

Opdrachtgever:

Gemeente Hengelo
Postbus 18
7550 AA HENGELO

Opgesteld door:

Sector Wijkzaken, Veiligheid en Leefomgeving
Afdeling Beleid en Advies

MILIEUASPECTENSTUDIE Hengelo Centrum

Milieuaspectenstudie ten behoeve van het
Bestemmingsplan Hengelo Centrum,

- | | |
|---|---------------------|
| <input type="checkbox"/> werkexemplaar | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> concept | d.d.: december 2013 |
| <input type="checkbox"/> voorontwerp | d.d.: |
| <input type="checkbox"/> ontwerp | d.d.: oktober 2014 |
| <input type="checkbox"/> vastgesteld door de raad bij besluit | d.d.: |
| | gewijzigd: |
| | nummer: |
| <input type="checkbox"/> goedgekeurd door G.S. bij besluit | d.d.: |
| | gewijzigd: |
| | nummer: |
| <input type="checkbox"/> in werking | d.d.: |
| | volledig: |
| <input type="checkbox"/> onherroepelijk | d.d.: |
| | volledig: |

Milieuaspectenstudie Hengelo Centrum

INHOUDSOPGAVE

1.	Samenvatting milieuaspectenstudie	3
2.	Bedrijven en milieuzonering	7
	2.1 Aanpak onderzoek	8
	2.2 Nadere beschrijving	11
	2.3 Conclusie	12
3.	Wet Geluidhinder	13
	3.1 Wegverkeerslawaai	13
	3.2 Industrielawaai	14
	3.3 Railverkeerslawaai	14
	3.4 Luchtvaartlawaai	14
4.	Luchtkwaliteit	15
5.	Veiligheid	16
	5.1 Fysieke veiligheid en brandweer	16
	5.2 Externe veiligheid	19
6.	(Radar)obstakel- en verstoringsgebieden	22
7.	Milieu-effectrapportage	23
8.	Bodem	23
9.	Nieuwe ontwikkelingen	23

1 Samenvatting milieuaspectenstudie Hengelo Centrum

Milieuhygiëne vormt een belangrijk aspect binnen de ruimtelijke ordening. Het is van belang dat in het kader van een zorgvuldige en integrale afweging milieurelevante aspecten worden betrokken. Om inzicht te verschaffen in de relevante milieuhygiënische aspecten is een Milieuaspectenstudie voor het plangebied gemaakt. Deze studie is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd en geeft aan hoe wordt omgegaan met bedrijven en hun zoneringen. Tevens wordt ingegaan op de diverse hinderaspecten die binnen de ruimtelijke ordening een rol spelen zoals (externe)veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. De samenvattende conclusie is in dit hoofdstuk beschreven.

1.1 Bedrijven en milieuzonering

Om te voorkomen dat bedrijvigheid ter plaatse van gevoelige functies (zoals woonfuncties) ontoelaatbare overlast veroorzaakt 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 bedrijfsmatige activiteiten richtafstanden geadviseerd. De richtafstanden zijn afgestemd op een omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Indien er sprake is van omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

Een gemengd gebied is een gebied met een matig tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Het centrumgebied van Hengelo kan beschouwd worden als gemengd gebied. Binnen een gemengd gebied wordt voor een aantal bedrijfstypen niet gewerkt met richtafstanden.

De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gemengd gebied moet worden beoordeeld aan de hand van drie ruimtelijk relevante milieucategoriën:

- Categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend zijn voor hun omgeving, dat deze aanpandig aan woningen, in gemengd gebied, 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, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C: activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor bedrijfstypen waarbij de systematiek van functiemenging niet kan worden toegepast dient de inpassing beoordeeld te worden aan de hand van de richtafstanden. In het plan Hengelo Centrum betreft dit het spoorwegemplacement. Aan het spoorwegemplacement wordt in de milieuaspectenstudie extra aandacht gegeven.

In het plangebied Hengelo Centrum bevinden zich geen bedrijven die een knelpunt vormen mbt milieuzonering. Wel liggen een aantal zwaardere bedrijven in de nabijheid van het plangebied. Deze bedrijven zijn beschreven maar hebben géén zodanige milieueffecten dat daarmee in het kader van het bestemmingsplan Hengelo Centrum specifiek rekening gehouden moet worden.

1.2 Geluid (Wet geluidhinder)

De Wet geluidhinder stelt geluidgrenswaarden in zones rond wegen, spoorwegen en gezoneerde industrieterreinen.

Het plangebied ligt voor een deel binnen de zone van het industrieterrein Wilderinkshoek. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zones van enkele wegen en spoorwegen.

Als nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen één van deze wettelijke zones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd en moet worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

Industrielawaai

In de nabijheid van het plangebied bevindt zich het geluidgezoneerde industrieterrein Wilderinkshoek. Rond dit industrieterrein is op grond van de Wet geluidhinder een wettelijke geluidzone vastgesteld. Op de zonegrens mag de totale geluidbelasting afkomstig van alle op het industrieterrein gelegen inrichtingen niet hoger zijn dan 50 dB(A). Deze zonegrens valt gedeeltelijk over het plangebied. Als binnen de zone nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan Hengelo Centrum is een conserverend plan. Binnen de geluidzone van het industrieterrein worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aspect industrielawaai is daarom niet van belang.

Wegverkeerslawaaai

Op grond van de Wet geluidhinder geldt voor tweebaanswegen binnen de bebouwde kom een wettelijke zone van 200 meter. Deze zonering geldt niet voor woonerven en voor 30 km-wegen. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen de zone moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd en moeten de wettelijke grenswaarden in acht worden genomen.

Voorliggend plan is conserverend van aard. Op twee locaties kunnen eventueel nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan. Deze locaties worden nader beschreven in hoofdstuk 9 van de milieuaspectenstudie.

Railverkeerslawaaai

Op grond van de Wet geluidhinder in verbinding met het Besluit geluidhinder geldt voor het doorgaande spoor ter hoogte van het plangebied een wettelijke zone. Als in een bestemmingsplan binnen deze zone nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk worden gemaakt, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting van deze geluidgevoelige objecten en moeten de geluidgrenswaarden krachtens de Wet geluidhinder in acht worden genomen.

Voorliggend plan is conserverend van aard en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen binnen de zone van het spoor. Een akoestisch onderzoek naar het aspect railverkeerslawaaai is daarom niet nodig.

Luchtvaartlawaaai

Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van het vliegveld Twente. Het aspect luchtvaartlawaaai is daarom niet van belang.

1.3 Luchtkwaliteit

Het hoofdstuk luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Titel 5.2) is bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging te beheersen.

Het bestemmingsplan Hengelo Centrum is conserverend van aard. Het opnieuw vastleggen van de bestaande functies heeft geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor dit plan.

1.4 Veiligheid

Fysieke veiligheid

Fysieke veiligheid betreft de bescherming van mens, dier en milieu tegen (de gevolgen van) daadwerkelijke incidenten,

ongelukken en rampen. Door het vooraf treffen van de juiste infrastructurele, bouwkundige en technische maatregelen kunnen ongelukken zoveel mogelijk worden voorkomen of kan in geval van een incident zo goed mogelijk hulp worden geboden. Een goede *bereikbaarheid* van gebieden evenals de aanwezigheid van *voldoende bluswater* is een voorwaarde voor een snelle hulpverlening. Ook maatregelen die zelfredzaamheid van de bewoners bevorderen dragen bij aan de fysieke veiligheid. In de milieuaspectenstudie zijn deze aspecten verder uitgewerkt.

