

VORMVRIJE MER-BEOORDELING

en

MILIEU-ASPECTENSTUDIE



Woningbouwplan Twee Woningen Tussen Enschedestraat 236A en 244

Versie 0.2, d.d. 13 december 2021

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Vormvrije mer-beoordeling	3
2.1.1	Wettelijk kader.....	3
2.1.2	Beschikbare informatie.....	3
2.1.3	Beoordeling en motivering	3
2.1.4	Conclusie	4
3	Milieu-aspectenstudie	4
3.1	Bedrijven en milieuzonering	4
3.1.1	Conclusie	5
3.2	Geluid	5
3.2.1	Railverkeerslawaaï	6
3.2.2	Industrielawaaï	7
3.2.3	Cumulatie van geluid	7
3.2.4	Luchtvaartlawaaï	7
3.2.5	Conclusie	7
3.3	Luchtkwaliteit en stikstofdepositie.....	7
3.3.1	Luchtkwaliteit	7
3.3.2	Conclusie	8
3.3.3	Stikstofdepositie.....	8
3.3.4	Conclusie	9
3.4	Externe veiligheid	9
3.4.1	Beoordeling	9
3.4.2	Conclusie	9
3.5	Hoogspanningsleidingen	10
3.6	Bodemaspecten	10
3.7	Conclusies en aandachtspunten	10

1 INLEIDING

De gemeente verleent medewerking aan een initiatief om twee woningen aan de Enschedesestraat mogelijk te maken.

Het plan bestaat uit de realisatie van twee woningen en is gelegen tussen bestaande woningen aan de Enschedestraat met de huisnummers 236A en 244.

Het plan ligt onder andere binnen de geluidzone van de Enschedesestraat en de spoorlijn Almelo-Enschede.

Het plan heeft op dit moment nog niet de juiste bestemming. Vanwege de aanpassing van het bestemmingsplan dient o.a. een onderzoek te worden uitgevoerd naar o.a. de geluidbelasting op het pand.

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 voorafgaan aan het plan een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

In het onderdeel milieu-aspectenstudie (hoofdstuk 3) worden de milieu-aspecten 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

2.1.1 Wettelijk kader

Uit de Wet milieubeheer in samenhang met het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) 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 milieueffectrapport (MER) op te stellen. Bij de beoordeling moeten worden betrokken de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn.

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

2.1.2 Beschikbare informatie

De initiatiefnemer heeft de volgende informatie verstrekt; de stukken zijn als bijlage bij deze beoordeling gevoegd:

- 1) Alle rapporten bij het project en informatie zoals opgenomen in deze milieuaspectenstudie over bedrijven en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie, externe veiligheid, hoogspanningsleidingen, bodemkwaliteit en overige bijlagen.

2.1.3 Beoordeling en motivering

Het gaat slechts om een toevoeging van een tweetal woningen. Het is aannemelijk dat er voor wat betreft de aspecten archeologie en cultuurhistorie, bodem, ecologie, water, geluid, milieuzonering, luchtkwaliteit, externe veiligheid, parkeren en verkeer en gebruik van natuurlijke hulpbronnen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten.

Daarnaast is ook de winning en de verbranding van aardgas een (milieu) effect dat verband houdt met het gebruik van natuurlijke hulpbronnen zoals bedoeld in bijlage III van de mer-richtlijn.

Inmiddels is duidelijk dat de nieuw te bouwen woning niet zullen worden aangesloten op het aardgasnet.

2.1.4 Conclusie

Gelet op:

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

heeft het college geconcludeerd dat het plan geen belangrijke gevolgen voor het milieu zal hebben en dat daarom voorafgaand aan de vaststelling van het plan geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

3 MILIEU-ASPECTENSTUDIE

3.1 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe bedrijfsactiviteiten een passende locatie in de nabijheid van gevoelige bestemmingen krijgen, en anderzijds gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden.

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft richtafstanden tot gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid.

Met behulp van deze richtafstanden kan een eerste indicatie verkregen worden van de inpasbaarheid van een initiatief op een bepaalde locatie.

