

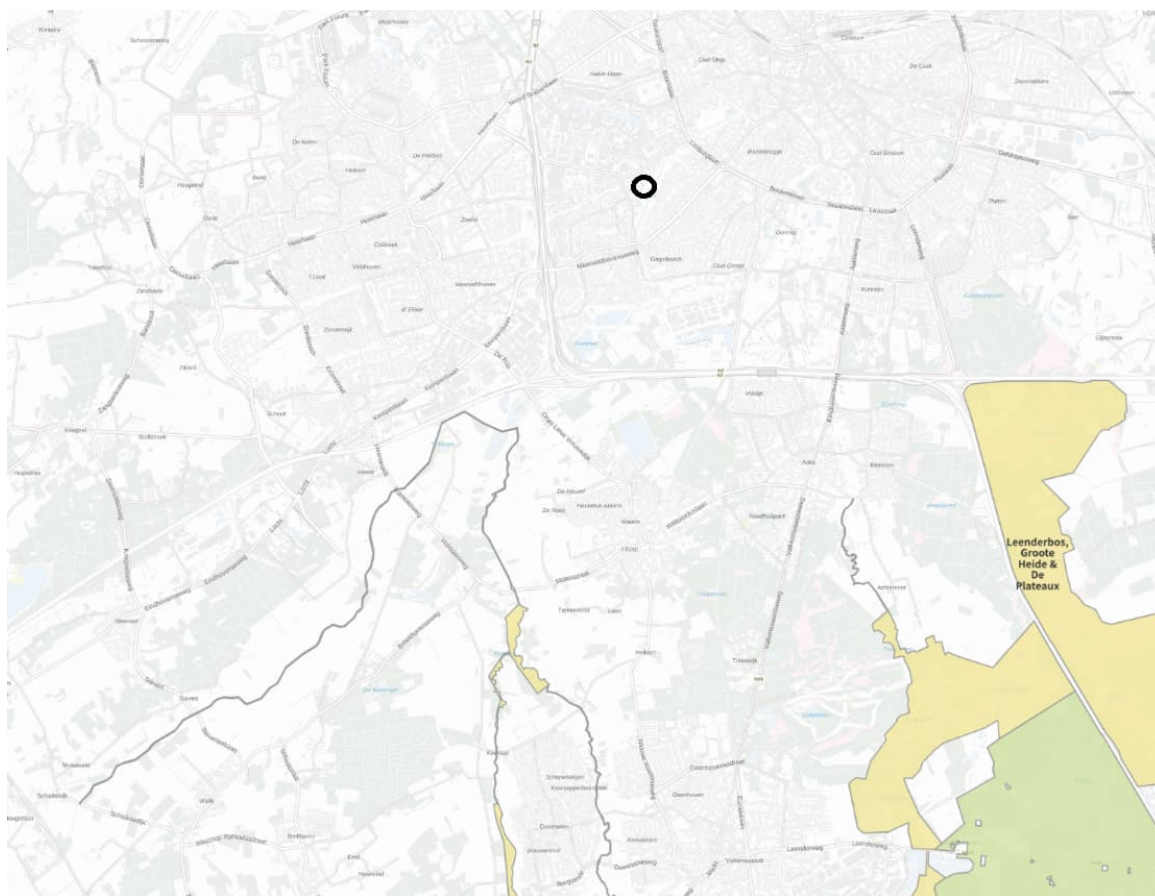
DATUM 01 februari 2023
KENMERK 20211153
VAN [REDACTED]

PROJECT Sociale huurwoningen Mascagni Eindhoven
OPDRACHTGEVER BAM Wonen BV
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENING SOCIALE HUURWONINGEN MASCAGNI EINDHOVEN

1. INLEIDING

Het voornemen is om in het zuidwestelijke deel van de gemeente Eindhoven in de wijk Genderdal maximaal 89 woningen te realiseren. De 28 tweekamerwoningen en het jongerencentrum ter plaatse worden gesloopt. Het plangebied wordt in grote lijnen begrensd door het afwateringskanaal Eindhoven aan de oostzijde, de Galuppistraat aan de noordzijde, de Mendelssohnlaan aan de oostzijde, Jump XL aan de zuidoost zijde en Smetanalaan/Boccherinilaan aan de zuidzijde. De beoogde herontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Wet natuurbescherming, waarbij de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 een rol spelen. Figuur 1 laat de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-netwerk zien. Niet alle Natura 2000-gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Het meest dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux, bevindt zich op een minimale afstand van 3,3 kilometer.



Figuur 1 Ligging plangebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (AERIUS Calculator)

2. 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.

3. UITGANGSPUNTEN

Realisatiefase

In de onderstaande tabellen zijn de afzonderlijke emissiebronnen per realisatiejaar uitgewerkt welke gebaseerd zijn informatie vanuit de opdrachtgever. De sloop- en bouwwerkzaamheden starten in september 2023. In 2024 zullen de bouwwerkzaamheden eindigen. De invoergegevens van 2023 en 2024 zijn weergegeven in tabellen 1 en 2 respectievelijk. De uitkomsten op jaarbasis zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Het aantal verkeersbewegingen is in beide jaren gelijk, omdat zowel de sloopwerkzaamheden als bouwwerkzaamheden plaatsvinden in 2023. De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. De inzet van het overige materieel is ingevoerd als vlakbron aangezien dit materieel op het hele terrein werkzaam zal zijn. Met het bouwbedrijf zal de afspraak gemaakt worden dat machines uitgezet worden indien deze niet in bedrijf. Zodoende is er geen sprake van stationair draaien van machines.

