

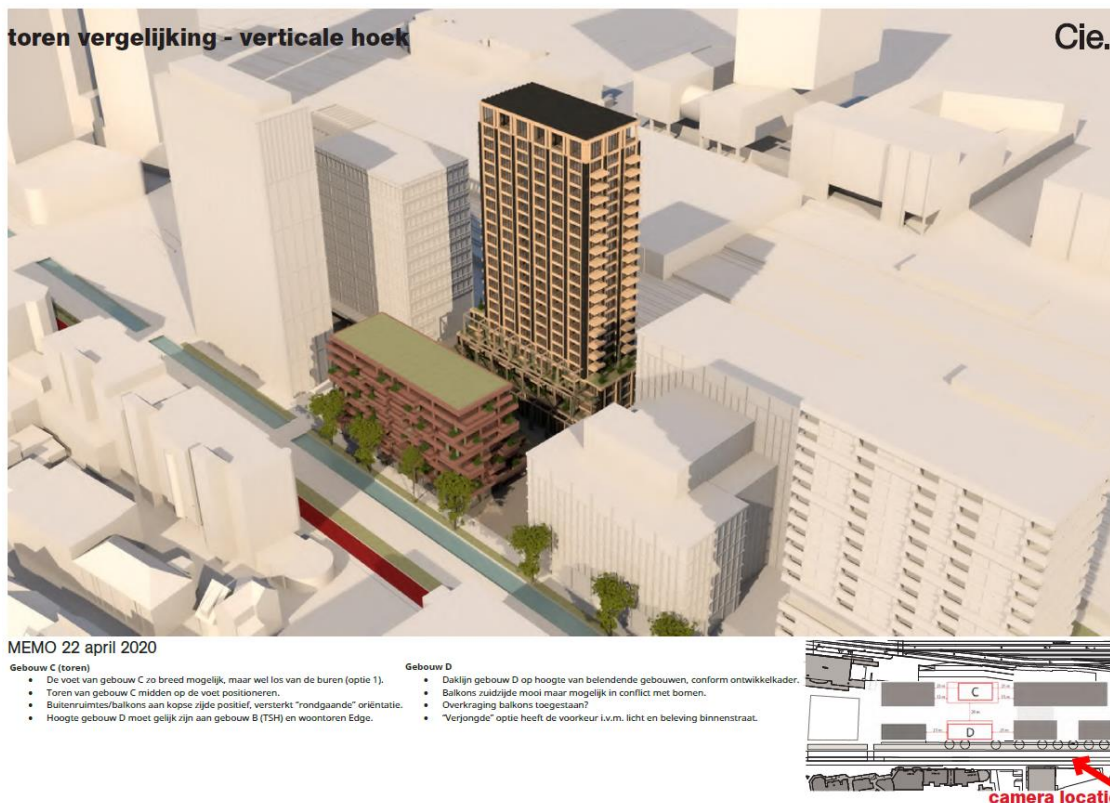
DATUM 11 maart 2022
KENMERK 20200358
VAN S. Lie

PROJECT Lichthoven C en D
OPDRACHTGEVER AM B.V.
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