De richtafstanden zijn gekoppeld aan de milieucategorie van een bedrijf. De systematiek hanteert de milieucategorieën en richtafstanden zoals weergegeven in onderstaande tabel. In voorliggende situatie is sprake van een gemengd gebied (het gebied en de omgeving kenmerkt zich door een mix van wonen, werken en verkeer) en worden dus de richtafstanden behorende bij die gebiedstypering toegepast. Inzake het aspect gevaar is enige voorzichtigheid geboden bij het verlagen van de richtafstanden. Voor inrichtingen met een gevaarscomponent is vrijwel altijd specifieke (aanvullende) regelgeving van toepassing.

Richtafstanden per milieucategorie.

Milieucategorie	Richtafstand	Richtafstand
	omgevingstype rustige woonwijk	omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1000 m	700 m
6	1500 m	1000 m

Teneinde de inpasbaarheid van een initiatief te toetsen, worden de volgende stappen doorlopen:

– *Stap 1: richtafstanden bedrijvigheid zoals toegestaan conform bestemmingsplan*

In het bestemmingsplan is vastgelegd op welke plek bedrijvigheid gevestigd mag zijn en van welke milieucategorie. Hiermee kunnen de richtafstanden bepaald worden voor de "maximaal planologische situatie". Deze situatie vormt de worst-case situatie.

– *Stap 2: nader onderzoek feitelijke milieuhinder (dossieronderzoek)*

Indien uit stap 1 blijkt dat in de maximaal planologische situatie sprake is van een bedrijf met een richtafstand die de beoogde woningbouw overlapt, is nader onderzoek noodzakelijk.

Hierbij kan allereerst ingezoomd worden op de werkelijk aanwezige bedrijvigheid. De feitelijk gevestigde bedrijvigheid kan van een lagere milieucategorie zijn dan toegestaan conform bestemmingsplan, waardoor de bijbehorende richtafstand kleiner is.

Voorts kan door middel van vervolgonderzoek (bijvoorbeeld middels dossieronderzoek) de werkelijke milieubelasting van het bedrijf concreter in beeld gebracht worden.

Het achterliggende bedrijf met een specifieke bestemming, cat. 3.2, bestaat niet meer. Conform de bedrijvenlijst is er hoofdzakelijk cat. 2 bedrijvigheid mogelijk. Een kleine groep cat. 3.1 bedrijven is toegestaan met een minimale afstand voor geluid van 50 meter. De werkelijke afstand tot het plan is ongeveer 33 meter. Door de woningen aan te merken als gemengd gebied in het kader van de milieuzonering, zakt de milieucategorie met 1 stap naar 30 meter. Bedrijven zullen wel moeten voldoen aan de norm van 50 dB(A) etmaalwaarde uit het activiteitenbesluit.

3.1.1 Conclusie

De woningen in het plangebied zijn qua milieuzonering onderzocht op een goede ruimtelijke ordening. Daaruit blijkt dat het ontwikkelen van een tweetal woningen mogelijk is.

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. In beginsel moet worden voldaan aan de zogenoemde voorkeursgrenswaarde uit de Wet. Als maatregelen om te voldoen aan deze voorkeursgrenswaarde niet mogelijk zijn of stuiten op overwegende bezwaren dan kunnen burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen. In het geluidbeleid hebben burgemeester en wethouders vastgelegd onder welke voorwaarden zij een hogere grenswaarde vaststellen.

In een akoestisch onderzoek zijn alle akoestische aspecten onderzocht. Het betreft het akoestisch onderzoek rapportnummer AKOESTISCH ONDERZOEK GELUIDBELASTING SPOOR- EN WEGVERKEERSLAWAAI ENSCHEDESESTRAAT KAVEL 1131 HENGLO 21.138.01 VERSIE 02.

Krachtens de Wet geluidhinder worden zones aangegeven aan weerszijden van een weg. Binnen de zones wordt geëist dat ten gevolge van die weg ter plaatse van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen een zekere maximale geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) niet wordt overschreden.

