

4.2.3 Transport van gevaarlijke stoffen

De circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van 4 augustus 2004 is het toetsingskader voor de afweging van externe veiligheidsbelangen in relatie tot het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Eindhoven – Venlo waarover regelmatig gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het plangebied valt binnen het, voor het groepsrisico relevante, invloedsgebied van de spoorlijn.

Conform de circulaire moet het risico worden berekend met de meest actuele gegevens omtrent aard en omvang van transportstromen. De transportstromen, die als input voor de berekeningen zijn gebruikt komen van ProRail. ProRail heeft hiertoe de marktprognose 2020 (cijfers volgens de marktverwachting 2007) opgesteld. Deze prognose is vrijgegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat en beschrijft de te verwachten transporthoeveelheid in de periode 2015-2020. In de prognose is ook de invloed van de Betuwelijn verwerkt. In de onderstaande tabel zijn zowel de cijfers van de zojuist genoemde prognose 2020 als de cijfers voortvloeiend uit het in § 4.2.1 vermelde concept Basisnet spoor opgenomen.

Baanvak		Eindhoven – Venlo	
Stofcat.	Beschrijving	Wagens per jaar Prognose 2020	Wagens per jaar Basisnet spoor
A	Brandbaar gas	11910	2150
B2	Toxisch gas	1010	0
B3	Zeër toxisch gas	50	0
C3	Zeër brandbare vloeistof	7210	0
D3	Toxische vloeistof	800	0
D4	Zeër toxische vloeistof	450	0

Als bijlage bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd de volgende rapporten:

- QRA spoorvervoer: Bestemmingsplan Stationskwartier (vervoersprognose 2007) d.d. 7 oktober 2011;*
- QRA spoorvervoer: Bestemmingsplan Stationskwartier (vervoerscijfers Basisnet Spoor), d.d. 7 oktober 2011.*

Uit deze rapporten kan het volgende worden geconcludeerd:

- Plaatsgebonden risico: becijferd met de prognosecijfers 2007 ligt de contour voor het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar vanwege de spoorlijn op maximaal 38 meter. Becijferd volgens de gegevens van het Basisnet spoor ligt de zojuist genoemde contour op 0 meter.*
- Groepsrisico: becijferd met de prognosecijfers 2007 bevindt zich het groepsrisico boven de zogenaamde oriëntatiewaarde. Becijferd volgens de gegevens van het Basisnet spoor ligt de groepsrisicocurve ruim onder deze oriëntatiewaarde.*

Aangezien het in casu gaat om een bestaande situatie en het onderhavige plan daarenboven niet bijdraagt aan een enige wijziging van de situatie op het gebied van de externe veiligheid, levert het geen strijd op met de regelgeving op dit gebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

In Helmond zijn geen aangewezen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg vastgesteld. Als basisregel geldt dat transporteurs met gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moeten mijden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Vervoer binnen de bebouwde kom zal voornamelijk bestemmingsverkeer zijn en nauwelijks doorgaand verkeer. Volgens het Basisnet Weg is de Rijksweg A67 de dichtstbij gelegen hoofdweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. De afstand tot deze weg is zodanig groot dat het plangebied niet wordt beïnvloed.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over water

Binnen de gemeente Helmond zijn geen hoofdvaarroutes gelegen waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Vervoer van gevaarlijke stoffen over water heeft daarom geen invloed op het onderhavige plan.

4.2.4 Ondergrondse buisleidingen

Binnen en aan de rand van het plangebied liggen twee hogedruk aardgastransportleidingen van de Gasunie, waarvan de invloedsgebieden over het plangebied reiken. De aardgasleiding in het zuidwesten van het plangebied betreft het transportroutedeel Z-540-43-KR-001 en de aardgasleiding ten westen van het plangebied betreft het transportroutedeel Z-540-44-KR-002. Door het transport van aardgas kent elke hogedruk transportleiding een veiligheidsrisico. De risico's in Helmond zijn op 30 september 2011 door de SRE Milieudienst in beeld gebracht. Berekeningen tonen aan dat geen grens-, richt-, of oriëntatiewaarde wordt overschreden voor respectievelijk het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hiermee wordt voldaan aan de in het Bevb gestelde eisen. Het rapport: Externe Veiligheid ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen Gemeente Helmond is opgenomen als bijlage.

