

Contactpersoon Mirjam van der Plas

Datum 8 juli 2019

Kenmerk N001-1262090MPL-V02-sya-NL

Status Definitief

M.e.r.-beoordeling parkeergarage P5, Eindhoven Airport

1. Inleiding

Als belangrijke regionale luchthaven blijft Eindhoven Airport NV zoeken naar goede bereikbaarheid voor haar passagiers. Als gevolg van de groei van de afgelopen jaren blijkt dat er aanzienlijk meer parkeercapaciteit wordt gevraagd dan dat op dit moment voorhanden is. Vanwege het sluiten van de off-airport parkeerterreinen eind 2018 en om de concurrentiepositie te behouden, is Eindhoven Airport voornemens een meerlaagse parkeervoorziening op de locatie van de huidige maaiveldparkeerplaats P5 te realiseren. Met de bouw van deze parkeergarage wordt het huidige tekort aan parkeerplaatsen opgelost en ontstaat er ruimte voor de parkeerbehoefte in de komende jaren. Voor de bouw van de parkeergarage is een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling nodig om te bepalen of er belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn. Figuur 1 geeft de ligging van het plangebied aan.



Figuur 1 Plangebied parkeergarage P5

2. Waarom een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling?

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die m.e.r. plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu', die het doorlopen van de m.e.r. procedure wenselijk/noodzakelijk maken. De voorgenomen activiteit is opgenomen in bijlage D categorie 11.2 van het Besluit m.e.r., maar blijft onder de drempelwaarde (zie toetsingstabel in paragraaf 3, onder 1). Daarom is het voor de voorgenomen activiteit noodzakelijk een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit m.e.r. inwerking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is moet:

1. Door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld.
2. Het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden.
3. De initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de (vergunning)aanvraag voegen.

Initiatiefnemer van de ontwikkeling is Eindhoven Airport NV. Het College van B&W van de gemeente Eindhoven is bevoegd gezag. Onderhavige notitie kan als aanmeldingsnotitie worden gezien. In deze notitie is beschreven of de voorgenomen activiteit kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. De toetsing is gedaan aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III, EU richtlijn 2014/52/EU. Dit betreffen 1) de kenmerken van het project, 2) de plaats van het project en 3) de kenmerken van het potentiële effect.



3. Toetsing

Projectnaam	Parkeergarage P5 Eindhoven Airport
1) Kenmerken van het project	
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	Het project omvat de bouw van een meerlaagse parkeergarage. Dit valt onder de D lijst, artikel 11.2 van het Besluit m.e.r. (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.) Daarbij gelden de volgende drempelwaarden: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op een totaaloppervlakte van circa 29.000 vierkante meter (2,9 hectare). En de ontwikkeling bevat geen realisatie van woningen of bedrijfsvloeroppervlakte. De geplande ontwikkeling blijft dus ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor activiteiten die op de D lijst voorkomen maar onder drempelwaarden liggen, dient wel een (vormvrije) m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd.
Cumulatie met andere projecten	In de nabije omgeving wordt Brainport Industries Campus (BIC) ontwikkeld. Dit is een campusontwikkeling van bijna 200 hectare in Eindhoven Noord West. BIC wordt gerealiseerd aan de A2, dichtbij Eindhoven Airport en het Beatrixkanaal en maakt onderdeel uit van het Brainport Park (Landelijk Strijp). In juni 2015 is het Milieueffectrapport van de Gebiedsontwikkeling Brainport Park opgesteld. Gebaseerd op de resultaten in deze rapportage worden <u>geen negatieve effecten verwacht door cumulerende milieuaspecten</u>.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen	Tijdens de werkzaamheden en de gebruiksfase daarna vindt er geen productie van stoffen plaats, die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen of tot effecten voor de bodem- en waterkwaliteit.
Verontreiniging en hinder	Zowel tijdens de bouw als daarna zijn de aspecten waterhuishouding, bodem, geluid, ecologie, archeologie en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten komen verder <u>aan bod bij de beschrijving van milieueffecten</u>.
Risico voor ongevallen	De beoogde realisatie van parkeergarage P5 zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.
2) Plaats van het project	
Bestaande grondgebruik	<i>Huidige locatie</i> De locatie is onderdeel van het bestaand stedelijk gebied van Eindhoven

