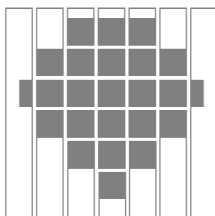


Bijlage 2:  
Onderzoek geluid en  
luchtkwaliteit

Achtkarspelen  
Heerenveen  
Ooststellingwerf  
Opsterland  
Smallingerland  
Tytsjerksteradiel  
Weststellingwerf



Servicebureau De Friese Wouden

**Onderzoek geluid en luchtkwaliteit**

**t.g.v. wegverkeer**

**t.b.v. actualisatie bestemmingsplan**

**“Middelgeast”**

**te Boornbergum**

In opdracht van: gemeente Smallingerland  
contactpersoon de heer R. Zondervan

Uitgevoerd door: Servicebureau  
contactpersoon ing. J. Dreijer

Drachten, 28 oktober 2013

Postadres : Servicebureau “De Friese Wouden”, Postbus 229, 9200 AE Drachten.  
Bezoekadres : Gauke Boelensstraat 2B, Drachten.  
Telefoon: 0512-570316 E-mail: Servicebureau@regiofrw.nl

## **Inhoud**

- Algemeen
- Deel A Wegverkeerslawaaï
- Deel B Luchtkwaliteit

## **Algemeen**

In het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan "Middelgeast" te Boornbergum heeft de gemeente Smallingerland aan het Servicebureau gevraagd onderzoek te doen naar de ligging van belangrijke grenswaardecontouren met betrekking tot wegverkeerslawaaï. Daarbij gaat het om de contouren van één maatgevende zoneplichtige weg net buiten het bestemmingsplan.

Daarnaast is door de gemeente gevraagd inzicht te geven in de luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer. In dat geval is het dan niet alleen verkeer op de zoneplichtige wegen (Wgh.), maar kan het ook verkeer op 30 km wegen zijn.

In deel A van dit rapport wordt het onderzoek toegespitst op de component wegverkeerslawaaï. In deel B betreft het de component luchtkwaliteit in de zin van de Wet Luchtkwaliteit als onderdeel van de Wet Milieubeheer.

## DEEL A: WEGVERKEER

### Inhoud

1. Inleiding
  - ligging bestemmingsplan
2. Normstelling
  - Wet geluidhinder
  - wettelijk kader
  - reductie wegverkeer conform artikel 110g Wgh. / artikel 3.4 RMG2012
  - reductie banden conform artikel 3.5 RMG2012
  - poldercontouren
3. Wijze van onderzoek
  - rekenmethodiek
  - rekenmodel
  - verkeersgegevens
  - wegdekken / snelheden
  - algemene uitgangspunten
4. Berekeningsresultaten
  - geluidscontouren
5. Bespreking

### Bijlagen

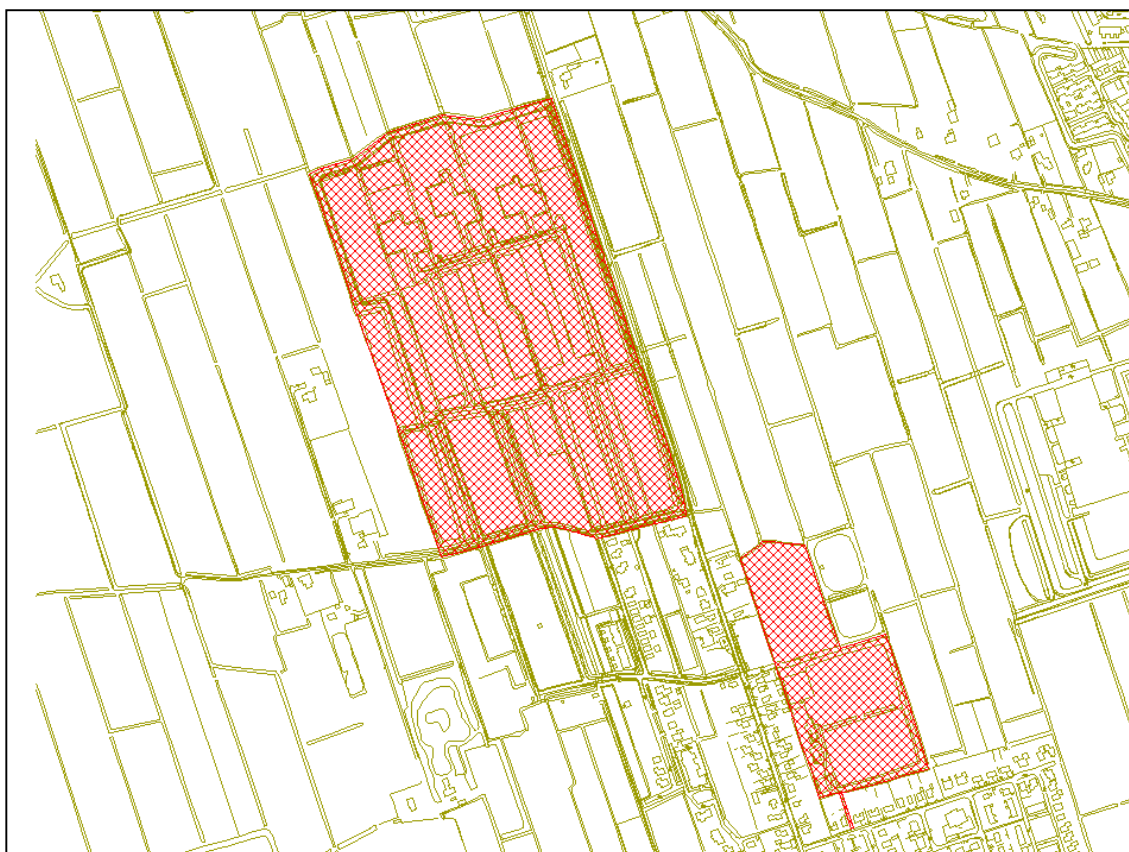
1. Ligging bestemmingsplangrens
2. Computerplot 1; 48/53 dB contour jaar 2025 wnh. 4,5 m.+ maaiveld t.g.v. zoneplichtige weg incl. aftrek art 110g Wgh.
3. Rekenmodel / invoergegevens

## **1. Inleiding**

In het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan "Middelgeast" heeft de gemeente aan het Servicebureau "De Friese Wouden" gevraagd onderzoek te doen naar de ligging van belangrijke grenswaardecontouren met betrekking tot wegverkeerslawaai voor één zoneplichtige weg net buiten het bestemmingsplan. Voor de wegen binnen het bestemmingsplan geldt het 30 km regime waardoor deze conform de Wet geluidhinder niet meer zoneplichtig zijn.

In dit onderzoek is alleen de ligging berekend van de grenswaardecontouren ten gevolge van wegverkeer op een waarneemhoogte van 4,5 m + maaiveld.

### Ligging bestemmingsplan



## **2. Normstelling**

### Wet Geluidhinder

Sinds juli 2012 geldt een nieuwe wijziging van de Wet geluidhinder (Wgh.) Per 1 juli 2012 is ook het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 gewijzigd in het nieuwe Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG2012).

Voor wegverkeerslawaaï geldt de gevelbelasting  $L_{den}$  in dB (Europese dosismaat). Deze  $L_{den}$  is het resultaat van het gemiddelde van de berekende waarden in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode e.e.a. berekend conform de richtlijn nr 2002/49/EG. De berekening van de geluidscontouren is uitgevoerd conform de nieuwe wijziging van de Wgh. en de daarop gebaseerde regelgeving.

### Wettelijk kader

Een zoneplichtige weg heeft aan weerszijden conform artikel 74 Wgh. een wettelijke zonebreedte. Deze is zodanig bepaald dat er buiten de zone in het algemeen geen geluidsniveaus voorkomen van meer dan de voorkeurswaarde van 48 dB.

De wegen waarvoor een 30 km-regime geldt zijn conform artikel 74 van de Wgh. zonevrij. Voor een zoneplichtige binnenstedelijke weg met één of twee rijstroken geldt een zonebreedte van 200 m. Voor een buitenstedelijke weg met één of twee rijstroken geldt een zonebreedte van 250 m.

De afstand van de wettelijke zonebreedte is onafhankelijk van de verkeersintensiteit en verkeerssnelheid op de betrokken weg en het wegdektype ervan. Het ligt voor de hand dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor een weg met maar een verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etmaal veel dichterbij de weg is gelegen dan voor een weg met een verkeersintensiteit van bijvoorbeeld 10.000 mvt/etmaal.

Teneinde een reëler beeld te geven is de zogenaamde "poldercontour" berekend.

De voorkeursgrenswaarde van nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) binnen de zone van wegen is 48 dB.

B&W kunnen overeenkomstig het "Besluit geluidhinder" een hogere waarde vaststellen, met dien verstande, dat deze, in de situatie van nieuw te bouwen woningen gelegen in een stedelijk gebied niet meer bedraagt dan maximaal 63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh). Voor nieuw te bouwen woningen gelegen in buitenstedelijk gebied, alsmede woningen binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg bedraagt de maximale vast te stellen hogere waarde 53 dB.

