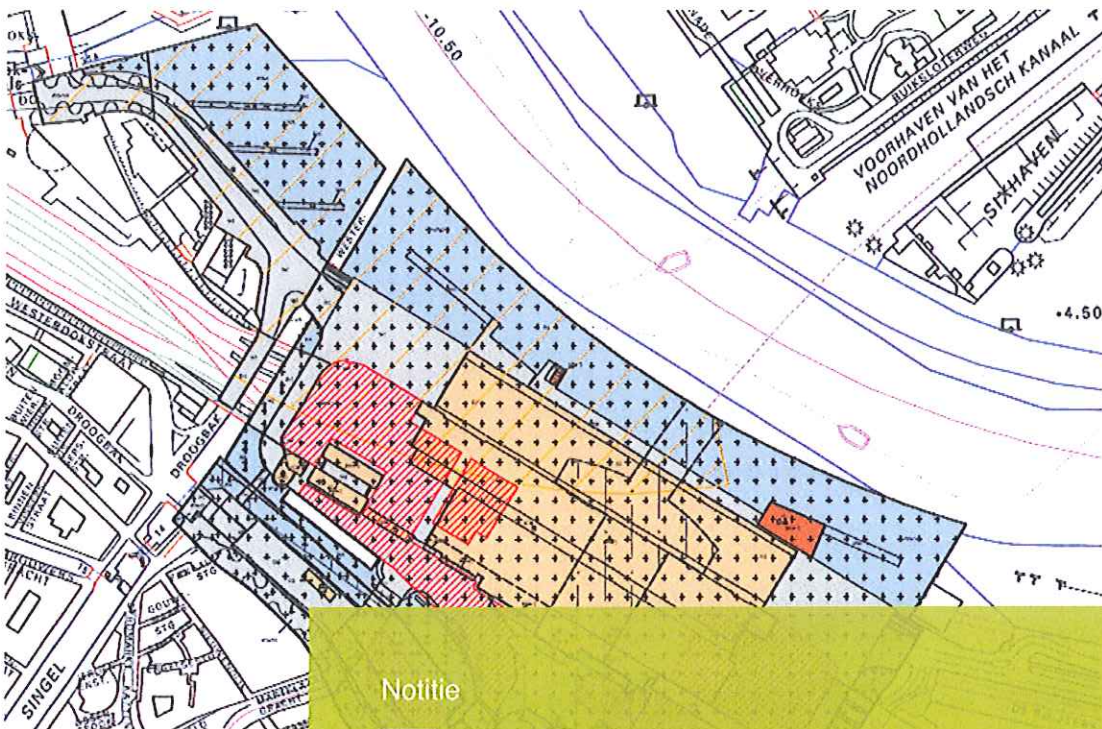


Mensen met oplossingen

M+P | MBBM groep
www.mp.nl



Notitie

Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit

Colofon

Opdrachtnemer	M+P Raadgevende ingenieurs BV
Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam OGA - Projectbureau Zuidelijke IJOver Postbus 1104 1000 BC Amsterdam
Opdrachtnummer	509561 - 509562
Titel	Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit
Rapportnummer	M+P.DROAM.13.02.1
Revisie	2
Datum	28 augustus 2013
Aantal pagina's	23
Auteurs	ing. Erik Olink
Contactpersoon	ing. Erik Olink 0297-320651 ErikOlink@mp.nl
Gezien door	ir. Theodoor Høngens
M+P	Visserstraat 50 Aalsmeer Postbus 344, 1430 AH Aalsmeer Wolfskamerweg 47 Vught Postbus 2094, 5260 CB Vught www.mp.nl onderdeel van de Müller-BBM groep Lid NLingenieurs ISO 9001 gecertificeerd
Copyright	© M+P Raadgevende ingenieurs BV Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P (DNR 2011 Artikel 46).

1 Inleiding

De gemeente Amsterdam is voornemens de ruimtelijke situatie in het gebied rondom het Centraal Station in Amsterdam in een actueel juridisch-planologisch kader vast te leggen. In dit kader worden er in het gebied vier bestemmingsplannen opgesteld.

De in dit onderzoek beschouwde bestemmingsplannen zijn de volgende:

- Herinrichting de Ruijterkade Westertoegang
- Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijdsdolk
- Stationseiland
- Oosterdok West

Ook voor Oosterdokseiland Zuid (zie overzichtskaartje) zal in de nabije toekomst een actueel bestemmingsplan worden voorbereid, dat voortborduurde op het huidige, grotendeels al gerealiseerde programma uit het geldende bestemmingsplan Oosterdokseiland 2001. Het plangebied als ook het vigerende programma zijn (op de achtergrond) wel in deze beschouwing meegerekend.

Voor het plangebied Stationseiland geldt reeds een bestemmingsplan uit 2005, voor de overige drie plangebieden is dit het eerste bestemmingsplan.

Voor alle vier bestemmingsplannen geldt dat ze hoofdzakelijk de feitelijk bestaande situatie vastleggen en daarnaast voorzien in enkele kleine veranderingen ten opzichte van de huidige situatie (zie voor een opsomming de tabellen in paragraaf 2.2).

Een belangrijke verandering die in alle plangebieden optreedt, vloeit voort uit het besluit tot de aanleg van de Stadshartlus met een knip in de Prins Hendrikkade, die leidt tot een autoluw deel tussen Damrak en Martelaarsgracht. Dit raadsbesluit dateert uit 1998 en is (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012. Deze 'knip' leidt in de omgeving van het stationsgebied, waaronder deze plangebieden, tot gewijzigde verkeersstromen. Behalve voor een deel van de langzaamverkeersroute langs het IJ op de De Ruijterkade, is geen sprake van uitbreiding van het bestaande verkeersareaal. Het bestemmingsplan waartoe het autoluw te maken deel van de Prins Hendrikkade behoort, zal ter ondersteuning van de uitvoering ter plaatse voorzien in een verkeersbestemming waarin regulier auto- en vrachtverkeer wordt uitgesloten. Voor de feitelijke realisering is deze aanpassing niet nodig, omdat binnen het bestaande verkeersareaal de knip door middel van verkeersbesluiten in uitvoering gebracht kan worden.

Voor de daadwerkelijke uitvoering van genoemde besluitvorming zullen de nodige verkeersbesluiten worden genomen.

Bij bestemmingsplanvorming is het wettelijk verplicht de planontwikkeling te toetsen aan de wet en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In dat verband vindt een beoordeling plaats van de mogelijke effecten van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit ter plaatse.

In het kader van de voorbereiding van de onderhavige bestemmingsplannen is gebruik gemaakt van twee toetsingsgronden.

De ontwikkelingen waarin de bestemmingsplannen voorzien zijn kwalitatief beoordeeld op hun effect op de luchtkwaliteit, waarbij is getoetst of deze 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM), zowel afzonderlijk per plan als cumulatief beschouwd (hoofdstuk 4). De conclusie luidt dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan de

luchtkwaliteit.

