

**MILIEUASPECTENSTUDIE
DALMEDEN, CPO-Kamers**

Milieuaspectenstudie ten behoeve van het
Bestemmingsplan Dalmeden, deelgebied
CPO-Kamers

**Sector Fysiek
Afdeling Ruimte en Bouwen**

versie 1.0

Datum: mei 2018

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting.....	3
2. Bedrijven en milieuzonering	6
2.1 Aanpak onderzoek	6
2.2 Inventarisatie.....	6
3. Geluid	7
3.1 Wet geluidhinder	7
3.2 Wegverkeerslawaai	7
3.4 Industrielawaai	8
3.5 Vliegtuiglawaai	8
3.6 Railverkeerslawaai	8
4. Luchtkwaliteit.....	9
5. Externe Veiligheid	10
6. Natura 2000.....	11
7. Vormvrije M.E.R. beoordeling.....	11
8. (Radar) Obstakel- en verstoringsgebieden.....	12

Bijlagen

- Resultaat berekening geluid

1. Samenvatting milieuaspectenstudie bestemmingsplan Dalmeden, deelgebied CPO-Kamers

Milieuhygiëne is een belangrijk onderdeel van ruimtelijke ordening. Het is van belang dat in het kader van een zorgvuldige en integrale afweging milieurelevante aspecten in beeld zijn gebracht. Om inzicht te verschaffen in de relevante milieuhygiënische aspecten is een milieuaspectenstudie gemaakt. Deze studie wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en geeft aan hoe is omgegaan met bedrijven en hun zoneringen en diverse hinderaspecten die binnen de ruimtelijke ordening een rol spelen zoals gevaar, lucht en geluid. De samenvattende conclusie is in het bestemmingsplan opgenomen.

Bedrijven en milieuzonering

Om te voorkomen dat knelpunten ontstaan tussen bedrijvigheid en gevoelige functies (zoals wonen), moet tussen deze functies voldoende ruimtelijke scheiding worden aangehouden. In de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering worden voor een groot aantal activiteiten zoneringafstanden geadviseerd. Deze VNG-uitgave wordt algemeen geaccepteerd als richtlijn voor de aan te houden afstanden. Aan de hand van deze richtlijn zijn de bedrijfsactiviteiten in- en rondom het plangebied geïnventariseerd.

Deelgebied CPO-Kamers wordt ingericht als woonwijk, binnen het gebied zijn geen bedrijven geprojecteerd. Buiten het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Het aspect bedrijven en milieuzonering is daarom niet van belang voor dit plan.

Geluid

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.

Hierna worden de verschillende vormen van geluidbelasting achtereenvolgens behandeld.

Wegverkeerslawaai

Langs wegen gelden wettelijke zones. De omvang van de zone wordt bepaald door een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijbanen. Indien het bestemmingsplan mogelijkheden biedt om nieuwe geluidgevoelige functies binnen de zone van de weg te realiseren dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden naar de geluidbelasting vanwege de weg.

Het plangebied ligt binnen de zone van de Dalmedenweg, waarvoor een zone geldt van 200 meter.

Op de Dalmedenweg geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. De wettelijke voorkeursgrenswaarde (evenals de ambitiewaarde voor het gebiedstype wonen) voor wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB. Om de geluidbelasting tpv het plangebied te bepalen is een berekening uitgevoerd mbv standaardrekenmethode 1 van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012. Uit de resultaten blijkt dat op een afstand van 100 meter van de Dalmedenweg de geluidbelasting 36 dB bedraagt. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en ambitiewaarde.

De wettelijk toegestane snelheid op de overige wegen binnen en nabij het plangebied is 30 km/uur. Deze wegen hebben geen zone en er geldt geen wettelijke plicht om de geluidbelasting te berekenen. Deze wegen zijn uitsluitend tbv bestemmingsverkeer. De verkeersintensiteit is daarom zeer laag. Vanwege de snelheid in combinatie met de lage verkeersintensiteit en het gebruik van fijn asfalt voor de wegen is er sprake van een lage geluidbelasting op de woningen. Zonder verdere berekening kan worden gesteld dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Railverkeerslawaai

Het deelgebied CPO-Kamers ligt niet binnen het invloedsgebied van spoorlijnen. Het aspect railverkeerslawaai is daarom niet van belang.

