

BIJLAGE 1 MELDINGSFORMULIER

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
-----------------------------------	-----------------------------------------

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Bezoekadres: Plesmanweg 1, Den Haag Postadres: Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Contactpersoon	Minister van Infrastructuur en Milieu: mw. drs. M.H. Schultz van Haegen voor deze directeur-generaal Mobiliteit: mw. drs. L.M.C. Ongering Voor deze directeur Wegen en Verkeersveiligheid: mw. drs. M. C.A. Blom Voor deze projectmanager Luchtkwaliteit: dhr. drs. L.J.T.C. Lantain
Telefoonnummer	070 351 1592
Email	lysander.lantain@minvenw.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	zie aanbiedingsbrief

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

De melding omvat op hoofdlijnen:

Projecten:

- 4 projecten met wijziging van de fysieke projectkenmerken
- 19 projecten met een nadere detaillering van de fysieke kenmerken
- 17 projecten met een gewijzigd realisatiejaar

Maatregelen:

- 1 scherm aan Noordzijde A2 Leidsche Rijn tunnel: uitgestelde realisatie

Een compleet overzicht van alle projecten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgenomen in bijlage 2. In dit projectenoverzicht zijn tevens alle wijzigingen inzichtelijk gemaakt. Het betreft daarbij niet alleen de fysieke wijzigingen en wijzigingen in realisatiejaar van projecten, maar ook verschillende correcties.

Project	Projectnummer	Zie bijlage 8 en 9 NSL en projectenoverzicht uit melding van 13 juni 2010 met kenmerk VenW/DGMO-2010/6035
	Naam/omschrijving	De melding omvat op hoofdlijnen: 23 projecten met wijziging en/of detaillering in de fysieke projectkenmerken 17 projecten met een gewijzigd realisatie jaar
	Type project	Infrastructuur
	Omvang project	Zie bijlage 2

	Ligging X Y	Zie bijlage 2
	Bevoegd gezag	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
	Type toonaangevend besluit	Zie bijlage 2
	Datum toonaangevend besluit	Zie bijlage 2
	Planningstermijn project	Zie bijlage 2
	Geplande datum realisatie	Zie bijlage 2
	Kenmerk dat effect ondervindt	Wegbijdrage
	Fasering van het effect	Zie bijlage 2
	Referentie verantwoordingsdocument	Een kwalitatieve effectenanalyse van de wijzigingen is uitgevoerd. Zie bijlage 3
	Opmerkingen/toelichting	-
Maatregel	Maatregelnummer	Zie bijlage 10 NSL
	Naam/omschrijving	Bijlage 10 NSL: Blz 318 Hm 59.6 – 59.8 scherm 10 meter (Noordelijke tunnelmond A2 Leidsche Rijn tunnel)
	Type maatregel	schermmaatregel
	Detailering maatregel	-
	Soort effect	Overdracht beperken / verspreiding bevorderen
	Bevoegd gezag	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
	Type toonaangevend besluit	Uitvoeringsbesluit
	Datum toonaangevend besluit	2011
	Geplande datum realisatie	2012
	Kenmerk dat effect ondervindt	Wegbijdrage
	Fasering van het effect	-
	Referentie verantwoordingsdocument	-
Opmerkingen/toelichting	-	

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

De melding omvat op hoofdlijnen:

Projecten:

- 4 projecten met wijziging van de fysieke projectkenmerken (o.a. stroken, rijsnelheid)
- 19 projecten met een nadere detailering van de fysieke kenmerken
- 17 projecten met een gewijzigd realisatie jaar

Maatregelen:

- 1 scherm aan Noordzijde A2 Leidsche Rijn tunnel: uitgestelde realisatie

Een compleet overzicht van alle projecten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgenomen in bijlage 2. In dit projectenoverzicht zijn tevens alle wijzigingen inzichtelijk gemaakt. Het betreft daarbij niet alleen de fysieke wijzigingen en wijzigingen in realisatiejaar van projecten, maar ook verschillende correcties.

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Project	Projectnummer	Zie bijlage 8 en 9 NSL en projectenoverzicht uit melding van 13 juni 2010 met kenmerk VenW/DGMO-2010/6035
	Naam/omschrijving	Zie bijlage 2 Het betreft wijzigingen en detaillering van fysieke kenmerken van van projecten en projecten met een gewijzigd realisatiejaar
Maatregel	Maatregelnummer	Zie bijlage 10 NSL
	Naam/omschrijving	<ul style="list-style-type: none">• 1 scherm aan Noordzijde A2 Leidsche Rijn tunnel: uitgestelde realisatie• 1 scherm bij A27 overbodig door verdiepte ligging

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

Projecten

Geraamde effecten van wijzigingen in projecten zijn niet per project uit te splitsen en te kwantificeren. Het netwerkeffect op het hoofdwegennet en wijzigingen in verschillende projecten zijn namelijk zeer nauw met elkaar verbonden en stoppen niet bij de grens van een afgebakend project. In het monitoringsproces 2011 (ingevolge artikel 5.14 Wet milieubeheer) wordt het effect van het gehele netwerk van het hoofdwegennet en daarmee het effect van alle projectwijzigingen van onderhavige melding gekwantificeerd.

Er wordt voor de NSL monitoringsronde 2011 op dit moment een nieuw verkeersmodel opgesteld. Het nieuwe verkeersmodel betreft het nieuwe landelijke verkeersmodel (LMS). Deze versie is ruimtelijk aanzienlijk gedetailleerder en geeft daardoor een nauwkeuriger resultaat dan het oude LMS. Het landelijke verkeersmodel sluit hierdoor beter aan bij het regionale verkeersmodel NRM. Het nieuwe LMS is onderdeel van het modelsysteem NRM2011. Dit nieuwe modelsysteem wordt vanaf april ook gebruikt voor berekeningen bij de projecten (planstudies).

Met deze nieuwe berekening voor het gehele netwerk ontstaat een nieuw en geactualiseerd beeld van de verkeersstromen en voertuigverdeling in het hoofdwegennet. Deze gegevens vormen daarmee de basis voor de effectberekeningen in de monitoringsronde 2011, waarmee niet alleen de effecten van de gewijzigde projecten worden betrokken, maar tevens alle nieuwe inzichten rondom verkeer en luchtkwaliteit, zoals emissiefactoren voor voertuigen en achtergrondconcentraties. Hierdoor, en vanwege het nieuwe verkeersmodel waarvan ook wijzigingen in de uitgangspunten en de modelsystematiek zijn meegenomen, zijn de nieuwe uitkomsten niet 1 op 1 te herleiden naar wijzigingen in de projectkenmerken.

De geconstateerde wijzigingen in de projecten in deze melding zijn beperkt in omvang, zo blijkt uit bijgevoegde kwalitatieve analyse onder bijlage 3. De effecten op de berekende concentratie en daarmee het aantal en de zwaarte van knelpunten zijn derhalve naar verwachting beperkt.

Op grond van de monitoringsresultaten 2010 zijn de maximale concentraties op NSL toetspunten nabij de gewijzigde projecten indicatief onderzocht. Hiervoor is gebruik gemaakt van de monitoringstool 2010. Bij de meeste projecten in het NSL liggen in 2015 de NO₂ concentraties onder 37 µg/m³ en in 2011 voor PM₁₀ onder 30 µg/m³ als jaargemiddelde. Zie voor een kwalitatieve effectenanalyse van de wijzigingen bijlage 3.