De effecten van de herroutering ten gevolge van de knip, die overigens in een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten worden geformaliseerd en geëffectueerd, zijn volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan de grond of deze 'per saldo leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5). De conclusie luidt dat per saldo niet van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake is.

Ter informatie is de verwachte luchtkwaliteit voor de planperiode in beeld gebracht, door deze te beschouwen voor de autonome situatie (voor wijziging) 2011 en de toekomstige situatie (einde planperiode)2023. Met behulp van de monitoringstool 2012 (www.monitoring.nl) zijn de jaren 2012, 2015 en 2020 berekend. Daarbij is voor het jaar 2023 het jaar 2020 beschouwd, Dit is een conservatieve benadering, omdat naar verwachting de concentraties in 2023 lager zullen uitvallen dan de concentraties in 2020, aangezien de achtergrondconcentraties vervuilende stoffen naar de toekomst toe afnemen.

Het onderzoek richt zich op de concentraties van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor de overige stoffen uit de "Wet luchtkwaliteit" worden in Nederland normaliter de geldende normen niet (meer) overschreden.

2 Situatie en uitgangspunten

2.1 Situatie

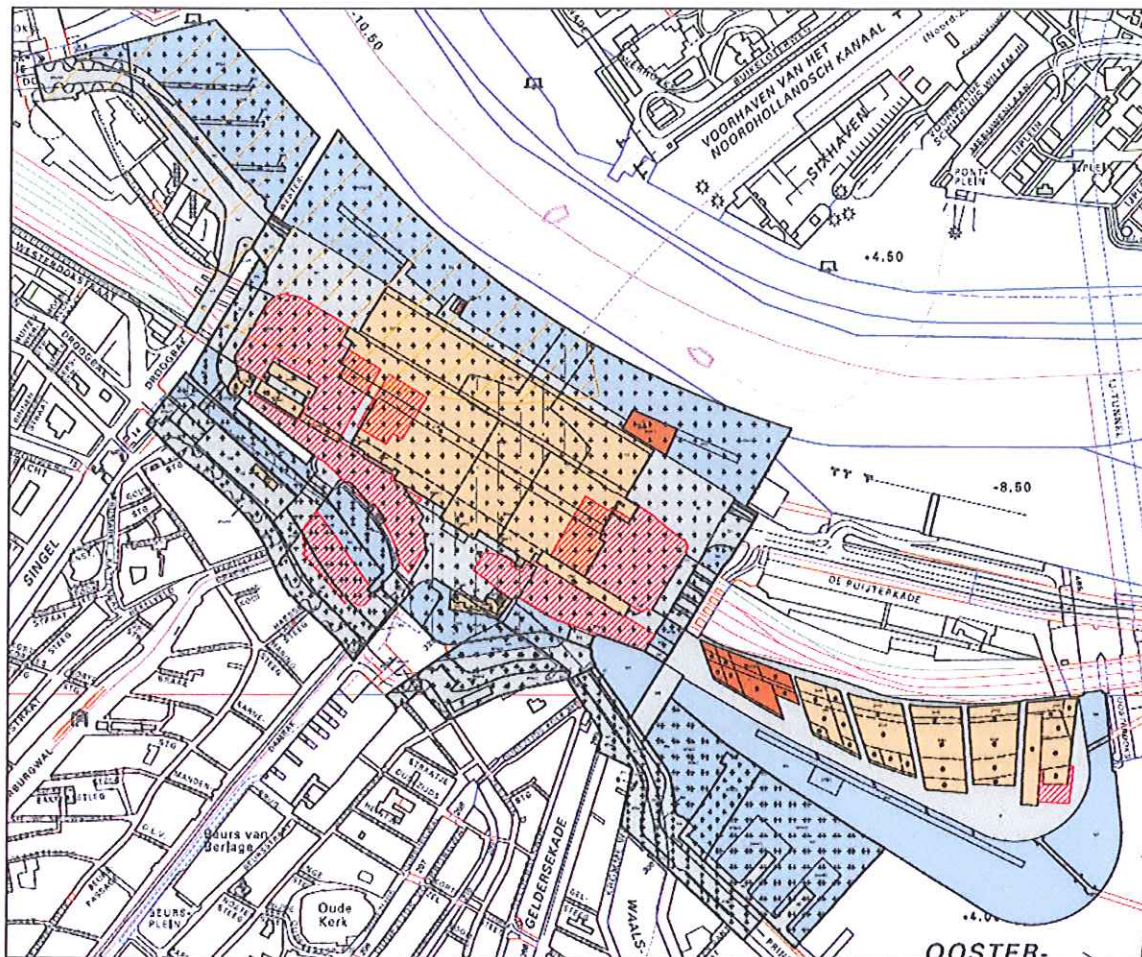
Zoals gezegd is de feitelijk bestaande situatie in de plangebieden het vertrekpunt voor de nieuwe bestemmingsplannen. Voor Stationseiland geldt dat de bestaande situatie reeds is vastgelegd in een huidig bestemmingsplan. Het plangebied en programma van het later nog te actualiseren bestemmingsplan Oosterdokseiland Zuid zijn conform de ruimte in het huidige bestemmingsplan in de beschouwing meegenomen.

In de hier aan de orde zijnde vier bestemmingsplannen worden slechts enkele ontwikkelingen meegenomen. Het faciliteren van de knip in de Prins Hendrikkade is de belangrijkste factor voor wijzigingen in de verkeersstromen die in alle plangebieden optreedt. Een bestemmingswijziging is hiervoor echter niet nodig. Een kleine kadeuitbreiding voor de langzaamverkeersroute langs het IJ op de De Ruijterkade uitgezonderd, omdat de uitvoering overal binnen het reeds als zodanig bestemde, dan wel feitelijk bestaande verkeersareaal kan plaatsvinden. Meer ter ondersteuning van de uitvoering van de knip wordt in het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk voor het autoluw te maken deel van het bestaande verkeersareaal tussen Damrak en Martelaarsgracht een beperkende verkeersbestemming opgenomen die het reguliere auto- en vrachtverkeer uitsluit. De nog te nemen verkeersbesluiten maken de uitvoering van de knip daadwerkelijk mogelijk.

Per bestemmingsplan is verder een programma opgegeven door de gemeente. Deze programma's zijn opgenomen in paragraaf 2.2.

In figuur 1 is een overzicht van de bestemmingsplannen rond het Centraal Station van Amsterdam weergegeven.

figuur 1 bestemmingsplannen in de omgeving van Amsterdam CS.