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 normering voor de externe veiligheid rond bedrijven is vastgelegd in het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi). De externe veiligheids normering rond transportassen in de *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* en de normering voor buisleidingen in het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb). Het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in twee grootheden:

- het *plaatsgebonden risico*; dit is een wettelijke risicocontour waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen worden geprojecteerd;
- *groepsrisico*; dit is een maat voor de kans dat een aantal personen tegelijkertijd door een calamiteit wordt getroffen. Het groepsrisico kent geen wettelijke norm, maar een zogenoemde oriëntatiewaarde.

Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk in het invloedsgebied van het spoorwegemplacement en van het doorgaande spoorvervoer van gevaarlijke stoffen.

Spoorwegemplacement

Op 16 april 2012 is een nieuwe omgevingsvergunning verleend voor het emplacement. Uit de bij de aanvraag gevoegde risicoanalyse blijkt dat het plaatsgebonden risico van 10^{-6} niet buiten de inrichting ligt. In het kader van deze omgevingsvergunning is ook het groepsrisico berekend en verantwoord. Omdat het plan conserverend van aard is en er geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden binnen het invloedsgebied van het emplacement, wordt voor de verantwoording van het groepsrisico en de te treffen maatregelen verwezen naar de recente vergunning.

Doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Er is wetgeving in voorbereiding om het risico als gevolg van het doorgaand vervoer te limiteren: het wetsvoorstel basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Op grond van dit wetsvoorstel worden risicoplafonds, gebaseerd op het aantal ketelwagens met brandbaar gas, voor elk spoortraject vastgelegd. Vooruitlopend op de wetgeving is de risicoruimte waarmee in de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden, opgenomen in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De externe veiligheidsberekeningen zijn uitgevoerd op basis van de gegevens uit de circulaire. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat er geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} aanwezig is. Het groepsrisico is circa 0,5 x oriëntatiewaarde. Vanwege het conserverende karakter van het plan neemt het groepsrisico niet toe. Het berekende groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Om deze redenen is een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk.

Doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Door of langs het plangebied loopt geen wegverbinding waarover een substantiële hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt vervoerd. Het aspect externe veiligheid is daarom niet van belang.

Buisleidingen

Binnen het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen, hogedruk aardgas-transportleidingen of andere ondergrondse transportleidingen aanwezig. In de nabijheid van het plangebied zijn geen leidingen aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied.

1.5 Radarverstoringsgebied

Het plangebied is gelegen in het radarverstoringsgebied van de (voormalige) vliegbasis Twente. In verband hiermee zijn, ter voorkoming van radarverstoring, beperkingen van toepassing op de bouw van hoge gebouwen en bouwwerken. Binnen het plangebied worden geen nieuwe hoge gebouwen mogelijk gemaakt. Belemmeringen vanwege het radarverstoringsgebied zijn daarom niet aanwezig

1.6 MER

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaand aan een ruimtelijk plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieu-gevolgen een milieueffectrapport opgesteld dient te worden. Voor welke activiteiten een Mer-rapportage opgesteld moet worden is opgenomen in de bijlage van het Besluit MER. In het bestemmingsplan Hengelo Centrum worden geen nieuwe projecten gerealiseerd waarvoor een verplicht MER of een beoordelings-MER noodzakelijk is.

1.7 Bodem

Dit bestemmingsplan heeft voornamelijk betrekking op het conserveren van een bestaande situatie. Voor een bestaande situatie is in principe geen bodemonderzoek noodzakelijk.

2 Bedrijven en milieuzonering

Om te voorkomen dat bedrijvigheid ter plaatse van gevoelige functies (zoals woonfuncties) ontoelaatbare overlast veroorzaakt 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 bedrijfsmatige activiteiten zoneringsafstanden geadviseerd. Deze VNG-uitgave wordt algemeen geaccepteerd als richtlijn voor de aan te houden zoneringsafstanden. In de lijst is voor allerlei soorten milieubelastende activiteiten 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 zijn algemeenheid kan er van worden uitgegaan dat als de geadviseerde afstanden tussen bedrijven en gevoelige functies worden aangehouden ontoelaatbare (milieu)hinder kan worden voorkomen en dat bedrijven in redelijkheid aan de milieuregels kunnen voldoen.

De richtafstanden zijn afgestemd op een omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Indien er sprake is van omgevingstype gemengd gebied kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, de richtafstanden met één afstandsstep worden verlaagd.

Een gemengd gebied is een gebied met een matig tot sterke functiemenging. Hierbij kan worden gedacht aan delen van woongebieden met kleinschalige bedrijvigheid, zones langs drukke verkeerswegen, winkelcentra e.d.. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

Het centrumgebied van Hengelo kan beschouwd worden als een gemengd gebied.

Binnen een gemengd gebied wordt voor een aantal bedrijfstypen niet gewerkt met richtafstanden. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gemengd gebied moet worden beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategoriën:

- Categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend zijn voor hun omgeving, dat deze aanpandig aan woningen, in gemengd gebied, 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, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C: activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Deze categorieën geven aan onder welke omstandigheden bepaalde activiteiten inpasbaar zijn.

Voor bedrijfstypen waarbij de systematiek van functiemenging niet kan worden toegepast dient de inpassing beoordeeld te worden aan de hand van de richtafstanden. Bedrijfstypen van categorie 1 zijn zondermeer inpasbaar. Ook bestaande bedrijven van categorie 2 zijn in het algemeen inpasbaar. 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.

Milieuaspectenstudie Hengelo Centrum

2.1 Aanpak onderzoek

Voor het bestemmingsplan Hengelo Centrum is het nodig de bedrijvigheid in het plangebied op een verantwoorde wijze in te passen in haar omgeving. Omgekeerd geldt dat bij gevoelige functies rekening moet worden gehouden met bedrijven. De inpassing dient zodanig plaats te vinden dat in de toekomst geen milieuoverlast ontstaat. Het ruimtelijke middel van milieuzonering kan daarvoor worden ingezet.

De bestaande bedrijven zijn geïnventariseerd met behulp van het milieubedrijvenbestand van de gemeente Hengelo.

In het plangebied Hengelo Centrum is één bedrijf aanwezig van categorie 4. Het betreft het spoorwegemplacement. Van het spoorwegemplacement ligt alleen een gedeelte van het stationsgebouw binnen het plangebied. Alle overige activiteiten die plaatsvinden op het emplacement liggen buiten het plangebied Hengelo-Centrum. Het bedrijf wordt daarom nader besproken bij "bedrijven gelegen buiten het plangebied".

De bedrijven rondom het plangebied zijn geïnventariseerd. Als de gewenste zoneringsafstand over het plangebied valt, en binnen de zone liggen woningen, zijn deze bedrijven apart besproken.

In onderstaande tabel staan in de kolom Cat. de categorie-indeling op basis van de systematiek van functiemenging (letter). Bij de bedrijven gelegen buiten het plangebied staat in deze kolom de categorie-indeling op basis van de systematiek van richtafstanden (cijfer).

