

Opdrachtgever:

Gemeente Hengelo
Sector Beleid en Projecten
Afdeling Ruimtelijke en Economische ontwikkelingen
Postbus 18
7550 AA HENGELO

MILIEUASPECTENSTUDIE BUITENGEBIED

Milieuaspectenstudie ten behoeve van het
bestemmingsplan Buitengebied

Samengesteld door:

Sector Brandweer, Veiligheid en Leefomgeving
Afdeling Beleid en Advies

Versie 2.0

Datum: juni 2010

Datum:

- | | |
|---|------------|
| <input type="checkbox"/> werkexemplaar | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> concept | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> voorontwep | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> P.P.C | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> ontwerp | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> vastgesteld door de raad bij besluit | d.d.: |
| | gewijzigd: |
| | nummer: |
| <input type="checkbox"/> goedgekeurd door GS bij besluit | d.d.: |
| | gewijzigd: |
| | nummer: |
| <input type="checkbox"/> in werking | d.d.: |
| | volledig: |
| <input type="checkbox"/> onherroepelijk | d.d.: |
| | volledig: |

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting	3
2. Bedrijven en milieuzonering	6
3. Geluid	8
3.1 Wet geluidhinder	8
3.2 Wegverkeerslawaaï	9
3.3 Railverkeerslawaaï	10
3.4 Industrielawaaï	10
3.5 Luchtvaartlawaaï	10
4. Luchtkwaliteit langs wegen	11
5. Externe Veiligheid	12
6. Bodemaspecten	17
7. Ontwikkellocaties	18

| Bijlagen: Geluidberekeningen

1. Samenvatting

1.1 Bedrijven en milieuzonering

Het buitengebied wordt gekenmerkt door een toenemende multifunctionaliteit. In het verleden was het vooral de agrarische sector die het gezicht van het buitengebied bepaalde. Nu zijn het in toenemende mate de niet-agrarische functies die mede het beeld van het buitengebied bepalen. Het bestemmingsplan Buitengebied is conserverend van aard. Incidenteel zijn kleinschalige ontwikkelingen mogelijk in de vorm van een woning of bedrijfsactiviteiten met geringe milieubelasting. Bestaande niet-agrarische bedrijven zijn al langer aanwezig en bevinden zich verspreid over het buitengebied veelal op ruime afstand van woningen van derden en vormen geen knelpunt. Bij nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen) zal getoetst worden aan de zoneringsafstanden uit de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering.

Voor agrarische bedrijvigheid geldt specifieke milieuregelgeving. Regels voor agrarische bedrijvigheid zijn onder meer geformuleerd in de Wet ammoniak en veehouderij, de Wet geurhinder en veehouderij en de Wet milieubeheer. In het kader van milieuvergunningverlening zal aan deze regels worden getoetst.

1.2 Geluid

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder. Deze geeft de normen voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Regels ter uitvoering van de Wet geluidhinder zijn vastgelegd in het Besluit geluidhinder. Luchtvaartlawaai is niet in de Wet geluidhinder, maar in de Luchtvaartwet geregeld.

In het buitengebied kan de geluidsbelasting door wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart een rol spelen. Hierna worden deze vormen van geluidsbelasting achtereenvolgens behandeld.

Wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat er wettelijke zones zijn langs wegen. De zone wordt bepaald door een binnen- of buitenstedelijke ligging en het aantal rijbanen. Wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur of lager zijn niet zoneringsplichtig. Deze wegen hoeven verder niet onderzocht te worden.

Aangezien de actualisatie van het bestemmingsplan Buitengebied in hoofdzaak een conserverend karakter heeft, is uitsluitend akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting ter plekke van de ontwikkellocaties. Uit de berekeningen blijkt dat wegverkeerslawaai geen belemmering vormt voor de te realiseren woningen.

Railverkeerslawaai

In het Besluit geluidhinder is opgenomen dat binnen de zone van het spoor een akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Verschillende delen van het plangebied liggen binnen de zone van een spoorlijn. Aangezien de actualisatie in hoofdzaak een conserverend karakter heeft, met uitzondering van de ontwikkellocaties, en de ontwikkellocaties niet zijn gelegen binnen de zone van een spoorweg is het aspect railverkeerslawaai niet van belang.

Industrielawaai

Een deel van het bestemmingsplan Buitengebied ligt binnen de geluidzone van de geluidgezoneerde industrieterreinen Westermaat en Twentekanaal. Binnen de geluidzone vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats.

Het aspect industrielawaai hoeft voor het plan Buitengebied niet nader onderzocht te worden.

Luchtvaartlawaai

Op 5 juni 1992 is de geluidzone van het Vliegveld Twente vastgesteld door de Staatssecretaris van Defensie.

De vastgestelde zone is op de verbeelding aangegeven. Het bestemmingsplan Buitengebied ligt gedeeltelijk binnen de 35 KE-contour tot en met globaal de 55 KE-contour. Binnen deze contouren gelden beperkingen met betrekking tot nieuw te projecteren geluidgevoelige bestemmingen. Aangezien er echter binnen de 35-KE-contour, binnen het bestemmingsplan Buitengebied, geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd is dit aspect niet van belang.

Door de Staatssecretaris van Defensie is de vliegbasis Twenthe 1 januari 2007 gesloten voor het militaire vliegverkeer. Het zonebesluit is echter nog niet ingetrokken. Dit betekent dat de momenteel vastgestelde geluidzone nog van kracht is.

Bovendien speelt op dit moment de discussie of na sluiting van het militaire vliegveld een doorstart van de burgerluchtvaart zal gaan plaatsvinden.

1.3 Luchtkwaliteit langs wegen

Op 15 november 2007 is Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen (Wet luchtkwaliteit) aan de Wet milieubeheer toegevoegd en van kracht geworden. De wet is enerzijds bedoelt om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging.

Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet Luchtkwaliteit onder andere geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen als een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Het bestemmingsplan Buitengebied is een zogenaamd conserverend plan. Dit betekent dat bestaande functies worden bestemd. Het opnieuw vastleggen van de bestaande functies heeft geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Kleinschalige ontwikkelingen zoals het incidenteel bouwen van een woning is mogelijk. Deze ontwikkelingen vallen onder het begrip niet in betekenende mate. Luchtkwaliteit is daarom geen belemmering voor deze ontwikkelingen.

Met behulp van de rapportagetool is voor het jaar 2008 en 2009 een berekening uitgevoerd ter plaatse van de maatgevende wegen in en rondom Hengelo. Berekend is of er binnen de gemeente Hengelo in 2008 en 2009 knelpunten waren met betrekking tot de luchtkwaliteit langs wegen. Uit deze rapportage blijkt dat in 2008 en 2009 nergens in Hengelo de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ werden overschreden.

