

Omgevingsvergunning

Wegensteunpunt Hengelo

Gemeente Hengelo

NL.IMRO.0164.OV0029-0301

ONTWERP
7 oktober 2020

Contactpersoon

Luuk Buitendijk

T +31 6 15 37 05 70

M

E luuk.buitendijk@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	7
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Vigerend bestemmingsplan	7
1.3 Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2 Huidige en toekomstige situatie	12
2.1 Huidige situatie	12
2.2 Toekomstige situatie	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Gemeentelijk beleid	20
3.4 Conclusie beleidskader	21
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	22
4.1 Akoestiek	22
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	26
4.3 Bodem	31

4.4	Ecologie	35
4.5	Externe veiligheid	38
4.6	Kabels en leidingen	40
4.7	Luchtkwaliteit	40
4.8	Niet gesprongen explosieven	42
4.9	Verkeer en parkeren	43
4.10	Water	43
4.11	Conclusie milieu- en omgevingsaspecten	48
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	49
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
5.2	Financiële uitvoerbaarheid	49
Bijlagen		51
Bijlage 1	Akoestisch onderzoek, Witteveen+Bos, 2020	52
Bijlage 2	Archeologisch onderzoek, Transect, 2020	101
Bijlage 3 RAAP, 2020	Archeologisch verkennend booronderzoek,	140
Bijlage 4	Bodem onderzoek, Witteveen+Bos, 2020	183
Bijlage 5 2020	Plan van aanpak bodemherstel, Witteveen+Bos,	552
Bijlage 6	Ecologisch onderzoek, Tauw, 2019	583
Bijlage 7	Nader ecologisch onderzoek, Tauw, 2019.	601
Bijlage 8 2020.	Stikstofdepositie onderzoek, Witteveen+Bos,	613
Bijlage 9	Ecologisch werkprotocol, Tauw, 2020.	706
Bijlage 10	Externe veiligheid onderzoek, Arcadis, 2020.	726

Bijlage 11	Luchtkwaliteit onderzoek, Arcadis, 2020.	730
Bijlage 12	NGE onderzoek, T&A Survey, 2020	734
Bijlage 13	Water onderzoek, Arcadis, 2020.	824

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

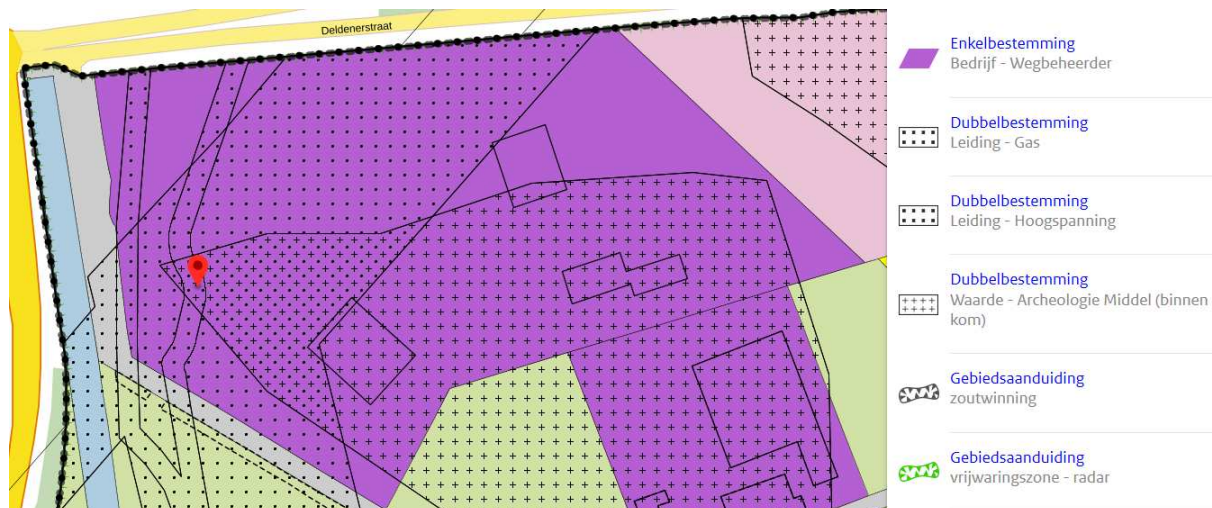
Door technische veroudering en een te geringe capaciteit renoveert of vervangt Rijkswaterstaat (RWS) de komende jaren 43 wegensteunpunten ten behoeve van een veilig en bereikbaar Nederland. Binnen Cluster 2 Steunpunten moet het wegensteunpunt Hengelo op de locatie aan de Brugginksweg 4 worden gerenoveerd (zie onderstaand figuur).



Figuur: Luchtfoto locatie wegensteunpunt Hengelo aan de Brugginksweg 4.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het wegensteunpunt Hengelo ligt binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied - Woolde' van de gemeente Hengelo (NL.IMRO.0164.BP0048-0301), met status onherroepelijk (vastgesteld 10-09-2013).



Figuur: Vigerend bestemmingsplan Buitengebied - Woolde op locatie wegensteunpunt Hengelo.

Enkelbestemming

Aan de gronden waarop de renovatie van het wegensteunpunt is voorzien, is de volgende enkelbestemming toegekend:

- Bedrijf - Wegbeheerder

De betreffende gronden zijn volgens artikel 5.1 van de planregels bestemd voor:

- bedrijven ten behoeve van wegenbeheer en gladheidsbestrijding; met tevens ondergeschikt:
 - tuinen, erven en terreinen;
 - wegen en paden;
 - groenvoorzieningen;
 - parkeervoorzieningen;
 - overpaden en inritten ten behoeve van aanliggende bestemmingen;
 - voorzieningen ten behoeve van afvoer, tijdelijke berging en infiltratie van hemelwater;
 - watgangen, met dien verstande dat op de gronden gelegen binnen een strook van maximaal 5 meter aan weerszijden van de watgangen, uitsluitend voorzieningen ten behoeve van het waterstaatkundig beheer zijn toegestaan;
 - waterberging en waterpartijen;
- met de daarbij behorende:
- bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 5.2 stelt de volgende bouwregels op voor gebouwen, bedrijfswoningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, binnen de bestemming 'Bedrijf - Wegbeheerder':

Gebouwen

Binnen deze bestemming mogen gebouwen ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

- de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- de goothoogte mag niet meer bedragen dan 6 meter, dan wel de bestaande goothoogte indien deze meer bedraagt;
- de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 10 meter, dan wel de bestaande bouwhoogte indien deze meer bedraagt;
- de dakhelling mag niet minder dan 12° en niet meer dan 45° bedragen, dan wel de bestaande dakhelling indien deze meer of minder bedraagt;
- ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag het bebouwingspercentage

maximaal het op de verbeelding aangegeven percentage bedragen, dan wel het bestaande percentage indien dit meer bedraagt.

Bedrijfswoningen

Op of in deze grond mogen geen bedrijfswoningen worden gebouwd.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

- a. de hoogte van terrein- en erfafscheidingen mag maximaal 1 meter bedragen, tenzij de afscheiding achter de voorgevelrooilijn wordt geplaatst. In geval de plaatsing achter de voorgevelrooilijn geschiedt, mag de hoogte niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van antennes mag maximaal 12 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 6 meter bedragen.

Dubbelbestemmingen

Aan de gronden waarop de renovatie van het wegensteunpunt is voorzien is een drietal dubbelbestemmingen toegekend, te weten:

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Waarde - Archeologie Middel (binnen kom)

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn volgens artikel 11.1 van de planregels, behalve voor de andere daar geldende bestemming(en), tevens bestemd voor ondergrondse leidingen met daarbij behorende belemmeringsstrook voor het transport van:

- a. gas door een leiding van maximaal 18 inch en een maximale druk van 66 bar;
- b. gas door een leiding van maximaal 24 inch en een maximale druk van 80 bar.

Artikel 11.2 stelt de volgende bouwregels op voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, binnen de bestemming 'Leiding - Gas':

Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 5 meter bedragen;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag, met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels, uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn volgens artikel 12.1 van de planregels, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van bovengrondse hoogspanningsleidingen.

Artikel 12.2 omvat de volgende bouwregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, binnen de bestemming 'Leiding - Hoogspanning':

Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met inachtneming van de volgende regel:

- a. de hoogte van hoogspanningsmasten mag ten hoogste 65 meter bedragen, met uitzondering van gebieden waarvoor een beperking van de bouwhoogte geldt.

De voor 'Waarde - Archeologie Middel (binnen kom)' aangewezen gronden zijn volgens artikel 14.1 van de planregels, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van archeologische waarden.

Artikel 14.2 omvat de volgende bouwregels voor gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde en bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen die samenvallen met de bestemming 'Waarde - Archeologie Middel (binnen kom)':

Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, anders dan het bepaalde in 14.2.3.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 2 meter bedragen.

Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen

Bouwwerken ten behoeve van de andere, voor deze gronden aangegeven bestemmingen zijn op de in 14.1 bedoelde gronden toelaatbaar indien het een bouwwerk betreft met een oppervlakte van minder dan 500 m². Indien het een bouwwerk betreft waarvan de oppervlakte meer dan 500 m² bedraagt en de bodemingrepen niet dieper zijn dan 40 centimeter, is deze eveneens toelaatbaar.

Gebiedsaanduidingen

De gronden waarop de renovatie van het wegensteunpunt is voorzien, kennen tevens gebiedsaanduidingen, te weten:

- Vrijwaringszone - Radar
- Zoutwinning

De voor 'Vrijwaringszone - Radar' aangewezen gronden zijn volgens artikel 19.1.1 van de planregels, behalve voor de andere daar geldende bestemming(en), tevens bestemd voor de bescherming van de radarsystemen van vliegveld Twenthe.

Artikel 19.1.2 omvat de volgende bouwregels voor de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - Radar':

Onverminderd hetgeen in de regels van alle bestemmingen is bepaald ten aanzien van de hoogte van bouwwerken is de bouw van bouwwerken hoger dan 30 meter (zoals telecommunicatiemasten, hoogspanningsmasten, windmolens) slechts toelaatbaar indien uit overleg met het Ministerie van Defensie is gebleken dat hiertegen uit het oogpunt van bescherming van het functioneren van de diverse radarsystemen van de Koninklijke Luchtmacht geen bezwaar bestaat. Ten aanzien van windturbines en windmolens geldt dat de rotorhoogte c.q. de wiekhoogte, dus niet de mast c.q. gebouwhoogte, bepalend is. De aangegeven hoogte mag eveneens niet worden overschreden door schoorstenen, dakkapellen, antennes, vlaggenmasten, reclameborden en dergelijke.

De voor 'Zoutwinning' aangewezen gronden zijn volgens artikel 19.2.1 van de planregels, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor de winning van steenzout en andere daarmee samenhangende delfstoffen.

Artikel 19.2.2 omvat de volgende bouwregels voor de gebiedsaanduiding 'Zoutwinning':

Onverminderd hetgeen in de regels van alle bestemmingen is bepaald te aanzien van het bouwen van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is het tevens toegestaan boortorentjes en/of zouthuisjes te bouwen, waarbij aan het volgende dient te worden voldaan:

- a. de bebouwde oppervlakte per bouwwerk mag niet meer bedragen dan 20 m²;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 5 meter.

Afwijken van bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het huidige bestemmingsplan 'Buitengebied - Woolde'. De uitbreiding van de stalling en de zoutloods vallen niet binnen de bouwvlakken, zoals deze staan aangegeven op de verbeelding binnen de bestemming Bedrijf - Wegbeheer. Daarnaast vallen de uitbreiding van de stalling voor strooiers en de zoutloods samen met de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning', waar het volgens de planregels niet is toegestaan om een gebouw te plaatsen. De uitbreidingen zijn hiermee strijdig met het bestemmingsplan.

Tevens is er sprake van strijdigheid met de bestemming 'Waarde - Archeologie Middel (binnen kom)'. Burgemeester en wethouders zijn bij het verlenen van een omgevingsvergunning evenwel bevoegd af te wijken van het bepaalde voor gebouwen in de bouwregels (14.2.1), mits wordt voldaan aan één van de in 14.3 gestelde voorwaarden op basis van archeologisch onderzoek.

Om het wegensteunpunt ruimtelijk inpasbaar te maken, is besloten een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan (buitenplanse afwijking, uitgebreide voorbereidingsprocedure) aan te vragen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moet gemotiveerd worden dat de aanvraag voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit is vereist op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Na het doorlopen van de procedure kan het wegensteunpunt gerealiseerd worden.