De machines maken gebruik van AdBlue dat ervoor zorgt dat schadelijke NOx in de uitlaatgassen wordt omgezet in onschadelijke stikstof en waterdamp, met als gevolg een duidelijk afname van de emissie van stikstofoxiden (NOx) ter verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is conform de handleiding van BIJ12 maximaal 6% van het brandstofverbruik bij stageklasse IV (laatste kolom tabellen 1 en 2).

Tabel 1 Materieel inzet beoogde ontwikkeling 2023

Materieel	Stage Klasse	Totaal uren	Literverbruik/uur	Totaal liter verbruik	AdBlue verbruik in liter
Graafmachine	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	134	12	1.608	96
Boorstelling	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	120	23	2.760	165
Rupskraan	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	400	19	7.600	456
Mobiele kraan	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	74	19	1406	84
Betonpomp	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	24	12	288	17
Kraan t.b.v. sloop	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	400	12	4.800	288
Totaal		1.085		17.658	
Aanvoer materialen					
Vrachtwagens			449	898 zware bewegingen	
Lichte vrachtwagens			115	230 lichte vrachtbewegingen	
Woon-werkverkeer			1.485	2.970 lichte bewegingen	

Tabel 2 Materieel inzet beoogde ontwikkeling 2024

Materieel	Stage Klasse	Totaal uren	Literverbruik/uur	Totaal liter verbruik	AdBlue verbruik in liter
Graafmachine	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	67	12	804	48
Rupskraan	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	800	19	15.200	912
Mobiele kraan	Stage IV, 75-560 kW, 2014-2018	74	19	1.406	84
Totaal		941		17.410	1.044
Aanvoer materialen					
Vrachtwagens			449	898 zware bewegingen	
Lichte vrachtwagens			115	230 lichte vrachtbewegingen	
Woon-werkverkeer			1.485	2.970 lichte bewegingen	

Het verkeer wikkelt af via de Galuppistraat, de Mendelssohnlaan en het Brucknerplein naar de Karel de Grotelaan. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2022 (www.nsl-monitoring.nl/vie-wer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2021 voor de Karel de Grotelaan voor licht verkeer 12.708, 499 voor middelzwaar verkeer en 137 voor zwaar verkeer. Op de Karel de Grotelaan gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aerius juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de realisatiefase maximaal 0,06% licht verkeer, 0,1% middelzwaar verkeer en 1,8% zwaar verkeer toe aan de Karel de Grotelaan.

Gebruiksfasen

Het programma betreft de realisatie van 89 sociale huurwoningen. De beoogde ontwikkeling krijgt geen gasaansluiting, zodoende is in de beoogde situatie geen sprake van directe emissies vanuit het plan. De (potentiële) gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 worden in de gebruiksfasen bepaald door de emissies die samenhangen met de verkeersgeneratie. Met kencijfers van CROW publicatie 381 kan voor verschillende functies de verkeersgeneratie bepaald worden.

De kencijfers zijn gerelateerd aan de ligging van de planontwikkeling en de mate van stedelijkheid van het gebied. De betreffende ontwikkeling is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Voor de mate van stedelijkheid kan het gebied op basis van de adressendichtheid gekarakteriseerd worden als 'zeer stedelijk'. De verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Toekomstige situatie				
Functie	Aantal	Kengetal	Weekdagintensiteit (mvt/etmaal)	Werkdagintensiteit (mvt/etmaal)
Appartementen, huur, midden/goedkoop	89	3,2 per woning	284,8	316,1
Totale verkeersgeneratie toekomstige situatie			284,8	316,1

Het verkeer wikkelt af via de Galuppistraat, de Mendelssohnlaan en het Brucknerplein naar de Karel de Grotelaan. Een indicatie van de verkeersintensiteiten voor deze weg is te vinden op de NSL-monitoringstool 2021 (www.nsl-monitoring.nl/vierwer/). Volgens de tool bedroegen de dagelijkse verkeersintensiteiten voor 2020 voor de Karel de Grotelaan voor licht verkeer 12.708. Op de Karel de Grotelaan gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructieregels voor Aeries juli 2020, zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het onderhavige project voegt in de gebruiksfase maximaal 2,2% licht verkeer toe aan de Karel de Grotelaan.

De woningen worden in 2024 (Q4) opgeleverd. Voor een worst-case scenario is voor de gebruiksfase 2024 als rekenjaar aangehouden. Omdat dit hetzelfde is als het tweede rekenjaar voor de realisatiefase, zijn deze fases in één berekening uitgevoerd.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de berekeningen met AERIUS Calculator (2022) voor de realisatie- en gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekeningen zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de realisatie- en gebruiksfase uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.