

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Provincie Flevoland
Van: Alex Bouthoorn, Royal HaskoningDHV
Datum: 8 maart 2018
Kopie:
Ons kenmerk: T&PBF5013N001D01 4.3.1 Luchtkwaliteitsonderzoek

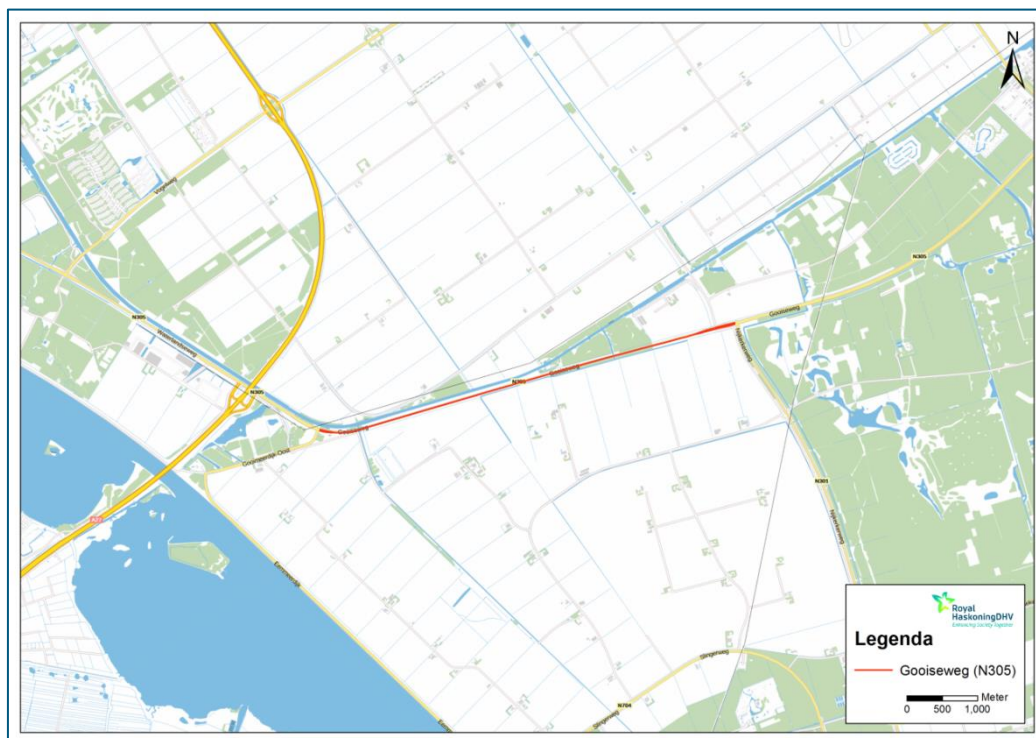
Onderwerp: Baanverdubbeling Goiseweg (N305), onderdeel luchtkwaliteit

1 Inleiding

Deze memo gaat in op de luchtkwaliteit en de beschouwing die is uitgevoerd die nodig is in het kader van het (voorontwerp) bestemmingsplan.

Het projectgebied is vastgesteld als zijnde het gebied dat de functie en bestemming infrastructuur heeft en krijgt na realisatie van de baanverdubbeling. Binnen het projectgebied is rekening gehouden met de uitbreiding van de Goiseweg aan de noordzijde van de huidige weg en de uitbreiding of aanpassing van twee kruispunten, namelijk de N305 Goiseweg met de N301 Nijkerkerweg en met de N704 Gooimeerdijk-oost.

In onderstaande figuur 1 is de locatie van het betreffende wegdeel weergegeven.



Figuur 1. Situatieschets Goiseweg (N305) tussen Gooimeerdijk-Oost (west) en de Nijkerkerweg (oost)

Gevolgde aanpak

In het voorliggende onderzoek is de beoogde baanverdubbeling getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). In de Nederlandse situatie is de afgelopen jaren gebleken dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ zich in sommige gevallen boven grenswaarden kunnen bevinden. Overige stoffen waarvoor grens- of richtwaarden in de Wm zijn opgenomen worden kwalitatief beschouwd.

