



Rapport stikstof Zeeburgerdijk 265 te Amsterdam

V1

Milieu en Ruimte



EQUIPE

ADVISEURS
by b k



Het resultaat

Projectnummer: 25Q0558
Onderzoekslocatie:
Zeeburgerdijk 256 te
Amsterdam

21 mei 2025

De uitkomsten

Voor het planvoornemen is een analyse en een berekening uitgevoerd naar de stikstof emissie en mogelijke stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Hieruit blijkt dat door het plan sprake is van een maximale emissie van 96,2 kg/J NO_x in de aanlegfase en 21,5 kg/J NO_x in de gebruiksfase. Uit de berekening blijkt echter dat er geen sprake is van depositie.

Vervolg

Het planvoornemen kan gerealiseerd worden zonder dat er sprake is van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. Voor het planvoornemen is dan ook geen vergunning noodzakelijk in het kader van de Omgevingswet.



adviseur

Daltonstraat 30D
3316 GD Dordrecht

5.1.1.d

5.1.1.d

@equipe-adviseurs.nl
www.equipe-adviseurs.nl

Inhoudsopgave

pagina

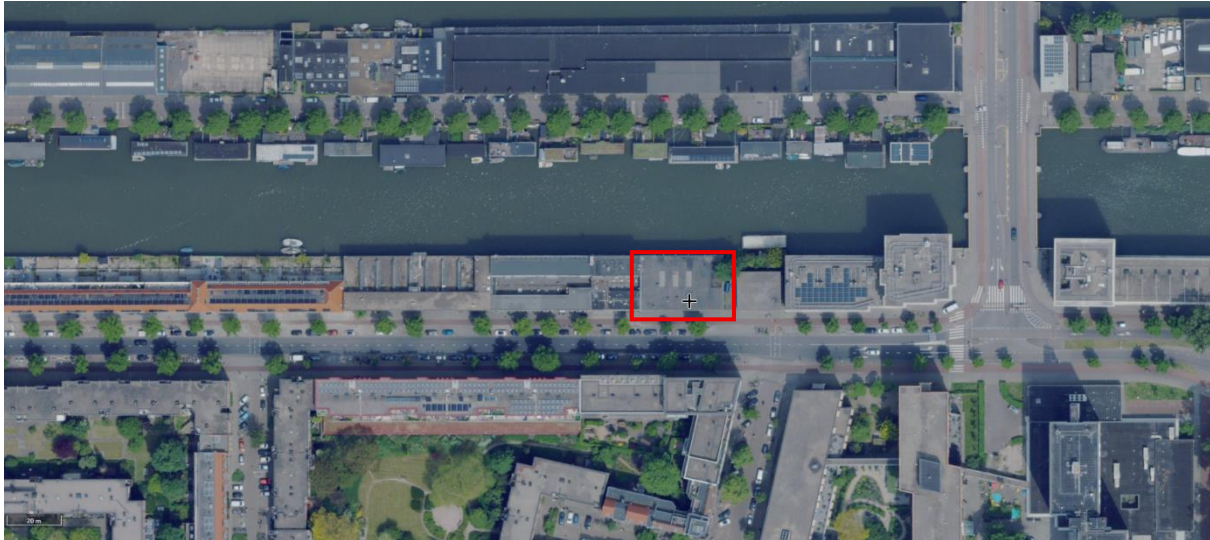
1.	Inleiding	4
1.1	Wettelijke kader	4
2.	Natura 2000-gebieden	6
2.1	Afstand tot Natura 2000-gebieden	6
2.2	Uitgangspunten	6
3.	Gebruiksfase	7
3.1.1	Verwarming	7
3.1.2	Verkeersaantrekkende werking	7
4.	Aanlegfase	8
5.	Conclusie	9
Bijlage 1:	Overzicht brandstofverbruik	10

1. Inleiding

Aan Zeeburgerdijk 265 te Amsterdam worden 35 appartementen en 139 m² commerciële ruimte gerealiseerd. Daartoe wordt een bestaand gebouw gesloopt, waarna het appartementencomplex zal worden gebouwd.

