



OPLEGNOTITIE

HOV2 NUENEN

SAMENVATTING UITGEVOERDE MILIEUONDERZOEKEN

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT



OPLEGNOTITIE HOV2 NUENEN

SAMENVATTING UITGEVOERDE MILIEUONDERZOEKEN

In opdracht van	Gemeente Nuenen Sector ORVM
Opgesteld door	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant Keizer Karel V Singel 8 Postbus 8035 5601 KA Eindhoven
Auteur	Ing. H.P.W.M. Janssen
Projectnummer	213772
Datum	7 mei 2014
Status	Definitief

Inhoudsopgave

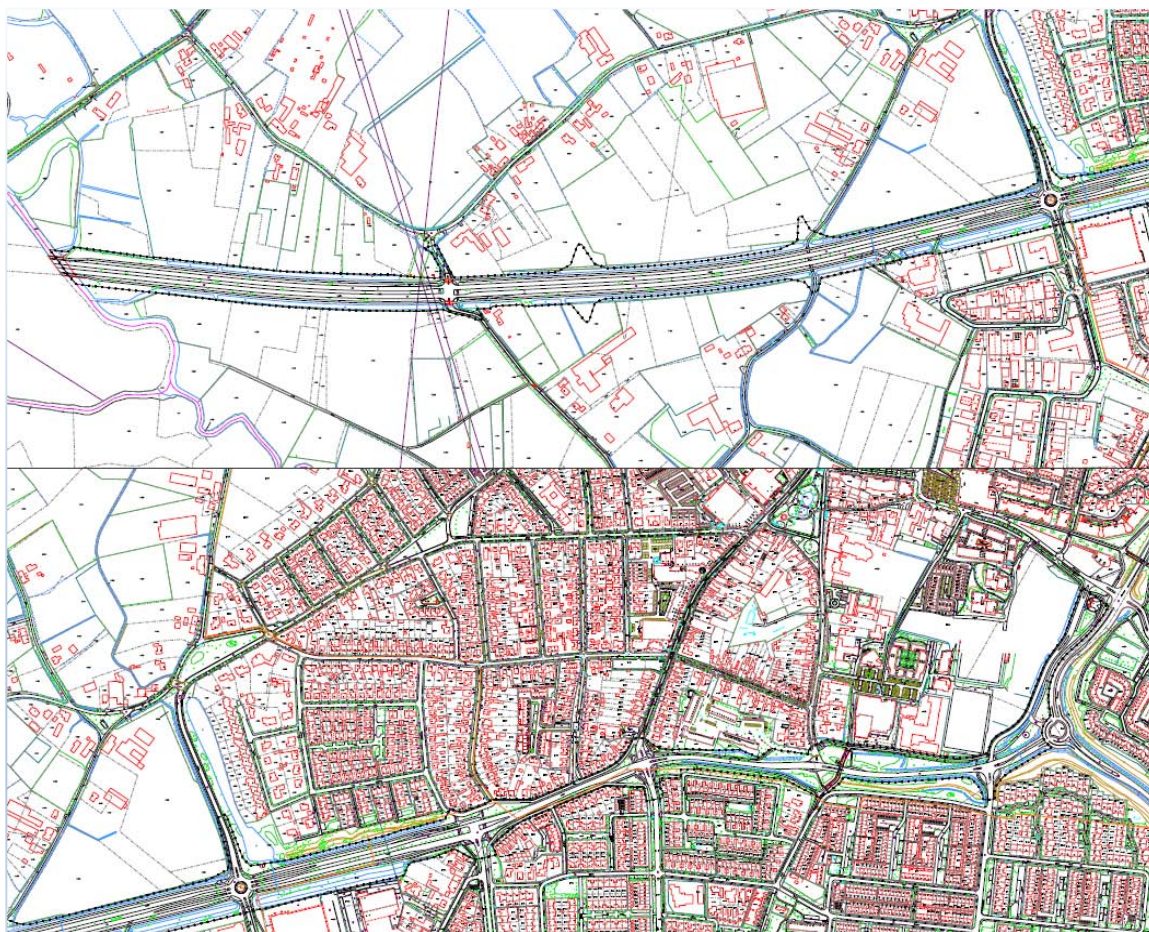
1. INLEIDING.....	1
2. Toetsing aan mogelijke (milieu)belemmeringen.....	3
2.1. Geluidhinder.....	3
2.2. Luchtkwaliteit.....	4
2.3. Externe veiligheid	5
2.4. Bodem.....	6
3. Gevolgen toetsing voor ruimtelijke procedure.....	7

1. INLEIDING

In opdracht van de gemeente Nuenen zijn door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant¹ een aantal onderzoeken verricht voor een gedeelte van het HOV2 tracé.