Industrielawaai

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen geluidgezoneerde industrieterreinen. Het aspect industrielawaai is daarom niet van belang.

Luchtvaartlawaai

Het deelgebied CPO-Kamers valt niet binnen de wettelijke geluidzone van het vliegveld Twente Airport. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

Luchtkwaliteit

De belangrijkste regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit is opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm) en de bijbehorende maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Dit wettelijke stelsel wordt ook wel de Wet Luchtkwaliteit genoemd. In de wet zijn de EU-richtlijnen met betrekking tot de luchtkwaliteit geïmplementeerd.

Het bevoegd gezag dient in bepaalde gevallen bij het nemen van ruimtelijke en infrastructurele besluiten en bij het verlenen van vergunningen de luchtkwaliteit mee te nemen in de besluitvorming. Hierbij dient te worden nagegaan wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Als aan één of meer van onderstaande motiveringsgronden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan is luchtkwaliteit geen belemmering voor het plan:

- a. Het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden;
- b. Het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit;
- d. Het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Als de effecten van een project 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit kunnen de ontwikkelingen doorgaan. In het besluit "niet in betekenende mate bijdragen" (luchtkwaliteitseisen) is omschreven dat een project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀. In de regeling "niet in betekenende mate bijdragen", is voor een aantal categorieën van projecten de getalsmatige begrenzing weergegeven waarbinnen geen verdere toetsing aan de 3% grens of de grenswaarden nodig is.

Dit geldt onder andere voor woningbouwlocaties van maximaal 3000 woningen en twee ontsluitingswegen.

Het deelgebied CPO-Kamers maakt deel uit van het bestemmingsplan Dalmeden. Het totale aantal woningen dat gerealiseerd wordt binnen het gehele bestemmingsplan Dalmeden is ruimschoots kleiner dan 3000. Het gehele plan voldoet daarmee aan het criterium 'niet in betekenende mate bijdragen'.

Het aspect luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor dit plan.

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

Risicovolle bedrijven

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig of geprojecteerd die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Ook zijn in de nabijheid van het plangebied geen Bevi-bedrijven aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het plangebied valt niet binnen het invloedsgebied van spoortrajecten waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Binnen en nabij het plangebied zijn geen wegen aanwezig die zijn aangewezen voor het vervoer van routeplichtige stoffen.

Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied CPO-Kamers.

Hoogspanningsleidingen

Binnen het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig.

Natura 2000

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 ruim 3,5 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Lonnekermeer.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Dalmeden. Ten opzichte van het vigerende plan vindt er geen toename plaats van de stikstofemissie. De stikstofdepositie op de meest nabij gelegen Natura 2000 gebieden zal daarom ook niet toenemen.

MER

Op 7 juli 2017 is de wetswijziging van het Besluit Milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit Milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

Deze vormvrije mer-beoordeling is uitgevoerd en het college van B & W heeft hierover besloten dat vanwege de aard en omvang van de milieueffecten van dit project geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden.

(Radar)Obstakel- en verstoringsgebieden

Het plangebied ligt binnen het radarverstoringsgebied van het radarstation Twente. De bouwregels en de afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan laten geen bouwhoogtes toe die strijdig zijn met de hoogtebeperkingen die gelden om de ongestoorde werking van de radarinstallatie te borgen. Dit aspect vormt daarom geen belemmering voor het plan.