Onderstaand is de locatie van het plangebied weergegeven.

figuur 1: projectgebied, plan- en onderzoeksgebied, bron: Cyclomedia 2025



Gevraagd is om een nadere onderbouwing (met betrekking tot de stikstofdepositie van het project op de omliggende Natura 2000-gebieden).

Leeswijzer

Onderstaand wordt het wettelijk kader geschetst. In hoofdstuk 2 wordt de afstand van het planvoornemen tot de Natura 2000-gebieden beschreven. In hoofdstuk 3 wordt onderzocht en beschreven wat de stikstofuitstoot is in de gebruiksfase. Hoofdstuk 4 gaat in op de bouwfase en in hoofdstuk 5 wordt in gegaan op conclusies.

1.1 Wettelijke kader

Voor 2019 werd mogelijke stikstofdepositie beoordeeld op grond van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Daarbij moest berekend worden of nieuwe (bouw)activiteit leidde tot een significante toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

In het Programma Aanpak Stikstof waren drempel- en grenswaarden opgenomen die bepaalden of de extra stikstofdepositie op het Natura-2000 gebied significant was. In het rekenprogramma AERIUS Calculator waren deze drempel- en grenswaarde reeds verwerkt. Daaruit volgend kon ook afgeleid worden of sprake was van een meldings- of een vergunningplicht. Als sprake was van een meldingsplicht, kon het plan gebruik maken van de beschikbare ontwikkelingsruimte die voor een Natura 2000-gebied aanwezig was.

De Raad van State heeft in haar uitspraak van 29 mei 2019 bepaald dat het PAS niet gebruikt kan worden als toestemmingskader voor ontwikkelingen die leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

De drempel- en grenswaarden van het Programma Aanpak Stikstof zijn door deze uitspraak niet meer te gebruiken en niet meer toepasbaar. Projecten met een minimale depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar moeten hierdoor een vergunning aanvragen. Ook kleine projecten moeten getoetst of sprake is van mogelijke stikstofdepositie.

Bij een uitkomst van stikstofdepositie boven 0,00 mol/ha/jr. zal verder bepaald moeten worden welke opties er zijn voor de realisatie van het project.

Intern salderen

Met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak (18 december 2024) is het beoordelingskader voor intern salderen aangescherpt. Intern salderen – het wegstrepen van stikstofuitstoot van nieuwe activiteiten tegen de uitstoot van eerdere, vergunde activiteiten op dezelfde locatie – mag niet langer worden meegenomen in de voortoets. De voortoets is het eerste stadium waarin wordt bepaald of een natuurvergunning nodig is. In plaats daarvan wordt intern salderen pas beoordeeld in de fase van de passende beoordeling, wanneer significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten. Dit betekent dat een aantal projecten die voorheen zonder natuurvergunning doorgang vonden, nu in sommige gevallen alsnog vergunningsplichtig zijn. Deze gelijktrekking van de voorwaarden voor intern en extern salderen – de stikstofneerslag van een nieuw project wordt weggestreept tegen de stikstofruimte op een andere locatie – zorgt ervoor dat er strengere eisen worden gesteld aan projecten met mogelijke stikstofuitstoot, waardoor vaker een passende beoordeling noodzakelijk wordt.

Disclaimer

De analyse is op maandag 19 mei 2025 uitgevoerd.

Ondanks dat dit rapport met de juiste zorg is opgesteld, geldt dat de berekeningen en conclusies met betrekking tot de stikstofdepositie zijn gebaseerd op aangeleverde informatie, praktijkervaringen en rekenkundige benaderingen zoals deze nu bekend zijn. Toekomstige politieke besluiten, gerechtelijke uitspraken in deze en wijzigingen in de rekenmethodiek, zorgen ervoor dat de berekening opnieuw of aangepast moeten worden, waarbij een andere uitkomst mogelijk kan zijn.

