

**MILIEUASPECTENSTUDIE**  
**Vooroorlogse Wijken**

(deel 2)

Milieuaspectenstudie ten behoeve van het  
Bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken te  
Hengelo

**Sector Fysiek**  
**Afdeling Ruimte en Bouwen**

versie 0.2

Datum: november 2018

### INHOUDSOPGAVE

1.	Samenvatting milieuaspectenstudie Vooroorlogse Wijken	3
2.	Bedrijven en milieuzonering	5
2.1	Aanpak onderzoek	5
2.2	Inventarisatie	5
2.3	Conclusie	8
3.	Geluid	9
3.1	Wet geluidhinder	9
3.2	Wegverkeerslawaaï	9
3.3	Industrielawaai	9
3.4	Railverkeerslawaaï	9
3.5	Luchtvaartlawaaï	10
4.	Luchtkwaliteit	11
5.	Externe veiligheid	13
5.1	Risicovolle bedrijven	13
5.2	Vervoer gevaarlijke stoffen	13
5.3	Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen	15
5.4	Hoogspanningsleidingen	15
6.	Bodemaspecten	15
7.	Milieueffectrapportage	15
8.	(Radar)Obstakel- en verstoringsgebieden	15

### **1 Samenvatting milieuaspectenstudie Vooroorlogse wijken (deel 2)**

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

#### **1.1 Bedrijven en milieuzonering**

In en nabij het plangebied Vooroorlogse Wijken deel 2 bevinden zich enkele bedrijven die zwaarder zijn dan de hier over het algemeen inpasbaar geachte milieubelastingscategorie 1 of 2. Géén van deze bedrijven heeft dusdanige milieueffecten dat daarmee in het kader van het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken specifiek rekening gehouden moet worden.

In het kader van deze milieuaspectenstudie is onderzocht of rond de bedrijven van categorie 3 en 4 wordt voldaan aan de VNG-zoneringsafstand. Als wordt voldaan aan de zoneringsafstanden mag worden verondersteld dat het bedrijf inpasbaar is en de te stellen milieueisen geen knelpunt vormen. Indien niet aan deze gewenste zoneringsafstand wordt voldaan is de milieusituatie rond het betreffende bedrijf nader beschreven.

#### **1.2 Geluid**

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

#### **Wegverkeerslawaai**

Langs wegen gelden wettelijke zones. De omvang van de zone wordt bepaald door een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het

aantal rijbanen. Indien het bestemmingsplan mogelijkheden biedt om nieuwe geluidgevoelige functies binnen de zone van de weg te realiseren dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden naar de geluidbelasting vanwege de weg.

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 is een conserverend plan. Dit betekent dat bestaande functies worden bestemd. Er worden geen nieuwe geluidgevoelige functies binnen de zones van wegen mogelijk gemaakt.

Het aspect wegverkeerslawaai is daarom niet van belang.

#### **Railverkeerslawaai**

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 wordt doorkruist door de spoorlijn Hengelo – Oldenzaal. Binnen de geluidzone van het spoor worden geen nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het aspect railverkeerslawaai is daarom niet van belang.

#### **Industrielawaai**

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

#### **Luchtvaartlawaai**

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken is niet gelegen binnen de geluidzone van het vliegveld Twente. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

#### **1.3 Luchtkwaliteit**

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 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. Luchtkwaliteit is daarom geen belemmering voor dit plan.

#### **1.4 Veiligheid**

##### **Risicovolle bedrijven**

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig of geprojecteerd die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen( Bevi). Het plangebied ligt nabij het spoorwegemplacement, vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen aangewezen als Bevi-inrichting.

Het emplacement beschikt over een omgevingsvergunning uit april 2012. Ten behoeve van deze vergunning is een risico-analyse (QRA)

uitgevoerd. Uit de QRA blijkt dat de risicovolle activiteiten (opstellen en rangeren) plaatsvinden op enige afstand van het plangebied. Het dichtstbij gelegen mogelijke interactiepunt ligt op circa 150 meter. Er is geen sprake van een plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  per jaar buiten de inrichting. Vanwege de afstand tot de mogelijke interactiepunten zal het plangebied niet relevant bijdragen aan het groepsrisico ten gevolge van de vergunde activiteiten.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen**

Het plangebied valt gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van het spoortraject Hengelo – Oldenzaal. Over dit spoortraject worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In de Wet basisnet en bij de wet behorende regeling is per spoortraject vastgesteld met welk risico bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening moet worden gehouden. Langs het traject Hengelo – Oldenzaal geldt geen veiligheidszone (= PR  $10^{-6}$  –contour bij een volledig benutte risicoruimte). Ook geldt langs dit traject geen zogenoemd plasbrandaandachtsgebied waarmee rekening moet worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Voor wat betreft deze aspecten gelden in het plangebied dan ook geen wettelijke beperkingen.