2 Bedrijven en milieuzonering

Om te voorkomen dat bedrijven en milieubelastende functies ter plaatse van gevoelige functies (zoals wonen) ontoelaatbare overlast veroorzaken en om te voorkomen dat bedrijven onevenredige inspanningen moeten leveren om aan milieuregels te voldoen, moet tussen deze functies voldoende ruimtelijke scheiding worden aangehouden (zogenoemde milieuzonering). In de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (uitgave 2009) worden voor een groot aantal bedrijven en milieubelastende activiteiten richtafstanden geadviseerd. Deze VNG-uitgave wordt algemeen geaccepteerd als richtlijn voor de aan te houden afstanden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat milieuzonering niet is bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan.

In zijn algemeenheid kan er van worden uitgegaan dat als kan worden voldaan aan de geadviseerde afstanden tussen bedrijven en gevoelige functies, ook in bestaande situaties, ontoelaatbare (milieu)hinder kan worden voorkomen en dat bedrijven in redelijkheid aan de milieuregels kunnen voldoen.

In de activiteitenlijst (uit de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering) is voor allerlei soorten milieubelastende functies aangegeven welke richtafstanden vanwege geur, stof, geluid en gevaar bij voorkeur aangehouden moeten worden ten opzichte van milieugevoelige activiteiten. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

In de VNG-uitgave wordt bedrijvigheid aan de hand van de SBI-codering (standaard bedrijvenindex) onderverdeeld in zes milieubelastings-categorieën. De inpassing dient beoordeeld te worden aan de hand van de richtafstanden. Bedrijfstypen van categorie 1 zijn zondermeer inpasbaar. In het algemeen zal een bestaand bedrijf vallend onder categorie 2 eveneens inpasbaar zijn. Bedrijfstypen van categorie 3 en hoger dienen zorgvuldig ingepast te worden of dienen (op termijn) uitgesloten te worden. De specifieke milieusituatie van deze bedrijven moet in beeld gebracht worden.

2.1 Aanpak onderzoek

De milieuzonering kan op diverse manieren tot stand komen. In het algemeen geldt: mengen waar kan, scheiden waar moet. Er zijn echter bedrijfsactiviteiten die zich slecht verhouden met een intensieve woonomgeving. Deze bedrijfsactiviteiten dienen dan ook in de toekomst uit de woonomgeving geweerd te worden. In het kader van het bestemmingsplan dient de ruimtelijke inpassing van bedrijven geregeld te worden. De Wet milieubeheer is een onvoldoende instrument om dit te reguleren.

Om een beeld te krijgen van de huidige bedrijfsactiviteiten is de bedrijvigheid in de directe nabijheid van het plangebied onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van het milieubedrijvenbestand van de gemeente Hengelo. De inpasbaarheid van de bedrijven is beoordeeld aan de hand van de bedrijvenlijst zoals die is opgenomen in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering.

2.2 Inventarisatie

De bestaande bedrijven rondom het plangebied zijn geïnventariseerd met behulp van het milieubedrijvenbestand. Buiten het plangebied liggen geen bedrijven met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Het plangebied zelf wordt volledig ingericht als woongebied zonder bedrijfsactiviteiten.

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

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.

De Wet geluidhinder kent de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde. In beginsel moet aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. Onder voorwaarden kan het bevoegd 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 verleend, zijn vastgelegd in de nota geluid van de gemeente Hengelo zoals vastgesteld op 10 februari 2009 en herzien in 2015. 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 geluid zijn de gebiedstypen en ambitie- en plafondwaarden opgenomen.

In het algemeen moet bij nieuwe ontwikkelingen aan de ambitiewaarde voor het gebiedstype worden voldaan. Daartoe moet, zo nodig, eerst worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om de geluidemissie bij de bron (bv. 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 plangebied Dalmeden, deelgebied CPO-Kamers is echter geen criterium voor een hogere waarde aanwezig. De geluidsbelasting ter plaatse van woningen of geluidsgevoelige bestemmingen mag daarom niet meer bedragen dan 48 dB.