2. Natura 2000-gebieden

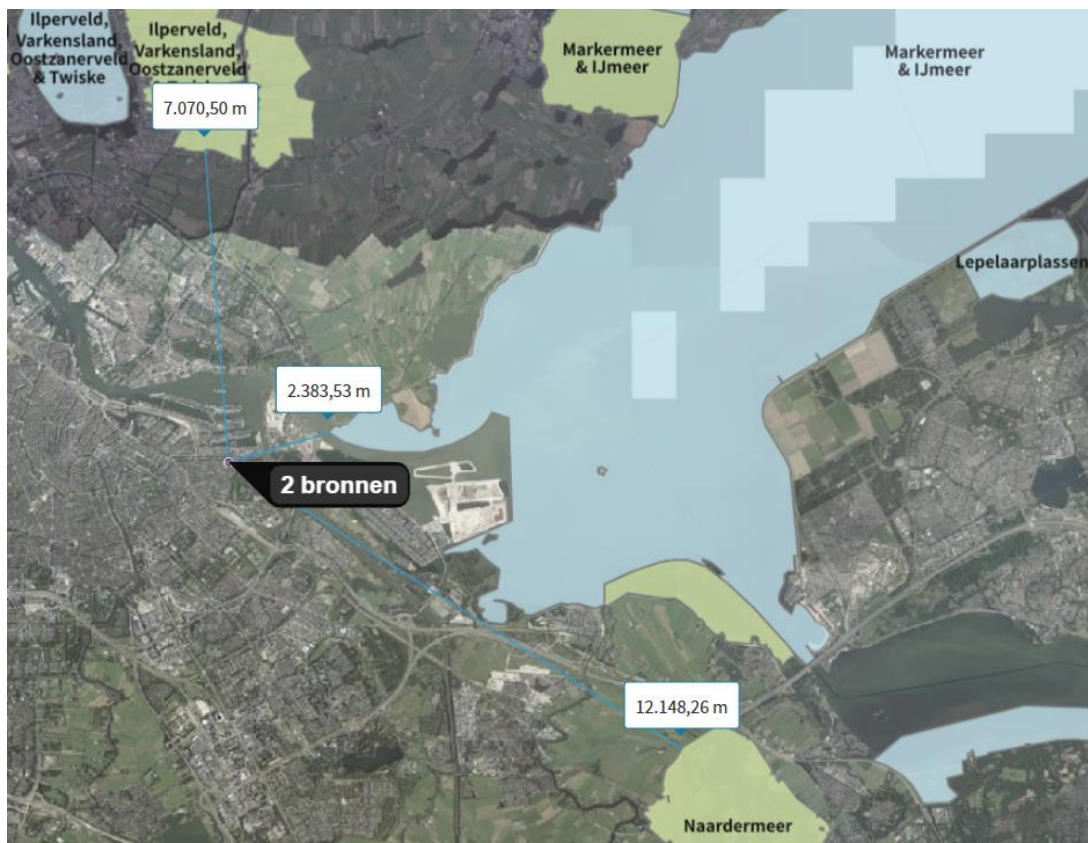
Nieuwe plannen moeten beoordeeld worden op de mogelijke stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Relevant in dit kader is de afstand van het planvoornemen tot Natura 2000-gebieden.

2.1 Afstand tot Natura 2000-gebieden

In onderstaande afbeelding, zijn de nabij gelegen Natura 2000-gebieden weergegeven. De volgende gebieden zijn in de directe omgeving van het planvoornemen gelegen:

- Markermeer & IJmeer, op circa 2.300 m;
- IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, op circa 7.000 m;
- Naardermeer, op circa 12.000 m.

figuur 2: afstand projectlocatie tot nabij gelegen gebieden (bron: Aerial, 2025)



Overigens wordt in de AERIUS-berekening de invloed op alle stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden beschouwd/berekend.

2.2 Uitgangspunten

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de relevante Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied, is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator versie 2024. In de berekeningen zijn de emissies van NO_x en NH₃ van de relevante bronnen meegenomen. Het gaat hierbij om de verkeersgeneratie ten gevolge van de nieuwe situatie (en eventuele andere relevante bronnen).