Een nadere precisering van aard en locatie van lokale knelpunten en maatregelen zal zo nodig plaatsvinden wanneer de resultaten van de berekeningen met de Monitoringstool 2011 zijn vastgesteld. In deze rekenresultaten zijn, zoals reeds door mij is opgemerkt, niet alleen de effecten van de gewijzigde projecten en maatregelen opgenomen, maar ook de effecten van andere ontwikkelingen, zoals de wijzigingen in de prognoses voor achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Voor alle lokale knelpunten langs rijkswegen die volgen uit de vastgestelde rekenresultaten met de Monitoringstool 2011, zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu tijdig maatregelen treffen die nodig zijn om de overschrijding weg te nemen. Deze maatregelen zullen worden vastgesteld in het kader van de NSL-monitoring en worden uiterlijk 1 december 2011 toegevoegd aan het NSL door middel van een nieuwe melding. Deze resultaatverplichting maakt onderdeel uit van deze melding.

Maatregelen

Uitstel realisatie scherm A2 -> 10m Oost hm 59,64-59,78 - 150m (bij tunnel)

- Zie kaart op volgende pagina voor de globale ligging; onderstaande figuur toont de ligging in detail.



bouw). De rode lijn

- Voor A2 Leidsche Rijn tunnel geldt dat de realisatie en openstelling van deze landtunnel vertraging heeft opgelopen in verband met problemen bij de tunneltechnische installaties. Het project A2 Maarssen-Oudenrijn waarbinnen de A2 Leidsche Rijn tunnel valt, zit nog met de oorspronkelijke opensteldingsdatum in 2010 in de Monitoringstool 2010, en valt daarmee zowel in het netwerk 2011 als 2015 en 2020. Doordat de openstelling van de tunnel is uitgesteld, zal de nieuwe tunnel aankomend jaar alleen in 2015 en 2020 in het netwerk zitten.
- De schermmaatregel van 10 meter hoogte en 150 meter lengte (het PM₁₀-scherm) is opgenomen als NSL maatregel in bijlage 10. Deze maatregel hoeft dus niet voor 11 juni 2011 gerealiseerd te worden, want de landtunnel is dan nog niet in gebruik waarmee de tunnelmond ook nog geen knelpunt veroorzaakt. Daarnaast is dit scherm in de praktijk ook niet te realiseren want de 'tijdelijke A2' (tijdelijk omlegging ivm realisatie landtunnel) ligt op de plaats waar het scherm moet komen en wordt pas verwijderd nadat tunnel is opengesteld en tijdelijke A2 is opgeruimd.
- Dit PM₁₀ scherm is overigens nog wel nodig omdat uit de huidige berekening 2015 blijkt dat er zonder scherm nog steeds lokaal een PM₁₀ knelpunt is. Aangezien er moet worden voldaan aan de PM₁₀ grenswaarde, wordt alleen de gewijzigde realisatiedatum van het PM₁₀ scherm gemeld. Omdat de realisatie van deze schermmaatregel onlosmakelijk verbonden is met de realisatie van het project A2 Maarssen-Oudenrijn, zal de maatregel zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen 1 volledig jaar na openstelling van de A2 Leidsche Rijn tunnel gerealiseerd moeten zijn.
- Overigens is er gelet op de huidige inrichting en gebruik van het gebied in de directe omgeving van deze Noordelijke tunnelmond nu en in de komende jaren naar verwachting ook geen sprake van relevante blootstelling. Dit houdt in dat er weliswaar een gebied is waar sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden, maar binnen dit gebied naar verwachting niet getoetst hoeft te worden aan de wettelijke grenswaarden omdat er geen sprake is van relevante blootstelling.

<input type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 6
<input checked="" type="checkbox"/>	Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.

De volgende onderdelen zijn daarom niet nader ingevuld:

6. Beoordelingspunten
7. Rekenmethode

- 8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten
- 9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

NSL maatregelen 2011 en 2015

RWS Dienst Utrecht


Verklaring

- 2011, danwel bij ingebruikname tunnel
- 2011/2012, zijf meebeschouwd in Tracébesluiten
- 2011, wordt 2015
- 2015
- 2015 (nieuwe opgave)
- snelheidsverlaging + strikte handhaving (2015)
- project snelheidsverlaging

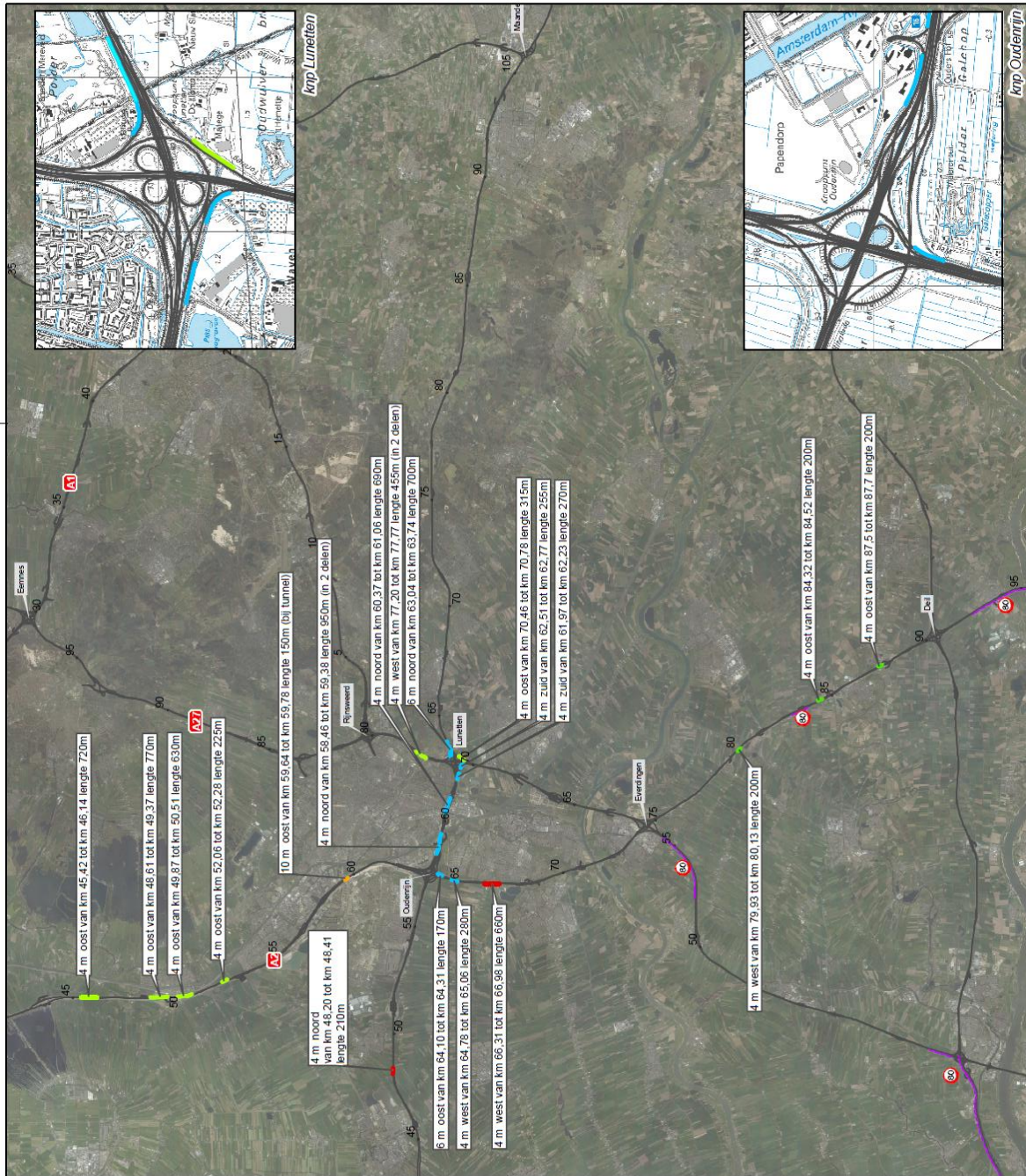
Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend.