Voor woningen die een geluidsbelasting ondervinden van meer dan de voorkeursgrenswaarde, is een aanvaardbare geluidsbelasting van 48 dB of lager op tenminste één gevel aan te bevelen. Bij geluidsbelastingen boven de 53 dB dienen de verblijfruimten alsmede de tot de woning behorende buitenruimte zoveel als mogelijk aan de zijde van de woning te worden gesitueerd waar niet de hoogste geluidsbelasting optreedt.

Indien er een hogere waarde wordt vastgesteld, dienen voor wat betreft de geluidwering van de gevels zonedig maatregelen te worden getroffen, welke er voor zorg dragen dat de geluidsbelasting binnen de woning in het verblijfsgebied bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB.

### Reductie wegverkeer conform artikel 110g Wgh. / artikel 3.4 RMG2012

Op grond van de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, mogen de berekende geluidsbelastingen op de gevels worden gereduceerd. De berekende geluidsbelastingen mogen worden gereduceerd met 2 dB bij wegen met een rijnsnelheid van 70 km/uur en hoger en met 5 dB bij wegen met een rijnsnelheid van minder dan 70 km/uur. Voor de toetsing aan de voorwaarden uit het Bouwbesluit bedraagt de reductie echter 0 dB.

### Reductie banden conform artikel 3.5 RMG2012

Bij de berekening van het geluidsniveau van een weg mag een aftrek worden toegepast vanwege stillere banden. Deze aftrek mag worden toegepast op de wegdekcorrectie en is afhankelijk van de representatieve snelheid van de lichte motorvoertuigen en het wegdek. De aftrek bedraagt in eerste instantie 2 dB in geval van lichte motorvoertuigen met een rijnsnelheid van 70 km/uur en hoger.

De aftrek bedraagt echter 1 dB in geval de rijnsnelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur en hoger is, en het wegdek bestaat uit een van de volgende wegdekken:

- elementenverharding
- Zeer Open Asfalt Beton
- tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn.
- uitgeborsteld beton
- geoptimaliseerd uitgeborsteld beton
- oppervlaktebewerking.

### Poldercontouren

De in onderhavige rapport berekende geluidsc contouren zijn de zogenaamde "poldercontouren". Bij deze berekende geluidsc ontour is het afschermend of reflecterend effect van direct langs de weg gelegen bebouwing en woonwijken niet in de ligging van de geluidsc ontour verdisconteerd. In een later stadium, bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van plannen in het bestemmingsplan, kan een meer specifieke ligging van de geluidsc ontour en hoogte van de gevelbelasting worden gewenst. In dat geval dienen dan ook alle objecten (qua ligging, hoogte en reflectie) te worden geïnventariseerd en ingevoerd. Voor de planvorming en het beoogde doel (helderheid voor gemeente en burgers en globale toetsing door Bouwtoezicht), zijn de getoonde "poldercontouren" echter voldoende.

Door in het bestemmingsplan uit te gaan van de verkeersintensiteiten in de toekomstige periode en daarbij met name de voorkeursgrenswaarde als "poldercontour" te presenteren, kan de beoordelingsafstand sterk worden verminderd.

Het voordeel hiervan is dat bij bouwplannen direct geconstateerd kan worden of er een probleem is m.b.t. de Wgh. Daarnaast zijn op basis van de afstanden van de voorkeursgrenswaarde gebaseerd op de "poldercontour" een groot aantal akoestische onderzoeken voor bouwplannen overbodig geworden.

Voor de berekening van de geluidsc ontour is uitgegaan van een waarneemhoogte van 4,5 m + maaiveld.



### **3. Wijze van onderzoek**

#### Rekenmethodiek

Met behulp van computerprogramma Geomilieu 2.21 gebaseerd op het RMG2012, is de ligging van de geluidscontouren berekend ten gevolge van het wegverkeer op één maatgevende zoneplichtige weg net buiten het bestemmingsplan.

In het computerprogramma wordt de aftrek conform artikel 3.5 RMG2012 automatisch toegepast.

Voor de berekening is op verzoek van de gemeente het jaar 2025 als toekomstig maatgevend jaar aangehouden (*conform het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 geldt minimaal het tiende jaar na het akoestisch onderzoek*).

#### Rekenmodel

Voor de berekening van de geluidscontouren is een rekenmodel gemaakt waarbij uitgegaan is van gegevens van de gemeente. In dit rekenmodel is de ligging van bestaande wegen, hoogten en andere objecten. Direct langs de weg gelegen bebouwing en woonwijken zijn niet gemodelleerd.

#### Verkeersgegevens

De invoergegevens (werkdaggemiddelden) van de gemeentelijke weg zijn aangepast voor de situatie in het jaar 2025. Hiervoor is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel 2020. Voor de prognose in 2025 is de intensiteit uit het verkeersmodel opgehoogd met 1,0%.

#### Wegdekken / snelheden

Het wegdek op de maatgevende gemeentelijke weg bestaat uit een tweetal wegdekken. Het deel buiten de bebouwde kom is voorzien Dab. Het deel binnen de bebouwde kom bestaat uit een klinkerverharding in keperverband.

Voor Dab is in de rekenmethode type W0 aangehouden, voor de klinkerverharding in keperverband is voor type W9a (elementenverharding in keperverband) gekozen.

Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Binnen de bebouwde kom geldt het 30 km regime.

De uitgebreide intensiteiten, snelheden en andere relevante gegevens zijn per weg als invoergegevens in bijlage 3 weergegeven.

#### Algemene uitgangspunten:

- Bij de modellering is uitgegaan dat 0 m bodemmodelhoogte overeenkomt met 0 m + NAP.
- De in het rekenmodel aangehouden gemiddelde maaiveldhoogte voor het plan bedraagt; 0 m. Dit komt dan overeen met 0 m + NAP.
- Waarneemhoogte geluidscontouren 4,5 m + maaiveld.
- Voor de berekeningen is de bodem, uitgezonderd de bodemgebieden, grotendeels zacht (aangehouden bodemfactor 0,8) en is uitgegaan van 1 reflectie.
- Reflectie en bodemfactoren conform rekenmodel.

#### **4. Berekeningsresultaten**

##### Geluidscontouren

Op computerplot 1 in bijlage 2 is de ligging van de 48 dB-geluidscontouren ( $L_{den}$ -waarde) ten gevolge van wegverkeerslawaaï op de betrokken zoneplichtige weg aangegeven. De daarbij behorende maatgevende waarneemhoogte bedraagt 4,5 m + maaiveld. Ook is ter informatie de 53 dB contour weergegeven.

De 48 dB contour betreft de voorkeursgrenswaarde en de 53 dB contour betreft de maximaal vast te stellen hogere waarde voor nieuw te bouwen woningen in buitenstedelijk gebied. Voor de woningen gelegen in stedelijk gebied geldt een maximale hogere waarde van 63 dB.

Voor de gemeentelijke wegen zijn het de contouren op basis van de geprognosticeerde gegevens in het maatgevende jaar 2025

De getoonde dB-waarden zijn inclusief de aftrek artikel 110g Wgh. (5 dB bij wegen met een rijsnelheid van minder dan 70 km/uur)

Hieronder een kort overzicht van de in de bijlage 2 opgenomen computerplots:

plot	contour 4,5 m + maaiveld	zoneplichtige weg	situatie
1	48/53 dB	trisken / nijewei 60 / 30 km	Binnen bebouwde kom

In onderstaande tabel is globaal de gemiddelde afstand aangegeven van de 48 dB voorkeursgrenswaardecontour ten opzichte van het hart van de weg.

voorkeursgrenswaardecontour	wegvak	intensiteit mv't/etmaal	afstand hart weg ca.
48 dB	trisken / nijewei 60	3.020	66 m

## **5. Bespreking**

In verband met de actualisatie van het bestemmingsplan "Middelgeest" te Boornbergum is op verzoek van de gemeente Smallingerland de ligging van belangrijke grenswaardecontouren met betrekking tot wegverkeerslawaaï berekend.

Voor wegverkeerslawaaï is de ligging berekend van de 48 en 53 dB grenswaardecontouren van de maatgevende zoneplichtige weg net buiten het plangebied. De 48 dB contour is de voorkeursgrenswaardecontour. De 53 dB contour is voor wat betreft de woningen gelegen in buitenstedelijk gebied de maximaal vast te stellen hogere waarde. Voor de woningen gelegen in stedelijk gebied geldt een maximale hogere waarde van 63 dB. De contouren worden getoond inclusief de aftrek artikel 110g Wgh. in het maatgevende jaar 2025. Alle berekende contouren zijn "poldercontouren" op een waarneemhoogte van 4,5 m + maaiveld.