2.2 Uitgangspunten

Per bestemmingsplan treden een aantal kleine wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente Amsterdam heeft per bestemmingsplan een overzicht gegeven van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Deze situaties zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

2.2.1 Bestemmingsplan Herinrichting de Ruijterkade Westertoegang

Binnen dit bestemmingsplan wordt de bestaande verkeersareaal vastgelegd en wordt er een betere doorstroming mogelijk gemaakt.

tabel I huidige en toekomstige situatie BP Herinrichting de Ruijterkade Westertoegang

huidig	toekomstig
1 Bestaand verkeersareaal De Ruijterkade (in de bocht)	Uitbreiding verkeersareaal voor fietsers en voetgangers, ten koste van Water (het IJ), waarbij het overige bestaande verkeersareaal conform huidige situatie wordt overgenomen en blijft ingericht voor max 2 rijstroken, inclusief voorsorteerstroken, laden en lossen.
2 Bestaand verkeersareaal De Ruijterkade en Westertoegang 2 rijstroken	Binnen bestaande areaal herprofilering voor betere doorstroming.

2.2.2 Bestemmingsplan Prins Henrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk

Het bestemmingsplan legt de knip uit het raadsbesluit uit 1998 vast. Deze knip resulteert in een sterke afname van het verkeer in de toekomst.

tabel II huidige en toekomstige situatie BP Prins Henrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk

huidig	toekomstig
1 Verkeersareaal PH kade tussen Damrak en Martelaarsgracht: alle verkeer, inclusief fietsers, voetgangers en trams	Gewijzigd gebruik: regulier auto- en vrachtverkeer zijn op dit deel niet meer toegestaan, m.u.v. bestemmings- en bevoorradingsverkeer en nood- en hulpdiensten. (met wijziging verkeersintensiteiten wegvakken in onderzoeksgebied,)
2 Verkeersareaal PH kade tussen Damrak en Martelaarsgracht: alle verkeer, inclusief fietsers, voetgangers en trams	Wijzigingsbevoegdheid om van het noordelijk deel van het verkeersareaal water te maken om het Open Havenfront te vergroten (met verschuiving van de ter plaatse aanwezige voorzieningen (in dezelfde omvang) op het water (steiger) en op de wal (gebouwtje voor zakelijke dienstverlening met berging).
3 Oostelijke horecagebouw aan het IJ (Nacogebouw)	Uitbreidingsmogelijkheid ca. 10% (ca. 40 m2 bvo)
4 -	Aanduiding reservering toekomstig tracé voor doortrekken Oostlijn met voor de betreffende bestemmingen beperkende regels tav maatvoering (diepte)

2.2.3

Bestemmingsplan Stationseiland

Binnen dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie rond het Centraal Station vastgelegd.

tabel III huidige en toekomstige situatie BP Stationseiland

huidig	toekomstig
1 Bestaande kassahuisjes	Toevoeging van 60 m2 bvo kassahuisjes aan Open Havenfront tbv bestaande steigers.
2 Gebouwtje met entree naar P1 garage, horeca en zakelijke dienstverlening (ca. 400 m2 bvo)	Uitbreidingsmogelijkheid 50% (ca. 450 m2 bvo)
3 -	Aanduiding reservering toekomstige tracé voor doortrekken Oostlijn, met voor de betreffende bestemmingen beperkende regels tav maatvoering (diepte)

2.2.4 Bestemmingsplan Oosterdok west

Het bestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van het touringcarplatform en een aantal woonschepen.

tabel IV huidige en toekomstige situatie BP Oosterdok west

huidig	toekomstig
1 Op- en afstapvoorziening ter plaatse van aanlanding ODE-brug	Op en afstapvoorziening aan de oostzijde Kraansluis
2 6 rijstroken	4 rijstroken
3 2 vrijliggende fietspaden aan weerszijde van Prins Hendrikkade	1 vrijliggend fietspad aan één zijde van Prins Hendrikkade
4 Op touringcarplatform zijn 34 touringcarparkeerplaatsen aanwezig.	Sloop touringcarplatform. Eén halteplaats voor touringcars tegenover het Scheepvaarthuis
5 Op touringcarplatform zijn circa 120 autoparkeerplaatsen aanwezig en op de lage kade (deels binnen en deels buiten het plangebied) zijn ook autoparkeerplaatsen aanwezig.	Sloop touringcarplatform. Maximaal 35 autoparkeerplaatsen op de lage kade (deels binnen en deels buiten het plangebied).
6 Laden en lossen op Prins Hendrikkade	Laden en lossen op Prins Hendrikkade
7 Laad en losplek aan de Kromme Waal	Laad en losplek aan de Kromme Waal
8 2 halteplekken voor lijndiensten aan de Prins Hendrikkade	Komen waarschijnlijk weer terug
9 Parkeren lage kade Prins Hendrikkade (zie ook touringcarplatform)	Parkeren lage kade Prins Hendrikkade (zie ook touringcarplatform)
10 13 ligplaatsen voor woonschepen	Totaal aantal ligplaatsen is 19 – ligplaatsen voor woonschepen wordt 19 (uitbreiding met 6), aan herschikte pieren (geen uitbreiding)

3 Wettelijk kader

3.1 Wet milieubeheer

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de *Wet milieubeheer* [1]. Artikel 5.16 *Wm* geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (o.a. wijzigingen van bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal een van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL, of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)* in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen. Daarvoor heeft zij extra tijd van de Europese Commissie gevraagd en gekregen, het zogenaamde derogatieverzoek.

Tijdens de derogatieperiode gelden tijdelijk verhoogde grenswaarden. Voor fijn stof gelden de huidige grenswaarden sinds 2011 (in plaats van 2005) en voor NO₂ zullen deze gaan gelden per 2015 (in plaats van 2010).

In het *Besluit Niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)* [2] is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Met het van kracht worden van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* geldt dat een project *NIBM* is, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van de vervuilende stof veroorzaakt van maximaal 3% van de betreffende jaargemiddelde grenswaarde. Voor NO₂ en PM₁₀ komt dit neer op 1,2 µg/m³. De NIBM-grens is alleen vastgesteld voor de stoffen NO₂ en PM₁₀, aangezien voor de overige stoffen (nagenoeg) geen overschrijdingen optreden.

Indien een project niet aan de NIBM-grens voldoet, draagt het in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. In principe zijn al deze projecten, voor zover momenteel bekend, opgenomen in het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*.

3.2 Grenswaarden

In de *Wet milieubeheer* zijn de volgende grenswaarden voor de luchtkwaliteit opgenomen, zie tabel V. Ook de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) is in deze tabel weergegeven. De grenswaarden zijn vastgesteld op basis van een algemeen aanvaard beschermingsniveau voor de gezondheid van de mens. Bij de voorbereiding hiervan zijn door de wetgever alle relevante adviezen en wetenschappelijke inzichten betrokken.

tabel V grenswaarden luchtkwaliteit

stof	type norm	2013	2014	2015	2020
NO ₂	1	300* (200)	300* (200)	200	200
	2	60* (40)	60* (40)	40	40
PM ₁₀	2	40	40	40	40
	3	50	50	50	50

verklaring type norm:

1 grenswaarde (humaan; uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)

2 grenswaarde (humaan; jaargemiddelde in µg/m³)

3 grenswaarde (humaan; 24-uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)

* tijdelijke grenswaarde vanwege derogatie

Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden relevant:

- de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ moeten vanaf 1 januari 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³. Tot 1 januari 2015 geldt een tijdelijke grenswaarde van 60 µg/m³;
- de 24-uurgemiddelde waarde van 50 µg/m³ voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden;
- de uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m³ voor NO₂ mag niet vaker dan 18 keer per jaar overschreden worden. Tot 1 januari 2015 geldt een uurgemiddelde grenswaarde van 300 µg/m³

3.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL bevat een pakket aan maatregelen waarmee overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan de Europese grenswaarden. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarover binnen de looptijd van het NSL een besluit wordt genomen.