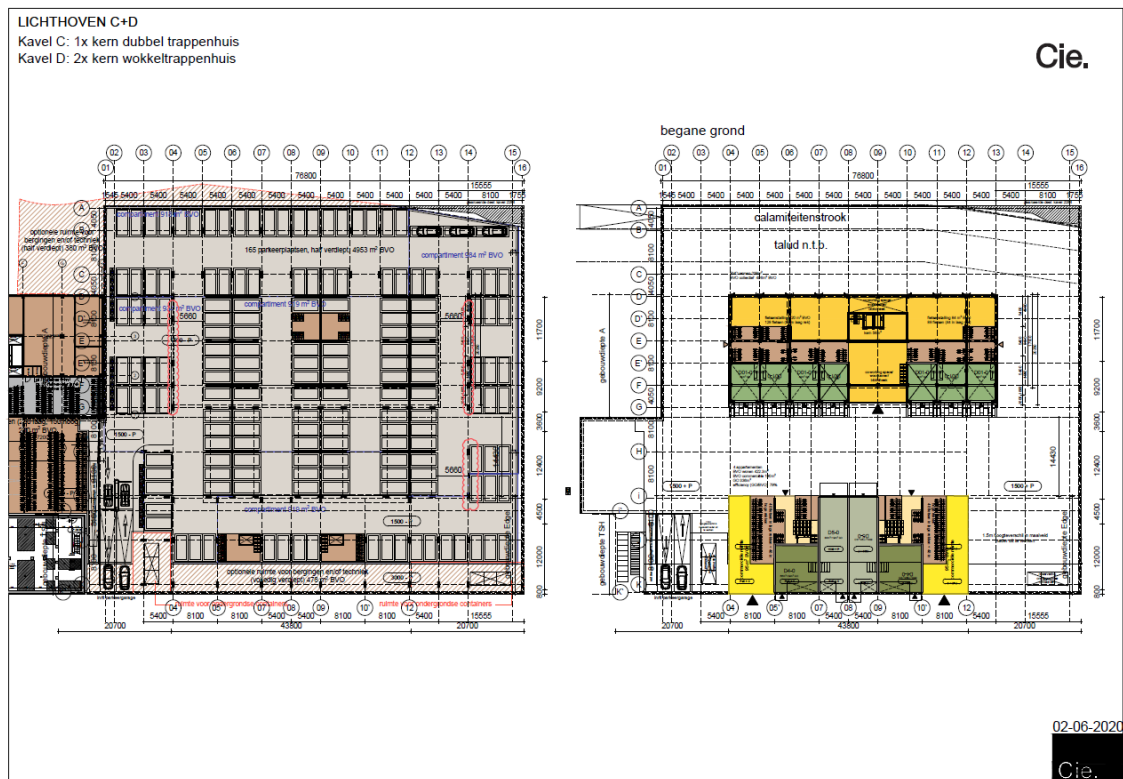
MEMO STIKSTOFBEREKENING LICHTHOVEN C EN D

INLEIDING

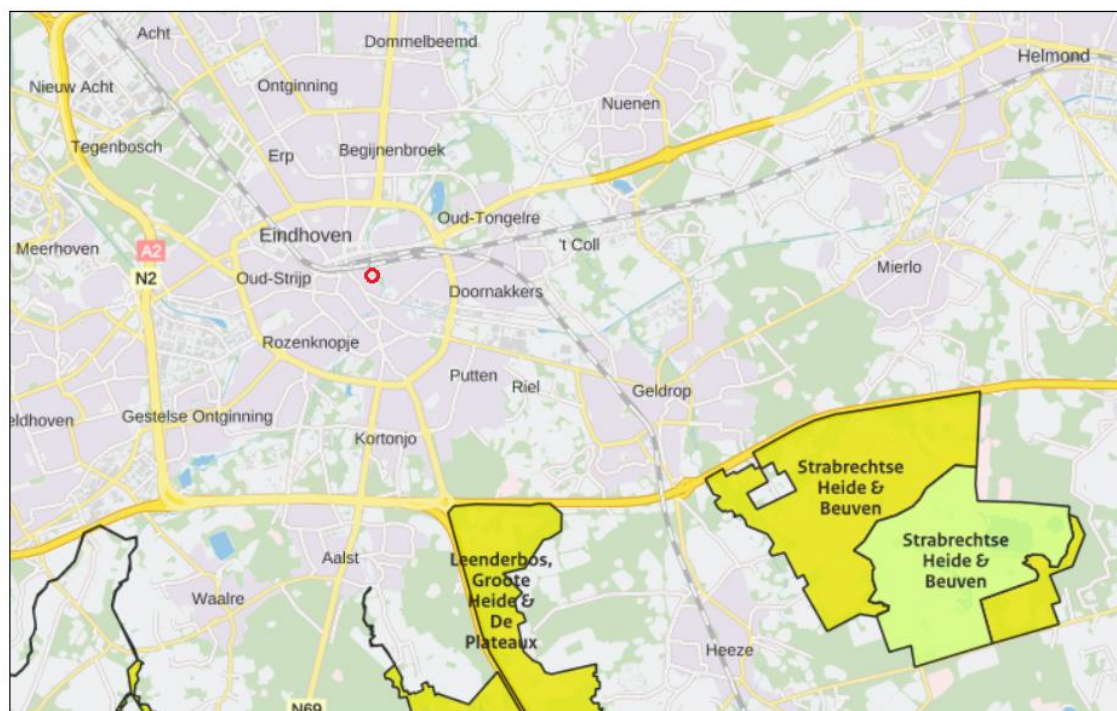
In de omgeving van het station Eindhoven vindt de gebiedsontwikkeling Lichthoven plaats. Onderdeel van de gebiedsontwikkeling is de realisatie van Lichthoven C en D. De locatie bevindt zich in het centrum van Eindhoven en wordt in grote lijnen begrensd door het spoorwegcomplex direct ten noordoosten en door de Stationsweg ten zuiden van het plangebied. In totaal zullen ca. 242 woningen gerealiseerd worden met een (gedeeltelijk) commerciële plint (zie figuur 1). Daarnaast is er een parkeergarage beoogd, welke deels gebruikt zal worden door de ontwikkeling Lichthoven A. De ingang van de parkeergarage bevindt zich tussen blok D en The Student Hotel en wordt ontsloten op de Stationsweg (zie figuur 2). De toename van verkeer zou kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. De locatie is gelegen op circa 4,6 kilometer van Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux' en circa 7,1 kilometer van Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' (zie figuur 3, rood omcirkeld). Met het programma AERIUS Calculator zijn berekeningen uitgevoerd voor de gebruiksfase om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming. De berekening is opgenomen in een aparte bijlage.