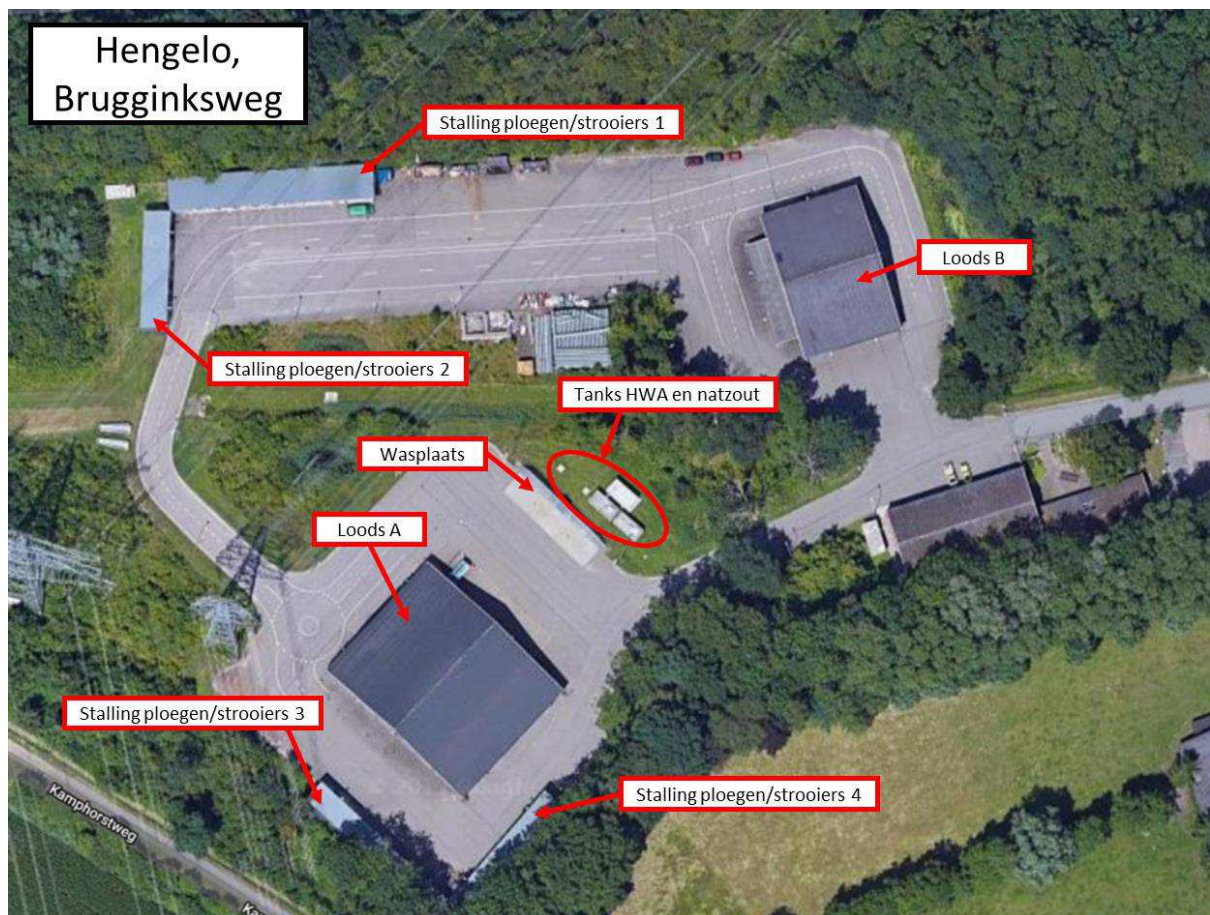
1.3 Leeswijzer

Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het projectgebied gegeven. Hier wordt ingegaan op de huidige en toekomstige situatie. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het huidige Rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid waaraan het plan is getoetst. De uitkomsten van de onderzoeken die voor dit plan zijn uitgevoerd, worden in hoofdstuk 4 beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische aspecten. Tenslotte worden in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

Hoofdstuk 2 Huidige en toekomstige situatie

2.1 Huidige situatie

Onderdeel van een goede ruimtelijke onderbouwing is een beschrijving van hetgeen waar de aanvraag betrekking op heeft. Dit hoofdstuk bevat daarom informatie over het huidige en toekomstige gebruik. In de huidige situatie bevindt zich aan de Brugginksweg 4 in Hengelo reeds een wegensteunpunt. Het terrein, zie onderstaand figuur, bestaat uit twee stallingen op twee locaties voor strooiers/ploegen (stalling ploegen/strooiers 1, 2, 3 en 4), een zoutloods (loods A), een wasplaats, tanks- en menginstallaties (tanks HWA en natzout), een steunpunt en een extra loods (loods B).



Figuur: Plattegrond met benaming verschillende onderdelen op huidige wegensteunpunt Hengelo.

2.2 Toekomstige situatie

Wegensteunpunt Hengelo betreft een renovatieproject, waarbij een deel van de gebouwen en terreininrichting al aanwezig is. De toekomstige situatie wordt weergegeven in onderstaande figuren en betreft een sober en doelmatig ontwerp. Ten behoeve van de renovatie worden de volgende stallingen/loodsen gesloopt, getoond in voorgaand figuur:

1. stalling ploegen/strooiers 1;
2. stalling ploegen/strooiers 2;
3. stalling ploegen/strooiers 3;

4. stalling ploegen/strooiers 4;
5. loods B;
6. wasplaats.



0 25 50 75 100 m

Plangebied

Nieuwe situatie

Figuur: toekomstige situatie wegensteunpunt Hengelo met één stalling voor ploegen/strooiers en de bestaande en nieuwe zoutloods. De nieuw zoutloods ligt ten noordoosten van de bestaande zoutloods.

Gebouwen

Nieuwe gebouwen betreffen een zoutloods en stalling voor ploegen/strooiers, zie voorgaand figuur. De bestaande zoutloods kan tijdens de sloop- en bouwactiviteiten gebruikt worden.

Vormgeving zoutloods en stalling ploegen

De gebouwworm wordt gedicteerd door de contouren van de bestaande zoutloods, omwille van een

samenhangend geheel van de twee zoutloodsen. Aangezien de hoogte van de bestaande zoutloods niet voldoet aan de huidige eisen, wordt het dak van de nieuwe zoutloods en stalling ploegen hoger geplaatst om tot de geeiste vrije hoogte te komen van 4,5 m. Om maximaal bij de bestaande zoutloods aan te laten sluiten, worden de dakhellingen van de twee loodsen zoveel mogelijk gelijk gehouden. Zie onderstaande figuren.

In het gevelbeeld komt de karakteristieke vormgeving van de houten spanten duidelijk naar voren door een spel van vlakken met en zonder lamellen. Door dit spel worden de contouren van de spanten in de kopse gevels zichtbaar. De invulling van de gevelvlakken is afwijkend ten opzichte van de huidige zoutloods, echter gelijkenis in gebouwworm en open en gesloten delen waarborgt de samenhang. De vlakken met lamellen zorgen ook voor meer plasticiteit (dieptewerking) in de gevel. Deze verrijking van de gevel is wenselijk aangezien met name de achterzijde van het gebouw beeldbepalend is voor het terrein.

De gevels naast de opstelplaatsen van de ploegen, worden vormgegeven met verticale lamellen. Enerzijds vormen de lamellen gezamenlijk een wand, zoals ook de huidige zoutloods daar een wand heeft. Anderzijds biedt de open ruimte tussen de lamellen zicht vanaf de entreezijde van de locatie naar de ruimte tussen de loodsen in (de manoeuvreerruimte van de shovels).

De lamellen zijn net los gehouden van het maaiveld door middel van een betonnen band van 800 mm hoog welke ter plaatse van de spantconstructie ook dient als poer. Het beton houdt het hout vrij van vocht op maaiveld en voorkomt inwaaien van bladeren of vuil.

Bij de keuze van de materialisatie is esthetisch gezien ook aansluiting gezocht bij de huidige zoutloods. Daarom wordt gekozen voor het gebruik van vezelcement golfplaten op de zoutloods en stalling ploegen en een houten gevelbekleding (accoya).

Vormgeving stalling strooiers

De stalling van de strooiers is een lineair object dat de grote ruimte naast de zoutloodsen begrensd. De kopse gevels van de stalling zijn een afgeleide van de gevel van de nieuwe zoutloods en stalling ploegen, waardoor het gehele terrein een nieuwe en uniforme uitstraling krijgt (zie onderstaand derde en vierde figuur). Het dak loopt schuin richting de ruimte af, zodat het mossedum op het dak ervaarbaar wordt. Hiermee bewerkstelligt het groene dak niet alleen technisch gezien een duurzame oplossing, maar biedt het ook een meerwaarde in het ervaren van groen op een locatie met veel verharding. Indien er zonnepanelen opgenomen zullen worden op het dak, dan kan dat in een vlak worden vormgegeven over de gehele lengte van het gebouw (op het hogere deel van het dak met maximaal een vierde deel van de breedte, zodat minimaal driekwart groen zichtbaar blijft).

Terreinverlichting

De terreinverlichting wordt aangepast aan de nieuwe situatie, waarbij de nieuwe lichtmasten onderhoudsarm worden uitgevoerd.

Terreinafscheiding, toegangsdeuren en rolpoorten

De bestaande terreinafscheiding, toegangsdeuren en rolpoorten blijven gehandhaafd. Er worden ten aanzien hiervan geen nieuwe constructies geplaatst.

Groenvoorzieningen

Binnen de werkgrens worden de 'groene plekken' ingezaaid met zaadmengsel M5 'nectar onder het maaimes'.

Energieneutraal

Het wegensteunpunt wordt energieneutraal ontworpen en kan richting 2030 energieopwekkend worden gemaakt door zonnepanelen na te plaatsen op het dak.

Hergebruik van materialen, milieuvriendelijk en biobased

Er wordt gezocht naar het toepassen van herbruikbare materialen in het wegensteunpunt om zo de afvalstroom in de bouw te verkleinen. Materialen in en rondom het steunpunt krijgen zo een tweede kans tot hergebruik.

De milieupact van gekozen materialen wordt inzichtelijk gemaakt. Ook wordt er voorgeselecteerd op materialen met een lage milieupact om zo de voetafdruk van het wegensteunpunt te minimaliseren. Tevens wordt er ruimte gecreëerd voor het experimenteren met biobased materialen; wat duurzame grondstofdelving stimuleert.

Demontabel, flexibel en toekomstbestendig

Het wegensteunpunt is zo ontworpen dat er zich bij het gebruik zo min mogelijk onveilige situaties kunnen voordoen. Het verschaft een prettige werkomgeving waarin de werknemers en andere gebruikers zich goed voelen bij het uitvoeren van hun werkzaamheden.



Figuur: Impressie bestaande (rechts) en nieuwe zoutloods en stallen ploegen.



Figuur: Entree nieuwe zoutloods en stalling ploegen.



Figuur: Impressie stalling strooiers met nieuwe zoutloods vanuit het oosten.



Figuur: Impressie stalling strooiers met nieuwe zoutloods (rechts) vanuit het westen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het juridisch-planologisch kader voor de ruimtelijke inpassing van het nieuwe wegensteunpunt in de gemeente Hengelo wordt gevormd door nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskaders. Hierin bepaalt het Rijk het grote raamwerk, de provincie een globale invulling van dit raamwerk en de gemeente kan hierbinnen zelf bepalen hoe dit wordt ingevuld. De gemeente legt haar invulling van het beleid vast in het bestemmingsplan, waarbinnen bindende regels worden opgenomen.

Dit beleidskader stelt planologische en bestuurlijke randvoorwaarden aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor de inpassing van het wegensteunpunt. De ontwikkelingen omtrent dit wegensteunpunt hebben als doel de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de regio en Nederland te vergroten. Op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid is een aantal beleidsnota's beschikbaar op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer (DV3)

In de Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer wordt door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld wat de optimale aanpak zou zijn om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. De Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer schetst hoe er naar een veilige toekomst op de weg toegewerkt kan worden. Door veranderingen in zowel de maatschappij als de verkeerssystemen is een optimale aanpak belangrijker dan ooit. DV3 maakt gebruik van nieuwe kansen en spoort tegelijkertijd aan om, waar relevant, te kijken hoe reeds ingezette, effectieve maar nog onvoltooide maatregelen verder kunnen worden afgemaakt. Het uiteindelijke doel van DV3 is om uiteindelijk tot een verkeersslachtoffervrij verkeerssysteem te komen. Dit doel dient bereikt te worden aan de hand van vijf verkeersveiligheidsprincipes:

1. Functionaliteit van wegen;
2. (Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer;
3. Psychologica: afstemming van de verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers;
4. Effectief belegde verantwoordelijkheid;
5. Leren en innoveren in het verkeerssysteem.

Om naar deze verkeersveiligheidsprincipes toe te werken, wordt er een gefaseerde benadering gevolgd:

- Elimineren: idealiter worden gevaarlijke situaties fysiek onmogelijk gemaakt zodat mensen niet met deze situatie in aanraking komen;
- Minimaliseren: keuzen voor gevaarlijke situaties of vervoerswijzen worden onaantrekkelijk gemaakt, zodat mensen zo min mogelijk aan de risico's worden blootgesteld;
- Mitigeren: daar waar mensen zich blootstellen aan risico's, worden de consequenties hiervan zo klein mogelijk gemaakt door gerichte maatregelen.

Bij voorliggend ruimtelijke onderbouwing is rekening gehouden met de verkeersveiligheidsprincipes zoals deze centraal staan in het DV3.

3.1.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 - veilig van deur tot deur

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoersregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te kunnen verbeteren. Het aantal verkeersslachtoffers neemt de laatste jaren toe en een daling van het aantal verkeersdoden is niet meer vanzelfsprekend. Beleid en maatregelen uit het verleden hebben tot vele successen geleid en het aantal verkeersslachtoffers sterk verlaagd. Maar in die toekomst heeft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (hierna: SPV) de ambitie dit aantal terug te dringen naar nul verkeersslachtoffers. Om de bestaande risico's te verkleinen dient verkeersveiligheidsbeleid een impuls te krijgen waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

De opkomst van nieuwe manieren waarop mensen zich verplaatsen, de opkomst van social media in het verkeer en de toenemende technologie brengen nieuwe vraagstukken met zich mee. Enerzijds kan dit leiden tot nieuwe verkeersveiligheidsrisico's, anderzijds ook tot nieuwe kansen om de veiligheid te verbeteren.

Het SPV heeft aan de hand van negen thema's onderzocht hoe deze verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Hierin bevat ieder thema oplossingsrichtingen voor de verschillende risico's voor de verkeersveiligheid.

Hoewel het SPV 2030 geen concrete afspraken maakt, worden er in samenwerking met overheden wel vijf hoofddoelstellingen opgesteld:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
2. Meer verbondenheid en samenwerking;
3. Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
4. Risicogestuurd werken bevordert integraliteit in verkeersveiligheidsbeleid;
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering door nieuwe governancestructuur.

Concrete maatregelen zullen worden opgenomen in landelijke en regionale uitvoeringsplannen. De ruimtelijke onderbouwing voor de vernieuwing van het wegensteunpunt kan als uitwerking gezien worden van onder andere dit SPV.

3.1.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Rijk heeft het beleid inzake de ruimtelijke inrichting en de mobiliteit van Nederland tot 2040 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR). Het Rijk heeft hierin verschillende rijksdoelen opgenomen tot 2028 waarbij nationale belangen centraal staan. In samenwerking met provincies en gemeenten is het Rijk in staat om opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken. Het Rijk heeft, zoals aangegeven in de Structuurvisie, drie hoofddoelen:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren en ruimtelijke zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker centraal staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden worden.

In het kader van bereikbaarheid dient er een robuust en compleet hoofdnet van wegen rondom en tussen belangrijke stedelijke regio's ontwikkeld te worden. Op die manier kan er een betere benutting en instandhouding van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem ontstaan.

Doorwerking Wegensteunpunt Hengelo

Het Rijk richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker centraal staat. Om dit te bewerkstelligen dient er geïnvesteerd te worden in de ontwikkeling van netwerken, waarbij onderhoud essentieel is. Het wegensteunpunt in Hengelo heeft op dit moment door technische veroudering een te geringe capaciteit om bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende te bieden. Specifieke uitspraken over het wegensteunpunt in Hengelo zijn niet in de SVIR opgenomen. Het wegensteunpunt is eigendom van Rijkswaterstaat, waardoor er zowel een provinciaal als lokaal belang is. Een vernieuwing van het wegensteunpunt in Hengelo leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid en past

daarmee binnen de gestelde doelen van de structuurvisie. Het bepaalde in deze ruimtelijke onderbouwing is daarmee in lijn met het gestelde in de structuurvisie.

