

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Provincie Noord-Holland
Van: NL08520, Royal HaskoningDHV
Datum: 29-9-2023
Kopie: 907902, Royal HaskoningDHV
Ons kenmerk: BH5788MINT2108270713
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: **Luchtkwaliteit HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep**

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeleevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft met verschillende partijen een overeenkomst gesloten om een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren. Deze HOV-verbinding is onderdeel van de aanpak van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol omvat een pakket aan maatregelen, waaronder een oeververbinding over de ringvaart van Haarlemmermeer tussen Lisse en Lissebroek en een aansluitende HOV-verbinding met de provinciale weg N207 en het eindpunt van lijn 397 (Zuidtangent) in Nieuw-Vennep (P+R Getsewoud).

In deze notitie is het voornemen voor de nieuw aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep getoetst aan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit.

2 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer (Wm) 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 wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

3 Maximale concentratiewaarden plangebied

Uit de NSL-Monitoringstool¹ zijn de concentraties in een straal van 1 kilometer rond het plangebied verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn, voor een drietal zichtjaren, in onderstaande tabel 1 weergegeven.

Tabel 1. Maximale concentratie waarden rond plangebied uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	Concentratie NO ₂ [µg/m ³]	Concentratie PM ₁₀ [µg/m ³]	Concentratie PM _{2,5} [µg/m ³]
Grenswaarde	40	40	25
2020	17,3	16,2	8,3
2021	17,1	16,2	8,4
2030	10,7	14,3	6,7
WHO-advieswaarde	40	20	10

Tabel 1 laat zien dat er rond de HOV-baan geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voorkomen en dat de concentraties, met name door strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst zullen dalen tot onder de WHO-advieswaarde in 2030. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

4 Planbijdrage

De nieuwe HOV-baan zal worden aangelegd tussen Lisse en Nieuw-Vennep en leidt tot een blijvende toename in verkeersbewegingen (bussen) tijdens de gebruiksfase. Naar verwachting zullen er maximaal 80 bussen per dag per rijrichting over de busbaan rijden². Realisatie van de busbaan zal maximaal tot 160 passages per etmaal leiden.

De nieuwe HOV-baan zal waarschijnlijk ook door bestaande buslijnen gebruikt gaan worden. De betreffende buslijnen en bijbehorende aantallen zijn vooralsnog onbekend. Daarom is (worst case) alleen de beoogde situatie bij volledig gebruik van de nieuwe HOV-baan berekend en beoordeeld, zonder rekening te houden met het vervallen van busritten op de huidige routes en bijbehorende effecten.

De toename van de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties, als gevolg van de extra bussen, is bepaald met de, door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM ('niet in betekende mate') rekentool (versie april 2022)³. Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Volgens de huidige planning zal de HOV-baan in 2029 in gebruik worden genomen.

¹ In het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) worden jaarlijks de concentraties van luchtverontreinigende stoffen langs de grotere wegen in Nederland berekend met de NSL-Monitoringstool. De berekeningen worden uitgevoerd voor het gepasseerde jaar en twee prognosejaren (2021 en 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU. De heersende concentraties zijn overgenomen uit de NSL-Monitoringstool. De actuele versie van de NSL-Monitoringstool (2022) bevat 2021 als gepasseerd zichtjaar.

² Gebaseerd op een 2-4-6-dienstegeling, tijdens dal- (6 uur per etmaal), normaal- (8 uur p/e) en spitsperiode (6 uur p/e).

³ De NIBM-tool kent geen mogelijkheid om bussen in te voeren. De bussen via de HOV-baan zijn daarom ingevoerd als (zwaar) vrachtverkeer. Dit leidt tot een hogere concentratiebijdrage omdat (zware) vrachtwagens hogere voertuigemissiefactoren hebben dan bussen (worst case).

In figuur 1 zijn de resultaten van de berekening getoond. Hieruit blijkt dat de bijdrage mogelijk in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarom is getoetst of de bijdrage van het project opgeteld bij de heersende achtergrondconcentraties leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. De maximale jaargemiddelde NO₂-bijdrage als gevolg van 160 extra buspassages bedraagt 1,76 µg/m³. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentraties uit tabel 1, niet tot het bereiken van de grenswaarde. Ook inclusief deze bijdrage is er nog een ruime marge over. Voor PM₁₀ wordt een toename van 0,12 µg/m³ berekend. Ook hierbij is er nog een ruime marge tot de grenswaarde. Tevens is uitgegaan van een worst-case scenario, omdat de bussen zijn ingevoerd als zwaar vrachtverkeer. In de praktijk zullen de emissiefactoren lager zijn.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,76
PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Figuur 1. Uitvoer van de NIBM-rekentool

5 Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied van de nieuwe HOV-baan ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De bijdrage van de extra bussen via de HOV-baan is bepaald op basis van worst case uitgangspunten en ook inclusief deze bijdrage blijven de jaargemiddelde concentraties in de omgeving ruim onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.