

Gemeente Veenendaal
De heer E. Brussen
Postbus 1100
3900 BC VEENENDAAL

Ede, 10 juli 2018

Onze referentie : 21800273.B01

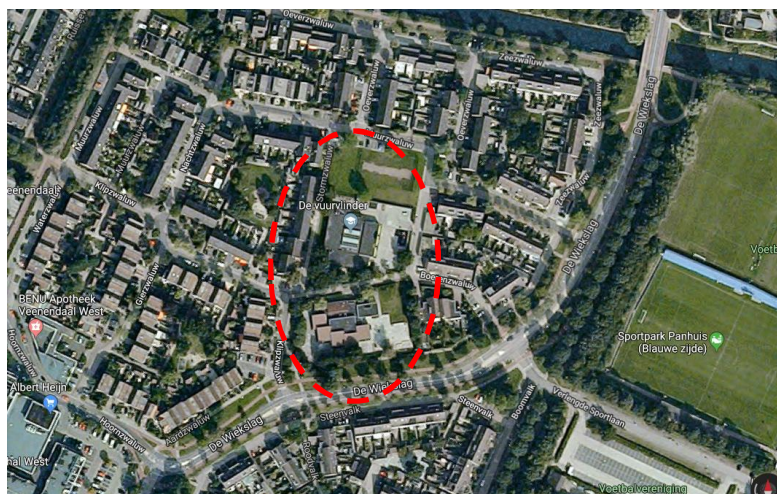
Betreft : Onderbouwing luchtkwaliteit Integraal Kind Centrum in Veenendaal

Behandeld door : De heer ing. D.J. Hobert

Geachte heer Brussen,

Voor het realiseren van het Integraal Kind Centrum West (IKC) in Veenendaal moet een ruimtelijke procedure doorlopen worden. In dat verband is verzocht het aspect luchtkwaliteit te beoordelen. In afbeelding 1 is het voorgesteld plan weergegeven.

Afbeelding 1: Links: plangebied en ruime omgeving;



Rechts: indeling plangebied





Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste regelgeving voor luchtkwaliteit is opgenomen onder 'Titel 5.2 Luchtkwaliteits-eisen' van de Wet milieubeheer (Wm) in samenhang met de grenswaarden voor luchtkwaliteit, welke zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Uit Titel 5.2 volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is wanneer aannemelijk is dat aan één of meerdere van onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

- Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden.
- Er treedt (per saldo) geen verslechtering van de luchtkwaliteit op.
- De voorgenomen ontwikkeling draag niet in betekende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging.
- De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Specifieke onderdelen ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen.

Besluit NIBM

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Beoordeling NIBM

Voor de ontwikkeling van het IKC geldt dat dit niet onder een in de regeling NIBM opgenomen categorie valt. Om die reden is de bijdrage aan de luchtkwaliteit berekend met de zogenaamde NIBM-tool (versie 2018).

Voor de berekening is uitgegaan van het door de initiatiefnemer verstrekte document 'Ruimtelijk-functioneel en technisch Programma van Eisen', d.d. 20 december 2017. De verkeersgeneratie is bepaald met de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' van CROW, zie bijlage 1. In samenhang met de plangegevens zijn voor het bepalen van de verkeersgeneratie de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- basisschool Vuurvlinder; aantal klassen onderbouw 4, aantal klassen bovenbouw 9
- basisschool Achtbaan; aantal klassen onderbouw 2, aantal klassen bovenbouw 2
- kinderopvang Kind & Co; 3 groepen

Voor de basisscholen leidt dit tot een verkeersgeneratie van 496 autoritten, de verkeersgeneratie die gepaard gaat met de kinderopvang bedraagt 85. Daarnaast is in het kader van een worstcase scenario rekening gehouden met een aandeel vrachtverkeer van 1%.



Op basis van voorgaande verkeersgeneratie is de bijdrage aan de luchtkwaliteit berekend met de NIBM-tool, zie navolgende afbeelding.

Afbeelding 2: Resultaten NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		581
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,47
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,10
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 voorgaande afbeelding, van de NIBM tool, blijkt dat bij de gehanteerde worstcase benadering de bijdrage aan de luchtkwaliteit ruim onder het 3% criterium blijft (c.q. kleiner is dan 1,2 µg/m³).