Straat	nr	Naam	SBI nr	Cat.
Bataafse Kamp	6	De Grundel	852/853	B
Beatrixstraat	15	UWV-GAK	63, 69-71	A
Beekstraat	2	Nul 74	563.2	B
Beekstraat	5	Broodje Top	561	A
Beekstraat	10	New York	563.2	B
Beekstraat	14	Da Roberto	561	A

Beekstraat	41	Cinema	5914	C
Bernardplantsoen	1	de Ontmoeting	561	A
Bernardplantsoen	100	Basisfonds stationslocatie	63, 69-71	A
Bernardplantsoen	100	Dienstman	63, 69-71	A
Bernardplantsoen	300	Leenman kantoorgebouw	63, 69-71	A
Beursstraat	2	De Dragonder	561	A
Beursstraat	15	ABN Amro	63, 69-71	A
Beursstraat	34	Bibliotheek	9101/9102	A
Beursstraat	44	Rabothheater	9004	C
Bothastraat	16	Tactus	952	A
Brink	110	V & D	471	B
Brink	118	Parkeergarage de Brink	5221.1	C
Brinkstraat	5	De Brink	563.1	A
Brinkstraat	7	Markanti	561	A
Brinkstraat	7B	Poolcentrum	92009	B
W.ten Catestraat	5	Wolfs	47.A	A
W.ten Catestraat	11	Snackbar Marcel	561	A
W.ten Catestraat	59	Jarabee	41, 68A	A
W.ten Catestraat	61	v/d Enk	8621	A
Deldenerstraat	12	Cap's	561	A
Deldenerstraat	14	Rokade	561	A
Deldenerstraat	20	Muziekschool	8552	B
Deldenerstraat	24	Umami	561	A
Deldenerstraat	25	Innocent	94991.A	B
Deldenerstraat	42	Paul Meijer	451/452	B
Dorpsmatenstraat	46	Koffiebar DaBar	563.1	A
Drienerstraat	5	De Mexicaan	561	A
Drienerstraat	12	Delphi	561	A
Drienerstraat	29	Roma	561	A

Milieuaspectenstudie Hengelo Centrum

Drienerstraat	31	Reef	47.A	A
Drienerstraat	33	Dobey	47.A	A
Drienerstraat	51	Titus Brandsmaschool	852/853	B
Drienerstraat	85	Hofte	18129	B
Elsbeekweg	2	Stokhorst	41/42/43	B
Emmaweg	4	Moby Dick	561	A
Emmaweg	8	Happy Days	561	A
Emmaweg	12	Broodje Top	563.1	A
Emmaweg	14	Smart Head en Growshop Bob Marley	47.a	A
Emmaweg	16	Market Istanbul	471	B
Emmaweg	18	Café st. Louis	563.1	A
Enschedesestraat	7	Intenzo	47.A	A
Enschedesestraat	9	Hema	471	B
Enschedesestraat	10	Tasche	471	B
Enschedesestraat	19	Kruitvat	47.A	A
Enschedesestraat	20	Bevelsborg	47.A	A
Enschedesestraat	24	Automatiek de Muur	561	A
Enschedesestraat	42	Fortis bank	65/66/67	A
Enschedesestraat	45	Randstad	63, 69-71	A
Enschedesestraat	47	Maatschap de Keamer	63, 69-71	A
Enschedesestraat	54	ING bank	65/66/67	A
Hertzogweg	3	Richmond	62A	A
B.P.Hofstedestraat	41	P1 Parking	5221.1	C
B.P.Hofstedestraat	50	Star Hotel	5510	A
B.P.Hofstedestraat	55	KPN telefooncentrale	61	A
Jansenplein burg.	18	De Blauwe Engel	563.1	A
Jansenplein burg.	20	Stravinsky	561	A
Jansenplein burg.	23	De Twee Wezen	563.1	A
Jansenplein burg.	25	't Pleintje	563.1	A

Jansenplein burg.	27	Hotel Nationaal	561	A
Jansenplein burg.	27A	Café de Rits	563.1	A
Jansenplein burg.	44	Donerix	561	A
Jansenplein burg.	50	Hisar	561	A
Krugerstraat P.	44	Welbions	63, 69-71	A
Langestraat	19	Café Blinq	563.1	A
Langestraat	25	Het Uurwerk	563.1	A
Langestraat	29	De Bourgonder	561	A
Langestraat	31	Janine	563.1	A
Langestraat	37	Lambooijhuis	563.1	A
Lijsterweg	9	Eman	18129	B
Markt	1C	Halfords	4778	A
Markt	2	Dux	563.2	B
Markt	5	Bakkerij Bart	4724	A
Markt	6	Kolste	561	A
Marktstraat	7	Automatiek de Markt	561	A
Marktstraat	8	Taj Mahal	561	A
Marktstraat	9	Klaver Vier	561	A
Marktstraat	15	Italia	561	A
Marktstraat	19	Gebr. Joosten	47	A
Marktstraat	20	De Brabander	563.1	A
Marktstraat	22	De Nachtwacht	563.1	A
Marktstraat	24	Café Mojo	563.1	A
Marktstraat	26	Joegoslavie	561	A
Marskant	5	Rabobank	65/66/67	A
Marskant	8	Ziësta BBQ	561	A
Marskant	64	Adolfs verlichting	47.A	A
Molenstraat	8	BCSB Hengelo	561	A
Molenstraat	17	Faberge	47.A	A
Nieuwstraat	1	De Appel	563.1	A

Milieuaspectenstudie Hengelo Centrum

Nieuwstraat	26	Miss Etam	47.A	A
Nieuwstraat	30	Douglas	47.A	A
Nieuwstraat	36	Kota Radja	561	A
Nieuwstraat	38	De Pyramide	561	A
Nieuwstraat	39	ICI Paris	47.A	A
Nieuwstraat	45	De Nar	563.1	A
Oldenzaalsestraat	25	Multicopy	18129	B
Oldenzaalsestraat	49	De Photoshop	74203	C
Oldenzaalsestraat	61	De Rammelaar	8621	A
Oude Molenweg	40	EMTE	471	B
Oude Molenweg	42	Yips café	563.1	A
Pastoriestraat	14	't Neutje	563.1	A
Pastoriestraat	21	d'Artagnan	563.1	A
Pastoriestraat	22	Jeruzalem	561	A
Pastoriestraat	23	De Peppel	563.1	A
Pastoriestraat	30	The Three Musketers	563.2	B
Pastoriestraat	31	Twins	41/68A	A
Pastoriestraat	33	De Tapperij	561	A
Pastoriestraat	37	De Cactus	563.1	A
Pastoriestraat	41	Murphy's Law	563.1	A
Spoorstraat	1	Plaza Latina	561	A
Stationsplein	71	Diken Bakkerij	4724	A
Stationsplein	72	Akropolis	561	A
Stationsplein	77	La Staziona	561	A
Steijnstraat	58	Wouda orthopedie	9609.B	A
Telgen	8	Cherry	561	A
Telgen	13	Etos	4773	A
Telgen	15	Naafs	9609.B	A
Thiemsbrug	2	Multivlaai	47.A	A
Thiemsbrug	45	De Backerie	4724	A

Veldbleekstraat	4	ZaZaZu	563.1	A
Wemenstraat	30	SamSam	563.1	A
Wemenstraat	37	Foto Center	74203	C
Wemenstraat	47	Maison Gustaf	4724	A
Wemenstraat	59	Bombay Spice	561	A
Wetstraat	45	Broodje Uniek	471	A
Wetstraat	57	De kleine Burgemeester	563.1	A
Wetstraat	122	Gimsel	471	A
Willemstraat	29	Good Fellow	563.1	A
Willemstraat	31	Third-Half	563.1	A
Willemstraat	33	Road House	563.1	A
Willemstraat	35	Yam-Yam	561	A
Willemstraat	46	Mazzel	561	A
Willemstraat	47	Mediant Riagg	63, 69-71	A
Willemstraat	48	Gostinho Brasileiro	563.1	A
Willemstraat	48A	Luxor	561	A
Willemstraat	50	't Centrum	561	A
Willemstraat	54	Shalom	561	A
Willemstraat	74	Politiebureau	84	B
Willemstraat	85	Willemschool	852	B

Bedrijven gelegen buiten het plangebied.

Straat	Nr	Naam	SBI-nr.	Cat	Afstand
Stationsplein	1	Prorail	491/492	4.2	300m
Industrieplein	3	Koninklijke Machinefabriek Stork	35 E1	3.2	50m
Industrieplein	3	Siemens Nederland NV	27/28	4.1	50m
Lansinkesweg	4	Howden Cooling Fans	222.1	4.1	200m
Langelermaatweg	12	Stork Thermec	292	4.1	50m

In het geval van het bedrijventerrein Wilderinkshoek geldt dat het bedrijventerrein geluidgezoneerd is. Het geluidaspect van bedrijven gelegen op het gezoneerde bedrijventerrein wordt geregeld in de vastgestelde geluidzone. In geval van een wettelijke geluidzone dient voor het aspect geluid de Wet geluidhinder als toetsingskader en niet de systematiek van Bedrijven en milieuzonering. Voor andere aspecten zoals geur, stof en gevaar zal de systematiek van bedrijven en milieuzonering wel als toetsingskader dienen.

