



IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
 KvK: 09157054
 BTW: NL 815255172 B01
 IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22

Stikstof onderzoek
Deelgebied 8, Drenth- en Werfkavel
Cruquiusweg 86, Amsterdam

Datum	:	29 april 2022
Kenmerk	:	A1303-07/SBO/rap1
Auteur	:	Dhr. S.C. de Boer
Vrijgave	:	Dhr. J.C. Langeweg MSc
Opdrachtgever	:	Gemeente Amsterdam Dhr. J. Buitenkant Postbus 1269 1000 BG Amsterdam

© IDDS b.v. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	6
3.	Beoordeling planvoornemen	8
3.1	Gebruiksfase	9
3.2	AERIUS-model	11
4.	Rekenresultaten en conclusie projecteffect	12
5.	Bijlagen	12

1. Inleiding

Aan de Cruquiusweg in Amsterdam zijn in de huidige situatie enkele bedrijfsgebouwen gevestigd op nummer 86 en 92. Deze gebouwen staan op de kadastrale perceelnummers A.8500 (de Werfkavel) en A.7085 (de Drenthkavel), gemeente Amsterdam. De locatie "Drenthkavel" aan de Cruquiusweg 84-86 is op het moment van opstellen van het bestemmingsplan in gebruik voor bedrijvigheid. Het betreft onder meer een autoherstelbedrijf dat geen activiteiten meer uitvoert in het Cruquiusgebied, een transportbedrijf en autoverhuurbedrijf. De locatie "Werf" aan de Cruquiusweg 92 is op het moment van opstellen van het bestemmingsplan een gemeentewerf gevestigd voor stalling, onderhoud en reiniging van huisvuilwagens en veegwagens.

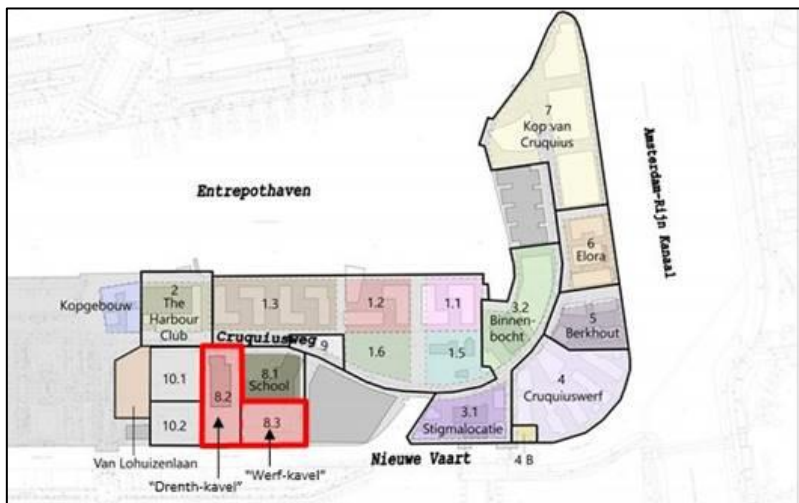
De gemeente Amsterdam heeft het planvoornemen het (voormalig) bedrijventerrein te transformeren naar een woon-werkgebied met voorzieningen. Voor de ontwikkeling wordt gewerkt aan bestemmingsplan 'Deelgebied 8, Drenth- en werfkavel'. Het bestemmingsplan Deelgebied 8, Drenth- en Werfkavel' heeft betrekking op een deelgebied in het transformatiegebied Cruquius in Amsterdam. Het bestemmingsplan geeft concrete invulling aan ruimtelijk gemeentelijk beleid voor transformatie van het desbetreffende deel van het (voormalige) bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied met voorzieningen.