Het tracé, waarvoor de onderzoeken uitgevoerd zijn, betreft het gedeelte Europalaan, dat loopt van de gemeentegrens met Eindhoven tot het centrum van de kern Nuenen. De realisatie van het totale HOV-netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk) vindt fasegewijs plaats. De HOV-baan Europalaan is onderdeel van de HOV2-lijn die gaat lopen als de noord-zuid-as tussen Nuenen/Woensel en de High Tech Campus. Deze as verbindt Nuenen hoogwaardig met het stadsdeelcentrum Winkelcentrum Woensel, de TU Campus, het station Eindhoven, de binnenstad van Eindhoven en de High Tech Campus.

Het plangebied van het bestemmingsplan is gelegen in de gemeente Nuenen. Het betreft de Europalaan, lopende van de westelijke gemeentegrens (plaatselijk gevormd door de Dommel) tot aan het busstation aan de Smits van Oyenlaan in de kern Nuenen. De Europalaan is deels gelegen in het buitengebied, deels in het gebied waar de wijk Nuenen-West wordt ontwikkeld en deels in de bebouwde kom van de kern Nuenen. In de kern Nuenen vormt de Europalaan de scheiding tussen enerzijds Nuenen-Noordwest en Nuenen-Centrum en anderzijds Nuenen-Zuid. De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de gronden benodigd bij de reconstructie en nieuwe inrichting van de Europalaan tot HOV2 lijn. In onderstaande figuur is het plangebied opgenomen.



Figuur 1: Plangebied

Om te beoordelen of deze bestemmingsplanwijziging mogelijk is, zijn een aantal milieuonderzoeken uitgevoerd.

2. Toetsing aan mogelijke (milieu)belemmeringen

Zoals in het vorige hoofdstuk al is beschreven, is het voor het voeren van een r.o.-procedure noodzakelijk om de voorgenomen ontwikkeling(en) te toetsen aan mogelijke (milieu)belemmeringen. Dit hoofdstuk geeft kort de resultaten van deze toetsing weer. Voor detailinformatie omtrent de uitgevoerde onderzoeken wordt verwezen naar de onderzoeksrapportages.

2.1. Geluidhinder

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Hierbij kan gedacht worden aan weg- en railverkeer maar ook aan industriële activiteiten. De Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer, Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het bouwbesluit geven normen weer voor de hoogst acceptabele geluidbelasting en minimale geluidwering bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een toets aan de Wet geluidhinder en een toets aan de Wro. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de realisatie van een nieuwe weg. Door Omgevingsdienst Zuidooost-Brabant is een akoestisch onderzoek opgesteld (Akoestisch onderzoek HOV2 Nuenen, project nr. 213772, mei 2014). De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beschreven.

In het kader van de Wgh is voor de gezoneerde wegen (>30 km/u) onderzocht of er sprake is van een reconstructie effect als bedoeld in deze wet en voor de wegen met een snelheid van 30 km/u is onderzocht of in het kader van de Wro sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tevens is ten gevolge van het totale plan onderzocht of er geen sprake is van een relevante toename van hinder.

Europalaan

De hoofdrijbaan (Sterrenlaan-Europalaan- Smits van Oyenlaan inclusief busbaan) is in de huidige situatie gedeeltelijk een stedelijke weg en gedeeltelijk een buitenstedelijke weg met een maximumsnelheid van respectievelijk 50 km/u en 80 km/u, met meer dan 3 rijstroken en heeft daarom een zone van 350 meter en 400 meter (aan weerszijden van de weg). In de toekomst is de maximumsnelheid van de hele hoofdrijbaan 50 km/u en voor de nieuwe ventwegen 30 km/u.

Met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 zijn dan ook berekeningen uitgevoerd.

Uit het onderzoek en de resultaten kan geconcludeerd worden dat door aanpassing van de hoofdrijbaan en de verkeerspleinen in de Europalaan de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Europalaan 2025 met ten hoogste 0,5 dB toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting in de bestaande situatie 2014 danwel de eerder verleende hogere waarden.