Met gebruikmaking van de vervoersaantallen en spoorgegevens uit de Regeling basisnet en de bevolkingsgegevens uit het nationale populatiebestand, aangevuld met correcties voor bijzondere objecten in de nabijheid van het spoor, wordt ter plaatse van het plangebied een groepsrisico berekend kleiner dan de orientatiewaarde. Het betreft een conserverend plan er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het groepsrisico neemt dan ook niet toe. Op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes kan een verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven.

### **Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen**

Binnen het plangebied liggen geen hogedruk aardgastransportleidingen of andere leidingen die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen. Buiten het plangebied liggen geen leidingen met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Het aspect buisleidingen voor gevaarlijke stoffen is daarom niet relevant voor dit plan.

### **Hoogspanningsleidingen**

In of nabij het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen aanwezig.

### **1.5 Bodem**

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

### **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 milieugevolgen een milieueffectrapport opgesteld dient te worden. In het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken worden geen nieuwe projecten gerealiseerd een verplicht MER of een vormvrije m.e.r.-beoordeling is daarom niet noodzakelijk.

### **1.7 (Radar)Obstakel- en verstoringgebieden**

Het plangebied ligt binnen het radarverstoringgebied van het radarstation Twente. Omdat er binnen het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en de maximale bouwhoogtes ruimschoots lager zijn dan de hoogtes die van invloed zijn op de ongestoorde werking van de radar, vormt dit aspect geen belemmering voor het plan.

### 2 Bedrijven en milieuzonering

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

In zijn algemeenheid kan er van worden uitgegaan dat als kan worden voldaan aan de geadviseerde afstanden tussen bedrijven (milieubelastende activiteiten) en gevoelige functies, ook in bestaande situaties, ontoelaatbare (milieu)hinder kan worden voorkomen en dat bedrijven in redelijkheid aan de milieuregels kunnen voldoen. In de 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 de VNG-uitgave wordt bedrijvigheid aan de hand van de SBI-codering onderverdeeld in zes milieubelastingscategorieën. De inpassing dient beoordeeld te worden aan de hand van de richtafstanden. Bedrijfstypen van categorie 1 zijn zondermeer inpasbaar. In het algemeen zal een bestaand bedrijf vallend onder categorie 2 eveneens inpasbaar zijn. Bedrijfstypen van categorie 3 en hoger dienen zorgvuldig ingepast te worden of dienen (op termijn) uitgesloten te worden. De specifieke milieusituatie van deze bedrijven moet in beeld gebracht worden.

#### 2.1 Aanpak onderzoek

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

Om een beeld te krijgen van de huidige bedrijfsactiviteiten in deel 2 van het bestemmingsplan vooroorlogse wijken is de bedrijvigheid in, en in de directe nabijheid van het gebied onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van het milieubedrijvenbestand van de gemeente Hengelo. De inpasbaarheid van de bedrijven is beoordeeld aan de hand van de bedrijvenlijst zoals die is opgenomen in de publicatie *Bedrijven en Milieuzonering*.

#### 2.2 Inventarisatie

De bestaande bedrijven zijn geïnventariseerd met behulp van het milieubedrijvenbestand. Hierbij is een onderscheidt gemaakt tussen bedrijven binnen het plangebied en bedrijven in de directe nabijheid van het plangebied. In tabel 1 zijn de thans aanwezige bedrijven binnen het plangebied volgens het milieubedrijvenbestand van de gemeente Hengelo opgenomen. Buiten het plangebied ligt één bedrijf met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied Vooroorlogse Wijken. Dit bedrijf is weergegeven in tabel 2. Aan de hand van de SBI-code (standaard bedrijvenindex) is de milieubelastingcategorie bepaald. Van de bedrijven die vallen onder categorie 1 en 2 kan worden gesteld dat deze inpasbaar zijn in de omgeving. Middels vergunningverlening en meldingen op grond van de Besluiten milieubeheer wordt een en ander geregeld. Aspecten zoals

## Milieuaspectenstudie Vooroorlogse Wijken (deel 2)

gevaar, stof en geur kunnen binnen de reikwijdte van de vergunning/melding Wet milieubeheer opgelost worden. De bedrijven die behoren tot milieucategorie 3 en hoger en waar woningen zijn gelegen binnen de richtafstand zijn apart besproken.

