nieuwe situatie bepalend is. De verkeersgegevens zijn gehaald uit het akoestisch onderzoek van Groenewold Natuur & Milieu.

Huidige bestemming: Bedrijventerrein met kantoor:

Inclusief dubbelgebruik: 4200 m2 BVO.

Maximaal aantal verkeersbewegingen per dag, inclusief vrachtwagens: 600 (7 per 100m2 BVO, 1% vrachtverkeer).

Nieuwe bestemming:

Maximale programma:

27 appartementen	54 bewegingen per dag
Kantoor (983 m2 BVO)	30 bewegingen per dag, inclusief bezoekers
Hotel	110 bewegingen per dag
Vergader- en congreslocatie (778 m2 BVO)	550 bewegingen per dag
Restaurant (857 m2 BVO)	600 bewegingen per dag
Bedrijfsverzamelgebouw, online winkel	400 bewegingen per dag
Vrachtverkeer	10 vrachtwagens per dag

Totaal aantal verkeersbewegingen 1754, inclusief vrachtwagens per dag

Indien de vijfde verdieping ook wordt gebruik als hotel/short-stay in plaats van kantoor dan nemen de verkeersbewegingen per dag toe met 80 bewegingen. Het aandeel vrachtverkeer is hoog aangehouden om het maximale absolute aantal bewegingen in de berekening op te nemen. Indien de vergader- en congreslocatie vervalt en deze ook als hotel/short-stay wordt gebruikt dan nemen de verkeersbewegingen sterk af. Er is echter uitgegaan van het meest maximale gebruik van het perceel.

De toename van het aantal verkeersbewegingen wordt hierdoor $1754 - 600 = 1154$ extra bewegingen, gemiddeld per dag. Er is gerekend met 1200 verkeersbewegingen per dag met een aandeel van 0,8 vrachtwagens. Dit aantal zal echter nooit worden behaald. Deze gegevens zijn ingevoerd in de NIBM-tool. Hierbij is uitgegaan van de meest zware variant qua verkeersbewegingen:

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1200
Aandeel vrachtverkeer		0,8%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,06
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
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		

Uit de tool blijkt dat het plan voldoet en geen nadere onderzoek nodig is.

4. Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Ook uit de NIBM-tool blijkt dat het initiatief niet in betekenende mate bij zal dragen in een verslechtering van de luchtkwaliteit. Er is geen dreigende overschrijding zodat het project kan doorgaan op grond van artikel 5.16 lid 1 lid a Wm.