De transformatie van het plangebied bestaat uit de sloop van de bestaande gebouwen en de realisatie van:

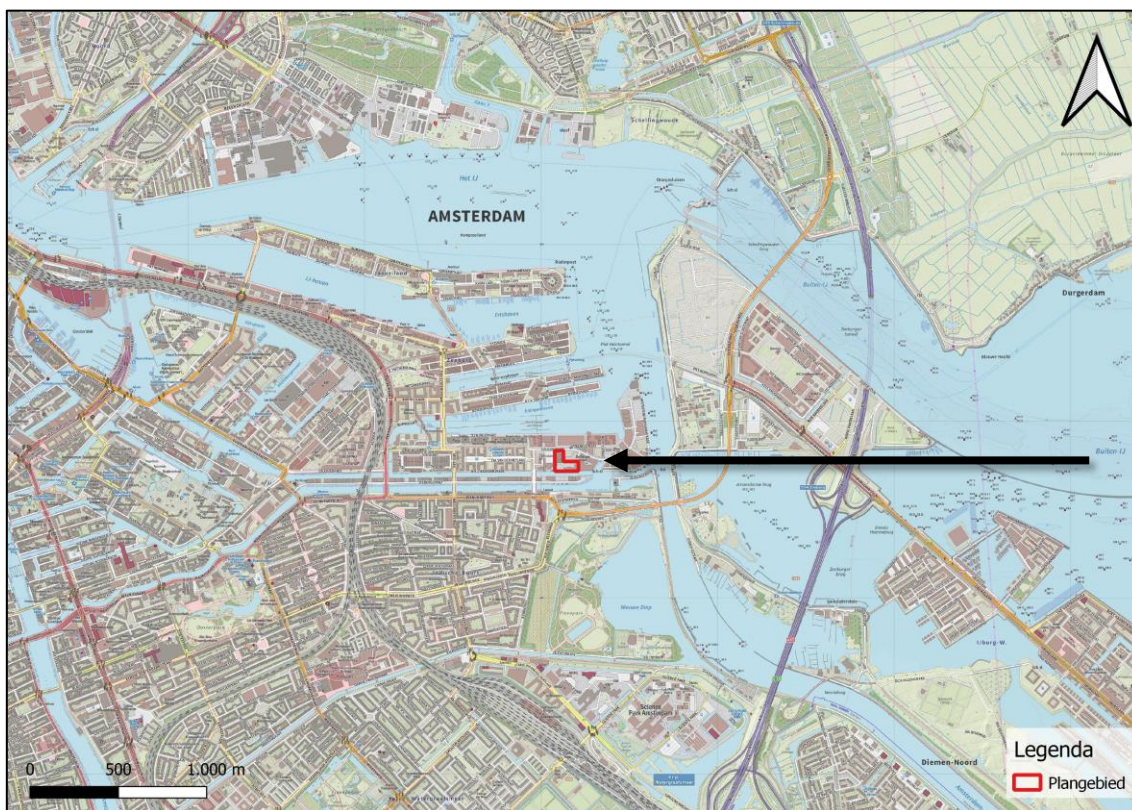
- 192 nieuwe woningen, waarvan:
 - 128 middeldure huurappartementen;
 - 64 sociale huurwoningen.
- 2.600 m² aan voorzieningen, onderverdeeld in:
 - Bedrijf en broedplaats;
 - Culturele voorzieningen;
 - Maatschappelijke dienstverlening;
 - Zakelijke dienstverlening.

Voor het beoogde plan is een stikstofonderzoek nodig, omdat stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving liggen. Een stikstofberekening is uitgevoerd voor de gebruiksfase.

In onderstaand figuur is een impressie van de toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 1: Globale impressie planvoornemen



Figuur 2: Globale afbakening plangebied

In dit rapport wordt eerst het wettelijk kader behandeld. Vervolgens wordt het planvoornemen in hoofdstuk 3 beoordeeld. Er wordt uiteengezet welke uitgangspunten gehanteerd worden als input voor de AERIUS Calculator. Vervolgens worden de rekenresultaten in hoofdstuk 4 beschreven. De bijlagenlijst is in Hoofdstuk 5 te vinden.

