

Memo

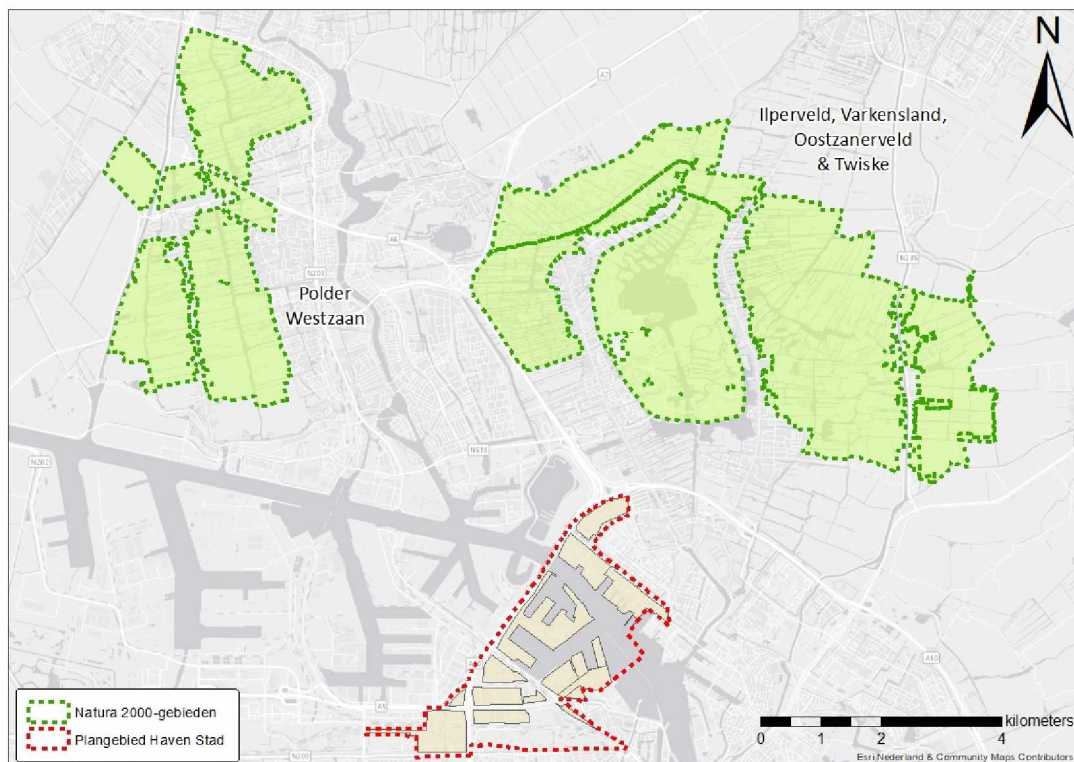
memonummer	16112017-412096	
datum	16 november 2017	
aan	5.1.2,e	Gemeente Amsterdam
	5.1.2,e	Gemeente Amsterdam
	5.1.2,e	Gemeente Amsterdam
van	5.1.2,e	Antea Group
kopie	5.1.2,e	Antea Group
project	Haven-Stad	
projectnr.	421096	
betreft	Planontwikkelingen versus Natura 2000-gebieden	

Onderzoeksopzet

Binnen het totale ontwikkelingsgebied Haven-Stad zullen diverse deelgebieden worden ontwikkeld. Voor elk deelgebied zal een planbesluit worden genomen. Om te beoordelen of zo'n planontwikkeling een relevante invloed heeft op de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is, uitgaande van de grenswaarden die gelden voor die gebieden, telkens berekend wat de maximale ontwikkelingsmogelijkheden voor zo'n planontwikkeling zijn. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen plannen voor alleen woningbouw (W) en plannen voor een combinatie van woningbouw en bedrijvigheid (W + B).

Natura 2000-gebieden en grenswaarden

In onderstaande figuur zijn de in de omgeving van het ontwikkelingsgebied Haven-Stad gelegen Natura 2000-gebieden weergegeven.



Figuur 1: Natura 2000-gebieden in de omgeving van de planontwikkeling

Op basis van de hoogte van de bijdrage aan de stikstofdepositie op een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied zijn er drie mogelijkheden:

- Als de maximale bijdrage boven de grenswaarde (in de regel 1 mol per hectare per jaar) ligt, is een vergunning ingevolge de Wnb benodigd.
- Als de maximale bijdrage minder dan de grenswaarde bedraagt, kan in de regel volstaan worden met een melding.
- Als de maximale bijdrage 0,05 mol per hectare per jaar of lager is, dan gelden er geen procedurele verplichtingen op grond van de Wnb (geen vergunning, geen melding).