Voor woonfuncties bedraagt deze voorkeursgrenswaarde 48 dB (per weg). In bepaalde gevallen kan door Burgemeester en Wethouders ontheffing worden verleend tot een hogere geluidbelasting (een "hogere waarde"). Deze hogere geluidbelasting mag echter de in de Wet Geluidhinder gestelde maximale belastingen niet overschrijden. Voor binnenstedelijke situaties bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting in eerste aanleg 63 dB (per weg).

Bepaalde wegen zijn niet zoneplichtig. Dit zijn wegen waarvoor een maximale snelheid van

30 km/uur geldt en wegen die binnen een woonerf liggen. Op deze wegen is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Wel dient de geluidbelasting van deze wegen in het kader van goede ruimtelijke ordening bij een planologisch besluit betrokken te worden.

In voorliggende situatie is de planlocatie gelegen binnen de zone van de Enschedesestraat en onder meer de Kuipersdijk. Overige wegen worden, gegeven de afstand tot het plangebied, de geringe verkeersintensiteit, het snelheidsprofiel of de vele tussenliggende bebouwing- op voorhand in relatie tot de Wet geluidhinder als niet relevant beschouwd.

Onderdeel van het gemeentelijk beleid is een systeem van ambitie- en plafondwaarden. Voor dit plan zijn de gebiedstypen bedrijven en industrie en verkeerszone van belang.

Aldus is het voor de hand liggend de buitenste gevels van het plan (grenzend aan de Enschedesestraat te kenmerken als verkeerszone. De overige gevels binnen het plan worden getoetst als gebiedstype bedrijven en industrie.

Voor gebiedstype verkeerszone bedraagt de ambitiewaarde voor verkeerslawaaai 58 dB en de plafondwaarde 63 dB.

Voor gebiedstype bedrijven en industrie, dit is de achterkant van de woningen, bedraagt de ambitiewaarde voor railverkeerslawaaai 58 dB en de plafondwaarde 63 dB.

Zoneplichtige wegen

De rekenresultaten voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer over de Laan Hart van Zuid en de Industriestraat (zoneplichtig deel) zijn weergegeven in de akoestische rapportage.

De geluidbelasting vanwege wegverkeer is weergegeven inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder. Voor wegen met een maximumsnelheid van minder dan 70 km/uur bedraagt deze aftrek 5 dB.

Niet-zoneplichtige wegen

Deze zijn niet aanwezig.

Wegverkeer toets grenswaarden Wet geluidhinder

Zoals op te maken wordt als gevolg van het in het kader van de Wet geluidhinder relevante deel van de Enschedesestraat de geldende voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Met een geluidbelasting die inclusief aftrek bij de voorgevel beperkt blijven tot 56dB wordt voldaan aan de ambitiewaarde behorende bij de gebiedstypering verkeerszone.

Wegverkeer hogere waarden

Te verlenen hogere waarden voor wegverkeer zijn beperkt tot de Enschedesestraat. Gezien de constatering dat wordt voldaan aan de ambitiewaarde gelden hier, behoudens het uiteindelijk realiseren van de maximale binnenwaarde, geen aanvullende eisen.

3.2.1 Railverkeerslawaaai

In het rekenmodel zijn alle objecten tussen de spoorlijn en de woningen verwijderd. De geluidbelasting op de woningen is in een poldersituatie bepaald.

De geluidbelasting op de woning is bepaald conform methode RMR 2012. Hierbij is gerekend met het rekenmodel GeoMilieu versie v2021.

De geluidbelasting bedraagt maximaal 55 dB in een poldersituatie. Met de aanwezige bebouwing in het tussengebied zal de geluidbelasting zeker lager zijn van 55 dB.

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaaai voor woningen van 55 dB zoals beschreven in artikel 4.9 tot en met 4.12 en artikel 5.3 van het Besluit Geluidhinder.

3.2.2 Industrielawaai

Dit is niet van toepassing. Er is wel een geluidbelasting te verwachten van de naastgelegen bedrijfsbestemming van 50 dB(A) etmaalwaarde. Gelet op de reeds aanwezige woningen om het plangebied, is er geen sprake van een inbreuk of beperking op de bedrijfsbestemming.