Hiermee kan geconcludeerd kan worden dat voor de hoofdrijbaan geen sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Ten gevolge van de nieuwe ventwegen, gesitueerd parallel aan de hoofdrijbaan, is de geluidbelasting ten hoogste 49 dB(A) ter plaatse van woningen. Ten gevolge van de eisen van het bouwbesluit zal er geen sprake zijn van overschrijding van de toegestane binnenniveaus in die woningen.

Voor de wegen aansluitend op de verkeerspleinen en de nieuwe ontsluitingswegen kan geconcludeerd worden, dat eveneens geen sprake is van reconstructie als bedoeld in de Wgh, omdat er geen woningen in de nabijheid liggen en/of geen relevante wijzigingen zijn van de situering van de weg en/of tenslotte een stiller wegdek gerealiseerd zal worden.

Voor alle wegen gezamenlijk kan gesteld worden dat de geluidbelasting met ten hoogste 0,5 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee kan in het kader van een goede ruimtelijke ordening eveneens gesteld worden dat het effect van het plan als niet relevant beschouwd kan worden.

2.2. Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd in Bijlage 2 van deze wet. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Stikstofdioxide komt vrij door verkeer en door bedrijven met grote verbrandingsinstallaties. Deze zijn als voorbeelden genoemd in paragraaf c.8.1. van de Handreiking meten en rekenen luchtkwaliteit.

Zwevende deeltjes (PM₁₀) worden geëmitteerd door (vracht)wagens en bepaalde type inrichtingen. Het type inrichtingen staat gegeven in paragraaf c.8.1. van de handreiking meten en rekenen luchtkwaliteit. Met name agrarische inrichtingen stoten veel zwevende deeltjes uit.

Koolmonoxide komt vrij bij onvolledige verbranding. Deze parameter wordt in Nederland (vrijwel) nooit overschreden.

Zwaveldioxide komt vrij bij de verbranding van zwavelhoudende brandstof. Ook deze parameter wordt vrijwel nooit overschreden.

De grenswaarde voor benzeen wordt vrijwel nooit overschreden. Bij toegangen van grote parkeerterreinen willen nog wel eens concentraties van enige betekenis optreden.

Overschrijding van de grenswaarde voor lood komt (vrijwel) nergens meer voor sinds de invoering van loodvrije benzine. Ook zonder toetsing mag worden aangenomen dat door het plan de grenswaarde voor lood niet wordt overschreden.

Gezien de aard van het plan zullen alleen NO₂ en zwevende deeltjes (PM₁₀) ten gevolge van verkeersbewegingen een significante invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving.

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit als zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Op basis van het Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) dient getoetst te worden op de omliggende gevoelige objecten.

Het onderzoeksgebied betreft het nieuwe HOV-tracé en de weg. In dit rapport is er voor gekozen om alleen de luchtkwaliteit in de nieuwe situatie te berekenen en te toetsen aan de grenswaarden. Als in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer vormt het plan

geen belemmeringen voor de luchtkwaliteit. Er is gekozen voor het jaar 2015 (ingebruikname nieuwe weg en voldoen aan grenswaarde NO₂. De zeezoutcorrectie is meegenomen in de berekeningen.

Voor ontwikkeling van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling is door omgevingsdienst Zuidoost-Brabant een luchtonderzoek uitgevoerd conform de Wet luchtkwaliteit (Luchtrapport HOV2 Nuenen, rapotrnr. 213772, 2 mei 2014).

Uit dit onderzoek blijkt dat:

- in het plangebied geen overschrijdingen zijn voor het jaar 2015 ten gevolge van de het nieuwe HOV-tracé voor NO₂, zowel op gevoelige objecten als op 10 meter van de weg.
- voor PM₁₀ overall wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie, zowel op gevoelige objecten als op 10 meter van de weg.
- het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ dat maximaal 35 dagen per kalenderjaar mag worden overschreden, wordt nergens meer dan de 35 dagen per jaar overschreden, zowel op gevoelige objecten als op 10 meter van de weg. Hiermee wordt voldaan aan hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Luchtkwaliteit vormt dus geen belemmering voor het realiseren van het nieuwe HOV lijn.

