

**Bestemmingsplan Buiksloterham in
Amsterdam - 10^e partiële herziening**
Onderzoek stikstofdepositie

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam dienst Ruimte en Duurzaamheid

Contactpersoon

de heer B. Thier

Kenmerk

R074339ab.222HLUB.djs

Versie

01_003

Datum

18 februari 2022

Auteur

dr. H.A.E. (Dirk-Jan) Simons

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Wettelijk kader	5
3	Stikstofemissies	6
3.1	Aanlegfase	6
3.2	Gebruiksfase	6
3.2.1	Verkeersgeneratie	6
3.3	Rekenmodel	7
4	Resultaten en conclusies	8
4.1	Gebruiksfase	8
4.2	Conclusie	8

Bijlagen

- Bijlage I Berekening verkeersgeneratie
 Bijlage II AERIUS berekeningen Gebruiksfase

1 Inleiding

Het bestemmingsplan Buiksloterham is op 16 december 2009 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Na de vaststelling zijn er enkele ontwikkelingen geweest die niet, of in onvoldoende mate, in het vigerende bestemmingsplan zijn geregeld. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn de eerste t/m zevende partiële herziening van het bestemmingsplan opgesteld.

Ten opzichte van de plannen voor de ontwikkeling van de Buiksloterham uit 2006 en 2009 zijn de ontwikkelstrategie, het gemeentelijk beleid en de stedenbouwkundige uitgangspunten gewijzigd. De gemeenteraad heeft op 10 november 2020 de 'Investeringsnota 2020 Buiksloterham' (verder: Herijking van de Investeringsnota Buiksloterham (HIB)) vastgesteld.

De aanleiding voor de partiële 10^e herziening is dat het beoogde tracé van de westelijke ontsluiting niet goed (meer) op het, in het bestemmingsplan 'Buiksloterham', daarvoor gereserveerde en bestemde tracé aansluit.

Dit is gebleken na het recent uitgevoerde nieuwe profiel van de Klaprozenweg en aan de hand van actuele verkeerstechnische eisen. De 10^e herziening heeft betrekking op kavel 18.

In figuur 1.1 is het plandeel waar de 10^e partiële herziening betrekking op heeft weergegeven.

Figuur 1.2 geeft een impressie weer van de indeling van kavels 18 en 19.



Figuur 1.1

Situatie plangebied (indicatief rood omlijnd)



Figuur 1.2

Impressie indeling kavels 18 en 19 (bron: gemeente Amsterdam)

In opdracht van de gemeente Amsterdam hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden die binnen de invloedsafstand van het plangebied liggen.

In voorliggende rapportage wordt in het kader van de Wet natuurbescherming beoordeeld of de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden wordt beïnvloed als gevolg van de beoogde situatie van de gebruiksfase van het plangebied. Op basis hiervan wordt beoordeeld of sprake is van een inpasbare situatie en/of vervolgonderzoek noodzakelijk is.

2 Wettelijk kader

In de Wet natuurbescherming (Wnb) van 1 januari 2017 zijn regels opgenomen voor de bescherming van natuur en landschap. In artikel 2.7, van de Wnb is vastgelegd wanneer voor een het realiseren van een plan of project een vergunning benodigd is in het kader van de Wnb.

In een voortoets wordt bekeken of het plan of project leidt tot een toename in de stikstofdepositie. Wanneer dit het geval is, kan de resulterende depositie mogelijk voor significante gevolgen zorgen op Natura 2000-gebieden.

In verband met de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, waarmee het Programma Aanpak Stikstof is komen te vervallen, is beleid en wet- en regelgeving omtrent stikstofdepositie volop in beweging. Op dit moment geldt dat voor ruimtelijke procedures de invloed op stikstofdepositie beoordeeld moet worden. In dit onderzoek is de invloed van de gebruiksfase beoordeeld. De planologische legale huidige situatie mag indien nodig worden betrokken bij de netto verandering, middels intern salderen.

3 Stikstofemissies

3.1 Aanlegfase

Voor de (sloop- en) bouwfase is per 1 juli 2021 de partiële vrijstelling op basis van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Op basis van deze vrijstelling is voor de (sloop- en) bouwfase van dit project geen stikstofdepositieberekening nodig

3.2 Gebruiksfase

Ten aanzien van stikstofemissies en -depositie zijn de voertuigbewegingen (verbrandingsmotoren) van en naar het plangebied relevant (de 'verkeersgeneratie'). De gebouwen worden 'aardgasloos' ontwikkeld, zodat geen sprake zal zijn van stikstofemissie vanwege verwarmingsinstallaties.

3.2.1 Verkeersgeneratie

Het programma voor Kavel 18 is als volgt samen te vatten (bron: gemeente Amsterdam):

Woonprogramma:

- 490 woningen

Niet-woonprogramma:

- 15% (productieve bedrijfsruimte) - 9.645 m² bvo
 - o 2/3 met maximaal 30% ondersteunend kantoor
 - o 1/3 met maximaal 50% ondersteunend kantoor
- Mobiliteitshubs – ca. 280 parkeerplaatsen - ca. 7.250 m² bvo
- Jongerencentrum – 3000 m² bvo
- Horeca, kantoren, etc. – ca. 2.096 m²
- Detailhandel en hotelfuncties zijn uitgesloten

De aantallen verkeersbewegingen voor de beoogde situatie zijn vastgesteld op basis van CROW kengetallen voor woon- en werkgebieden.

