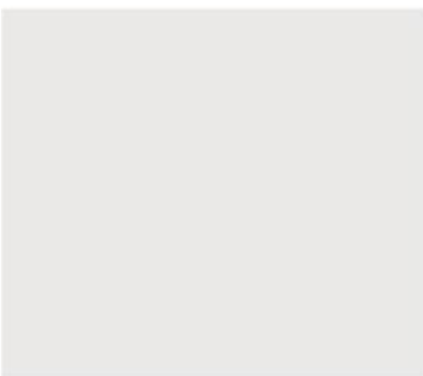
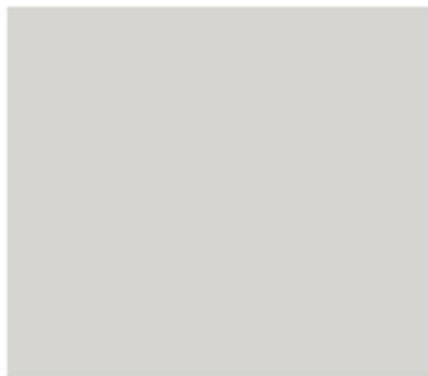


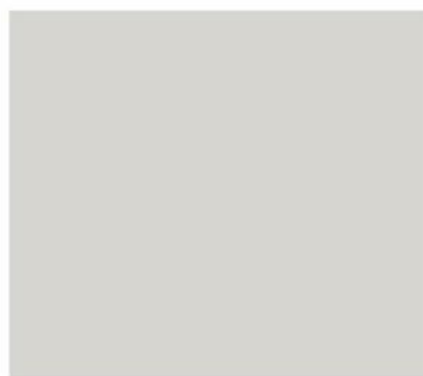
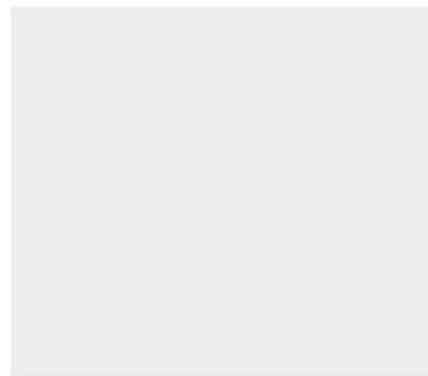
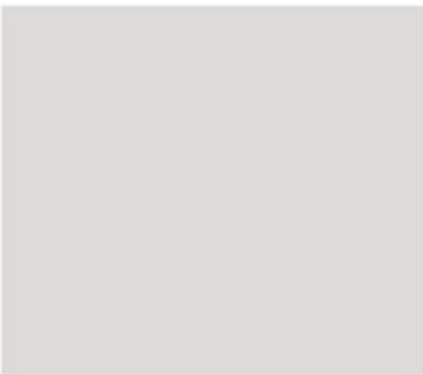
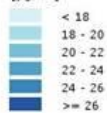
LUCHTKWALITEIT

2.0

'T VELD NOORD



Fijn stof (PM10)
[µg/m³]



Luchttoets 't Veld Noord

Verkennd onderzoek luchtkwaliteit-Geactualiseerd
Gemeente Hollands Kroon
Basis onderzoek van Grontmij Nederland bv-27 februari 2008

Hoofregel onderzoeksplicht

Op het moment dat je een besluit binnen het omgevingsrecht neemt, moet je rekening houden met de feiten en omstandigheden die dan gelden (ex nunc besluitvorming). Dat is de hoofregel van artikel 3:2 Awb.

Artikel 3:2 (Awb)

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Gezien de datum van oplevering van het basis onderzoek, is dit onderzoek opnieuw beoordeeld en op punten geactualiseerd.

Artikel 3.37 (Wro)

1: Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld omtrent de voorbereiding, vormgeving, inrichting en beschikbaarstelling en nadere regels omtrent inhoud en uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen en inpassingsplannen. Tevens kunnen regels worden gesteld omtrent de inhoud van de bij een plan behorende toelichting.