De ligging van de contouren is aangegeven op de computerplot 1 in bijlagen 2.

## **Bijlagen**

**Bijlage 1**  
Ligging bestemmingsplangrens



567600

567200

566800

198400

198800

199200

## **Bijlage 2**

Computerplot 1; 48/53 dB contour jaar 2025 wnh. 4,5m + maaiveld t.g.v. zoneplichtige  
weg incl. aftrek artikel 110g Wgh.









## INVOERGEGEVENS JAAR 2025 REKENPARAMETERS

---

Rapport:    Lijst van model eigenschappen  
Model:       contouren jaar 2025

### Model eigenschap

---

Omschrijving	contouren jaar 2025
Verantwoordelijke	johan
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	johan op 22-10-2013
Laatst ingezien door	johan op 28-10-2013
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.21
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4,5
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,80
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Conform standaard
Meteorologische correctie	Conform standaard
CO waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

INVOERGEGEVENS JAAR 2025  
WEGEN

---

Model: contouren jaar 2025  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	Type	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	Hbron	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)
01	de trisken 60 km dab	W0	60	60	60	3020,00	Verdeling	6,80	3,40	0,70	0,75	76,00	21,00	3,00	81,00	18,00	1,00
02	nijewei 60 km dab	W0	60	60	60	3020,00	Verdeling	6,80	3,40	0,70	0,75	76,00	21,00	3,00	81,00	18,00	1,00
03	nijewei 30 km klinker/keper	W9a	30	30	30	3020,00	Verdeling	6,80	3,40	0,70	0,75	76,00	21,00	3,00	81,00	18,00	1,00
04	nijewei 30 km klinker/keper	W9a	30	30	30	2340,00	Verdeling	6,80	3,40	0,70	0,75	76,00	21,00	3,00	81,00	18,00	1,00

INVOERGEGEVENS JAAR 2025  
WEGEN

---

Model: contouren jaar 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)	LV(D)	MV(D)	ZV(D)	LV(A)	MV(A)	ZV(A)	LV(N)	MV(N)	ZV(N)	Helling	Hdef.
01	65,00	30,00	5,00	156,07	43,13	6,16	83,17	18,48	1,03	13,74	6,34	1,06	0	Relatief
02	65,00	30,00	5,00	156,07	43,13	6,16	83,17	18,48	1,03	13,74	6,34	1,06	0	Relatief
03	65,00	30,00	5,00	156,07	43,13	6,16	83,17	18,48	1,03	13,74	6,34	1,06	0	Relatief
04	65,00	30,00	5,00	120,93	33,42	4,77	64,44	14,32	0,80	10,65	4,91	0,82	0	Relatief

INVOERGEGEVENS JAAR 2025  
AFTREK art 110g Wgh.

---

Rapport: Groepsreducties  
Model: contouren jaar 2025

Groep	Reductie Dag	Avond	Nacht	Sommatie Dag	Avond	Nacht
(hoofdgroep) trikken/nijewei	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

INVOERGEGEVENS JAAR 2025  
BODEMGEBIEDEN

---

Model: contouren jaar 2025  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Opp.	Bf
01	wegbodem	198696,38	567750,25	4413,64	0,00
02	wegbodem	198897,57	567128,66	1498,81	0,00
03	wegbodem	198889,65	567139,64	1485,08	0,00
04	wegbodem	198826,18	567345,50	1389,29	0,00
05	wegbodem	198589,95	567274,59	3828,85	0,00
10	water	198875,91	567133,58	244,63	0,00
11	water	198819,97	567122,24	1358,58	0,00
12	water	198769,13	567312,33	307,68	0,00
13	water	198737,74	567297,18	1355,06	0,00
14	water	198703,05	567288,19	2502,60	0,00
15	water	198629,32	567270,06	762,09	0,00
16	water	198614,25	567269,10	266,63	0,00
17	water	198615,15	567096,65	260,24	0,00
18	water	198549,47	567252,48	813,68	0,00
19	water	198610,38	567666,64	5681,79	0,00
20	water	198585,13	567293,75	52165,18	0,00
21	water	198599,80	567282,25	5751,48	0,00
22	water	198699,17	567307,72	5679,76	0,00

## DEEL B: LUCHTKWALITEIT

### Inhoud

1. Inleiding
  - Wet luchtkwaliteit
  - derogatie
  - grenswaarden PM<sub>10</sub>/NO<sub>2</sub>
  - geen feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde
2. Rekenmethodiek
  - zeezoutcorrectie
  - luchtkwaliteit meerdere bronnen
  - dubbeltelling
  - toetsingspunt
3. Gegevens en uitgangspunten
  - CAR-II
4. Berekeningsresultaten
  - stof PM<sub>10</sub>
  - stof NO<sub>2</sub>
5. Bespreking
6. Conclusie

### Bijlagen

1. Ligging toetsingspunt
2. Berekeningsresultaten intensiteit jaar 2025 > jaar 2014/2015/2020 rekenmodel CAR-II
3. Invoergegevens



## 1. Inleiding

In het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan "Middelgeast" heeft de gemeente aan het Servicebureau gevraagd onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer.

Voor een beoordeling van de te verwachten luchtkwaliteit is onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan de toetsingscriteria van de Wet Luchtkwaliteit.

Van belang zijn de criteria voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) omdat langs wegen deze stoffen voornamelijk het probleem vormen.

Nederland heeft per 1 augustus 2009 uitstel gekregen om te kunnen voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen. Uiterlijk 11 juni 2011 zal aan de normen voor PM<sub>10</sub> moeten worden voldaan en uiterlijk 1 januari 2015 zal moeten worden voldaan aan de jaargrenswaarde van de stof NO<sub>2</sub>.

### Wet Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 geldt de Wet Luchtkwaliteit (luchtkwaliteitseisen) als onderdeel van de Wet Milieubeheer (Wm; recentelijk gewijzigd 1-08-2009). Met de inwerkingtreding van deze wet is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 vervallen.

In artikel 5.16 van de Wm. is aangegeven hoe en onder welke voorwaarden bestuursorganen bevoegdheden kunnen uitoefenen in relatie tot de luchtkwaliteitseisen. Dit geldt dan met name alleen voor de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Indien aannemelijk kan worden gemaakt dat aan één of een combinatie van onderstaande voorwaarden wordt voldaan, is er geen belemmering meer voor het uitvoeren van een besluit.

- a. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- b. Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- d. Een project is genoemd of past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

**Nb.** *'project'; elke uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift (van ruimtelijke besluitvorming over te ontwikkelen bestemmingsplannen tot ook vergunningverlening voor inrichtingen).*

### Derogatie

Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie ingestemd met het Nederlandse verzoek tot uitstel voor het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen (derogatie EC). Daarmee heeft de Commissie te kennen gegeven vertrouwen te hebben in de Nederlandse aanpak en in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Met de derogatie wordt het tijdstip waarop aan de normen voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) moet worden voldaan uitgesteld tot 11 juni 2011 (drie jaar na inwerkingtreding van de nieuwe richtlijn) en voor de jaargrenswaarde voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) tot 1 januari 2015.

Door de wijziging van de Wet Milieubeheer per 1 augustus 2009 (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen), is het NSL-programma in werking getreden en gelden derhalve bovengenoemde voorwaarden.

### Grenswaarden PM<sub>10</sub>/NO<sub>2</sub>

In het kader van de Wet Luchtkwaliteit (per 1-08-2009) gelden de volgende grenswaarden (incl. implementatie en derogatie EC):

In het kader van de Wet Luchtkwaliteit gelden de volgende grenswaarden (incl. implementatie en derogatie EC):

- PM<sub>10</sub> per 11 juni 2011:
  - o grenswaarde jaargemiddelde: 40 µg/m<sup>3</sup>
  - o grenswaarde 24-uurgemiddelde: 50 µg/m<sup>3</sup> waarbij geldt dat deze maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.
- NO<sub>2</sub> per 1 januari 2015:
  - o grenswaarde jaargemiddelde: 40 µg/m<sup>3</sup>
  - o plandrempel: 200 µg/m<sup>3</sup> als uurgemiddelde concentratie waarbij geldt dat deze maximaal 18 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

**Nb. PM<sub>2,5</sub>**

*In de richtlijn luchtkwaliteit 2008 is een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub> opgenomen. Ook deze grenswaarde is geïmplementeerd in de Wm. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub> is 25 µg/m<sup>3</sup> en geldt vanaf 2015.*

*Uit analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat wanneer vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, er naar verwachting in 2015 ook aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> zal worden voldaan. Dit betekent dat wanneer uit het luchtonderzoek blijkt dat zich in de onderzochte zichtjaren geen overschrijdingen van de jaar- en 24-uurgemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> voordoen, op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten aangenomen mag worden dat in het onderzoeksgebied geen overschrijdingen zullen optreden van de jaargemiddelde concentratie grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> vanaf 2015.*