1.4 Externe Veiligheid

Er zijn geen nieuwe (beperkt)kwetsbare objecten geprojecteerd binnen het invloedsgebied van inrichtingen die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Toetsing aan het BEVI is daarom niet noodzakelijk.

Door en langs het plangebied lopen het spoortraject Hengelo-Oldenzaal, Hengelo-Enschede, Hengelo-Almelo en Hengelo-Zutphen. Met uitzondering van het traject Hengelo-Enschede worden over deze spoortrajecten gevaarlijke stoffen vervoerd. Daarnaast ligt het plangebied gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van enkele wegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd: de A1, de A35 en de N18 (Haaksbergerstraat). In het kader van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is onderzoek gedaan naar het risico van het gevaarlijke stoffenvervoer over deze transportassen. Langs geen van de transportassen wordt een plaatsgebonden risicocontour berekend. Daarnaast is langs deze trajecten in het plangebied, mede vanwege de lage bevolkingsdichtheden, het groepsrisico nu en in de toekomstige situatie gering. Bovendien vindt door voorliggend plan geen verdichting van de bebouwing plaats en zal het groepsrisico niet toenemen.

In het buitengebied liggen diverse hogedruk aardgasleidingen en een brandstofleiding. Het tracé van de leidingen is op de verbeelding vastgelegd. Aan weerszijden van hoofdtransportleidingen voor aardgas moet een belemmerde strook in acht worden genomen van 2x5 meter. Voor regionale transportleidingen voor aardgas geldt een strook van 2x4 meter. Deze belemmerde stroken zijn op de verbeelding aangegeven. Binnen deze strook geldt, behoudens ontheffingen, een verbod tot het oprichten van bouwwerken en geldt een aanlegvergunningstelsel voor werken of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de buisleiding. Binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} worden geen nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd. Alle ontwikkellocaties liggen ruimschoots buiten het invloedsgebied van de leidingen. Een verantwoording van het groepsrisico is niet noodzakelijk.

1.5 Bodemaspecten

Het bestemmingsplan Buitengebied heeft voornamelijk betrekking op het conserveren van een bestaande situatie. Voor de bestaande situatie is in principe geen bodemonderzoek noodzakelijk. Wanneer binnen het conserverend bestemmingsplan (incidenteel) nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de bodemgesteldheid. De ontwikkellocaties zijn nader beschreven in hoofdstuk 7.

1.6 Ontwikkelingslocaties

De geprojecteerde nieuwe woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. De aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen. Qua bodemaspecten kan worden gesteld dat voor drie locaties voldoende bodemgegevens beschikbaar zijn om de bodemkwaliteit te bepalen ten behoeve van de beoogde functiewijziging. Voor de locatie Deldenerdijk 61/63 zijn echter onvoldoende gegevens beschikbaar. Derhalve zal voor de locatie Deldenerdijk 61/63 voorafgaand aan de functiewijziging een bodemonderzoek conform de geldende eisen (zie hiervoor Richtlijnen bodemonderzoek internetsite Gemeente Hengelo) moeten worden uitgevoerd.

1.7 MER

In het bestemmingsplan wordt geen ruimte gemaakt voor m.e.r.(-beoordelings)plichtige activiteiten.

2. Bedrijven en milieuzonering

Het buitengebied wordt gekenmerkt door een toenemende multifunctionaliteit. In het verleden was het vooral de agrarische sector die het gezicht van het buitengebied bepaalde. Nu zijn het in toenemende mate de niet-agrarische functies die het beeld van het buitengebied bepalen. Naast de pure agrarische functie heeft het buitengebied ook economische waarden vanwege de aanwezigheid van andere, veelal agrarische aanverwante bedrijvigheid.

In het buitengebied zijn agrarische handels- en hulpbedrijven aanwezig, zoals loonbedrijven, landbouwmechanisatiebedrijven en aannemers voor sloop- en grondwerken. Daarnaast komt verspreid in het buitengebied agrarische gerelateerde bedrijvigheid voor zoals maneges, hoveniersbedrijven, kwekerijen en dierenpensies. Naast de landbouwgerelateerde bedrijvigheid komt in het buitengebied bedrijvigheid voor als bouwnijverheid, installatiebedrijven en constructiebedrijven. De niet-agrarische bedrijven staan vermeld in de bijlage.

Het bestemmingsplan Buitengebied is conserverend van aard. Incidenteel zijn kleinschalige ontwikkelingen mogelijk in de vorm van een woning of bedrijfsactiviteiten met geringe milieubelasting. Bestaande niet-agrarische bedrijven zijn al langer aanwezig en bevinden zich verspreid over het buitengebied veelal op ruime afstand van woningen van derden. Bij nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen) zal getoetst worden aan de zoneringafstanden uit de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering. De ontwikkellocaties zijn nader beschouwd in hoofdstuk 7.

Milieuhinder agrarische bedrijvigheid

Ten aanzien van agrarische bedrijvigheid geldt een specifieke milieuregelgeving. Hierin worden regels gegeven voor:

- de afstand van agrarische bedrijven tot gevoelige functies; dit in verband met stankhinder en voor verzuring gevoelige gebieden;
- het beleid ten aanzien van de nieuwvestiging en uitbreiding van glastuinbouwbedrijven en intensieve veehouderijbedrijven;
- de plaatsing van mestopslagplaatsen, opslag en/of gebruik van gronden voor baggerspecie en dergelijke.

Beleid hiervoor is onder meer geformuleerd in de Wet ammoniak en veehouderij, de Wet geurhinder en veehouderij en de Wet milieubeheer.

Wet ammoniak en veehouderij

Met de Wet ammoniak en veehouderij wordt ter bescherming van zeer kwetsbare natuur een aanvullend zoneringbeleid gevoerd. De Wet ammoniak en veehouderij is gewijzigd in mei 2007. Binnen een zone van 250 meter om een kwetsbaar natuurgebied is nieuwvestiging van veehouderijen niet mogelijk (uitgezonderd veehouderij ten behoeve van natuurbeheer). Uitbreiding van bestaande veehouderijen is ook beperkt: ruimtelijk waar het gaat om bouw mogelijkheden van veestallen en milieuhygiënisch tot een emissieplafond c.q. een maximale omvang van de rundveestapel. De wet krijgt toepassing via de Wet milieubeheer en heeft geen doorwerking in het bestemmingsplan.

De Wet geurhinder en veehouderij

De Wet geurhinder en veehouderij vormt vanaf 1 januari 2007 het toetsingskader voor de geurhinder vanwege dierenverblijven van veehouderijen. De wet bepaalt op welke manier geur (stank) van veehouderijstallen in de milieuvergunning moet worden beoordeeld en geeft normen voor de geurbelasting die een veehouderij mag veroorzaken op een geurgevoelig object.