2: Bij de maatregel, bedoeld in het eerste lid, kunnen voorts regels worden gesteld omtrent het gebruik van gegevens en onderzoeken die ten grondslag liggen aan bestemmingsplannen en inpassingsplannen.

De voorgaande fasering (2 fasen) is op 22 november 2010 als ontwerp bestemmingsplan inclusief alle benodigde onderzoeken in procedure gebracht. Dit complete ontwerp bestemmingsplan dient als vertrekpunt voor het nu voorliggende bestemmingsplan en wordt waar nodig geactualiseerd of aangepast. Ondanks de aangepaste fasering wordt wel het totaal beschouwd en beoordeeld. Desondanks zullen alle fasen een afgerond geheel vormen.

Inhoud

Luchttoets 't Veld Noord	2
1 Inleiding	3
2 Vigerende wetgeving	3
3 Uitgangspunten	5
4 Huidige en autonome situatie luchtkwaliteit.....	6
5 Toekomstige situatie luchtkwaliteit inclusief planbijdrage.....	6
6 Conclusie	7

Afzonderlijke gebundelde Bijlagen horende bij Basis onderzoek van Grontmij Nederland bv-27 februari 2008: Bijlage - Luchtkwaliteit-20170909.pdf

Bijlage 1: Stratenbestand huidige situatie

Bijlage 2: Berekeningsresultaten huidige situatie

Bijlage 3: Stratenbestanden autonome situatie

Bijlage 4: Berekeningsresultaten autonome situatie

Bijlage 5: Stratenbestanden situatie incl. planontwikkeling

Bijlage 6: Berekeningsresultaten situatie incl. planontwikkeling

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Dit rapport beschrijft beknopt de effecten van de voorgenomen woningbouwontwikkeling in 't Veld Noord op de lokale luchtkwaliteit. Het doel van dit inventariserend onderzoek is het bepalen van de 'ruimte' die de Wet milieubeheer voor de voorgenomen ontwikkeling biedt, met betrekking tot de normen die worden gehanteerd voor de luchtkwaliteit.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen ten noorden van de kern 't Veld, in de gemeente Hollands Kroon. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de kern. Het gebied ligt ingeklemd tussen de Zwarteweg aan de westkant en de Valbrugweg aan de oostkant. Op enige afstand is, ten noorden van de locatie, de Hartweg gelegen.



Figuur 1: Ligging van het plangebied

2 Vigerende wetgeving

2.1 Wet luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is op meerdere gebieden van belang. Zo dient een bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk te maken die in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van NIBM, zijn vastgelegd in de AMvB-NIBM. In de AMvB-NIBM is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

NIBM-Tool

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het toenmalige Ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Het grote voordeel van deze NIBM rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een

plan NIBM is. De onderzoekslasten voor een gemeente kunnen daardoor bij kleinere plannen zeer beperkt blijven.

Het doel van deze tool is:

- Eenvoudig en snel bepalen of een plan in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht;
- Het beperken van de onderzoekslast bij kleinere projecten;
- Het vaststellen van grenzen voor het aantal extra voertuigbewegingen dat niet zal leiden tot een concentratietoename die groter is dan de grens voor niet in betekenende mate.

De NIBM-tool versie 30-3-2015 is een excel-applicatie op basis van Rekenmethode 1 (Rbl 2007) en hoeft niet geïnstalleerd te worden. Voor de NIBM-tool is een handleiding beschikbaar waarin het toepassingsbereik en de uitgangspunten zijn toegelicht.

Basis plan

Binnen de voorgenomen initiatief wordt in de eerste fase de bouw van zestig woning mogelijk gemaakt. Op basis van de CROW-rekentool voor verkeersgeneratie mag worden uitgegaan van een ritproductie van 8 ritten per woning (gemiddelde weekdag). Dit betekent een ritproductie vanwege het wijzigingsplan van ongeveer 480 ritten per etmaal.