*Voor vergunningverleners blijft de grenswaarde van PM<sub>2,5</sub> buiten beschouwing tot 1 januari 2015 ongeacht of de vergunning gevolgen heeft of kan hebben voor de luchtkwaliteit na 1 januari 2015.*

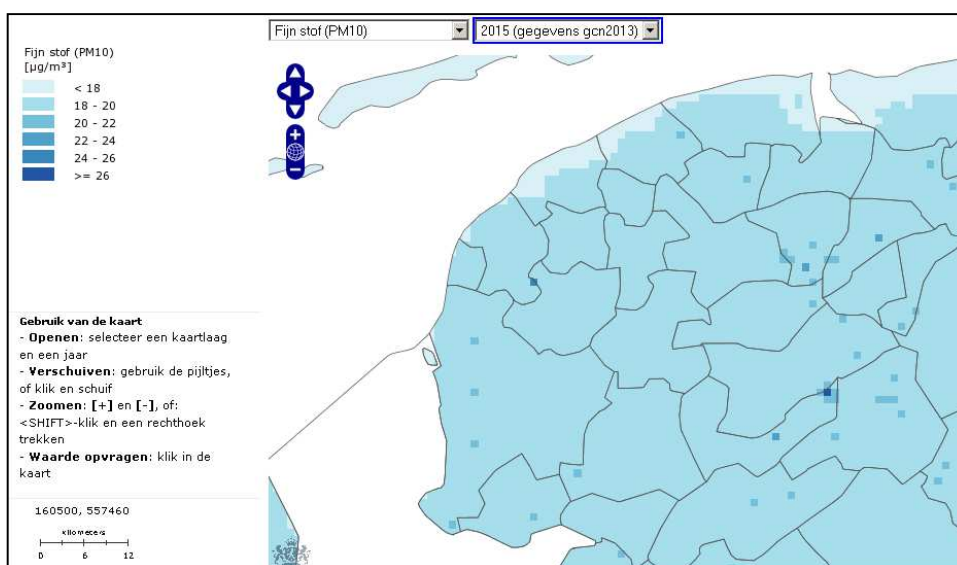
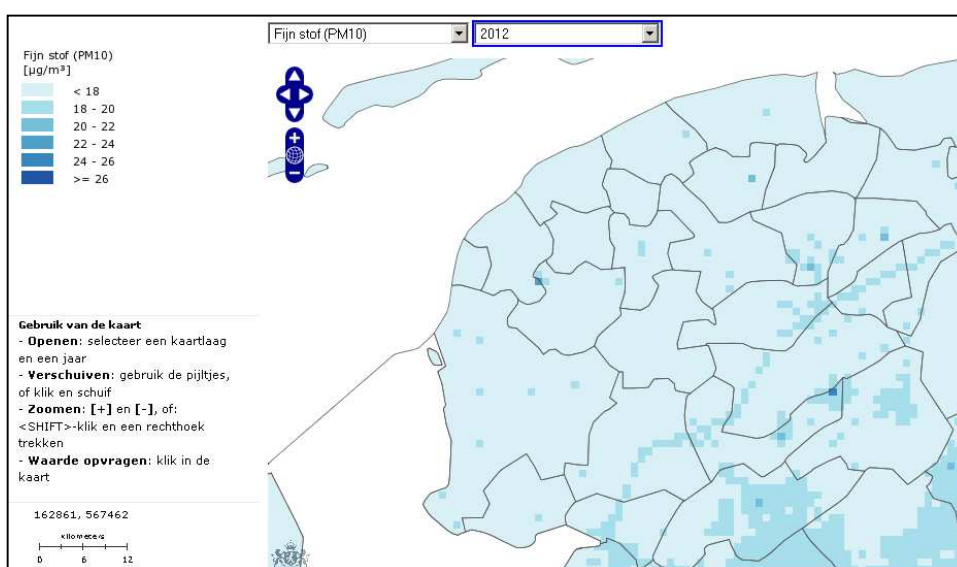
### Geen feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde

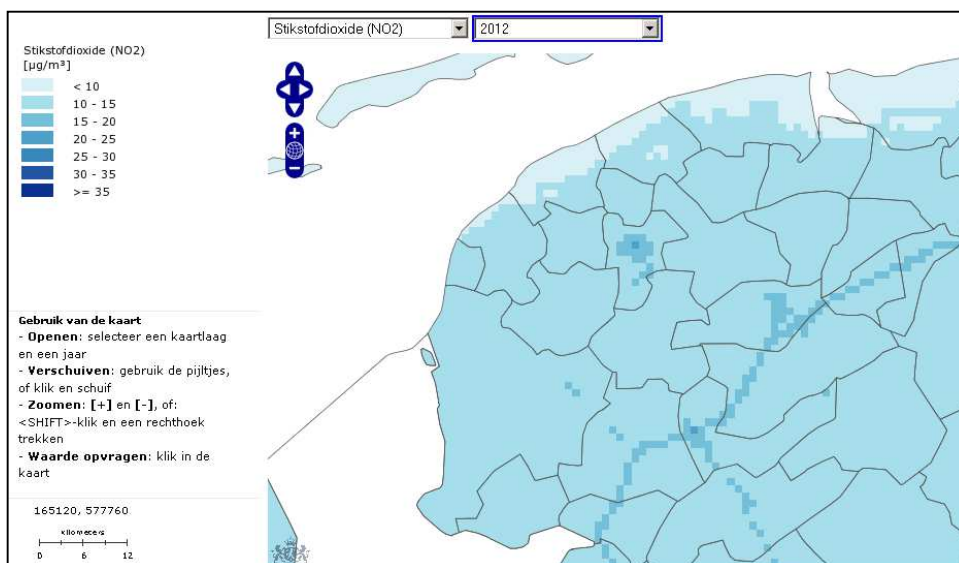
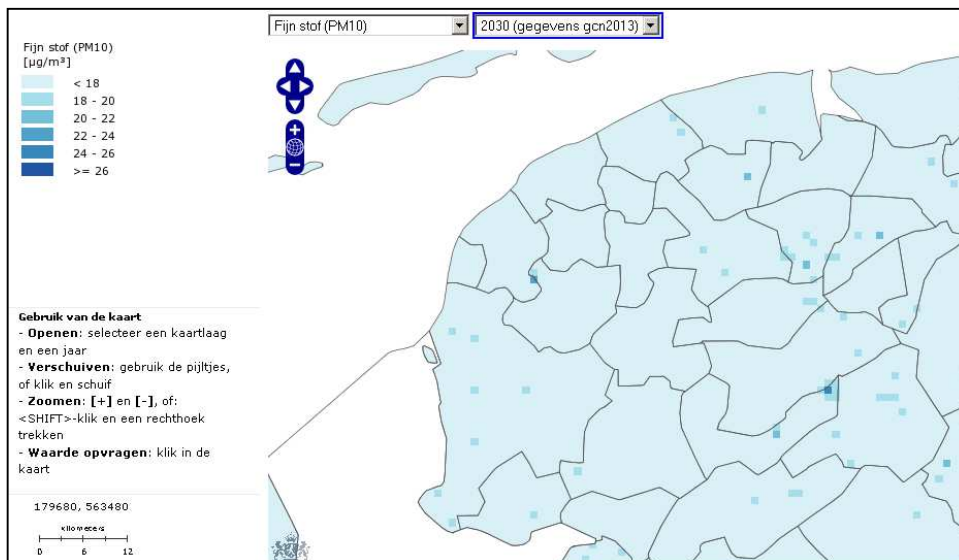
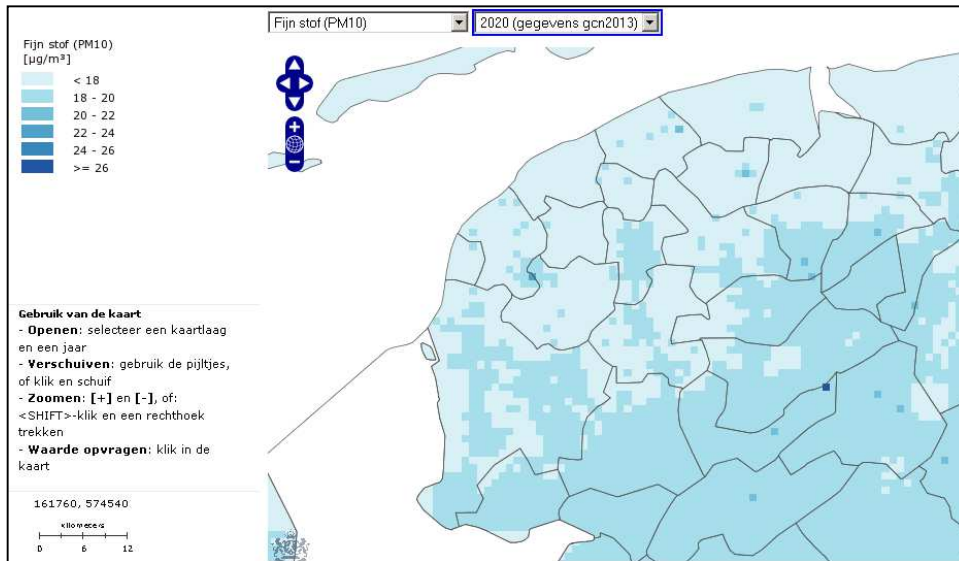
Op basis van rapportages en onderstaande actuele, via internet te benaderen, grootschalige concentratiekaarten Nederland (GCN-kaarten), blijkt dat in de noordelijke regio's, waarin ook de gemeente Smallingerland is gelegen, de achtergrondconcentraties laag zijn (ruim beneden 40 µg/m<sup>3</sup>).