De gemeenteraad heeft de bevoegdheid om bij verordening voor gedeelten van het grondgebied van de gemeente, binnen wettelijke marges, afwijkende geurnormen vast te stellen. De normstelling uit deze wet geldt als wettelijke norm bij milieuvergunningverlening aan veehouderijbedrijven. Mede op grond van jurisprudentie geldt de norm echter ook als de grens waarbij nog sprake is van een goede ruimtelijke ordening, i.c. een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast regelt de Wet geurhinder en veehouderij de bescherming tegen geurhinder bij milieuvergunningverlening van voormalige agrarische bedrijfswoningen en woningen die op of na 19 maart 2000 zijn gebouwd op een kavel van een veehouderij die op die datum nog in bedrijf was. Dergelijke woningen krijgen dezelfde bescherming als agrarische bedrijfswoningen. Deze situatie is op enkele woningen in het plangebied van toepassing. Deze woningen worden voorzien van een aanduiding op de verbeelding.

3. Geluid

3.1 Wet geluidhinder

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder. Deze geeft de normen voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Regels ter uitvoering van de Wet geluidhinder zijn vastgelegd in het Besluit geluidhinder. Luchtvaartlawaai is niet in de Wet geluidhinder, maar in de Luchtvaartwet geregeld.

Binnen de zones van industrieterreinen, wegen en spoorwegen dient bij het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen of bij het ontwikkelen van industrieterreinen, wegen en spoorwegen een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De Wet geluidhinder toetst plannen op geluidbelastingen aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen of aan de rand van de locatie waarbinnen het realiseren van dergelijke bestemmingen mogelijk is. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn:

- Woningen
- Onderwijsgebouwen (geen gymnastieklokaal)
- Zieken- en verpleeghuizen
- Andere gezondheidszorggebouwen zoals,
 - Verzorgingstehuizen
 - Psychiatrische inrichtingen
 - Medisch centra
 - Poliklinieken
 - Medische kleuterdagverblijven
- Geluidsgevoelige terreinen:
 - Terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen, voor zover deze

- bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg
- Woonwagendstandplaatsen

De Wet geluidhinder kent de (voorkeurs)grenswaarde en de maximale ontheffingswaarde. In beginsel moet aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. Onder voorwaarden kan het bevoegde gezag een hogere grenswaarde vaststellen. Een hogere waarde dan de maximale ontheffingswaarde is wettelijk niet mogelijk.

De restricties en voorwaarden waaronder een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld, zijn vastgelegd in de nota geluid van de gemeente Hengelo zoals vastgesteld op 10 februari 2009. In deze nota wordt gesproken over een goed woon- en leefklimaat.

Een goed woon- en leefklimaat betekent voor het aspect geluid niet voor alle delen van Hengelo hetzelfde. Bewoners van de binnenstad of van een bedrijfswoning op een bedrijventerrein zullen andere verwachtingen hebben dan bewoners van specifieke woongebieden. Om die reden zijn in de geluidnota gebiedstypen onderscheiden en wordt per gebiedstype een passende bescherming tegen overmatige geluidbelasting geboden. In Hengelo zijn 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. In de nota zijn de gebiedstypen en ambitie- en plafondwaarden opgenomen.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet in beginsel aan de ambitiewaarde voor het gebiedstype worden voldaan. Daartoe moet, zonodig, eerst worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om de geluidemissie bij de bron (bijv. stil asfalt) terug te dringen. Als dat niet mogelijk is of onvoldoende resultaat geeft, moet worden onderzocht of in de overdracht maatregelen mogelijk zijn (verder van de (spoor)weg bouwen, geluidsschermen plaatsen e.d.). Als ook overdrachtsmaatregelen onvoldoende effect hebben of niet mogelijk zijn, kan onder voorwaarden een hogere waarde tot maximaal de plafondwaarde worden toegestaan. Voor het gebiedstype buitengebied en stadsparken geldt een ambitiewaarde van Lden 43 dB en een plafondwaarde van Lden 53 dB.

De geluidsbelasting wordt per geluidsbron berekend en getoetst. De samenhang tussen verschillende geluidsbronnen mag niet uit het oog verloren worden maar de belastingen behoeven niet gecumuleerd berekend te worden.

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer bedraagt Lden 48 dB.

In wettelijk bepaalde situaties is het mogelijk hogere geluidsbelastingen toe te laten. Nieuwbouw in de zone van een weg is toelaatbaar tot een geluidsbelasting van Lden 63 dB. De maximaal toelaatbare waarde voor woningen en/of geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van de Rijksweg bedraagt:

- Voor buitenstedelijke nieuwbouw Lden 53 dB;
- Voor buitenstedelijke vervangende nieuwbouw Lden 58 dB;
- Voor agrarische bedrijfswoningen Lden 58 dB.

3.2 Wegverkeerslawaaï

In verband met een wijziging van een bestemmingsplan, dient volgens de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek ingesteld te worden naar de geluidbelasting, die door nieuwe woningen en/of geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone vanwege een weg, ondervonden gaat worden, zonder de invloed van extra maatregelen die de geluidsoverdracht verder beperken en naar de doeltreffendheid van in aanmerking komende maatregelen.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zone vanwege Rijksweg A1 en A35, bestaande uit vier rijstroken. Hiervoor geldt een zone van 400 meter. Echter, binnen deze zone vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats. Langs de overige wegen in buitenstedelijk gebied, bestaande uit twee rijstroken, gelden zones van 250 meter breed.

Deze zones zijn niet van toepassing indien;

- a. de wegen zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- b. voor de wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt;

De geluidsberekeningen ter plaatse van de ontwikkellocaties zijn uitgevoerd met SRM1 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De geluidsbelasting is bepaald door het berekende geluidsniveau te verminderen met 2 of 5 dB in verband met de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder voor het in de toekomst stiller worden van wegverkeer. Indien de rijksnelheid 70 km/uur of meer is bedraagt de aftrek 2 dB. Voor de overige wegen is de aftrek 5 dB.

De resultaten van dat onderzoek worden in hoofdstuk 7 beschreven.