3. Gebruiksfasen

In de toekomstige situatie wordt de locatie ontwikkeld voor wonen. Om de toekomstige stikstofdepositie te bepalen is onderstaand weergegeven welke NO_x uitstoot (stikstofoxiden) te verwachten is door de realisatie van het planvoornemen.

3.1.1 Verwarming

Aangezien het project aardgasloos wordt uitgevoerd, kan gesteld worden er geen NO_x uitstoot wordt veroorzaakt door CV-installatie's. Daarnaast zijn op dit moment in de schetsontwerpen, geen openhaarden, hout- of palletskachels toegepast.

3.1.2 Verkeersaantrekkende werking

Voor het bepalen van de rittenberekening is gebruik gemaakt van de CROW ASVV 2021 publicatie, hierin zijn kentallen opgenomen voor de verkeersgeneratie per activiteit. Voor de toekomstige situatie is paragraaf 6.3 gebruikt, waarbij de categorie zeer sterk stedelijk, rest bebouwde kom is gehanteerd. Onderstaand zijn deze kentallen vertaald naar daadwerkelijke ritten per dag.

tabel 1: verkeersgeneratie kleine eenpersoonswoning

Type woningen	Aantal eenheden	Verkeersaantrekkende werking conform CROW ASVV	Aantal bewegingen	Type voertuigen
Appartement – koop	35	5,5 ritten per woning	192,5	Licht verkeer
Commerciële ruimte (kantoor)	139 m ²	4,9 per 100 m ²	6,8	Licht verkeer
TOTAAL			199,3	

*volledigheidshalve is uitgegaan van 1 vrachtwagen welke komt laden en lossen, dit resulteert in 2 zwaar verkeersbewegingen

Bovenstaande is ingevoerd in de AERIUS -calculator, waarbij gekozen is om de verkeersontsluiting te modelleren tot de Zuiderzeeweg. De volledige route en de locatie van de ontsluitingswegen is opgenomen in de PDF-bijlage van de AERIUS-berekening. AERIUS Calculator berekent zelf de emissie op basis van de ingetekende rijlijnen. Het wegverkeer is gemodelleerd als 'verkeer binnen de bebouwde kom', zonder geluidschermen of tunnelfactor, totdat deze "opgaan in het heersend verkeersbeeld".

Volledigheidshalve is een koude start gemodelleerd. Een koude start doet zich voor wanneer motorvoertuigen worden gestart na een stilstand van twee uur of langer. In dit geval werkt de katalysator niet direct, wat resulteert in relatief hogere emissies tijdens de koude start in vergelijking met de emissies van een warme motor tijdens het rijden. De meeste verhoogde koude start-emissies komen vrij in de eerste minuut na het starten van het voertuig, ongeacht of het gaat om lichte, middelzware of zware voertuigen. Gezien de ontwikkeling, zijn alle toekomstige lichte voertuigbewegingen toe te schrijven aan de ontwikkeling. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat bij deze vertrekkende voertuigen een koude start plaatsvindt. Hierdoor is er gemiddeld 100 keer een 'koude start' per dag voor licht verkeer.

Voor het vrachtverkeer wordt rekening gehouden met gemiddeld 10 minuten stationair draaien tijdens het laden en lossen, dit is gemodelleerd als een vlakbron. De emissies ten gevolge van het stationair draaien van het vrachtverkeer zijn berekend volgens de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024 van BIJ12. De berekende emissies zijn weergegeven in bijlage 1.

Bovenstaande is opgenomen in de AERIUS calculator, hieruit blijkt dat er in de gebruiksfasen een NO_x uitstoot optreedt van 21,5 kg per jaar.

4. Aanlegfase

Om het planvoornemen te kunnen realiseren zijn er bouwwerkzaamheden noodzakelijk. Daarbij wordt gebruik gemaakt van machines en zal er de nodige verkeersaantrekkende werking zijn van het bouwverkeer. Daarmee is de bouwphase aan te merken als stikstofbron voor de omgeving en de omliggende Natura-2000 gebieden voor een periode van circa 1 jaar.