Sinds 2010 vindt jaarlijks een monitoring plaats van het NSL. Daarin wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gevolgd en wordt de uitvoering van de maatregelen en projecten, die zijn opgenomen in het NSL, bijgehouden. Ten behoeve van deze monitoring worden berekeningen uitgevoerd met de Monitoringstool. Indien uit de monitoring blijkt dat de doelstellingen van het NSL niet worden gehaald, kunnen extra maatregelen worden getroffen.

De effecten van het raadsbesluit uit 1998 en de daardoor wijzigende verkeersstromen om en nabij het Centraal Station van Amsterdam zijn opgenomen in de NSL monitoring. Voor de toekomstige rekenjaren 2015 en 2023 (NSL monitoringsjaar 2020) zijn de intensiteiten gebaseerd op de situatie na het uitvoeren van de knip in de Prins Hendrikkade.

3.4 Maatregelen luchtkwaliteit Amsterdam

Naast de landelijke en Europese maatregelen, zijn er ook lokale maatregelen nodig om de knelpunten luchtkwaliteit aan te pakken. Het Actieplan Luchtkwaliteit 2006 was de eerste basis voor maatregelen om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren. Het gros van de Amsterdamse maatregelen is gericht op het verkeer - dé grote vervuiler op het gebied van fijnstof en stikstofoxide. De maatregelen betreffen zowel algemene als knelpuntgerichte maatregelen om te voldoen aan de normen voor fijnstof en stikstofoxide. Ook de Amsterdamse maatregelen worden gemonitord. In

2011 heeft een herijking van de maatregelen plaatsgevonden met de rapportage 'Schone lucht voor Amsterdam'.

Uit de berekeningen en metingen blijkt dat Amsterdam inmiddels voldoet aan de wettelijke normen voor fijn stof. Als de landelijke, Europese en Amsterdamse maatregelen volgens plan worden uitgevoerd, verwacht Amsterdam uiterlijk in 2015 ook aan de wettelijke normen voor stikstofdioxide te voldoen.

Uit de berekeningen en metingen blijkt dat Amsterdam inmiddels voldoet aan de wettelijke normen voor fijn stof. Als de landelijke, Europese en Amsterdamse maatregelen volgens plan worden uitgevoerd, verwacht Amsterdam uiterlijk in 2015 ook aan de wettelijke normen voor stikstofdioxide te voldoen.

3.5 NSL Monitoringstool

3.5.1 Rekenmethode

De berekeningen zijn conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 uitgevoerd. Hierin is onder andere opgenomen op welke wijze de berekeningen voor de bepaling van de gevolgen van nieuwe ontwikkelingen op de luchtkwaliteit dienen te worden uitgevoerd. Afhankelijk van de situatie worden hiervoor berekeningen uitgevoerd volgens Standaard rekenmethode 1, 2 of 3. Aangezien het hier de bijdrage van een weg in een binnenstedelijke situatie betreft, is Standaard rekenmethode 1 van toepassing. De berekeningen hiervoor kunnen bijvoorbeeld uitgevoerd worden met het de NSL Monitoringstool 2012. De invoergegevens (onder andere de verkeersgegevens) en resultaten op de rekenpunten zijn openbaar en na te slaan op www.nsl-monitoring.nl.

De Monitoringstool wordt gebruikt om inzicht te geven in de concentraties maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Overheden kunnen zelf de effecten van maatregelen doorvoeren in de invoergegevens van de Monitoringstool, om zo de effecten op de luchtkwaliteit te bepalen.

De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 meter boven het maaiveld.

Basisgegevens die moeten worden ingevoerd zijn:

- etmaalintensiteit voertuigen;
- verdeling voertuigcategorieën;
- snelheidstypering;
- wegprofiel.

Er is bij deze berekeningen geen rekening gehouden met de specifieke invloed van de omgeving op de verspreiding van de emissies. Er kan bijvoorbeeld niet gerekend worden met de ter plekke aanwezige hoogteverschillen of met een afschermdende functie van bijvoorbeeld een aanwezig geluidsscherm. Effecten van dit type omstandigheden kunnen niet gedetailleerd binnen de rekenmethode worden meegenomen, maar zijn algemeen verwerkt in de keuze van het wegprofiel.

Op basis van de ligging van de wegvakken en rekenpunten, opgegeven in rijksdriehoekcoördinaten, wordt de lokale achtergrondconcentratie van de verschillende stoffen bepaald. Deze concentratie is het gevolg van de cumulatie van onder andere emissies in het buitenland, (weg)verkeer, scheepvaart, industrie en landbouw.

Vanuit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is voor NO₂ en PM₁₀ een waarde van maximaal 10 meter opgenomen voor de aan te houden afstand van het beoordelingspunt tot de wegrand.

Binnen de Monitoringstool wordt gerekend met de afstand tot de naastliggende gevel, waar deze afwezig is wordt op 10 meter uit de wegrand gerekend.

3.5.2

Aanpak

De situatie in 2011 en de in de toekomst verwachte situatie wordt inzichtelijk gemaakt met een aantal rekenpunten uit de monitoringstool. Hiervoor worden rekenpunten genomen waar maatgevende concentraties vervuillende stoffen (stikstofdioxide en fijn stof) optreden.

De situatie voor wijziging is vastgelegd in het monitoringsjaar 2011. De situatie van het ingaan van de wijziging is vastgelegd in het monitoringsjaar 2015. Met het jaar 2020 uit de monitoringstool wordt de toekomstige situatie (situatie na wijziging) vastgelegd.

4 Effect van de BP ontwikkelingen op de luchtkwaliteit

In dit hoofdstuk wordt per bestemmingsplan ingegaan op het bestemmingsplanprogramma en de gevolgen hiervan op de luchtkwaliteit. Als de effecten als *Niet in betekenende mate* bestempeld worden, kan het bestemmingsplan zonder belemmeringen voor de luchtkwaliteit doorgang bieden.

4.1 Bestemmingsplan Herinrichting de Ruijterkade Westertoegang

Er wordt binnen dit bestemmingsplan ruimte gemaakt voor meer ongemotoriseerd verkeer, zoals fietsers en voetgangers. De ruimte voor gemotoriseerd verkeer blijft ongewijzigd, zo ook de locaties voor laden en lossen.