Definitieve uitwerking 2015-maatregelen volgt op basis van volgende monitoringsronde.

Auteur: M. Trooster
 Datum: 03-03-2011
 Kaartnummer: DUT-GIS-2011-004
 Schaal (A3): 1:175.000
 Bron: kadaster (ondergrond)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Rijkswaterstaat
 Dienst Utrecht



BIJLAGE 2 PROJECTENLIJST

De projectenlijst behorende bij de NSL melding van 13 juni 2010 met kenmerk VenW/DGMO-2010/6035 vormt het uitgangspunt voor de onderhavige projectenlijst.

Toelichting op de projectenlijst

Kleuren in de lijst

In de tabel heeft de tekst verschillende kleuren. De betekenis van de kleuren is:

- Zwart: geen wijziging ten opzichte van NSL melding juli 2010
- Oranje: wijziging ten opzichte van NSL melding juli 2010
- Rood: administratieve wijziging

Kolommen in de lijst

Toelichting bij kolommen (bron: Draaiboek Monitoring NSL, maart 2010)	
Projectnr.	Nummer waaronder het project is opgenomen in het NSL
Naam	Projectnaam
Soort	Vastgesteld; gegevens zijn geaccodeerd en niet meer wijzigbaar Concept; gegevens zijn nog niet geaccodeerd en nog wijzigbaar
IBM	IBM/NIBM
Aanpassing	Is er iets gewijzigd t.o.v. de beschrijving in het NSL? ja/nee/nvt
Type wijziging	Wijziging waarvoor een melding gewenst is Correctie van een fout; bij voorkeur incl. toelichting in het van Opmerkingen Niet van toepassing
In het NSL?	ja / nee
Stand van zaken	In voorbereiding Besluit Afgerond
Omvang project	Beschrijving projectkenmerken
Omvang overig	Overige opmerkingen bij de projectkenmerken
Link met nr./ID/IB	Het project is gekoppeld aan of behoort bij project met nr. x
x	x-coördinaat van het zwaartepunt van het project in RDM-stelsel
y	y-coördinaat van het zwaartepunt van het project in RDM-stelsel
Bevoegd gezag	Verantwoordelijke voor besluitvorming
Type toonaangevend besluit	Het type besluit
Datum toonaangevend besluit	Jaar waarin het toonaangevend besluit verwacht wordt
Opmerkingen	Opmerkingen van die diverse aard die relevant zijn voor de Monitoring NSL
Planningstermijn	Planningstermijn voor uitvoering van het project
Geplande datum realisatie	Jaar waarin volgens planning/verwachting het project is gerealiseerd.
Werkelijke datum realisatie	Jaar waarin het project daadwerkelijk is gerealiseerd
Toelichting	Nuttige informatie voor de Monitoring NSL
Fasering van effect	Verwachte verloop van de wijziging
Referentie	Document waarop de verkeerseffecten van het project gebaseerd zijn

BIJLAGE 3 KWALITATIEVE EFFECTENANALYSE VAN DE PROJECTWIJZIGINGEN

1. Inleiding

Deze bijlage geeft een nadere kwalitatieve effectenanalyse van wijzigingen in projectkenmerken van projecten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze analyse vormt de onderbouwing bij de melding van gewijzigde projecten in het kader van het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' (NSL).

De Wet milieubeheer voorziet met artikel 5.12 lid 12 in de mogelijkheid om projecten en maatregelen die zijn opgenomen in het NSL te wijzigen of te vervangen. Om van deze mogelijkheid gebruik te maken moet bij de betreffende melding aannemelijk worden gemaakt dat die gewijzigde of vervangende maatregelen en projecten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma.

De melding omvat voor projecten op hoofdlijnen:

- 23 projecten met wijziging en/of detaillering van de fysieke projectkenmerken
- 17 projecten met een gewijzigd realisatie jaar

2. Projectenoverzicht en wijzigingen in projecten

Een compleet overzicht van alle projecten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgenomen in bijlage 2. In dit projectenoverzicht zijn alle projecten opgenomen zoals bedoeld in bijlage 8 en 9 van het NSL. Het betreft de zogenaamde 'In Betekenende Mate' (IBM) en 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) projecten.

In het projectenoverzicht zijn alle wijzigingen weergegeven ten opzichte van de projectenlijst van juni 2010. De projectenlijst 2010 maakt onderdeel uit van de melding van 13 juni 2010 met kenmerk VenW/DGMO-2010/6025 zoals goedgekeurd door het Ministerie van VROM op 29 juli 2010 (kenmerk DGM/K&L2010021584). Het gaat hierbij niet alleen om wijzigingen in en detaillering van projectkenmerken (zoals aantal rijbanen en snelheden) en de realisatiedatum van projecten, maar ook om administratieve wijzigingen en correcties.

De verschillende wijzigingen zijn gecategoriseerd in 7 categorieën:

1. wijziging in projectnaam
2. wijziging van de status van het project (bv in voorbereiding of besluit)
3. wijziging in het type toonaangevend besluit
4. wijziging in het jaar van het toonaangevend besluit
5. wijziging in jaar van projectrealisatie
6. wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen
7. wijziging en/of detaillering van fysieke projectkenmerken

In onderstaande tabel zijn per project de verschillende wijzigingen inzichtelijk gemaakt. Samengevat wordt het volgende geconcludeerd:

- Totaal 60 projecten
- 1 project vervalt
Project 1974 (A27 Utrecht Noord –Eemnes ZSM I) vervalt en is samengevoegd met project 1953 (A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knoop punt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg)
- 1 project met gewijzigde naam (project 1953)
- 20 projecten met veranderende status
- 2 projecten met wijziging in het type toonaangevende besluit
- 24 projecten met wijziging in het jaar van het toonaangevende besluit
- 17 projecten met wijziging in jaar van projectrealisatie
- 9 projecten met wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen; hieronder vallen 3 projecten (nr 1203 A4 Delft-Schiedam, nr A20 Aansluiting Moordrecht en nr 1989 Knp Hoevelaken) waarvan enkel het projectkenmerk wijzigt als herstel van een ommissie. Het jaar van realisatie en de opname in de aangeleverde verkeersnetwerk voor het HWN blijft voor deze projecten ongewijzigd tussen de Monitoringstool 2011 en de Monitoringstool 2010
- 23 projecten met wijziging en/of detaillering van fysieke projectkenmerken