Met andere woorden; het plan draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging en is in dat opzicht niet in betekenende mate. Daarom is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en/of toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied

In tabel 1 is een overzicht van de jaargemiddelde achtergrondconcentraties weergegeven van de componenten stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), fijne fractie fijn stof (PM_{2,5}) en elementair koolstof. Dit geeft een goed beeld van de luchtkwaliteit ter plaatse, die hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de lokale wegen. Deze concentraties zijn bepaald met behulp van het software programma GeoMilieu v4.30

Tabel 1: jaargemiddelde achtergrondconcentraties en de grenswaarde; alles in [µg/m³]

Stof	Jaar 2018	Jaar 2030	Grenswaarde
NO ₂	17	10	40
PM ₁₀	20	17	40
PM _{2,5}	12	10	25
EC	0,6	0,4	-*

* Voor elementair koolstof is geen grenswaarde vastgesteld

De huidig bekende achtergrondconcentraties aan de luchtkwaliteit zijn ruim lager dan de grenswaarden.



Besluit Gevoelige bestemmingen

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het ook van belang om af te wegen of het aanvaardbaar is het IKC op de gewenste plek te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling en de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging een rol. Wat dat laatste betreft is het Besluit Gevoelige bestemmingen van belang.

Het Besluit Gevoelige bestemmingen is op 15 januari 2009 in werking getreden. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), met name kinderen, ouderen en zieken. Het besluit kent zones waarbinnen luchtkwaliteitonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

De locatie van de voorgenomen ontwikkeling is gelegen op meer dan 300 meter van de dichtstbijzijnde rijksweg en meer dan 50 meter afstand van de dichtstbijzijnde provinciale weg. In dat verband is het Besluit gevoelige bestemmingen dus niet relevant voor de gewenste ontwikkeling.

Conclusie

Samenvattend wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de realisatie van het Integraal Kind Centrum West in Veenendaal.

Hoogachtend,
SPA WNP ingenieurs

De heer ing. L.F.A. Theuws

Bijlage 1: Verkeersgeneratie IKC



BIJLAGE



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

KINDERDAGVERBLIJF

Functieprofiel

aantal groepen : 3

Profiel - op basis defaultwaarden

kindplaatsen per groep	14.0
medewerkers per groep	2.6
% kinderen dat gehele dag blijft	75 %
% ouders/verzorgers per auto	50 %
% medewerkers per auto	50 %
aantal kinderen per ouder/verzorger (per auto)	1.33
aantal kinderen per ouder/verzorger (overige vervoerwijze)	1.33
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	3
turnover parkeerplaatsen personeel	1

Resultaat - Verkeersgeneratie

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	78	7	85
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	3	3
- begin kinderdagverblijfdag	31	0	31
- begin middagpauze	7	0	7
- eind middagpauze	7	0	7
- eind kinderdagverblijfdag	31	0	31
- na eind kinderdagverblijfdag	0	3	3



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

BASISSCHOOL

Functieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	6	11

Profiel - op basis defaultwaarden

	onderbouw	bovenbouw
leerlingen per klas	23.3	23.1
overblijf percentage	30	30 %
leerlingen begeleid naar school	80	30 %
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0
% ouders/verzorgers per auto		45 %
% personeel per auto		80 %
docenten per klas		1.0
overig personeel per klas		0.3
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0

Resultaat - Verkeersgeneratie

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	268	194	26	8	496
voor begin schooldag	0	0	13	2	15
begin schooldag	79	57	0	2	138
begin middagpauze	55	40	0	0	95
eind middagpauze	55	40	0	0	95
eind schooldag	79	57	0	2	138
na eind schooldag	0	0	13	2	15



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Achtergrond

Het halen en brengen van kinderen genereert verplaatsingen van auto's en daarmee een vraag naar parkeerruimte bij basisscholen en kinderdagverblijven, al is het meestal maar voor een korte periode. Deze rekentool bevat een methode om inzicht te krijgen in zowel het aantal verplaatsingen als de benodigde parkeerruimte en het moment van de dag dat deze optreden.

Wanneer een gemeente besluit om aan de vraag naar parkeerruimte tegemoet te komen, moet het soort en de locatie van de voorzieningen zorgvuldig worden gekozen. Een veilige schoolomgeving kenmerkt zich (voor wat betreft parkeren) door onder andere een kiss & ride-locatie langs de doorgaande route en/of locatie(s) met kortparkeerplaatsen voor halen en brengen, parkeren voor ouders en verzorgers (en mogelijke omwonenden) op enige afstand van de ingang van het schoolgebouw en aparte parkeervoorzieningen voor personeel. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeerruimte er rekening mee worden gehouden dat ook personenbusjes er gebruik van kunnen maken.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.