Binnen het bestaande areaal wordt verder gekozen voor herprofilering, zodat een betere doorstroming gerealiseerd kan worden. Betere doorstroming zorgt voor minder uitstoot, omdat er sprake is van minder optrekkend en stilstaand verkeer. Verkeer dat beter doorstroomt stoot minder vervuillende stoffen uit.

Het vaststellen van dit bestemmingsplan draagt *Niet in betekenende mate* bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.2 Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk

Op de Prins Hendrikkade tussen het Damrak en de Martelaarsgracht is regulier auto- en vrachtverkeer niet meer toegestaan, uitgezonderd bestemmings-, bevoorradingsverkeer en nood- en hulpdiensten. Als resultaat hiervan zal de verkeersintensiteit ter plaatse sterk afnemen.

Er zal ruimte komen voor water aan de noordzijde om het Open Havenfront te vergroten, dit heeft verder geen effect op de verkeersstromen ter plaatse.

Het oostelijke horecagebouw aan het IJ mag met 10% toenemen. Het toevoegen van 40 m² bvo zal niet resulteren in een relevante verkeerstoename.

De ruimtereservering van de Oostlijn (metro) heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Het vaststellen van dit bestemmingsplan draagt *Niet in betekenende mate* bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.3 Bestemmingsplan Stationselland

Het toevoegen van de kassahuisjes aan het Open Havenfront om de bestaande steigers te bedienen resulteert niet in een relevante verkeerstoename, aangezien de functies die deze kassahuisjes bedienen niet uitgebreid worden.

De horeca en zakelijke dienstverlening bij het P1 gebouw mag met 50% toenemen. Het toevoegen van 450 m² bvo zal niet resulteren in een relevante verkeerstoename.

De ruimtereservering van de Oostlijn (metro) heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Het vaststellen van dit bestemmingsplan draagt *Niet in betekenende mate* bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.4 Bestemmingsplan Oosterdok west

De op- en afstapvoorziening bij de ODE-Brug wordt verplaatst naar de oostzijde van de Kraansluis. Per saldo levert dit geen extra verkeersbewegingen op.

Vanwege de afname van de verkeersintensiteiten wordt de Prins Hendrikkade afgewaardeerd van 6 naar 4 rijstroken. Dit heeft geen negatief effect op de luchtkwaliteit. De wegas van de Prins Hendrikkade verschuift door de herinrichting naar de noordzijde, weg van de bestaande woningen. Voor de woonboten aan de noordzijde blijft de situatie zoals die nu is.

De twee vrij liggende fietspaden worden samengevoegd tot één vrij liggend fietspad. Dit heeft geen negatief effect op de luchtkwaliteit.

Het touringcarplatform met 34 touringcarparkeerplaatsen en 120 autoparkeerplaatsen wordt verwijderd (in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan Oosterdokseiland 2001). De capaciteit van de parkeerplaatsen wordt teruggebracht naar één touringcarplaats ter hoogte van het Scheepvaarthuis en 35 autoplaatsen op de lage kade. Omdat het aantal parkeerplaatsen afneemt is er sprake van een positief effect op de luchtkwaliteit. Het aantal laad- en losplaatsen en halteplakken blijft ongewijzigd. Dit heeft per saldo geen effect op de luchtkwaliteit.

Er komen in totaal 6 extra ligplaatsen voor woonschepen, de bestaande 13 plaatsen worden daarnaast herschikt. 6 extra woningen resulteren niet in een relevante toename in autoverkeer (tot 1500 woningen per ontsluitingsweg toegestaan, tot een maximum van 3000).

Het vaststellen van dit bestemmingsplan draagt *Niet in betekenende mate* bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.5 Cumulatieve effect bestemmingsplannen

De bestemmingsplannen zijn getoetst aan het begrip *Nibm*. Uit de analyse blijkt dat geen van de bestemmingsplannen zorgt voor een verslechtering van de situatie ter plaatse. Ook als de ontwikkelingen binnen de vier plannen samen worden genomen is er geen sprake van een verslechtering van de situatie binnen de bestemmingsplangebieden en de omgeving. De bestemmingsplanprogramma's dragen *Niet in betekende mate bij (Nibm)* aan de lokaal aanwezige concentraties vervuilende stoffen.

Effect van de herrotering op de luchtkwaliteit

Dit hoofdstuk gaat in op de effecten, die de herrotering ten gevolge van de knip in het onderzoeksgebied teweeg brengt. Ofschoon de knip en de gevolgen daarvan pas in een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten worden geformaliseerd en geëffectueerd, zijn de effecten volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan de grond of de herrotering 'per saldo leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit'.

Het raadsbesluit van de gemeenteraad van Amsterdam voorziet in de realisatie van de Stadshartlus. Het verkeer in het Centrum ondervindt een herrotering, waardoor de verkeersstromen in het centrum wijzingen.

De *Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer* van de gemeente Amsterdam heeft een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de situatie na uitvoering van het raadsbesluit. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport met kenmerk *VO120154*.

De belangrijkste verkeerskundige ingreep in het gebied is het autoluw maken van de Prins Hendrikkade tussen de Martelaarsgracht en het Damrak. Deze knip komt de verkeersveiligheid van de vele voetgangers en fietsers op de Prins Hendrikkade en tussen het Centraal Station en het Damrak ten goede. Ook verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer sterk. De vele trams worden niet meer gehinderd door kruisend autoverkeer en hebben hierdoor een kortere reistijd. Er wordt voor het gemotoriseerde verkeer een goed alternatief aangeboden via de autotunnel De Ruyterkade.

De verkeersstromen over de Prins Hendrikkade, het Damrak en de Martelaarsgracht nemen sterk af. Het omleiden van de verkeersstromen richting de De Ruyterkade leidt tot een toename in de verkeersstromen over de Ooster- en Westertoegang en de De Ruyterkade. Het totaal aan verkeersbewegingen over het wegennet in het gebied neemt echter significant af.

Per saldo is er vanwege het raadsbesluit geen sprake van verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Centraal Station.