2. Wettelijk kader

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) in werking getreden. Deze wet heeft op een aantal aspecten wijzigingen aangebracht in de Wet natuurbescherming en het Besluit natuurbescherming.

Aanleiding van deze wet is onder andere de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 waardoor er voor projecten met een geringe depositietoename al een vergunningsplicht gold (op grond van artikel 2.7 en 2.8 Wet natuurbescherming).

Partiële vrijstelling bouw- en sloopfase

Met de inwerkingtreding van de Wsn geldt een partiële vrijstelling van de vergunningplicht op grond van de Wnb voor uitstoot van stikstof tijdens de bouwphase (artikel 2.9a Wnb). Partieel, omdat deze vrijstelling uitsluitend geldt voor:

- i. Projecten die niet direct verband houden met het beheer van een Natura 2000-gebied en afzonderlijk geen significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied;
- ii. Tijdelijke stikstofemissies tijdens de bouw, sloop en aanleg (met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen); en
- iii. De gevolgen van stikstofdepositie.

De partiële vrijstelling geldt dus niet voor:

- i. Structurele stikstofemissies in de gebruiksfase van het bouwwerk of werk, als gevolg van bijvoorbeeld bewoning, gebruik van utiliteitsbouw of verkeer dat over een weg rijdt; en
- ii. Andere significante gevolgen, bijvoorbeeld de verstoring van diersoorten.

Tegelijkertijd met de partiële vrijstelling, heeft het kabinet in de periode 2021-2030 500 miljoen euro voor stikstofreductie in de bouw en 500 miljoen euro voor aanvullende maatregelen binnen of buiten de bouw gereserveerd. Het doel is om afspraken met de bouwsector te maken over de reductie en de bijbehorende maatregelen, gericht op emissiearme werk- en voertuigen. De maatregelen worden onderdeel van de structurele aanpak stikstof. Het kabinet benadrukt dat de (stikstof)effecten van de bouwvrijstelling periodiek worden gemonitord, zodat tijdig kan worden bijgestuurd indien nodig.

Berekening gebruiksfase

Eenvoudig gezegd hoeft de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt tijdens de bouwphase niet meer te worden berekend. Dit betekent dat er enkel voor de gebruiksfase nog een berekening naar het projecteffect dient plaats te vinden.

In dit geval is er door middel van een stikstofberekening naar de depositie in de gebruiksfase beoordeeld of het project vergunningsplichtig is. Om de stikstofdepositie te berekenen wordt gebruik gemaakt van de laatste versie van het wettelijk voorgeschreven rekenmodel AERIUS Calculator.

Eventuele vervolgstappen

Bij een stikstofdepositie uitkomst boven 0,00 mol/ha/jr, zijn er verschillende mogelijkheden om te bepalen of een nieuwe ontwikkeling in aanmerking komt voor een positief besluit/vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. De eerstvolgende stap hierin is intern salderen.

Een belangrijke uitspraak hierover is gedaan door de Raad van State op 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71) in de zaak Logtsebaan. Kort gezegd komt het erop neer dat als gevolg van deze uitspraak bij gebruikmaking van intern salderen géén vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. Als intern salderen geen oplossing biedt kan met behulp van onder andere een ecologische voortoets gekeken worden of significante effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