De afstand in bovenstaande tabel betreft de grootste afstand zonder het aspect geluid. Bij de inventarisatie zijn alleen de bedrijven meegenomen waarvan de gewenste zoneringsafstand over het plangebied valt.

2.2 Nadere beschrijving

De bedrijven gelegen binnen het plangebied betreffen zogenaamde categorie B-inrichtingen zoals bedoeld in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. De activiteiten van deze inrichtingen vallen niet onder vergunningplicht op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Op deze bedrijven zijn de algemene regels uit het besluit van toepassing. De bedrijven buiten het plangebied betreffen categorie C inrichtingen die ook dienen te beschikken over een omgevingsvergunning.

Bedrijven gelegen binnen het plangebied

Halfords, Markt 1C

Voor deze rijwielhandel met vuurwerkverkoop is op 22 september 2005 een melding ingevolge het vuurwerkbesluit ingediend. De melding betreft de opslag en verkoop van consumentenvuurwerk tot 1000 kg. De opslag van consumentenvuurwerk valt onder de werking van het Vuurwerkbesluit. Op grond van dit besluit moeten (wettelijke) veiligheidsafstanden in acht worden

genomen. In het hoofdstuk externe veiligheid wordt nader ingegaan op de veiligheidsaspecten van dit bedrijf.

Bedrijven gelegen buiten het plangebied

Prorail (spoorwegemplacement), Stationsplein 1

In de milieuwetgeving wordt een onderscheid gemaakt tussen doorgaande treinen en treinen op rangeerterreinen. Een rangeerterrein wordt gezien als een "inrichting" die moet beschikken over een omgevingsvergunning. Doorgaande treinen, ook doorgaande treinen die over het emplacement rijden, vallen buiten de omgevingsvergunning en dus ook buiten de werking van de voorschriften uit de omgevingsvergunning. Op doorgaande treinen is de Wet geluidhinder van toepassing. Op het aspect geluid van de doorgaande treinen wordt verder ingegaan in paragraaf 3. Het aspect externe veiligheid wordt verder behandeld in hoofdstuk 5.

Voor het spoorwegemplacement wordt in de genoemde VNG-brochure een zoneringsafstand geadviseerd van 300 meter. De aspecten geluid en veiligheid zijn voor deze afstand maatgevend. Daarnaast wordt op het emplacement gerangeerd met gevaarlijke stoffen. Dit geeft externe veiligheidsrisico's in het plangebied. Deze en andere milieuaspecten zijn gereguleerd in de omgevingsmilieuvergunning van 16 april 2012. Deze vergunning is verleend maar nog niet onherroepelijk.

Bij de vergunningaanvraag is een geluidrapport gevoegd, waarin de akoestische situatie rondom het emplacement in beeld is gebracht. In het akoestisch onderzoek is tevens ten behoeve van de beoordeling van piekgeluiden in termen van dosismaat L_{night} inzicht gegeven in de bepalende geluidbronnen bij geluidgebeurtenissen en in de optredende geluidniveaus in de slaapkamers. De aangevraagde geluidimmissies zijn berekend op basis van de representatieve bedrijfssituatie, de te treffen UPGE maatregelen (voegloos maken sporen en wissels en

spoorstaafconditioneringssystemen aanbrengen) en het aanbrengen van een geluidscherm aan de zuidzijde van het emplacement. Bij de keuze van de hiervoor genoemde oplossing is zoveel mogelijk rekening gehouden met het gemeentelijk geluidbeleid, zoals vastgelegd in de nota Geluid.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de meeste woningen rondom het emplacement de geluidbelasting op de gevel niet hoger is dan 45 dB(A). Gezien de geluidwering van deze woningen wordt ten aanzien van het vereiste binnenniveau voldoende bescherming geboden.

Howden Cooling Fans, Lansinkesweg 4

Bij Howden worden ventilatoren gemaakt. Voor dit proces worden styreenhoudende harsen gebruikt. De richtafstand van 200 meter voor het aspect geur valt binnen het plangebied. Er zijn geen klachten bekend afkomstig van bewoners binnen het plangebied. Er mag verondersteld worden dat de voorschriften uit de milieuvergunning toereikend zijn om overlast te voorkomen. Het bedrijf vormt geen belemmering voor dit plan.

2.3 Conclusie

In het plangebied Hengelo Centrum bevinden zich geen bedrijven die zwaarder zijn dan de hier op basis van de systematiek van functiemenging inpasbaar geachte milieubelastingscategorie A, B of C. Wel liggen een aantal zwaardere bedrijven in de nabijheid van het plangebied. Deze bedrijven zijn hiervoor beschreven. Er zijn géén zodanige milieueffecten dat daarmee in het kader van het bestemmingsplan Hengelo Centrum specifiek rekening gehouden moet worden.

3 Wet geluidhinder

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh) en in verschillende uitvoeringsbesluiten (vooral het Besluit geluidhinder is van belang). De Wet stelt normen voor verschillende geluidbronnen: industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Luchtvaartlawaai is geregeld krachtens de Luchtvaartwet. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de wettelijke zone van de vliegbasis Twente.

In en krachtens de Wgh zijn wettelijke zones vastgesteld rond industrieterreinen, wegen en spoorwegen. Als bij een nieuw bestemmingsplan of bij een bestemmingsplanwijziging een nieuwe geluidgevoelige bestemming wordt gerealiseerd binnen een wettelijke zone, moet daarbij de geluidgrenswaarde krachtens de Wgh in acht worden genomen. Ook moet door middel van een akoestisch onderzoek worden bepaald hoe hoog de geluidbelasting van geprojecteerde geluidgevoelige objecten is. Geluidgevoelige bestemmingen zijn o.a.:

- woningen;
- scholen en onderwijsinstellingen;
- ziekenhuizen en verpleegtehuizen;
- andere gezondheidsgebouwen en de daarbij behorende terreinen;
- woonwagenstandplaatsen.

De Wgh kent per geluidbron een zogenoemde voorkeursgrenswaarde en een maximaal toelaatbare waarde. Uitgangspunt van de Wgh is dat bij een geluidgevoelige bestemming wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde; daartoe moeten zonodig geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Mogelijke geluidbeperkende maatregelen zijn bijvoorbeeld: het toepassen van geluidreducerend asfalt, van raildempers, het plaatsen van geluidschermen of het aanhouden van voldoende afstand tussen geluidbron en geluidgevoelig object.

Op grond van artikel 110a Wgh hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid een hogere grenswaarde vast te stellen tot ten hoogste de maximaal toegestane waarde. Het vaststellen van een hogere grenswaarde is echter alleen toegestaan als geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. In het geluidbeleid van de gemeente Hengelo

(10 februari 2009) is dit algemene criterium verder uitgewerkt. Het geluidbeleid maakt onderscheid tussen verschillende gebiedstypen binnen de gemeente:

- wonen;
- binnenstad en winkelgebieden;
- industrie en bedrijven;
- verkeerszones;
- buitengebied en stadsparken.

Per gebiedstype is een zogenoemde ambitiewaarde (de waarde die wordt nagestreefd) en een plafondwaarde (de maximale waarde die onder voorwaarden kan worden toegestaan) vastgesteld. Deze ambitie- en plafondwaarden verschillen per gebiedstype. Uitgangspunt hierbij is het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat. Dit verschilt per gebiedstype: bewoners van de binnenstad of van een bedrijfswoning op een bedrijventerrein zullen andere verwachtingen hebben dan bewoners van een woonwijk. Naast toetsing aan het algemene criterium uit de Wgh wordt ook getoetst aan het gemeentelijke geluidbeleid.