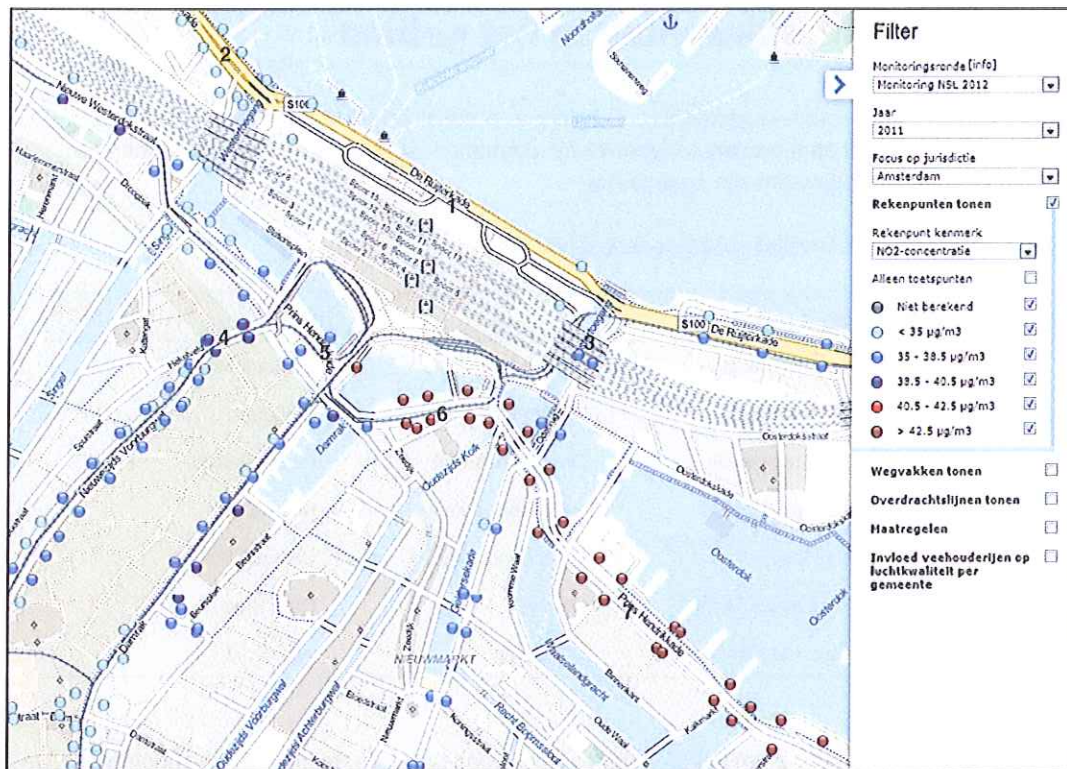
6 De verwachte luchtkwaliteit in het gebied

Er zijn voor het gehele onderzoeksgebied per rekenjaar voor stikstofdioxide en fijn stof afdrucken uit de NSL monitoringstool opgenomen. In tabel VI zijn de namen van de wegvakken die binnen de bestemmingsplannen maatgevend zijn opgenomen.

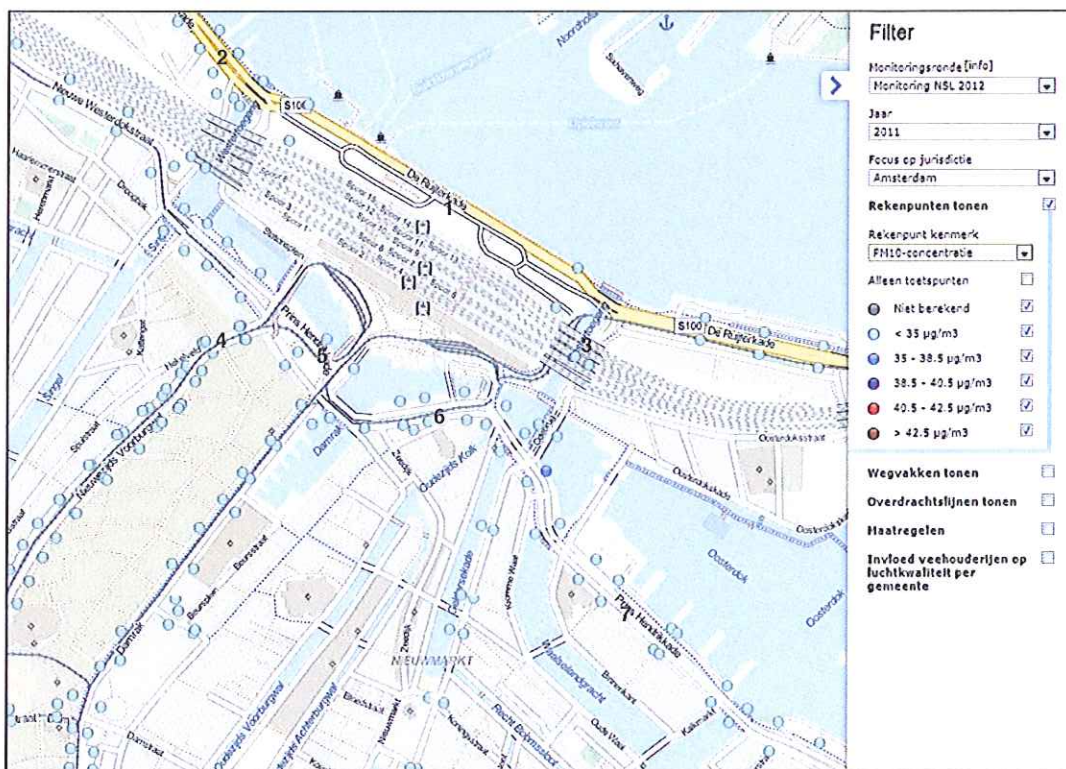
tabel VI *overzicht van voor de luchtkwaliteit maatgevende wegvakken*

wegvak ID	wegvak	van	tot
01	De Ruijterkade	Droogbak	Oosterdokseiland
02	De Ruijterkade	Westerdokskafe	Droogbak
03	Oosterdokskafe	Oosterdoksstraat	Piet Heinkade
04	Martelaarsgracht	Prins Hendrikkade	Nieuwendijk
05	Stationsplein	Prins Hendrikkade	Centraal Station
06	Prins Hendrikkade	Damrak	ODE-Brug
07	Prins Hendrikkade	ODE-Brug	Kalkmarkt