In het plangebied Vooroorlogse Wijken bevinden zich enkele bedrijven van de milieubelastingscategorie 3. Dergelijke bedrijven zijn niet zondermeer inpasbaar. Deze dienen dan ook specifiek in het kader van het bestemmingsplan uitgewerkt te worden.

In het kader van deze milieuaspectenstudie is onderzocht of rond de bedrijven van categorie 3 wordt voldaan aan de VNG- zoneringsafstand. In deze gevallen mag worden verondersteld dat kan worden voldaan aan de te stellen milieueisen. Indien niet aan deze gewenste zoneringsafstand wordt voldaan, dan moet de milieusituatie rond het betreffende bedrijf nader bestudeerd worden. Alle bedrijven van categorie 3 binnen het plangebied worden hierna nader beschreven. De bestudeerde bedrijven worden in de volgorde van de tabel behandeld.

**TABEL 1 Bedrijven binnen het plangebied**

Dossier nummer	nr	Naam bedrijf	adres	nr	SBI '09	cat	afstand
M0276	1	Festamax Holding BV	Anninksweg	48	464/467	2	30m
M0217	2	Tandarts Wessel Nober	Anninksweg	50	8621	1	10m
M0028	3	Tankstation Elan	Anninksweg	59	473.3	2	30m
M1545	4	De Grundel	Anninksweg	106	852/853	2	30m
M1851	5	Tandartspraktijk Geerdink	Beethovenlaan	32	8621	1	10m
M306	6	Tandartspraktijk	Beethovenlaan	32	8621	1	10m
M0464	7	G.A.M. Nieuwland	Bergweg	1	293	2	30m
M0769	8	Fixet	Bergweg	9	4752	2	30m
M0082	9	OBS Anninksschool	Bergweg	34	852/853	2	30m
M0070	10	Metaalraaij ter Beke	Berkweg	58	255/331	3.1	50m
M1151	11	Total Fitcentre	Berkweg	69	931.Fb	2	30m
M1411	12	Jongerencentrum Radar	Beukweg	92	94991.A	2	30m
M1271	13	Holding v.d. Poel Hengelo	Bornsestraat	10	561	1	10m
M1412	14	Rookcafé Moonlight	Bornsestraat	20	563.1	1	10m

	14 a	Van der Poel ijs bv	Bornsestraat	42	1052.2	2	30m
M0994	15	Cristel Cleaning	Bornsestraat	54	96012	2	30m
M0291	16	Hong Kong afhaalrestaurant	Castorweg	206	561	1	10m
M1002	17	Taxi Baartman	Castorweg	286	493	2	30m
M1791	18	Temiz Supermarket	Castorweg	358	471	1	10m
M0394	19	Chinthal VOF	Castorweg	374	561	1	10m
M0553	20	Veltkamp	Dennenbosweg	50	45204.A	3.2	100m
M0373	21	Agion	Dennenbosweg	62	451/452	2	30m
M0667	22	De Snackcorner	Dennenbosweg	92	561	1	10m
M0961	23	Slagerij Eyssink	Dennenbosweg	99	4722	1	10m
M1531	24	Pakvast	Deurningerstraat	17	466/469	2	30m
M1355	25	De Grundel	Deurningerstraat	67	852/853	2	30m
M1582	26	Zeilmakerij Kolbrink	Dr. Schaepmanstraat	36-38	47A	1	10m
M1213	27	Scholengemeenschap de Beyart	Elsbeekweg	10/12	852/853	2	30m
M0589	28	Kinderopvang de Zeven Bergen	Enschedeestraat	119	8621	1	10m
M1590	29	Robers advocatenkantoor	Enschedeestraat	123	63/69	1	10m
M1610	30	Karwei Bouwmarkt	Enschedeestraat	127	4752	2	30m
M1823	31	De Grundel orthodontistenpraktijk	Grundellaan	15-17	8621	1	10m
M0856	32	Lyceum de Grundel	Grundellaan	36	852/853	2	30m
	33	Zwemschool Riva	Kievitstraat	40	931.1a	3.1	50m
M1436	34	Jongerencentrum Cerberus	Koekoekweg	12-18	94991.A	2	30m
M0537	35	Chinees Indisch eethuis Ni Hao	Koekoekweg	43	561	1	10m
M1564	36	VSO 't Korhoen	Korhoenstraat	2	852/853	2	30m
M0165	37	Wijkcentrum Vogelkwartier	Leeuwerikstraat	36	94991.A	2	30m
M0783	38	Damhuis Rijwielhandel	Leusveenweg	18	952	1	10m
M0734	39	Schoonmaakbedrijf K.I.K.	Leusveenweg	33	466/469	2	30m
M0545	40	R. Eman	Lijsterweg	9	18129	2	30m
M0095	41	Autohandel Ekelkamp	Oldenzaalsestraat	151	451/452	2	30m
M0280	42	New York Pizza	Oldenzaalsestraat	182	562	2	30m
M1453	43	De Blije Belg	Oldenzaalsestraat	213	561	1	10m
M1766	44	The en Kwa tandartspraktijk	Oldenzaalsestraat	214	8621	1	10m