3.2 Wegverkeerslawaai

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan, dient volgens de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek ingesteld te worden naar de geluidbelasting, die door woningen 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 in het hart van het gebied Dalmeden. In de directe nabijheid van het plangebied zijn uitsluitend 30 km wegen aanwezig met een (zeer)lage verkeersintensiteit. Bij deze wegen is geen zone aanwezig en is het berekenen van de geluidbelasting niet wettelijk verplicht. De dichtstbij gelegen weg waar een hogere maximum snelheid geldt betreft de Dalmedenweg. Voor de Dalmedenweg is de maximum snelheid 60 km/uur. Het plangebied ligt op circa 100 meter van de Dalmedenweg en valt daarmee binnen de wettelijke zone van deze weg. Om inzicht te verkrijgen over de geluidbelasting van deze weg op het plangebied is een berekening uitgevoerd met standaardrekenmethode 1

van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Voor de berekening is een verkeersintensiteit van 1000 mvt/per dag aangehouden. Uit de resultaten blijkt dat op een afstand van 100 meter van de Dalmedenweg de geluidbelasting 36 dB bedraagt (incl. 5 dB aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder).

De berekende geluidbelasting blijft daarmee ruim onder de voorkeursgrenswaarde en de ambitiewaarde welke geldt voor het gebiedstype wonen.

Het aspect verkeerslawaai vormt daarom geen belemmering voor dit plan.

3.4 Industrielawaai

Het plangebied CPO-Kamers ligt niet binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Nader onderzoek naar de geluidbelasting door Industrielawaai is derhalve niet nodig.

3.5 Railverkeerslawaai

Het plangebied CPO-Kamers ligt niet binnen de geluidzone van een spoorlijn. Nader onderzoek naar de geluidbelasting door railverkeer is niet nodig.

3.6 Vliegtuiglawaai

Het plangebied CPO-Kamers valt niet binnen de wettelijke geluidzone van het vliegveld Twente Airport. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

4 Luchtkwaliteit

De belangrijkste regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit is opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm) en de bijbehorende maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Dit wettelijke stelsel wordt ook wel de Wet Luchtkwaliteit genoemd. In de wet zijn de EU-richtlijnen met betrekking tot de luchtkwaliteit geïmplementeerd.

Het bevoegd gezag dient in bepaalde gevallen bij het nemen van ruimtelijke en infrastructurele besluiten en bij het verlenen van vergunningen de luchtkwaliteit mee te nemen in de besluitvorming. Hierbij dient te worden nagegaan wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Als aan één of meer van onderstaande motiveringsgronden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan is luchtkwaliteit geen belemmering voor het plan:

- Het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden;
- Het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit;
- Het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ad a.) Het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden
 Als de effecten van een project niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden kunnen de ontwikkelingen doorgaan. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. In Nederland zijn van deze stoffen alleen stikstofdioxide en fijn stof relevant. Van de overige in de Wet genoemde stoffen worden de grenswaarden niet meer overschreden. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden weergegeven.

Stof	Type norm	Grenswaarde
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	40
Stikstofdioxide	Uurgemiddelde	200 ^a
Fijn stof (Pm ₁₀)	Jaargemiddelde	40
Fijn stof (Pm ₁₀)	Daggemiddelde	50 ^b
Fijn stof (Pm _{2,5})	Jaargemiddelde	25

a) Mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden, b) mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden.

Ad b.) Het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
 Als de effecten van een project niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op locaties waar de luchtkwaliteit de grenswaarden overschrijdt, kunnen de ontwikkelingen toch doorgaan. Een verslechtering van de grenswaarden is wel toegestaan. Wanneer de luchtkwaliteit door een project wel verslechtert op locaties waar de grenswaarden worden overschreden mag, onder voorwaarden, de saldobenadering worden toegepast (Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007). Dit maakt het in beperkte gevallen mogelijk plaatselijk een verslechtering van de luchtkwaliteit boven de grenswaarden toe te staan, als de luchtkwaliteit voor het gehele plangebied per saldo verbetert.

