

VORMVRIJE MER-BEOORDELING

en

MILIEUASPECTENSTUDIE

Heemafterrein

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Vormvrije mer-beoordeling	2
2.1	Wettelijk kader	2
2.2	Locatie en kenmerken van het plan	2
2.3	Beoordeling en motivering	2
2.4	Conclusie	3
3	Milieuaspectenstudie	3
3.1	Bedrijven en milieuzonering	3
3.1.1	Beoordeling	4
3.2	Geluid	4
3.2.1	Wegverkeerslawaaï	4
3.2.2	Industrielawaai	5
3.2.3	Railverkeerslawaaï	5
3.2.4	Luchtvaartlawaaï	5
3.3	Luchtkwaliteit	5
3.4	Stikstofdepositie	6
3.5	Externe veiligheid	6
3.6	Hoogtebeperking i.v.m. radarverstoring en vliegveiligheid	6

Bijlagen

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek Heemafterrein
Bijlage 2	Stikstofberekening Heemafterrein

1 INLEIDING

Voor een braakliggende terrein aan de Bornsestraat (Heemafterrein) wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt voor de bouw van een woontoren met appartementen en 22 grondgebonden woningen. Het plan dient ter vervanging van het huidige bestemmingsplan. In het onderdeel vormvrije mer-beoordeling (hoofdstuk 2) wordt gemotiveerd waarom er bij dit plan geen sprake is van zodanig belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu dat voorafgaand aan het plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld. In het onderdeel milieuaspectenstudie (hoofdstuk 3) worden de milieuaspecten onderzocht die samenhangen met de inpassing van het plan in de omgeving: de toetsing aan milieuregelgeving en de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

2 VORMVRIJE MER-BEOORDELING

2.1 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.

Het plangebied heeft op dit moment de bestemming "wonen" en "gemengd gebied". In het nieuwe bestemmingsplan verdwijnt de bestemming "gemengd gebied" en wordt het aantal te realiseren woningen kleiner.

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.

Op grond van artikel 7.19 Wet milieubeheer moet het bevoegd gezag voorafgaand aan de ter inzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan beslissen of er vanwege belangrijke nadelige milieugevolgen van het plan een milieueffectrapport nodig is. Bij deze afweging moet rekening worden gehouden met de relevante criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn:

- 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 (met name bodem, land, water en biodiversiteit);
- de eventuele maatregelen die zijn getroffen om nadelige gevolgen voor het milieu te vermijden of te voorkomen.

2.2 Locatie en kenmerken van het plan

Het plangebied betreft het braakliggende terrein gelegen aan de Bornsestraat, begrensd door het gebouw met de naam "de Locomotief", het voormalig onderkomen van het Heim en de waterpartij rondom het voormalig huis Hengelo. Het terrein heeft een oppervlakte van circa 6700 m². Voorheen behoorde het terrein tot het fabriekscomplex van Heemaf. De gebouwen zijn gesloopt. Het terrein ligt al jarenlang braak en is voor een deel in gebruik als parkeerterrein. Op grond van het vigerende bestemmingsplan heeft het terrein de bestemming wonen en gemengd gebied. De realisatie van een woontoren en diverse woningen is op grond van het vigerende bestemmingsplan al mogelijk. Vanwege een gewijzigde planopzet is een nieuw bestemmingsplan nodig.

2.3 Beoordeling en motivering

Met het plan wordt de bouw van 22 grondgebonden woningen en de bouw van een woontoren met appartementen gefaciliteerd. Voor wat betreft de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, ecologie, bodem en water zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten. De (lokale) milieugevolgen worden onderzocht in de milieuaspectenstudie (hoofdstuk 3). De betreffende

gronden liggen braak en zijn de laatste jaren, zoals gezegd, voor een deel in gebruik als parkeerplaats. In de toelichting van het bestemmingsplan worden beschreven:

- de flora en faunatoets;
- de watertoets;
- archeologische aspecten.

Het bouwbesluit stelt in afdeling 5.2 eisen aan de milieubelasting van de toe te passen bouwmaterialen. Om die reden is het niet aannemelijk dat er als gevolg van de toe te passen bouwmaterialen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten. Op grond van de gaswet is het niet toegestaan om de nieuw te bouwen woningen aan te sluiten op het aardgasnet. In de gebruiksfase zal dan ook weinig verbranding van brandstoffen plaatsvinden en is de emissie van stikstofoxiden gering. In de milieuaspectenstudie wordt beschreven dat een berekening met de Aerius-rekentool laat zien dat er als gevolg van de verkeersbewegingen van en naar de nieuwe woningen geen stikstofdepositie op het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied Lonnekermeer plaatsvindt.

Ook de stikstofdepositie tijdens de bouwfase heeft geen stikstofdepositie op een Natura 2000 gebied tot gevolg.