	Airport. In de huidige situatie ligt maaiveldparkeerplaats P5 voor lang parkeren op deze locatie. De capaciteit van de huidige parkeerplaats is 1.437 parkeerplaatsen. Het huidige parkeerterrein ligt met één zijde langs de Spottersweg en heeft aan de andere zijde zicht op de start- en landingsbaan. Parallel aan de Spottersweg loopt het Beatrixkanaal dat onderdeel uitmaakt van het Nederlands Natuurnetwerk (NNN). In de huidige situatie bestaat het gebied uit 21.600 vierkante meter verhard terrein en 7.700 vierkante meter onverhard terrein. <i>Oppervlakte beoogde situatie</i> In de toekomstige garage is er plek voor maximaal 4.200 parkeerplaatsen. In de geplande situatie is er 15.706 vierkante meter verhard terrein en 12.936 vierkante meter onverhard terrein.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Niet van toepassing
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, HA/richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	Het betreft een stedelijk gebied. Hieronder wordt per thema ingegaan op mogelijke aanwezige waarden in het plangebied. Archeologie & cultuurhistorie In het plangebied zijn geen (archeologische) gemeentelijke of rijksmonumenten aanwezig. Op de gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart is te zien dat het plangebied voor het overgrote deel in een gebied zonder archeologische verwachting ligt. Op deze plek kunnen de werkzaamheden worden uitgevoerd zonder archeologische beperkingen. De geplande werkzaamheden hebben geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor archeologie en cultuurhistorie. Ecologie De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de Wet natuurbescherming¹. Hiervoor is een Quickscan natuurwetgeving uitgevoerd. Op basis van deze QuickScan wordt geconcludeerd dat er vanuit gebieden- en soortenbescherming geen belemmering is die de realisatie van parkeergarage P5 in de weg staat. Tevens kan de ontwikkeling effect hebben op het Nederlands Natuur Netwerk (NNN). Het plangebied ligt op 50 meter afstand (het Beatrixkanaal) van beschermd NNN-gebied. Omdat de werkzaamheden geen fysieke aantasting van de NNN veroorzaken, is vernietiging van NNN uitgesloten. Wel leiden de werkzaamheden mogelijk tot verstoring. Om deze reden is er een ander

¹ Tauw, 2018, Quickscan natuurwetgeving Eindhoven Airport garage P5. Kenmerk R001-1262090RGR-V01-ibs-NL

	onderzoek uitgevoerd naar de effecten voor NNN². Uit dit nader onderzoek komt het aandachtspunt om lichtverstrooiing naar de noord- en oostzijde te voorkomen. Deze voorwaarde wordt opgenomen in het Design & Construct en is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Daarmee kan in voldoende mate worden geborgd dat er geen belangrijke nadelige effecten worden verwacht op flora en fauna. Stikstof Voor de beoogde ontwikkeling heeft er onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden³. De berekening geeft aan dat er zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase geen stikstofdepositie wordt berekend groter dan 0,00 mol/ha/jaar op een stikstofgevoelig habitat. Dat betekent dat beide fasen niet vergunningplichtig zijn onder de Wet natuurbescherming. Voor dit onderwerp wordt geconcludeerd het geen belemmering vormt om de voorgenomen ontwikkeling te realiseren. Geluid Ten behoeve van de huidige revisievergunning en de vernieuwde aanvraag uit 2018 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het bouwvolume en het aantal verkeersbeweging van P5 wijken hierin af van het voorliggend plan. Om te toetsen of aanpassingen in het volume en het aantal verkeersbewegingen leidt tot knelpunten ten aanzien van geluid is een notitie⁴ opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting op een aantal vergunningpunten toeneemt in de avond- en nachtperiode ten opzichte van de vergunde waarden. Dit leidt ertoe dat de geluidsvoorschriften aangepast moeten worden onder voorwaarde dat dit past binnen de zonebewaking. Op basis van de notitie wordt geconstateerd dat het aannemelijk is dat de toename van geluidsbelasting past binnen de zonebewaking. In de voorbereiding van de omgevingsvergunning voor bouwen dient een zonetoets uitgevoerd te worden door het ministerie van I&M. Luchtkwaliteit Op basis van de verwachte verkeerstoename is de NIBM-tool ingevuld. Deze berekent worst-case de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Uit de NIBM-tool is de toename van de concentraties NO₂ en PM₁₀ af te leiden. Om te beschouwen of de gecumuleerde concentraties voldoen aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit wordt het planeffect opgeteld bij de heersende concentraties rondom het plangebied. Dit is inzichtelijk gemaakt door middel van de NSL-monitoringstool 2018. Het beschouwde rekenpunt is 28912 aan de Anthony Fokkerweg.
--	--

² Tauw, 2018, Nadere toetsing NNN. Kenmerk R002-1262090WLI-V01

³ Tauw, 2019, Eindhoven Airport garage P5, onderzoek stikstofdepositie. Kenmerk R008-1262090BRA-V04-aqb-NL

⁴ Tauw, 2018, Akoestisch onderzoek P5 Eindhoven Airport. Kenmerk N001-1262090HDI-hdi-V01-NL

