

MILIEUASPECTENSTUDIE
Broek Oost

Uitvoerder:
Gemeente Hengelo
Sector Fysiek
Afdeling Ruimte en Bouwen
Postbus 18
7550 AA HENGELO

versie 0.1

Datum: oktober 2019

INHOUDSOPGAVE

1.	Samenvatting milieuaspectenstudie Broek Oost	2
1.1	Bedrijven en milieuzonering	2
1.2	Geluid	2
1.3	Luchtkwaliteit	3
1.4	Externe Veiligheid	3
1.5	Hoogspanningsleidingen	3
1.6	Hoogtebeperking i.v.m. radarverstoring en vliegveiligheid	3
1.7	Vormvrije mer-beoordeling	3
1.8	Natura 2000 en stikstof	3
2.	Bedrijven en milieuzonering	4
3.	Geluid	4
3.1	Wegverkeerslawaaï	4
3.2	Industrielawaai	5
3.3	Railverkeerslawaaï	5
3.4	Luchtvaartlawaaï	5
4.	Luchtkwaliteit	5
5.	Externe veiligheid	6
5.1	Risico-bedrijven	6
5.2	Vervoer gevaarlijke stoffen	6
5.3	Ondergrondse leidingen	6
6.	Hoogspanningsleidingen	6
7.	Hoogtebeperking i.v.m. radarverstoring en vliegveiligheid	6
8.	Vormvrije mer-beoordeling	7
9.	Natura 2000 en stikstofdepositie	7

1. Samenvatting milieuaspectenstudie Broek Oost

In de beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening is milieuhygiëne een belangrijk aspect. In de hoofdstukken 2 tot en met 9 van de milieuaspectenstudie zijn de relevante milieuaspecten in relatie tot de ontwikkeling van het plangebied in beeld gebracht en beoordeeld. Hieronder worden de beoordelingen van de verschillende milieuaspecten samengevat.

1.1 Bedrijven en milieuzonering

Er moet voldoende ruimtelijke scheiding worden aangehouden tussen milieubelastende activiteiten en woningen om te voorkomen dat a) bij woningen ontoelaatbare overlast ontstaat en/of b) bedrijven onevenredige maatregelen moeten treffen om aan milieuregels te kunnen voldoen. Hierbij is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (uitgave 2009).

Binnen het plangebied en in de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen bedrijven met een richtafstand die zich uitstrekt tot over het plangebied. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt daarom geen belemmering voor dit plan.

1.2 Geluid

De "Nota geluid" van de gemeente Hengelo heeft als uitgangspunt dat de geluidbelasting het goede woon- en leefklimaat niet mag verstoren. In Hengelo worden verschillende gebiedstypen onderscheiden waarvoor ambitie- en plafondwaarden zijn vastgesteld.

Het plangebied ligt binnen de wettelijke zone van de Beneluxlaan en Deurningerstraat. De geluidbelasting vanwege deze wegen ter plaatse van woningen ligt onder de voorkeursgrenswaarde en ambitiewaarde. Het gebied ligt niet binnen de wettelijke zone van een spoorweg. In of rond het plangebied zijn geen gezoneerde industrieterreinen.

De geluidzone vanwege Airport Twente valt ruim buiten het plangebied. Het aspect luchtvaartlawaaï is daarom niet van belang.

1.3 Luchtkwaliteit

De ontwikkelingen binnen het plangebied dragen niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering.

1.4 Externe Veiligheid

Externe veiligheid omvat het beheersen van de risico's voor de omgeving door de productie, de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen (binnen bedrijven) en door het transport van gevaarlijke stoffen (via wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen). De externe veiligheidsrisico's worden enerzijds bepaald door de mogelijke effecten die een calamiteit met gevaarlijke stoffen kan hebben en anderzijds door de kans dat een calamiteit optreedt.

De normering voor de externe veiligheid rond bedrijven is vastgelegd in het **Besluit externe veiligheid inrichtingen** (Bevi). De normering voor de externe veiligheid langs rijkswegen en spoorwegen is vastgelegd in het **Besluit externe veiligheid transportroutes** (Bevt). Voor buisleidingen is de normering voor externe veiligheid vastgelegd in het **Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen** (Bevb).

Binnen het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de werking van het Bevi.