3.1.4 AmvB Ruimte (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet de juridische borging achter het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Onderhavig document maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarbij nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op deze ruimtelijke onderbouwing.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat zijn vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. Deze worden benaderd vanuit de - overkoepelende - rode draden duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit.

Eén van de negen beleidsthema's betreft mobiliteit. Voor dit thema ambieert de provincie een veilige, betrouwbare (tijdsduur) en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel. De stedelijke netwerken vormen de economische motor van de provincie. Een goede bereikbaarheid van en binnen de stedelijke netwerken is hiervoor cruciaal. De basis hiervoor is op orde: er is in de afgelopen jaren in Overijssel veel geïnvesteerd in de verbetering van de provinciale, rijks- en gemeentelijke infrastructuur (weg, water en spoor). De instandhouding van een goed en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk blijft echter een grote uitdaging.

Daarnaast wordt met het beleidsthema 'veiligheid en gezondheid' geambieerd veilig, gezond en schoon te kunnen werken, recreëren en reizen. Dit is vervolgens essentieel voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat. De inwoners van Overijssel mogen er op vertrouwen dat onder andere de verkeersveiligheid gegarandeerd is. De provincie wil de verkeersveiligheid in Overijssel bevorderen door het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig gewonden drastisch te verlagen. Provinciaal verkeersveiligheidsbeleid bestaat uit een integrale en gebiedsgerichte aanpak met inzet op voorlichting, educatie, maatregelen in infrastructuur en handhaving conform Duurzaam Veilig.

Doorwerking Wegensteunpunt Hengelo

De provincie stelt dat een goede bereikbaarheid van en binnen de stedelijke netwerken cruciaal is en zegt onder andere verkeersveiligheid te garanderen om veilig, gezond en schoon te kunnen werken, recreëren en reizen. Het wegensteunpunt in Hengelo heeft op dit moment door technische veroudering een te geringe capaciteit om bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende te bieden. Specifieke uitspraken over het wegensteunpunt in Hengelo zijn niet in de omgevingsvisie van Overijssel opgenomen. Een vernieuwing van het wegensteunpunt in Hengelo leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid en past daarmee binnen de gestelde doelen van de omgevingsvisie. Het bepaalde in deze ruimtelijke onderbouwing is daarmee in lijn met het gestelde in de omgevingsvisie.

3.2.2 Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Overijssel 2017-2020

In Overijssel is de afgelopen jaren, net als landelijk, sprake van een stijging van het aantal ernstige verkeersslachtoffers. De dalende trend van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is gestopt. Inspanningen zijn volgens de provincie echt noodzakelijk om ervoor te zorgen dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt. Om dat te bereiken is met dit meerjarenprogramma de gewenste beleidsimpuls op het gebied van verkeersveiligheid geïntroduceerd.

Specifieke uitspraken over het wegensteunpunt in Hengelo zijn niet in het Meerjarenprogramma

Verkeersveiligheid Overijssel opgenomen. Het wegensteunpunt in Hengelo heeft op dit moment echter door technische veroudering een te geringe capaciteit om bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende te bieden. Een vernieuwing van het wegensteunpunt in Hengelo leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid en volgt daarmee de lijn van het meerjarenprogramma. Het bepaalde in deze ruimtelijke onderbouwing is daarmee niet strijdig met het gestelde in het meerjarenprogramma.

3.2.3 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie zet de Omgevingsverordening in voor de onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De Omgevingsverordening is de samenvoeging van diverse provinciale verordeningen: provinciale milieuverordening, verordening natuurbescherming, verordening ontgrondingen, verordening ruimte, verordening water en de verordening wegen.

In de Omgevingsverordening wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het belang zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie dus niet in nieuw beleid. Ook regelt de Omgevingsverordening geen zaken die betrekking hebben op voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Hengelo 2030

De ontwikkeling van de stad Hengelo naar 2030 vraagt, in het licht van de maatschappelijke tendensen en de ambities van Hengelo, om een samenhangende en integrale uitwerken van de nieuwe koers. De nieuwe koers is uitgewerkt in een aantal kernopgaven voor de economie, voor de binnenstad, de wijken, de stadsranden en voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad als geheel voor Hengelo tot 2030:

1. Versterking van de economische structuur;
2. Een binnenstad voor ontmoetingen;
3. De sociale opgave;
4. Het landschap de stad in;
5. Ruimtelijke kwaliteit.

De stad heeft veel te danken aan haar strategische ligging en goede bereikbaarheid. Daarom moet die bereikbaarheid ook in de toekomst veilig worden gesteld. Voor het gemotoriseerde vervoer kiest de gemeente voor een lokale hoofdwegennetstructuur met een oost- en westtangent, waarover het verkeer tussen de verschillende stadsdelen vlot wordt afgewikkeld. Door de internationalisering en het toegenomen autogebruik voor vrijetijdsbesteding en sociale doeleinden, gebruiken steeds meer mensen meer vervoersmiddelen op meer momenten van de dag. Dit betekent ook voor Twente steeds meer personenvervoer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet, vooral op de A1.

Om als stad met een aantrekkelijk vestigings- en verblijfsklimaat, met een inclusief karakter waar het Twentse landschap en de stad onderlinge verbondenheid kennen te boek te staan is een verkeersveilig en bereikbaar Hengelo van groot belang. Dit bovendien om een vlotte afwikkeling van het toenemende personenvervoer en vrachtverkeer te kunnen garanderen. Het wegensteunpunt in Hengelo heeft op dit moment door technische veroudering een te geringe capaciteit om bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende te bieden. Specifieke uitspraken over het wegensteunpunt in Hengelo zijn niet in de structuurvisie van Hengelo opgenomen. Een vernieuwing van het wegensteunpunt in Hengelo leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid en past daarmee binnen de gestelde doelen van de structuurvisie. Het bepaalde in deze ruimtelijke onderbouwing is daarmee in lijn met het gestelde in de structuurvisie.

3.3.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2003

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Hengelo is opgesteld om de juiste balans te vinden tussen de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer. Het gaat er om een situatie te creëren, waarbij de drie systemen op volwaardige wijze met elkaar functioneren en elkaar aanvullen, om zodoende ook in de toekomst de bereikbaarheid en veiligheid te waarborgen en zelfs te verbeteren.

De verdere groei van Hengelo brengt met zich mee dat de interne en externe bereikbaarheid onder druk komen te staan. Het gevolg is dat in de spitsuren toenemende congestie optreedt op onder andere de hoofdwegenstructuur. Er is een spanningsveld tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Om de kwaliteit van de stad ook in de 21^e eeuw te behouden en te versterken is een adequate verkeers- en vervoersvoorziening onontbeerlijk. Aanleiding voor het opstellen van een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan is om niet alleen de knelpunten van vandaag op te lossen, maar ook antwoord te geven op zich aandienende problemen in de toekomst.

Doorwerking Wegensteunpunt Hengelo

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan stelt ook in de toekomst bereikbaarheid en veiligheid te waarborgen en zelfs te verbeteren. Interne en externe bereikbaarheid staan tevens onder druk, wat een spanningsveld teweegbrengt tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het wegensteunpunt in Hengelo heeft op dit moment door technische veroudering een te geringe capaciteit om bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende te bieden. Specifieke uitspraken over het wegensteunpunt in Hengelo zijn niet in het verkeers- en vervoersplan van de gemeente opgenomen. Een vernieuwing van het wegensteunpunt in Hengelo leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid en past daarmee binnen de gestelde doelen van het verkeers- en vervoersplan. Het bepaalde in deze ruimtelijke onderbouwing is daarmee in lijn met het gestelde in de het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.

3.4 Conclusie beleidskader

Het wegensteunpunt Hengelo betreft een bestaande situatie die op een andere wijze wordt ingericht. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidsdoelstellingen van de respectievelijke overheden, zoals in dit hoofdstuk uiteengezet.

Op basis van gegevens van het kadaster en het bestemmingsplan is vastgesteld dat in de nabije omgeving twee bedrijfswoningen aan de Benninksweg 62 en 68 liggen en drie burgerwoningen aan de Brugginksweg 5, 7 en 10 welke worden getoetst aan het Activiteitenbesluit.

Met betrekking tot de maximale geluidsniveaus geldt dat de normen op basis van artikel 2.22 lid 1 niet van toepassing zijn.

Indirecte hinder

Onder indirecte hinder wordt verstaan de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Belangrijk hierbij is dat de bronnen wel duidelijk herkenbaar zijn toe te kennen aan de inrichting. De voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder bedraagt 50 dB(A). De maximale ontheffingswaarde bedraagt 65 dB(A).

Goed woon- en leefklimaat

Bij de vaststelling van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht worden of de omgevingsvergunning een goed woon- en leefklimaat mogelijk maakt. Voor geluid is niet vastgesteld wanneer hier sprake van is. Wanneer de berekende waarden vergunbaar zijn, kan gesteld worden dat ook voldaan wordt aan een goed woon- en leefklimaat. Bij een overschrijding van de vergunbare waarden is echter niet per definitie sprake van een slecht woon- en leefklimaat. In de afweging kunnen aspecten als frequentie, hinderlijkheid van het type geluid en het maatschappelijk belang meegewogen worden.

Een wijziging ten opzichte van de vergunde situatie is het vervallen van de activiteiten met de barriers. Deze zijn niet meer opgeslagen op dit wegensteunpunt. De nu vergunde activiteiten, te weten het laden en lossen van de barriers en de bijbehorende vrachtwagenbewegingen, worden niet meer aangevraagd en maken dus geen onderdeel uit van het akoestisch onderzoek.

4.1.2 Onderzoekresultaten

Akoestischoverdrachtsmodel

Met behulp van Geomilieu versie 5.20 is een akoestisch overdrachtsmodel opgesteld conform methode II.8 van de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai'. Hierbij is de standaardbodemfactor zacht ($B_f = 1,0$), wegen, water en overige verhardingen zijn als hard ($B_f = 0,0$) ingevoerd. In het model is de representatieve bedrijfssituatie ingevoerd.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

In onderstaande tabel is het berekend langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de representatieve bedrijfssituatie weergegeven.

Tabel: Resultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Punt	Omschrijving	Hoogte (m)	Geluidsniveau in dB(A)*		
			Dag	Avond	Nacht
1a	Benninksweg 68 (bw)	1,5	42/55/-		
1b	Benninksweg 68 (bw)	5		19/50/-	45/45/-
2a	Benninksweg 62 (bw)	1,5	40/55/-		
2b	Benninksweg 62 (bw)	5		18/50/-	44/45/-
3a	Brugginksweg 10	1,5	38/50/-		
3b	Brugginksweg 10	5		12/45/-	45/40/5
4a	Kamphorstweg 25	1,5	34/50/-		
4b	Kamphorstweg 25	5		8/45/-	39/40/-
5a	Haarweg 5	1,5	25/50/-		
5b	Haarweg 5	5		8/45/-	30/40/-

6a	Brinkhuisweg 6	1,5	26/50/-		
6b	Brinkhuisweg 6	5		9/45/-	30/40/-
7a	Oude Deldenerweg 14	1,5	24/50/-		
7b	Oude Deldenerweg 14	5		6/45/-	30/40/-
8a	Brugginksweg 5	1,5	30/50/-		
8b	Brugginksweg 5	5		10/45/-	37/40/-
9a	Brugginksweg 7	1,5	36/50/-		
9b	Brugginksweg 7	5		11/45/-	44/40/4
* Berekende waarde / algemene regel Activiteitenbesluit / verschil					

Uit de tabel blijkt dat bij twee toetspunten een overschrijding is van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Bij Brugginksweg 7 & 10 bedraagt dit 4 respectievelijk 5 dB(A) in de nachtperiode. Maatgevende bron zijn de vrachtwagenbewegingen (M02).

Maximale geluidsniveaus

De maximale geluidsniveaus zijn bepaald ter plaatse van de omliggende woningen. De resultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: Resultaten maximale geluidsniveaus

Punt	Omschrijving	Hoogte (m)	Geluidsniveau in dB(A)		
			Dag	Avond	Nacht
1a	Benninksweg 68 (bw)	1,5	56		
1b	Benninksweg 68 (bw)	5		53	53
2a	Benninksweg 62 (bw)	1,5	54		
2b	Benninksweg 62 (bw)	5		51	51
3a	Brugginksweg 10	1,5	63		
3b	Brugginksweg 10	5		65	65
4a	Kamphorstweg 25	1,5	48		
4b	Kamphorstweg 25	5		49	49
5a	Haarweg 5	1,5	39		
5b	Haarweg 5	5		40	40
6a	Brinkhuisweg 6	1,5	42		
6b	Brinkhuisweg 6	5		42	42
7a	Oude Deldenerweg 14	1,5	47		
7b	Oude Deldenerweg 14	5		47	47
8a	Brugginksweg 5	1,5	61		
8b	Brugginksweg 5	5		64	64
9a	Brugginksweg 7	1,5	71		
9b	Brugginksweg 7	5		71	71

Uit de tabel blijkt dat ter plaatse van een aantal woningen hogere waarden berekend worden dan de standaard grenswaarden van het Activiteitenbesluit. De overschrijding treedt op ten gevolge van accelererende vrachtwagens. Het bevoegd gezag zal af moeten wegen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Hierbij kan men rekening houden met het maatschappelijk belang van de activiteiten en het feit dat het aantal strooidagen maximaal 30 per jaar bedraagt.

Indirecte hinder

Met het model is de indirecte hinder bepaald ter plaatse van de woning aan Bunninksweg 5 & 7. De resultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel: Resultaten indirecte hinder

Punt	Omschrijving	Hoogte (m)	Geluidsniveau in dB(A)*		
			Dag	Avond	Nacht

8a	Brugginksweg 5	1,5	31/50/-		
8b	Brugginksweg 5	5		n.v.t	43/40/3
9a	Brugginksweg 7	1,5	33/50/-		
9b	Brugginksweg 7	5		n.v.t	44/40/4

Uit de tabel blijkt dat in de nachtperiode niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde. De waarden zijn wel ruim lager dan maximaal vergunbaar, te weten 55 dB(A) in de nachtperiode. Om deze hogere waarde toe te staan moet voldaan worden aan het binnenniveau. De gevelwering dient dan minimaal 19 dB(A) te bedragen. Een standaard woning haalt al eenvoudig een gevelwering van 20 dB(A), wat ook minimaal verplicht is volgens het Bouwbesluit.