## Milieuaspectenstudie Vooroorlogse Wijken (deel 2)

M1454	45	Café Peca	Oldenzaalsestraat	215	563.2	2	30m
M1539	46	Scherphof	Oldenzaalsestraat	344	952	1	10m
M0331	47	Boensma automaterialen	Oldenzaalsestraat	403-405	453B	2	30m
M0607	48	Kerkgebouw	O.L. Vrouwestraat	6-8	9491	2	30m
M1843	49	E.P. Oude Egbrink	Oude Postweg	45-47	451/452	2	30m
M1176	50	Basisschool St. Jan	Oude Postweg	55-57	852/853	2	30m
M0357	51	Tessa Tronic	Oude Postweg	184	47.A	1	10m
M0410	52	Schrootstaal Twente BV	Oversteweg	31	46722/46723	3.2	100m
	53	Autohandel 074	Populierenweg	64	451/452	2	30m
M0745	54	Stichting de Eik	Prof. Lorentzstraat	33	8621	1	10m
M0669	55	Machinefabriek Pieper	Reigerweg	63	259/331	3.2	100m
M1320	56	Schoolgebouw	M.A. de Ruyterstraat	3	8532/854	2	30m
M1207	57	Peters autobanden en servicebedrijf	Sloetsweg	53-55	451/452	2	30m
M1906	58	Autocentrum Hengelo	Sloetsweg	116A	451/452	2	30m
	59	Montessori College Twente	Sloetsweg	153	852/853	2	30m
M1794	60	OSG Bataafs Lyceum	Sloetsweg	155	852/853	2	30m
M1309	61	Enexis districtstation	Sloetsweg	155A	35.D4	2	30m
M0265	62	Voedselbank Midden Twente	Sloetsweg	240	47	1	10m
M0340	63	Decorette Bunte	Sloetsweg	246	4778	1	10m
M0350	64	Snackbar 't Trefpunt	Sloetsweg	250	561	1	10m
	65	Verfdicounter	Uitslagsweg	4	47.A	1	10m

### Categorie 3 bedrijven binnen het plangebied

#### 10. Metaaldraaij ter Beke, Berkweg 58

Volgens de VNG-bedrijvenindeling valt dit bedrijf onder milieubelastingscategorie 3 met een zoneringsafstand van 100 meter. De werkelijke afstand tot woningen is veel kleiner en bedraagt circa 10 meter. Het bedrijf is zeer beperkt van omvang. Vanwege deze beperkte omvang is het redelijk het bedrijf te beschouwen als categorie 2. Er zijn geen klachten bekend. Er mag daarom verondersteld worden dat het bedrijf op een juiste wijze is ingepast.

#### 20. Veltkamp, Dennenbosweg 50

Het bedrijf is ingedeeld als autoplaatwerkerij. Er vinden nog slechts op kleine schaal activiteiten plaats (o.a. spuitwerk wordt niet meer uitgevoerd). Er zijn geen klachten bekend, zodat verondersteld mag worden dat het bedrijf op een juiste wijze is ingepast.

