

Bezoekadres:
Stationsweg 2
8011 CZ Zwolle
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberghuygen.nl
W <http://www.cauberghuygen.nl>

K.V.K. 58792562
IBAN NL 71BARO0112075584

Notitie 11248-59924-02v3

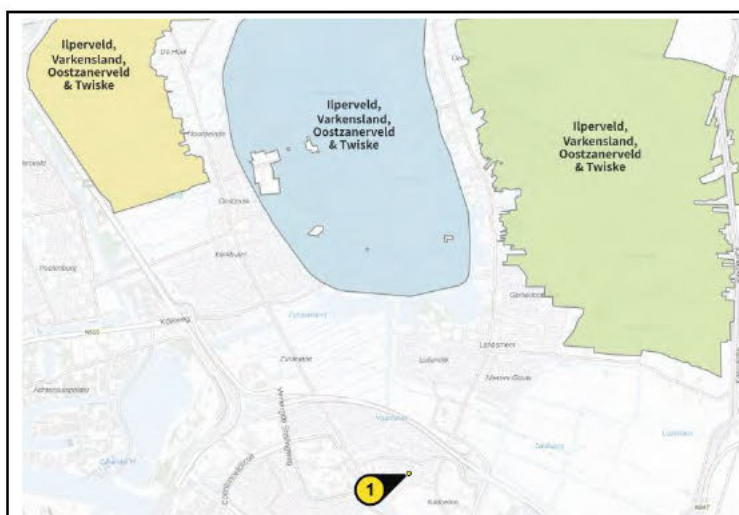
Herontwikkeling Stoombootweg 53 te Amsterdam; onderzoek stikstofdepositie in de aanlegfase en gebruiksfase

Datum	Referentie	Behandeld door
31 oktober 2025	11248-59924-02v3	

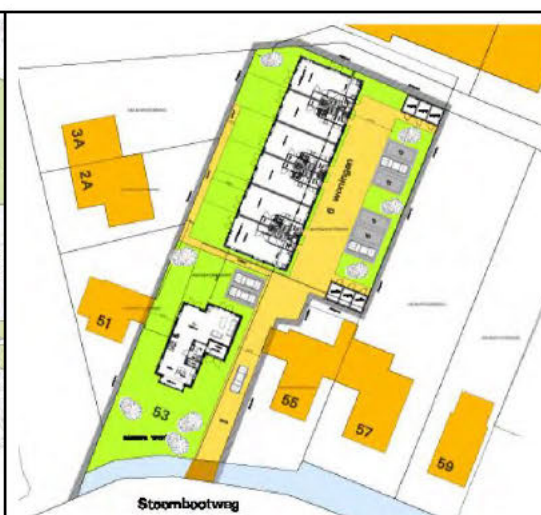
1 Inleiding

Cauberg Huygen B.V. is gevraagd om namens Sander Pohner Beheer B.V. een stikstofonderzoek te doen naar de herontwikkeling aan de Stoombootweg 53 te Amsterdam. De bestaande bebouwing zal worden gecomplexeerd om plaats te maken voor 7 grondgebonden woningen.

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' op een afstand van circa 2 kilometer. In figuur 1.1 is de locatie ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden weergegeven en in figuur 1.2 is een 2D impressie van het plan weergegeven.



Figuur 1.1: Omliggende Natura 2000-gebieden



Figuur 1.2: 2D impressie

2 Plan van aanpak

In 'artikel 5.1 lid 2 sub a' van de Omgevingswet is het verboden zonder omgevingsvergunning een bouwactiviteit te verrichten. Als een project op zichzelf of in combinatie met andere plannen significant negatieve effecten kan hebben op de instandhoudings-doelstellingen van Natura 2000-gebieden, is naast de vereiste omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten (artikel 5.1 lid 2 sub a van de Omgevingswet) ook een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit (artikel 5.1 lid 2 sub g) noodzakelijk.

