

Luchtkwaliteit wegverkeer

De toe te laten bedrijfsactiviteiten genereren verkeer op de omringende wegen. Onbekend is of sprake is van een toe- of afname van het verkeer ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, zodat ook niet nauwkeurig is te bepalen in welke mate de luchtverontreiniging op de al bestemde en aanwezige wegen toe- of afneemt.

Daarbij moet ook nog worden opgemerkt, dat een groot deel van de al bestemde hoofdontsluiting van de Wieken Vinkenhoef, de Energieweg, nog niet in gebruik is en niet is aangesloten op de Amersfoortsestraat. In de situatie dat verwacht mag worden dat deze wel in gebruik is (voor 2020) zijn de verkeersprognoses van 2020 bepaald. In dat geval is ook de Hogeweg Buiten tussen Schakelaar en de beoogde aansluiting van de Energieweg op de Amersfoortsestraat ontlast van veel verkeer.

Als gevolg van het plan mogen grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen niet worden overschreden.

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheid dat als gevolg van het plan grenswaarden voor luchtverontreiniging worden overschreden is luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn weergegeven in het rapport "Luchtkwaliteitsberekeningen Entree Wieken Zuid" dd. 23 augustus van de afdeling Milieu van de gemeente Amersfoort, waarin ook de verkeersprognose 2020 is opgenomen (bijlage 1 rapport).

Het onderzoek is als volgt opgezet.

- a. Voor het jaar 2014 zijn de concentraties van fijn stof PM10 en stikstofdioxide NO₂ bepaald, omdat op zijn vroegst dan de verkeersbijdrage van het bedrijventerrein met de nieuwe activiteiten mag worden verwacht (bijlage 2 rapport).
- b. Voor het jaar 2015 zijn dezelfde berekeningen uitgevoerd omdat vanaf dat jaar moet zijn voldaan aan de grenswaarde 40 µg/m³ voor NO₂ (bijlage 3 rapport).

Omdat het niet eenvoudig is nu al de verkeersprognoses in voornoemde jaren precies te kennen is bij de berekeningen verondersteld dat de geprognosticeerde verkeersomvang - zonder de eventueel toenemende verkeersbijdrage van het plan- van het jaar 2020 optreedt in 2014 en ook in 2015. De resultaten zijn dus een (forse) overschatting van de werkelijk optredende concentraties in de jaren voorafgaand aan 2020.

Vervolgens is voor de meest relevante weg, in dit geval de Energieweg, berekend tot welke hoogte de verkeersomvang mag toenemen, voordat de toelaatbare grenswaarde van 40 µg/m³ voor NO₂ wordt overschreden (bijlage 4 rapport). De verhouding tussen deze maximaal toelaatbare verkeersomvang en de geprognosticeerde omvang levert een factor op waarmee de verkeersomvang van de overige verkeerswegen is opgehoogd.

In werkelijkheid is deze factor in 2015 hoger omdat de verkeersomvang dan lager is dan de gebruikte verkeersomvang van 2020 en de toename van de verkeersomvang tot het overschrijden van de geldende grenswaarde dan ook hoger wordt.

Maatgevend voor het bepalen van deze factor is de concentratie stikstofdioxide NO₂.

De op 23 augustus 2012 met het rekenmodel CAR II, versie 11.0, uitgevoerde berekeningen leveren de volgende concentraties op voor NO₂ langs het maatgevende weggedeelte van de Energieweg tussen de Hogeweg en de Wiekenweg.

1. Jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2014: 36,3 µg/m³ bij 29.700 mvtg/etm (bijlage 2)
2. Jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2015: 35,3 µg/m³ bij 29.700 mvtg/etm (bijlage 3)
3. Toelaatbare verkeersomvang bij grenswaarde 40,2 µg/m³: 50000 mvtg/etm (bijlage 4)

Uit het bovenstaande volgt dat de verkeersomvang op de Energieweg met een factor $50.000/29.700=1,68$ ofwel met meer dan 68% kan toenemen als gevolg van wijziging in de verkeersproductie ten opzichte van het vigerende plan. Die extra verkeersproductie zal zich nimmer voordoen, zodat de grenswaarde voor NO₂ en ook voor de overige stoffen nimmer zal

worden overschreden als gevolg van deze planwijziging. Dat geldt ook voor de omringende wegen. Als het niet overschrijden van grenswaarden is gewaarborgd kan het berekenen van toenames van de luchtverontreiniging achterwege blijven.