Nummer	Projectnaam	Wijziging Naam	Wijziging Status	Wijziging Type besluit	Wijziging Jaar besluit	Wijziging Jaar vkeffecten	Wijziging Jaar realisatie	Wijziging Projectnummer	Ongewijzigd
900	A2 passage Maastricht (MIRT)							1	
901	A74 Venlo (MIRT)							1	1
1001	A4/A10 knpt. Badhoevedorp - knpt. Nieuwe Apt. Afd. 2000 - Spakenburg		1						
1002	A6/A9 Sfeerhulst - Raasdorp-Alblasserwaard (MIRT)				1			1	
1004	A9 omleiding Badhoevedorp (MIRT)					1		1	
1006	2e Coentunnel/ Westrandweg MIRT								
1101	A12 Woerden-Oudendijk ZSM II					1		1	1
1102	A2 Oudendijk - Everdingen (MIRT)		1						
1104	A27 Lunetten-Rijnsweerd ZSM II				1			1	
1200	A12 Utrecht - Amerfoort		1						
1201	A13/A16/A20 Rotterdam (MIRT)				1			1	
1202	A15 Maasvlakte - Vaamplen (MIRT)		1					1	
1203	A4 Delft - Schiedam (MIRT)				1			1	
1204	A4 Burgerveer-Laden (MIRT)				1			1	
1300	A4 Dinteloord - Bergen op Zoom (MIRT)		1						
1301	A13 Doorn - Ag. Afd. - Zevenaar				1			1	
1302	A13 Gouda - Zevenaar				1			1	
1303	A1 Diemen - Nulderberg ZSM I								
1304	A1 Diemen - Nulderberg ZSM I								
1305	A1 Watergraafsmeer - Diemen ZSM I								
1353	A27/A1 aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Emmes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg	1			1			1	
1354	A1/A5 Nulderberg - Almere Stad West ZSM I								
1355	A9 Holendrecht - Diemen ZSM I		1					1	
1356	A2/A27 Everdingen-Lunetten ZSM I					1		1	
1357	A2 Leenderheide - Valkenswaard ZSM II				1			1	
1358	A2 Holendrecht - Maarssen MIRT		1					1	
1359	A2 Den Bosch - Eindhoven ZSM II				1			1	
1360	N2 aansluitingen Heerakkerweg / Heistraat - Bunnik - Bunnik		1					1	
1361	A3 Maasbracht - Gouwe MIRT				1			1	
1362	A3 Velsen - Raasdorp ZSM I		1					1	
1363	A9 Raasdorp - Badhoevedorp ZSM I		1					1	
1364	A9 Alkmaar - Uitgeest ZSM		1				1	1	
1365	A12 Zoetermeer - Gouda								1
1366	A12 Woerden - Gouda ZSM I								1
1367	A12 Utrecht - Bunnik ZSM I								1
1368	A12 Bunnik - Driebergen ZSM I								1
1369	A12 Driebergen - Maarbergen ZSM I								1
1370	A12 Waterberg - Velperbroek ZSM II								1
1371	A12 Maarbergen - Veerendaal ZSM II		1					1	
1372	A12 Ede - Grinsvoord MIRT				1			1	
1373	A12 Aardburg - Knorrens				1			1	
1374	A27 Lunetten - Ede ZSM I	vervallen	vervallen	vervallen	vervallen	vervallen	vervallen	vervallen	vervallen
1375	A27 Lunetten - Hogerduin MIRT								
1376	A28 Zwolle - Meppel		1					1	
1377	A50 Grinsvoord - Valburg ZSM II*								1
1378	A50 Ewijk - Valburg - MIRT		1					1	
1379	A58 Eindhoven - Oirschot ZSM II				1			1	
1380	MIRT				1			1	
1381	N18 Varsseveld-Enschede MIRT				1			1	
1382	A1 Apeldoorn zuid-Beekbergen				1			1	
1383	N35 Zwolle - Wythmen				1			1	
1384	A12 Zoetermeer - Zoetermeer Centrum		1					1	
1385	Toerit Koninginnelant (A73 Roermond)				1			1	
1386	Knooppunt Kunderberg (A76-A79)				1			1	
1387	snellandsverhoging A12 Zoetermeer-Gouda				1			1	
1388	A1/A28 Knooppunt Heesvelken								1
1389	A12 bypass Noorder				1			1	
1390	A12 bypass Noorder				1			1	
1391	A29/A15 Vaampelen - Barendrecht		1					1	
1392	TOTAAL	1	20	2	24	9	17	23	10

3. Niet voor de melding relevante projectwijzigingen

Voor de onderhavige melding zijn de eerste vier categorieën van projectwijzigingen niet relevant om verder op in te gaan in deze bijlage omdat de wijzigingen geen effect hebben op de luchtkwaliteit. Het betreft daarbij de wijzigingen in de volgende categorieën:

1. wijziging in projectnaam
2. wijziging van de status van het project (bv in voorbereiding of besluit)
3. wijziging in het type toonaangevend besluit
4. wijziging in het jaar van het toonaangevend besluit

Er wordt in deze analyse dus verder niet nader ingegaan op bovengenoemde categorieën van wijzigingen in projecten, omdat deze wijzigingen niet leiden tot veranderende effecten op de luchtkwaliteit.

4. Voor de melding relevante projectwijzigingen

De andere categorieën van wijzigingen kunnen relevant zijn voor het effect op de luchtkwaliteit. Het betreft de categorieën:

5. wijziging in jaar van projectrealisatie (zie paragraaf 4.1)
6. wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen (zie paragraaf 4.2)
7. wijziging en/of detaillering van fysieke projectkenmerken (zie paragraaf 4.3)

In onderstaande wordt nader ingegaan op effecten van deze drie relevante categorieën van projectwijzigingen.

4.1. Wijziging in jaar van projectrealisatie

De volgende 17 wijzigingen in het jaar van projectrealisatie treden op:

Project-nummer	Naam	Oude planning realisatie	Nieuwe planning realisatie
1003	A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere MIRT	2017	2020
1004	A9 omlegging Badhoevedorp (MIRT)	2015	2016
1100	A12 Woerden-Oudenrijn ZSM II	2011	2010
1202	A15 Maasvlakte - Vaanplein (MIRT)	2015	2016
1901	A15 Doortrekking Ressen-Zevenaar	2015	2018
1953	A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg	2016/2020	2015
1957	A2 Leenderheide - Valkenswaard ZSM II	2011/2012	2010
1960	N2 aansluitingen Meerenaakweg / Heistraat en Noord-Brabantlaan	2011	2012
1964	A9 Alkmaar - Uitgeest ZSM	2012	2011
1971	A12 Maarsbergen - Veenendaal ZSM II	2014	2013
1972	A12 Ede - Grijsoord MIRT	2013	2015
1973	A20 Aansluiting Moordrecht	-	2016
1979	A58 Eindhoven - Oirschot ZSM II	2011	2010
1982	A1 Apeldoorn zuid-Beekbergen	2014	2013
1983	N35 Zwolle - Wythmen	-	2014
1985	Toerit Koninginnelaan (A73 Roermond)	2013	2012
1986	Knooppunt Kunderberg (A76–A79)	2011	2014

Tabel 1: 17 projecten met een wijziging in het jaar van projectrealisatie

Een wijziging in het jaar van projectrealisatie kan een effect hebben op de luchtkwaliteit. Bij een verschuiving in het jaar van realisatie zal het projecteffect zich eerder of later kunnen voordoen, afhankelijk van het huidige en gewijzigde netwerk waarin dit project wordt meegenomen.

Jaar van realisatie naar achteren

In tegenstelling tot in het NSL opgenomen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit is er geen uitvoeringsplicht van projecten. Het in termijn naar achteren schuiven van projecten brengt het NSL niet in gevaar. Voor deze situatie geldt dat de effecten van het project op de luchtkwaliteit zich later zullen voordoen dan is aangenomen in het NSL. De verschuiving in het jaar van openstelling zal daarom niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL. De projecten 1003, 1004, 1202, 1901, 1960, 1972, 1973, 1983 en 1986 betreffen projecten die naar achteren schuiven in jaar van realisatie. Op grond van bovenstaande zullen deze projecten niet leiden tot een verslechtering ten opzichte van het NSL..

Jaar van realisatie naar voren

Bij de beoordeling of het naar voren halen van het jaar van openstelling een negatief effect kan hebben op de concentraties waarvan is uitgegaan in het NSL zijn de jaren 2011 (voldoen aan grenswaarde PM₁₀) en 2015 (voldoen aan grenswaarde NO₂) relevant. De effecten van de individuele projecten worden meegenomen vanaf het eerste volledige kalenderjaar na het jaar van openstelling.