3.2.3 Cumulatie van geluid

Het plan wordt aangestraald door het wegverkeer van de Enschedesestraat waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Bij de afwijking van het bestemmingsplan en het verlenen van de hogere waarde moet inzicht zijn in de aanvaardbaarheid van de totale geluidssituatie. Hiertoe kan de gecumuleerde belasting worden bepaald van alle wegen samen.

Het spoorlawaai voldoet aan de voorkeursgrenswaarde en hoeft niet te worden betrokken in de cumulatie van de totale geluidbelasting op het plan.

De geluidbelasting bedraagt maximaal 61 dB zonder aftrek van alle wegen samen.

De toename van de geluidbelasting als gevolg van de omliggende wegen is nihil. De Enschedesestraat is maatgevend voor de geluidbelasting op het plan. Nu deze geluidbelasting voldoet aan de uitgangspunten van het geluidbeleid van de gemeente Hengelo is dit tevens het geval voor de cumulatieve geluidbelasting.

3.2.4 Luchtvaartlawaai

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

3.2.5 Conclusie

In opdracht van Bouwontwikkeling Twickelrand VOF is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidbelasting op een plan gelegen langs de Enschedesestraat op het perceel met kadastraal nummer 1131. Het plan bestaat uit de realisatie van twee woningen en is gelegen tussen bestaande woningen aan de Enschedestraat met de huisnummers 236A en 244.

Het plan ligt binnen de geluidzone van de Enschedesestraat en enkele andere nabij gelegen wegen. De geluidbelasting is alleen ten gevolge van het verkeer over de Enschedesestraat na aftrek van 5 dB hoger dan 48 dB. De geluidbelasting van de overige wegen bedraagt na aftrek maximaal 41 dB als gevolg van het verkeer over de Kuipersdijk.

Het plan voldoet aan het geluidbeleid van de gemeente Hengelo. Er kunnen zonder nadere voorwaarden hogere waarden worden afgegeven.

Voor de realisatie van het plan moet een hogere grenswaarden vanwege het wegverkeerslawaai vanaf de Enschedesestraat van maximaal 56 dB voor de beide woningen worden vastgesteld.

Uit de toetsing blijkt dat het spoorweglawaai gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde genoemd in de Wet Geluidhinder. Het aspect spoorweglawaai is geen beletsel voor het plan.

3.3 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

3.3.1 Luchtkwaliteit

Een aantal stoffen die in de lucht kunnen voorkomen hebben na inademing een schadelijk effect op de gezondheid. Het gezondheidseffect is afhankelijk van de aard van de stof, de concentratie van de stof en de blootstellingsduur. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer (Wm).

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor de concentraties fijn stof, stikstofdioxide, benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en lood in de buitenlucht.

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer bepaalt dat bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of verlenen van een omgevingsvergunning) kunnen uitoefenen, indien:

- uitoefening niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden, of
- bij uitoefening de concentratie in de buitenlucht van de betreffende stof per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof bij uitoefening, door een met die uitoefening samenhangende maatregel de luchtkwaliteit per saldo verbetert, of
- uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht, of
- uitoefening is genoemd in een vastgesteld programma (Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit, NSL) dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

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.

3.3.2 Conclusie

Ter plaatse van het plangebied is in de huidige situatie sprake van een luchtkwaliteit die ruimschoots voldoet aan de grenswaarden. De bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit is "niet in betekenende mate" (NIBM). Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

3.3.3 Stikstofdepositie

Het plangebied ligt op circa 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.

Het is verplicht om plannen en projecten te beoordelen op de gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Voor projecten geldt een vergunningsplicht als het project een significant gevolg kan hebben op een Nederlands Natura 2000-gebied (art. 2.7 lid 2, Wnb). Bij vaststelling van plannen moet het bevoegd gezag rekening houden met de gevolgen van het plan voor Natura 2000-gebieden (art. 2.7 lid 1, Wnb).

