

## NOTITIE

---

Betreft	<b>Stikstofdepositie-onderzoek bestemmingsplan "Zuidelijk Havengebied Alblasserdam"</b>
Opdrachtgever	Steevast Ontwikkeling
Werknummer	621.101.41
Datum	9 oktober 2023

---

### **Aanleiding**

In opdracht van Stevast Ontwikkeling is door KuiperCompagnons een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd voor de nieuwbouw van maximaal 141 appartementen, 11 grondgebonden woningen, 1300 m<sup>2</sup> commercieel en 500 m<sup>2</sup> horeca in het gebied dat wordt omsloten door de Zuiderstek, de Dam, de Marineweg en het terrein van Oceanco in de gemeente Alblasserdam.

In deze notitie is de stikstofdepositie voor de bouw en het gebruik van deze nieuwe ontwikkelingen beschouwd. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan.

In de volgende hoofdstukken wordt eerst het wettelijk kader behandeld, waarna de ligging van het plangebied en de uitgangspunten van de berekeningen worden beschreven. Daarna worden de berekeningsresultaten gepresenteerd waarna de notitie wordt afgesloten met de conclusies van het onderzoek.

### **Wettelijk kader**

De wettelijke grondslag waarop toetsing van de planontwikkeling noodzakelijk is, betreft de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze toets dient om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een menselijke activiteit in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten.

Meer concreet heeft deze toets de volgende twee doelen:

- 1 Zekerheid bieden dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast;
- 2 Zekerheid bieden dat een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten, dan wel een verstoring van soorten niet optreedt.

De wet bepaalt dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstrend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Indien ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen de Natura 2000-gebieden geen stikstofdepositie wordt berekend, kunnen negatieve gevolgen in die gebieden worden uitgesloten.

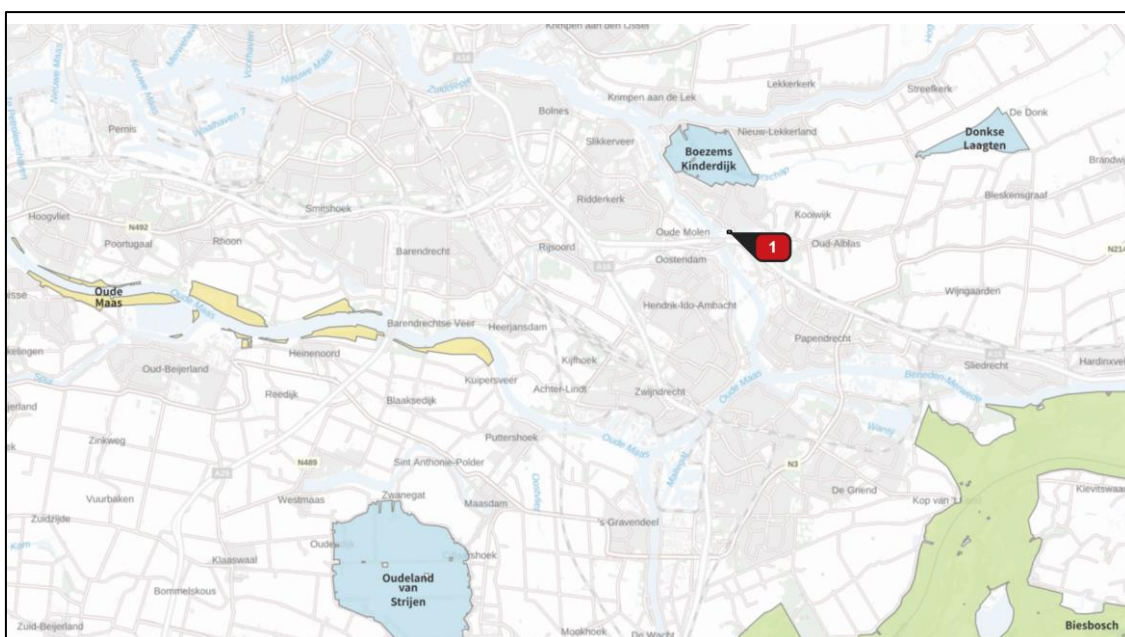
#### *Wet stikstofreductie en natuurverbetering*

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering is op 1 juli 2021 in werking getreden. Via het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering, waarin de stikstofwet verder is uitgewerkt, geldt per 1 juli 2021 een vrijstelling voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten omdat de emissies tijdelijk en

beperkt zijn. Op 2 november 2022 heeft de Afdeling Bestuursrechtsspraak van de Raad van de State in een uitspraak vastgelegd dat de vrijstelling voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten niet rechtmatig is. Dit betekent dat de effecten van de aanlegfase vanaf die datum weer in het stikstofdepositie-onderzoek moeten worden betrokken.

### Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het plangebied zijn diverse Natura 2000-gebieden gelegen. De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden, Boezems Kinderdijk en Donkse Laagten ten noorden van de planlocatie, zijn niet stikstofgevoelig. Ook de verder van het plan gelegen Natura 2000-gebieden, Oude Maas en Oudeland van Strijen ten zuidwesten van de planlocatie, zijn niet stikstofgevoelig. Het meest nabij het plan gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is de Biesbosch gelegen op een afstand van circa 8 km van dit bestemmingsplan.



Afbeelding 1: Ligging van het bestemmingsplan Haven-Zuid ten opzichte van Natura 2000-gebieden.

Binnen het Natura 2000-gebied Biesbosch zijn stikstofgevoelige maar ook niet-stikstofgevoelige gebieden gelegen. In afbeelding 2 is met een paarse aanduiding de stikstofgevoeligheid aangeduid. De lichtpaarse gebieden zijn stikstofgevoelig de overige paars aangeduide gebieden zeer gevoelig en de groene gebieden niet of minder gevoelig.



verwachte verkeersbewegingen tijdens de totale aanlegfase (bouwrijp maken, bouw en woonrijp maken).

Er wordt een bouwtijd verwacht van een kleine 2 jaar. De bouwrijp maken fase duurt in totaal 20 werkbare dagen, de bouw 420 dagen en het woonrijp maken 30. Verwacht wordt dat in het eerste jaar van de bouw de meeste stikstofemissie wordt veroorzaakt omdat dan de grootste en zwaarste werkzaamheden worden uitgevoerd zoals het grondwerk, het heien en het grootste deel van het kraanwerk. Het laatste jaar zal meer in het teken staan van het binnenwerk. Als inschatting wordt in het maatgevende jaar van aanleg uitgegaan dat 75% van alle stikstofveroorzakende werkzaamheden worden uitgevoerd. Dit resulteert in de onderstaande overzichten met betrekking tot mobiele installaties en verkeersbewegingen. De onderstaande gegevens zijn gebaseerd op de volledige aanlegfase die in bijlage 1 is gepresenteerd.

Tabel 1 : Verwachte inzet van mobiele installaties, vermogen en verbruiksgegevens.

Installatie	Stage-klasse	Vermogen [kW]	Ureninzet	Dieselvebruik	AdBlue gebruik
graafmachine bouwrijp maken	IV	100	120	1200	72
shovel bouwrijp maken	IV	100	60	600	36
trilplaat bouwrijp maken	IV	< 50	60	300	-
heimachine bouwperiode	IIIa	300	120	3600	-
graafmachine bouwperiode	IV	100	90	900	54
mobiele kraan bouwperiode	IV	250	1020	25500	1530
vaste kraan bouwperiode	IV	150	1020	25500	1530
graafmachine woonrijp maken	IV	100	180	1800	108
shovel woonrijp maken	IV	100	90	900	54
trilplaat woonrijp maken	IV	<50	120	600	-

De inzet gedurende 75% van de aanlegfase gaat over de volgende voertuigaantallen:

- 5.820 personenwagens;
- 4.755 bestelwagens;
- 974 zware vrachtwagens.

Het verkeer moet in de Aerijs-berekening worden meegenomen tot het is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. In het document van Bij12 'Instructie gegevensinvoer voor Aerijs calculator' van januari 2023 is dit als volgt omschreven:

*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.*

Op basis van deze omschrijving is het bouwverkeer voor 100% beschouwd vanaf de bouwlocatie tot aan de zuidelijke oprit van de A15 via de Dam, de Helling en de Grote Beer. De weglengte van dit tracé is een kleine 2 km. Omdat per jaargemiddelde weekdag het bouwverkeer een bijdrage levert van circa 30 voertuigen kan de afstand van 2 km en het meenemen van het

bouwverkeer op de zeer drukke route naar de A15 als worstcase worden beschouwd. Het aandeel bouwverkeer is op die route veel lager dan enkele procenten zodat het verkeer eerder in het heersende verkeersbeeld zal zijn opgenomen.

Voor de aanlegfase is gerekend voor het beoordelingsjaar 2023. Dit kan ook worden gezien als worstcase omdat de emissie van stikstof van motorvoertuigen in toekomstige jaren afneemt.

