

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Sjoerd Hoekstra (Royal HaskoningDHV)
Van: Stefan Valk
Datum: 16 juli 2018
Kopie:
Ons kenmerk: T&PBF7156-103-100N001D0.1
Classificatie: Vertrouwelijk

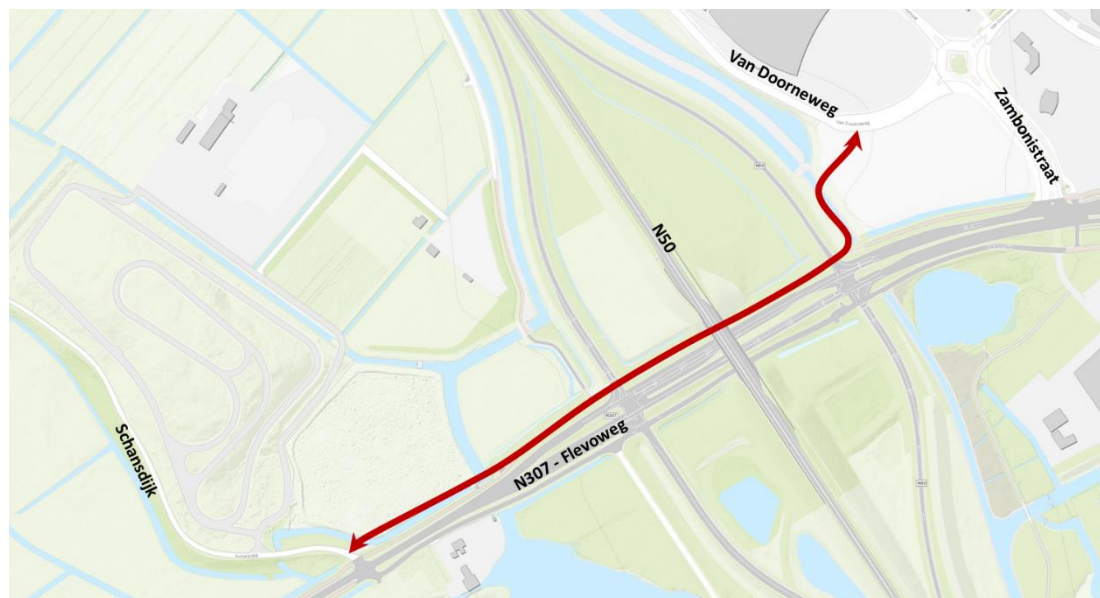
Onderwerp: Ontwerpplan in Hoofdlijnen N307 Ontsluiting Schansdijk - toets luchtkwaliteit

1. Inleiding

Vanaf 2012 is de voormalige vuilstortlocatie aan de Schansdijk in Kampen bestemd en herontwikkeld als multisportterrein voor de Kamper Wieler Club (KWC). Verkeer (fietsers, auto's en campers) van en naar dit terrein en het achterliggende, agrarische gebied veroorzaakt hinder in de doorstroming op de aansluiting met N307. Dit leidt tevens tot een vergroot risico op ongevallen op deze aansluiting. Zie figuur 1 voor de situatieschets.

In het ruimtelijk vooroverleg over de herontwikkeling heeft de provincie Overijssel bepaald dat de bestaande ontsluiting van het terrein via de Schansdijk/N307 wordt aangepast. Hierdoor wordt een verkeersveilige bereikbaarheid van het terrein voor alle modaliteiten geborgd.

In dit onderzoek zijn de effecten op luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}) ten gevolge van deze ontwikkeling bepaald.



Figuur 1: Situatieschets ontsluiting Schansdijk

2. Beleid en onderzoek

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 betekenende 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.

3. Effect wijzigingen N307 ontsluiting Schansdijk

Maximale concentratiewaarden in de omgeving liggen ruim onder de grenswaarden

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 worden 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 planlocatie (N307, nabij de Schansdijk) zeer ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen. De maximale concentratiewaarden zijn, in een gebied van 3 kilometer rond de planlocatie, voor een drietal zichtjaren in tabel 1 weergegeven.

Zichtjaar	NO ₂			PM ₁₀			PM _{2,5}		
	Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 40 µg/m ³			Grenswaarde 25 µg/m ³		
	Concentratie	Achtergrond	Wegbijdrage	Concentratie	Achtergrond	Wegbijdrage	Concentratie	Achtergrond	Wegbijdrage
2016	20,8	14,3	6,5	16,6	15,5	1,1	9,7	9,5	0,2
2020	16,5	10,8	5,7	17,0	16,7	0,3	10,0	9,8	0,2
2030	10,5	7,6	2,9	14,8	14,5	0,3	8,0	7,9	0,1

Tabel 1: Maximale concentratiewaarden binnen 3 kilometer rond de planlocatie, inclusief achtergrondconcentratie en wegbijdrage

Toename verkeersintensiteiten

De weginfrastructuur aanpassing zorgt voor wijziging in de verkeersstromen en -intensiteiten. De verwachte verkeersintensiteiten zijn voor zichtjaar 2030 (worst-case) berekend door de afdeling verkeer van Royal HaskoningDHV. Op basis van dwarsdoorsneden is bepaald wat de (maximale) verkeerswijzigingen zijn ten gevolge van de ontwikkeling.

Voor het aandeel vrachtverkeer is de som van de intensiteiten middelzwaar- en zwaar verkeer bepaald in relatie tot de totale verkeersintensiteiten. Het aandeel is met 10,3% maximaal in de plansituatie. 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 mei 2018.

De maximale bijdrage van het verkeer aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ is respectievelijk 0,15 µg/m³ en 0,03 µg/m³ (zie figuur 2). Deze bijdrage is bepaald in het zichtjaar 2020 (het eerste jaar na ingebruikname) en betreft daarmee een worst case inschatting. Verschoning van het wegverkeer zorgt er immers voor 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		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		150
Aandeel vrachtverkeer		10.3%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0.15
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.03
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		

Figuur 2: Uitvoer NIBM rekentool

4. Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het gebied rond de planlocatie (N307, nabij de Schansdijk) 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 weginfrastructuur aanpassing heeft, in relatie tot de bestaande situatie, een effect op de verkeersafwikkeling en verkeersaantrekkende werking. Gezien dit (worst-case bepaalde) effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, zullen de wijzigingen niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm.

Hierdoor is uitgesloten dat door uitvoering van het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) zullen worden overschreden.