2.3. Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten alsmede het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen, activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

Wettelijk kader

Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; oktober 2004) van toepassing. Ten aanzien van transport is de Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen van toepassing (cRNVGS laatst gewijzigd juli 2012). Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb januari 2011). Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR):

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk wordt getroffen door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10–6/jr) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10–6/jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten';

Groepsrisico (GR):

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Bevi-inrichting

Aan Europalaan 2 is Automobielfabriek Van de Wildenberg gesitueerd. Deze inrichting beschikt over een LPG-aflastering en derhalve valt het bedrijf onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het HOV-traject doorkruist de PR 10–6 contour en het invloedsgebied van Automobielfabriek Van de Wildenberg.

Het HOV-traject en eventuele bushaltes worden niet aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object. Daarom is externe veiligheid niet relevant.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Er zijn binnen het HOV-traject geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid is ten aanzien van buisleidingen niet relevant.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

In 2007 is het transport van gevaarlijke stoffen over de weg binnen de gemeente Nuenen onderzocht. Conclusies uit dat onderzoek:

In de gemeente Nuenen c.a. vindt geen overschrijding plaats van de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Binnen deze gemeente zijn enkele inrichtingen waarnaar bulktransport van voor externe veiligheid relevante stoffen plaatsvindt. De meeste transporten vinden plaats ten behoeve van tankstations. Daarnaast zijn in het buitengebied diverse opslagtanks met propaan aanwezig.

In de gemeente Nuenen c.a. komen eveneens geen weggedeelten voor waarbij de kans op overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico aanwezig is. Dit is gebaseerd op de gegevens van de inrichtingen in de gemeente Nuenen c.a. Het aantal transporten kan hoger liggen, doordat deze wegen ook gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar inrichtingen in omliggende gemeenten. Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg zal ten gevolge van de aanleg van de HOV-lijn niet wijzigen. Externe veiligheid is daarom niet relevant.

Conclusie

De nieuwe HOV-lijn is geen (beperkt) kwetsbaar object (aspect externe veiligheid). Ook krijgt de nieuwe infrastructuur geen expliciete functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook zorgt de aanleg van het HOV-traject niet voor een wijziging van de vervoerstroom van gevaarlijke stoffen.

Geconcludeerd kan worden dat ten aanzien van de beschouwde aspecten het thema externe veiligheid geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling

2.4. Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is voor de geplande (nieuwe) bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). Pas als de bodem schoon genoeg is bevonden mag gestart worden met de aanleg.

Er is in april-mei 2014 op 10 deelgebieden direct aangrenzend aan de Europalaan bodemonderzoek verricht aanvullend op de reeds bekende bodemgegevens. Ter plaatse van de Europalaan zelf is geen bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het verrichte bodemonderzoek en de reeds bekende gegevens blijkt dat, met uitzondering van het gebied tussen de Willem Alexanderstraat en de Europaweg, over het algemeen geen belemmeringen met betrekking tot de milieukundige bodemkwaliteit zijn voor de aanleg van de HOV-lijn. In het gebied tussen de Willem Alexanderstraat en de Europaweg moet, voordat daar grondverzet wordt verricht, nader onderzoek worden uitgevoerd naar de geconstateerde matige en sterke verontreinigingen in de grond. Afhankelijk van de mate en omvang van de verontreiniging zal mogelijk op dat deel van de locatie de grond gesaneerd moeten worden.

3. Gevolgen toetsing voor ruimtelijke procedure

In het vorige hoofdstuk is beschreven welke gevolgen het plan voor de realisatie van het HOV2 tracé heeft op een aantal (milieu)thema's en/of andersom. Welke gevolgen dit heeft voor de verdere procedure, wordt in dit hoofdstuk uiteengezet.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat het voorgenomen plan voor de realisatie van de HOV2 geen aanpassing behoeft of belemmeringen met zich mee brengt voor wat betreft de aspecten geluid, lucht externe veiligheid en bodem).

De onderzochte aspecten hebben daarom geen invloed op de te volgen ruimtelijke ordeningsprocedure voor het omschreven HOV2 tracé.

In het gebied tussen de Willem Alexanderstraat en de Europaweg zal echter voordat grondverzet zal gaan plaatsvinden, nader onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de geconstateerde matige en sterke verontreinigingen in de grond. Afhankelijk van de mate en omvang van de verontreiniging zal mogelijk op dat deel van de locatie de grond gesaneerd moeten worden.