#### 33. Zwemschool Riva, Kievitstraat 40

Bij zwemschool Riva wordt aan kleine groepen zwemonderwijs gegeven in een overdekt zwembad. De milieubelasting is veel geringer dan bij een 'normaal' zwembad. Bij de milieumelding is een akoestisch onderzoek overlegd. Uit dit onderzoek blijkt dat ruimschoots aan de geluidnormen wordt voldaan. Er zijn geen klachten bekend zodat verondersteld mag worden dat het bedrijf op de juiste wijze is ingepast.

#### 52. Schrootstaal Twente BV, Oversteweg 31

Bij Schrootstaal Twente worden oude metalen ingezameld en opgeslagen. Het bedrijf heeft een geringe omvang er zijn nog nauwelijks activiteiten. Er zijn geen klachten bekend zodat verondersteld mag worden dat het bedrijf op een juiste wijze is ingepast.

#### 55. Machinefabriek Pieper, Reigerweg 63

Volgens de VNG-bedrijvenindeling valt dit bedrijf onder milieubelastingscategorie 3 met een zoneringsafstand van 100 meter. De werkelijke afstand tot omringende woningen bedraagt circa 10 meter. Gezien de beperkte omvang van het bedrijf zijn er geen milieuhygiënische knelpunten. Ook zijn er geen klachten bekend. Gezien de beperkte omvang is het redelijk het bedrijf te beschouwen als categorie 2 bedrijf.

Alle hiervoor genoemde categorie 3 bedrijven worden voorzien van een zb aanduiding. Dit betekent dat de huidige activiteiten mogelijk blijven maar in de toekomst alleen bedrijven van categorie 1 en 2 zijn toegestaan.

### **Bedrijven buiten het plangebied**

Er is één bedrijf dat is ingedeeld in categorie 3 of hoger die ligt buiten het plangebied maar met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Binnen deze afstand liggen woningen.

***Tabel 2 Bedrijven buiten het plangebied***

Dossier nummer	nr	Naam bedrijf	adres	nr	SBI '09	cat	afstand
M0010	1	Prorail	Stationsplein	1	491/ 492	4	300m

#### 1. Prorail, Stationsplein 1 (dossier M0010)

Het plangebied ligt nabij het spoorwegemplacement. Voor deze activiteit heeft Prorail een omgevingsvergunning (verleend in april 2012). Ten behoeve van deze vergunning is een risico-analyse (QRA) en een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de aangeleverde onderzoeken zijn aan de vergunning voorschriften verbonden. Er mag daarom verondersteld worden dat het bedrijf op een goede wijze is ingepast.

### ***2.3 Conclusie***

In het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 bevinden zich een aantal bedrijven behorend tot categorie 3 die niet voldoen aan de richtafstand. Deze bedrijven zijn hiervoor beschreven. Géén van deze bedrijven heeft dusdanige milieueffecten dat daarmee in het kader van het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 specifiek rekening gehouden moet worden.

Buiten het plangebied ligt één bedrijf met een richtafstand welke zich uitstrekt tot over woningen gelegen binnen het plangebied. Dit bedrijf heeft niet dusdanige milieueffecten dat daarmee in het kader van het bestemmingsplan Vooroorlogse wijken deel 2 specifiek rekening gehouden moet worden.



### 3. Geluid

#### 3.1 Wet geluidhinder

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

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

De Wet geluidhinder kent de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde. In beginsel moet aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. Onder voorwaarden kan het bevoegde gezag een hogere grenswaarde vaststellen. Een hogere waarde dan de maximale ontheffingswaarde is wettelijk niet mogelijk. De restricties en voorwaarden waaronder een hogere grenswaarde kan worden verleend, zijn vastgelegd in de nota geluid van de gemeente Hengelo zoals vastgesteld op 10 februari 2009 en herzien in 2015. In deze nota wordt gesproken over een goed woon- en leefklimaat. Een goed woon- en leefklimaat betekent voor het aspect geluid niet voor alle delen van Hengelo hetzelfde. Bewoners van de binnenstad of van een bedrijfspwoning op een bedrijventerrein zullen andere verwachtingen hebben dan bewoners van specifieke woongebieden. Om die reden zijn in de geluidnota gebiedstypen onderscheiden en wordt per gebiedstype een passende bescherming tegen overmatige geluidbelasting geboden. In Hengelo zijn vijf gebiedstypen onderscheiden:

- Wonen;
- Binnenstad en winkelgebieden;
- Industrie en bedrijven;
- Buitengebied en stadsparken;
- Verkeerszones.