Als gevolg van een verlate openstelling, kan een project vervallen in het huidige netwerk 2011 of 2015. Als het jaar van het netwerk niet verandert, is geen sprake van een verslechtering van het NSL.

De projecten 1953, 1964, 1971, 1982 en 1985 schuiven naar voren in jaar van realisatie, maar er vindt geen verandering plaats van het netwerk. Deze projecten zullen niet leiden tot een verslechtering ten opzichte van het NSL.

De projecten 1100, 1957 en 1979 (blauw gearceerd in tabel 1) schuiven door naar voren en vallen daardoor in een ander netwerk. Hier wordt in de volgende paragraaf 4.2 verder op ingegaan.

Herstel van een omissie in projectkenmerken 1^e NSL melding VenW

Voor de projecten 1973 en 1983 geldt dat hier in de 1^e NSL melding VenW geen jaar van projectrealisatie is opgenomen. Deze gegevens zijn in deze NSL melding alsnog ingevuld (zie bijlage 2). Voor het project 1983 geldt dat het al in het netwerk voor 2015 is opgenomen en daardoor in een ander netwerk valt. Hier wordt in de volgende paragraaf 4.2 verder op ingegaan.

Conclusie

De genoemde wijzigingen in het jaar van projectrealisatie voor de verschillende projecten brengen het doel van het NSL, het tijdig voldoen aan de grenswaarde, niet in gevaar.

4.2. Wijziging 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen

Er zijn in totaal 9 projecten met wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen, te weten de projecten: 1004, 1100, 1957, 1972, 1973, 1979, 1983, 1203 en 1989.

Gewijzigd netwerk naar voren (blauw gearceerd in bovenstaande tabel 1)

De projecten 1100, 1957, 1979 en 1983 schuiven naar voren in jaar van realisatie en vallen in een nieuw netwerk. Het project 1100 is deels in 2007 opengesteld en het overige deel verschuift van netwerk 2015 naar netwerk 2011. Projecten 1957 en 1979 verschuiven ook van het netwerk 2015 naar 2011 (zie onderstaande tabel 2). Het project 1983 verschuiven van het netwerk 2020 naar 2015 (zie onderstaande tabel 3).

Deze wijziging brengt alleen voor het referentiejaar 2011 (PM₁₀) een veranderend inzicht met zich mee. 1957 en 1979 zijn beide NIBM projecten (bijlage 9 NSL), het project 1100 is een IBM project (bijlage 8). Op grond van de monitoringsresultaten 2010 zijn de maximale concentraties op NSL toetspunten nabij de gewijzigde projecten nader onderzocht. Hiervoor is gebruik gemaakt van de monitoringstool 2010. Voor deze drie projecten geldt een maximale PM₁₀ concentratie volgens de Monitoringstool 2010 ter plaatse is in 2010 <30 µg/m³. Opgemerkt wordt dat deze analyse een meer indicatief karakter heeft.

Gelet op de huidige maximale PM₁₀ concentratie <30 µg/m³ en een beperkte wegbijdrage (<3,5 µg/m³) wordt geconcludeerd dat de opname van deze drie projecten in het netwerk van 2011 (feitelijk een uitbreiding van de capaciteit) het NSL niet in gevaar brengen (passen binnen/niet in strijd zijn met het NSL).

Nr	locatie	Reken-	max	bijdrage PM10	achtergrond PM10
----	---------	--------	-----	---------------	------------------

		punt	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 2011	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2011	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2011
1100	A12 Woerden-Oudenrijn ZSM II	682524	27.3 (gehele traject < 30)	3.4	23.9
1957	A2 Leenderheide – Valkenswaard	742430	26.6 (gehele traject < 30)	2.3	24.3
1979	A58 Eindhoven - Oirschot	708538	27.7 (gehele traject < 30)	2.5	25.2

Tabel 2: 3 projecten met een wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen, en daarmee in een eerder netwerk valt (2011 i.p.v. 2015)

Gelet op de huidige maximale NO₂ concentratie <30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en berekende wegbijdrage (<10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) op N35 Zwolle-Wythmen (project 1983) wordt geconcludeerd dat de opname van dit project in het netwerk van 2015 (feitelijk een uitbreiding van de capaciteit) het NSL niet in gevaar brengen (passen binnen/niet in strijd zijn met het NSL).

Nr	locatie	Reken- punt	max $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂ 2015	bijdrage NO ₂ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2015	achtergrond NO ₂ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2011
1983	N35 Zwolle - Wythmen	79061	23.36 (gehele traject < 30)	9.76	14.1

Tabel 3: 1 project met een wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen, en daarmee in een eerder netwerk valt (2015 i.p.v. 2020)

Gewijzigd netwerk naar achteren

Het project 1972 schuift naar achteren in jaar van realisatie en valt ook in een ander netwerk. Het in termijn naar achteren schuiven van projecten brengt het NSL niet in gevaar. Voor deze situatie geldt dat de effecten van het project op de luchtkwaliteit zich later zullen voordoen dan is aangenomen in het NSL. De verschuiving in het jaar van openstelling zal daarom niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL. Op grond van bovenstaande zullen deze projecten niet leiden tot een verslechtering ten opzichte van het NSL.

Project- nummer	Naam	1 ^e melding: 1 ^e jaar waarin verkeersinvloed wordt meegenomen	3 ^e melding: 1 ^e jaar waarin verkeersinvloed wordt meegenomen
1972	A12 Ede - Grijsoord MIRT	2013	2015

Tabel 4: 1 project met een wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen, en daarmee uit een netwerk vervalt

Herstel van een ommissie: project schuift in verkeersnetwerk naar achteren

Bij 1 project, nr 1004 A9 omlegging Badhoevedorp, geldt dat het 1^e jaar waarin de verkeerseffecten meegenomen wordt, blijkt de lijst met projectkenmerken (zie bijlage 2) ongewijzigd 2020 is. Dit is echter onjuist. Dit project is opgenomen in het netwerk 2015 van de NSL Monitoringstool 2010. In deze melding wordt het jaar van realisatie 1 jaar naar achteren geschoven, waarmee dit project nu feitelijk ook pas vanaf 2020 in de NSL Monitoringstool is opgenomen.

Herstel van een ommissie in projectkenmerken 1^e NSL melding VenW

Bij 3 projecten (nr 1203 A4 Delft-Schiedam, nr A20 Aansluiting Moordrecht en nr 1989 Knp Hoevelaken) geldt dat enkel het projectkenmerk wijzigt en niet het jaar van openstelling. Dit is een herstel van een ommissie in de lijst projectkenmerken als onderdeel van de 1^e NSL melding VenW. Het jaar van realisatie en ook de opname in de aangeleverde verkeersnetwerk voor het HWN blijft voor deze projecten ongewijzigd tussen de Monitoringstool 2011 en 2010. Deze projecten zijn dus al met de juiste kenmerken meegenomen in de berekening van de NSL Monitoring 2010 en brengen daardoor het NSL niet in gevaar (passen binnen/niet in strijd zijn met het NSL).

Project- nummer	Naam	1 ^e melding: 1 ^e jaar waarin verkeersinvloed wordt meegenomen	3 ^e melding: 1 ^e jaar waarin verkeersinvloed wordt meegenomen
1203	A4 Delft – Schiedam (MIRT)	2020	2015

1973	A20 Aansluiting Moordrecht	- (onbekend)	2020
1989	A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	- (onbekend)	2020

Tabel 5: 3 projecten met een wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen, zonder wijziging van het jaar van projectrealisatie

Conclusie

De genoemde wijzigingen in het jaar 1^e jaar waarin de verkeersinvloed voor de verschillende projecten wordt meegenomen, brengen het doel van het NSL, het tijdig voldoen aan de grenswaarde, niet in gevaar.