3.1 Wegverkeerslawaai

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 geluidgevoelige 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 bestemmingsplan Hengelo Centrum betreft een conserverend plan. Er worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aspect wegverkeerslawaai is daarom niet van belang.

3.2 Industrielawaai

De normstelling uit de Wet geluidhinder heeft alleen betrekking op geluid afkomstig van industrieterreinen waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld. In de nabijheid van het plangebied ligt het bedrijventerrein Wilderinkshoek. Rond dit industrieterrein is op grond van de Wet geluidhinder een wettelijke zone vastgesteld. Op de zonegrens mag de totale geluidbelasting afkomstig van alle op het industrieterrein gelegen inrichtingen niet hoger zijn dan 50 dB(A). De zonegrens valt gedeeltelijk over het plangebied. Als binnen de zone nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan Hengelo Centrum is een conserverend plan. Binnen de geluidzone van het industrieterrein worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aspect Industrielawaai is daarom niet van belang.

Voor bedrijven op niet gezoneerde bedrijfsterreinen gelden de normen van de Wet geluidhinder niet. De geluidshinder afkomstig van bedrijven op niet-gezoneerde bedrijventerreinen wordt meegewogen in de algemene milieuzonering (zie hoofdstuk 2). Dit geldt ook voor geluid afkomstig van het spoorwegemplacement.

3.3 Railverkeerslawaai

De normstelling in de Wet geluidhinder heeft alleen betrekking op geluid veroorzaakt door het doorgaande spoorverkeer. Geluid

afkomstig van rangeerbewegingen op het emplacement vallen onder de milieuvergunning van het emplacement (zie hoofdstuk 2).

Het plangebied grenst aan een aantal spoorlijnen die Hengelo doorkruisen. Op grond van de Wet geluidhinder in verbinding met het Besluit geluidhinder geldt voor het doorgaande spoor ter hoogte van het plangebied een geluidzone. Indien het bestemmingsplan binnen deze zone nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt dient een akoestisch onderzoek naar de hoogte van de geluidbelasting te worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan Hengelo Centrum is een conserverend plan. Binnen de zone van de spoorlijnen worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Een akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

3.4 Luchtvaartlawaai

Het plangebied Hengelo Centrum valt niet binnen de zone van de vliegbasis Twente. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 luchtkwaliteitseisen (Wet luchtkwaliteit), van de Wet Milieubeheer. De regelgeving behorend bij de Wet Luchtkwaliteit is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen;
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen;
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Besluit gevoelige bestemmingen.

Verder is in de nieuwe wetgeving het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geïntroduceerd. Het NSL bevat afspraken om op nationaal, provinciaal en plaatselijk niveau de gestelde luchtkwaliteitseisen te halen. De maatregelen hierbij zijn gericht op het halen van de grenswaarden voor fijn stof (PM10) uiterlijk medio 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) uiterlijk 1 januari 2015. Kenmerk van de maatregelen, die het NSL bevat, is het ervoor zorgen dat de huidige overschrijdingen worden opgelost en de negatieve effecten van geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd.

De Wet Luchtkwaliteit 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. Bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit dienen bestuursorganen rekening te houden met deze grenswaarden.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe Wet Luchtkwaliteit geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

Het bestemmingsplan Hengelo Centrum 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.

5. Veiligheid

In het onderdeel fysieke veiligheid en brandweer van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bescherming van mens, dier en milieu tegen (de gevolgen van) mogelijke incidenten, ongelukken en rampen.

In het onderdeel Externe veiligheid wordt specifiek ingegaan op het beheersen van de risico's voor de omgeving door de productie, de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen (binnen bedrijven in en rond het plangebied) en door het transport van gevaarlijke stoffen (wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen door het plangebied).

5.1. Fysieke veiligheid en brandweer

Fysieke veiligheid betreft de bescherming van mens, dier en milieu tegen (de gevolgen van) daadwerkelijke incidenten, ongelukken en rampen. Wanneer de fysieke veiligheid in gevaar komt, is directe hulpverlening vaak noodzakelijk. Door het vooraf treffen van de juiste infrastructurele, bouwkundige en technische maatregelen kunnen ongelukken zoveel mogelijk worden voorkomen of kan in geval van een incident zo goed mogelijk hulp worden geboden. Een goede *bereikbaarheid* van gebieden evenals de aanwezigheid van *voldoende bluswater* is een voorwaarde voor een snelle hulpverlening. Een goede bereikbaarheid van het centrumgebied is ook nog op een andere manier van belang. In geval van een zwaar ongeval of ramp, is het noodzakelijk om de bevolking in de omgeving zo snel mogelijk te kunnen informeren en adviseren (ramen en deuren sluiten). Via het sirenenet kan de bevolking worden bereikt en erop worden geattendeerd om de radio of televisie in te schakelen (de zogenaamde rampenzender). Tot slot is de brandweer betrokken bij het reguleren van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente.

Bluswatervoorziening

Primaire bluswatervoorziening

Bluswatervoorziening kan onderverdeeld worden in primair, secundair en tertiair en zal in dit hoofdstuk verder beschreven en toegelicht worden. De verschillende vormen van bluswatervoorziening worden beschreven aan de hand van eisen, capaciteit, opstelplaatsen en onderhoud. Voor het begin van een blussing wordt, indien beheersbaar, uitgegaan van de primaire bluswatervoorziening. De primaire bluswatervoorziening wordt (vooral) gevormd door ondergrondse brandkranen op het drinkwaterleidingnet.

Primaire bluswatervoorziening dient:

- binnen drie minuten na aankomst, een tankautospuiter van bluswater te kunnen voorzien;
- na aansluiting direct en onafgebroken voldoende water te leveren;
- op maximaal 40 meter afstand van de (brandweer-) toegang(en) van een gebouw te zijn gesitueerd.

De benodigde capaciteit voor de primaire bluswatervoorziening bedraagt minimaal 60m³ uur, te meten aan het einde van de vulslang. Brandkranen worden in principe geplaatst op waterleidingen met een diameter van 110 mm wat een capaciteit mogelijk maakt van 60m³ uur.

Voor de situering van de brandkranen worden dekkingscirkels van 40 meter rond de brandkranen gehanteerd. Op deze wijze bedraagt de afstand tussen de brandkranen 80 meter. Rondom de brandkranen moet altijd een obstakelvrije ruimte aanwezig zijn met een diameter van 1,8 meter. Brandkranen moeten tot een afstand van maximaal 15 meter benaderbaar zijn. De afstand tussen een primaire bluswatervoorziening en de brandweertoegang(en) van een gebouw is maximaal 40 meter. Wanneer in een object één of meerdere droge blusleidingen aanwezig zijn, moet er binnen 35 meter van elke voedingsaansluiting een brandkraan zijn.

Indien er meer water wordt gevraagd voor blussing, gaat de brandweer gebruik maken van secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen.

Secundaire bluswatervoorzieningen

Secundaire bluswatervoorziening dient:

- de mogelijkheid te bieden om binnen vijftien minuten na aankomst met een lage druk watertransport, water op de brandhaard te hebben; en
- ingericht te worden op een maximaal haalbare afstand tot de (te verwachten) brandhaard afhankelijk van de plaatselijke omstandigheid;
- geen grotere afstand tot de (te verwachten) brandhaard te hebben dan 2 x 160 meter (inzetdiepte van twee blusvoertuigen met één als haler en één als blusser).

De secundaire bluswatervoorziening is een voorziening die aanvullend is op de primaire bluswatervoorziening. De secundaire voorziening moet voorzien in een waterlevering die voldoende en te allen tijde beschikbaar is. De secundaire bluswatervoorziening moet binnen 15 minuten opgezet zijn met een minimale capaciteit van 90 m³ per uur gedurende minimaal 4 uur.