Per gebiedstype zijn ambitie- en plafondwaarden vastgesteld. De ambitiewaarde is het geluidniveau dat wordt nagestreefd. De plafondwaarde is het maximale niveau dat onder voorwaarden kan worden toegestaan. In de nota geluid zijn de gebiedstypen en ambitie- en plafondwaarden opgenomen.

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

#### 3.2 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. Er worden binnen de zones van wegen geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aspect wegverkeerslawaai is daarom niet van belang.

#### 3.3 Industrielawaai

In de nabijheid van het plangebied liggen geen geluidgezoneerde industrieterreinen met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Het aspect industrielawaai is daarom niet van belang.

#### 3.4 Railverkeerslawaai

Het plangebied wordt doorsneden door de spoorlijn Hengelo – Oldenzaal. Volgens de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden als in een bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de zone van een spoorweg. Binnen de zone van het spoor worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het aspect railverkeerslawaai is daarom niet van belang.

### **3.5 Luchtvaartlawaai**

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 ligt niet binnen de geluidzone van het Vliegveld Twente. Het aspect luchtvaartlawaai is daarom niet van belang.

### 4 Luchtkwaliteit

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

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

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

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

Stof	Type norm	Grenswaarde
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	40
Stikstofdioxide	Uurgemiddelde	200 <sup>a</sup>
Fijn stof (Pm <sub>10</sub> )	Jaargemiddelde	40
Fijn stof (Pm <sub>10</sub> )	Daggemiddelde	50 <sup>b</sup>
Fijn stof (Pm <sub>2,5</sub> )	Jaargemiddelde	25

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

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

*Ad c) het project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtkwaliteit*

Als de effecten van een project 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit kunnen de ontwikkelingen doorgaan. In het besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is omschreven dat een project 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Dit betekent dat projecten voldoen aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> met niet meer dan 1,2 ug/m<sup>3</sup> toeneemt. In de Regeling niet in betekende mate bijdragen, zijn voor een aantal categorieën van projecten de getalsmatige begrenzing weergegeven waarbinnen geen verdere toetsing aan de 3% grens of de grenswaarden nodig is.

*Ad d) het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*

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

het NSL hoeft niet meer aangetoond te worden dat er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen.

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 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. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering.

### 5 Externe veiligheid

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

De normering voor de externe veiligheid rond bedrijven is vastgelegd in het **Besluit externe veiligheid inrichtingen** (Bevi). De normering voor de externe veiligheid langs rijkswegen en spoorwegen is vastgelegd in het **Besluit externe veiligheid transportroutes** (Bevt). Voor buisleidingen is de normering voor externe veiligheid vastgelegd in het **Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen** (Bevb).

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

Het **plaatsgebonden risico** is gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken. Het plaatsgebonden risico is een rekenkundige waarde, is onafhankelijk van de aard van de omgeving en kan worden weergegeven als een contour die punten met een even hoog risico met elkaar verbindt. Aan het plaatsgebonden risico is een (wettelijke) grenswaarde verbonden: een overlijdenskans van  $10^{-6}$  (1 op een miljoen) per jaar. Binnen de plaatsgebonden risico-contour van  $10^{-6}$  mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Binnen de  $10^{-5}$ -contour mogen zich geen bestaande kwetsbare objecten bevinden.

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

Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting, de weg of de buisleiding. De grootte van het invloedsgebied is afhankelijk van de effectafstanden: het invloedsgebied omvat het gebied waarbinnen bij het grootst mogelijke ongeval ten minste 1% van de blootgestelde personen overlijdt. Voor rijkswegen en spoorwegen wordt een afstand van 200 meter aangehouden.

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

#### 5.1 Risicovolle bedrijven

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig of geprojecteerd die vallen onder het Bevi. Het plangebied ligt nabij het spoorwegemplacement. Het spoorwegemplacement is vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen aangewezen als Bevi-inrichting. Het emplacement beschikt over een omgevingsvergunning uit april 2012. Ten behoeve van deze vergunning is een risico-analyse (QRA) uitgevoerd. Uit de QRA blijkt dat de risicovolle activiteiten (opstellen en rangeren) plaatsvinden op enige afstand van het plangebied. Het dichtstbij gelegen mogelijke interactiepunt ligt op circa 150 meter. Er is geen sprake van een plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  per jaar buiten de inrichting. Vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan zal het groepsrisico niet wijzigen.