	Voor het jaartal 2020 bedraagt de totale concentratie NO₂ 32,5 microgram/m³ en voor PM₁₀ 21,4 microgram/m³. Wanneer het planeffect hierbij boven op wordt geteld, blijven de totale concentraties voor NO₂ en PM₁₀ respectievelijk 33,7 microgram/m³ en 21,7 microgram/m³. De concentratie NO₂ van 33,7 voldoet aan de grenswaarde van 40 microgram/m³ evenals de concentratie PM₁₀ van 21,7 wat voldoet aan de strengere daggemiddelde grenswaarde van 32 microgram/m³. Per 1 januari 2015 moet ook voldaan worden aan de PM_{2.5} grenswaarde van 20 microgram/m³ jaargemiddeld. De totale concentratie PM_{2.5} die is opgenomen in de NSL-monitoringstool is 12,6 microgram/m³. Gezien de PM₁₀ bijdrage (waar de fractie PM_{2.5} in is opgenomen) ten gevolge van het plan 0,25 microgram/m³ bedraagt is te verwachten dat de PM_{2.5} niet hoger zal zijn dan 13,0 microgram/m³. De concentratie PM_{2.5} voldoet aan de grenswaarde van 20 microgram/m³. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit wordt daarmee beschouwd als niet 'niet in betekende mate' en vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit wettelijk inpasbaar op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wet milieubeheer. Externe veiligheid Het plangebied ligt binnen de grenzen van de PR10-6 contour van de luchthaven. De voorgenomen ontwikkeling van een parkeergarage wordt niet aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object. Aangezien de parkeergarage onderdeel is van de inrichting van Eindhoven Airport, levert dit geen belemmeringen. De dichtstbijzijnde risicovolle installatie buiten de plangrenzen is de tankopslag van Eindhoven Airport. De richtafstand van de opslag voor het groepsrisico is 35 meter. De afstand tot het plangebied bedraagt bijna 400 meter. Ook de gasleiding ligt op ruim 200 meter van het plangebied. Op basis van de provinciale risicokaart wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van invloedsgebieden van risicovolle inrichtingen, danwel buisleidingen op het plangebied. Tot slot wordt ook geconcludeerd dat het plangebied binnen het invloedsgebied van de A2 ligt met een afstand van 700 meter. De veiligheidsregio heeft in de gemeentelijke Visie externe veiligheid uit 2009 reeds advies gegeven ten aanzien van de risico's en de beheersbaarheid. Een nieuw advies van de veiligheidsregio is daarom niet noodzakelijk. Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat er voor externe veiligheid geen belangrijk nadelige milieugevolgen worden verwacht.
--	--

	Milieuhinder bedrijvigheid De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een parkeergarage die op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt geclassificeerd met een milieucategorie 2. Binnen de richtafstanden bevinden zich geen milieugevoelige objecten en de ontwikkeling voorziet niet in een milieugevoelig object. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er geen negatief effect is van de ontwikkeling op de omgeving. Het dichtstbijzijnde bedrijf is de luchthaven zelf met een milieucategorie 6. Omdat deze parkeergarage onderdeel is van de inrichting van de luchthaven, is een negatief effect hiervan niet aan de orde en leidt de ontwikkeling niet tot belemmeringen in de bedrijfsactiviteiten van de luchthaven. Voor bedrijven en milieuzonering wordt geen belangrijk nadelige milieugevolgen verwacht. Bodem Op basis van de onderzoeksresultaten⁵ wordt geconcludeerd dat ter plaatse van het huidige plangebied de grond over het algemeen toepasbaar is. In één boring is een sterke verontreiniging aangetroffen. Zodra de huidige P5 niet meer in gebruik is, wordt hier nader onderzoek uitgevoerd en wordt de grond indien noodzakelijk gesaneerd. Tevens is er onderzoek uitgevoerd naar de waterbodems van de watergangen aan de oost- en noordzijde van het plangebied. Het slib is beoordeeld als klasse B. Voor de voorgenomen ontwikkeling worden geen aanpassingen gedaan aan de watergangen. De beoordeling van het slib staat de realisatie van een parkeergarage dan ook niet in de weg. Voor bodem worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht. Water Door de ontwikkeling van P5 neemt de verharding in de toekomstige situatie licht af gezien de groenstrook langs de Spottersweg en de groene invulling tussen de bouwvolumes. Het hemelwater wordt afgekoppeld op het oppervlaktewater. De bergingscapaciteit van de omliggende wateren is voldoende. Ook leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot aanpassingen van het bestaande oppervlaktewater. Tot slot leidt de realisatie van P5 niet tot verandering in de waterkwaliteit. Voor water wordt dus geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht. Duurzaamheid Bij de bouw van de parkeergarage staat duurzaamheid centraal. Zo wordt de parkeergarage gasloos, energieneutraal en door toepassing van natuurlijke ventilatie is elektrische ventilatie overbodig. De inschrijvers worden uitgedaagd
--	---

⁵ Tauw, 2018, Asphalt-, funderings- en (water)bodemonderzoek parkeerplaats P5. Kenmerk R003-1262090DSB-V01-ssc-NL



	om bouwmaterialen te gebruiken die eenvoudig gerecycled en hergebruikt kunnen worden.
3) Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.
Grensoverschrijdend karakter	Gezien de ligging van het project niet van toepassing.
Orde van grootte en complexiteit effect	Effecten zijn verwaarloosbaar of middels maatregelen mitigeerbaar en lokaal van aard.
Waarschijnlijkheid effect	Het optreden van een aantal geringe effecten is waarschijnlijk echter door het nemen van maatregelen kunnen deze effecten goed voorkomen en/of teniet worden gedaan.
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	Omdat uiteindelijk (na mitigatie/compensatie) geen effecten worden verwacht is dit niet van toepassing.
Conclusie	De toetsing aan de selectiecriteria in bijlage III (EU richtlijn 2014/52/EU) maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een MER noodzakelijk maken.