Bij plannen of projecten in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied dient in een oriënterende fase onderzocht te worden of de ontwikkeling een significant (negatief) gevolg op het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant gevolg heeft, dient meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart gebracht te worden wat de effecten van de activiteit kunnen zijn.

Realisatiefase

Op 9 maart jl. is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering door de Eerste Kamer aangenomen. Deze wet, die op 1 juli 2021 van kracht is geworden, voorziet in een vrijstelling voor een bouwactiviteit of een sloopactiviteit die het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen. De bij deze activiteiten vrijkomende emissies die zorgen voor stikstofdepositie mogen dan bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten. De maatregelen uit de structurele aanpak stikstof vormen de juridische basis voor deze vrijstelling. Zo doet de Bouwvrijstelling geen afbreuk aan het bereiken van de natuurdoelen uit de wet door het relatief kleine aandeel van de bouwsector in de stikstofuitstoot en door de maatregelen die ook al in verschillende sectoren genomen zijn. De maatregelen in de bouw die in de routekaart 'Schoon en Emissieloos Bouwen' worden uitgewerkt, zullen het structurele pakket en daarmee de juridische basis voor de bouwvrijstelling nog verder versterken.

De reikwijdte van de partiële vrijstelling omvat projecten (vergunningaanvragen), maar ook plannen (bestemmingsplannen) zo blijkt uit de Nota van Toelichting behorende bij de AMvB. Daarin is te lezen dat de partiële vrijstelling ook kan helpen bij het vaststellen van bestemmingsplannen door gemeenten. Als het bestemmingsplan dient om bepaalde bouwactiviteiten of de aanleg of wijziging van werken mogelijk te maken, kan voor dit onderdeel van het plan worden verwezen

naar het feit dat al een beoordeling door de wetgever heeft plaatsgevonden die een partiële vrijstelling voor de bouwphase van het project heeft vastgesteld (*zie memorie van toelichting, bron: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35600-3.html>*). Daarom is ten behoeve van dit voornemen voor wat betreft stikstofdepositie uitsluitend de gebruiksfase beschouwd.

Gebruiksfase

De ontwikkeling betreft 2 woningen. Er is geen sprake van een gasaansluiting. Daarom is uitsluitend de verkeersemisatie beoordeeld. Vanwege de geringe omvang van dit plan in relatie met de afstand tot het dichtstbij gelegen Natura2000 gebied kan zonder verder berekening worden aangenomen dat er geen sprake zal zijn van stikstofdepositie op dit Natura2000 gebied.

3.3.4 Conclusie

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor dit plan.

3.4 Externe veiligheid

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

De regelgeving voor de externe veiligheid rond bedrijven is vastgelegd in het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi). De regelgeving rond de externe veiligheid langs rijkswegen en spoorwegen is vastgelegd in de Wet basisnet en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor buisleidingen is de regelgeving 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. Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting, het spoor, de weg of de buisleiding.

3.4.1 Beoordeling

De te bouwen woningen liggen op ruim 700 meter van het doorgaande spoor naar Oldenzaal en op ca. 130 meter van het doorgaande spoor naar Enschede. Het spoor naar Oldenzaal maakt deel uit van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Het traject naar Enschede niet; over dit traject worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Omdat de woningen op ruim 700 meter van de basisnetroute ligt, vormt het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen, gelet op het Bevt, geen beperking voor de bouw van de twee woningen.

Het emplacement beschikt over een vergunning voor het rangeren met gevaarlijke stoffen. Ten behoeve van de vergunningaanvraag is een kwantitatieve risico-analyse (QRA) uitgevoerd. Daaruit blijkt dat mogelijke interactiepunten bij het rangeren van gevaarlijke stoffen op het emplacement liggen op relatief grote afstand de te bouwen woningen. De locatie van de woningen ligt buiten de 10^{-8} plaatsgebonden risicocontour rond het emplacement. Om die reden dragen de woningen niet significant bij aan het groepsrisico en vormt ook het emplacement geen beperking voor de bouw van de twee woningen.