#### 5.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Het plangebied valt gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van het spoortraject Hengelo – Oldenzaal waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Met de Wet basisnet (een aanpassing van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen) is het externe veiligheidsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze transportassen aan een wettelijk maximum verbonden. In het Besluit externe veiligheid transportassen (Bevt) en de daarbij behorende Regeling basisnet zijn per traject wettelijke veiligheidszones (= PR  $10^{-6}$  -contour bij een volledig benutte risicoruimte) vastgelegd en de vervoersaantallen waarmee het

## Milieuaspectenstudie Vooroorlogse Wijken (deel 2)

groepsrisico moet worden berekend. Daarnaast is per traject vastgelegd of er sprake is van een zogenoemd plasbrandaandachtsgebied (PAG). Binnen een PAG wordt aan nieuwbouw extra bouwkundige eisen gesteld om de effecten van een mogelijke plasbrand te beperken.

### **Veiligheidszone en Plasbrandaandachtsgebied**

Langs het spoortraject door het plangebied gelden op grond van het Bevt geen veiligheidszones. Ook gelden langs dit spoortraject geen plasbrandaandachtsgebieden (PAG). Voor wat betreft de veiligheidszone en het PAG gelden dan ook geen wettelijke beperkingen in het plangebied.

### **Groepsrisico**

Ten behoeve van deze actualisatie is met behulp van het wettelijk voorgeschreven rekenprogramma RBMII (versie 2.2.0 Build: 503) een berekening uitgevoerd van het groepsrisico. De bevolkingsgegevens waarmee is gerekend, zijn afkomstig uit het nationale populatiebestand. Voor de bijzondere objecten in de nabijheid van het spoor zijn de gegevens gecontroleerd en zo nodig gecorrigeerd. Voor het overige is er van uitgegaan dat zich in het plangebied in de laatste jaren geen grootschalige ontwikkelingen hebben voorgedaan en er daarom van kan worden uitgegaan dat het populatiebestand een goede indruk geeft van de feitelijke bevolkingsdichtheid in het plangebied.

Voor de vervoersgegevens is gebruikt gemaakt van de vervoersaantallen en de spoorweggegevens die zijn voorgeschreven in bijlage II van de Regeling basisnet. In de onderstaande tabel zijn de vervoersaantallen genoemd.

Stofcategorie	A	B2	B3	C3	D3	D4
Omschrijving van de stofcategorieën	Brandbaar gas	Toxisch gas	Zeer toxisch gas	Zeer brandbare vloeistof	Toxische vloeistof	Zeer toxische vloeistof
Voorbeeldstof; dit zijn de stoffen waarmee wordt gerekend; het zijn niet noodzakelijk de stoffen die worden vervoerd*.	LPG	Ammoniak*	Chloor*	benzine	acrylnitril	Fluorwaterstof
Hengelo – Zutphen	1910	200	0	1100	50	50
Hengelo – Almelo	210	200	0	1000	50	50
Hengelo- emplacement	1920	200		2000	50	50
Hengelo – Oldenzaal	1900	200	0	1900	50	50
<p><i>Aantallen ketelwagens gevaarlijke stoffen per trajectdeel waarmee het groepsrisico is berekend (bron: bijlage II van de Regeling basisnet).</i></p> <p><i>* In categorie B2, toxisch gas, wordt gerekend met 200 ketelwagens van de voorbeeldstof ammoniak. In de praktijk mag ammoniak niet worden vervoerd. Op grond van artikel 20 en 21 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is het vervoer van ammoniak en chloor over het spoor niet toegestaan, met uitzondering van die vervoersstromen waarvoor convenanten zijn afgesloten. Voor ammoniakvervoer gelden geen convenanten voor vervoer via Hengelo.</i></p> <p><i>Met Akzo-Nobel is een convenant afgesloten op grond waarvan jaarlijks maximaal 10.000 ton (=ca. 200 ketelwagens) chloor mag worden vervoerd om voorziene (bijvoorbeeld groot onderhoud) en onvoorziene uitval van chloorproductie bij de Akzo-vestigingen in het Botlekgebied en in Delfzijl op te vangen. Dit vervoer vindt plaats onder het chloorregime: alleen vervoer in de nacht, maximaal 60 km per uur en rangeren is niet toegestaan. Vanwege de gestelde veiligheidseisen, is het berekende groepsrisico verwaarloosbaar en wordt incidenteel chloorvervoer niet meegenomen in het risicoplafond.</i></p>						

