

Toelichting voor wegverkeer:

Verkeersintensiteiten

De verkeersgegevens in de analyse zijn gebaseerd op de korte termijn prognose voor 2020 van het Landelijk Model Systeem (LMS). Dit is dezelfde prognose die gebruikt is voor de NSL monitoring van 2019.

Binnen deze analyse is voor alle scenario's alleen gewerkt met een aanpassing van de wettelijke maximum snelheid op de betreffende wegvakken. Er heeft geen nieuwe toedeling van het wegverkeer plaatsgevonden, omdat dit niet haalbaar is binnen de beschikbare tijd. De mogelijke veranderingen van route keuze zijn dan ook niet inzichtelijk gemaakt.

Rijkswaterstaat, maart 2019, <http://publicaties.minienm.nl/documenten/brochure-landelijk-modelsysteem-lms-verkeer-en-vervoer>

Emissiefactoren

Voor het berekenen van de emissies als gevolg van wegverkeer is gebruik gemaakt van de meest recente emissiefactoren die zijn bepaald op basis van praktijk metingen door TNO en gepubliceerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het RIVM. Zoals gebruikelijk, zijn in de analyse de emissiefactoren toegepast voor het eerste volledige jaar na openstelling/inwerking treden. Dat betekent dat er voor deze analyse gerekend is voor het jaar 2021.

Emissiefactoren wegverkeer voor NOx en NO2, 15 maart

2019, <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/vraag-en-antwoord/hoe-kan-ik-luchtvervuiling-berekenen>

Emissiefactoren wegverkeer voor NH3, 19 maart 2019, <https://www.rivm.nl/documenten/2019-emissiefactoren-nh3-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen>

Gebiedsgerichte resultaten

Bij toestemming verlening wordt doorgaans op hectare niveau inzichtelijk gemaakt welke belasting er verwacht wordt in voor stikstof gevoelige natuur. In deze analyse is voor een steekproef van ruim 8100 ha verdeeld over alle stikstof gevoelige natuurgebieden gerekend. De steekproef is gericht op het inzichtelijk krijgen van een representatieve waarde op gebiedsniveau. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de lokale impact, de invloed van de snelwegen binnen 5km van het natuurgebied en de achtergrond bijdrage, de invloed van alle wegen verder dan 5km.

Aandachtspunt

De salderingsruimte die is berekend door het verlagen van de maximumsnelheid, is gebaseerd op de emissiefactoren van 2021 en de korte termijn prognose van verkeersintensiteiten voor 2020. Bij een verdere toekomstige verschoning van het wagenpark, zal de salderingsruimte kleiner worden dan welke nu berekend is. Of daarmee de permanente verlaging van de maximumsnelheid en het salderen daarmee voor woningbouwprojecten op de lange termijn ook cijfermatig blijft kloppen is niet onderzocht.

Op de berekende salderingsruimte is de lokale projectbehoefte van 7 MIRT projecten in mindering gebracht waarover volgend jaar besluitvorming wordt verwacht. De 7 MIRT projecten zijn:

- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
- A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
- A27/A12 Ring Utrecht
- A4 Haaglanden
- ViA15
- InnovA58, Sint Annabosch - Galder
- InnovA58, Eindhoven - Tilburg