#### Gebruiksfase

De woningen worden gasloos gebouwd en veroorzaken als gevolg van de hoofdverwarming daarom geen emissie tijdens het gebruik. Verder bevatten deze woningen standaard geen sfeerhaarden en houtkachels en zijn niet voorzien van rookkanalen.

Voor de verkeersproductie van de planontwikkeling is uitgegaan van het verkeersonderzoek van Goudappel. Door Goudappel is daartoe het volgende overzicht aangeleverd.

#### Verkeersgeneratie Zuidelijk havengebied Alblasserdam

De cijfers zijn afkomstig van de online module Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van het CROW.  
In de berekening is uitgegaan van het maximum van matig stedelijk, centrum

Matig stedelijk, centrum		Aantal	verkeersbeweging	totaal	
Koop, tussen/hoek	per woning	11	7,2	79,2	
Koop, etage, midden	per woning	32	5,5	176	
Huur, etage, duur	per woning	53	5,5	291,5	
Huur, sociale huur	per woning	56	3,6	201,6	
<b>Subtotaal</b>	woningbouw	152		748,3	per weekdag
Fitnessstudio	per 100m2	1300	13,4	174,2	
Café	24 vkbw per parkeerplaats	500	*	600	
<b>Subtotaal</b>	commercieel			774,2	per weekdag
<b>Totaal</b>	<b>Verkeersbewegingen t.b.v. de nieuwbouw ontwikkeling</b>			1522,5	per weekdag

\*Voor deze functie wordt in het CROW geen kengetallen gegeven met betrekking tot een verkeersgeneratie voor een café. Deze functie kenmerkt dat het ondersteunend is aan wonen met beperkte belangstelling van buiten. Er wordt dus uitgegaan van de minimale parkeernorm van 25 parkeerplaatsen. Uitgaande dat het café 12 uren open is en uitgaande van het maximum dat een parkeerplaats om het uur rouleert van auto dan houdt dat in dat per maatgevende dag op één parkeerplaats 12 auto's komen. Die 12 auto's generen 24 bewegingen (heen en terug). Voor 25 parkeerplaatsen geldt dat het café in totaal 600 (24 x 25) bewegingen genereert op een maatgevende openingsdag.

Het bestemmingsplan voorziet tevens in het regulariseren van enkele functies die niet correct in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen. Omdat in het stikstofonderzoek moet worden uitgegaan van de feitelijk, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan moet de verkeersproductie die gepaard gaat met de aanpassing van de het herbestemmen ook worden meegenomen in het stikstofdepositie-onderzoek. Voor de volgende adressen leidt dat tot de volgende verkeersproductie:

#### Dam 24

Aan de Dam 24 is sprake van een hotel-restaurant met 22 kamers. Het hotel-restaurant beschikt over een terras met buitenbar aan de zijde Zuiderstek. Het terras is voor een klein deel gelegen in het plangebied. In het Herstelplan Alblasserdam is alleen het aanwezige restaurant bestemd voor lichte horeca (categorie 1). Het hotel-restaurant wordt in onderhavig bestemmingsplan bestemd overeenkomstig de bestaande, niet wederrechtelijke situatie.

Voor wat betreft het aspect stikstofdepositie zijn de volgende zaken relevant:

Hotel-deel. Op basis van het GVVP wordt Alblasserdam aangemerkt als 'matig stedelijk' en kan de Zuiderstek gecategoriseerd worden als 'Matig stedelijk Centrum'. De CROW 381 houdt op een dergelijke locatie voor de verkeersgeneratie van een driesterrenhotel 7,9 tot 10,8 verkeersbewegingen per 10 kamers aan, dus 174 tot 238 verkeersbewegingen in totaal. Aangezien er sprake zal zijn van samenloop met het restaurant (gasten van het hotel maken ook gebruik van het restaurant) is het gerechtvaardigd om uit te gaan van een lagere verkeersgeneratie van 174 verkeersbewegingen per etmaal.

Restaurant-deel. De horeca-categorisering gaat uit van een zwaardere categorie horeca indien ook alcohol wordt geschonken en indien er feesten en partijen kunnen worden georganiseerd (horeca categorie 2). Echter voor de verkeersgeneratie maakt dit volgens de CROW publicatie geen verschil, zodat dit evenmin verschil maakt voor de stikstofemissie. Voor wat betreft de emissies vanuit de keuken maakt de categorie horeca evenmin verschil voor de stikstofdepositie.

Gebouw-deel. Er is sprake van aanwezige gebouwen welke ook zijn toegelaten. Emissies vanwege de verwarming van deze gebouwen kunnen om die reden niet worden beschouwd als een toename.