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van transportroutes, buisleidingen of Bevi-bedrijven die liggen buiten het plangebied.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plan.

1.5 Hoogspanningsleidingen

In het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig.

1.6 Hoogtebeperking i.v.m. radarverstoring en vliegveiligheid

In hoofdstuk 7 van de milieuaspectenstudie is onderbouwd dat de maximale bouwhoogte ruim ligt onder het radarverstoringgebied en de hoogtebeperkingen die gelden vanwege de vliegveiligheid van Twente Airport.

1.7 Vormvrije mer-beoordeling

Omdat het plan minder activiteiten toestaat (geen verpleeghuis en minder woningen) en geen nieuwe activiteiten toevoegt, is er geen sprake van een situatie zoals bedoeld in de bijlage bij het Besluit mer. Een vormvrije mer-beoordeling is daarom niet nodig.

1.8 Natura 2000 en stikstofdepositie

De stikstofemissie vanwege dit plan neemt af t.o.v. het vigerende plan. Met het programma AERIUS is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat er tijdens de gebruiksfase geen stikstofdepositie plaatsvindt op Natura 2000 gebieden. Dit aspect vormt daarom geen belemmering.

2. Bedrijven en milieuzonering

Er moet voldoende ruimtelijke scheiding worden aangehouden tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, zoals woningen, scholen en zorginstellingen. Door voldoende ruimtelijke scheiding moet worden voorkomen dat:

- a. bij woningen en andere gevoelige functies ontoelaatbare overlast ontstaat en;
- b. bedrijven onevenredige maatregelen moeten treffen om aan milieuregels te kunnen voldoen.

In de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" (uitgave 2009) worden voor een groot aantal bedrijfstakken en milieubelastende activiteiten richtafstanden geadviseerd. Deze VNG-uitgave wordt algemeen geaccepteerd als richtlijn voor de aan te houden richtafstanden in nieuwe situaties. Als wordt voldaan aan de geadviseerde afstanden tussen een bedrijf en een gevoelige functie, mag er in zijn algemeenheid van worden uitgegaan dat een bedrijf in redelijkheid aan de milieuregels kan voldoen en dat ontoelaatbare (milieu)hinder bij woningen en andere gevoelige functies wordt voorkomen.

In de VNG-uitgave wordt aan de hand van de zogenoemde Standaard Bedrijfsindeling (SBI) voor milieubelastende activiteiten aangegeven welke richtafstanden vanwege geur, stof, geluid en gevaar bij voorkeur aangehouden moeten worden. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de milieucategorie waarin een bedrijf of activiteit geplaatst wordt.

De inpassing van een bedrijf en/of gevoelige functie moet worden beoordeeld op basis van de (grootste) richtafstand die hoort bij een milieucategorie.

Binnen het plangebied Broek Oost zijn geen bedrijven aanwezig of geprojecteerd. Het plangebied ligt niet binnen de richtafstanden van bedrijven die gelegen zijn buiten het plangebied. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt daarom geen belemmering voor het plan Broek Oost.

3. Geluid

De "Nota geluid" van de gemeente Hengelo heeft als uitgangspunt dat de geluidbelasting het goede woon- en leefklimaat niet mag verstoren. Dit betekent niet voor alle delen van Hengelo hetzelfde. Bewoners van bijvoorbeeld de binnenstad of bewoners langs een drukke invalsweg zullen andere verwachtingen hebben dan bewoners van specifieke woongebieden. Daarom zijn in Hengelo vijf gebiedstypen onderscheiden:

- Wonen;
- Binnenstad en winkelgebieden;
- Industrie en bedrijven;
- Buitengebied en stadsparken;
- Verkeerszones.

Per gebiedstype zijn ambitie- en plafondwaarden vastgesteld. De ambitiewaarde is het geluidniveau dat wordt nagestreefd. De plafondwaarde is het maximale niveau dat onder voorwaarden kan worden toegestaan.

De Wet geluidhinder definieert zones langs industrieterreinen, wegen en spoorwegen. Bij het realiseren van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen een zone moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd en moet de wettelijke geluidgrenswaarde in acht worden genomen. In beginsel moet worden voldaan aan de zogenoemde voorkeursgrenswaarde uit de Wet. Als maatregelen om te voldoen aan deze voorkeursgrenswaarde niet mogelijk zijn of stuiten op overwegende bezwaren dan kunnen burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen. In het geluidbeleid hebben B&W vastgelegd onder welke voorwaarden zij een hogere grenswaarde vaststellen.