4.1.3 Conclusies en aanbevelingen

Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen van de geluidsbelasting op de omgeving na de renovatie van de inrichting. Hiervoor is inzichtelijk gemaakt wat de geluidbelasting is op de gevels van de geluidgevoelige gebouwen en is getoetst of deze voldoen aan de normen volgens het Activiteitenbesluit. Hiervoor is de maatgevende periode, het uitrijden in de nachtperiode getoetst.

Uit de resultaten blijkt dat de geluidemissies van het langtijdgemiddelde (L_A, L_T) afkomstig van de inrichting niet voldoen aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit. Het gaat hierbij om twee woningen met een overschrijding van 4 en 5 dB(A) in de nachtperiode.

Door de inrichting zijn zoveel mogelijk maatregelen genomen om de geluidbelasting naar de omgeving te verminderen (uitschakelen motoren tijdens laden en de positionering van de activiteiten). De maatgevende bronnen zijn de vrachtwagenbewegingen welke van en naar de inrichting rijden tijdens een preventieve strooiactie. Een andere ontsluiting is onder andere vanuit verkeersveiligheid niet mogelijk.

Gezien de nabijheid van de woonhuizen nabij de enige toegang tot de inrichting zijn verdere maatregelen hier lastig te nemen en kostbaar gezien de tijdelijkheid van de activiteiten. De handelingen vinden enkel in de winterperiode plaats met een maximum van circa 30 keer. De handelingen vinden plaats in de nachtperiode of de avondperiode, afhankelijk van de weersvoorspellingen. De nachtperiode is maatgevend vanwege de 5 dB(A) strengere normen.

Met een maximaal geluidsniveau van 45 dB(A) wordt met een standaard gevelreductie van 20 dB(A) het binnenniveau van 25 dB(A) in de nachtperiode gewaarborgd. Ten slotte wordt gewezen op de maatschappelijke noodzaak van het uitvoeren van de activiteiten van de inrichting: Het uitrijden van zout is noodzakelijk om de maatschappelijke en economische voortgang onder winterse omstandigheden te kunnen garanderen en ongevallen te voorkomen.

Verder wordt opgemerkt dat de berekende waarden ter plaatse van de overschrijdingen 3 dB(A) lager zijn dan in het akoestisch onderzoek dat hoort bij de vorige melding Activiteitenbesluit uit 2008 (zie bijlage IV in Bijlage 1). Dit is te verklaren door het stiller worden van vrachtwagens en het vervallen van de activiteiten met de barriers. Ondanks dat de standaard normen van het Activiteitenbesluit overschreden worden, is er dus wel sprake van een verbeterde situatie.

Voor de maximale geluidsniveaus zijn extra berekeningen verricht in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Maximale geluidsniveaus hoeven immers in het kader van het Activiteitenbesluit niet getoetst te worden. Uit de berekeningen blijkt dat de waarden bij een aantal woningen hoger zijn de standaard waarden van het Activiteitenbesluit. Het bevoegd gezag zal af moeten wegen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Hierbij kan men rekening houden met het maatschappelijk belang van de activiteiten en het feit dat het aantal strooidagen maximaal 30 per jaar bedraagt.

De indirecte hinder is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en voldoet niet ter plaatse van een tweetal woningen, de maximale overschrijding bedraagt hierbij 4 dB(A). De waarden voldoen wel ruim aan de maximaal toelaatbare waarde van 55 dB(A) in de nachtperiode. Ook hier wordt geadviseerd een hogere waarde toe te staan op basis van het niet eenvoudig kunnen nemen van maatregelen in combinatie met het maatschappelijk belang.

Geconcludeerd wordt dat niet voldaan kan worden aan de standaard normen van het Activiteitenbesluit en indirecte hinder. Gezien er maar één ontsluitingsmogelijkheid is en de activiteiten al zo ver mogelijk van de gevoelige gebouwen gesitueerd zijn, zijn er weinig mogelijkheden ter reductie van de geluidsniveaus. Het verzoek aan het bevoegd gezag is daarom ook om maatwerkvoorschriften op te stellen. Dit is goed mogelijk, omdat:

- conform eisen van het bouwbesluit zal voldaan worden aan de eisen van het binnenniveau;
- er sprake is van een maatschappelijk belang (voorkoming van ongevallen) zoals tevens wordt gesteld in de vigerende vergunning;
- de activiteiten maximaal 30 maal per jaar plaatsvinden;
- de geluidsemissie naar de omgeving al zoveel mogelijk beperkt wordt;
- het treffen van verdere maatregelen niet goed mogelijk is.

In contact met de gemeente en de omgevingsdienst is het verzoek tot het verlenen van maatwerkvoorschriften besproken. De gemeente kijkt hier tevens naar eventuele maatwerkvoorschriften die reeds zijn verleend in de huidige situatie van het wegensteunpunt. Uit het akoestisch onderzoek (Bijlage 1) blijkt dat de berekende waarden ter plaatse van de overschrijdingen 3 dB(A) lager zijn dan in het akoestisch onderzoek dat hoort bij de melding Activiteitenbesluit uit 2008.

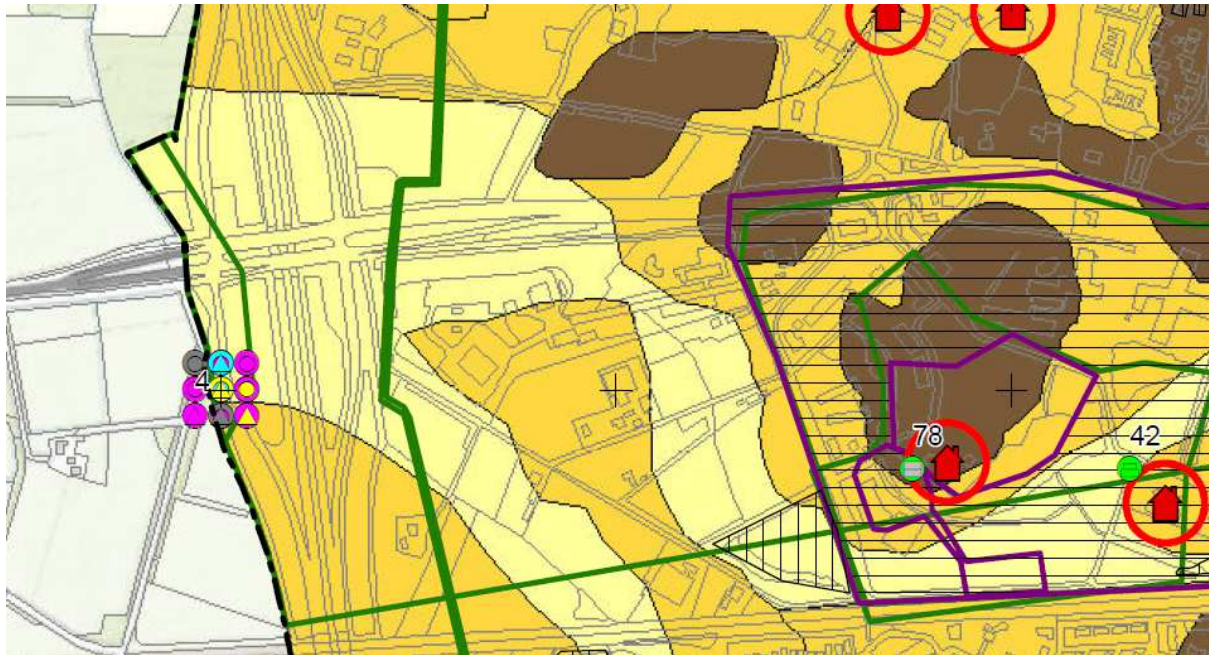
4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt aan de hand van inventarisaties ingegaan op de in het projectgebied aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden. Deze paragraaf is opgesteld na het uitvoeren van archeologisch onderzoek (zie Bijlage 2) en deze ter beoordeling te hebben voorgelegd aan de regioarcheoloog.

4.2.2 Archeologische verwachting

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Hengelo staat aangegeven welke archeologische waarden aanwezig en te verwachten zijn. Een uitsnede van deze kaart is opgenomen in onderstaand figuur.



Figuur: Uitsnede kaart archeologische verwachtingswaarde met het projectgebied globaal zwart omlijnd.

Uitgangspunt voor onderhavig document is het veiligstellen van de aanwezige (en aangetoonde) en de te verwachten archeologische waarden. Conform het verdrag van Valletta dient gestreefd te worden naar het behoud van archeologische resten in de archeologische verwachtingszones. Voor Hengelo is door middel van het maken van een archeologische verwachtingskaart inzichtelijk gemaakt waar zich archeologische resten kunnen bevinden. Ingrepen die kunnen leiden tot verstoring of vernietiging van de archeologische resten binnen de terreinen van archeologische waarde (AMK-terreinen) dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. In het kader van de Monumentenwet moet hiervoor een vergunning worden aangevraagd.

Op basis van de te verwachte dichtheden aan archeologische resten binnen de diverse verwachtingszones én de mogelijkheden die archeologisch onderzoek biedt om deze resten aan te tonen, wordt een onderzoeksplicht geadviseerd voor ingrepen met een omvang groter dan 250 m² binnen de verwachtingswaarde type erf, ingrepen met een omvang groter dan 2.500 m², waarbinnen een hoge verwachtingswaarde geldt en voor ingrepen groter dan 5.000 m², waarvoor een middelmatige of lage verwachtingswaarde geldt. De minimum onderzoekseis voor een archeologisch onderzoek is een archeologisch bureauonderzoek waarin de ingreep op zijn schadelijkheid wordt beoordeeld en wordt geadviseerd over de noodzaak tot het nemen van vervolgstappen in de vorm van veldonderzoek.

4.2.3 Archeologie; het projectgebied

4.2.3.1 Verwachtingswaarden

Het projectgebied Brugginksweg 4 ligt binnen een zone met een grotendeels lage en middelhoge archeologische verwachtingswaarde (zie voorgaand figuur). In het uiterste noordoosten is een klein oppervlak waaraan een hoge archeologische verwachtingswaarde is gekoppeld.

Geomorfologisch gezien ligt het projectgebied deels in een dal dat wordt gevormd door beekdalen en overige laagten. Vanwege de natte omstandigheden zijn de beekdalen in het verleden niet regelmatig gebruikt. Hoofdzakelijk kunnen hier archeologische resten worden aangetroffen die in verband staan met beekdalgebonden activiteiten, zoals bruggen, voordes, watermolens etcetera en mogelijk archeologische resten, bijvoorbeeld afvaldumps, die in verband staan met bewoning op nabij gelegen hoge gronden. Het centraal zuidelijk en oostelijke deel van het projectgebied wordt gevormd door een gebied met dekzandwelingen en -vlakten. Het betreft een relatief vlak gebied tussen de hogere dekzandruggen en lage gebieden waar vooral kleinere en wat lagere dekzandopduikingen aanwezig

waren. Dergelijke gebieden kennen niet de lange bewonings- en gebruikscontinuïteit van de hogere en grotere dekzandruggen maar werden in tijden van grotere bevolkingsdruk benut. Dergelijke gebieden hebben een middelhoge verwachtingswaarde. In het uiterste noordoosten ligt een gebied met dekzandhoogten met enkeerdgronden (plaggendekken of esdekken). Het betreft hier relatief hoge dekzandrug waarop sinds de middeleeuwen bouwlanden zijn aangelegd en waarop vanaf het einde van de late middeleeuwen dikke enkeerdgronden zijn ontstaan. Dergelijke dekzandruggen met oude bouwlanden blijken van oudsher de meest gunstige condities voor vroege landbouwers geboden te hebben en doorgaans worden op die ruggen, onder een dik plaggendek, sporen van bewoning, landbouw en begravingen gevonden, soms teruggaand tot in het Midden-Neolithicum. Gezien de grote kans op de aanwezigheid van archeologische sporen hebben deze gebieden een hoge archeologische verwachtingswaarde. Bovendien zijn eventueel aanwezige archeologische vindplaatsen door de beschermende werking van een dik plaggendek ook vaak redelijk goed in de bodem behouden.

4.2.3.2 Bekende vindplaatsen en monumenten

Binnen het projectgebied zijn in het landelijk datasysteem ARCHIS geen terreinen van archeologische waarde geregistreerd. In de directe nabijheid (< 150 m) van de deelgebieden zijn meerdere archeologische waarnemingen bekend. Deze hebben te maken met de onderzoeken die zijn uitgevoerd op het naastgelegen gezondheidspark Hengelo.

4.2.3.3 Uitgevoerd onderzoek

Er is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Bijlage 2). Onderstaande informatie is afkomstig uit dit bureauonderzoek:

Het plangebied maakt deel uit van een welvend dekzandlandschap. Hierin is vermoedelijk een beekdal en/of lager gelegen zone aanwezig, maar ook kan een dekzandrug aanwezig zijn. Op basis van de in het bureauonderzoek verzamelde informatie is niet goed te bepalen waar de laagte zich exact bevindt. Op basis van de geomorfologische kaart bevindt deze zich in het westen van het plangebied, terwijl de bodemkaart en gemeentelijke verwachtingskaart juist het oosten en noorden van het plangebied als lager gelegen zones aanduiden. Zowel in het zuidwesten als in het noordoosten zijn dikke leemlagen aanwezig die op beekafzettingen wijzen.

De archeologische verwachting binnen het plangebied hangt af van de geomorfologische ondergrond, al valt de exacte locatie van de dekzandwelingen binnen het plangebied vooralsnog dus nog niet te bepalen. De dekzandwelingen hebben een theoretische middelhoge archeologische verwachting, omdat bewoningsactiviteiten (Neolithicum - Vroege-Middeleeuwen) zich op de flanken hiervan concentreerden en de toppen ervan in de periode Laat-Paleolithicum-Mesolithicum in gebruik waren bij de mens. De laagtes en beekdalen hebben een lage archeologische verwachting, maar hier kunnen wel bruggen, voordes, watermolens en rituele deposities aanwezig zijn. In de omgeving van het plangebied zijn vondsten bekend uit de periode Neolithicum-Nieuwe Tijd, maar met name uit de Late-Middeleeuwen-Nieuwe Tijd. Van de oudere vondsten is de locatie niet exact bekend. Op basis van het bureauonderzoek kan aan het plangebied een lage tot middelhoge archeologische verwachting worden toegekend.