4.3. Wijziging en/of detaillering van fysieke projectkenmerken

In 23 projecten is sprake van wijziging en/of detaillering van fysieke projectkenmerken. Het gaat daarbij om wijzigingen in:

- gebiedsomsomvang (kilometrering)
- snelheid of
- aantal stroken.

Bij de meeste projecten betreft het heel beperkte wijzigingen of slechts een betere detaillering of beschrijving van de projectkenmerken. In onderstaande tabel wordt de aard van de wijzigingen inzichtelijk gemaakt. Per project wordt bepaald of er sprake is van een feitelijke wijziging van fysieke projectkenmerken ten opzichte van het NSL of dat de wijzigingen louter een betere detaillering of beschrijving van de kenmerken betreft. De projecten met daadwerkelijke wijzigingen worden vervolgens nader in kwalitatieve zin beschouwd op effecten. De andere projecten hebben geen effect op de luchtkwaliteit en worden niet nader beschouwd. De projecten met een feitelijke wijziging zijn 'grijs' gearceerd, en worden verderop nog in detail besproken

Type stroken

Voor enkele projecten is sprake van wijziging in het type strook. Het verschil tussen verschillende typen stroken is met name het moment en de duur van openstelling. Een permanente rijstrook heeft in beginsel een hogere verkeersintensiteit dan andere type stroken. In de praktijk worden spitsstroken en plusstroken uit oogpunt van een worst-case scenario als permanente rijstrook meegenomen in het aangeleverde verkeersnetwerk in de Monitoringstool. Wijzigingen van permanente rijstroken naar andere type rijstroken worden in de beschrijving in onderstaande tabel als 'geen feitelijke wijziging' geoordeeld.

Kilometrering

Voor enkele projecten is sprake van een beperkte wijziging in kilometrering, maar leidt niet tot verschuivingen van het plantracé tot voorbij een aansluiting of knooppunt. In de verkeersmodellen wordt de wegcapaciteit vastgesteld en de verkeersafwikkeling per wegvak berekend. Een wegtracé is ingedeeld in wegvakken waarbij binnen een wegvak de verkeersgegevens gelijk zijn. Het verschil in kilometrering leidt in die gevallen ook niet tot gewijzigde effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL. Deze projecten worden in de beschrijving in onderstaande tabel eveneens als 'geen feitelijke wijziging' geoordeeld, omdat het effect op de luchtkwaliteit als niet negatief mag worden beschouwd.

Project	Naam	Wijziging
900	A2 passage Maastricht (MIRT)	De wijziging betreft enkel een administratieve wijziging in de tekst van de beschrijving. Er is niet sprake van een wijziging van het project. → GEEN FEITELIJKE WIJZIGING
1001	A10 Amsterdam-Zuidas (hoofdweggedeelte) (MIRT)	De wijziging betreft primair de verbreding van 2x5 rijstroken naar 2x6 rijstroken en/of weefstroken. De weefstroken zijn nu expliciet genoemd. Dit project bevindt zich nog in een pril stadium. De geplande realisatiedatum is nog niet bekend. De invloed van het project wordt pas meegenomen na 2020. Het nieuwe beschrijving betreft geen fysieke wijziging maar een meer nauwkeurige beschrijving. → GEEN FEITELIJKE WIJZIGING
1003	A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere MIRT	De tekstwijziging heeft primair betrekking op een nauwkeurigere beschrijving. Fysieke wijziging betreft alleen het begin van de hoofd- en parallelrijbaanstructuur op de zuidelijke rijbaan van de A6 tussen. Deze is in oostelijke richting verschoven ten opzichte van de wijze waarop deze in het NSL is opgenomen. Deze structuur zal op de zuidelijke rijbaan ná de

		<p>Hollandse Brug bij km 44,8 beginnen in plaats van bij knooppunt Muiderberg (km 42,5). Vanaf knooppunt Muiderberg tot km 44,8 krijgt de A6 2x4 rijstroken in plaats van 4x2 rijstroken. Het totale aantal rijstroken en de capaciteit van dit tracédeel zijn hierdoor niet gewijzigd.</p> <p>In de beschrijving van de projectkenmerken in het NSL wordt uitgegaan van een snelheidslimiet van 120 km/uur op het hele projecttracé, terwijl zowel in de huidige situatie als na de wegverbreding voor vrijwel het gehele projecttracé sprake is van een maximumsnelheid van 100 km/uur. Alleen op de A6 vanaf afrit Almere-Stad is de maximumsnelheid 120 km/uur.</p> <p>→ FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1004	A9 omlegging Badhoevedorp (MIRT)	<p>De wijzigingen betreffen alleen een meer nauwkeurige beschrijving van het project. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1100	A12 Woerden-Oudenrijn ZSM II	<p>Projectwijzigingen zijn nauwkeurigere beschrijvingen</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1101	A2 Oudenrijn - Everdingen (MIRT)	<p>Projectwijzigingen zijn nauwkeurigere beschrijvingen</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1104	A28 Utrecht - Amersfoort	<p>De gehele beschrijving is geactualiseerd. Projectwijzigingen zijn nauwkeurigere beschrijvingen</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1950	A1 't Gooi ZSM I	<p>wijziging in stroken. De verbreding naar 2x3 rijstroken is gewijzigd in een verbreding met een spitsstrook in beide richtingen. Het aantal stroken is ongewijzigd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1951	A1 Diemen - Muiderberg ZSM I	<p>wijziging in stroken. De verbreding naar 2x3 rijstroken en/of wisselstrook is gewijzigd in verbreding met een wisselstrook. Het aantal stroken is ongewijzigd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is tevens aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1952	A1 Watergraafsmeer - Diemen ZSM I	<p>wijziging in stroken. De verbreding naar 2x4 rijstroken is gewijzigd in verbreding met een spitsstrook (noordbaan) en een plusstrook (zuidbaan). Het aantal stroken is ongewijzigd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is tevens aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1953	A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg	<p>Alle projectwijzigingen zijn nauwkeurigere beschrijvingen, behalve de aansluiting Hilversum bij het project 1953 A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1954	A1/A6 Muiderberg - Almere Stad West ZSM I	<p>De wijzigingen betreffen een duidelijkere omschrijving en het herstel van een fout (A1 km. 6,8 - km 16,6 hoort bij A1 Diemen-Muiderberg)</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1955	A9 Holendrecht - Diemen ZSM1	<p>wijziging stroken. De verbreding naar: 2x3 rijstroken en/of spitsstroken is gewijzigd in verbreding met spitsstrook. Het aantal stroken is ongewijzigd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1959	A2 Den Bosch - Eindhoven ZSM II	<p>De wijzigingen betreft geen fysieke verandering maar een nauwkeuriger beschrijving. Aanpassing van de kilometrering betreft correctie van</p>