3.1 Wegverkeerslawaaï

Het plangebied ligt binnen de wettelijke zone van de 50 km-wegen Beneluxlaan en Deurningerstraat die beide langs het plangebied lopen.

Volgens de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als een bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt binnen de zone van een weg. Op basis van het huidige bestemmingsplan zijn de woningen al mogelijk. Er worden geen nieuwe woningen toegevoegd alleen de positionering wijzigt. Het totale aantal woningen neemt af.

Ten tijde van de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan Broek Oost zijn akoestische berekeningen uitgevoerd.

Uit deze berekeningen bleek dat de 48 dB-contour voor de Beneluxlaan op circa 27 meter vanuit het hart van de weg lag. Voor de Deurningerstraat bedroeg deze afstand circa 50 meter.

De afstand van het plangebied tot de Beneluxlaan bedraagt minimaal 70 meter. De afstand tot de Deurningerstraat is ruimschoots 150 meter.

Aangezien de verkeersintensiteiten in 2030 (t.o.v. de berekende situatie) niet toenemen (Beneluxlaan) of zelfs afnemen (Deurningerstraat), kan zonder verdere berekening worden aangenomen dat de voorkeursgrenswaarde (48 dB) niet wordt overschreden. Het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde betekent automatisch dat ook wordt voldaan aan de ambitiewaarde voor het gebiedstype wonen. Ter illustratie zijn op onderstaand kaartje de geluidcontouren (inclusief aftrek) voor 2030 aangegeven (bron: *Icinity*).



Lichtgroen Lden 48 – 53 dB
Donkergroen Lden 43 – 48 dB

3.2 Industrielawaai

Het plangebied ligt niet binnen de zone van geluidgezoneerde industrieterreinen buiten het plangebied. Het aspect Industrielawaai is daarom niet van belang.

3.3 Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt niet binnen de zone van een spoorweg. Het aspect spoorweglawaai is daarom niet van belang.

3.4 Luchtvaartlawaai

Provinciale Staten van Overijssel hebben op 1 maart 2017 het Luchthavenbesluit Airport Twente vastgesteld. De geluidzone die hiermee samenhangt valt ruim buiten het plangebied. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

4. Luchtkwaliteit

In titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen die het bevoegd gezag bij het nemen van ruimtelijke en infrastructurele besluiten in de besluitvorming moet betrekken.

De luchtkwaliteit is geen belemmering voor het plan als het plan:

- niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden en/of;
- niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en/of;
- 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit (een woningbouwplan draagt op grond van de ministeriële regeling niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit als minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd) en/of;
- onderdeel is van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Het bestemmingsplan Broek Oost betreft een wijziging van het vigerende plan. Het totale aantal woningen binnen het plangebied neemt af en een verpleeghuis wordt niet gerealiseerd. Het aantal woningen blijft ruimschoots onder de grens van 1500. Het plan draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering.

5. Externe veiligheid

Externe veiligheid omvat het beheersen van de risico's voor de omgeving door de productie, de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen (binnen bedrijven) en door het transport van gevaarlijke stoffen (via wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen). De externe veiligheidsrisico's worden enerzijds bepaald door de mogelijke effecten die een calamiteit met gevaarlijke stoffen kan hebben en anderzijds door de kans dat een calamiteit optreedt.

De normering voor de externe veiligheid rond bedrijven is vastgelegd in het **Besluit externe veiligheid inrichtingen** (Bevi). De normering voor de externe veiligheid langs rijkswegen en spoorwegen is vastgelegd in het **Besluit externe veiligheid transportroutes** (Bevt). Voor buisleidingen is de normering voor externe veiligheid vastgelegd in het **Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen** (Bevb).

Het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in twee grootheden, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Aan het plaatsgebonden risico is een wettelijke contour verbonden (een individuele overlijdenskans van 1 op een miljoen, uitgedrukt als de 10^{-6} -contour) waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden geprojecteerd.

Het groepsrisico is de kans dat een groep personen dodelijk wordt getroffen door een incident met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting, de weg of de buisleiding.

