

Notitie

Nieuwegein, 19 mei 2010

Kenmerk : V073102acA2.djs

Project : Zijdebalen

Betreft : Toetsing luchtkwaliteit

1. Inleiding

Voor de herontwikkeling van het terrein Zijdebalen in het centrumgebied van Utrecht, dient in het kader van het nieuw op te stellen bestemmingsplan een toetsing aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer uitgevoerd te worden.

Hiertoe is een berekening uitgevoerd om te toetsen of het plan als Niet In Betekenende Mate (NIBM, zie bijlage I voor wettelijk kader) kan worden aangemerkt. De verkeersaantrekkende werking van het plan is hiervoor berekend op basis van kengetallen. Op basis van de huidige en de toekomstige functie van de locatie en omgeving is vervolgens berekend en geconcludeerd dat de herontwikkeling van Zijdebalen niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

2. Verkeersaantrekkende werking Zijdebalen en netto verandering

Omwille van consistentie is op verzoek van de gemeente Utrecht de verkeersaantrekkende werking bepaald aan de hand van de door CROW gepubliceerde, en door de gemeente gehanteerde, kengetallen voor wonen en werken (CROW publicaties 256 en 272). Hiermee wordt de volgende verkeersaantrekkende werking van het plan berekend:

- 484 woningen, aaname: helft appartement, helft tussenwoning¹:
 - 5,4 - 0,8 mvt/etm per tussenwoning (242 kleine tussenwoningen centrum stedelijk, tabel 5 en 6 CROW 256) = 2.226 mvt/etm werkdag = 1.113 * 0,9 = 1.002 mvt/etm weekdag;
 - 3,7 - 0,8 mvt/etm per appartement (242 kleine appartementen centrum stedelijk, tabel 5 en 6 CROW 256) = 702 mvt/etm werkdag = 702 * 0,9 = 632 mvt/etm weekdaggemiddeld.

1 Dit is een worst-case uitgangspunt. Het is aannemelijk dat het aandeel appartementen (hebben lagere verkeersaantrekkende werking) naar boven wordt bijgesteld in het definitief ontwerp. Het aantal woningen zal wel gelijk blijven.

- 1.500 m² bvo is beschikbaar voor kleinschalige bedrijvigheid. Gelet op de locatie zal de werkfunctie voornamelijk kantoor zijn zonder baliefunctie: 6,5 mvt/etm per 100 m² bvo (Zakelijk/Administratief, Centrumlocatie A, tabel 10 CROW 256) = 98 mvt/etm werkdaggemiddeld = 98 * 0,75 = 74 mvt/etm weekdaggemiddeld.

Totale verkeersaantrekkende werking = 1.002 + 632 + 74 = 1.708 mvt/etm

Netto verandering van de verkeerintensiteit vanaf het plangebied

De netto verandering van de verkeerintensiteit van het plangebied is nodig om te toetsen of het plan Zijdebalen netto wel of niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit wordt als volgt berekend:

verkeersaantrekkende werking onderhavig plan – verkeersaantrekkende werking huidige functie van het plangebied

Hierbij geldt:

- verkeersaantrekkende werking onderhavig plan = 1.708 mvt/etm
- verkeersaantrekkende werking huidige functie van plangebied = 1.038 mvt/etm:
 - Gamma: 3.500 m² bvo = 3,5 * 23 mvt/etm weekdaggemiddeld (tabel 1, verkeersgeneratie van bouwmarkten uit CROW 272) = 805 mvt/etm weekdaggemiddeld
 - 1,45 ha overig bedrijventerrein * 214 mvt/etm werkdaggemiddeld (tabel 8, CROW 256 voor gemengd terrein type I) = 310 mvt/etm * 0,75 = 233 mvt/etm weekdaggemiddeld (waarvan 48 vrachtwagens/etm)

Dit komt overeen met een netto verkeersbijdrage van:

1.708 – 1.038 = 670 mvt/etm weekdaggemiddeld.

3. NIBM berekening luchtkwaliteit planbijdrage

Het plan Zijdebalen betekent een netto toename van 670 mvt/etm weekdaggemiddeld. Met behulp van de NIBM-tool van Infomil (welke worst-case omstandigheden toepast) is berekend welke invloed deze verkeerstoename heeft op de concentraties van de maatgevende stoffen stikstofdioxide en fijn stof. Het plan Zijdebalen omvat o.a. kleinschalige bedrijvigheid. Ondanks dat dit voornamelijk een kantoorfunctie krijgt, kan deze bedrijvigheid een klein deel vrachtverkeer met zich mee brengen. Van de 670 mvt/etm die het plan netto betekent, wordt daarom aangenomen dat 3% uit vrachtverkeer bestaat.