Op basis van het bureauonderzoek kan alleen de begrenzing van de zones met een lage en middelhoge verwachting niet worden bepaald. Hiervoor zijn boringen nodig om inzicht te krijgen in de bodemopbouw. Derhalve is aanvullend op het bureauonderzoek een verkennend booronderzoek uitgevoerd (Bijlage 3). Dit verkennende booronderzoek heeft als doel de bodemopbouw en mate van intactheid van de bodem te bepalen. Onderstaande informatie is afkomstig uit dit archeologisch booronderzoek:

Op basis van het bureauonderzoek gold een archeologische verwachting voor resten uit alle perioden van steentijd tot en met de middeleeuwen. De resten werden verwacht op eventuele dekzandwelingen. Wanneer de tijdens het veldwerk vastgestelde NAP-hoogtes van de natuurlijke ondergrond binnen het plangebied met de directe omgeving worden vergeleken, lijkt het plangebied een landschappelijk lage en veelal natte ligging in de (beekdal-)vlakte te kennen. Tevens bestaat er de mogelijkheid dat binnen het plangebied wel hogere welingen hebben bestaan, maar dat deze door grondverzet in het recente verleden verdwenen zijn. Op basis hiervan kan de archeologische verwachting voor het plangebied worden bijgesteld naar laag.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek blijkt dat in het plangebied waarschijnlijk geen archeologische resten bedreigd worden. Daarom wordt in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht.

Zowel het archeologische bureauonderzoek als het archeologisch booronderzoek zijn ter beoordeling voorgelegd aan de Regio Archeoloog Twente, het Oversticht, waarna beide onderzoeken akkoord zijn bevonden.

4.2.3.4 Vertaling naar planregels

Op grond van gemeentelijk beleid bij de Archeologische waarden- en verwachtingskaart geldt een onderzoeksplicht indien bij bodemingrepen dieper dan 40 cm wordt gegraven en over een oppervlakte van meer dan 2.500 m² bij een hoge archeologische verwachting en bij meer dan 5.000 m² bij een middelhoge verwachting. Vrijstelling van archeologisch onderzoek geldt voor bodemingrepen met oppervlaktes en dieptes die onder de bovengenoemde diepte- en oppervlaktegrenzen liggen. De zones met deze verwachtingswaarden moeten in een bestemmingsplan met de medebestemming "archeologische waarde middelhoog" en "archeologische waarde hoog" worden aangeduid. Voor deze bestemmingen gelden bestemmingsregels. Voor deze bestemmingen dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden indien bodemingrepen boven de vrijstellingsgrenzen uit komen.

Het kan zijn dat van de onderzoeksverplichting afgeweken mag worden. Aan de hand van historische gegevens en recente activiteiten en bouwgeschiedenis ter plaatse kan blijken dat onderzoek niet nodig is. Daartoe dient de regioarcheoloog geconsulteerd te worden en kan de initiatiefnemer worden gevraagd om relevante gegevens aan te leveren.

Voorschriften en vrijstellingsgrenzen in verband met archeologische waarden en verwachtingen – geldend voor het huidige projectgebied (zuidelijk deel):

- Zones met een hoge verwachtingswaarde: In zones met een hoge verwachtingswaarde dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden indien uit plannen blijkt dat de bodem over een oppervlakte van meer dan 2.500 vierkante meter dieper dan 40 cm wordt vergraven. Hiervoor zal eerst door de gemeente middels een quick-scan worden beoordeeld of onderzoek zinvol is.
- Zones met een middelhoge verwachtingswaarde: In de zones met een middelhoge verwachtingswaarde dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden indien uit plannen blijkt dat de bodem over een oppervlakte van meer dan 5.000 vierkante meter dieper dan 40 cm wordt vergraven. Ook hiervoor zal eerst door de gemeente middels een quick-scan worden beoordeeld of onderzoek zinvol is.

4.2.4 Cultuurhistorie; beleid

Vanaf 1 januari 2012 is het verplicht om in ruimtelijke plannen rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, is per 1 januari 2012 aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegevoegd dat gemeenten niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond (archeologische waarden), maar ook met waarden boven de grond. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorie in een projectgebied en daar conclusies aan moeten verbinden die verankerd worden.

Cultuurhistorische waarden omvatten meer dan alleen bouwhistorische objecten en monumenten waarop tot voorheen vaak alleen de aandacht lag. Door middel van een historisch-geografische inventarisatie dienen ook cultuurlandschappelijke structuren en elementen in beeld gebracht te worden, zoals oude infrastructuur, verkavelingsstructuren en elementen daarin zoals houtwallen, beeklopen en essen, en moet ook gedacht worden aan het stedenbouwhistorische karakter van wijken en gebieden. Belangrijk is om na te gaan wat het 'eigene' van een gebied is en dat met al zijn elementen en structuren in beeld te brengen.

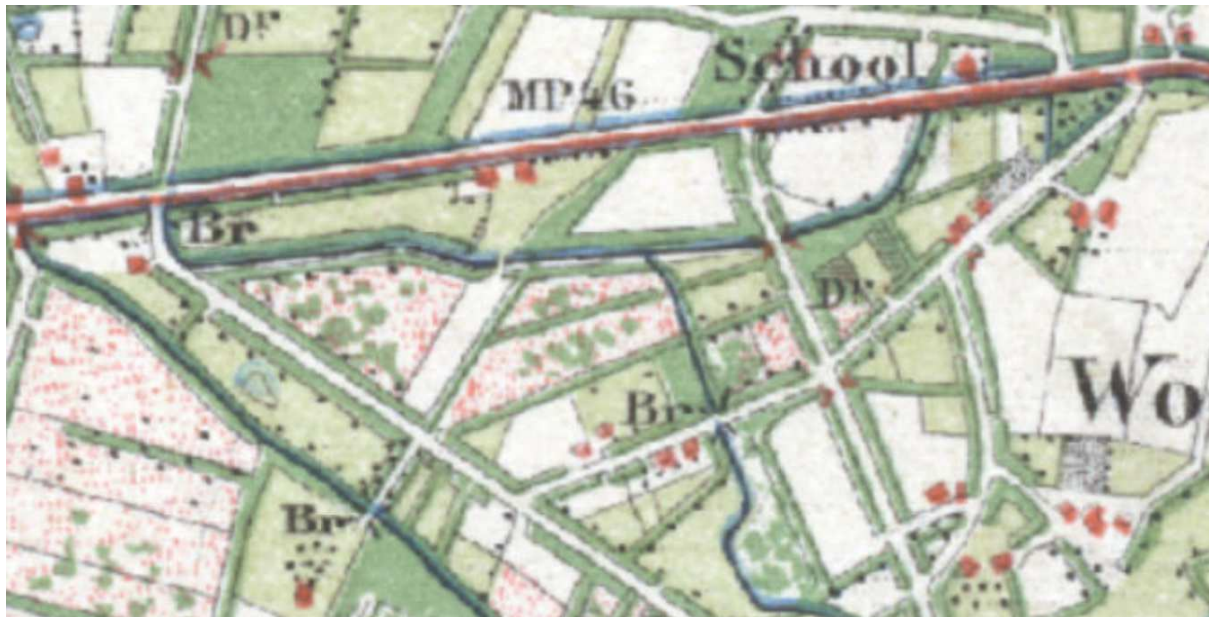
De resultaten van de inventarisatie worden gewogen om antwoord te geven op de vraag welke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied toelaatbaar worden geacht. Dit wordt vervolgens uitgewerkt binnen het instrument dat de burgers bindt: onderhavige ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning (strijdig gebruik).

De gemeente Hengelo heeft nog geen specifiek beleid dat de aanpassing van de Bro regelt. In onderhavig document wordt met de inventarisatie van cultuurhistorische waarden echter voorzien in de eisen volgens het Bro.

4.2.5 Cultuurhistorie; het projectgebied

4.2.5.1 Historische ontwikkeling van het projectgebied

Tot in de 20e eeuw lag het gebied in de Marke Woolde, direct ten zuiden van de buurschap Woolde. Het bestond uit een stuk oud hoevenlandschap en in het middendeel uit broek- en maten landen. Aan het eind van de 19e eeuw was er binnen de beperkte oppervlakte van het projectgebied sprake van een gevarieerd landschappelijk beeld. Het gebied werd doorsneden door een beek, er lagen heidevelden in het zuidwesten dat deels doorsneden werd door een akker. In het noordelijke deel van het projectgebied lagen een weiland en een akker, beide omgeven door houtwallen. In het noordelijke deel van het projectgebied lijken twee gebouwen te staan.



Figuur: Situatie van het projectgebied rond 1889 (blauw omljnd), waarop te zien is dat het projectgebied uit heide (rode stippen), akker (wit) en weiland (groen) bestaat en omgeven is door houtwallen.

Met de herinrichting van het projectgebied tot wegensteunpunt in de jaren '80 van de 20e eeuw is een groot deel van de oorspronkelijke structuur van het projectgebied verdwenen. De groene structuur van de houtwallen waarmee de percelen omgeven waren zijn echter nog grotendeels herkenbaar aanwezig.

4.2.5.2 Historisch geografische kenmerken

Zoals vermeld zijn enkele historisch-geografische kenmerken van het projectgebied nog aanwezig. Met het voorgenomen plan wordt de oorspronkelijk structuur van het projectgebied nauwelijks aangetast. Derhalve heeft het plan geen negatief effect op de cultuurhistorische waarde.

4.2.5.3 Gebouwde objecten en monumenten

Hengelo heeft 80 rijksmonumenten (RM), 130 gemeentelijke monumenten (GM), 35 beschermde gemeentelijk karakteristieke panden (BGKP) en een beschermd dorpsgezicht, Tuindorp 't Lansink. Daarnaast zijn door het rijk in het kader van de wederopbouw twee aandachtsgebieden aangewezen. Dit zijn de binnenstad en Klein Driene/de Noork. Inmiddels zijn in het buitengebied en in het beschermde Tuindorp 't Lansink circa 500 karakteristieke objecten aangewezen. Tevens heeft de Erfgoedcommissie een lijst van waardevolle panden opgesteld (W). Deze objecten hebben geen juridische status, maar zijn bedoeld om de eigenaren bewust te maken van hun waardevol bezit. Binnen het projectgebied zelf zijn geen gebouwde monumenten en objecten aanwezig. Het erfgoed staat op de Cultuur Historische waardenkaart (www.hengelo.nl/cultuurwaarden).

4.2.5.4 Beleid en aanbevelingen cultuurhistorie

Voor wat betreft cultuurhistorische structuren en objecten gelden geen specifieke aanbevelingen.

4.3 Bodem

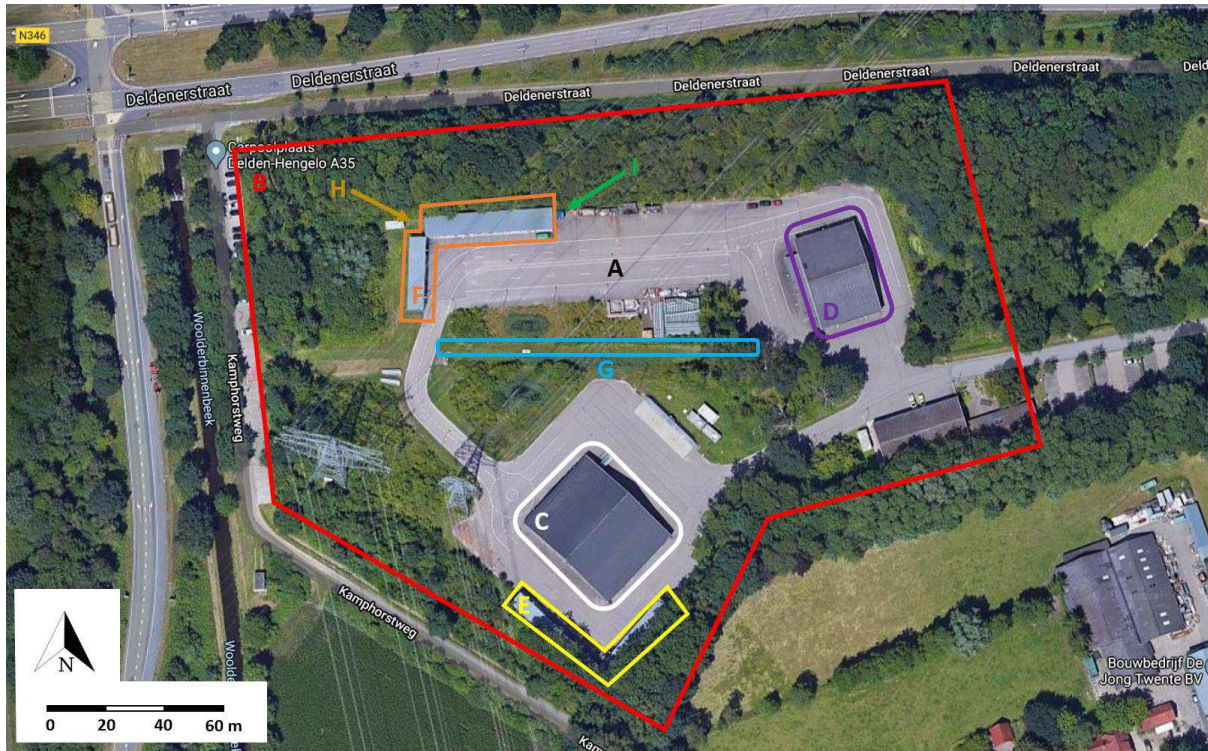
4.3.1 Wettelijk kader

Het onderzoek naar de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (zie Bijlage 4) heeft plaatsgevonden conform de NEN 5740 [ref. 1], NEN 5720 [ref. 2], inclusief een vooronderzoek conform de NEN 5725 [ref. 3]. Daarnaast is asfaltonderzoek conform de CROW-publicatie 210 [ref. 4] en er is een indicatief onderzoek naar asbest, gebaseerd op de NEN5897 [ref. 5], uitgevoerd. De interpretatie van de onderzoeksresultaten heeft plaatsgevonden aan de hand van de 'Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013' [ref. 6] en het Besluit bodemkwaliteit en de bijbehorende Regeling [ref. 7 en ref. 8].