Tijdens de opbouw van de secundaire bluswatervoorziening kan worden volstaan met een 15 m³ tankwagen die voorziet in het leveren van bluswater en die wordt gebruikt als buffer, totdat de secundaire bluswatervoorziening gereed is.

Opstelplaatsen

De secundaire bluswatervoorziening moet op maximaal 8 meter kunnen worden benaderd door een blusvoertuig terwijl de verticale afstand tussen het waterniveau en de opstelplaats maximaal 5 meter mag zijn. De opstelplaats van het blusvoertuig ten opzichte van de bluswatervoorziening, zowel in horizontale als in verticale afstand, wordt in belangrijke mate bepaald door de benodigde hoeveelheid bluswater (gebruik aantal stralen dan wel een waterkanon) en de betreffende pompkarakteristiek.

Tertiaire bluswatervoorziening

- is aanvullend op de primaire en secundaire bluswatervoorziening;
- is toepasbaar ten behoeve van de rampenbestrijding of het grootschalig optreden;
- voorziet in een grote leveringscapaciteit;
- mag een grote afstand tot het brandobject hebben.

Een tertiaire bluswatervoorziening is een voorziening van bluswater voor de bestrijding van die incidenten waarvoor de brandweer meer water of voor langere duur water nodig heeft dan de primaire en secundaire bluswatervoorzieningen kunnen leveren. Indien uit een risicoanalyse blijkt, dat een tertiaire bluswatervoorziening benodigd is, dan wordt een onbeperkte capaciteit van 240 m³ uur geëist.

De tertiaire bluswatervoorziening is een voorziening waarbij vanuit open water een watertransportsysteem (WTS) met een pomp wordt opgebouwd. De maximale afstand tussen de opstelplaats en het open water is 50 meter. De maximale afstand van het incident tot de waterwinplaats wordt bepaald door het type standaardwatertransportschema dat wordt gekozen (500 meter, 1000 meter en 2500 meter).

In het centrum ligt de Berflobek voor de berging en afvoer van hemelwater. Deze beek kan als bluswatervoorziening dienen. De beek dient over voldoende water te beschikken (ook in de zomer) en er moeten waterwinplaatsen zijn waar de brandweer met haar materieel water uit de beek kan onttrekken. Dit kan een voldoende invulling zijn voor de benodigde capaciteit.

Bereikbaarheid en brandweernorm

Aan de hand van een analyse van enige honderden branden in woningen in Nederland zijn gegevens verkregen over de relatie tussen de opkomsttijd van de brandweer en het verloop (en de gevolgen) van branden. In de Handleiding brandweernorm zijn

de resultaten opgenomen van onderzoek naar de relatie tussen opkomsttijd en de volgende onderwerpen:

- De ontwikkeling van schade;
- De kans op dodelijke slachtoffers; en
- De kans op het slagen van reddingen.

Kort samengevat blijkt de opkomsttijd van de brandweer sterk van invloed te zijn op de schade die ontstaat bij brand, de kans op dodelijke slachtoffers door brand en op het slagen van reddingen bij brand. Een vergelijkbaar verhaal is van toepassing op hulpverleningen (verkeers- en bedrijfsongevallen met veelal beknellingen) en voor ongevalsbestrijding. Ook hiervoor geldt: de kortste opkomsttijd geeft de grootste kans op het beperken van het aantal, het overleven en het herstel van slachtoffers. Het bovenstaande samenvattend kan worden gesteld dat een goede bereikbaarheid van branden en ongevallen een belangrijke invloed heeft op de effectiviteit van het brandweerwerk en daarmee op de veiligheid van de burgers. Een locatie is goed bereikbaar indien aan de volgende eisen wordt voldaan:

1. Een weg is alleen door de brandweer te gebruiken wanneer die recht doet aan de specifieke afmetingen van brandweervoertuigen;
2. Verkeersaders bieden aan brandweervoertuigen een onbelemmerde doorgang;
3. Verkeersaders en verblijfsgebieden kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres binnen een gestelde tijd (gerekend vanaf het verlaten van de verkeersader) bereikbaar is;
4. Naast de route bedoeld onder de derde eis moet een willekeurig adres binnen een verblijfsgebied in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn;
5. Bij een bouwwerk dat voor het verblijf van mensen is bestemd, dat een vloerhoogte heeft van meer dan 6 meter en dat niet voldoet aan het bouwbesluit eerste fase,

moeten ten behoeve van de redding één of meer opstelplaatsen voor een redvoertuig aanwezig zijn.

Ad 1: In de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid staan de maten en kenmerken van brandweervoertuigen in het kader van bereikbaarheid weergegeven. De belangrijkste maten zijn:

- Totaal gewicht: 25 ton
- Asbelasting: 10 ton
- Doorgangshoogte: 4,2 meter
- Rijbaanbreedte: 3,5 meter
- Buitenbochtstraal: 10 meter
- Binnenbochtstraal: 5,5 meter.

Ad 2 en 3: Om te kunnen voldoen aan de opkomstnormen uit de Handleiding Brandweezorg maakt de brandweer gebruik van een netwerk van hoofduitrukroutes en eindroutes. Hoofduitrukroutes bestaan vooral uit doorgaande (hoofd)wegen en singels. Deze routes vormen voor de brandweer de belangrijkste aanrijroutes naar de verschillende wijken in de stad. Er bestaat een overlap tussen het hoofduitrukrouthenetwerk van de brandweer en de wegcategorysering op grond van Duurzaam Veilig. Het merendeel van de hoofduitrukroutes bestaat uit verkeersaders c.q. gebiedsontsluitingswegen. Om te voldoen aan de opkomstnormen is het benodigde hoofduitrukrouthenetwerk echter fijnmaziger dan het netwerk van verkeersaders. Er zijn m.a.w. meer hoofduitrukroutes nodig dan dat er verkeersaders zijn. Het gaat dan vaak om de grotere wegen binnen een verblijfsgebied, die niet zijn aangewezen als verkeersader maar die wel noodzakelijk zijn als hoofduitrukroute. Met een aangepaste inrichting kunnen deze wegen toch als hoofduitrukroute worden gebruikt. Deze wegen worden aangeduid als 'hulpverleningsroutes'.

Samenvattend kan worden gesteld dat er drie categorieën routes bestaan waaraan vanuit brandweeroogpunt verschillende eisen worden gesteld aan wegbreedtes, snelheidsremmende maatregelen, etc:

1. Hoofduitrukroutes over verkeersaders (gebiedsontsluitingswegen);
2. Hulpverleningsroutes over erftoegangswegen;
3. Eindroutes.

Met het vaststellen van het Brandweerbeleidsplan in 2001 zijn tevens voor het verzorgingsgebied Hengelo de hoofduitrukroutes vastgesteld. De hoofduitrukroutes bestaan uit die wegen waarin minimale verkeersremmende maatregelen zijn opgenomen zodat de vrije doorgang van de brandweer is gewaarborgd. Deze routes worden vastgesteld en bijgesteld in het brandweerbeleidsplan. De omvang van het verzorgingsgebied bepaalt de locatie van de kazernes. In Hengelo en Borne wordt overdag vanuit de centrumkazerne Hengelo en vanuit post Borne uitgerukt. In de avond-, nacht- en weekendsituatie wordt ook vanuit post Hengelo Noord uitgerukt. Het verzorgingsgebied en de daarbij gehanteerde opkomsttijden wordt vastgesteld in het operationeel dekkingplan van de regio Twente en is onderdeel van het brandweerbeleidsplan.