Bij het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden, is het verplicht om passende maatregelen te nemen, om stikstofemissie te beperken (artikel 7.19a van het Bbl). Deze verplichting geldt in de volgende situaties:

- Bij een vereiste omgevingsvergunning voor een technische bouwactiviteit bij bouwwerkzaamheden.
- Bij een vereiste bouwmelding voor de bouwwerkzaamheden.
- Bij sloopwerkzaamheden waarbij meer dan 10 m³ aan afval vrijkomt en dus een melding nodig is.

Door middel van dit onderzoek zal inzichtelijk worden gemaakt of significant negatieve effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden van dit project kunnen worden uitgesloten.

3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

Voor de aanlegfase is een opgave gedaan van de bedrijfsduur van het in te zetten materieel alsmede de verkeersaantrekkende werking, hiervoor zijn kengetallen gebruikt.

De emissie in de gebruiksfase wordt in het algemeen veroorzaakt door verbranding van aardgas van cv-installaties en door verbrandingsmotoren van voertuigen. Het project wordt gasloos uitgevoerd waardoor er geen emissies optreden ten gevolge van gasverbruik. In onderhavig onderzoek is voor de verkeersgeneratie in de gebruiksfase gebruik gemaakt van de online tool, gebaseerd op CROW-richtlijn 744.

Deze gegevens zijn aansluitend door ons vertaald naar invoergegevens in de Aerius Calculator 2025. Daarmee is vervolgens de stikstofdepositie berekend in de omliggende natuurgebieden. Als uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar, dan leiden deze fasen niet tot een toename van de depositie, zodat voor de aanleg en gebruik geen vergunning benodigd is ingevolge de Omgevingswet.

3.2 Aanlegfase

In onze berekening is uitgegaan van een bouwperiode van 1 kalenderjaar (worst case scenario). Indien er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar is daarmee voldoende onderbouwd dat er wordt voldaan. Voor het project is onderstaande inzet van bouw materieel en verkeersaantrekkende werking voorzien. Per bron zijn de invoergegevens van Aerius weergegeven.

Verkeersaantrekkende werking

Tijdens de aanlegfase is een verkeersaantrekkende werking verwacht, waarbij het verkeer van en naar de bouwplaats rijdt per jaar:

- 2.300 lichte motorvoertuigen;
- 920 zware motorvoertuigen.

Koude start

Het is benodigd om ook de koude start van de motorvoertuigen op te nemen in de berekening. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. Het uitgangspunt is dat de zware motorvoertuigen niet langer dan 2 uur stilstaan en daarom niet meegenomen worden bij de koude start. Het licht en middelzwaar verkeer heeft een intensiteit van 2.300 verkeersbewegingen per jaar, oftewel 1.150 voertuigen per jaar. Uitgaande dat iedere auto langer dan 2 uur stilstaat is er in de berekening rekening gehouden met 1.150 koude starts per jaar.

Materieel inzet

Tijdens de aanlegfase wordt materieel met een verbrandingsmotor ingezet (kraan, graafmachine, betonpomp, etc.). Er wordt uitgegaan van diesel-aangedreven materieel, Stage IV. Het materieel wat wordt belast heeft een brandstofverbruik bepaald conform 'instructie gegevensinvoer voor Aeries calculator'. In tabel 3.1 zijn de mobiele voertuigen weergegeven die ingezet worden met de bijbehorende vermogens, bedrijfsduur en verbruik.

Tabel 3.1: Inzet materieel met bijbehorende vermogens, bedrijfsduur en verbruik

Inzet voertuigen	Stage	Vermogen [kW]	Bedrijfsduur (uur)	Brandstofverbruik (l/j)	AdBlue verbruik (l/j)
Graafmachine (sloop)	IV	130	40 uren	516 liter	31 liter
Graafmachine (Bouw)	IV	130	12 uren	155 liter	10 liter
Heistelling	IV	200	12 uren	235 liter	14 liter
Kraanauto	IV	130	2 uren	26 liter	1 liter
Mobiele kraan	IV	130	40 uren	516 liter	31 liter
Betonpomp	IV	300	3 uren	88 liter	6 liter
Betonmixer	IV	300	3 uren	88 liter	6 liter

3.3 Gebruiksfasen

Het plan is gesitueerd in de rest bebouwde kom van Amsterdam in de buurt Kadoelen. Deze buurt heeft met een gemiddelde adressendichtheid van 1.977 adressen per vierkante kilometer een sterk stedelijk karakter.