4.3.2 Onderzoeksresultaten

Op basis van de beschikbare informatie uit het vooronderzoek, is de onderzoekslocatie opgedeeld in een aantal deellocaties, zie onderstaand figuur. Vanwege verscheidene verdachte locaties op het wegensteunpunt zijn er deellocaties benoemd, te weten:

- deelgebied A: asfalt;
- deelgebied B: overig terrein;
- deelgebied C: zoutloods 1;
- deelgebied D: zoutloods 2;
- deelgebied E: stalling strooiers 1;
- deelgebied F: stalling strooiers 2;
- deelgebied G: waterbodem;
- deelgebied H: olie- en vet afscheiding gebouw;
- deelgebied I: brandstofopslag.



Figuur: overzicht deelgebieden onderzoekslocatie*

* Toelichting: deelgebied A betreft het verharde deel (asfalt). Deelgebied B betreft het overig deel (onderzoeksgebied met uitzondering van de aangegeven deelgebieden). Deelgebieden H en I betreffen kleine gebieden welke niet duidelijk met een contour op kaart zijn weer te geven.

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek zijn onderzoekshypotheses en -strategieën gedefinieerd die als meest doelmatig zijn beoordeeld om de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de grond en de constructie (fundering,) vast te stellen. Voor de deelgebieden C en D zijn extra monsters genomen (deels uitsplitsingen van eerder genalyseerde mengmonsters) om de chlorideverontreiniging nader af te perken. De aanvullende analyses zijn onvoldoende gebleken om de chlorideverontreiniging in zowel grond- als grondwater af te perken in horizontale en verticale richting en daarmee vast te stellen wat de omvang van de chlorideverontreiniging is. De chlorideverontreiniging is, behoudens enkele boringen, nagenoeg overal aanwezig en is duidelijk te relateren aan de verwerking en opslag van zout op de locatie.

Aangezien de zoutloodsen van na 1 januari 1987 zijn, is sprake van een 'nieuw geval van bodemverontreiniging'. Voor het onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit is met het uitgevoerde veld- en chemisch onderzoek voldaan aan de benodigde onderzoeksinspanningen en de hoeveelheid analyses conform de toegepaste normen, onderzoekshypotheses en -strategieën. Opgemerkt wordt dat het asbestonderzoek in de funderingslaag onder het asfalt als indicatief moet worden beschouwd.

Grond

Behoudens boringen A19, B27 en B28 zijn zintuiglijk geen bijmengingen aangetroffen van beton en baksteen. Op de afgeschermdde puincontainer na, is er visueel geen asbestverdacht (plaat)materiaal aangetroffen.

Uit de resultaten blijkt dat in de boven- en ondergrond nabij de twee zoutloodsen sterk verhoogde gehalten aan chloride zijn aangetoond en verder zijn diverse metalen, minerale olie, PAK VROM 10 PCB 7 licht verhoogd gemeten. De sterk verhoogde gehalten aan chloride is direct te relateren aan de functie van het onderzoeksgebied; namelijk een wegensteunpunt met opslag van strooizout. De verontreiniging nabij deelgebied C (zoutloods 1) bevindt zich voornamelijk in de ondergrond en is zowel verticaal als horizontaal onvoldoende afgeperkt om uitspraken te doen aangaande het volume. Om meer

duidelijkheid te creëren over de omvang de verontreiniging wordt geadviseerd om extra en diepere boringen te plaatsen.

De verontreiniging rond deelgebied D (zoutloos 2) lijkt zich voornamelijk te concentreren rond boring D7, waar ook de hoogste gehalten zijn gemeten. De verontreiniging is voor de bovengrond in horizontale zin voldoende afgeperkt, maar voor de ondergrond is dit niet het geval. In zowel boringen A8 als D7 zijn gehalten in de ondergrond aan chloride gemeten die de EReco, bodem overschrijden. In aanvulling hierop is de data onvoldoende om de verontreiniging in verticale zin voldoende af te perken. Om meer duidelijkheid te creëren over de omvang de grondverontreiniging wordt geadviseerd om extra en diepere boringen te plaatsen.

Onlangs dat de hoogste chloridegehalten en chlorideconcentraties zijn waargenomen nabij de zoutloos is het duidelijk dat nagenoeg het hele deelgebied is belast met chloride. Aangezien de chlorideverontreiniging is te relateren aan de zoutloos, welke in gebruik zijn genomen na 1 januari 1987, betreft het een 'nieuw geval van bodemverontreiniging'. Om de exacte omvang van de verontreiniging in de grond nader in beeld te krijgen zijn aanvullende boringen noodzakelijk. Met name diepere boringen kunnen beter inzicht geven in de verticale verspreiding van de verontreiniging.

De gemeente Hengelo hanteert momenteel de EReco, bodem waarde (390 mg/kg d.s.) als informele interventiewaarde. Hiermee is ook rekening gehouden met hetgeen hierboven is beschreven ten aanzien van de afperking van de chlorideverontreiniging. Aangezien er sprake is van een nieuwe verontreiniging (de zoutloos zijn van na 1987), de 'informele interventiewaarde' van de gemeente Hengelo ruim wordt overschreden, het bovenstaande aanbevolen aanvullend grondonderzoek en het een stof betreft die niet genormeerd is, wordt in overleg met het bevoegd gezag (gemeente Hengelo) bekeken hoe met dit aanvullend onderzoek en deze grond moet worden omgegaan.

De grond in deelgebieden F en H is indicatief beoordeeld als 'Niet toepasbaar > Interventiewaarde', op basis van het gehalte aan minerale olie. De grond in deelgebieden A, B en C is indicatief beoordeeld als 'Industrie', op basis van het gehalte aan minerale olie. Deelgebied D is indicatief beoordeeld als 'Wonen', op basis van de stof kobalt. Voor deelgebieden E en I kan worden geconcludeerd dat deze geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen van het standaard analysepakket grond bevatten. De grond in deze deelgebieden is op basis van de stoffen uit het standaard analysepakket indicatief beoordeeld als 'Altijd toepasbaar'. Echter, voor alle deellocaties dient opgemerkt te worden dat de gemeente Hengelo aparte hergebruiksnormen hanteert voor chloridehoudende grond. De gemeente hanteert namelijk een informele toepassingsnorm van 200 mg/kg d.s. binnen haar beheergebied. Dit houdt in dat voor alle deellocaties, behouden E en I, geldt dat deze als 'Niet toepasbaar' moeten worden beschouwd in verband met het gehalte aan minerale olie en/of chloride.

PFAS in grond

In de grond zijn geen gehalten boven de toepassingsnormen voor 'Wonen/Industrie' aan PFAS aangetoond.

Grondwater

In het grondwater zijn ter plaatse van deelgebied C, en circa 40 m ten noordwesten ervan, concentraties gemeten aan barium die de interventiewaarde overschrijden. Verder zijn verspreid over het onderzoeksgebied in het grondwater barium, zink, kobalt, cadmium en nikkel licht verhoogd gemeten. De precieze omvang van het bodemvolume van de sterke grondwaterverontreiniging met barium is in horizontale en verticale richting nog niet volledig in beeld. In overleg met bevoegd gezag wordt bepaald hoe hiermee om te gaan. Dit omdat het een genormeerde stof betreft en formeel nader grondwateronderzoek moet worden uitgevoerd, maar humaan zorgt het niet voor risico's en de toekomstige functie van het terrein is wederom een zoutopslag. Nader grondwateronderzoek en eventuele grondwatersanering zou dan eventueel ook op een ander moment kunnen als het terrein wordt verkocht en er een functiewijziging plaatsvindt. Mocht het bevoegd gezag besluiten dat sanering van de bariumverontreiniging genoodzaakt is, dan is het advies om het betreffende nader grondwateronderzoek op te nemen in het plan van aanpak wat moet zorgdragen voor een adequate sanering van de chlorideverontreiniging.

In het grondwater is een chlorideverontreiniging aangetoond met concentraties ruim boven de ERco, water. Deze concentreert zich met name rond de zoutloodsen, waarbij dient te worden opgemerkt dat in de peilbuis C3 zelfs een concentratie is gemeten (31.200 mg/l) die ruim 54 keer boven de grens van een ernstig milieurisico ligt. Hoe de chlorideverontreiniging in het grondwater zich precies gedraagt is niet eenduidig vast te stellen, maar het lijkt zich te concentreren nabij de zoutloodsen en te verspreiden in de richting van de grondwaterstroming (noordoostelijk). Plaatsing en bemonstering van extra peilbuizen (freatisch en met een dieper filter) kan meer inzicht bieden in de verspreiding van chloride in het grondwater in horizontale en verticale richting. Echter, aangezien hier sprake is van een nieuwe verontreiniging (de zoutloodsen zijn van na 1987) en het een stof betreft die niet genormeerd is, wordt in overleg met bevoegd gezag bepaald hoe met deze grondwaterverontreiniging om te gaan. Vooral nog geldt dat indien het onttrokken en geloosd gaat worden op oppervlaktewater, ten tijde van de uitvoerwerkzaamheden, wordt contact gezocht met de waterbeheerder (Waterschap Vechtstromen) om af te stemmen welke mogelijkheden er zijn ten aanzien van de lozing en dienen hoe dan ook zuiveringstechnische maatregelen genomen te worden in verband met de chlorideconcentraties, maar zeker ook vanwege de bariumconcentraties.

PFAS in grondwater

In het grondwater zijn concentraties boven de detectieniveau PFOS, PFOA, PFBA PFPeA en PFHxA aangetoond. De concentraties van PFOS en PFOA overschrijden de ad-hoc-interventiewaarden van het Expertisecentrum PFAS, alsmede de indicatieve niveaus voor ernstige verontreiniging (INEV's) niet. Voor overige PFAS zijn geen ad-hoc-interventiewaarden of INEV's bekend.

Voor PFAS in grondwater is niet formeel vastgelegd hoe ermee moet worden omgegaan ten tijde van de uitvoer van de werkzaamheden, maar de concentraties zijn dusdanig laag dat de concentratie aan PFAS vermoedelijk geen probleem zijn tijdens de uitvoeringsfase.

Waterbodem

Ten aanzien van de waterbodem is bepaald dat het sediment als klasse Industrie toepasbaar is op de landbodem en als klasse A kan worden toegepast in een oppervlaktewater. Het sediment is vrij verspreidbaar op een aangrenzend perceel. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de gemeente Hengelo ten aanzien van hergebruik binnen haar beheergebied (informeel) een gehalte van 200 mg/kg aan chloride hanteert. Dit gehalte wordt ruim overschreden. Er wordt geadviseerd contact te zoeken met de gemeente Hengelo om te bepalen of deze toepassing/verspreiding, zoals hier beschreven, inderdaad mogelijk is.

De waterbodem is minimaal belast met PFAS en vormt derhalve geen belemmeringen voor de geplande uitvoeringswerkzaamheden.

Asfalt

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt het asfalt niet teerhoudend te zijn. Het kan vrij worden hergebruikt op de locatie of op andere locaties.

Asbestin fundatie onder asfalt

In de baksteen- en betonhoudende fundatie onder het asfalt is zintuiglijk en analytisch geen asbest aangetoond. Hoewel het asbestonderzoek indicatief is, is er op basis van de resultaten geen aanleiding om de locatie nog langer als asbestveracht te beschouwen.

Veiligheidsklassen CROW 400

Op basis van de aangetoonde verhoogde gehalten/concentraties aan barium is vastgesteld of er extra veiligheidsmaatregelen getroffen dienen te worden wat betreft de bodemkwaliteit. Voor de toetsing aan de CROW-400 wordt verwezen naar bijlage XII van Bijlage 4. Ondanks de aangetroffen verhoogde concentraties zijn in het gehele onderzoeksgebied geen nadere veiligheidsklassen van toepassing en dient de veiligheidsklasse basishygiëne aangehouden te worden.

4.3.3 Conclusies en aanbevelingen

In algemene zin wordt opgemerkt dat het uitgevoerde onderzoek, zoals dit voor elk onderzoek geldt, te allen tijde een steekproef betreft. Aanbevolen wordt om bij werkzaamheden alert te zijn op zintuiglijke afwijkingen en bij de verdere planvorming rekening te houden met onderstaande aandachtspunten.

Gezien de aanwezigheid van voorgenoemde verontreiniging met chloride in grond en barium in grondwater heeft overleg plaatsgevonden met het bevoegde gezag (gemeente Hengelo) hoe hiermee om te gaan; saneren en/of beheersen. Dit heeft geleid tot een plan van aanpak bodemherstel (zie Bijlage 5).

4.4 Ecologie

4.4.1 Wettelijk kader

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is onderzoek gedaan naar de consequenties van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor de locatie van wegensteunpunt Hengelo (zie Bijlage 6 en Bijlage 7). De ontwikkeling kan alleen doorgaan als deze niet in strijd is met de natuurwetgeving, of als de benodigde vergunningen en/of ontheffingen kunnen worden verleend.

Sinds 1 januari 2017 is de Wnb in werking. De Wnb is het nieuwe wettelijke stelsel voor natuurbescherming en vervangt drie tot dan bestaande wetten, namelijk de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Het beschermingsregime gaat uit van het "nee, tenzij-principe". Dit betekent dat de genoemde verbodsbepalingen in de Wnb voor bescherming van gebieden, soorten en houtopstanden altijd gelden. Het afwijken hiervan is alleen onder voorwaarden toegestaan. Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Overijssel is het bevoegd gezag voor het verlenen van toestemming door middel van een vergunning, ontheffing of vrijstelling.

Stikstof

Een toetsing naar mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden is tevens uitgevoerd door middel van een onderzoek naar de stikstofdepositie (zie Bijlage 8). Dit teneinde een beeld te krijgen van de beoogde activiteiten ten tijde van de gebruiksfase en gedurende de aanlegfase met de uitvoering van de bouwwerkzaamheden.

Het wettelijk kader wordt gevormd door de op 1 januari 2020 aangenomen Spoedwet aanpak stikstof (hierna: SAS). Dit na de buiten werking stelling van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Hiermee zijn ook enkele uitgangspunten komen te vervallen. Zo mag een tijdelijke depositie niet meer worden verdeeld over zes jaren, geldt er geen afstandscriterium meer voor het in beeld brengen van effecten en kan (op dit moment) geen gebruik worden gemaakt van een generieke grenswaarde. De ecologische effecten van iedere berekende depositie moeten beoordeeld worden.

De spoedwet bevat instrumenten om vergunningverlening voor (specifieke) projecten makkelijker te maken. De berekening is uitgevoerd met het instrument AERIUS-calculator versie 2019.A.