Totaal plan

Binnen de voorgenomen initiatief wordt in de overige fasen, gefaseerd, de totale bouw van driehonderdvijfzestig woningen mogelijk gemaakt. Op basis van de CROW-rekentool voor verkeersgeneratie mag worden uitgegaan van een ritproductie van 8 ritten per woning (gemiddelde weekdag). Dit betekent een ritproductie vanwege het wijzigingsplan van ongeveer 2920 ritten per etmaal.

Onderzoek Basis plan

Uit de berekeningen met de NIBM-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Het project kan op basis hiervan worden beschouwd als een NIBMproject. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan achterwege blijven. Het plan voldoet hiermee aan de gestelde eisen in de Wet milieubeheer.

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

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		480
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,38
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
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		

Conclusie

De realisering van het initiatief wordt niet door onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit belemmerd.

Onderzoek Totaal plan

Uit de berekeningen met de NIBM-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Het project kan op basis hiervan worden beschouwd als een NIBMproject. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan achterwege blijven. Het plan voldoet hiermee aan de gestelde eisen in de Wet milieubeheer.

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

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		2920
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,31
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,50
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

2.2 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 niet worden overschreden, of
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
- het initiatief niet in betekenende mate bijdraagt 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. Tot op het moment dat het NSL is vastgesteld (naar verwachting begin 2009), geldt de 1%-grens. Projecten die minder bijdragen dan 1% 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 luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan normen niet nodig.

In de Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM) zijn een aantal soorten projecten opgenomen met een getalsmatige invulling van de NIBM-grens:

Getalsmatige invulling van de NIBM grens

	woningbouw locaties (netto)	kantoorlocaties (m ² bruto BVO)	combinatie
1% criterium			
1 ontsluitingsweg	≤ 500	≤ 33.333	0,0008 * aantal woningen + 0,000012 * bruto BVO ≤ 0,4
2 of meer ontsluitingswegen	≤ 1000	≤ 66.667	0,0004 * aantal woningen + 0,000006 * bruto BVO ≤ 0,4
3% criterium			
1 ontsluitingsweg	≤ 1500	≤ 100.000	0,0008 * aantal woningen + 0,000012 * bruto BVO ≤ 1,2
2 of meer ontsluitingswegen	≤ 3000	≤ 200.000	0,0004 * aantal woningen + 0,000006 * bruto BVO ≤ 1,2

3 Uitgangspunten

Met betrekking tot de huidige situatie is aan de hand van berekeningen de luchtkwaliteit in het plangebied inzichtelijk worden gemaakt. De lokale situatie voor 2008 is vastgesteld gebruikmakend van het model CAR II versie

6.1.1. Dit model is ontwikkeld als screeningsmodel. Dat wil zeggen dat op een eenvoudige en snelle wijze inzichtelijk kan worden gemaakt wat de ontwikkeling van de luchtkwaliteit is. Het model is echter niet geschikt om gedetailleerde berekeningen uit te voeren.

In tabel 1 zijn de beschouwde wegvakken aangegeven.

Tabel 1: Verkeersintensiteiten op de wegen rond het plangebied 't Veld Noord in 2016

	Wegvak	Max. snelheid	Intensiteit (mvt/etmaal)
1	Hartweg	80	6575
2	Zwarteweg	60	1260
3	Valbrugweg	60	657
4	Pastoor Cleerbesemlaan	50	418
5	Wilhelminalaan	50	127

Bij de gebruikte intensiteiten zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De intensiteiten van de Hartweg zijn afkomstig van tellingen uit 2006 door het Hoogheemraadschap
- Hollands Noorderkwartier (HHNK) en opgehoogd naar 2016 met een autonome groei van 1,5% per jaar;
- De intensiteiten van de overige wegen zijn afkomstig van tellingen uit 2008 uitgevoerd door Freelance Traffic Engineering;
- Voor de situaties in 2010, 2015 en 2020 is rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar;
- Voor de toekomstige situaties is rekening gehouden met de realisatie van 365 woningen in 2020, waarbij vanaf 2018 per jaar 30 woningen (bijgesteld met -5) worden ontwikkeld;
- Als gevolg van de planontwikkeling is rekening gehouden met een bijdrage van 8 motorvoertuigbewegingen per woning per dag;
- Aangenomen is dat de toename van het verkeersbijdrage als gevolg van de planontwikkeling gelijkmatig verdeeld wordt over de Zwarteweg en de Valbrugweg;

- Met betrekking tot de verkeersintensiteit op de Zwarteweg is de volledige planbijdrage als gevolg van de nieuwbouwwontwikkeling bij de autonome situatie opgeteld.