3.3. Railverkeerslawaai

In het Besluit geluidhinder is opgenomen dat binnen de zone van het spoor een akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden als er nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zone. De spoorlijnen Hengelo – Enschede en Hengelo – Oldenzaal doorkruisen het plangebied. De spoorlijnen Hengelo – Zutphen en Hengelo – Almelo grenzen aan het plangebied. Verder loopt door het plangebied het 'AKZO-spoorlijntje'. Een spoorlijn die in het verleden voornamelijk werd gebruikt voor chloortransporten van AKZO. Deze lijn zal waarschijnlijk worden aangewezen als stamlijn. Hiervoor geldt een maximale snelheid van 30 km/uur en een bebouwingsvrije zone van 3 meter vanaf de buitenste spoorstaaf. Binnen de zones van de doorgaande spoorlijnen alsmede binnen een afstand van 3 meter van de 'Akzo spoorlijn' worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aspect railverkeerslawaai is daarom niet van belang.

3.4. Industrielawaai

Een deel van het bestemmingsplan Buitengebied ligt binnen de geluidzone van de gezoneerde industrieterreinen Westermaat en Twentekanaal. Binnen de geluidzone vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats. Het aspect industrielawaai hoeft voor het plan Buitengebied niet nader onderzocht te worden.

3.5. Luchtvaartlawaai

Op 5 juni 1992 is de geluidzone van het Vliegveld Twente vastgesteld door de Staatssecretaris van Defensie.

Het bestemmingsplan Buitengebied ligt gedeeltelijk binnen de zone van het Vliegveld Twenthe. De vastgestelde zone is op de verbeelding aangegeven.

Het bestemmingsplan Buitengebied ligt gedeeltelijk binnen de 35 KE-contour tot en met globaal de 55 KE-contour. Binnen deze contouren gelden beperkingen met betrekking tot nieuw te projecteren geluidgevoelige bestemmingen. Aangezien er echter binnen de 35 KE-contour, binnen het plangebied Buitengebied, geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd is dit aspect niet van belang.

Door de Staatssecretaris van Defensie is de vliegbasis Twenthe 1 januari 2007 gesloten voor het militaire vliegverkeer. Het zonebesluit is echter nog niet ingetrokken. Dit betekent dat de momenteel vastgestelde geluidszone nog van kracht is. Bovendien speelt op dit moment de discussie of na sluiting van het militaire vliegveld een doorstart van de burgerluchtvaart zal gaan plaatsvinden. In dat geval zal er een nieuwe geluidzone door de minister van Verkeer en Waterstaat moeten worden vastgesteld. De verwachting is dat deze zone aanmerkelijk kleiner zal zijn dan de huidige zone.

4. Luchtkwaliteit langs wegen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet vervangt het besluit luchtkwaliteit 2005. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging.

Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkelingen, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen 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 is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

In de Algemene Maatregel van Bestuur 'Niet in Betekende Mate' (NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (regeling NIBM) van 30 oktober 2007 zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip niet in betekende mate is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde van NO₂ en PM₁₀.

Voor bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Onder andere gaat het om woningbouwlocaties van maximaal 3000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Het bestemmingsplan Buitengebied is een zogenaamd conserverend plan. Dit betekent dat bestaande functies worden bestemd. Het opnieuw vastleggen van de bestaande functies heeft geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Kleinschalige ontwikkelingen als het incidenteel bouwen van een woning is mogelijk. Deze ontwikkelingen vallen onder het begrip niet in betekenende mate bijdragen. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor deze ontwikkelingen.

Met behulp van de rapportagetool is voor het jaar 2008 en 2009 een berekening uitgevoerd ter plaatse van de maatgevende wegen in en rondom Hengelo. Berekend is of er binnen de gemeente Hengelo in 2008 en 2009 knelpunten waren met betrekking tot de luchtkwaliteit langs wegen. Uit deze rapportage blijkt dat in 2008 en 2009 nergens in Hengelo de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ werden overschreden. Omdat door het treffen van generieke maatregelen de luchtkwaliteit in de toekomst verder zal verbeteren wordt in Hengelo geen probleem verwacht met betrekking tot luchtkwaliteit.

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 bepaald enerzijds 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 externe veiligheids normering rond transportassen is nog niet wettelijke geregeld; wel is door de ministeries van V&W, Vrom en BZ een circulaire opgesteld: de **Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen**. In deze circulaire wordt een met het Bevi vergelijkbare systematiek geadviseerd.

In het Bevi zijn aangewezen: inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is en Wro-besluiten en de Wet milieubeheer-besluiten waarbij het Bevi moet worden toegepast. In Circulaire worden de Wro-besluiten en verkeersbesluiten aangewezen waarbij de Circulaire moet worden toegepast.

Het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in twee grootheden, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het **plaatsgebonden risico** is gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting of transportas zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval binnen die inrichting of transportas waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.

Het plaatsgebonden risico is een rekenkundige waarde, is onafhankelijk van de aard van de omgeving en kan worden weergegeven als een contour rond de inrichting of transportas die punten met een even hoog risico met elkaar verbindt. Aan het plaatsgebonden risico is een (wettelijke) grenswaarde verbonden: een overlijdenskans van 10^{-6} (1 op een miljoen) per jaar. Binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} rond een Bevi-inrichting mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden of worden geprojecteerd.

Het **groepsrisico** is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een inrichting of transportas in één keer het dodelijk slachtoffer worden van een incident met gevaarlijke stoffen binnen de inrichting of op de transportas. Bij de bepaling van het groepsrisico wordt, in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, de feitelijke situatie van de omgeving betrokken, zoals: bevolkingsdichtheid, aard van de bebouwing en zelfredzaamheid. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek waarin het mogelijke aantal dodelijke slachtoffers ten gevolge van een calamiteit wordt afgezet tegen de kans dat deze gebeurtenis optreedt.

Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een inrichting. De grootte van het invloedsgebied is afhankelijk van de effectafstanden: het invloedsgebied omvat het gebied waarbinnen bij het maatgevende ongevalsscenario ten minste 1% van de blootgestelde personen overlijdt. In veel gevallen komt dit gebied vrij goed overeen met de 10^{-8} -contour voor het plaatsgebonden risico. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) wordt voor een aantal typen van inrichtingen (bijvoorbeeld LPG-stations) een vaste omvang van het invloedsgebied aangewezen.

Het Bevi en de Circulaire kennen voor het groepsrisico geen grenswaarde, maar zogenoemde oriëntatiewaarden. Het groepsrisico moet worden vergeleken met die oriëntatiewaarde.

Als op grond van een Wro-besluit de vestiging of bouw van kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van een inrichting wordt toegestaan, moet in de motivering van dat besluit het groepsrisico worden verantwoord (artikel 13 Bevi). Bij de vaststelling van een Wro-besluit of Verkeersbesluit moet op grond van de Circulaire het groepsrisico worden verantwoord als het groepsrisico als gevolg van dat besluit toeneemt of als het groepsrisico groter is dan de oriëntatiewaarde.