#### **Zuiderstek 1**

Aan de Zuiderstek 1 is sprake van een als zodanig bestemde horeca/winkel (restaurant/catering). Er is daarnaast sprake van een terras dat is vergund op 16 november 2017 waarbij is afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

Gelet hierop is de stikstofdepositie reeds verdisconteerd in de geldende bestemming en vergunning.

#### **Zuiderstek 22**

Aan de Zuiderstek 22 is sprake van een tourist info met fietsenverhuur en terras. Er is sprake van een b.v.o. van circa 35 m<sup>2</sup>. De aanwezige functies zijn niet volledig bestemd cq. vergund.

Een tourist info kan worden beschouwd als een vorm van dienstverlening, vergelijkbaar met bijvoorbeeld een stadsdeelcentrum. Uitgaande van matig stedelijk gebied in de schil kan hier rekening worden gehouden met een verkeersgeneratie van 37 tot 54 verkeersbewegingen per etmaal. Gemiddeld komt dat neer op 46 verkeersbewegingen per etmaal.

Samenvattend leiden deze aanpassingen in het bestemmingsplan voor deze drie adressen tot een toename van 200 motorvoertuigen die in het onderzoek zijn meegenomen.

Voor de afwikkeling van het verkeer blijkt op basis van het verkeersonderzoek dat 65% van de totale verkeersproductie in zuidelijke richting wordt afgewikkeld. Het restant (35%) heeft een noordelijke oriëntatie.

Voor het verkeer in zuidelijke richting wordt een routekeuze aangehouden naar de zuidelijke oprit van de A15, via de Dam, de Helling en de N915 (Grote Beer) naar deze oprit van de A15.

Het verkeer in noordelijke richting wordt afgewikkeld via de Dam, de Plantageweg, de Randweg, de Oude Torenweg en de Edisonweg naar de noordelijke oprit van de A15. Voor het deel van de

Dam tussen de Marineweg en de Kerkstraat is in het NSL een stagnatiefactor van 30% aangegeven. Dat is voor dit weggedeelte ook in dit onderzoek aangehouden.

Vanaf de beide aansluitingen op de A15 en verder de A15 op is de verkeersintensiteit zo hoog in verhouding tot de toename van het verkeer door de planontwikkeling dat deze toename zeker niet meer is toe te kennen aan de planontwikkeling in Haven-Zuid. Het verkeer is vanaf dit punt opgenomen in het heersende verkeersbeeld zodat deze wegen, op grond van de beschrijving in het eerdergenoemde document van Bij12 niet meer behoeven te worden meegenomen in het stikstof-onderzoek.

In de berekening is voor het wegtype van de Marineweg, de Dam, de Helling, de Plantageweg, de Randweg, de Oude Torenweg en het grootste deel van de Edisonweg uitgegaan van een weg binnen de bebouwde kom. Voor het in dit onderzoek betrokken deel van de N915 (Grote Beer) en het buiten de bebouwde kom gelegen deel van de Edisonweg is uitgegaan van een buitenweg.

Voor de gebruiksfase van deze woningen is uitgegaan van het jaar 2025. Dit is het eerste jaar waarin de nieuwe functies opgeleverd kunnen worden. Dit kan worden gezien als worstcase omdat de gebruiksfase pas later aan de orde zal zijn en de emissie van stikstof van motorvoertuigen in toekomstige jaren afneemt.

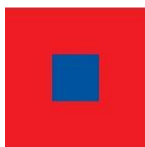
## Berekeningen

De resultaten van de berekening van de aanleg – en de gebruiksfase zijn in respectievelijk bijlage 2 en 3 gepresenteerd. Uit deze berekeningen blijkt dat geen toename van de stikstofdepositie plaatsvindt binnen Natura 2000-gebieden.

## Conclusie

In opdracht van de Stevast Ontwikkeling is door KuiperCompagnons een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd voor de aanleg en de gebruiksfase voor de nieuwbouw van maximaal 152 woningen, 1.800 m<sup>2</sup> commerciële voorzieningen en enkele aanpassing aan de bestaande bestemmingen van de bestaande functies.

Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige habitats van Natura 2000-gebieden in zowel de aanleg als de gebruiksfase van deze nieuwe functies. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project.



**KuiperCompagnons**

Projectverantwoordelijke: Ing. J. Kraaijeveld

Telefoonnummer: 06-22012330

*File: j:\621\101\41\3 projectresultaat\07 stikstof\07.2 notitie stikstof\stikstofdepositie-onderzoek bestemmingsplan zuidelijk havengebied alblaserdam 9 oktober 2023.docx*

---

**Bijlagen >>>**

---







