

MEMO

Aan : Herman Heideveld

Van : M. Jongsma

Datum : 25 maart 2010

Onderwerp : Milieuaspectenstudie voor de realisatie van parkeerplaatsen aan de Grotestraat te Eibergen

Inleiding

Het voornemen bestaat om het Zwikkelaarsplein in Eibergen te herstructureren. Het huidige parkeerterrein zal opnieuw worden ingericht en zuidelijk van de woning aan de Grotestraat 75 komen dan aanvullende parkeerplaatsen. De nieuwe parkeerplaatsen zijn evenals de bestaande parkeerplaatsen openbaar en zullen in beheer zijn van de gemeente. De woningen aan de Grotestraat 77 en 79 worden gesloopt. De woning aan de Grotestraat 75 wordt gerenoveerd en krijgt de bestemming dienstverlening. De ruimte tussen deze woning en nummer 81 wordt herbestemd als groen. Om dit mogelijk te maken is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Deze memo gaat in op de milieucontouren, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Milieucontouren

In de praktijk wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bedrijvigheid aansluiting gezocht bij de afstanden genoemd in de publicatie Bedrijven en milieuzonering (VNG-uitgeverij, Den Haag, editie 2009, ook wel bekend als het "Groene Boekje"). Deze VNG-publicatie geeft op systematische wijze informatie over de milieukeurmerken van vrijwel alle voorkomende bedrijfstypen. Het biedt daarmee een hulpmiddel om ruimtelijke ordening en milieu op gemeentelijk niveau op elkaar af te stemmen.

De herinrichting voorziet in de sloop van de woningen aan de Grotestraat 77 en 79, op deze locatie komt ondermeer groen en parkeerplaatsen. Deze typen van gebruik worden niet aangeduid als gevoelig. De parkeerplaatsen en het groen zullen niet leiden tot beperking van de omliggende inrichtingen. Toetsing aan de publicatie is dan ook niet aan de orde voor deze inrichtingen.

Externe veiligheid

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder aangeduid met Bevi) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het besluit het plaatsgebonden risico vast en geeft het besluit een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

In de omgeving van de voorgestane ontwikkeling zijn geen qua externe veiligheid relevante inrichtingen aanwezig. Het perceel valt buiten de plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} per jaar en is bovendien niet gelegen in enig invloedsgebied van het groepsrisico.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgelegd in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota Rnvgs). Hierover is vervolgens een circulaire verschenen waarin dit beleid verder is uitgewerkt en verduidelijkt.

In onderhavig plan wordt niet voorzien in verkeersbewegingen die onder de noemer “vervoer gevaarlijke stoffen” vallen. Op wegen in de omgeving is het aantal transporten met gevaarlijke stoffen bovendien zodanig gering, dat de plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} per jaar binnen de rijbaan liggen en het groepsrisico verwaarloosbaar klein is.

Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieubeheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Ruimtelijk-economische besluiten die “niet in betekenende mate” bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief “niet in betekenende mate” bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur Niet in betekenende mate (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Voor de periode tussen het in werking treden van de Wet luchtkwaliteit en het verlenen van derogatie door de EU is het begrip “niet in betekenende mate” gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} . Na verlening van derogatie wordt de definitie van NIBM verschoven naar 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De huidige ontwikkeling voorziet in de realisatie van 38 parkeerplaatsen, Het totaal aantal parkeerplaatsen behorend bij de inrichting bedraagt dan 83 stuks.

Uit berekeningen met de rekentool van CROW blijkt dat de verkeersaantrekkende werking van de inrichting ongeveer 900 auto's per weekdagemaal bedraagt. Zie bijlage 1 voor de invoergegevens. Indien deze voertuigen zich evenredig over de parkeerplaatsen verdelen dan doen 400 auto's de nieuwe parkeerplaatsen aan. Dit levert in totaal 800 motorvoertuigbewegingen per etmaal op.

Uit worst case berekeningen met nibm tool blijkt, zie bijlage, dat er circa 1100 aanvullende voertuigbewegingen kunnen plaatsvinden voordat de 1,2 microgram per kuub norm voor het aspect stikstofdioxide wordt overschreden. De verwachte verkeersaantrekkende werking van de 38 aanvullende parkeerplaatsen bedraagt 800 voertuigbewegingen. Het Besluit “niet in betekenende mate” bijdragen is van toepassing op het onderhavige plan. Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is dan ook niet aan de orde.

Conclusie

Het wijzigen van de bestemming wonen naar de bestemming parkeren op de locatie aan het Zwickelaarsplein levert geen belemmeringen op voor de milieucontouren, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De voorgenomen wijziging kan wat betreft deze milieuaspecten plaatsvinden.

Bijlage 1: verkeersaantrekkende werking supermarkt

Bijlage 2: Invoergegevens en resultaten nibm-tool

Bijlage 1: Invoergegevens en resultaten rekentool CROW verkeersaantrekkende werking

Voorziening- en locatieprofiel

Hoofdgroep	w inkelen en boodschappen
Type voorziening	buurtsupermarkten
Eenheid van grootte	m2 bvo
Grootte (in eenheden)	1.300,00
Ligging in stedelijk gebied	schil centrum

Gegevens bezoekers- en mobiliteitsprofiel

Autogebruik klanten/bezoekers % ?

Autobezetting klanten/bezoekers pers.

Autogebruik werknemers %

Autobezetting werknemers pers.

Uitkomsten berekeningen (I) ?

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag) 894

mvt/etmaal (gemiddelde werkdag) 983

Dag- en/of seizoenseffecten ?

Dag	gemiddelde weekdag
Maand	gemiddelde maand

Uitkomsten berekeningen (II)

mvt/etmaal
(gevraagde combinatie dag/maand)

Implementatie van Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering

Type gegevens		NO ₂	PM ₁₀
Weggegevens	Breedte van de ontsluitingsweg	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegrand	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegas	7,5	7,5
	rekenparameter a	0,000488	0,000488
	rekenparameter b	-0,0308	-0,0308
	rekenparameter c	0,59	0,59
	verduunningsfactor	0,38645	0,38645
Autonoom verkeer	Aantal voertuigen	12600	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0%	nvt
Extra verkeer	Aantal voertuigen (weekdaggemiddelde)	1100	1100
	Percentage vrachtverkeer	0%	0%
Autonoom + extra verkeer	Aantal voertuigen (weekdaggemiddelde)	13700	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0,0%	nvt
Emissiefactoren NO_x en PM₁₀ (gram/km)	Licht verkeer	0,502	0,065
	Vrachtverkeer	8,630	0,528
Emissies NO_x en PM₁₀ (microgram/m/s)	Autonoom	73,21	nvt
	Extra verkeer	6,60	0,84
	Autonoom + Extra verkeer	79,81	nvt
Fractie direct uitgestoten NO₂	Licht verkeer	0,378	nvt
	Vrachtverkeer	0,081	nvt
Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO₂	Autonoom	0,378	nvt
	Extra verkeer	0,368	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	0,377	nvt
Overige invoergegevens	Bomenfactor	1,5	1,5
	Regiofactor meteorologie	1,05	1,05
Parameters	B	0,6	0,6
	K	100	100
Jaargemiddelde bijdrage NO_x	Autonoom	27,6	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	30,1	nvt
Locatiespecifieke achtergrondconcentraties	Jaargemiddelde in µg NO ₂ /m ³	26,6	nvt
	Jaargemiddelde in µg O ₃ /m ³	38,7	nvt
	Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m ³	40,4	nvt
	Bijdrage autonome verkeer in µg/m ³	13,85	nvt
	Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m ³	15,03	nvt
Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m³		1,18	0,32