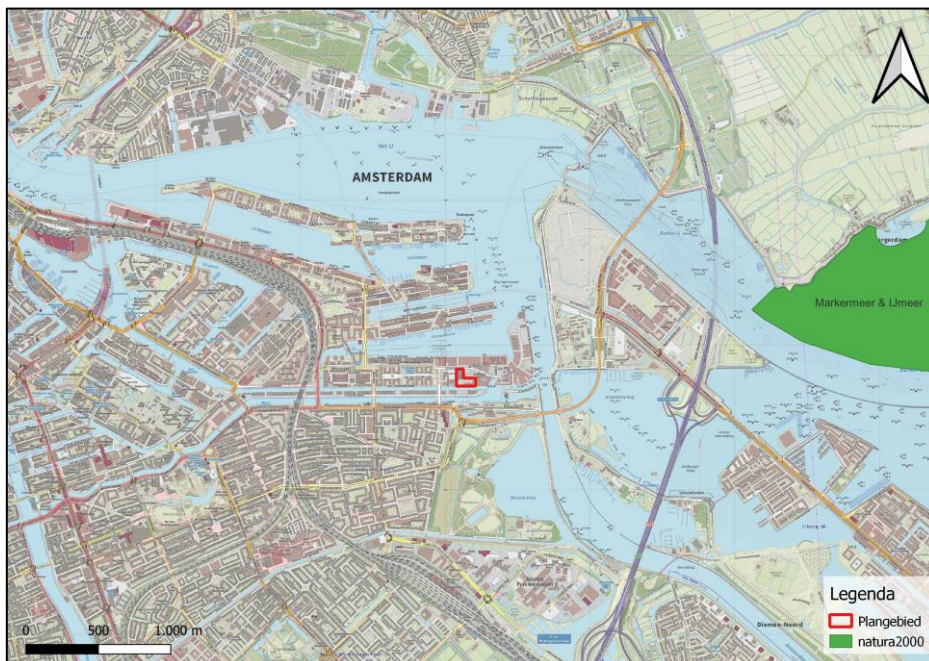
3. Beoordeling planvoornemen

In een straal van 20 km rondom het plangebied liggen de volgende Natura 2000- gebieden:

Tabel 1: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied

Natura 2000-gebied	Afstand tot het Natura 2000-gebied	Stikstofgevoeligheid
Markermeer & IJmeer	2,0 kilometer	Niet gevoelig
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	6,4 kilometer	Gevoelig
Botshol	11,5 kilometer	Gevoelig
Naardermeer	12,0 kilometer	Gevoelig
Oostelijke Vechtplassen	12,5 kilometer	Gevoelig
Polder Westzaan	12,7 kilometer	Gevoelig
Wormer- en Jisperveld & Polder Stein	13,7 kilometer	Beperkt gevoelig
Emmeer & Gooimeer	15,9 kilometer	Niet gevoelig
Lepelaarplassen	16,8 kilometer	Niet gevoelig
Polder Zeevang	17,5 kilometer	Niet gevoelig

Beoordeeld wordt of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura-2000 gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is de gebruiksfase van het planvoornemen doorgerekend.



Figuur 3: Uitsnede rondom het plangebied met de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

3.1 Gebruiksfase

Sinds 2018 dienen nieuwe woningen gasloos te worden opgeleverd. Daarom worden de woningen door middel van duurzame systemen verwarmd en gasloos opgeleverd. Dit geldt ook voor de voorzieningen die binnen het planvoornemen worden gerealiseerd. Aangezien de nieuwbouw niet op het aardgasnet wordt aangesloten, en daarom geen stikstofuitstoot vanuit de bebouwing ontstaat, zijn deze niet meegenomen in de AERIUS-berekening.

Wel zijn de verkeersgegevens gebruikt als invoergegevens voor het AERIUS-rekenmodel. Vanuit de gemeente Amsterdam is aangegeven dat met behulp van de 'CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren: Van parkeernormen naar parkeercijfers (2018)' het aantal te verwachten vervoersbewegingen in beeld is gebracht. Uit eerdere ervaringen vanuit de gemeente Amsterdam blijkt dat de theoretische CROW-kengetallen hoger zijn dan de praktijksituatie in Amsterdam.