Wel liggen de woningen binnen het effectgebied van een eventueel incident met toxische stoffen op het spoor. De kans daarop is heel klein. Desalniettemin is het wenselijk dat een mechanisch ventilatiesysteem handmatig moet kunnen worden uitgeschakeld in het geval van een incident.

3.4.2 Conclusie

Het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (Bevt) noch de vergunning voor het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacement (Bevi) vormen een beperking voor de bouw van de twee woningen. Wel is het wenselijk dat een mechanisch ventilatiesysteem een voorziening (schakelaar) heeft waarmee het handmatig kan worden uitgeschakeld.

Advies Veiligheidsregio

De Brandweer Twente, als onderdeel van de Veiligheidsregio, heeft op 21-12-2021 een advies uitgebracht. Advies bestemmingsplan: de brandweer kan ermee instemmen de woningen te laten voorzien van een handmatig afschakelbare ventilatie. Dat vinden zij een passende maatregel.

3.5 Hoogspanningsleidingen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig.

3.6 Bodemaspecten

Ten behoeve van de bestemmingswijziging is voor het plangebied zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Het betreft o.a. Bodemonderzoek Enschedesestraat 234 (Ortageo; 211388/R02; 3 dec 2020) en Verkennend en aanvullend bodemonderzoek NEN 5740 en NEN 5707 Enschedesestraat 236-236A, 244-250 en kadastraal perceel N 1.131 in Hengelo (Ortageo; 216688/R01; 11 april 2022).

Op basis van deze bodemonderzoeken kan de conclusie worden getrokken dat het terrein niet vrij is van bodemverontreinigingen. Het betreft een bodemverontreiniging met asbest en matig verhoogde gehalten met lood, zink en PAK.

Op grond van het Besluit asbestwegen is de eigenaar verplicht direct een melding te doen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daarnaast bestaat er een saneringsnoodzaak voor deze asbestverontreiniging.

Op basis van de onderzoeken wordt verwacht dat de verontreinigingen met lood, zink en PAK te relateren zijn aan de bijmenging met bodemvreemde materialen. Geadviseerd om voorafgaand aan de herontwikkeling deze bijmenging door middel van een zeefactie uit de bodem te verwijderen. Het vrijkomende bodemvreemde materiaal zal conform de geldende richtlijnen moeten worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

Voordat de locatie gebruikt kan worden voor het beoogde gebruik (wonen) zal deze daarvoor geschikt gemaakt moeten worden. Voor de ingebruikname zal de aanwezige bodemverontreiniging met asbest moeten worden gesaneerd. De wijziging van het gebruik kan pas ingaan wanneer het bevoegd gezag (Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)) heeft ingestemd met de uitgevoerde werkzaamheden.

Op basis van het nu uitgevoerde onderzoek, met inachtneming van de saneringsverplichting, kan worden verwacht dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voor aanvang van het gewijzigde gebruik zal het bevoegd gezag (ILT) moeten instemmen met de uitgevoerde sanering. Deze voorwaarde kan zich beperken tot de saneringslocatie zoals deze in het eerdergenoemd Verkennend en aanvullend bodemonderzoek NEN 5740 en NEN 5707 zijn benoemd.

3.7 Conclusies en aandachtspunten.

Op basis van alle informatie is gebleken dat er bij de planvorming sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening.

Er zijn wel een aantal punten te benoemen die aandacht behoeven. Deze zijn:

Geluid in relatie tot hogere grenswaarden en het gemeentelijke geluidbeleid:

- Er zal een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd waarin de vereiste maatregelen worden onderzocht om aan de vereiste geluidwering te voldoen. De geluidwering van de gevel zal minimaal gelijk zijn aan de cumulatieve geluidbelasting op de gevel van 61 dB minus 33 dB. De bouwplannen zullen worden afgestemd op de vereiste geluidwerende maatregelen.

Externe veiligheid:

- De woningen liggen binnen het effectgebied van een eventueel incident met toxische stoffen op het spoor. De kans daarop is heel klein. Desalniettemin is het wenselijk dat een mechanisch ventilatiesysteem handmatig moet kunnen worden uitgeschakeld in het geval van een incident.