

**Onderzoek luchtkwaliteit t.b.v.
bestemmingsplan “Tjalleberd, Luinjeberd en
Gersloot” en plan Tjalleberd De Eide**

<u>1 INLEIDING.....</u>	<u>3</u>
<u>2 AANPAK.....</u>	<u>4</u>
<u>3 RESULTATEN.....</u>	<u>6</u>
<u>4 CONCLUSIE.....</u>	<u>7</u>

1 INLEIDING

Op grond van artikel 7 van het Besluit Luchtkwaliteit (Stb. 2005, 316) dienen bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit de in het Besluit genoemde grenswaarden voor de daar genoemde stoffen in acht te nemen. Tot de deze bevoegdheden wordt ondermeer ook het vaststellen van een bestemmingsplan gerekend. Dat betekent dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan de in het Besluit Luchtkwaliteit genoemde grenswaarden in acht moet nemen.

Er is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding voor de lintbebouwing van de dorpen Tjalleberd, Luinjeberd en Gersloot. Daarnaast is een bestemmingsplan in voorbereiding voor een uitbreiding bij Tjalleberd – Tjalleberd De Eide. Voordat deze bestemmingsplannen door de gemeente kunnen worden vastgesteld, zal onderzocht moeten worden of voldaan wordt aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

In deze rapportage is onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Daarbij is een integrale rapportage opgesteld voor beide bestemmingsplannen aangezien deze met elkaar samenhangen. Het bestemmingsplan Tjalleberd, Luinjeberd en Gersloot betreft een is conserverend van aard. Het plan voor Tjalleberd De Eide betreft een uitbreiding bij het dorp Tjalleberd.

1.1 Doel onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om vast te stellen of de gemeenteraad bij de uitoefening van haar bevoegdheid tot vaststelling van het bestemmingsplan “Bestemmingsplan Tjalleberd, Luinjeberd en Gersloot” en het plan “Tjalleberd – De eide” (fase stedenbouwkundig plan) kan voldoen aan de verplichting om de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit in acht te nemen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een toelichting gegeven op de toegepaste rekenmethode. In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van de brongegevens en uitgangspunten voor de berekeningen en de resultaten. In hoofdstuk 4 is tenslotte conclusie weergegeven.

2 AANPAK

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanpak van het onderzoek en de gebruikte rekenmodellen en uitgangspunten.

2.1 Benadering

De ervaring leert dat in Heerenveen nu en in de toekomst kan worden voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Met name voor locaties in de dorpen of in het buitengebied wordt ruimschoots voldaan aan de normen. Om die reden wordt in Heerenveen met een omgekeerde redenering gewerkt. Gestart wordt met het in beeld brengen van een situatie die maximaal mogelijk is. Dit houdt in dat de maximale verkeersintensiteiten worden bepaald waarbij nog wordt voldaan aan de normen. Dit wordt vervolgens vergeleken met de bestaande en verwachte situatie. Uit ervaring blijkt dat vervolgens al snel duidelijk is of meer diepgaand onderzoek noodzakelijk is.

2.2 Rekenmethode

Voor de bepaling of kan worden voldaan aan de normen ten aanzien van luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit, is voor het wegverkeer gebruik gemaakt van het landelijke rekenmodel CAR II, versie 5.1. Het CAR model is ontwikkeld voor het berekenen van luchtkwaliteit in en langs wegen. Het CAR model is ontwikkeld als screeningsmodel, als een eenvoudig hanteerbaar model waarmee snel inzicht kan worden verkregen in de luchtkwaliteit langs straten en langs verkeerswegen.

Op basis van informatie over de samenstelling en intensiteit van het verkeer en over de omgeving berekent het model de concentraties van de verschillende stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit. Tevens bepaald het model of er overschrijding van de normen optreedt.

Conform de handleiding bij het model¹ kan het CAR II model onder andere gebruikt worden voor het zichtbaar maken van de gevolgen van beslissingen op het gebied van het wegverkeer op de luchtkwaliteit en voor het krijgen van een gevoel voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de toekomst.

De vaststelling van de genoemde plannen kan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit omdat het van invloed is op de intensiteiten van het wegverkeer. Het CAR II model is derhalve geschikt om inzicht in het effect van het wegverkeer op de luchtkwaliteit te verschaffen.

De Rijksweg A32 ligt op een afstand van meer dan 950 m van het plangebied. De A7 is op een nog grotere afstand gelegen. De invloed van beide snelwegen is daarmee niet relevant.

2.3 Uitgangspunten

Een aantal uitgangspunten is gehanteerd bij het uitvoeren van het onderzoek. De belangrijkste zijn in deze paragraaf weergegeven.

Voor het bepalen van de maximale situatie is gebruik gemaakt van drie punten.

1. Begin plangebied, Aengerwilderweg bij de afslag naar de Bantsterschans
2. In Tjalleberd, Aengwilderweg, ter hoogte van de Pastoriesingel (geplande afslag naar uitbreiding De Eide)
3. Einde plangebied, Aengerwilderweg bij de afslag naar de Tijnjeweg.

¹ TNO, 2005. Handleiding bij software pakket CAR II versie 4.0 (www.infomil.nl)

In het rekenmodel dienen een aantal parameters te worden ingevoerd welke van belang zijn voor het onderzoek. Onderstaand zijn de gekozen waardes voor dit onderzoek weergegeven.

Afstand tot de weg

In de van toepassing zijnde regelgeving is niet gespecificeerd welke toetsingsafstand aangehouden moet worden. Uit jurisprudentie blijkt dat het geaccepteerd wordt cq. vereist is om 4 meter vanaf het midden van de dichtstbijzijnde rijbaan te toetsen. Dit is ook voor dit onderzoek gehanteerd. Omdat in het model de kleinste afstand 5 m is, is met 5 m gerekend.