In de nabijheid van het plangebied liggen twee bedrijven waar het aspect externe veiligheid van belang is. Het betreft de Zuivelhoeve aan de Bruninksweg (propaangastank van 50 m³) en van der Sluis aan de Aardoliestraat (opslag en distributie van aardolieproducten). Het invloedsgebied van beide bedrijven strekt zich uit tot over het plangebied.

Binnen het invloedsgebied van beide inrichtingen worden geen nieuwe kwetsbare objecten gerealiseerd ook zal het aantal personen binnen het invloedsgebied niet toenemen. Het aspect externe veiligheid voor inrichtingen is daarom niet van belang.

Doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Door het plangebied lopen de spoortrajecten Hengelo – Oldenzaal en Hengelo – Enschede. Het plangebied grenst aan de trajecten Hengelo – Almelo en Hengelo - Zutphen.

Momenteel is wetgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in voorbereiding (het zogenoemde basisnet vervoer gevaarlijke stoffen). Dit basisnet heeft betrekking op het spoor en op de rijkswegen. In het basisnet wordt de risicoruimte vastgelegd. Voor het vervoer wordt deze risicoruimte een wettelijke grens; het vervoer mag geen groter risico veroorzaken dan deze grens. De ruimtelijke ordening is ook gebonden aan de risicoruimte; de regelgeving zal worden vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid. Binnen de veiligheidszone langs de transportassen mogen geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd. En bij de verantwoording van het groepsrisico moet worden uitgegaan van de vastgestelde risicoruimte. De risicoruimte is nog niet vastgesteld; wel is duidelijk met welke prognosecijfers voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gerekend.

Over het traject Hengelo-Enschede vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats en dit wordt ook voor de komende jaren niet voorzien.

Over de trajecten Hengelo – Almelo en Hengelo – Oldenzaal wordt wel een substantiële stroom gevaarlijke stoffen geprognoseerd. En ook voor het traject Hengelo – Zutphen wordt een stroom geprognoseerd en zal waarschijnlijk een risicoruimte worden vastgesteld.

Op basis van de geprognoseerde vervoersstromen wordt op geen van de trajecten een plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ berekend. In het plangebied zijn dan ook geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd binnen de (toekomstige) veiligheidszone langs de spoortrajecten.

De bevolkingsdichtheden binnen het plangebied langs de spoortrajecten zijn gering. Om die reden is het groepsrisico klein.

Uit de berekeningen die in het kader van het basisnet zijn gemaakt, kan worden opgemaakt dat het groepsrisico langs de trajectdelen langs en door het plangebied kleiner is dan $0,1$ * oriëntatiewaarde. Bovendien vinden geen ontwikkelingen plaats binnen het invloedsgebied van het spoor waardoor het groepsrisico toeneemt.

Een verdere verantwoording van het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor kan dan ook achterwege blijven.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Het plangebied ligt voor een deel binnen het invloedsgebied van de A1 en de A35, rijkswegen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Ook over de Haaksbergerstraat (de N18) wordt een beperkte hoeveelheid gevaarlijke stoffen vervoerd. Ten behoeve van de eindrapportage basisnet weg, d.d. 17 september 2009, is onderzoek gedaan naar het externe veiligheidsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg. Hiertoe is de huidige situatie en de situatie 2020 beschouwd. De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico ligt, zowel nu als in de toekomst, nergens op het traject van de A1, de A35 en de N18 in Hengelo buiten de weg, dus ook niet buiten het wegvak dat loopt langs het plangebied.

In genoemde eindrapportage is ook het groepsrisico bepaald. Nergens langs de A1, A35 en N18, zowel in de huidige als de toekomstige situatie, is het groepsrisico groter dan $0,1$ * oriëntatiewaarde. Binnen het invloedsgebied van de drie wegen in het plangebied vindt geen verdere verdichting van de bebouwing plaats en zal het groepsrisico dan ook niet toenemen.

Daarnaast worden via de Haaksbergerstraat, de Wolfkaterweg, de Mensinkweg en de Bruninksweg twee bedrijven bevoorrad met LPG. Dit betreft een relatief gering aantal transportbewegingen per jaar.

Zonder berekening kan worden vastgesteld dat dit niet zal leiden tot een plaatsgebonden risicocontour of substantieel groepsrisico.

Een verdere verantwoording van het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg kan dan ook achterwege blijven.

Ondergrondse buisleidingen

Ten behoeve van het reguleren van de externe veiligheidsaspecten van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in voorbereiding. Op 28 augustus 2009 is het ontwerp-besluit gepubliceerd. De systematiek van dit (ontwerp)besluit is vergelijkbaar met het Bevi. Langs een buisleiding wordt het plaatsgebonden risico vastgesteld. Bij het projecteren van kwetsbare bestemmingen moet het plaatsgebonden risico van 10^{-6} in acht worden genomen. Bij het projecteren van (beperkt) kwetsbare bestemmingen moet met deze waarde rekening worden gehouden. Verder moet het groepsrisico worden bepaald en moet worden verantwoord waarom het groepsrisico acceptabel wordt geacht, waarbij de waarde van het groepsrisico moet worden gerelateerd aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is gelijk aan de waarde die geldt voor transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor. Daarnaast moet langs een buisleiding ten behoeve van onderhoud een zogenoemde belemmeringsstrook aan weerszijden van de buisleiding worden bestemd ter grootte van 5 meter. Voor hoofd aardgastransportleidingen bedraagt deze strook eveneens 5 meter en voor regionale aardgastransportleidingen 4 meter. Binnen deze strook geldt, behoudens ontheffingen, een verbod tot het oprichten van bouwwerken en geldt een aanlegvergunningstelsel voor werken of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de integriteit en de werking van de buisleiding.

De buisleidingexploitant is verplicht er zorg voor te dragen dat bij aanleg of vervanging van een buisleiding de plaatsgebonden risicocontour niet buiten de belemmeringenstrook ligt.

Op 22 september 2009 heeft de minister van VROM aan de bevoegde gezagen een brief verzonden waarin zij adviseert om bij ruimtelijke plannen te anticiperen op het genoemde Besluit en niet meer uit te gaan van de eerdere Circulaires. Ook in het vooroverleg heeft de VROM-inspectie zodanig geadviseerd. Daarom worden de externe veiligheidsaspecten van de ondergrondse buisleidingen door het plangebied getoetst aan het ontwerpbesluit externe veiligheid buisleidingen (d.d. 28 augustus, Stscrt 2009, nr. 12819).

Aanwezige leidingen

In het plangebied liggen diverse hogedruk aardgasleidingen en een brandstofleiding.