Voor de verkeersbewegingen van de woningen is uitgegaan van in tabel 3.2 vermelde verkeersgeneratie. Onderstaande verkeersgeneratie is afkomstig uit de CROW richtlijn publicatie 744 (parkeerkencijfers). Hierin is onderscheid gemaakt tussen de verkeersgeneratie voor de vrijstaande woning en de 6 tussen-/hoekwoningen.

Tabel 3.2: Verkeersgeneratie woningen

Omschrijving	Aantal woningen	Verkeersgeneratie [per woning]	Verkeersgeneratie totaal [ritten per etmaal]
Koop, huis, vrijstaand	1	8,6	9
Koop, huis, tussen/hoek	6	7,5	45
Totaal			54

Koude start

Het is benodigd om ook de koude start van de motorvoertuigen op te nemen in de berekening. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. Het lichtverkeer heeft een intensiteit van 54 verkeersbewegingen per etmaal, oftewel 27 voertuigen per etmaal. Uitgaande dat iedere auto langer dan 2 uur stilstaat is er in de berekening rekening gehouden met 27 koude starts per etmaal.

3.4 Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking is vanaf het plangebied beperkt tot aan de Stentorstraat. Omtrent de lengte van de rijlijn waarover de bijdrage van de verkeersaantrekkende werking is berekend, is uitgegaan van het document "instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator". Op pagina 9 van laatstgenoemd document is hierover het volgende vermeld: *Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.*

Het planverkeer vanaf de Stentorstraat is qua snelheid en rij- en stopgedrag niet te onderscheiden van het overige verkeer, dat als doorgaand verkeer of als verkeer met bestemming plangebied is aan te merken.

Het verkeer richting het plangebied zal voornamelijk vanaf de Stentorstraat afkomstig zijn en vervolgens via de Pandorinastraat en de Stoombootweg naar het plangebied rijden. Het verkeer op de Stentorstraat is qua snelheid en rij- en stopgedrag niet te onderscheiden van het overige verkeer, dat als doorgaand verkeer of als verkeer met bestemming plangebied is aan te merken.

Voorts bedraagt de etmaalintensiteit op de Stentorstraat 2.871 verkeersbewegingen per etmaal (bron: Nsl-monitoring.nl¹). De verkeersaantrekkende werking van het project bedraagt worstcase 54 voertuigbewegingen per etmaal. Het aandeel van de verkeersaantrekkende werking op de Stoombootweg bedraagt derhalve $(54/2.871) \times 100\% = 1,9\%$ en is hiermee zeer beperkt in omvang ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer. De gekozen lengte van de rijlijn van de verkeersaantrekkende werking is dus aanvaardbaar.

4 Rekenresultaten

Met voormelde uitgangspunten van het rekenmodel in de aanleg- en gebruiksfase, zie bijlage I en II, zijn de berekeningen uitgevoerd in Aeries. Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

¹ <https://www.cimlk.nl/kaart>

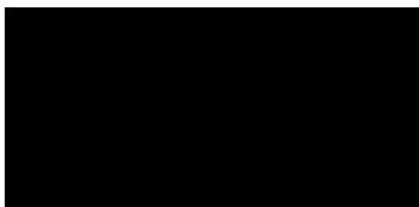
5 Conclusie

Cauberg Huygen B.V. is gevraagd om namens Sander Pohner Beheer B.V. een stikstofonderzoek te doen naar de herontwikkeling aan de Stoombootweg 53 te Amsterdam. De bestaande bebouwing zal worden geamoveerd om plaats te maken voor 7 grondgebonden woningen.

Er is inzicht gevraagd in de aard en omvang van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar.

Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Omgevingswet.



Senior adviseur

Bijlage(n)

Bijlage I	Aerius-berekening aanlegfase
Bijlage II	Aerius-berekening gebruiksfase

Bijlage I Aeries-berekening aanlegfase

Bijlage II Aeries-berekening gebruiksfase