De mogelijkheid is aanwezig dat een grenswaarde van 1 mol/ha/jaar verlaagd wordt naar 0,05 mol/ha/jaar als de beschikbare ontwikkelingsruimte op een hexagoon in het Natura 2000-gebied te klein wordt.

Op dit moment zijn de grenswaarden voor de in de figuur aangegeven Natura 2000-gebieden nog 1 mol/ha/jaar. In dit onderzoekje zijn telkens voor beide grenswaarden (1 mol/ha/jaar of 0,05 mol/ha/jaar) de maximaal mogelijke ontwikkelingen bepaald.

Onderzoeksgebied

In de Wet natuurbescherming wordt onderscheid gemaakt tussen plannen (art. 2.7, lid 1) en projecten (art. 2.7, lid 2). Een plan is kaderstellend, een project is een concreet (fysiek) iets: een plan maakt projecten mogelijk.

Dit maakt dat een plantoets anders is dan een projecttoets en het is zelfs zo dat een plantoets meer is dan de optelsom van de projecttoetsen. Dit komt ook naar voren bij het toetsen van de externe effecten van een planontwikkeling. Daar waar bij een projecttoets landelijk veelal (overigens vaak onterecht¹) het criterium “tot opgenomen in het heersend verkeersbeeld” voor een onderzoeksafbakening wordt aangehouden (waardoor het onderzoeksgebied vaak binnen het plangebied blijft), dient bij een bestemmingsplan de invloed van het gehele bestemmingsplan op de omgeving te worden beoordeeld, waardoor het extra verkeer als gevolg van de planontwikkeling ook tot buiten het bestemmingsplangebied moet worden meegenomen.

Tot hoever dat moet worden meegenomen is nergens nader bepaald. Anders dan bij geluid en luchtkwaliteit is dit niet in een wettelijke bepaling of toelichting daarop opgenomen. Jurisprudentie op dit gebied is er nog niet en valt, mede vanwege de wachtrij bij de Raad van State in verband met de prejudiciële vragen, ook niet op korte termijn te verwachten.

Bij onze berekeningen hebben we daarom zowel een “kleiner” als een “groter” onderzoeksgebied beschouwd. Dit is in de resultatentabel aangeduid KV (Kort Verkeer) en LV (Lang Verkeer).

In figuur 2 is het kleine onderzoeksgebied aangegeven. In figuur 3 het grote onderzoeksgebied.

¹ Bij een project moet beoordeeld worden of er een kans is op een significant negatief effect. Er moet met zekerheid gesteld kunnen worden dat er geen significant negatieve effecten zijn. Zelfs enkele motorvoertuigen op grote afstand van de ontwikkeling zouden toch een negatief effect kunnen hebben, of ze nu zijn opgenomen in het heersend verkeersbeeld of niet. Dit is bij stikstofdepositie anders dan bij luchtkwaliteit. Bij stikstofdepositie wordt immers het effect (de bijdrage) van een ontwikkeling getoetst, bij luchtkwaliteit wordt een situatie inclusief ontwikkeling getoetst aan een grenswaarde.

In de bovenstaande tabel is ervan uitgegaan dat er op de nieuwe planlocatie geen bestaande bedrijvigheid aanwezig is (braakliggend). Als op de nieuwe planlocatie uitgegaan wordt van saldering met verdwijnende bedrijvigheid, dan zijn er meer ontwikkelingsmogelijkheden. In de onderstaande tabel is dit weergegeven indien er gesaldeerd kan worden met 30% van de nieuwe bedrijvigheid (er was bijv. 3 ha aanwezig en er komt 10 ha nieuw).

Label	Geeft weer	Limiterende depositie waarden (mol N ₂ / ha / j)	Woningen (aantal)	Bedrijven (ha)
LV	W+B	0,05	26	0,06
LV	W+B	1	498	1.15

Tabel 2: "Maximale ontwikkelingen" deelgebieden Haven-Stad Amsterdam beneden grenswaarden Nbw, uitgaande van saldering met verdwijnende bedrijvigheid (30% van de beoogde bedrijvigheid).

Werking tabel (voorbeelden):

Bij een woningbouwplan van 300 woningen zal de bijdrage aan de stikstofdepositie bij een groot onderzoeksgebied minder zijn dan 1 mol/ha/jaar.

Bij een ontwikkeling van 1 ha bedrijvigheid en 500 woningen zal de bijdrage aan de stikstofdepositie bij een groot onderzoeksgebied meer zijn dan 1 mol/ha/jaar.

Indien sprake is van saldering met 0,3 ha bestaande bedrijvigheid zal de bijdrage aan de stikstofdepositie bij een groot onderzoeksgebied minder zijn dan 1 mol/ha/jaar.