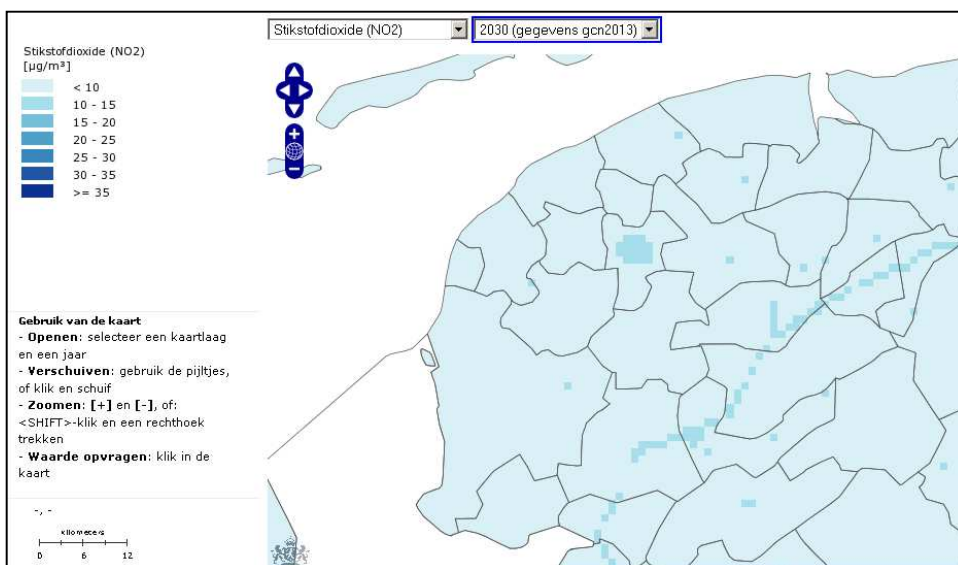
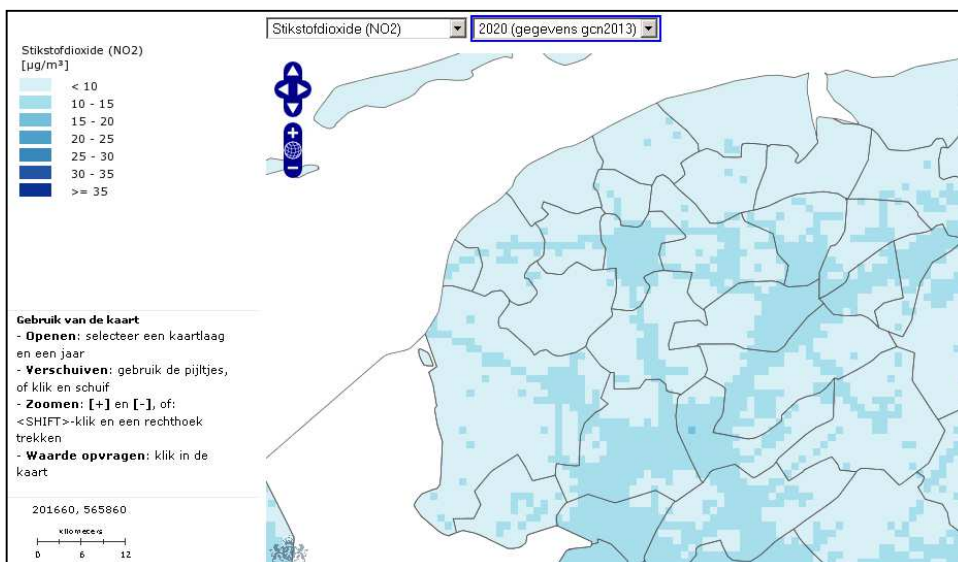
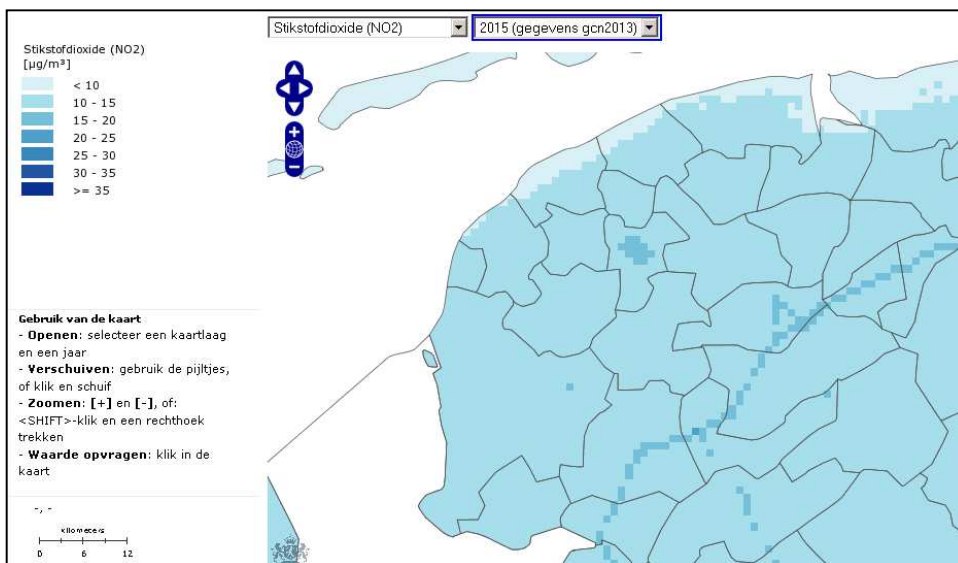
De kans dat één enkel project dan zorgt voor een overschrijding van de grenswaarden is dan ook zeer klein.

Een dergelijke motivatie aangevuld met een berekening is dan al voldoende om het besluit tot uitvoering te kunnen brengen. Met een in onderhavig rapport uitgevoerde berekening zal de voorwaarde a. (geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde) worden onderbouwd.

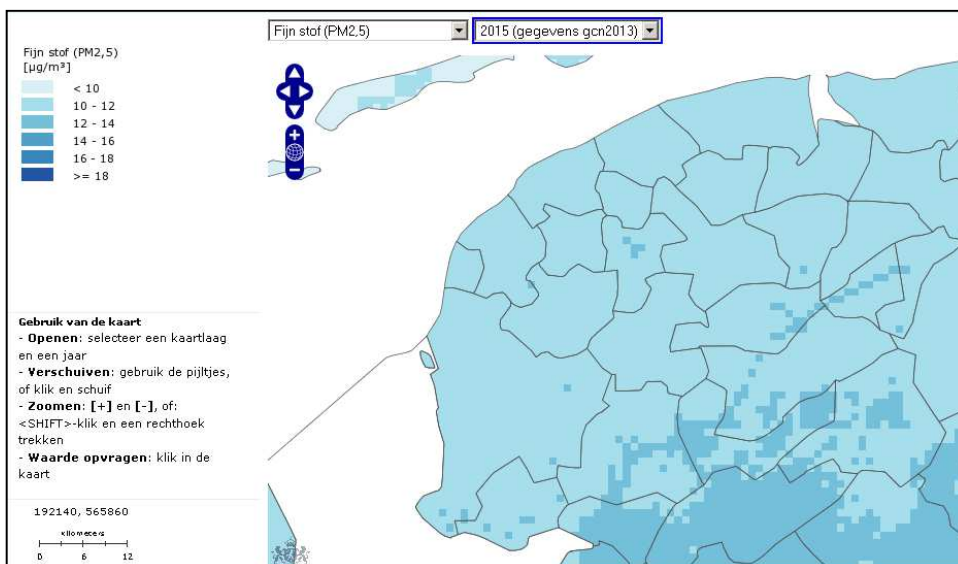
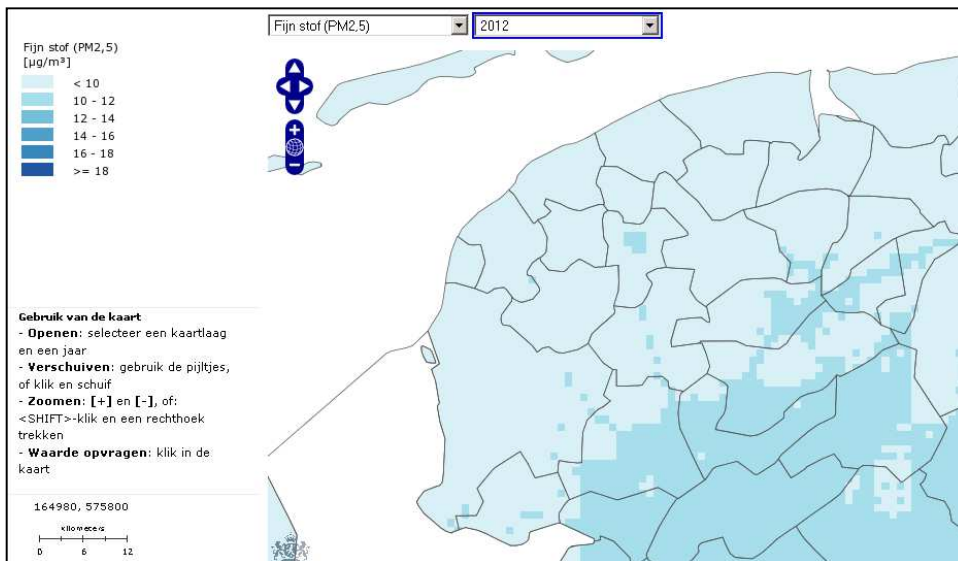
Bron GCN kaarten: <http://www.rivm.nl/nl/themasites/gcn/concentratiekaarten/index.html>