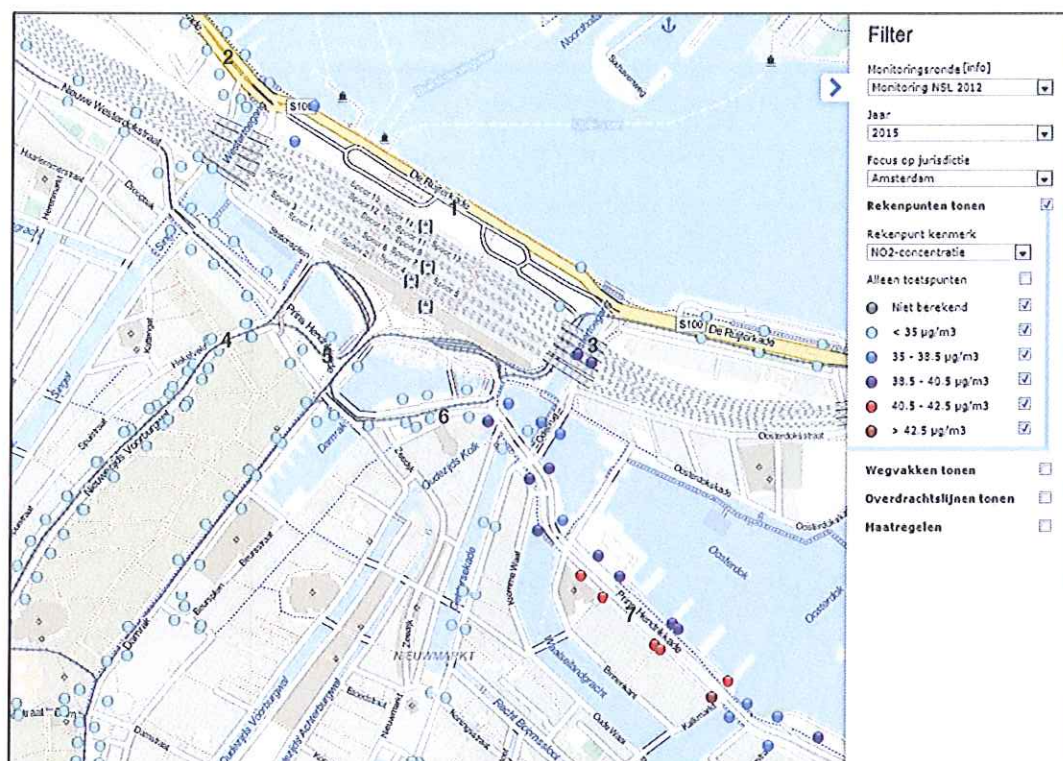
Voor de wegvakken is in figuur 2 t/m figuur 7 een overzicht gegeven van de in de 2011 opgetreden concentraties, en de concentraties die in 2015 en 2023 (NSL monitoringsjaar 2020) worden verwacht op basis van de in de monitoringstool opgegeven gegevens.



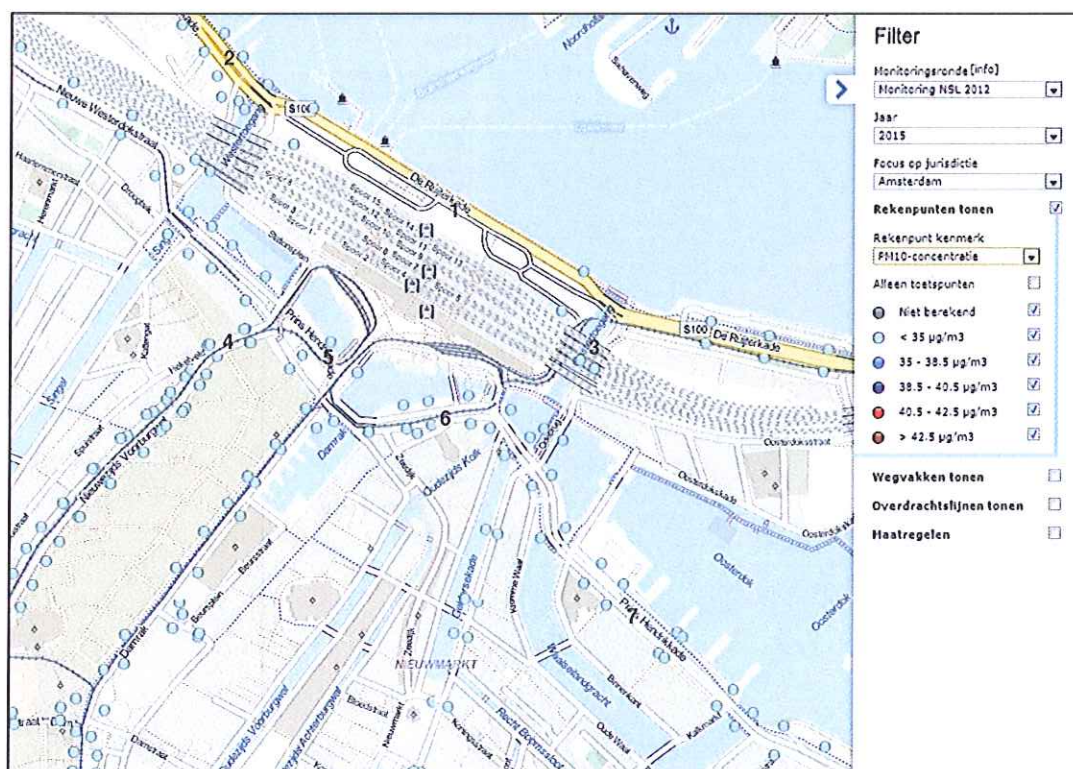
figuur 2 concentraties NO₂ in het jaar 2011



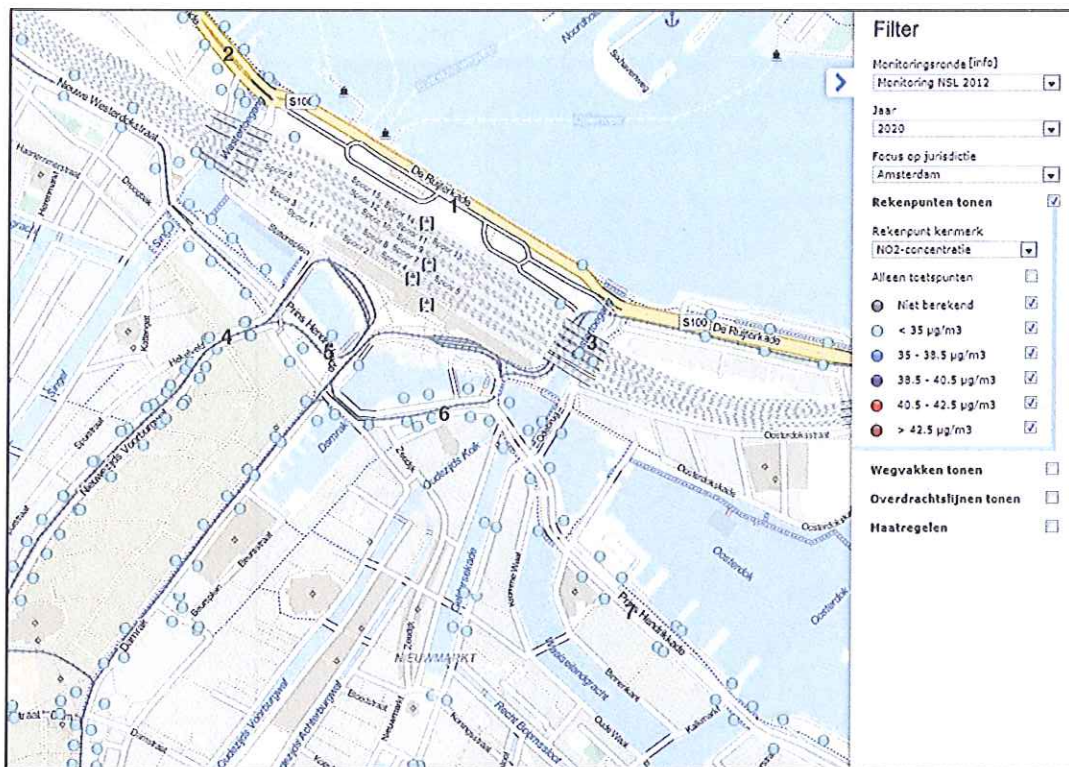
figuur 3 concentraties PM₁₀ in het jaar 2011