Het hoofduitrukrouthenetwerk binnen het plangebied bestaat uit de volgende wegen:

- Oldenzaalsestraat
- Wolter ten Catestraat
- Oude Molenweg
- Deldenerstraat

Zelfredzaamheid

Na melding van een incident duurt het enige tijd voordat de hulpverlening daadwerkelijk hulp kan bieden. Gedurende die minuten zijn de mensen in het plangebied op zichzelf aangewezen. Essentieel is dat mensen zichzelf tijdig in veiligheid kunnen brengen. De zelfredzaamheid van mensen hangt af van de aard van risico's in het gebied, eventuele schuilmogelijkheden maar vooral ook de gesteldheid van de mensen zelf. De bewoners (gebruikers) van het plangebied kunnen de zelfredzaamheid vergroten door vooraf ontruimingsplannen en

dergelijke op te stellen. Ook trainingen om kleine incidenten zelf aan te pakken kan een wezenlijke bijdrage leveren. Zo wordt wellicht voorkomen dat kleine incidenten kunnen uitgroeien tot grote calamiteiten.

Voor alarmering van de bevolking bij grote calamiteiten wordt gebruik gemaakt van het Wijk-Alarmering-Systeem (WAS) Dit systeem is beperkt aangezien niet bij iedere calamiteit het wenselijk is deuren en ramen te sluiten. Het WAS wordt tot 2017 door het Rijk ondersteund. Aanvullend werkt men aan nieuwe vormen voor het alarmeren van de bevolking.

Het WAS- systeem heeft een beperkte werking. Behalve het waarschuwingssignaal is een snelle informatievoorziening gewenst als vervolg op een alarmering. Vooral de informatievoorziening in de kantoren, scholen en woongebouwen in de nabijheid van het spoor bij mogelijke incidenten op het spoor behoeft extra aandacht.

In de brief van het ministerie van Binnenlandse Zaken aan de Tweede Kamer van 7 februari 2006 (kenmerk 2005-0000213163) wordt het waarschuwingsbeleid bij incidenten, rampen en crisis toegelicht. In deze brief worden ook nieuwe ontwikkelingen aangehaald, zoals het sturen van een SMS-bericht naar alle mobiele telefoons binnen het bereik van één of meer zendmasten ("Cell Broadcasting"). Deze en andere voorzieningen kunnen bijdragen aan de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

5.2 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. De externe veiligheids normering rond buisleidingen is 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 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 kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een inrichting of transportas in één keer het dodelijk slachtoffer wordt 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: 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 een inrichting. De grootte van het invloedsgebied is afhankelijk van de effectafstanden. De effectafstand is gedefinieerd als de afstand waar bij het optreden van het maatgevende ongeval nog 1% van de blootgestelde personen komt te overlijden.

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

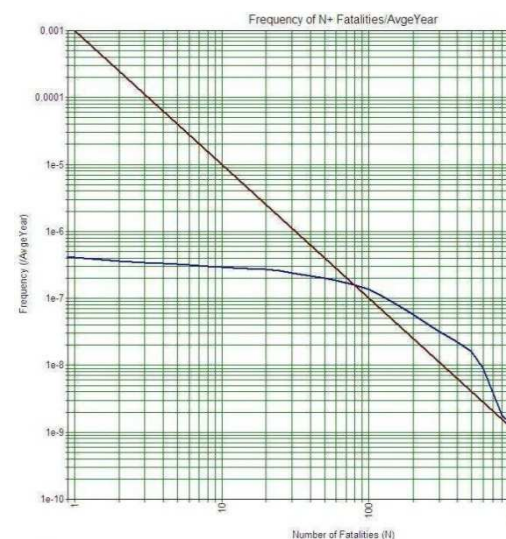
Vanwege de aspecten rampenbestrijding, zelfredzaamheid en verantwoording groepsrisico is de brandweer Twente om advies verzocht. Het advies is op 9 augustus 2013 ontvangen. Waar het advies relevant is voor deze bestemmingsplanprocedure is het verwerkt in de milieuaspectenstudie.

Spoorwegemplacement

Op 16 april 2012 is een (nieuwe) omgevingsvergunning verleend voor het emplacement, onder meer voor het rangeren en opstellen van wagons met gevaarlijke stoffen. Bij de aanvraag was een kwantitatieve risicoanalyse gevoegd. Uit deze risicoanalyse blijkt dat het plaatsgebonden risico van 10^{-6} ten gevolge van de aangevraagde situatie niet buiten het terrein van de inrichting ligt. In de voorschriften is dit vastgelegd en gesteld dat geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} mag voorkomen. Overeenkomstig artikel 5 van het Bevi worden bij voorliggend plan de veiligheidsafstanden dan ook in acht genomen.

Verder is het plan conserverend van aard, er vinden geen ontwikkelingen plaats binnen het invloedsgebied van het emplacement. Het aantal personen in het invloedsgebied neemt daarom ook niet toe. Vanwege het conserverende karakter

worden in het plan ook geen keuzes gemaakt die gevolgen hebben voor de veiligheidssituatie en het groepsrisico. Bij de verleende omgevingsvergunning zijn wel veiligheidskeuzes gemaakt die zijn vastgelegd in voorschriften. Ook heeft in dit kader een verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden. Omdat de vergunning recent is verleend, wordt voor wat betreft de verantwoording van het groepsrisico en de te treffen maatregelen verwezen naar de verantwoording behorend bij het vergunningbesluit van 16 april 2012. In onderstaande figuur is het groepsrisico weergegeven behorend bij de milieuvergunningaanvraag.



Groepsrisico volgens de vergunningaanvraag

In de milieuvergunning zijn maatregelen vastgelegd waardoor het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Tevens is het rangeren met wagons met stoffen uit de klasse D4 beperkt tot maximaal 50 wagons per jaar.

Overige bedrijven

In de omgeving van het plangebied zijn geen andere Bevi-bedrijven aanwezig met een invloedsgebied dat valt over het plangebied.

Vuurwerkopslag

Op grond van artikel 4.2 van het Vuurwerkbesluit moeten bij het vaststellen van een bestemmingsplan de veiligheidsafstanden uit bijlage 3 bij het Vuurwerkbesluit in acht worden genomen. Het Vuurwerkbesluit kent, anders dan andere veiligheidswetgeving, geen risicobenadering, maar een effectbenadering. Dat houdt in dat de veiligheidsafstanden die in het Vuurwerkbesluit worden gehanteerd effectafstanden zijn. Buiten de effectafstand is de kans op dodelijke effecten ten gevolge van een calamiteit verwaarloosbaar. Halfords heeft op 22 september 2005 een melding ingediend voor de opslag en verkoop van consumentenvuurwerk tot 1000 kg.

De inrichting voldoet aan de veiligheidsafstanden uit het Vuurwerkbesluit en vormt daardoor geen knelpunt.