Ad c.) Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit

Als de effecten van een project 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit kunnen de ontwikkelingen doorgaan. In het besluit "niet in betekenende mate bijdragen" (luchtkwaliteitseisen) is omschreven dat een project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀. Dit betekent dat projecten voldoen aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel NO₂ als PM₁₀ met niet meer dan 1,2 ug/m³ toeneemt. In de regeling "niet in betekenende mate bijdragen", is voor een aantal categorieën van projecten de getalsmatige begrenzing weergegeven waarbinnen geen verdere toetsing aan de 3% grens of de grenswaarden nodig is. Dit geldt onder andere voor woningbouwlocaties van maximaal 3000 woningen en twee ontsluitingswegen.

Ad d.) Het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een plan om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het is een samenwerkingsprogramma van het Rijk en de decentrale overheden. Het NSL bevat alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit beïnvloeden en stelt hier maatregelen tegenover die de luchtkwaliteit verbeteren. Het doel van het NSL is te voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Voor projecten die zijn opgenomen in het NSL hoeft niet meer aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen.

Het plangebied CPO-Kamers maakt deel uit van het bestemmingsplan Dalmeden. Het totale aantal woningen dat gerealiseerd wordt binnen het gehele bestemmingsplan Dalmeden is ruimschoots kleiner dan 3000 en voldoet daarmee aan het criterium 'niet in betekenende mate bijdragen'. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor dit plan.

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.

Het **plaatsgebonden risico** is gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval 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 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} mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Binnen de 10^{-5} -contour mogen zich geen bestaande kwetsbare objecten bevinden.

Het **groepsrisico** is gedefinieerd als de cumulatieve kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in één keer het dodelijke slachtoffer wordt van een incident met gevaarlijke stoffen. Bij de bepaling van het groepsrisico wordt, in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, de feitelijke situatie van de omgeving betrokken: de locatie van de aanwezige bebouwing en de bevolkingsdichtheid. 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 de inrichting, de weg of de buisleiding. De grootte van het invloedsgebied is afhankelijk van de effectafstanden: het invloedsgebied omvat het gebied waarbinnen bij het grootst mogelijke ongeval ten minste 1% van de blootgestelde personen overlijdt. Voor rijkswegen en spoorwegen wordt een afstand van 200 meter aangehouden.

Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenoemde oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet worden vergeleken met die oriëntatiewaarde. Daarnaast moet het groepsrisico worden verantwoord. Voor transportroutes geldt (op grond van het Bevt) de verantwoordingsplicht niet als het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde of het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en kleiner is dan de oriëntatiewaarde.

5.1 Risicovolle bedrijven

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig of geprojecteerd die vallen onder het Bevi. Ook zijn in de nabijheid van het plangebied geen Bevi-bedrijven aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Het aspect risicovolle bedrijven is daarom niet relevant voor dit plan.

5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van spoorwegen. Ook zijn er in de nabijheid geen wegen aanwezig die zijn aangewezen voor het transport van routeplichtige stoffen. Het aspect vervoer gevaarlijke stoffen is daarom niet van belang.

5.3 Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen. Dit aspect is daarom niet van belang.

5.4 Hoogspanningsleidingen

Binnen en in de nabijheid van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig die van invloed zijn op het plangebied.

6 Natura 2000

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 ruim 3,5 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Lonnekermeer.

Het plangebied CPO-Kamers maakt onderdeel uit van het vigerende bestemmingsplan Dalmeden. Ten opzichte van het vigerende plan vindt er geen toename plaats van de stikstofemissie. De stikstofdepositie op de meest nabij gelegen Natura 2000 gebieden zal daarom ook niet toenemen.

7 Vormvrije m.e.r.- beoordeling

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit Milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit Milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden

vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Wettelijk kader

Uit de Wet milieubeheer in samenhang met het Besluit milieueffectrapportage volgt dat voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan dat voorziet in "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject" (kolom 1 van onderdeel D 11.2 van de bijlage bij het Besluit mer) beoordeeld moet worden of er zodanige belangrijke nadelige milieueffecten zijn te verwachten dat het nodig is om eerst een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. Bij de beoordeling moeten de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn worden betrokken.