Eerder is gebleken dat t.a.v. de NO₂ en PM₁₀-concentraties in het gebied de waarden zo ver onder de grenswaarden liggen dat er geen modelberekeningen noodzakelijk zijn. Daarom is 'semi kwantitatief' aannemelijk gemaakt dat het project voldoet aan de eisen voor luchtkwaliteit. Hiertoe zijn de concentraties uit de NSL-Monitoringstool gebruikt.

2 Wet- en Regelgeving

De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het plan wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Wijzigingen Gooiseweg (N305)

De ombouw van de Gooiseweg betreft de uitbreiding met een 2^e rijbaan tot een regionale stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur en het aanpassen van de twee kruispunten te weten N305 met de Nijkerkerweg en de Gooimeerdijk-oost. De extra rijbanen worden aan de noordzijde van de weg gerealiseerd. Dit leidt niet tot een grootschalige verandering van de wegligging of het heersend verkeersbeeld. Daarom is de ingreep in relatie tot luchtkwaliteit beperkt. Uit de verkeerscijfers blijkt dat de wijziging leidt tot een groei van maximaal 4.300 voertuigbewegingen per etmaal (zichtjaar 2030).

Voor dit extra verkeer is de bijdrage aan de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties bepaald met de, door I&M en InfoMil ontwikkelde, NIBM rekentool, versie april 2017. De maximale bijdrage van het verkeer aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ is respectievelijk 3,8 µg/m³ en 0,8 µg/m³ (zie figuur 2). Deze bijdrage is bepaald in het zichtjaar 2019 (jaar van planrealisatie) en betreft daarmee een worstcase inschatting (feitelijke uitvoering is immers op 2020/2021 beoogd, met 2019 als zichtjaar wordt een worstcase scenario aangehouden). Verschoning van het wegverkeer zorgt ervoor dat emissiefactoren in de toekomst afnemen en de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit daalt.

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)		4300
Aandeel vrachtverkeer		3.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	3.79
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.76

Figuur 2. Uitvoer NIBM Rekentool

Maximale concentratiewaarden in omgeving

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en lokale overheden samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland te monitoren wordt de NSL-Monitoringstool gebruikt. Deze tool bevat alle (grotere) wegen waarlangs overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Met de NSL-Monitoringstool zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2020, 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de maximale concentraties in het gebied rond de Gooiseweg (N305) zeer ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen. De maximale concentraties zijn ten westen van het plangebied langs de rijksweg A27 berekend. De maximale concentratiewaarden zijn, in een gebied van 5 kilometer rond de planlocatie, voor een drietal zichtjaren in onderstaande tabel 1 weergegeven.

Tabel 1. Maximale concentratiewaarden binnen 5 kilometer rond planlocatie uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	Grenswaarden	Concentratie NO ₂	Concentratie PM ₁₀	Concentratie PM _{2,5}
		40 µg/m ³	40 µg/m ³	25 µg/m ³
2016(*)		25,1	21,3	11,2
2020		21,2	21,3	11,4
2030		13,1	18,3	9,2

(*) De huidige situatie wordt gevormd door het meest actuele afgelopen zichtjaar waarvoor alle invoergegevens beschikbaar zijn. In dit geval is dat het zichtjaar 2016.

Tabel 1 laat zien dat er in de ruime omgeving van de planlocatie geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voorkomen en dat de concentraties in de toekomst dalen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wm.

Als de maximale bijdrage van het extra verkeer na de baanverdubbeling (worstcase NO₂: 3,8 µg/m³ PM₁₀: 0,8 µg/m³ in 2019) bij de maximale concentratiewaarden uit de NSL-Monitoringstool opgeteld wordt, blijven de maximale concentratiewaarden (respectievelijk worstcase NO₂: 28,9 µg/m³ PM₁₀: 22,1

$\mu\text{g}/\text{m}^3$) in elk zichtjaar nog steeds ruim onder de grenswaarden (NO_2 : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) uit de Wm.

3 Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het ruime gebied rond de Gooiseweg (N305) ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De baanverdubbeling de Gooiseweg (N305) heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een beperkt effect op de verkeersafwikkeling en verkeersaantrekkende werking. Gezien dit effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, leidt de baanverdubbeling niet tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm.

Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).