Figuur 1 Impressie beoogde ontwikkeling



Figuur 2 Plattegrond begane grond Lichthoven C en D en parkeergarage



Figuur 3 Locatie beoogde ontwikkelingen (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (AERIUS calculator)

TOETSINGSKADER

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming:

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen:

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

Bij de beoordeling van de gevolgen van plannen, projecten en handelingen voor de instandhoudingsdoelstellingen spelen onder andere de ecologische effecten van verzuring en vermesting door een eventuele toename van stikstofdepositie een rol. Uit jurisprudentie volgt dat in een overbelaste situatie al bij een kleine toename van stikstofdepositie sprake kan zijn van significante negatieve effecten. In dat geval is een passende beoordeling noodzakelijk.

UITGANGSPUNTEN

Beoogde situatie

Bij besluit van 24 september 2019 is de Actualisatie Nota Parkeernormen 2019 vastgesteld, gepubliceerd en in werking getreden op 4 oktober 2019. De Actualisatie Nota Parkeernormen 2019 past in de ontwikkeling naar een groenere, bereikbare en duurzame stad. In de nota is dat uitgewerkt in de zogenaamde verplichte "HOV-reductie" (minder parkeerplaatsen bij stations en Hoogwaardig openbaar vervoer-haltes) en/of het stimuleren van gebruik van deelauto's voor bewoners. Met de rekentool (bijlage 22 van het bestemmingsplan), die gebaseerd is op de parkeernota 2019, is de parkeerbehoefte berekend. Volgens de parkeernota 2019 geldt er een norm van 4 per 100 m² BVO voor horeca en 0,9 per 100 m² BVO voor kantoor (zonder baliefunctie). Voor de woningen geldt een parkeernorm van 0,5 tot 0,9 per woning, inclusief bezoekers. In het bestemmingsplan wordt een maximum oppervlakte van 500 m² BVO aan horeca toegestaan. Op basis van het huidige programma resulteert dit voor het totale programma in een parkeerbehoefte van 156. Na toepassing van de verplichte HOV reductie van 50% bedraagt de parkeerbehoefte 78 parkeerplaatsen.

Om de verkeersaantrekkende werking te berekenen, dient de parkeerbehoefte als uitgangspunt te worden genomen. Daarbij wordt uitgegaan van een rittengeneratie van 4 autoritten per parkeerplaats. In de parkeergarage onder gebouw C en D worden in totaal 183 parkeerplaatsen gerealiseerd: 80 parkeerplaatsen ten behoeve van Lichthoven A, 25 parkeerplaatsen ten behoeve van Lichthoven B en 78 parkeerplaatsen voor Lichthoven C en D. Dit leidt tot 732 mvt/etmaal. Daarnaast wordt rekening gehouden met 10 mvt/etmaal voor zwaar verkeer voor expeditie.

Dit verkeer gaat voor 50% (366 lichte mvt/etmaal en 5 zware mvt/etmaal) naar het westen en gaat via de Stationsweg en Vestedijk-tunnel op in het heersende verkeersbeeld. De overige 50% (366 lichte mvt/etmaal en 5 zware mvt/etmaal) gaat naar het oosten via de Stationsweg, Fuutlaan, Meerkollaan en naar de Insulindelaan. Hier gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor AERIUS 2019A (juli 2020), zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. De verkeersintensiteiten op de Vestedijktunnel bedroegen 18.028 lichte mvt/etmaal en 233 zware mvt/etmaal in 2020. Voor de Insulindelaan bedroegen de verkeersintensiteiten 41.705 lichte mvt/etmaal en 856 mvt/etmaal in 2020 (bron: [Nsl-monitoringstool viewer](#)). De beoogde ontwikkeling voegt maximaal 2% licht verkeer en 2,1% zwaar verkeer toe aan de Vestedijktunnel. Voor de Insulindelaan voegt het plan maximaal 0,9% licht verkeer en 0,6% zwaar verkeer toe.

RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekening met AERIUS Calculator (2021) voor de gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekening zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de gebruiksfase is uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

Bijlage 1