4.4.2 Onderzoeksresultaten

Het is noodzakelijk om de ontwikkeling te toetsen aan soortenbescherming vanwege de mogelijke aanwezigheid van flora en fauna. Een toetsing aan beschermde houtopstanden is niet nodig, het projectgebied ligt binnen de bebouwde kom. Wel is de gemeentelijke APV van toepassing, hierdoor is het aanvragen van een omgevingsvergunning nodig bij het kappen van bomen met een stamdiameter van meer dan 30 centimeter op 130 cm hoogte. Een toetsing aan beschermde gebieden is niet nodig. Het projectgebied ligt niet binnen (de invloedssfeer van) beschermde natuurgebieden zoals het NNN of Natura 2000.

Het is niet uitgesloten dat er verblijfplaatsen aanwezig zijn van ruige dwergvleermuis, wezel, bunzing, hermelijn en egel. Hierdoor is het voornemen (mogelijk) strijdig met de Wnb. Derhalve is in oktober 2019 soortgericht onderzoek uitgevoerd naar de functie van het projectgebied voor bunzing, eekhoorn, egel, wezel, hermelijn en vleermuizen.

Cameravalonderzoek

Tijdens het onderzoek met cameravallen zijn geen kleine marters vastgelegd op beeld. Wel zijn andere zoogdieren als steenmarter, eekhoorn, egel en ree vastgesteld. Daarnaast zijn verschillende soorten vogels waargenomen zoals gekraagde roodstaart, zwartkop en koolmees.

Door de aanwezigheid van genoemde soorten is de aanwezigheid van verblijfplaatsen niet uitgesloten. In de volgende alinea's is per relevante soort aangegeven op welke wijze het projectgebied een functie heeft voor de betreffende soort.

Steenmarter

In tegenstelling tot de beoordeling in de natuurtoets is steenmarter meermaals op beeld verschenen. Op basis van individuele kenmerken betreft het minimaal twee verschillende exemplaren. Derhalve is het aannemelijk dat er (in de buurt van) het projectgebied een verblijfplaats aanwezig is. Het is niet geheel uitgesloten dat deze verblijfplaats aanwezig is in de (te verwijderen) bosschages en ruigtes op het centrale deel van het projectgebied. Als uitgangspunt zal derhalve uitgegaan moeten worden van de aanwezigheid van een verblijfplaats in een van de te verwijderen bosschages. Een verblijfplaats in een van de aanwezige gebouwen is uitgesloten op basis van inspecties van deze gebouwen.

Eekhoorn

Tijdens de verschillende bezoeken zijn geen nesten van eekhoorn vastgesteld. Hierbij dient opgemerkt te worden dat in een aantal bomen klimop aanwezig is waardoor er geen volledige zekerheid te verkrijgen is op de aan- of afwezigheid van nesten. Tijdens het onderzoek zijn tenminste drie verschillende eekhoorns op beeld verschenen, het betreft hier zeer waarschijnlijk deels jonge exemplaren. In of in de directe omgeving van het projectgebied kan gesteld worden dat er voortplanting plaatsvindt, waar de exacte verblijfplaatsen zicht bevinden is niet bekend. Aangenomen zal moeten worden dat de bomen met klimop verspreid door het projectgebied één of meerdere nesten bevatten. Het nemen van aanvullende maatregelen is noodzakelijk. Deze maatregelen zullen in een werkprotocol moeten worden vastgelegd conform de gedragscode.

Egel

Egel is zowel tijdens de avondbezoeken als op camera vastgesteld. De aanwezigheid van een verblijfplaats in de ondergroei van de (te verwijderen) bosschages is daarom zeer waarschijnlijk. Bij het uitvoeren van de kap- en/of snoeiwerkzaamheden is niet uitgesloten dat er verblijfplaatsen worden aangetast. Het is daarom noodzakelijk om maatregelen te nemen en te werken conform de gedragscode van Rijkswaterstaat.

Vleermuizen

Tijdens de verschillende veldbezoeken zijn waarnemingen gedaan van laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis en gewone grootoorvleermuis. Laatvlieger, rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis zijn enkel langs en/of overvliegend vastgesteld, de aanwezigheid van verblijfplaatsen is uitgesloten.

Er zijn aanwijzingen dat gebouw F (dit blijft behouden) een zomerverblijfplaats en/of kraamverblijfplaats bevat van gewone dwergvleermuizen. Het nabij pand F (zie onderstaand figuur) gelegen groen vormt (onderdeel van) essentieel foerageergebied, vermoedelijk voor exemplaren uit deze of een nabijgelegen verblijfplaats. Tijdens de bezoeken op 21 juni 2019 en 15 juli 2019 zijn er tot circa 20 gewone dwergvleermuizen foeragerend waargenomen. De piek in aantallen was met name waarneembaar aan het begin van de avond, wat een verblijfplaats in de directe omgeving impliceert. Het daadwerkelijk in- of uitvliegen is niet vastgesteld, mede doordat de focus van het onderzoek op de andere plandelen lag waar wél werkzaamheden zijn beoogd.

Gebouw F bevat potentiële verblijfplaatsen in de vorm van verschillende toegangen tot de spouwmuur, in de directe omgeving zijn geen andere panden die de hoge aantallen gewone dwergvleermuizen kunnen

verklaren. De aanname dat gebouw F een kraam- en/of zomerverblijfplaats bevat, heeft geen gevolgen voor het verdere voornemen.

In de overige panden zijn verblijfplaatsen van gewone grootoorvleermuis en gewone dwergvleermuis vastgesteld. Gewone grootoorvleermuizen hebben in schuur C een zomerverblijfplaats van (maximaal) twee exemplaren. Deze zijn op zowel 16 juli 2019 als op 26 augustus waargenomen. Incidenteel wordt ook schuur E gebruikt om te foerageren getuige de aanwezige vleugeltjes van huismoeders (prooiresten). Gewone dwergvleermuis heeft zowel in schuur C als E een zomerverblijfplaats. De exacte locatie van deze verblijfplaats kon bij schuur E niet worden vastgesteld, op basis van de constante aanwezigheid dient aangenomen te worden dat er sprake is van een territorium. Zekerheidshalve dient daarom uitgegaan te worden van de aanwezigheid van een verblijfplaats. De verblijfplaats in schuur C bevindt zich aan de zuidwestzijde van het gebouw onder het dak van een lage aanbouw (zie onderstaand figuur bij schuur C oranje vierkant).

Bij de sloop van de panden zullen de aangetroffen verblijfplaatsen verloren gaan. Daarnaast kan kap van bomen leiden tot de afname van essentieel foerageergebied. Er dient tenminste een robuuste bomenrij behouden om geen functieverlies te laten optreden. Met betrekking tot verlichting mag evenmin sprake zijn van een wezenlijke toename van verlichting in het actieve seizoen van vleermuizen. Negatieve effecten zijn niet uitgesloten bij het voorgenomen plan, het is zodoende noodzakelijk om maatregelen te nemen en te werken conform de gedragscode van Rijkswaterstaat.



Figuur: Een overzicht van de aangetroffen vleermuisverblijfplaatsen en functies in het projectgebied.

Stikstof

De beschreven emissies tijdens de bouwfase en de gebruiksfase zijn gemodelleerd in AERIUS calculator. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de berekende emissie en de depositieresultaten.

Tabel: Resultaten stikstofdepositieberekening wegensteunpunt Hengelo

	NOx emissie (kg/jaar)	Stikstof depositie (mol/ha/jaar)
--	-----------------------	----------------------------------

Bouwfase	123,05	0,00
Gebruikfase	25,06	0,00

De resultaten tonen dat er in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen depositie van stikstof wordt berekend.

4.4.3 Conclusies en aanbevelingen

Negatieve effecten door het plan op verblijfplaatsen van bunzing, eekhoorn, egel, wezel, hermelijn en vleermuizen kunnen niet uitgesloten worden. Bij het onderzoek zijn de volgende essentiële functies vastgesteld:

- Voortplantingslocatie van Eekhoorn, nesten in bomen met klimop zijn niet uitgesloten;
- Voortplantingslocatie van Egel in het aanwezige struweel;
- Verblijfplaats van Steenmarter in het aanwezige struweel;
- Zomerverblijfplaats van twee gewone grootvleermuis in schuur C;
- Zomerverblijfplaats van twee gewone dwergvleermuizen in respectievelijk schuur C en E;
- Mogelijke kraam- of zomerverblijfplaats voor gewone dwergvleermuis in gebouw F;
- Essentieel foerageergebied voor circa 20 gewone dwergvleermuizen.

Door de aanwezigheid van meerdere verblijfplaatsen en essentiële leefgebiedsfuncties is het nemen van vervolgstappen noodzakelijk. Deze vervolgstappen dienen uitgevoerd te worden conform de gedragscode van Rijkswaterstaat (2017). Het gaat hierbij om het opstellen van een werkprotocol waarin exact beschreven wordt welke maatregelen genomen worden om effecten te compenseren en mitigeren. Het aanbieden van alternatieve permanente verblijfplaatsen is daarbij één van de voorwaarden.

Naast de wettelijk beschermde soorten kunnen ook maatregelen genomen worden ten gunste van de natuur door bijvoorbeeld:

- Rekening te houden met (trek)vogels en zoogdieren bij de keuze van verlichting(skleur);
- Het plaatsen van extra nest- en vleermuiskasten;
- Het aanleggen van takkenhopen op de planlocatie voor kleine zoogdieren en insecten;
- Het beheren van de aanwezige graslanden en struwelen af te stemmen op bloemrijkdom en insecten.

Om negatieve effecten op beschermde soorten (zoveel mogelijk) te voorkomen is een ecologisch werkprotocol opgesteld waarin maatregelen zijn vastgelegd uit de gedragscode van Rijkswaterstaat (zie Bijlage 9).

Stikstof

Op basis van de uitgevoerde berekeningen met de eerder benoemde uitgangspunten is er geen sprake van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. Mogelijke significante negatieve effecten door stikstof zijn daarmee op voorhand uit te sluiten. Voor het aspect stikstof hoeft geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

4.5 Externe veiligheid

Het wegensteunpunt ligt langs een basisnetroute conform de Regeling basisnet (Rbn). Een en ander is weergegeven in onderstaande tabel. Ten behoeve van onderhavig document is daarom een quickscan externe veiligheid uitgevoerd (zie Bijlage 10).

Tabel: Externe veiligheid wegensteunpunt Hengelo

Wegensteunpunt	wegvak	naam basisnetweg (wegnummer: van-tot)	PR 10 ⁻⁶ contour	Plasbrandaandachts gebied	GF3 (brandbare gassen)
----------------	--------	--	--------------------------------	------------------------------	---------------------------

Hengelo	O128	A35: afrit 28 (Delden) - afrit 27 (ind. Twentekanaal)	0 meter	Nee	1.500 tankauto's per jaar
---------	------	---	---------	-----	---------------------------------

4.5.1 Wettelijk kader

Onder andere de volgende wet- en regelgeving is relevant:

- Regeling basisnet (hierna: Rbn);
- Besluit externe veiligheid transportroutes (hierna: Bevt);
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi).

4.5.2 Onderzoeksresultaten

Conform artikel 3, lid 1 van het Bevt neemt het bevoegd gezag bij het vaststellen van een besluit dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten de basisnetafstand in acht en houdt daarmee rekening ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. Wat wordt verstaan onder een kwetsbaar object en een beperkt kwetsbaar object staat in artikel 1, lid 1 van het Bevi. Het wegensteunpunt is een beperkt kwetsbaar object. Het wegensteunpunt ligt buiten de basisnetafstanden (PR 10^{-6} contouren).

Conform artikel 7 van het Bevt wordt in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning, voor zover het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft binnen het invloedsgebied ligt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

GF3 is conform de Handleiding risicoanalyse transport (HART) de groepsrisicobepalende stofcategorie. Het invloedsgebied van GF3 is 355 meter. Over het wegvak O128 worden brandbare gassen vervoerd (zie ook bovenstaande tabel 'Externe veiligheid wegensteunpunt Hengelo'). Het wegensteunpunt ligt binnen het invloedsgebied van GF3. Zowel de basisnetroutes als het wegensteunpunt zijn goed bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten.

Voor wegensteunpunt Hengelo geldt dat de personendichtheid niet verandert. Dit wegensteunpunt wordt heringericht. Voor het wegensteunpunt geldt dat de personendichtheid laag is. Het wegensteunpunt ligt bovendien in dunbevolkt gebied. Conform artikel 8, lid 2 onder b van het Bevt neemt het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de personendichtheid, niet meer dan tien procent toe en wordt de oriëntatiewaarde, gelet op de personendichtheid, niet overschreden. Artikel 8, lid 1 van het Bevt kan buiten toepassing blijven.

Een plasbrandaandachtsgebied (PAG) is een zone van 30 meter, gemeten vanaf de buitenste kantstrepen, aan weerszijden van een wegvak. Voor wegvak O128 bestaat conform de Rbn geen PAG (zie ook voorgaande tabel). Artikel 10 van het Bevt is daarom niet van toepassing.

4.5.3 Conclusies en aanbevelingen

De herinrichting van het wegensteunpunt Hengelo heeft niet/nauwelijks invloed op het groepsrisico. Conform artikel 9 van het Bevt is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 7, door het bevoegd gezag het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft, in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de in de artikel 7 en, voor zover van toepassing, artikel 8 genoemde onderwerpen.

4.6 Kabels en leidingen

De bestaande kabels en leidingen worden ontkoppeld, opgegraven, verwijderd en afgevoerd. In het projectgebied zijn verder geen planologisch relevante kabels, leidingen of straalpaden gelegen. Het aspect kabels en leidingen vormt hierdoor geen belemmering voor de beoogde nieuwbouw.

Voor de aanleg van kabels en leidingen op het terrein wordt een tracé ontworpen. Bij het ontwerpen van dit tracé wordt rekening gehouden met de gebruikelijke onderlinge afstanden en de gebruikelijke diepteligging van de kabels en leidingen. Onder gesloten (asfalt)verhardingen worden de kabels in mantelbuizen gelegd. De kabel voor de terreinverlichting (lichtmasten) wordt gelegd in het groen op een afstand van minimaal 0,5 m buiten de verharding. Op het terrein worden de benodigde brandkranen geplaatst. Het aantal brandkranen en de locatie wordt in overleg met de lokale brandweer bepaald.