In Amsterdam vindt bezoek van functies als buurthuis, maatschappelijke voorziening en culturele voorziening door bewoners van Amsterdam zelf, relatief gezien weinig met de auto plaats. Dit mede vanwege de sturing via het regime van betaald parkeren. Om die reden zijn de kengetallen van de CROW gecorrigeerd door uit te gaan van de verhouding tussen de parkeerkengetallen van de CROW en de parkeernormen die voor bestemmingsplan Deelgebied 8, Drenth- en Werfkavel' worden gehanteerd. Daarbij is uitgegaan van de maximale parkeernorm, waarbij het voor bijvoorbeeld de functie 'wonen' aannemelijk is dat dat een overschatting van het aantal motorvoertuigbewegingen oplevert (maximum parkeernorm van 1, terwijl het aannemelijk is dat er geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd). De redenatie daarbij is dat indien bij overschatting voldaan wordt aan de wettelijke kaders, dat ook het geval is in de situatie dat het daadwerkelijke aantal motorvoertuigen lager is. Een *worst case* scenario dus.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid van 3.486 adressen voor Bedrijfsgebied Cruquiusweg wordt uitgegaan van een zeer sterk stedelijk gebied. Gezien de ligging net buiten het centrum van Amsterdam wordt uitgegaan van schil centrum. De onderstaande gegevens zijn gebruikt als input in de Calculator.

Tabel 2: Verkeersgegevens voor AERIUS-berekening 2023

Onderdeel	Aantal	(gecorrigeerde Norm)*	Invoer in AERIUS
Huur, appartement, midden	128	Zie bovenstaande uitleg correctie	149 voertuigbewegingen per dag
Huur, huis, sociaal	64	Zie bovenstaande uitleg correctie	245 voertuigbewegingen per dag
Voorzieningen, (niet-wonen)**		Zie bovenstaande uitleg correctie	354 voertuigbewegingen per dag
Totaal			747 vervoersbewegingen per dag
Verdeling categorie	-	-	Circa 2% middelzwaar en 98% lichtverkeer. Dit leidt tot 732 vervoersbewegingen in de categorie licht en 15 vervoersbewegingen in de categorie middelzwaar verkeer.
Verdeling route	-	-	100% naar de Cruquiusweg.

* Norm is op basis van aangeleverde kengetallen vanuit de gemeente Amsterdam. Zie bijlage Globale berekening verkeersgeneratie - gemeente Amsterdam.

** De norm voor voorzieningen is worst-case en gebaseerd op de bijlage Globale berekening verkeersgeneratie - gemeente Amsterdam. Voor de voorzieningen is de worst-case de hoogste norm gehanteerd. Dit betreft de functie filmtheater/filmhuis.

Opgemerkt wordt dat er vanwege de planologische realisatie sprake is van een toename van de verkeersbewegingen. De AERIUS-berekening gaat uit van het totale plan, niet het verschil met de bestaande situatie omdat dit het feitelijke projecteffect bepaalt.

