

Luchtkwaliteit extra woning Grebbeweg 35.

Om het plan voor de realisatie van een extra vrijstaande woning te toetsen aan Wet luchtkwaliteit hebben wij gerekend met maximaal 4 extra verkeersbewegingen per (dag). Concreet zouden hierbij 1460 verkeersbewegingen per jaar extra op de locatie kunnen plaats vinden.

Hiervoor maken wij gebruik van een NIBM tool.

De NIBM-tool is in 2008 ontwikkeld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil. De NIBM-tool wordt jaarlijks door InfoMil geactualiseerd.

Advies Omgevingsdienst lucht :

1. In de vervolgfase een onderbouwing over luchtkwaliteit aan te leveren.
2. Er zijn op voorhand geen knelpunten te verwachten en dus geen nader onderzoek nodig.

Inhoudelijke onderbouwing

1.1 Het plan ligt op circa 60 meter van de dichtstbijzijnde verkeersweg.

Conclusie is dat hierdoor inzage in de luchtkwaliteit voor een goede ruimtelijke ordening niet direct van belang is

1.2 Bestaande en gewijzigde luchtkwaliteit.

Beschouwing bestaande locatie volgens kaart ODRU juni 2015.

Stikstof concentratie bestaande luchtkwaliteit 18-20ug/m³, dit betreft relatief schone lucht.

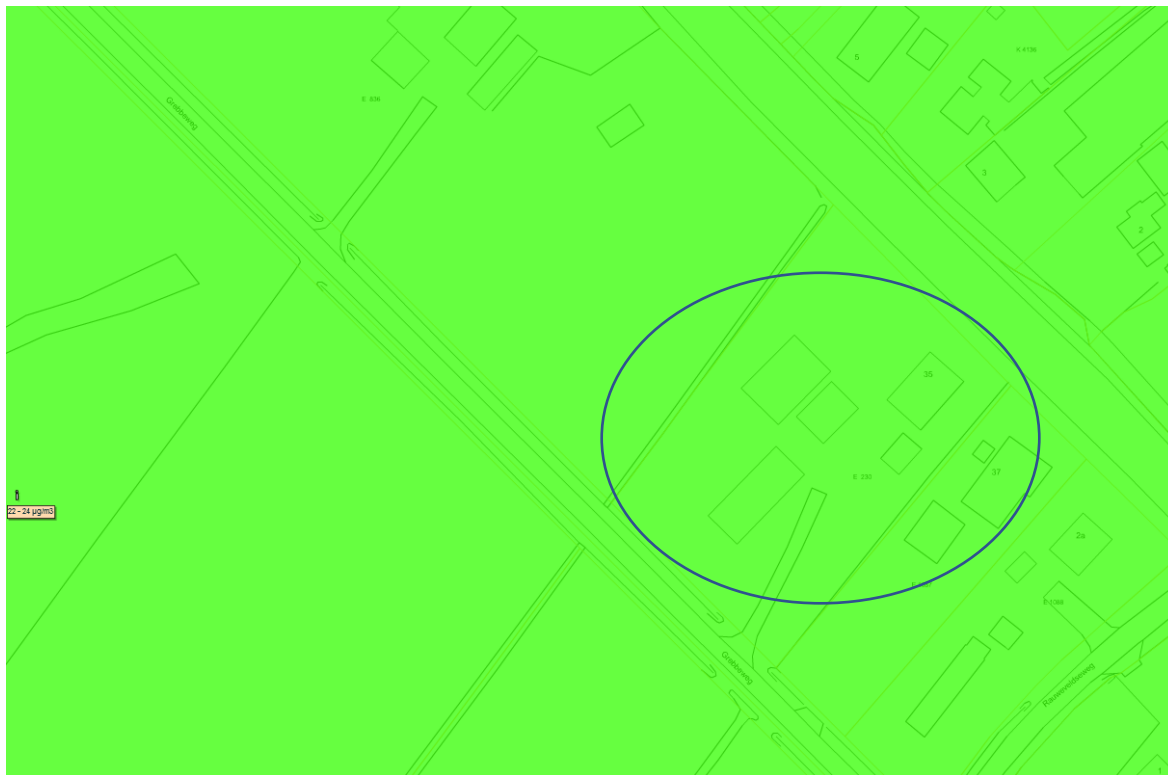
Door toevoeging van de extra woning zal dit maximaal 1ug/m³ kunnen toenemen, dit is minimaal te noemen. (zie bijlage)



1.3 Fijn stof.

Locatie betreft een representatief beeld voor Veenendaal 18-20 $\mu\text{G}/\text{m}^3$.