4 Huidige en autonome situatie luchtkwaliteit

Tabel 2 geeft inzicht in de lokale luchtkwaliteit. Uit deze tabel blijkt dat er in de huidige situatie geen normoverschrijding plaats vindt van luchtverontreinigende stoffen.

Tabel 2: Concentraties luchtverontreiniging voor de meest kritische parameters (huidige situatie)

	2008	
	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)
Norm	40	35
Hartweg	19	8
Zwarteweg	15	7
Valbrugweg	15	7
Pastoor Cleerbesemlaan	15	7
Wilhelminalaan	15	7

*) gecorrigeerd conform Regeling beoordeling (2007) voor fijn stof van natuurlijke oorsprong

In tabel 3 is de toekomstige situatie weergegeven bij autonome ontwikkeling. Extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van 't Veld Noord zijn hier dus niet in meegenomen.

Tabel 3: Concentraties luchtverontreiniging voor de meest kritische parameters (autonome situatie)

	2010		2015		2020	
	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)
Norm	40	35	40	35	40	35
Hartweg	18	5	16	4	14	3
Zwarteweg	15	4	13	3	12	2
Valbrugweg	15	4	13	3	12	2
Pastoor						
Cleerbesemlaan	15	4	13	3	12	2
Wilhelminalaan	15	4	13	3	12	2

*) gecorrigeerd conform Regeling beoordeling (2007) voor fijn stof van natuurlijke oorsprong

Uit de figuren blijkt dat bij autonome ontwikkeling in 2010, 2015 en 2020 de concentraties aan NO₂ en PM10 alleen maar dalen. De resultaten van de berekeningen met CARII laten zien dat in de beschouwde jaren wordt voldaan aan de normen voor NO₂ en PM10. Nadere detaillering van de berekeningsresultaten zijn te vinden in Bijlage - Luchtkwaliteit-20170909.pdf.

5 Toekomstige situatie luchtkwaliteit inclusief planbijdrage

Voor de toekomstige situatie inclusief planbijdrage, is uitgegaan van de totale ontwikkeling van 365 woningen in 't Veld Noord in 2020 waarbij vanaf 2009 30 woningen per jaar worden ontwikkeld. Per woning is uitgegaan van 8 motorvoertuigbewegingen per dag. Daarnaast is rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar.

In tabel 3 is de toekomstige situatie weergegeven inclusief planontwikkeling.

Tabel 3: Concentraties luchtverontreiniging voor de meest kritische parameters (situatie incl. plan)

	2010		2015		2020	
	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)	NO ₂ (µg/m ³)	aantal overschrijdingen PM10 *)
Norm	40	35	40	35	40	35
Hartweg	19	5	16	4	15	3
Zwarteweg	15	4	13	3	12	2
Valbrugweg	15	4	13	3	12	2
Pastoor						
Cleerbesemlaan	15	4	13	3	12	2
Wilhelminalaan	15	4	13	3	12	2

*) gecorrigeerd conform Regeling beoordeling (2007) voor fijn stof van natuurlijke oorsprong

De cijfers in de tabel geven aan dat ook in de toekomstige situatie inclusief planontwikkeling, de concentraties ver onder de norm blijven.

6 Conclusie

Uit de modelberekeningen van het rekenprogramma CAR II, versie 6.1.1, volgt dat de lokale concentraties van luchtverontreinigende stoffen (ver) onder de grenswaarden blijven. De 'ruimte' tussen de lokale concentraties van luchtverontreinigende stoffen en de grenswaarden is dusdanig, dat de ontwikkeling van 't Veld Noord niet zal leiden tot overschrijding van de normen uit de Wet luchtkwaliteit.