De in het plangebied gelegen hogedruk aardgasleidingen hebben een diameter tussen de 6 en 24 inch en een druk tussen de 40 en de 80 bar. Het tracé van de leidingen is op de verbeelding vastgelegd en overeenkomstig het genoemde ontwerpbesluit is langs de leidingen een belemmeringenstrook van 5 meter of 4 meter gelegd aan weerszijden van de leiding. Voor zover bekend, is geen bebouwing op kortere afstand aanwezig.

Verder ligt aan de noordzijde van het plangebied een brandstofleiding die wordt beheerd door defensie (een zogenaamde DPO-leiding) met een diameter van 8 inch en een druk van 80 bar. Ook voor deze leiding geldt dat hij, samen met een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding op de verbeelding is vastgelegd.

Voor zover bekend is geen bebouwing op kortere afstand aanwezig.

De leiding wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het transporteren van brandstoffen in de klasse K2 en K3 (zoals kerosine en dieselolie). De leiding is echter ook geschikt voor het, in bijzondere situaties, transporteren van brandstoffen uit de klasse K1 (bijv. benzine). Voor wat betreft de externe veiligheidseffecten zijn de K1-vloeistoffen maatgevend.

Plaatsgebonden risico

Ten behoeve van de provinciale risicokaart heeft de Gasunie het plaatsgebonden risico langs de aardgasleidingen bepaald. Langs het grootste deel van de aardgasleidingen ligt de contour van het plaatsgebonden risico (PR) op de leiding. Op een gering aantal plaatsen valt de PR-contour van 10^{-6} over een kwetsbaar object. Zoals aangegeven in artikel 16 van het ontwerpbesluit externe veiligheid buisleidingen zal de exploitant binnen 3 jaar na inwerkingtreding van dit besluit zodanige maatregelen moeten treffen dat het PR ter plaatse van een kwetsbaar object niet hoger is dan 10^{-6} per jaar. Voor de geprojecteerde woningen geldt dat ze niet liggen binnen de PR-contour van 10^{-6} . Het plaatsgebonden risico van de gasleidingen vormt daarom geen belemmering.

Op basis van berekeningen van het RIVM is vastgesteld dat de 10^{-6} -contour van de DPO brandstofleiding ligt op 12 meter, dit uitgaande van het transport van K1-vloeistoffen. Binnen deze afstand van 12 meter van de leiding bevinden zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Het plan is grotendeels conserverend van aard, met uitzondering van incidentele woonbebouwing, worden als gevolg van dit plan geen personen toegevoegd. De toe te voegen woningen liggen ruimschoots buiten het invloedsgebied van de leidingen.

In artikel 17 van het ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen is vermeld dat een verantwoording van het groepsrisico niet nodig is bij bestemmingsplannen waarvan het ontwerp voor het tijdstip van inwerkingtreding van het besluit ter inzage is gelegd. Een verantwoording van het groepsrisico is daarom niet nodig.

In de gemeentelijke structuurvisie externe veiligheid die momenteel in voorbereiding is, zal nader worden ingegaan op de veiligheidsituatie in relatie tot de planvorming met betrekking tot de voorkoming of bestrijding van zware ongevallen of rampen.

Ook ten gevolge van de brandstofleiding is er geen sprake van een substantieel groepsrisico. De effectafstand van de leiding is beperkt, maximaal circa 50 meter. Het RIVM heeft bepaald dat bij een 36 inch brandstofleiding en een bevolkingsdichtheid kleiner dan 255 personen per hectare het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft.

De bevolkingsdichtheid binnen het effectgebied van de brandstofleiding is aanzienlijk lager dan 255 personen per ha.

Hoogspanningsleidingen

Rond hoogspanningsleidingen wordt met het oog op elektrische velden, geluid en onveiligheid (bv. vallende ijsafzettingen) geadviseerd geen woonbebouwing te realiseren binnen de door elektriciteitsmaatschappijen aangehouden zakelijk rechtstrook. De breedte van de zone is afhankelijk van de transportcapaciteit, het type mast en de mastafstand.

Verschillende hoogspanningsleidingen doorkruisen het buitengebied. Het betreft hoogspanningsleidingen van 380 kV en 110 kV en een ondergrondse hoogspanningskabel van 110 kV. Voor 380 kV leidingen geldt een zakelijke rechtstrook van 2X30 meter, voor 110 kV leidingen 2X25 meter en voor ondergrondse 110 kV leidingen 2X2,5 meter. Op de verbeelding zijn de zakelijk rechtstroken aangegeven.

Vanwege een mogelijk verband tussen de elektromagnetische veldsterkte en gezondheidsschade, adviseert het ministerie van VROM om zekere veiligheidsafstanden aan te houden. Als eerste toetsing geldt de zogenoemde indicatieve zone. Deze indicatieve zone voor de 110-kV leiding is 50 meter aan weerszijden van de leiding en voor de 380 kV-leiding 2x145 meter. Binnen deze indicatieve zone moet worden bepaald waar de veldsterkte groter is dan 0,4 microtesla; dit wordt de specifieke zone genoemd. Binnen de specifieke zone worden gevoelige bestemmingen (waaronder woningen) ontraden. De precieze ligging van deze specifieke zone hangt af van verschillende factoren en moet worden berekend.

De ontwikkelingen in het plangebied vinden plaats buiten de indicatieve zones van de hoogspanningsleidingen. Er is dan ook geen aanleiding om de specifieke zone van de betreffende leidingen te bepalen.

6. Bodemaspecten

Onderhavig bestemmingsplan heeft voornamelijk betrekking op het conserveren van een bestaande situatie. Voor de bestaande situatie is in principe geen bodemonderzoek noodzakelijk. Wanneer binnen het conserverend bestemmingsplan (incidenteel) nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de bodemgesteldheid.

Gezien het een conserverend bestemmingsplan betreft zijn alleen de locaties beschreven waar op korte termijn een wijziging van bestemming plaatsvindt. Deze percelen zijn:

- Sectie F; nr 1559 (Sluitersdijk ongenummerd);
- Sectie F; nr 1566 (Bellersweg ongenummerd);
- Sectie F; nr 1574 (Bellersweg ongenummerd);
- Deldenerdijk 61/63.

Per perceel is geïnventariseerd welke bodemonderzoeken op en in de directie nabijheid van het betreffende perceel zijn uitgevoerd en er is geïnventariseerd of er bodembelastende activiteiten zijn uitgevoerd. Tevens is beoordeeld of de aanwezige gegevens voldoende zijn voor de voorgenomen bestemmingswijziging.

Samenvatting en conclusie

Samenvattend kan worden gesteld dat voor drie locaties voldoende bodemgegevens beschikbaar zijn om de bodemkwaliteit te bepalen ten behoeve van de beoogde functiewijziging. Voor de locatie Deldenerdijk 61/63 zijn echter onvoldoende gegevens beschikbaar.