5.1 Risico-bedrijven

Binnen het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de werking van het Bevi. Buiten het plangebied bevinden zich geen bedrijven met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied.

5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van (spoor)wegen die zijn aangewezen krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen als zogenoemde basisnetroutes waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. De wegen binnen, en in de directe omgeving van het plangebied, vormen geen route voor doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen van enige omvang.

De wegen zijn niet aangewezen als route voor routeplichtige stoffen. Verder vormen de wegen geen aan- en afvoerroute voor bedrijven waar met substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen wordt gewerkt.

5.3 Ondergrondse leidingen

In de nabijheid van het plangebied liggen geen hogedruk aardgastransportleidingen of andere leidingen die vallen onder het Bevb.

6. Hoogspanningsleidingen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig.

7. Hoogtebeperking i.v.m. radarverstoring en vliegveiligheid

Het plangebied ligt binnen het radarverstoringgebied van het radarstation Twente en binnen het gebied waar op grond van het luchthavenbesluit Twente Airport beperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid:

- Op grond van artikel 2.4. van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (bouwbeperking radarverstoringgebieden) geldt een hoogtebeperking bepaald door een denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden. Voor de punt van het Hengelose grondgebied dat het dichtst bij het radarstation ligt, betekent dat een bouwhoogte van maximaal 88 meter boven NAP. Voor verder weg gelegen delen geldt uiteraard een grotere maximale bouwhoogte.
- In bijlage V-6A (kaartdelen 1 en 2) van het luchthavenbesluit zijn opgenomen de maximale bouwhoogtes die moeten worden aangehouden in verband met de vliegveiligheid (de Obstakel Limitatieve Vlakken). De hoogtebeperkingen betreffen 80 meter boven NAP in het deel van het Hengelose grondgebied dat het dichtst bij het vliegveld ligt tot 185 meter in verder weg gelegen delen.
- In bijlage V-6B (kaartdelen 1 en 2) van het luchthavenbesluit zijn opgenomen de maximale bouwhoogtes die moeten worden aangehouden in verband met de naderings- en vertrekroutes (obstakelvlakken voor nadering en vertrekroutes).

- Deze gebieden beslaan slechts een beperkt deel van het Hengelose grondgebied en geven in die delen een beperking van de bouwhoogte van 80 tot 180 meter boven NAP.

Het maaiveld in het plangebied is nergens hoger dan 20 meter boven NAP. Zolang niet hoger wordt gebouwd dan 60 meter boven het maaiveld is er dan ook zeker geen strijdigheid met bovengenoemde hoogtebeperkingen. De maximale bouwhoogte in het bestemmingsvlak is ruim lager dan 60 meter. Het bestemmingsplan staat geen bouwhoogte toe die strijdig is met bovengenoemde hoogtebeperkingen. Het plan vormt daarom geen knelpunt voor het (radar)obstakel- en verstoringsgebied van het radarstation Twente.

8. Vormvrije mer-beoordeling

Op grond van de Wet milieubeheer in verbinding met het Besluit milieueffectrapportage moet bij activiteiten zoals beschreven in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit mer worden beoordeeld of er sprake is van zodanig belangrijke nadelige milieugevolgen dat eerst een milieueffectrapport (mer) moet worden opgesteld.

Ten opzichte van het vigerende plan wordt een verpleeghuis niet gerealiseerd en worden minder woningen gebouwd. Omdat het plan minder activiteiten toelaat dan het vigerende plan, is geen sprake van een situatie zoals bedoeld in de bijlage bij het Besluit mer. Een vormvrije mer-beoordeling is dan ook niet nodig.

9. Natura 2000 en stikstofdepositie

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd.

Er is geen sprake van een Natura 2000-gebied ter plaatse of in de directe omgeving van het plangebied. Het plangebied ligt op een afstand van circa 2,5 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Lonnekermeer.

Het aantal te realiseren woningen neemt af en een verpleeghuis wordt niet gerealiseerd (t.o.v. het vigerende bestemmingsplan). Hierdoor zal de totale stikstofemissie afnemen. Met het programma AERIUS is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat er in de gebruiksfase geen depositie op Natura 2000 gebieden zal plaatsvinden. Het aspect stikstofdepositie vormt daarom geen belemmering voor dit plan.