De verkeersgeneratie door het beoogde plangebied bedraagt totaal 2.027 m.v.t. per etmaal (zie bijlage I voor de berekening). Het verkeer zal voor een groot deel gebruik maken van de mobiliteitshub om te parkeren. Daarnaast zal verkeer van kavel 19 ook gebruik kunnen maken van de mobiliteitshub, maar de verkeersgeneratie daarvan is aan dat kavel toegewezen. Desondanks zijn voor de mobiliteitshub extra verkeersbewegingen ingecalculeerd (bv. voor gebruik van verkeer van elders).

Het plangebied wordt ontsloten door de Papaverweg-Klaprozenweg en de nieuwe weg die vanuit het plangebied aansluit op de Distelweg. Voor de berekeningen is uitgegaan van een gelijkmatige verdeling van het verkeer.

Het wegverkeer is in AERIUS gemodelleerd als 'verkeer binnen de bebouwde kom', met 15% congestie (file in ochtend en avondspits).

3.3 Rekenmodel

De berekeningen van de bijdragen voor stikstofdepositie zijn uitgevoerd met het aangewezen rekenmodel AERIUS Calculator van de Rijksoverheid, versie 2020. Voor een beschrijving en kwantificering van deze bronnen wordt verwezen naar de voorliggende paragrafen.

Emissiefactoren voor wegverkeer zijn gebaseerd op de opgave van het Ministerie van IenW, welke zijn verwerkt in het rekenmodel AERIUS Calculator versie 2021. In voorliggend onderzoek is aangesloten bij de emissiefactoren voor wegverkeer binnen de bebouwde kom. De stikstofemissie wordt in AERIUS berekend uit de lengte van de route, de verkeersgeneratie en de emissiefactoren.

De verkeersgeneratie van projecten/inrichtingen dient in AERIUS berekeningen te worden meegenomen totdat het opgaat in het heersend verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevinden. Dit betekent dat het verkeer van/en naar beide locaties in de berekening wordt meegenomen tot de eerste afslag of, bij een lange weg, tot ze net zo snel rijden als de rest van het verkeer. De eerste afslag is niet de afslag op eigen terrein of van eigen terrein af, maar de eerste afslag op de openbare weg.

4 Resultaten en conclusies

In bijlage II zijn de AERIUS modelgegevens en resultaten opgenomen voor de gebruiksfase.

4.1 Gebruiksfase

Uit bijlage II blijkt dat de gebruiksfase tot een maximum stikstofdepositie van 0,00 mol N/ha/jaar leidt. De gebruiksfase zelf leidt dus niet tot een significante stikstofdepositie.

4.2 Conclusie

Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat de gebruiksfase van Kavel 18 na de partiële 10^e herziening niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter hoogte van een Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen, ook niet bij de dichtstbijzijnde en daardoor maatgevende, zijnde IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Polder Westzaan.

Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve effecten gerelateerd aan stikstofdepositie voor de natuur uit te sluiten, en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming voor ruimtelijke procedures en de bouwaanvraag niet aan de orde.

LBP|SIGHT BV



dr. H.A.E. (Dirk-Jan) Simons

Bijlage I

Berekening verkeersgeneratie

Buiksloterham - Beoogde situatie

10e partiële herziening	
	<i>Stookinstallaties</i>
490	aantal woningen
0	kg NOx/jaar (woningen gasloos)
9645	m2 productief werken
2396	m2 overig niet-wonen
7250	m2 mobiliteitshub
0	kg NOx/m2 /jaar (gasloos)
	<i>Verkeersgeneratie wonen</i>
2,8	Kengetal (mvt/etm/woning). CROW tabel A6: Buiten-centrum met hoge dichtheid
1372	verkeersgeneratie wonen (mvt/etm)
100%	- licht verkeer
	<i>Verkeersgeneratie productief werken</i>
158	Kengetal (mvt/etm/ha). CROW tabel A8: Gemengd terrein
152	verkeersgeneratie werken (mvt/etm)
90%	- licht verkeer
10%	- vrachtverkeer
	<i>Verkeersgeneratie overig niet-wonen</i>
6,3	Kengetal (mvt/etm/100 m2 bvo). CROW tabel 4,3: Dienstverlening met baliefunctie
151	verkeersgeneratie werken (mvt/etm)
	<i>Extra verkeersgeneratie mobiliteitshub (boven op overige)</i>
4,9	Kengetal (mvt/etm/100 m2 bvo). CROW tabel 4,3: Bedrijfsverzamelgebouw
352	extra verkeersgeneratie parkeergarage (mvt/etm)
Totaal	
2012	<i>Verkeersgeneratie (mvt/etm) totaal, lichte verkeer</i>
15	<i>Verkeersgeneratie (mvt/etm) totaal, vrachtverkeer</i>

Bijlage II

AERIUS berekeningen Gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon	LBPSIGHT
Inrichtingslocatie	-, - Amsterdam

Activiteit

Omschrijving	Buiksloterham - 10e herziening - Gebruiksfase
Toelichting	Buiksloterham - 10e herziening - Gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk	RbbDL8ZwDEJ8
Datum berekening	18 februari 2022, 09:17
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfase Kavel 18 - Beoogd	Rekenjaar	Emissie NH3	Emissie NOx
	2025	6,3 kg/j	103,9 kg/j

Resultaten

Gebruiksfase Kavel 18 - Beoogd	Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	0,00 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha		
Grootste toename van depositie	0,00 mol/ha/j		
Grootste afname van depositie	0,00 mol/ha/j		



Gebruiksphase Kavel 18 (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

Emissie NH3

6,3 kg/j

Emissie NOx

103,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase Kavel 18" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.4_20220217_5a8b67b7c6
Database versie	2021.0.4_5a8b67b7c6

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>