		<p>afrondingsfouten in ontwerptekeningen en OTB-teksten</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1962	A9 Velsen - Raasdorp ZSM I	<p>wijziging stroken. De verbreding naar: 2x3 rijstroken is gewijzigd in verbreding met spitsstrook. Het aantal stroken is ongewijzigd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1963	A9 Raasdorp - Badhoevedorp ZSM I	<p>Wijziging stroken en snelheid. De verbreding naar 1x3 rijstroken en/of spitsstrook wordt gewijzigd in verbreding met spitsstrook op noordbaan. Op een klein traject is sprake van snelheidsverlaging van 100 naar 80 km/uur. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1964	A9 Alkmaar - Uitgeest ZSM	<p>Wijziging stroken en snelheid. De verbreding naar 2x3 rijstroken wordt gewijzigd in verbreding met een spitsstrook. De snelheid wordt nader gedetailleerd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>→ FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1967	A12 Utrecht - Bunnik ZSM I	<p>De wijzigingen betreffen alleen een meer nauwkeurige beschrijving van het project. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1969	A12 Driebergen - Maarsbergen ZSM I	<p>De wijzigingen betreffen alleen een meer nauwkeurige beschrijving van het project. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1971	A12 Maarsbergen - Veenendaal ZSM II	<p>De wijzigingen betreffen alleen een meer nauwkeurige beschrijving van het project. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1979	A58 Eindhoven - Oirschot ZSM II	<p>De wijziging betreft geen fysieke verandering maar een nauwkeuriger beschrijving. Dit project is reeds in 2010 gerealiseerd en opengesteld voor verkeer. De kilometrering is aangepast. (verkort met 1 km). Dit heeft als reden dat in deze kilometer alleen tweelaags ZOAB is aangebracht op de bestaande weg.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1988	Ring Utrecht	<p>De beschrijving 'integraal regionaal pakket voor regio Utrecht' wordt verbijszonderd als 'uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en van de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, waarbij de verkeersstromen worden gescheiden (ontweven). Uitbreiding van de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan. Opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot maximaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en minimaal 80 km/h.</p> <p>De wijzigingen betreffen alleen een meer nauwkeurige beschrijving van het project. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging.</p> <p>→ GEEN FEITELIJKE WIJZIGING</p>
1989	A1/A28 knooppunt Hoevelaken	<p>De beschrijving 'reconstructie knooppunt' wordt verbijszonderd als 'verbreding van de A1 tussen Bunschoten en Barneveld tot 2x3/4 rijstroken. Verbreding van de A28 tussen Nijkerk en de aansluiting Maarn tot 2x3/4 rijstroken. Vervangen van verbindingbogen in het knooppunt door fly-overs/dive-unders.'</p> <p>De wijzigingen betreffen alleen een meer nauwkeurige beschrijving van het project. Er is geen sprake van een feitelijke wijziging.</p>

Effecten van projectwijzigingen

Geraamde effecten van wijzigingen in projecten zijn niet per project uit te splitsen en te kwantificeren. Het netwerkeffect op het hoofdwegennet en wijzigingen in verschillende projecten zijn namelijk zeer nauw met elkaar verbonden en stoppen niet bij de grens van een afgebakend project. In het monitoringsproces 2011 (ingevolge artikel 5.14 Wet milieubeheer) wordt het effect van het gehele netwerk van het hoofdwegennet en daarmee het effect van alle projectwijzigingen van onderhavige melding gekwantificeerd. Er wordt voor de NSL monitoringsronde 2011 op dit moment een nieuw verkeersmodel opgesteld. Hierdoor sluiten het LMS en NRM model beter op elkaar aan en worden verschillen in regio's gelijk getrokken. Met deze nieuwe berekening voor het gehele netwerk ontstaat een nieuw en geactualiseerd beeld van de verkeersstromen en voertuigverdeling in het hoofdwegennet. Deze gegevens vormen daarmee de basis voor de effectberekeningen in de monitoringsronde 2011, waarmee niet alleen de effecten van de gewijzigde projecten worden betrokken, maar tevens alle nieuwe inzichten rondom verkeer en luchtkwaliteit, zoals emissiefactoren voor voertuigen en achtergrondconcentraties. Hierin zijn echter ook wijzigingen in de uitgangspunten en de modelsystematiek meegenomen, waarmee de nieuwe uitkomsten niet 1 op 1 te herleiden zijn naar wijzigingen in de projectkenmerken .

In onderstaande wordt kwalitatief ingegaan op de effecten van de vier relevante projecten met feitelijke wijzigingen in de projectkenmerken. De wijzigingen hebben betrekking op het aantal rijstroken en snelheid. In zijn algemeenheid wordt over het effect op de luchtkwaliteit van deze wijzigingen het volgende opgemerkt:

- toename van het aantal rijstroken
Met een toename van het aantal stroken kunnen de intensiteiten op deze route toenemen. Dat leidt in beginsel tot een toename van de emissies. De toename van het aantal stroken kan echter ook leiden tot een verbetering van de doorstroming. Dit leidt in beginsel tot een afname van de emissies.
- lagere snelheid
Een lagere snelheidslimiet leidt tot lagere emissiefactoren voor licht verkeer. Voor de emissiefactoren van (middel)zwaar verkeer speelt de snelheidslimiet geen rol.
Een lagere snelheidslimiet kan ook consequenties hebben voor de verkeersintensiteit en doorstroming. Bij een lagere snelheidslimiet wordt de desbetreffende route minder aantrekkelijk. De intensiteiten op deze route kunnen daardoor afnemen. Dat kan vervolgens ook leiden tot een verbetering van de doorstroming.
Wanneer in het besluit wordt uitgegaan van een lagere snelheidslimiet dan de snelheidslimiet waarvan is uitgegaan in het NSL, mag worden aangenomen dat deze lagere snelheidslimiet in beginsel zal leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit binnen het projectgebied: de combinatie van lagere emissiefactoren met lagere intensiteiten en een eventuele verbeterde doorstroming leidt tot een lagere concentratiebijdrage door het verkeer.

Op grond van deze algemene ervaring worden de wijzigingen in de relevante projecten nader beschouwd.

Project	Naam	Wijziging
1003	A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere MIRT	De fysieke wijziging betreft alleen het begin van de hoofd- en parallelrijbaanstructuur op de zuidelijke rijbaan van de A6. Deze is in oostelijke richting verschoven ten opzichte van de wijze waarop deze in het NSL is opgenomen. Deze structuur zal op de zuidelijke rijbaan ná de Hollandse Brug bij km 44,8 beginnen in plaats van bij knooppunt Muiderberg (km 42,5). Vanaf knooppunt Muiderberg tot km 44,8 krijgt de A6 2x4 rijstroken in plaats van 4x2 rijstroken. Het totale aantal rijstroken en de capaciteit van dit tracédeel zijn hierdoor niet gewijzigd. De capaciteit verandert met de wijzigingen niet. Er is alleen sprake van een andere indeling van de rijstroken. De totale emissie is ongewijzigd. De snelheidsverlaging leidt - door een lagere emissie per voertuig en mogelijk een verbeterde doorstroming - tot een lagere concentratiebijdrage door het verkeer. De lagere snelheidslimiet leidt daarom, nadat het project is gerealiseerd, tot een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van een snelheidslimiet van 120 km/uur.
1953	A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting	Alle projectwijzigingen zijn nauwkeurigere beschrijvingen, behalve de aansluiting Hilversum bij het project 1953 A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg. Het project is aangemerkt als NIBM.