Met gebruikmaking van de bovengenoemde gegevens wordt ter plaatse van het plangebied langs het traject Hengelo – Oldenzaal een groepsrisico berekend kleiner dan de oriëntatiewaarde. Voorliggend plan betreft een conserverend plan, er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het groepsrisico neemt dan ook niet toe. Bovendien

is het groepsrisico kleiner dan de oriëntatiewaarde. Op grond van het Bevt is er dan ook geen verplichting het groepsrisico te verantwoorden.

### ***Binnenstedelijke wegen***

Binnen of grenzend aan het plangebied liggen enkele binnenstedelijke verbindingswegen waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd kunnen worden. De wegen zijn niet aangewezen als route waarover routeplichtige stoffen mogen worden vervoerd. Evenmin vormen de wegen aanvoerroutes voor bedrijven waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden verwerkt of geproduceerd. Gelet op het relatief geringe aantal vervoersbewegingen kan zonder berekeningen worden gesteld dat er geen sprake zal zijn van een plaatsgebonden risicocontour en dat het groepsrisico zeer gering zal zijn. Gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken zal er ook voor wat betreft deze wegen geen sprake zijn van een toename van het groepsrisico.

### **5.3 Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen**

Binnen het plangebied zijn geen ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen of andere leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen aanwezig. Ook buiten het plangebied zijn geen relevante leidingen aanwezig met een invloedsgebied dat zich uitstrekt tot over het plangebied. Het aspect buisleidingen voor gevaarlijke stoffen is daarom niet van belang.

### **5.4 Hoogspanningsleidingen**

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

## **6 Bodemaspecten**

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. Binnen het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats, een bodemonderzoek is daarom niet noodzakelijk.

## **7 Milieueffectrapportage**

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

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

Het bestemmingsplan Vooroorlogse Wijken deel 2 is een conserverend bestemmingsplan. Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die genoemd staan bij onderdeel C en D van het Besluit Milieueffectrapportage. Een verplicht MER of een vormvrije m.e.r.-beoordeling is daarom niet noodzakelijk.

## **8 (Radar)Obstakel- en verstoringsgebieden**

Het plangebied ligt binnen het radarverstoringsgebied van het radarstation Twente en binnen het gebied waar op grond van het

luchthavenbesluit Twente Airport beperkingen gelden in verband met de vliegveiligheid:

- Op grond van artikel 2.4. van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (bouwbeperking radarverstoringsgebieden) geldt een hoogtebeperking bepaald door een denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden. Voor de punt van het Hengelose grondgebied dat het dichtst bij het radarstation ligt, betekent dat een bouwhoogte van maximaal 88 meter boven NAP. Voor verder weg gelegen delen geldt uiteraard een grotere maximale bouwhoogte.
- In bijlage V-6A (kaartdelen 1 en 2) van het luchthavenbesluit zijn opgenomen de maximale bouwhoogtes die moeten worden aangehouden in verband met de vliegveiligheid (de Obstakel Limitatieve Vlakken). De hoogtebeperkingen betreffen 80 meter boven NAP in het deel van het Hengelose grondgebied dat het dichtst bij het vliegveld ligt tot 185 meter in verder weg gelegen delen.
- In bijlage V-6B (kaartdelen 1 en 2) van het luchthavenbesluit zijn opgenomen de maximale bouwhoogtes die moeten worden aangehouden in verband met de naderings- en vertrekroutes (obstakelvlakken voor nadering en vertrekroutes). Deze gebieden bestaan slechts een beperkt deel van het Hengelose grondgebied en geven in die delen een beperking van de bouwhoogte van 80 tot 180 meter boven NAP.

Het maaiveld in het plangebied is nergens hoger dan 20 meter boven NAP. Zolang niet hoger wordt gebouwd dan 60 meter boven het maaiveld is er dan ook zeker geen strijdigheid met bovengenoemde hoogtebeperkingen. De maximale bouwhoogtes in de bestemmingsvlakken zijn ruim lager dan 60 meter. Het aspect (radar)obstakel- en verstoringsgebieden vormt daarom geen belemmering voor dit bestemmingsplan.