Rond de hogedruk aardgastransportleidingen geldt een belemmeringenstrook van ten minste 4 meter aan weerszijden van het midden van de leidingen.

4.3 Geluidhinder

De Wet geluidhinder bepaalt dat sommige wegen, *spoorwegen en industrieterreinen* een (geluids)zone hebben.

Als voor een gebied binnen een zone een nieuwe geluidgevoelige bestemming mogelijk wordt gemaakt, of als een nieuwe weg, een nieuwe spoorweg of bepaalde industrieterreinen mogelijk worden gemaakt, moeten deze nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de eisen op geluidgebied die de Wet geluidhinder stelt. Om te bezien of dat het geval is, moet een akoestisch onderzoek worden gehouden

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zones van wegen. Van deze wegen zijn de Kasteel- Traverse (zone 350 m), de Stationsstraat, de Verlengde Stationsstraat, de Kanaaldijk Noordwest en de Kanaaldijk Zuidwest (die allemaal een zone van 200 m aan weerszijden van de weg hebben) de belangrijkste. De meeste wegen in het plangebied kennen een 30-km-regime. Dit regime zorgt ervoor dat ze van rechtswege geen zone hebben. Het plangebied bevindt zich ook grotendeels binnen de zone van de spoorlijn Eindhoven-Venlo (railverkeerslawaaï, zone 400 m) en binnen de zones van de bedrijventerreinen Vlisco en Hoogeind (industrialawaai). De zojuist genoemde zones van de bedrijventerreinen zijn aangegeven op de bij dit bestemmingsplan behorende verbeelding.

Hiervoor al is aangegeven dat als voor een gebied binnen een zone een nieuwe geluidgevoelige bestemming mogelijk wordt gemaakt, of als een nieuwe weg, een nieuwe spoorweg of bepaalde industrieterreinen mogelijk worden gemaakt, deze nieuwe ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de eisen op geluidgebied die de Wet geluidhinder stelt. Om te bezien of dat het geval is, moet een akoestisch onderzoek worden gehouden. Omdat in het kader van het onderhavige plan echter geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt of nieuwe wegen, spoorwegen of industrieterreinen worden gepland, is een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk en hoeft geen toetsing aan de eisen van de Wet geluidhinder plaats te vinden.

4.4. Luchtkwaliteit

In ruimtelijke plannen dienen de normwaarden uit Bijlage 2 van de Wet milieubeheer in acht te worden genomen. In nieuwe bestemmingsplannen moet aan deze waarden worden voldaan. Het gaat om normwaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂) en koolmonoxide (CO). Het meest kritisch zijn stikstofdioxide en fijn stof.

In 2006 is door de gemeente Helmond een Luchtkwaliteitsplan opgesteld (TAUW R001-4432621). In dit plan wordt geconstateerd dat het lokale verkeer de grootste bijdrage levert aan de luchtverontreiniging. De knelpunten ter zake bevinden zich echter enkel recht boven drukke verkeerswegen, op locaties met stagnerend verkeer en plaatsen waar veel (zwaar) vrachtverkeer rijdt en niet in het onderhavige plangebied.

Het zojuist genoemde onderzoek is in 2009 partieel geactualiseerd, waarbij ook de luchtkwaliteit binnen het plangebied is onderzocht. Het laatstgenoemde onderzoek bevestigde de hiervoor al genoemde conclusie.

Tenslotte is in het kader van het bestemmingsplan Stationskwartier Spoorknoop, dat de aanleg van de ondertunneling van de spoorlijn Eindhoven-Venlo mogelijk maakt en in 2009 in werking is getreden, een apart luchtkwaliteitsonderzoek gehouden. Dit onderzoek is als bijlage bij het onderhavige bestemmingsplan gevoegd. Ook uit dit onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de normen die Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer daaraan stelt.

Het plan beoogt niet om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Het voorgaande brengt met zich mee dat het geen invloed heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse.

Dat betekent dat het plan in overeenstemming is met de regels van de Wet milieubeheer, de daarbij behorende bijlage en het daarop gebaseerde Besluit luchtkwaliteit.