## 2. Rekenmethodiek

Voor de bepaling of kan worden voldaan aan de toetsingscriteria van de Wet Luchtkwaliteit, is gebruik gemaakt van de daarvoor te hanteren rekenmodel.

Vanwege het feit dat het plan gelegen is langs een stedelijke weg, is gebruik gemaakt van het landelijk webbased CAR-II model versie 12.0 gebaseerd op standaardrekenmethode 1.

In het genoemde rekenmodel wordt gebruik gemaakt van de jaarlijks vastgestelde landelijke achtergrondconcentraties.

Voor de Wet luchtkwaliteit dient getoetst te worden op basis van weekdaggemiddelden.

Omdat in de rapportage betreffende de gemeentelijke weg voor wegverkeerslawaai is gerekend met werkdaggemiddelden (= hogere intensiteit dan weekdaggemiddelden) in het jaar 2025, is voor de bepaling van de luchtkwaliteit ook uitgegaan van deze werkdaggemiddelden in het jaar 2025 (dus inclusief ontwikkeling en autonome groei).

Vervolgens is deze situatie getoetst aan de wettelijke geldende normen voor de stof PM<sub>10</sub> na 11 juni 2011 en voor de stof NO<sub>2</sub> per 1 januari 2015.

Uitgaande van deze werkdaggemiddelden in 2025 is vervolgens de luchtkwaliteit berekend in de zichtjaren 2014, 2015 en 2020. Eigenlijk had dit laatste jaar het jaar 2025 moeten zijn (vergelijkbaar met rapportage wegverkeerslawaai). Maar omdat in het rekenmodel CAR-II geen berekening mogelijk is in het jaar 2025, is voor de berekening het jaar 2020 aangehouden.

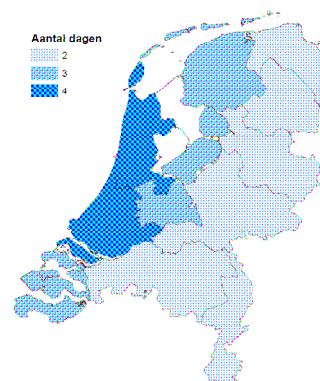
De berekeningen zijn uitgevoerd met de betreffende achtergrondconcentraties uit het rekenmodel. Bij de berekeningen is uitgegaan van meerjarige meteorologische omstandigheden.

### Zeezoutcorrectie

Als gevolg van de Wet Luchtkwaliteit mogen concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, in de beoordeling van de luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) buiten beschouwing worden gelaten. Sinds 20 november 2012 mag voor de gemeente Smallingerland een regiogebonden aftrek van 3 µg/m<sup>3</sup> op het jaargemiddelde PM<sub>10</sub> worden toegepast (tabel in bijlage 5 beoordeling luchtkwaliteit 2007).

Voor de berekening van het aantal overschrijdings-dagen op het vierentwintig uurgemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> is eveneens een regiogebonden aftrek van toepassing. Deze waarde varieert van 2-4 dagen e.e.a. conform kaartje. Voor Friesland geldt een waarde van 3 dagen als regiogebonden aftrek.

In de CARII versie 11.0 wordt gebruikt gemaakt van deze regiogebonden aftrek.



### Luchtkwaliteit meerdere bronnen

Om in met name de maatgevende toetsingspunten ter hoogte van kruisingen of in de nabijheid van snel/autowegen de totale luchtkwaliteitconcentratie PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> van het wegverkeer in kaart te kunnen brengen is gebruik gemaakt van de module bronoptelling in het CAR-II rekenmodel.

### Dubbeltelling

Het gebruik van generieke achtergrondconcentraties leidt vanwege de ligging nabij hoofdwegen tot dubbeltelling. De bepaling van de lokale luchtkwaliteit is namelijk de som van de berekende lokale bijdrage van de bron plus de achtergrondconcentratie. En juist bij deze generiek bepaalde achtergrondconcentraties is de bestaande bron al opgenomen, waardoor er sprake is van dubbeltelling. Het RIVM/MNP heeft met de publicatie van de GCN-kaarten rond het hoofdwegennet de dubbeltelling bepaald. In de rekenmethoden kan vervolgens zonder en met de dubbeltellingcorrectie worden gerekend. In onderhavige situatie is voor wat betreft het rekenmodel gerekend inclusief de dubbeltellingcorrectie.

### Toetsingspunt

In de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (RBL) is opgenomen dat de luchtkwaliteit niet getoetst hoeft te worden op plaatsen waar geen mensen kunnen komen. Als gevolg daarvan:

- vindt er geen beoordeling plaats op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen permanente bewoning is
- vindt er geen beoordeling plaats op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden ARBO regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Een uitzondering hierop is voor publiek toegankelijke plaatsen zoals tuincentra; deze worden wel beoordeeld.
- vindt er geen toetsing plaats op rijbanen van wegen en op de middenbermen van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

In artikel 70 is verder aangegeven dat ten gevolge van wegverkeer NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> worden berekend op maximaal 10 m van de wegrand.

Voor onderhavig bestemmingsplan is één toetsingspunt ter hoogte van de kruisingen van wegen als meest ongunstige situatie (worst-case). Het betreft de kruising van de Nijewei met de Bledlok.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de betrokken wegen bij de kruising.

Het doel met deze rekenpunten is aan te tonen dat op basis van de meest ongunstige situatie geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden betreffende de stof PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. Indien uit de berekening blijkt dat op basis van de gekozen afstand en plaats geen overschrijding plaatsvindt, zal dat op grotere afstand en bij wegen of kruisingen met een lagere verkeersintensiteit ook niet het geval zijn.

Voor de ligging van het toetsingspunt, zie bijlage 1.



### 3. Gegevens en uitgangspunten

De invoergegevens voor de berekeningen zijn gebaseerd op prognoses van de gemeente in het jaar 2025.

In onderstaand overzicht zijn de maatgevende invoergegevens in de directe omgeving van het toetsingspunt gepresenteerd. Meer uitgebreide invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

#### CAR-II:

- jaar 2025

wegvak	Etmaal	% uurverdeling			snelheidstype	wegtype	fr. stagnatie
		L	Mz	Zw			
Nijewei 30 km	3.020	76	21	3	Stagnerend stadsverkeer	2	0
Bledlok 30km	500	100	0	0	Stagnerend stadsverkeer	2	0

- coördinaten toetsingspunt 1; X/Y: 198819/567345
- waarneempunt / betrokken weg / afstand tot rand weg

punt	betr. weg	afstand rand weg	afstand hart weg
1	Nijewei 30 km	7 m	10 m
	Bledlok 30km	7 m	9 m

- zeezoutcorrectie: 3 µg/m<sup>3</sup> op jaargemiddelde  
3 dagen op 24 uur-gemiddelde

#### 4. Berekeningsresultaten

##### Stof PM<sub>10</sub>

In onderstaande tabellen 1, 2 en 3 zijn de resultaten weergegeven waarbij het uitgangspunt (verkeersintensiteiten) in het jaar 2025 is getoetst aan de geldende grenswaarden na 11 juni 2011 conform de Wet Luchtkwaliteit voor de stof PM<sub>10</sub>. Het betreft de berekeningsresultaten uit het CAR-II rekenmodel. In de tabellen wordt de totale luchtkwaliteitconcentratie PM<sub>10</sub> in de zichtjaren 2014, 2015 en 2020 in het toetsingspunt ter hoogte van de kruising van de Nijewei en de Bledlok weergegeven. Hierbij is gebruikt gemaakt van de module bronoptelling in het CAR-II rekenmodel, waarbij de individuele bijdragen per weg zijn opgeteld (uitgebreide rekenresultaten in bijlage 2). Het betreft dan de bijdragen van de bij de kruising betrokken wegen.