In navolgende uitsnede van de NIBM tool wordt de uitvoer van de berekeningen weergegeven. De uitgangspunten van de berekening zijn weergegeven in bijlage II.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		670
Aandeel vrachtverkeer		3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,87
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
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		

4. Conclusies luchtkwaliteit

Op basis van voorgaande wordt het volgende geconcludeerd:

- Indien de netto verandering van de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de herontwikkeling van Zijdebalen beschouwd wordt, dan blijkt dat er sprake is van een netto toename van 670 mvt/etm weekdaggemiddeld.
- De jaargemiddelde planbijdrage bedraagt daardoor ca. 0,2 µg/m³ en 0,9 µg/m³ respectievelijk voor fijn stof en stikstofdioxide.
- Uit de berekening blijkt dat de herontwikkeling van Zijdebalen NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.
- In de omgeving van het plangebied worden geen andere plannen geïnitieerd die krachtens artikel 5 van het Besluit NIBM samen met het plan Zijdebalen beoordeeld dienen te worden.
- Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat er geen knelpunten bestaan t.a.v. de luchtkwaliteiteisen van de Wm, zodat het bevoegd gezag op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wm medewerking kan verlenen aan het plan.

Lichtveld Buis & Partners BV



dhr. dr. H.A.E. Simons

Bijlage I Wettelijk kader

I.1 Wet- en regelgeving luchtkwaliteit

In juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit (Blk) in werking getreden, waarmee luchtkwaliteit vrij plotseling prominent op de politieke agenda is komen te staan. Veel bouwprojecten kwamen stil te liggen door inwerkingtreding van dit Besluit. De gevolgen van het Besluit werden pas goed duidelijk door de vele jurisprudentie die op dit gebied ontstond. In augustus 2005 is daarom het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk2005) met bijbehorende ministeriële regelingen in werking getreden. Verschillen met het eerste Besluit luchtkwaliteit zaten met name in de mogelijkheid tot saldering en de aftrek van fijn stof dat zich van nature in de lucht bevindt en niet schadelijk is voor de gezondheid (zeezout).

Op 15 november 2007 is wet- en regelgeving in werking getreden die tezamen bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is, inclusief alle daaronder vallende ministeriële regelingen, ingetrokken. De Wet luchtkwaliteit bestaat uit de volgende wet, AMvB en ministeriële regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Met de Wet tot wijziging Wet milieubeheer wordt in de Wet milieubeheer in hoofdstuk 5 een nieuwe titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Deze regelgeving is van toepassing op de buitenlucht en is niet van toepassing op een arbeidsplaats.

I.2 Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening

Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan.

- grenswaarden worden niet overschreden, of
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het Besluit NIBM en de Regeling NIBM geven aan wanneer een initiatief in betekenende mate bijdraagt.

Projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂), worden geacht niet in betekenende mate bij te dragen. Voor dergelijke projecten hoeft geen uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen dan niet aan de orde. In de Regeling NIBM is de vertaling gemaakt van 3% bijdrage naar omvang van ruimtelijk-economische projecten.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zgn. anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM deelplannen.

In onderhavig geval (plan Zijdebalen) bestaan er, zoals medegedeeld door de Gemeente Utrecht, in de omgeving geen overige plannen die onder artikel 5 van het Besluit NIBM samen met Zijdebalen beschouwd dienen te worden. Het nabijgelegen herontwikkelingsplan Oudenoord 275 resulteert in een verbetering van de luchtkwaliteit (zie LBP rapport V026195acB3.djs d.d. 14-10-2009), en valt daarmee ook niet onder artikel 5 van het Besluit NIBM.

Bijlage II Uitgangspunten NIBM tool

Type gegevens		NO ₂	PM ₁₀
Weggegevens	Breedte van de ontsluitingsweg	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegrand	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegas	7,5	7,5
	rekenparameter a	0,000488	0,000488
	rekenparameter b	-0,0308	-0,0308
	rekenparameter c	0,59	0,59
	verdunningsfactor	0,38645	0,38645
Autonoom verkeer	Aantal voertuigbewegingen	9000	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0%	nvt
Extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	670	670
	Percentage vrachtverkeer	3%	3%
Autonoom + extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	9670	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0,2%	nvt
Emissiefactoren NO_x en PM₁₀ (gram/km)	Licht verkeer	0,372	0,053
	Vrachtverkeer	19,100	0,408
Emissies NO_x en PM₁₀ (microgram/m/s)	Autonoom	38,75	nvt
	Extra verkeer	7,24	0,49
	Autonoom + Extra verkeer	45,99	nvt
Fractie direct uitgestoten NO₂	Licht verkeer	0,378	nvt
	Vrachtverkeer	0,039	nvt
Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO₂	Autonoom	0,378	nvt
	Extra verkeer	0,170	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	0,345	nvt
Overige invoergegevens	Bomenfactor	1,5	1,5
	Regiofactor meteorologie	1,05	1,05
Parameters	B	0,6	0,6
	K	100	100
Jaargemiddelde bijdrage NO_x	Autonoom	14,6	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	17,4	nvt
Locatiespecifieke achtergrondconcentraties	Jaargemiddelde in µg NO ₂ /m ³	33,1	nvt
	Jaargemiddelde in µg O ₃ /m ³	35,8	nvt
	Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m ³	40,4	nvt
	Bijdrage autonome verkeer in µg/m ³	7,32	nvt
	Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m ³	8,18	nvt
	Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m³	0,87	0,19