De omvang van dit project ligt ruim onder de drempelwaarden genoemd in kolom 2 van onderdeel D 11.2 van de bijlage bij het Besluit mer, waarboven een formele mer-beoordeling nodig is.

Om te kunnen beoordelen of een milieueffectrapport nodig is, moet op grond van artikel 7.16 Wet milieubeheer degene die een activiteit wil ondernemen, rekening houdend met de relevante criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn, een beschrijving verstrekken van:

- de fysieke kenmerken van de activiteit;
- de locatie van de activiteit, met bijzondere aandacht voor de kwetsbaarheid van het milieu in gebieden waarop de activiteit van invloed kan zijn;
- de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben, met specifieke aandacht, voor zover van toepassing, voor de gevolgen van emissies en productie van afvalstoffen en voor het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de eventuele maatregelen die zijn getroffen om nadelige gevolgen voor het milieu te vermijden of te voorkomen.

Kenmerken van de activiteit

De ontwikkeling betreft de bouw van 29 woningen gelegen binnen het plan Dalmeden. Omdat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen het huidige bestemmingsplan wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt.

Er zijn geen bronnen aanwezig die veel geluid produceren of relevante emissies naar de lucht veroorzaken. De omvang van de voorgenomen ontwikkeling is niet zodanig dat grote hoeveelheden verkeer worden aangetrokken. In deze milieuaspectenstudie is onderbouwd dat het aspect externe veiligheid geen knelpunt vormt. Ook is er geen sprake van belangrijke nadelige effecten vanwege cumulatie met andere projecten. Het betreft een project van beperkte omvang, dat geen onevenredig gebruik van hulpbronnen of een onevenredige hoeveelheid afvalstoffen met zich mee zal brengen. Voor de beoordeling of een MER noodzakelijk is, is nadere informatie over deze aspecten niet nodig.

Locatie van het project

Het plangebied ligt centraal binnen het plangebied Dalmeden en heeft een oppervlak van circa 10000 m². Het gebied kent geen bijzondere natuurwaarden of natuurlijke hulpbronnen en ligt niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied.

Op ca. 3,5 kilometer afstand ligt het Lonnekermeer, een gebied dat vanwege de natuurwaarden is aangewezen als een Natura-2000 gebied. Andere Natura-2000 gebieden liggen op grotere afstand. Gezien de afstand tot deze gebieden in relatie met de omvang van dit project behoeft hiermee geen rekening te worden gehouden.

Soort en kenmerken van de potentiële effecten

Gelet op de beperkte omvang van het project is de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de (milieu)effecten beperkt. Vooral de bewoners die rondom het project wonen, kunnen enig effect ondervinden. Met name tijdens de bouwfase. Er zijn geen significante effecten die ver reiken. Het project heeft geen relevante geluidbronnen waar specifiek rekening mee gehouden moet worden. Het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit en is niet relevant voor het aspect externe veiligheid.

Conclusie

Gelet op de kenmerken en de locatie van het project zoals in het voorgaande beschreven en gelet op onze integrale beoordeling van de effecten waarbij wij de relevante criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn hebben betrokken, zijn wij van oordeel dat de nadelige gevolgen voor het milieu die het project kan hebben beperkt van omvang zijn.

Nu belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet optreden,

besluiten wij dat in de voorbereiding van het project CPO-Kamers geen milieueffectrapport behoeft te worden opgesteld.

8. (Radar)Obstakel- en verstoringsgebieden

Het plangebied ligt binnen het radarverstoringsgebied 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 radarverstoringsgebieden) 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 bouwhoogtes in de bestemmingsvlakken zijn ruim lager dan 60 meter. De bouwregels en de afwijkingsbevoegdheid staan geen bouwhoogtes toe die strijdig zijn met bovengenoemde hoogtebeperkingen.