Tabel 1 jaar 2014 PM<sub>10</sub>

punt	straatnaam	X	Y	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			
				jaarge-middelde	jm achter-grond	# overschrij-dingen grenswaarde	jaarge-middelde excl. zeezout
01	Kruising Nijewei/Bledlok	198819	567345	16,7	19,2	4	19,7

Tabel 2 jaar 2015 PM<sub>10</sub>

punt	straatnaam	X	Y	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			
				jaarge-middelde	jm achter-grond	# overschrij-dingen grenswaarde	jaarge-middelde excl. zeezout
01	Kruising Nijewei/Bledlok	198819	567345	16,4	19,0	4	19,4

Tabel 3 jaar 2020 PM<sub>10</sub>

punt	straatnaam	X	Y	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			
				jaarge-middelde	jm achter-grond	# overschrij-dingen grenswaarde	jaarge-middelde excl. zeezout
01	Kruising Nijewei/Bledlok	198819	567345	15,4	18,1	4	18,4

**Nb.** In de uitgebreide berekeningsresultaten met het CAR-II (bijlage 2) wordt de totale concentratie (jaargemiddelde) PM<sub>10</sub> *inclusief* zeezoutcorrectie weergegeven. De getoonde achtergrondconcentratie (jaargemiddelde) wordt echter *ongecorrigeerd* weergegeven (conform de waarden van de RBL2007). In bovenstaande tabellen worden deze berekende jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> en de achtergrondconcentratie getoond.

Voor de juiste toetsing is in de laatste kolom van de tabellen ook het jaargemiddelde PM<sub>10</sub> getoond exclusief de zeezoutcorrectie (zeezoutcorrectie gemeente Smallingerland; 3 µg/m<sup>3</sup>).

De getoonde waarden in de kolom [# overschrijdingen grenswaarde] zijn inclusief de regiogebonden aftrek voor het aantal overschrijdingsdagen. Voor de gemeente Smallingerland bedraagt deze regiogebonden aftrek 3 dagen.

**Stof NO<sub>2</sub>**

In onderstaande tabellen 4, 5 en 6 zijn de resultaten weergegeven waarbij het uitgangspunt (verkeersintensiteit) in het jaar 2025 is getoetst aan de geldende grenswaarden per 1 januari 2015 conform de Wet Luchtkwaliteit voor de stof NO<sub>2</sub>. (uitgebreide rekenresultaten in bijlage 2).

Het betreft dan ook nu de berekeningsresultaten uit het CAR-II rekenmodel als zijnde de totale luchtkwaliteitconcentratie NO<sub>2</sub> in de zichtjaren 2014, 2015 en 2020 in hetzelfde toetsingspunt op basis van de module bronoptelling in het CAR-II rekenmodel. Hierbij zijn eveneens de individuele bijdragen per weg opgeteld.

Tabel 4 jaar 2014 NO<sub>2</sub> totaal (CAR-II)

punt	straatnaam	X	Y	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			
				jaarge-middelde	jm achter-grond	# overschrij-dingen grenswaarde	# overschrij-dingen plandrempel
01	Kruising Nijewei/Bledlok	198819	567345	16,7	12,1	0	0

Tabel 5 jaar 2015 NO<sub>2</sub> totaal (CAR-II)

punt	straatnaam	X	Y	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			
				jaarge-middelde	jm achter-grond	# overschrij-dingen grenswaarde	# overschrij-dingen plandrempel
01	Kruising Nijewei/Bledlok	198819	567345	16,2	11,9	0	0

Tabel 6 jaar 2020 NO<sub>2</sub> totaal (CAR-II)

punt	straatnaam	X	Y	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )			
				jaarge-middelde	jm achter-grond	# overschrij-dingen grenswaarde	# overschrij-dingen plandrempel
01	Kruising Nijewei/Bledlok	198819	567345	12,8	10,0	0	0

## **5. Bespreking**

Op basis van de totaalresultaten uit de tabellen 1 t/m 6 is te zien dat in de zichtjaren 2014, 2015 en 2020 er nergens een overschrijding is van de grenswaarden en plandrempels met betrekking tot de totale jaargemiddelden van de stoffen PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>.

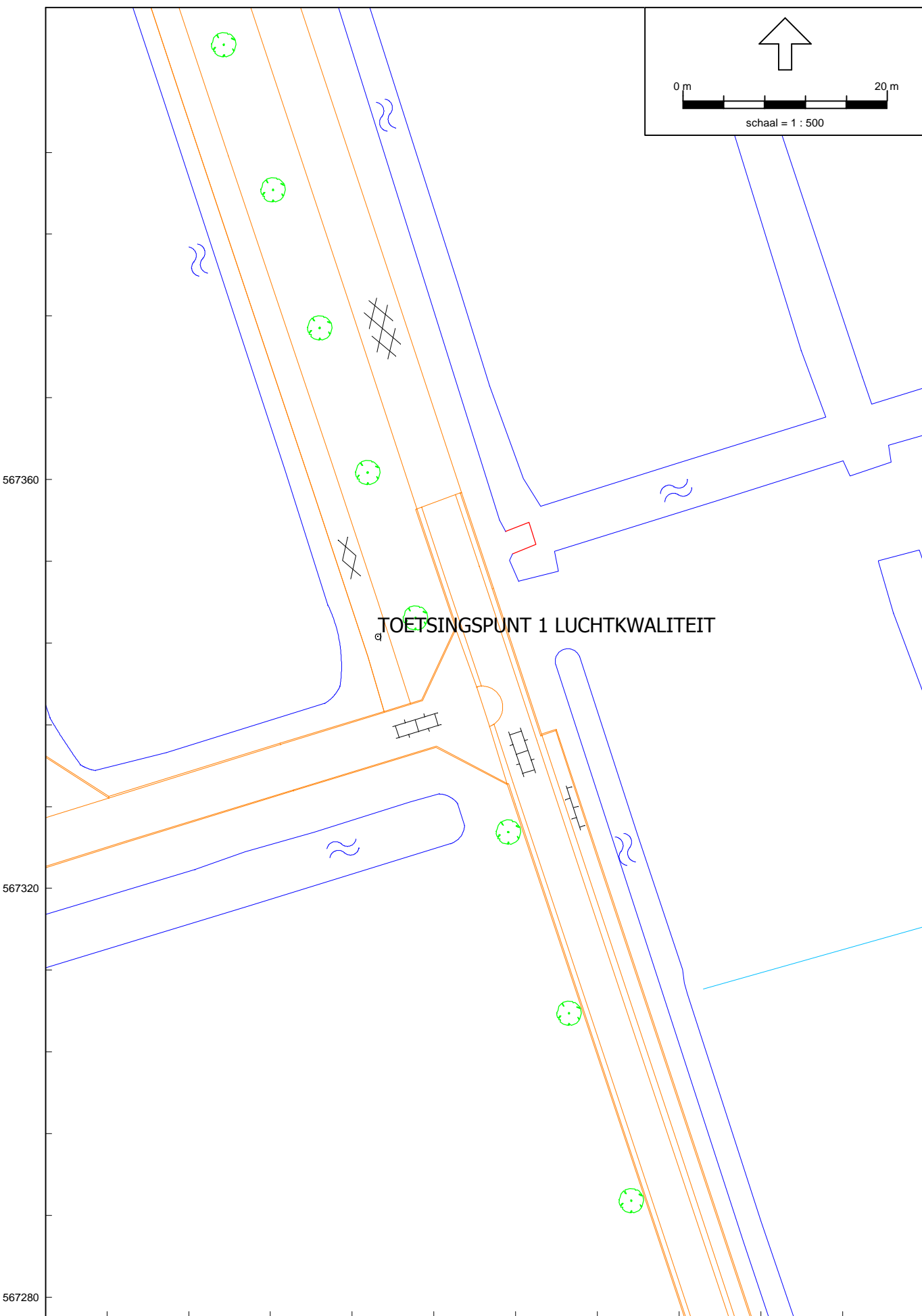
Er vindt alleen maar een overschrijding plaats van het 24 uurgemiddelde van de grenswaarde van de stof PM<sub>10</sub> (tabellen 1 t/m 3). De hoogste overschrijding bedraagt in alle tabellen 4x. De overschrijding mag echter 35 x bedragen. Vandaar dat hieruit geen consequenties volgen.