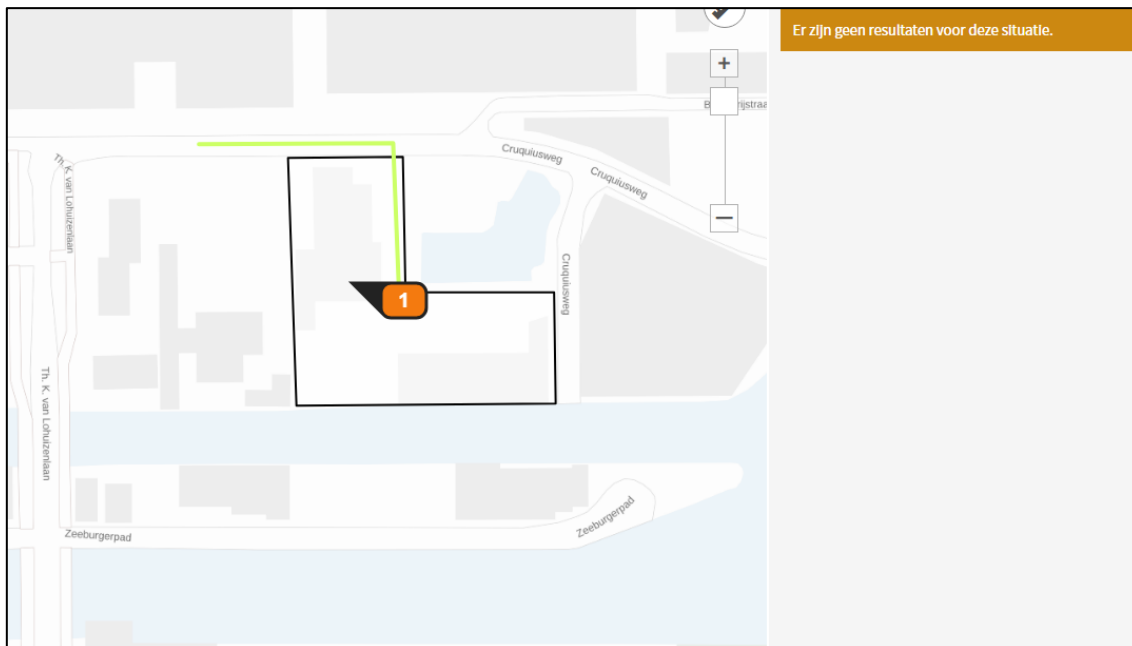
Er is rekening gehouden met een filevorming van 1%. Daarnaast is *worst case* rekening gehouden met 2% middelzwaar verkeer per dag voor de bevoorrading van de voorzieningen en leveringen aan de woningen. Dit is conform de 'Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2021' van BIJ12.

Het verkeer maakt als aan- en afvoerroute gebruik van de Cruquiusweg. De Cruquiusweg is een drukke weg met naar verwachting circa 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Vanaf de Cruquiusweg is het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden van het reguliere verkeer en heeft het zich verdund tot enkele procenten (circa 14%) van het reeds aanwezige verkeer. De Cruquiusweg verzorgt via de Th. K. van Lohuizenlaan en Zeeburgerdijk de verbinding met de regionale weg (S100).

3.2 AERIUS-model

Voor de gebruiksfase zijn de gegevens ingevoerd in de AERIUS Calculator. Voor het rekenjaar is *worst case* 2023 aangehouden als het eerste volledige jaar dat het plangebied volledig in gebruik zal zijn.

De Calculator heeft de emissie en depositie van het plan berekend. De onderstaande uitsnede is opgenomen om weer te geven welke bronnen op welke locatie zijn voorzien.



Figuur 4: Uitsnede AERIUS Calculator gebruiksfase 2023

4. Rekenresultaten en conclusie projecteffect

Het projecteffect is berekend met behulp van de AERIUS Calculator. Hierbij is er een berekening gemaakt voor de uitstoot van het verkeer in de gebruiksfase.

De conclusie luidt dat er geen beschermde natuurgebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool geeft op basis van de opgestelde input, geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treedt er daarom geen toename van de stikstofdepositie op in Natura 2000-gebied.

Het Pdf-bestand van de berekening is bij deze notitie apart bijgevoegd, zodat het bevoegd gezag deze in kan voeren ter controle.

Omdat het projecteffect niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr, geldt er geen vergunningsplicht volgens de Wet stikstofreductie en natuurbescherming. Een nader onderzoek naar stikstofdepositie is daarom niet nodig.

Het volgende Pdf-bestand is van toepassing op de deze notitie:

- AERIUS_bijlage_ A1303-07 Cruquiusweg 86, Amsterdam – projecteffect

Conclusie stikstofdepositie

Het planvoornemen leidt op basis van de ingevoerde gegevens niet tot extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Dit aspect vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

5. Bijlagen

- Bijlage. Globale berekening verkeersgeneratie - gemeente Amsterdam.