Aantal parkeerbewegingen

0, er bevinden zich geen parkeervakken langs de weg. Parkeren bij de woningen vindt plaats op eigen terrein.

Snelheidstype

Aengwilderweg: doorstromend stadsverkeer (doorstromend verkeer binnen de bebouwde kom, stadsstraat (gemiddeld 26 km per uur)

De plannen hebben betrekking op de lintbebouwing van Tjalleberd, Luinjeberd en Gersloot. Binnen deze linten geldt een maximale snelheid van 50 km/h. Drukke en belemmeringen zijn niet of nauwelijks aanwezig.

Wegtype

De opbouw van de omgeving is van invloed op de luchtkwaliteit. De lintbebouwing bestaat uit veelal vrijstaande of twee-ondereenkap woningen, gelegen op relatief korte afstand van de weg. Rijwoningen zijn nauwelijks aanwezig. De bebouwing bestaat bijna volledig uit woningen met maximaal 2 verdiepingen.

Gekozen is voor wegtype 3a dat hierbij aansluit. Wegtype 3a: beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as-gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.

Bomenfactor

1: geen of zeer verspreid bomen langs de weg.

Verkeersverdeling

De verkeersverdeling is van grote invloed op de luchtkwaliteit. Met name het aandeel zware voertuigen en autobussen veroorzaken namelijk veel luchtverontreiniging. De volgende, worst-case, inschatting is gehanteerd.

Licht:	95 %
Middel:	2 %
Zwaar:	2 %
Autobus:	1 %

Deze verdeling sluit niet volledig aan op de werkelijke situatie. In werkelijkheid ligt het percentage licht verkeer iets hoger. Deze worst-case benadering geeft meer ruimte aan bijv. agrarisch verkeer en busverkeer om een maximale situatie weer te geven.

Jaartallen

De situatie is doorgerekend voor 2007 en 2010. Daarmee is de huidige situatie bekend en als de situatie is gerealiseerd.

3 RESULTATEN

3.1 Resultaten

Op grond van invoergegevens uit hoofdstuk 2 is bepaald bij welke verkeersintensiteiten nog (net) voldaan wordt aan de normen voor luchtkwaliteit. Gezocht is naar de verkeersintensiteit waarbij nog voldaan wordt aan de geldende normen. Daarbij is ook gebruik gemaakt van de wettelijke correctiemogelijkheden. Dat wil zeggen dat de volgende correcties zijn toegepast:

- aftrek van zeezout van de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10) bedraagt voor de gemeente Heerenveen 5 µg/m³;
- aftrek bij etmaalgemiddelde concentratie PM10: het aantal overschrijdingsdagen mag met 6 dagen worden verminderd. Dit geldt voor alle gemeenten in geheel Nederland.

Invoergegevens en verkeersintensiteiten maximale situatie

Straat	X	Y	Intensiteit (mvt.etc)	Licht	Middel	Zwaar	Autobus	Snelheidstype	Weg-type	Afstand tot wegas
2007										
Aengerwilderweg – Luinjeberd	190824	555780	34.000	95%	2%	2%	1%	Doorstromend stadsverkeer	3a	5 m
Aengerwilderweg – Tjalleberd	192358	556922	34.000	95%	2%	2%	1%	Doorstromend stadsverkeer	3a	5 m
Aengerwilderweg – Gersloot	193823	557945	34.000	95%	2%	2%	1%	Doorstromend stadsverkeer	3a	5 m
2010										
Aengerwilderweg – Luinjeberd	190824	555780	49.000	95%	2%	2%	1%	Doorstromend stadsverkeer	3a	5 m
Aengerwilderweg – Tjalleberd	192358	556922	49.000	95%	2%	2%	1%	Doorstromend stadsverkeer	3a	5 m
Aengerwilderweg – Gersloot	193823	557945	50.000	95%	2%	2%	1%	Doorstromend stadsverkeer	3a	5 m

Uit de berekeningen blijkt dat overschrijdingen pas optreden in de volgende gevallen:

- In 2007 als de verkeersintensiteit op de wegen hoger dan 34.000 motorvoertuigen per etmaal is
- In 2010 als de verkeersintensiteit op de wegen hoger dan 49.000 motorvoertuigen per etmaal is

Overschrijding treedt dan op bij de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie PM10.

Vergelijking met huidige en verwachte situatie

De berekende situatie moet worden vergeleken met huidige en verwachte ontwikkelingen op het gebied van bronnen van luchtverontreiniging; m.n. verkeer. De verandering van de huidige situatie naar de toekomstige situatie beperkt zich in werkelijkheid tot de toevoeging van maximaal 90 woningen bij De Eide.

3.2 Analyse

De te verwachten situatie benaderd de maximale situatie waarbij nog wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit niet. Zowel in 2007 als in 2010 wordt ruim voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.

Dit is ook in overeenstemming met de verwachting in lintbebouwing in het landelijk gebied. De doorgaande weg heeft geen functie voor sluipverkeer en daarmee is hier ook geen situatie te verwachten waarbij niet voldaan wordt aan de geldende normen. De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten zijn veel lager (meer dan 50%) dan de maximaal situatie waarbij nog voldaan wordt aan de normen voor luchtkwaliteit.

4 CONCLUSIE

De gemeente dient bij de uitoefening van haar bevoegdheden na te gaan of voldaan wordt aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005, nu en in de toekomst.

Op grond van de berekeningen kan geconcludeerd worden dat de gevolgen van het “bestemmingsplan Tjalleberd, Luinjeberd en Gersloot” en het plan voor Tjalleberd De Eide niet leiden tot een overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit zoals die gelden op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005.