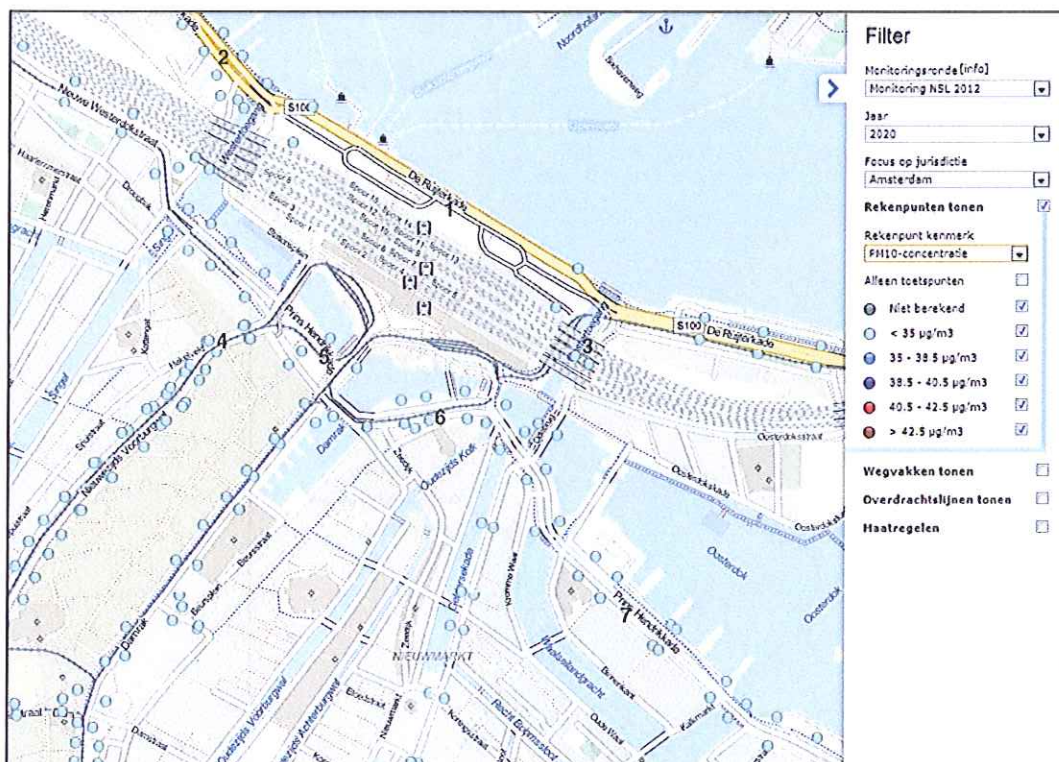
figuur 4 concentraties NO₂ in 2015



figuur 5 concentraties PM₁₀ in 2015



figuur 6 concentraties NO_2 in 2023 (NSL monitoringsjaar 2020)



figuur 7 concentraties PM_{10} in 2023 (NSL monitoringsjaar 2020)

Uit de figuren blijkt dat in 2011 langs de Prins Hendrikkade sprake is van overschrijdingen van de grenswaarde die geldt voor stikstofdioxide. Voor fijn stof is er in 2011 nergens sprake geweest van een overschrijding van de grenswaarde.

In 2015 is er alleen op sommige punten langs de Prins Hendrikkade sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide, ondanks de sterke afname van de verkeersintensiteit ter plaatse. In 2015 is er nergens sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof.

In 2023 voldoen alle stoffen aan de grenswaarden uit de *Wet milieubeheer*.

De overschrijdingen in 2011 vinden plaats vanwege de hoge verkeersintensiteiten over de Prins Hendrikkade. In de toekomst nemen de concentraties hier sterk af vanwege de knip vastgelegd in het raadsbesluit uit 1998, waardoor de verkeersstromen wijzigen en de verkeersintensiteiten ter plaatse afnemen. Ook is er in de toekomst sprake van lagere achtergrondconcentraties, waardoor de totaal berekende concentraties vervuilende stoffen lager zijn dan in 2011.

De NSL partners (rijk, provincies, regio's en gemeenten) zijn voornemens om voor alle vervuilende stoffen in 2015 te voldoen aan de grenswaarden. Dit wordt gerealiseerd met het treffen van maatregelen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Naar verwachting zal na afloop van de NSL Monitoring de luchtkwaliteit in geheel Nederland (dus ook in Amsterdam) aan de grenswaarden uit de *Wet milieubeheer* voldoen.

Conclusies

De luchtkwaliteit in de omgeving van het Centraal Station in Amsterdam is onderzocht in het kader van vier vast te stellen bestemmingsplannen. Er is gekeken naar de optredende concentraties vervuilende stoffen in de NSL Monitoringstool.

Verder is per bestemmingsplan gekeken naar het effect van de bestemmingsplannen op de luchtkwaliteit en is aangegeven of de bestemmingsplannen *Niet in betekende mate (Nibm)* bij dragen aan de luchtkwaliteit.

De bestemmingsplannen zijn getoetst aan het begrip *Nibm*. Uit de analyse blijkt dat geen van de bestemmingsplannen zorgt voor een verslechtering van de situatie ter plaatse. Ook als de ontwikkelingen binnen de vier plannen samen worden genomen is er geen sprake van een verslechtering van de situatie binnen de bestemmingsplangebieden en de omgeving. De bestemmingsplanprogramma's dragen *Niet in betekende mate bij (Nibm)* aan de lokaal aanwezige concentraties vervuilende stoffen.

Realisatie van de Stadshartlus conform het raadsbesluit leidt per saldo niet tot een toename in concentraties vervuilende stoffen in de omgeving van het Centraal Station.

Er bestaan vanuit de regelgeving betreffende luchtkwaliteit geen bezwaren om de ontwikkelingen die door de bestemmingsplannen mogelijk worden gemaakt in uitvoer te brengen.

8 Literatuur

- [1] Wijziging van de *Wet milieubeheer*, luchtkwaliteitseisen, Ministerie van I&M;
- [2] *Besluit NIBM (niet in betekende mate)*, Staatsblad 440, 30 oktober 2007;
- [3] *Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*, Staatsblad 14, 1 december 2008;
- [4] *Besluit ruimtelijke ordening*, Staatsblad 145, 21 april 2008;
- [5] *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*, Ministerie van I&M november 2007;
- [6] Wijziging *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*, Ministerie van I&M, 19 juli 2008;
- [7] Wijziging *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*, Ministerie van I&M, 8 december 2008;
- [8] Wijziging *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*, Ministerie van I&M, 13 augustus 2009;
- [9] Wijziging *Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007*, Ministerie van I&M, 21 november 2012.