## **6. Conclusie**

- In het voor het plan meest ongunstige toetsingspunt ontstaan geen consequenties met betrekking tot de Wet Luchtkwaliteit.
- Er vinden geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.
- Voorwaarde a. (geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde) is met het rapport aannemelijk gemaakt

## **Bijlagen**

**Bijlage 1**  
Ligging toetsingspunt



## **Bijlage 2**

Berekeningsresultaten intensiteit jaar 2025 > jaar 2014/2015/2020 rekenmodel CAR-II



<b>Rapportage NO2/PM10 totaal jaar 2014</b>	
<b>Naam</b>	J.Dreijer
<b>Versie</b>	12 d.d. 28-10-2013
<b>Stratenbestand</b>	middelgeast
<b>Jaartal</b>	2014
<b>Resultaten inclusief bronbijdragen</b>	
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	locatieafhankelijk
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
boornbergum	nijewei/bledlok	198819	567345	16,7	12,1	0	0

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
boornbergum	nijewei	198819	567345	11,9	12,1	0,3	0,2
boornbergum	bledlok	198819	567345	11,9	12,1	0,3	0,2

legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
16,7	19,2	4	3

Achtergrondgegevens PM10						
NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
0	49,2	49,1	0,0	19,2	19,2	0
0	49,2	49,1	0,0	19,2	19,2	0

<b>Rapportage NO2/PM10 toetsing jaar 2014</b>	
<b>Naam</b>	J.Dreijer
<b>Versie</b>	12 d.d. 28-10-2013
<b>Stratenbestand</b>	middelgeast
<b>Jaartal</b>	2014
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	locatieafhankelijk
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
boombergum	nijewei	198819	567345	16,6	12,1	0	0
boombergum	bledlok	198819	567345	12,4	12,1	0	0

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
boombergum	nijewei	198819	567345	11,9	12,1	0,3	0,2
boombergum	bledlok	198819	567345	11,9	12,1	0,3	0,2

legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
16,6	19,2	4	3
16,3	19,2	4	3

				Achtergrondgegevens PM10		
NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
0	49,2	49,1	0,0	19,2	19,2	0
0	49,2	49,1	0,0	19,2	19,2	0

<b>Rapportage NO2/PM10 totaal jaar 2015</b>	
<b>Naam</b>	J.Dreijer
<b>Versie</b>	12 d.d. 28-10-2013
<b>Stratenbestand</b>	middelgeast
<b>Jaartal</b>	2015
<b>Resultaten inclusief bronbijdragen</b>	
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	locatieafhankelijk
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
boornbergum	nijewei/bledlok	198819	567345	16,2	11,9	0	0

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
boornbergum	nijewei	198819	567345	11,7	11,9	0,3	0,2
boornbergum	bledlok	198819	567345	11,7	11,9	0,3	0,2

legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
16,4	19,0	4	3

Achtergrondgegevens PM10						
NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
0	49,3	49,2	0,0	19,0	19,0	0
0	49,3	49,2	0,0	19,0	19,0	0

<b>Rapportage NO2/PM10 toetsing jaar 2015</b>	
<b>Naam</b>	J.Dreijer
<b>Versie</b>	12 d.d. 28-10-2013
<b>Stratenbestand</b>	middelgeast
<b>Jaartal</b>	2015
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	locatieafhankelijk
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
boornbergum	nijewei	198819	567345	16,1	11,9	0	0
boornbergum	bledlok	198819	567345	12,2	11,9	0	0

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
boornbergum	nijewei	198819	567345	11,7	11,9	0,3	0,2
boornbergum	bledlok	198819	567345	11,7	11,9	0,3	0,2

legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
16,4	19,0	4	3
16,1	19,0	4	3

Achtergrondgegevens PM10						
NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
0	49,3	49,2	0,0	19,0	19,0	0
0	49,3	49,2	0,0	19,0	19,0	0



<b>Rapportage NO2/PM10 totaal jaar 2020</b>	
<b>Naam</b>	J.Dreijer
<b>Versie</b>	12 d.d. 28-10-2013
<b>Stratenbestand</b>	middelgeast
<b>Jaartal</b>	2020
<b>Resultaten inclusief bronbijdragen</b>	
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	locatieafhankelijk
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
boornbergum	nijewei/bledlok	198819	567345	12,8	10,0	0	0

Achtergrondgegevens NO2							
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
boornbergum	nijewei	198819	567345	9,9	10,0	0,2	0,2
boornbergum	bledlok	198819	567345	9,9	10,0	0,2	0,2

legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
15,4	18,1	4	3

Achtergrondgegevens PM10						
NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
0	50,6	50,5	0,0	18,1	18,1	0
0	50,6	50,5	0,0	18,1	18,1	0

<b>Rapportage NO2/PM10 toetsing jaar 2020</b>	
<b>Naam</b>	J.Dreijer
<b>Versie</b>	12 d.d. 28-10-2013
<b>Stratenbestand</b>	middelgeast
<b>Jaartal</b>	2020
<b>Meteorologische conditie</b>	Meerjarige meteorologie
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	locatieafhankelijk
<b>Resultaten inclusief zeezoutcorrectie</b>	3 µg/m3
<b>Schalingsfactor emissiefactoren</b>	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
boornbergum	nijewei	198819	567345	12,7	10,0	0	0
boornbergum	bledlok	198819	567345	10,3	10,0	0	0

<b>Achtergrondgegevens NO2</b>							
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen
boornbergum	nijewei	198819	567345	9,9	10,0	0,2	0,2
boornbergum	bledlok	198819	567345	9,9	10,0	0,2	0,2

legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Dagen zeezoutcorrectie
15,4	18,1	3	3
15,2	18,1	3	3

Achtergrondgegevens PM10						
NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
0	50,6	50,5	0,0	18,1	18,1	0
0	50,6	50,5	0,0	18,1	18,1	0



**INVOERGEGEVENS LUCHTKWALITEIT CAR-II JAAR 2025**

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
boornbergum	nijewei	198819	567345	3020	0,76	0,21	0,03	0,00	0	Stagnerend stadsverkeer	Basistype	1	10	0,00
boornbergum	bledlok	198819	567345	500	1,00	0,00	0,00	0,00	0	Stagnerend stadsverkeer	Basistype	1	9	0,00

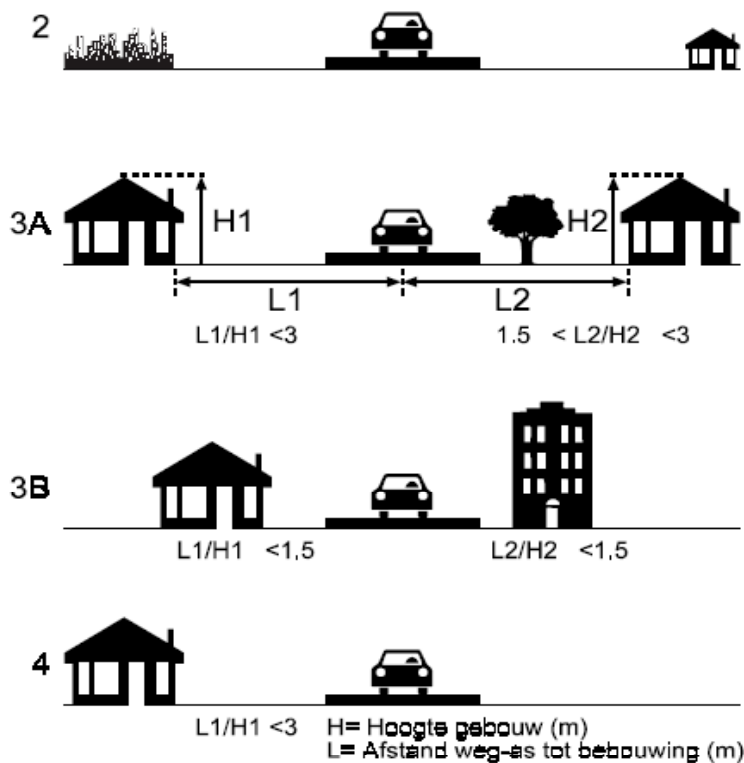
### Snelheidstyperingen in CAR II

- B "buitenweg algemeen"** Typisch buitenwegverkeer, een gemiddelde snelheid van ongeveer 60 km/h, gemiddeld ca. 0.2 stops per afgelegde kilometer.
- E "stadsverkeer met minder congestie"** Stadsverkeer met een relatief groter aandeel "free-flow" rijgedrag, een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 45 km/h, gemiddeld ca. 1.5 stop per afgelegde kilometer.
- C "normaal stadsverkeer"** Typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen de 15 en 30 km/h, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde kilometer.
- D "stagnerend stadsverkeer"** Stadsverkeer met een grote mate van congestie, een gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h, gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer

### Wegtypen in CAR II

De concentratie langs de weg wordt berekend voor vier situaties (= wegtypen). Een wegtype wordt beschreven aan de hand van de bebouwing langs de weg. De volgende wegtypen worden onderscheiden:

2. Basistype, alle wegen anders dan type 3a, 3b of 4,
- 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,
- 3b. Beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as-gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (street canyon),
4. Eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.



Figuur 1 Overzicht van de wegtypen van CAR II