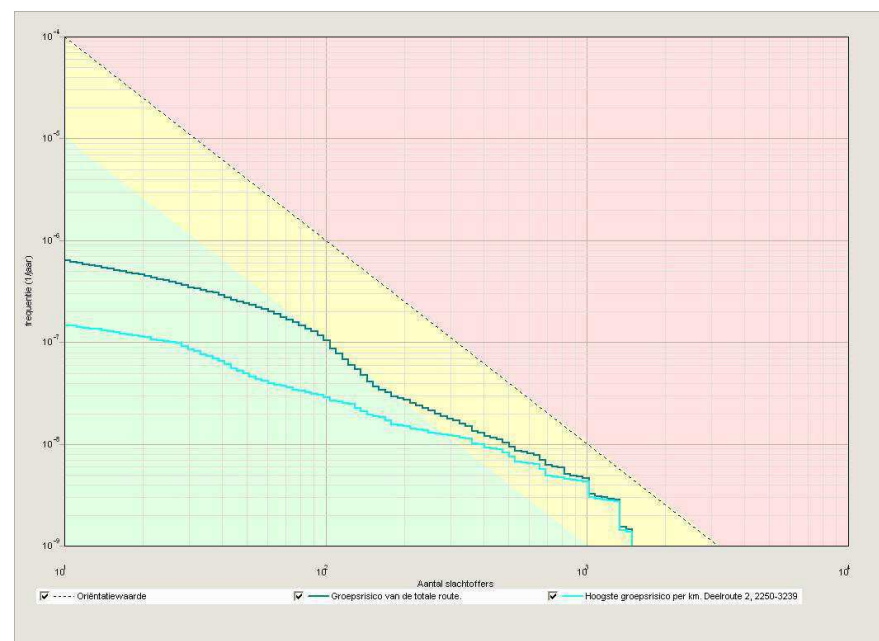
Doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Over het doorgaande spoor via Hengelo worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De afgelopen jaren was verreweg de grootste stroom het transport van brandbaar gas (LPG en LPG-achtige stoffen). In 2011 zijn door Hengelo nog 4750 ketelwagens met deze stof vervoerd. Er is wetgeving in voorbereiding om het risico als gevolg van het doorgaand vervoer te limiteren: het wetsvoorstel basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Op grond van dit wetsvoorstel worden per traject risicoplafonds vastgesteld. Het risico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen mag dit plafond niet overschrijden. Voor het traject Delden – Hengelo -Oldenzaal zal een risicoplafond worden vastgelegd, gebaseerd op 1910 ketelwagens met brandbaar gas. Het plafond voor het traject van- en naar Almelo is gebaseerd op 210 ketelwagens met brandbaar gas.

Vooruitlopend op de wetgeving is de risicoruimte waarmee in de ruimtelijk ordening rekening moet worden gehouden, opgenomen in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De verwachting is dat de basisnetwetgeving op 1 juli 2014 in werking treedt. De vervoerders zijn vanaf die datum gebonden aan het risicoplafond. Daarom zijn de externe veiligheidsberekeningen gebaseerd op de vervoers- en trajectgegevens uit de Circulaire. De vervoerscijfers en trajectgegevens uit de Circulaire zijn overgenomen in het programma RMBII, versie 2.2.0. Voor de bevolkingsgegevens is als basis gebruikt het populatiebestand groepsrisicoberekeningen van het ministerie van I&M.

Met gebruikmaking van deze gegevens wordt geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} berekend.



Er wordt een groepsrisico berekend van ca. 0,5 x oriëntatiewaarde. Het trajectdeel in het model dat hiervoor maatgevend is, is het deel van het traject Delden – Hengelo tussen het viaduct over de Tuindorpstraat en de aansluiting op het emplacement. De toegestane snelheid op dit deel is hoger dan 40 km per uur en er geldt een wisseltoeslag. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van dit trajectdeel.

Het plangebied ligt ook binnen het invloedsgebied van de trajectdelen naar Almelo en langs het emplacement. De berekende groepsrisico's ten gevolge van het vervoer op deze trajectdelen is aanzienlijk lager, vanwege de omstandigheid dat langs het emplacement de maximaal toegestane snelheid 40 km/uur is en dat voor het trajectdeel naar Almelo een laag risicoplaafond geldt.

Vanwege het conserverende karakter van het plan neemt het groepsrisico ten gevolge van het doorgaande vervoer over het spoor niet toe. Het berekende groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Om deze redenen is een groepsrisicoverantwoording niet noodzakelijk. In het kader van het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Hengelo en het beleid van de veiligheidsregio zal aandacht worden besteed aan de risicocommunicatie.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg.

Binnen het plangebied zijn geen wegen aanwezig waarover substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Toetsing aan de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is daarom niet noodzakelijk. Over de Deldenerstraat en Marskant vindt vervoer van vuurwerk plaats tbv een verkooppunt aan de Markt. De hoeveelheden zijn zo gering dat er geen sprake is van een veiligheidsrisico.

Buisleidingen en hoogspanningsleidingen

Binnen het plangebied lopen geen hoogspanningsleidingen, ondergrondse vloeistofleidingen of hoge druk aardgastransportleidingen. In de nabijheid van het plangebied zijn geen leidingen aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied.

6 (Radar)Obstakel- en verstoringsgebieden

Het plangebied is gelegen in het radarverstoringgebied van de (voormalige) vliegbasis Twente. In verband hiermee zijn, ter voorkoming van radarverstoring, beperkingen van toepassing op de bouw van hoge gebouwen en bouwwerken. Er gelden beperkingen voor gebouwen die hoger zijn dan 45 meter boven maaiveldhoogte ter plaatse van de radarinstallatie. Deze maaiveldhoogte bedraagt voor de radarinstallatie van vliegbasis Twente 40 meter +NAP. Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt met een zodanige hoogte dat zij een ongestoorde radarwerking belemmeren.

7 MER

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaand aan een ruimtelijk plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport opgesteld dient te worden. Voor welke activiteiten een Mer-rapportage opgesteld moet worden is opgenomen in de bijlage van het Besluit MER. In het bestemmingsplan Hengelo Centrum worden geen nieuwe projecten gerealiseerd waarvoor een verplicht MER of een beoordelings-MER noodzakelijk is.

8 Bodem

Onderhavig bestemmingsplan heeft uitsluitend 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. In eerste instantie moet minimaal een historisch onderzoek van de locatie, die van bestemming verandert, en de directe omgeving ervan worden uitgevoerd. Mocht uit het historisch onderzoek blijken dat de locatie verdacht is, dan dient alsnog een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Als er binnen het conserverend bestemmingsplan (grootschalige) nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, dient altijd een bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

9 Nieuw ontwikkelingen

Op twee plaatsen binnen het plangebied maakt het bestemmingsplan het mogelijk om nieuwe ontwikkelingen te realiseren. Hiervoor zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Omdat de exacte invulling nog niet bekend is, is op dit moment alleen getoetst of aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan. Het gaat om de volgende locaties:

- Oldenzaalsestraat/Krugerstraat (schoollocatie)
- Oldenzaalsestraat/Wemenstraat (Ariënschool/badhuis)

Nabij de locaties zijn geen bedrijven aanwezig met een milieuzoneringsafstand die valt over één van deze drie gebieden. Voor alle locaties geldt dat de afstand tot Bevi-bedrijven, buisleidingen of transportassen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zo groot is dat het aspect externe veiligheid niet van belang is voor deze ontwikkelingen. De ontwikkelingen zijn kleinschalig. Zonder verdere berekening kan worden gesteld dat er sprake is van 'niet in betekenende mate bijdragen'. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen knelpunt.

Alle locaties liggen niet binnen de zone van een spoorlijn. Het aspect railverkeerslawaaai is daarom niet van belang.

Oldenzaalsestraat/Krugerstraat

De locatie ligt binnen de zone van de Oldenzaalsestraat. Om te kunnen beoordelen of deze ontwikkeling mogelijk is, is het van belang om inzicht te hebben in de toekomstige geluidssituatie ter plaatse. Hiervoor is de geluidkaart 2011 geraadpleegd. Uit deze kaart blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de school 64 dB bedraagt (zonder aftrek). Omdat de bebouwingslijn op grotere afstand van de weg komt te liggen en er geen grote toename in verkeersintensiteit wordt verwacht kan worden aangenomen dat de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaai niet wordt overschreden. De geluidbelasting zal nog exact berekend moeten worden. Waarschijnlijk zal een hogere waarde noodzakelijk zijn.

Oldenzaalsestraat/Wemenstraat

De locatie ligt binnen de zone van de Oldenzaalsestraat en de Wemenstraat. Om te kunnen beoordelen of deze ontwikkeling mogelijk is, is de toekomstige geluidssituatie berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma Geomilieu. Hierbij is gerekend met de verkeersintensiteiten van 2025. Uit de resultaten blijkt dat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden. Wel is een hogere waarde noodzakelijk.