	Bunschoten-Spakeburg	<p>Er is sprake van verbredingen en snelheidsverlagingen. Een extra strook zal de doorstroming bevorderen in het projectgebied. Het positieve effect van een betere doorstroming is doorgaans groter dan een effect door een extra verkeersaantrekkende werking. Een snelheidsverlaging heeft in beginsel een positief effect op de luchtkwaliteit (betere doorstroming en lagere emissie)</p> <p>Er wordt geen verslechtering van de luchtkwaliteit voorzien.</p>
1963	A9 Raasdorp - Badhoevedorp ZSM I	<p>Wijziging stroken en snelheid. De verbreding naar 1x3 rijstroken en/of spitsstrook wordt gewijzigd in verbreding met spitsstrook op noordbaan. Op een klein traject is sprake van snelheidsverlaging van 100 naar 80 km/uur. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>Er is sprake van wijziging in het type strook. Het verschil tussen verschillende typen stroken is met name het moment en de duur van openstelling. Een permanente rijstrook heeft in beginsel een hogere verkeersintensiteit dan andere type stroken. Wijzigingen van permanente rijstroken naar andere type rijstroken zullen derhalve gunstiger zijn voor de luchtkwaliteit.</p> <p>Op een beperkt trajectgedeelte is sprake van een snelheidsverlaging. Een snelheidsverlaging heeft in beginsel een positief effect op de luchtkwaliteit (betere doorstroming en lagere emissie)</p> <p>Er wordt geen verslechtering van de luchtkwaliteit voorzien.</p>
1964	A9 Alkmaar - Uitgeest ZSM	<p>Wijziging stroken en snelheid. De verbreding naar 2x3 rijstroken wordt gewijzigd in verbreding met een spitsstrook. De snelheid wordt nader gedetailleerd. De wijziging betreft een verdere detaillering van het project. Het project is aangemerkt als NIBM.</p> <p>Er is sprake van wijziging in het type strook. Het verschil tussen verschillende typen stroken is met name het moment en de duur van openstelling. Een permanente rijstrook heeft in beginsel een hogere verkeersintensiteit dan andere type stroken. Wijzigingen van permanente rijstroken naar andere type rijstroken zullen derhalve gunstiger zijn voor de luchtkwaliteit.</p> <p>Op het gehele traject is sprake van een snelheidsverlaging bij openstelling van de spitsstrook. Een snelheidsverlaging heeft in beginsel een positief effect op de luchtkwaliteit (betere doorstroming en lagere emissie)</p> <p>Er wordt geen verslechtering van de luchtkwaliteit voorzien.</p>

Een eerste oordeel vanuit verkeerskundig oogpunt bij het opzetten van het nieuwe verkeersmodel bevestigt de kwalitatieve effectanalyse. Er is weinig verandering in verkeersintensiteiten ten gevolge van projectwijzigingen.

Maximale concentraties Monitoringstool 2010

Op grond van de monitoringsresultaten 2010 zijn de maximale concentraties op NSL toetspunten nabij de gewijzigde projecten nader onderzocht. Tevens is de achtergrondconcentratie en de lokale wegbijdrage vastgesteld. Hiervoor is gebruik gemaakt van de monitoringstool 2010 Per wegtraject is ingezoomd op de maximale concentraties langs de Rijkswegen. Opgemerkt wordt dat deze analyse een meer indicatief karakter heeft. In sommige gebieden liggen de toetspunten zeer in elkaars nabijheid. Hierdoor kan het gebeuren dat punten over elkaar heen vallen en niet visueel zichtbaar zijn. Op grond van de kleuren van de toetspunten (de kleur geeft de range van de concentratie aan) zijn de volgende maximale concentraties bepaald. Bij de meeste projecten in het NSL liggen in 2015 de NO₂ concentraties onder 37 µg/m³ en in 2011 voor PM10 onder 30 µg/m³ als jaargemiddelde.

Nr	locatie	Rekenpunt	max µg/m ³ PM10 2011	bijdrage PM10 µg/m ³ 2011	achtergrond PM10 µg/m ³ 2011	max µg/m ³ NO ₂ 2015	bijdrage NO ₂ µg/m ³ 2015	achtergrond NO ₂ µg/m ³ 2015
1003	A6/A9 Schiphol	697970	<30	2,13	23,7	<37	11,2	23,1

	Amsterdam Almere MIRT							
1953	A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes- aansluiting Bunschoten- Spakenburg	707208	<30	2,6	23,5	39-40	20,3	19,3
1963	A9 Raasdorp Badhoevedorp ZSM I	758480	-	-	-	39-40	14,1	22,9
1964	A9 Alkmaar Uitgeest ZSM I	689477	<30	1,6	21,8	<37	11,1	15,5

Detail effectonderzoek bij monitoring 2011

Een nadere precisering van aard en locatie van lokale knelpunten en maatregelen zal zo nodig plaatsvinden wanneer de resultaten van de berekeningen met de Monitoringstool 2011 zijn vastgesteld. In deze rekenresultaten zijn zoals reeds opgemerkt niet alleen de effecten van de gewijzigde projecten en maatregelen opgenomen, maar ook de effecten van andere ontwikkelingen, zoals de wijzigingen in de prognoses voor achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Resultaatverplichting

Voor alle lokale knelpunten langs rijkswegen die volgen uit de vastgestelde rekenresultaten met de Monitoringstool 2011, zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu tijdig maatregelen treffen die nodig zijn om de overschrijding weg te nemen. Deze maatregelen zullen worden vastgesteld in het kader van de NSL-monitoring en worden uiterlijk 1 december 2011 toegevoegd aan het NSL door middel van een nieuwe melding. Deze resultaatverplichting maakt onderdeel uit van deze melding.

5. Conclusie

Samengevat wordt het volgende geconcludeerd over wijzigingen in de projecten:

- Totaal 60 projecten
- 1 project vervalt
Project 1974 (A27 Utrecht Noord - Eemnes ZSM I) vervalt en is samengevoegd met project 1953 (A27/A1 Aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten-Spakenburg)
- 1 project met gewijzigde naam (project 1953)
- 20 projecten met veranderende status
- 2 projecten met wijziging in het type toonaangevende besluit
- 24 projecten met wijziging in het jaar van het toonaangevende besluit
- 17 projecten met wijziging in jaar van projectrealisatie
- 9 projecten met wijziging in het 1^e jaar waarin de verkeersinvloed wordt meegenomen; hieronder vallen 3 projecten (nr 1203 A4 Delft-Schiedam, nr A20 Aansluiting Moordrecht en nr 1989 Knp Hoevelaken) waarvan enkel het projectkenmerk wijzigt als herstel van een omissie.
- 4 projecten met wijziging van de fysieke projectkenmerken
- 19 projecten met een nadere detaillering van de fysieke kenmerken

Alleen de projecten met wijziging in jaar van projectrealisatie of met wijziging en/of detaillering van fysieke projectkenmerken worden in deze melding nader bekeken, omdat daarbij een (mogelijke) effecten op de luchtkwaliteit te verwachten is.

Uit de kwalitatieve effectanalyse worden alleen beperkte wijzigingen door projecten voorzien. Het betreft wijzigingen bij vier projecten. Er worden bij deze projecten geen verslechtingen in de luchtkwaliteit voorzien.

Een nadere precisering van aard en locatie van lokale knelpunten en maatregelen zal zo nodig plaatsvinden wanneer de resultaten van de berekeningen met de Monitoringstool 2011 zijn vastgesteld. In deze rekenresultaten zijn niet alleen de effecten van de gewijzigde projecten en maatregelen opgenomen, maar ook de effecten van andere ontwikkelingen, zoals de wijzigingen in de prognoses voor achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Voor alle lokale knelpunten langs rijkswegen die volgen uit de vastgestelde rekenresultaten met de Monitoringstool 2011, zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu tijdig maatregelen treffen die nodig zijn om de overschrijding weg te nemen. Deze maatregelen zullen worden vastgesteld in het kader van de NSL-monitoring en worden toegevoegd aan het NSL door middel van een nieuwe melding. Deze resultaatverplichting maakt onderdeel uit van deze melding.