Derhalve zal voor de locatie Deldenerdijk 61/63 voorafgaand aan de functiewijziging een bodemonderzoek conform de geldende eisen (zie hiervoor Richtlijnen bodemonderzoek internetsite Gemeente Hengelo) moeten worden uitgevoerd.

Gezien het feit dat er in het overige deel van het buitengebied geen functiewijzigingen zijn voorzien is een bepaling van de bodemkwaliteit niet noodzakelijk. Indien alsnog functiewijzigingen zijn voorzien dient voorafgaand aan de functiewijziging de kwaliteit van de bodem te worden vastgesteld en te worden getoetst.

7. Ontwikkelingslocaties

In het bestemmingsplan Buitengebied zijn drie locaties aanwezig waar nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Het gaat om de locaties:

1. Een woning aan de Sluitersdijk (sectie F nr 1559)
2. Twee woningen aan de Bellersweg (sectie F nr 1566 en nr 1574)
3. Twee woningen aan de Deldenerdijk 61 - 63

Hierna worden alle locaties beschreven.

7.1 Woning Sluitersdijk (sectie F nr 1559)

7.1.1. Verkeerslawaaï

Inleiding

Aan de Sluitersdijk (sectie F nr 1559) wordt de bouw van één woning mogelijk gemaakt. De woning is gelegen in de zone van de Sluitersdijk. Een buitenstedelijke weg waarvoor een maximale snelheid van 60 km/uur geldt.

Wettelijk kader

De geluidsbelasting mag bij voorkeur niet meer bedragen dan 48 dB. Indien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk blijken te zijn kan worden overwogen om een hogere waarde vast te stellen. De grenswaarde voor een nieuwe woning binnen de zone van een bestaande buitenstedelijke weg bedraagt 53 dB. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan een hogere waarde worden vastgesteld mits wordt voldaan aan de criteria zoals genoemd in de door de gemeente Hengelo op 10 februari 2009 vastgestelde nota geluid.

In de gemeentelijke nota geluid zijn voor verschillende gebiedstypen ambitiewaarden en plafondwaarden vastgesteld.

Voor het gebiedstype buitengebied en stadsparken geldt een ambitiewaarde van 43 dB en een plafondwaarde van 53 dB. De ambitiewaarde is het geluidniveau dat wordt nagestreefd. De plafondwaarde is het maximale niveau dat onder voorwaarden kan worden toegestaan.

Invoergegevens

De wegverkeersgegevens zijn hieronder weergegeven.

Weg	Weekdaggemiddelde etmaalintensiteit in 2020 (mvt per etmaal)	Voertuigverdeling (licht-middelzwaar-zwaar)	Dag-, avond- en nachtuurverdeling (dag-avond-nacht)
Sluitersdijk	500	99-0,5-0,5	7,0 – 2,6 – 0,7
Maximum snelheid	60 km/uur		
Wegdektype	Fijn asphalt		

Opzet van het onderzoek

Voor het bouwplan is met behulp van standaardrekenmethode 1, versie V1.40 een berekening gemaakt op grond van het Besluit geluidhinder. In het model is rekening gehouden met de wegverharding, dag-, avond- en nachtuurverdeling, snelheid, weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten en voertuigverdeling. Bij de beoordeling is rekening gehouden met de aftrek van 5 dB voor het in de toekomst stiller worden van het verkeer (op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Berekeningsresultaten

Uit de berekeningen blijkt dat op een afstand van 25 meter uit het hart van de weg de geluidsbelasting maximaal 42 dB Lden zal bedragen. Zowel de voorkeursgrenswaarde als de ambitiewaarde worden niet overschreden. De werkelijke afstand van de woning tot de weg is veel groter dan 25 meter. De werkelijke geluidbelasting op de gevel zal nog lager zijn. Het aspect verkeerslawaaï is daarom geen belemmering.

De rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage.

7.1.2. Luchtkwaliteit

Er is sprake van de bouw van één woning. Dit betekent dat er sprake is van een project dat niet in betekenende mate bijdraagt. Het aspect luchtkwaliteit is daarom geen belemmering.

7.1.3. Bodem

Er zijn voldoende bodemgegevens beschikbaar om de bodemkwaliteit te bepalen ten behoeve van de beoogde functiewijziging.

7.1.4. Bedrijven

De nieuwe woning ligt niet binnen de stankcirkels van nabij gelegen agrarische bedrijven.

7.1.5 Externe veiligheid

De woning ligt niet binnen het invloedsgebied van BEVI-inrichtingen, (spoor)wegen of buisleidingen. Het aspect externe veiligheid is daarom geen belemmering.

Conclusie

Qua milieuaspecten zijn er geen belemmeringen.

7.2 Woningen Bellersweg (sectie F. nr. 1566 en 1574)

7.2.1. Verkeerslawaaï

Inleiding

Aan de Bellersweg wordt ter plaatse van de kadastrale percelen sectie F nr 1566 en sectie F nr. 1574 de bouw van twee nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Beide woningen liggen binnen de geluidzone vanwege de Bellersweg.

Wettelijk kader

De geluidsbelasting mag bij voorkeur niet meer bedragen dan 48 dB. Indien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk blijken te zijn kan worden overwogen om een hogere waarde vast te stellen. De grenswaarde voor nieuwe woningen langs bestaande buitenstedelijke wegen bedraagt 53 dB. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan een hogere waarde worden vastgesteld mits wordt voldaan aan de criteria zoals genoemd in de door de gemeente Hengelo op 10 februari 2009 vastgestelde nota geluid. In de gemeentelijke nota geluid zijn voor verschillende gebiedstypen ambitiewaarden en plafondwaarden vastgesteld. Voor het gebiedstype buitengebied en stadsparken geldt een ambitiewaarde van 43 dB en een plafondwaarde van 53 dB. De ambitiewaarde is het geluidniveau dat wordt nagestreefd. De plafondwaarde is het maximale niveau dat onder voorwaarden kan worden toegestaan.

Invoergegevens

De wegverkeersgegevens van de Bellersweg zijn hieronder weergegeven.