Door toevoeging van een extra woning zal deze waarde maximaal 0.25 $\mu\text{G}/\text{m}^3$ toenemen. (zie bijlage)



1.4 Uit de aanvraag blijkt eenvoudig dat het plan kan worden gezien als niet in betekende mate.

1.5 In een onderbouwing moet de wettelijke regelgeving volledig worden omschreven.

De extra woning zorgt met een gemiddeld maximum van 4 extra verkeersbewegingen per dag niet tot een dermate slechtere situatie van de luchtkwaliteit. Hierbij is gebruik gemaakt van het NIBM tool om hier een berekening voor te maken.

2.1 Zoals blijkt uit bovenstaande onderbouwing zorgt de afstand tot de weg en de grootte van het plan niet voor knelpunten. .

Conclusie: aanvullend onderzoek ten aanzien van de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Bijlage toetsing bijdrage luchtkwaliteit.

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en de burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De belangrijkste is de Wet milieubeheer, titel 5.2: luchtkwaliteitseisen.

De verontreiniging is afkomstig van verschillende bronnen. Denk hierbij aan het gemotoriseerde verkeer, industriële en agrarische inrichtingen en achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen. Fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) zijn de belangrijkste stoffen in de luchtkwaliteitsregelgeving.

Luchtkwaliteitsregels hebben gevolgen voor het uitvoeren van (ruimtelijke) projecten. Uitgangspunt is dat een project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Als er wel een overschrijding is, dan mag een project de luchtkwaliteit niet 'in betekenende mate' verslechteren.

Om meer informatie op meer manieren te ontsluiten past InfoMil de structuur van dit gedeelte van de website de komende tijd aan.

Over de regels voor de luchtkwaliteit op leefniveau gaan verschillende wetten, met onderliggende regels. Deze hebben we op een rij gezet. De belangrijkste is de Wet milieubeheer (titel 5.2: luchtkwaliteitseisen).

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

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1460
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,02
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,23
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		

Implementatie van Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering

Type gegevens		NO ₂	PM ₁₀
Rekenjaar	Jaar van planrealisatie	2019	2019
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	13451	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0%	nvt
Extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1460	1460
	Percentage vrachtverkeer	0%	0%
Autonoom + extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	14911	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0,0%	nvt
Emissiefactoren NO _x en PM ₁₀ (gram/km)	Licht verkeer	0,4105	0,0358
	Vrachtverkeer	6,99734	0,20124
Emissiefactoren NO ₂ (gram/km)	Licht verkeer	0,107016667	nvt
	Vrachtverkeer	0,64602	nvt
Emissies NO _x en PM ₁₀ (microgram/m/s)	Autonoom	63,91	nvt
	Extra verkeer	6,94	0,60
	Autonoom + Extra verkeer	70,85	nvt
Fractie direct uitgestoten NO ₂	Licht verkeer	0,26	nvt
	Vrachtverkeer	0,09	nvt
Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO ₂	Autonoom	0,261	nvt
	Extra verkeer	0,261	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	0,261	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	24,0	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	26,6	nvt
Locatiespecifieke achtergrondconcentraties	Jaargemiddelde in µg NO ₂ /m ³	30,54	nvt
	Jaargemiddelde in µg O ₃ /m ³	40,84	nvt
Jaargemiddelde NO ₂ concentraties	Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m ³	40,5	nvt
	Bijdrage autonome verkeer in µg/m ³	9,96	nvt
	Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m ³	10,97	nvt
	Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m ³	1,02	0,23

Opgesteld door [REDACTED] d.d. 20 maart 2018