2.4 Conclusie

Gelet op:

- de kenmerken en locatie van het plan;
- de (beperkte) gevolgen die het plan naar verwachting voor het milieu kan hebben;
- de relevante beoordelingscriteria hierbij uit bijlage III van de mer-richtlijn;
- voorgaande overwegingen;

wordt geconcludeerd dat het plan naar verwachting geen zodanig belangrijke gevolgen voor het milieu zal hebben dat voorafgaand aan de vaststelling van het plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

3 MILIEUASPECTENSTUDIE

3.1 Bedrijven en milieuzonering

Om te voorkomen dat bedrijvigheid ter plaatse van woningen en andere gevoelige functies ontoelaatbare overlast veroorzaakt en om te voorkomen dat bedrijven onevenredige inspanningen moeten leveren om aan milieuregels te kunnen voldoen, moet tussen deze functies voldoende ruimtelijke scheiding worden aangehouden (zogenoemde milieuzonering). De VNG uitgave Bedrijven en Milieuzonering (uitgave 2009; verder genoemd de VNG-richtlijn) geeft algemeen geaccepteerde richtlijnen voor zoneringsafstanden bij nieuwe ruimtelijke plannen.

Naast gewone woongebieden waarvoor de VNG-richtlijn zoneringsafstanden adviseert, worden in de richtlijn ook gebieden met sterke functiemenging onderscheiden, zoals bijvoorbeeld stadscentra of gebieden langs drukke invalswegen. In dergelijke gebieden heerst meer levendigheid en is meer achtergrondgeluid aanwezig. Van bewoners wordt verwacht dat ze deze levendigheid accepteren als onderdeel van het heersende goede woon- en leefklimaat.

Binnen een gebied met functiemenging wordt voor de bij dat gebied passende functies niet gewerkt met richtafstanden, maar wordt de inpasbaarheid beoordeeld aan de hand van drie categorieën:

- categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend zijn voor hun omgeving, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.
- categorie B: activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, maar met een zodanige milieubelasting voor de omgeving dat deze bouwkundig zijn afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies.
- categorie C: activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Het plangebied ligt aan een drukke invalsweg (de Bornsestraat) en ligt nabij het centrumgebied van Hengelo. Daarom wordt het plangebied beoordeeld als een gebied met functiemenging.

3.1.1 Beoordeling

Het plan betreft het realiseren van 22 grondgebonden woningen en een woontoren met appartementen. Om het plangebied liggen enkele kantoor-, horeca- en detailhandelsfuncties. Het betreffen A- en B-activiteiten. Gelet op deze activiteiten is de inpassing van de woningen dan ook geen probleem.

3.2 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.

3.2.1 Wegverkeerslawaaï

De ontwikkelingen vinden plaats binnen de wettelijke zone van de Bornsestraat en de Beukweg. Er is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd: Akoestisch onderzoek Heemafterrein aan de Bornsestraat, d.d. januari 2021. Dit onderzoek is als bijlage 1 bijgevoegd.

In onderstaande tabel is weergegeven wat de maatgevende berekende geluidbelasting is op de woningen langs de Bornsestraat op basis van de geprognosticeerde verkeersintensiteit in 2032.

Hoogste geluidbelasting waarneempunt	Geluidbelasting in Lden inclusief aftrek art.110g
3	60
4	60
5	60
6	61
7	61
8	61
9	61
10	61
11	61
12	61
13	61
14	61

Maatgevende geluidbelasting t.g.v. de Bornsestraat incl. aftrek art. 110g Wet geluidhinder (= vast te stellen hogere waarde)

De eerstelijns bebouwing langs de Bornsestraat ligt in het gebiedstype 'verkeerszone'. De ambitiewaarde voor een verkeerszone is 58 dB; de plafondwaarde 63 dB. Uit de berekeningen blijkt dat aan de plafondwaarde kan worden voldaan. Het college is van plan van zijn bevoegdheid gebruik te maken om een hogere grenswaarde van 61 dB vast te stellen. Daarbij is getoetst aan de voorwaarden die zijn gesteld in paragraaf 5.2.2 van de Nota geluid, herziening 2015:

- De Bornsestraat is al voorzien van geluidreducerend asfalt. Afscherming in de vorm van geluidschermen is stedenbouwkundig niet wenselijk. Vanwege de planopzet en de afscherming door de eerstelijnsbebouwing voor de achterliggende woningen is verder van de weg bouwen geen optie. De Bornsestraat behoort tot de ontsluitingswegen van Hengelo. De hoeveelheid verkeer verminderen is geen mogelijkheid om de geluidbelasting te verlagen.
- De ontwikkeling vult een open plaats in tussen bestaande bebouwing.
- De aaneengesloten woningen langs de Bornsestraat geven afscherming voor het achtergelegen gebied.
- De achtergevels van de woningen en de buitenruimte aan de achterkant is geluidluw (d.w.z. er wordt voldaan aan ambitiewaarde voor wonen = 48 dB). Om een geluidluwe buitenruimte te waarborgen dient bij de eerste woning naast de toegangsweg een (geluidwerende) afscheiding te worden aangebracht tussen de tuin en de toegangsweg.