Vanuit een worst-case benadering is de bouwphase doorgerekend. Hierbij is uitgegaan van de gegevens in bijlage 1. Deze gegevens en uitgangspunten zijn gebaseerd op de volgende bronnen en/of uitgangspunten:

- de Invoerinstructie AERIUS 2024;
- het brandstofverbruik is afgeleid op basis van het onderzoek van Ligterink et al, 2021¹;
- het vermogen en bouwjaar is gebaseerd op expert judgement van de specialisten van Equipe adviseurs en de aangeleverde gegevens van de opdrachtgever;
- gemiddelde belasting van de mobiele machines bedraagt 50%;
- de gemiddelde belasting van de mobiele machines bedraagt vanuit een worst-case benadering 50%, de hoogte motorbelasting benoemd in het onderzoek van Ligterink et al., 20211.

De emissies van de mobiele werktuigen zijn gemodelleerd als een oppervlaktebron met de contouren van het projectgebied. Het totaal aan vrachtwagen- en personenbus bewegingen (gemiddeld 10 resp. 20 bewegingen per dag uitgaande van een bouwphase van 1 jaar) zijn in AERIUS als wegverkeer gemodelleerd totdat deze “opgaan in het heersend verkeersbeeld”.

Voor het vrachtverkeer wordt rekening gehouden met gemiddeld 10 minuten stationair draaien tijdens het laden en lossen, dit is gemodelleerd als een vlakbron. De emissies ten gevolge van het stationair draaien van het vrachtverkeer zijn berekend volgens de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024 van BIJ12. De berekende emissies zijn weergegeven in bijlage 1.

Volledigheidshalve is een koude start gemodelleerd. Een koude start doet zich voor wanneer motorvoertuigen worden gestart na een stilstand van twee uur of langer. In dit geval werkt de katalysator niet direct, wat resulteert in relatief hogere emissies tijdens de koude start in vergelijking met de emissies van een warme motor tijdens het rijden. De meeste verhoogde koude start-emissies komen vrij in de eerste minuut na het starten van het voertuig, ongeacht of het gaat om lichte, middelzware of zware voertuigen. De vrachtwagens met bouwmaterialen zullen laden en lossen binnen twee uur. Hierdoor is er geen sprake van een ‘koude start’ in de aanlegfase voor zwaar verkeer. Echter zal het lichte verkeer voornamelijk bestaan uit personenbusjes. Deze busjes arriveren in de ochtend en vertrekken in de middag, derhalve is er sprake van een koude start bij het lichte bouwverkeer. In AERIUS is voor alle vertrekkende personenbusjes een ‘koude start’ gemodelleerd.

Bovenstaande is opgenomen in de AERIUS berekening, hieruit blijkt volgens AERIUS calculator dat er een NOX uitstoot optreedt van 96,2 kg.

¹ <https://repository.tno.nl/islandora/object/uuid:1f164e7f-2749-4ace-b107-bb0c5905b5f6>

5. Conclusie

In de vorige hoofdstukken is een analyse uitgevoerd naar de stikstofdepositie. Hieruit blijkt dat de NO_x uitstoot in de toekomstige gebruiksfase 21,5 kg per jaar en in de aanlegfase 96,2 kg per jaar bedraagt. De berekening met de AERIUS calculator laat zien dat in gebruiksfase geen sprake is van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden. Ook voor de aanlegfase is er geen depositie berekend. Er zijn namelijk geen rekenresultaten, hoger dan 0,00 mol/ha/j.

Bijlage 1: Overzicht brandstofverbruik

Dit rapport is opgesteld in opdracht van:

De Alliantie
Postbus 105
1200 AC Hilversum

Projectnummer: 25Q0558

Opsteller: 5.1.1.d

Controleur: 5.1.1.d

Equipe Adviseurs B.V.
Daltonstraat 30D
3316 GD Dordrecht

088 078 1100
info@equipe-adviseurs.nl
www.equipe-adviseurs.nl

BANK 5.1.1.d
KVK 24459961
BTW NL820721141B01

Samen gaan we voor goud!