Weg	Weekdaggemiddelde etmaalintensiteit in 2020 (mvt per etmaal)	Voertuigverdeling (licht-middelzwaar-zwaar)	Dag-, avond- en nachtuurverdeling (dag-avond-nacht)
Bellersweg	1500	99-0,5-0,5	7,0 – 2,6 – 0,7
Maximum snelheid	Bellersweg 60 km/uur		
Wegdektype	Fijn asfalt		

Opzet van het onderzoek

Voor de bouwplannen is met behulp van standaardrekenmethode 1 versie V1.40 een berekening gemaakt op grond van het Besluit geluidhinder. In het model is rekening gehouden met de wegverharding, dag-, avond- en nachtuurverdeling, snelheid, weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten en voertuigverdeling. Bij de beoordeling is rekening gehouden met de aftrek van 5 dB voor het in de toekomst stiller worden van het verkeer (op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Berekeningsresultaten

Uit de berekeningen blijkt dat op een afstand van 50 meter uit het hart van de Bellersweg de geluidsbelasting maximaal 42 dB Lden zal bedragen. Zowel de voorkeursgrenswaarde als de ambitiewaarde worden niet overschreden. De werkelijke afstand van de woningen tot de weg is groter dan 50 meter. De werkelijke geluidbelasting op de gevel zal daarom nog lager zijn. Het aspect verkeerslawaaai vanwege de Bellersweg is daarom geen belemmering voor de realisatie van de woningen.

De rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage.

7.2.2. Luchtkwaliteit

Er is sprake van de bouw van twee woningen. Dit betekent dat er sprake is van een project dat niet in betekenende mate bijdraagt. Het aspect luchtkwaliteit is daarom geen belemmering.

7.2.3. Bodem

Er zijn voldoende bodemgegevens beschikbaar om de bodemkwaliteit te bepalen ten behoeve van de beoogde functiewijziging.

7.2.4. Bedrijven

De nieuwe woningen liggen niet binnen de stankcirkels van nabij gelegen agrarische bedrijven.

7.2.5 Externe veiligheid

De woningen liggen niet binnen het invloedsgebied van BEVI-inrichtingen, (spoor)wegen of buisleidingen. Het aspect externe veiligheid is daarom geen belemmering.

Conclusie

Qua milieuaspecten zijn er geen belemmeringen.

7.3 Twee woningen Deldenerdijk 61-63

7.3.1. Verkeerslawaaai

Inleiding

Aan de Deldenerdijk 61 – 63 wordt de bouw van twee woningen mogelijk gemaakt. De woningen zijn gelegen binnen de zone van de Deldenerdijk. Een buitenstedelijke weg waarvoor een maximale snelheid van 80 km/uur geldt.

Wettelijk kader

De geluidsbelasting mag bij voorkeur niet meer bedragen dan 48 dB. Indien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk blijken te zijn kan worden overwogen om een hogere waarde vast te stellen. De grenswaarde voor nieuwe woningen langs bestaande buitenstedelijke wegen bedraagt 53 dB. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan een hogere waarde worden vastgesteld mits wordt voldaan aan de criteria zoals genoemd in de door de gemeente Hengelo op 10 februari 2009 vastgestelde nota geluid. In de gemeentelijke nota geluid zijn voor verschillende gebiedstypen ambitiewaarden en plafondwaarden vastgesteld.

Voor het gebiedstype buitengebied en stadsparken geldt een ambitiewaarde van 43 dB en een plafondwaarde van 53 dB. De ambitiewaarde is het geluidniveau dat wordt nagestreefd. De plafondwaarde is het maximale niveau dat onder voorwaarden kan worden toegestaan.

Invoergegevens

De wegverkeersgegevens van de wegen zijn hieronder weergegeven.

Weg	Weekdaggemiddelde etmaalintensiteit in 2020 (mvt per etmaal)	Voertuigverdeling (licht-middelzwaar-zwaar)	Dag-, avond- en nachtuurverdeling (dag-avond-nacht)
Deldenerdijk	1825	98 – 1,5 – 0,5	7 - 2,6 - 0,7
Maximum snelheid	80 km/uur		
Wegdektype	Fijn asfalt		

Opzet van het onderzoek

Voor het bouwplan is met behulp van standaardrekenmethode 1 versie V1.40 een berekening gemaakt op grond van het Besluit geluidhinder. In het model is rekening gehouden met de wegverharding, dag-, avond- en nachtuurverdeling, snelheid, weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten en voertuigverdeling. Bij de beoordeling is rekening gehouden met de aftrek van 2 dB voor het in de toekomst stiller worden van het verkeer (op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Berekeningsresultaten

De woningen worden gerealiseerd op een afstand van circa 50 meter uit het hart van de Deldenerdijk. Op deze afstand is de geluidbelasting 48 dB Lden en gelijk aan de voorkeursgrenswaarde. De ambitiewaarde wordt wel overschreden. Dit betekent dat geen hogere waardebesluit nodig is maar wel getoetst moet worden aan de criteria uit het geluidbeleid. Aangezien het gaat om de bouw van twee woningen worden maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting t.g.v. de Deldenerdijk in de vorm van een stil wegdek en/of afscherming niet doelmatig geacht. Geluidafschermende voorzieningen worden in deze omgeving bovendien als zeer storend ervaren en zijn stedenbouwkundig en landschappelijk ongewenst. Het vergroten van de afstand tussen de woningen en de Deldenerdijk is geen optie. Om te kunnen voldoen aan de ambitiewaarde moeten de woningen op een afstand gebouwd worden dat ze buiten het bouwblok vallen. Dit is niet toegestaan. De bouw van de woning betreft een initiatief van de toekomstige bewoners. De woningen hebben een geluidluwe zijde. Er zal minimaal één verblijfsruimte aan de geluidluwe zijde gerealiseerd moeten worden. De rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage.

7.3.2 Luchtkwaliteit

Er is sprake van de bouw van twee woningen. Dit betekent dat er sprake is van een project dat niet in betekenende mate bijdraagt. Het aspect luchtkwaliteit is daarom geen belemmering.

7.3.3 Bodem

Op deze locatie is ter plaatse van de aanwezige schuur in 1997 een bodemonderzoek uitgevoerd (de Bondt; 97.245012; 21 aug. 1997). Tijdens dit onderzoek zijn licht verhoogde gehalten aan minerale olie en EOX in de bovengrond en chroom, toluen en naftaleen in het grondwater aangetoond. Op het overige deel van het perceel zijn voor zover bekend geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Op de locatie zijn in het verleden bodembelastende activiteiten uitgevoerd (veehouderij, mestopslag).

7.3.4 Bedrijven

De nieuwe woningen liggen niet binnen de stankcirkels van nabij gelegen agrarische bedrijven.

7.3.5 Externe veiligheid

De woningen liggen niet binnen het invloedsgebied van BEVI-inrichtingen, (spoor)wegen of buisleidingen. Het aspect externe veiligheid is daarom geen belemmering.

Conclusie

Voorafgaand aan de bestemmingswijziging dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden.
Voor de overige milieuaspecten zijn er geen belemmeringen.