Zoals hiervoor opgemerkt wil het college voor de woningen langs de Bornsestraat een hogere grenswaarde vaststellen van 61 dB. Op grond van het Bouwbesluit moet de geluidwering van de gevels zodanig worden uitgevoerd dat op grond van de geluidbelasting zonder aftrek (= 66 dB) kan worden voldaan aan een niveau van 33 dB in de woning. Dat betekent dat de gevels een geluidwering moeten bezitten van 33 dB. Dat betekent dat vooral aan ramen en deuren behoorlijke maatregelen moeten worden getroffen. Ventilatievoorzieningen zullen geluidwerend moeten worden uitgevoerd. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen moet een akoestisch onderzoek worden overgelegd waarmee wordt aangetoond dat de maatregelen en voorzieningen voldoende zijn om de benodigde geluidwering te bereiken.

Ter plaatse van de overige woningen in het plangebied zijn, zowel vanwege de Bornsestraat als de Beukweg, geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde en ambitiewaarde berekend.

De Dennenbosweg is een 30 km-weg en kent geen wettelijke zone. De verkeersintensiteit op deze weg is beperkt, de nieuwe woningen worden afgeschermd door bebouwing en deze weg ligt bovendien op enige afstand van de woningen. De geluidbelasting veroorzaakt door het verkeer op de Dennenbosweg is daarom buiten beschouwing gelaten.

3.2.2 Industrielawaai

Het plangebied ligt niet in de zone van een geluidgezoneerd industrieterrein. Het aspect Industrielawaai is daarom niet van belang.

3.2.3 Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt op circa 680 meter van het spoortraject Hengelo – Almelo en daarmee buiten de wettelijke zone van het spoor. Het aspect railverkeerslawaai is daarom niet van belang.

3.2.4 Luchtvaartlawaai

Het plangebied ligt ruim buiten de zone van het vliegveld Twente. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

3.3 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.

Indien het project:

- a. niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden en/of;
- b. niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en/of;
- c. 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit en/of;
- d. onderdeel is van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit;

is luchtkwaliteit geen belemmering voor het plan.

Een woningbouwplan draagt op grond van de ministeriële regeling niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit als minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd. Voorliggend plan ligt ruim onder deze grens. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering.

3.4 Stikstofdepositie

Het plangebied ligt op ruim drie kilometer van het Lonnekermeer, een Natura 2000-gebied. 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.

De woningen zullen niet op het aardgasnet worden aangesloten. In de gebruiksfase zal de stikstofemissie als gevolg van stoken en koken op aardgas dan ook nihil zijn. Er is onderzocht of de verkeersbewegingen van auto's met een verbrandingsmotor van en naar die woningen (gebruiksfase) een significante stikstofdepositie geven op het natuurgebied. Verder is onderzocht of tijdens de bouwfase sprake is van stikstofdepositie.

Een berekening met de rekentool Aerials laat zien dat zowel tijdens de aanlegfase als gebruiksfase geen sprake is van stikstofdepositie op het Lonnekermeer (zie bijlage).

3.5 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 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.

Risicovolle bedrijven

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het plangebied ligt op circa 680 meter van het spoortraject Hengelo – Almelo. Over dit traject worden gevaarlijke stoffen vervoerd, vooral brandbare vloeistoffen en brandbare gassen. Gelet op de afstand, zijn het plasbrandscenario (brandbare stoffen) en het explosiescenario (brandbaar gas) niet relevant. Het gebied ligt wel binnen de zone waarin een calamiteit met toxische stoffen relevante effecten kan hebben. Van deze stoffen worden slechts zeer beperkte hoeveelheden vervoerd; het risico op een dergelijk scenario is dan ook heel klein. De maatregelen bij een dergelijke calamiteit zijn ramen en deuren sluiten en ventilatie uitschakelen. Extra voorzieningen zijn niet nodig; de reguliere brandweezorg volstaat.

Buisleidingen

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen relevante buisleidingen.

3.6 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 bedraagt circa 20 meter boven NAP. De woontoren heeft een maximale hoogte van 40 meter. De maximale bouwhoogtes vanwege radarverstoring en vliegveiligheid worden hiermee niet overschreden. De bouwregels en de afwijkingsbevoegdheid staan geen bouwhoogtes toe die strijdig zijn met bovengenoemde hoogtebeperkingen.