Ingeval van graafwerkzaamheden dient altijd een KLIC-melding te worden gedaan. Het gebouw wordt niet voorzien van een gasaansluiting. De bestaande gasaansluiting vervalt en zal moeten worden verwijderd.

4.7 Luchtkwaliteit

Het wegensteunpunt Hengelo van Rijkswaterstaat wordt gebruikt voor gladheidbestrijding. Dit betekent dat de verkeersbewegingen van en naar het steunpunt bestaan uit verkeer dat ingezet wordt voor de strooi-acties en/of het aanvullen van de voorraad. Voor dit steunpunt is getoetst of er relevante effecten optreden op de concentraties luchtkwaliteit (zie Bijlage 11).

4.7.1 Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor de concentraties in de buitenlucht van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), benzeen (C_6H_6), koolmonoxide (CO) en benzo(a)pyreen ($\text{C}_{20}\text{H}_{12}$).

Bestuursorganen dienen rekening te houden met deze grenswaarden bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen het dichtst bij de grenswaarden liggen. Fijnstof en stikstofdioxide zullen dus in belangrijke mate bepalen of er rond planontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. Om die reden heeft deze paragraaf voornamelijk betrekking op deze beide stoffen. Daarnaast wordt, gezien de sterke relatie met gezondheid, ook een kleine fractie van fijnstof ($\text{PM}_{2,5}$) onderzocht.

Toetsingskader stikstofdioxide en fijnstof

Voor NO_2 en fijnstof (PM_{10}) geldt een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie. Voor fijnstof met een kleinere fractie ($\text{PM}_{2,5}$) geldt als grenswaarde een jaargemiddelde concentratie van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Daarnaast geldt voor NO_2 dat een uurgemiddelde concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 18 keer per jaar overschreden mag worden. Voor PM_{10} geldt dat de 24-uurgemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 35 dagen per jaar overschreden mag worden. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof.

Tabel: Overzicht grenswaarden stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie NO_2	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	
Uurgemiddelde concentratie NO_2	$200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Overschrijding maximaal 18 keer per kalenderjaar toegestaan
Jaargemiddelde concentratie PM_{10}	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	
24-uurgemiddelde concentratie PM_{10}	$50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan

Jaargemiddelde concentratie PM _{2,5}	25 µg/m ³	
--	----------------------	--

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Gelijktijdig met de Wet milieubeheer is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Een project draagt 'niet in betekenende mate bij' (NIBM) aan de concentratie fijnstof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂) in de buitenlucht als de 3% grens niet wordt overschreden. Hiermee wordt bedoeld 3% van de grenswaarde (40 µg/m³) voor de jaargemiddelde concentratie fijnstof of stikstofdioxide. Dit betekent dat feitelijk een toename van 1,2 µg/m³ toelaatbaar wordt geacht.

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn situaties beschreven waarvoor vaststaat dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Voor deze situaties hoeft dan ook geen berekening te worden uitgevoerd om aan te tonen dat sprake is van een NIBM situatie. Dit geldt bijvoorbeeld voor woningbouwprojecten van maximaal 1.500 woningen bij minimaal 1 ontsluitingsweg en maximaal 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen.

Voor kleine plannen die niet zijn beschreven in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, moet aan de hand van een berekening aannemelijk worden gemaakt dat de bijdrage NIBM is. Voor deze kleinere plannen is de rekentool genaamd 'NIBM-tool' ontwikkeld. Hiermee kan met een beperkt aantal invoergegevens vastgesteld worden of een plan NIBM bijdraagt of dat nader onderzoek nodig is.

De berekeningen met de NIBM-tool berusten op een worst-case situatie. Voor de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. Hiermee wordt er voor gezorgd dat een situatie die als NIBM uit de NIBM-tool komt, ook met zekerheid echt NIBM is.

4.7.2 Onderzoekresultaten

Het wegensteunpunt Hengelo van RWS wordt gebruikt voor gladheidbestrijding. Dit betekent dat de verkeersbewegingen van en naar het wegensteunpunt beperkt blijven tot een laag aantal bestaande uit verkeer dat ingezet wordt voor de strooi-acties en/of het aanvullen van de voorraad.

Gezien het feit dat het aantal verkeersbewegingen afhankelijk is van de weersomstandigheden in een jaar, is het geen constante of voorspelbare factor. Daarom is met de tool berekend met welk aantal verkeersbewegingen de grens van NIBM wordt bereikt. Het resultaat van deze berekening is weergegeven in onderstaande figuur. Hieruit volgt dat met 165 voertuigbewegingen per etmaal de grens van 1,2 µg/m³ wordt bereikt voor NO₂.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	165
Aandeel vrachtverkeer	100.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1.20
PM ₁₀ in µg/m ³	0.13
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1.2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur: Maximaal aantal vervoersbewegingen per etmaal dat NIBM is.

4.7.3 Conclusies en aanbevelingen

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteitseisen niet overschreden worden door het verkeer van en naar het wegensteunpunt Hengelo.

4.8 Niet gesprongen explosieven

Op de locatie is een vooronderzoek niet gesprongen explosieven (hierna: NGE) uitgevoerd (zie Bijlage 12). Met het vooronderzoek NGE wordt vastgesteld of het onderzoeksgebied of delen daarvan tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken zijn geweest bij oorlogshandelingen waardoor er (mogelijk) NGE op/in de bodem zijn achtergebleven.

4.8.1 Wettelijk kader

Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de meest recente richtlijnen van het Werkveldspecifiek certificatieschema voor het systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (hierna: WSCS-OCE), namelijk het wijzigingsvoorstel van 2016. Tevens wordt al zo veel mogelijk voldaan aan het vrijwillige certificatieschema voor het Procescertificaat Vooronderzoek CE en Risicoanalyse CE (hierna: Procescertificaat) dat sinds 2020 van kracht is.

4.8.2 Onderzoekresultaten

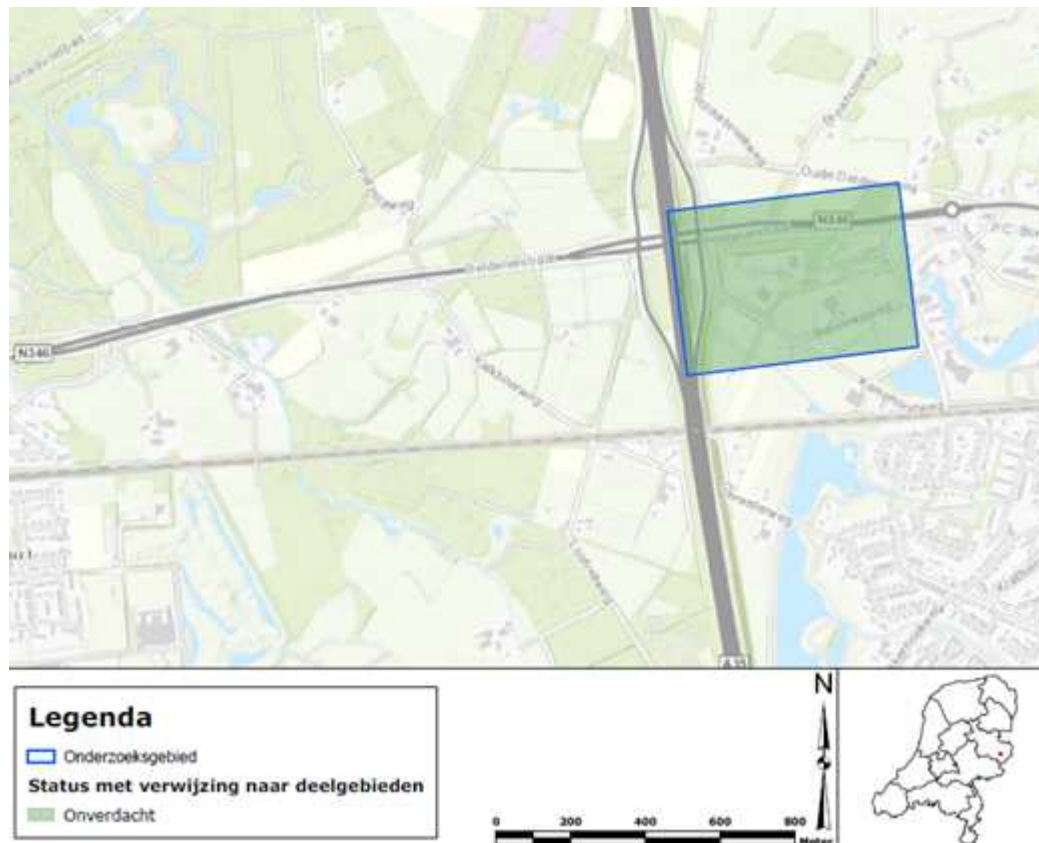
Historisch feitenmateriaal, onder andere literatuurstudie, archiefonderzoek en luchtfoto interpretatie, afkomstig van de inventarisatiefase is gedetailleerd geanalyseerd. Op basis hiervan is vastgesteld of er sprake is van de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven. Bij de analyse is het bronnenmateriaal geanalyseerd en de betrouwbaarheid ervan beoordeeld.

4.8.3 Conclusies en aanbevelingen

Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd. Dit wordt gedaan met gebruikmaking van een werkprotocol "onverwacht aantreffen conventionele explosieven".

In de omgeving van het onderzoeksgebied hebben er tijdens de bevrijding in begin april 1945 gevechten plaatsgevonden. Er zijn echter geen concrete aanwijzingen of er conventionele explosieven in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven. Er is echter ook een grote leemte in kennis met betrekking tot de exacte locatie van deze gevechten, waardoor niet bekend is of het onderzoeksgebied getroffen is bij deze gevechten. Derhalve worden naar aanbeveling de reguliere werkzaamheden uitgevoerd onder een werkprotocol "onverwacht aantreffen conventionele explosieven". Een dergelijk werkprotocol wordt gehanteerd indien er geen aantoonbaar verhoogd risico aanwezig is aangezien de werkzaamheden worden uitgevoerd in onverdacht gebied. Ter plaatse is een achtergrond risico aanwezig. In het werkprotocol wordt beschreven hoe men dient te handelen bij het spontaan aantreffen van een explosief. Tevens wordt een toolbox voor de aannemer verzorgd. Dit verhoogt de veiligheid op de werkplek en voorkomt mogelijk stagnatie tijdens de werkzaamheden en verkleint daarmee financiële risico's.

Indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen, dan betreft dit een contra indicatie waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.



Figuur: Onverdacht onderzoeksgebied ter plekke van wegensteunpunt Hengelo.

4.9 Verkeer en parkeren

Ten opzichte van het huidige wegensteunpunt verandert de verkeerssituatie niet bij het heringerichte toekomstige wegensteunpunt. Het personeel komt vrijwel geheel naar de inrichting met eigen vrachtwagens (aannemers). Hierdoor is het aantal personenauto's op de inrichting zeer beperkt. In de dagperiode wordt uitgegaan van 3 personenwagens voor aankomst en vertrek. In nachtperiode zijn dit eveneens 3 personenwagens. Het beperkte aantal verkeersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie maakt dat de herinrichting geen invloed heeft op verkeer en parkeren. Indien piekmomenten zich voordoen, is er bovendien ruimte op het wegensteunpunt om te parkeren.

4.10 Water

De watertoets is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: Rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt. Als onderdeel van de watertoets is onderhavige waterparagraaf opgesteld (zie Bijlage 13), waarin tevens de inbreng van het waterschap is meegenomen. In deze waterparagraaf worden de beschikbare plannen, de herontwikkeling van wegensteunpunt Hengelo langs de A35, getoetst aan het beleid van Waterschap Vechtstromen en de gemeente Hengelo.

4.10.1 Wettelijk kader

Onderstaande tabel geeft het relevante waterbeleid of regelgeving weer.

Tabel: Wettelijk kader Waterbeleid.

Beleid of regelgeving	Inhoud en relevantie
Europese Kaderrichtlijn Water (2000)	De Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel om de kwaliteit van de Europese wateren in een goede toestand te brengen en te houden. Waterbeheer op het niveau van stroomgebieden is daarbij het uitgangspunt, waarbij het stroomgebiedbeheerplan een belangrijk instrument is. In 2015 heeft Nederland de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen naar de Europese Commissie gestuurd. Het projectgebied valt binnen het beheersgebied van Waterschap Vechtstromen. Van belang is dat bij initiatieven tenminste voldaan wordt aan het stand-stil-principe. Dit houdt in dat een ingreep (uitvoering van het ruimtelijk plan) de toestand van het watersysteem niet mag verslechteren, tenzij beargumenteerd kan worden dat dit wegens 'een hoger doel' niet anders kan (notitie Gevolgen van de KRW voor fysieke projecten in en om het water, ministerie van Verkeer en Waterstaat, maart 2006).
Nationaal Bestuursakkoord Water	Op basis van het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' hebben het Rijk, de provincies, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekent. Het NBW is doorgevoerd in de provinciale en regionale beleidsplannen. Relevante aspecten uit het NBW zijn: • Toepassen van de watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. • Toepassen van de trits schoon houden - zuiveren - schoon maken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van bijvoorbeeld een bodempassage voor hemelwater van druk bereden straatvlakken. • Wateropgave (de benodigde bergingscapaciteit voor het opvangen van pieken in neerslag) bepalen aan de hand van de NBW normen regionale wateroverlast. Voor stedelijk gebied geldt een norm van T=100 (neerslaggebeurtenis die statistisch berekend eens in de 100 jaar voorkomt).

Waterwet (2009)	Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland zijn vervangen door deze Waterwet en de zes verschillende vergunningen zijn opgenomen in één vergunning. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk doel is het klimaat adaptief en klimaatbestendig maken en wateroverlast zoveel mogelijk te beperken. Een belangrijke verandering na het in werking treden van de Waterwet is de onderverdeling in het bevoegde gezag met betrekking tot directe en indirecte lozingen. Alle indirecte lozingen vallen onder het bevoegde gezag voor de Wet Milieubeheer (gemeente en provincie). Alle directe lozingen vallen onder het gezag van de Waterwet (waterschappen voor de regionale wateren en Rijkswaterstaat voor de rijkswateren). Een Watervergunning is nodig voor: • Werken in, aan en in de nabijheid van oppervlaktewater (bijvoorbeeld leggen van kabels, verlagen maaiveld). • Het onttrekken/(weer) lozen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden. • Het lozen van regenwater van verhard dak- en terreinoppervlak direct of via een retentie/infiltratievoorziening in oppervlaktewater. • Werkzaamheden in of nabij waterkeringen.
Omgevingsvisie Overijssel (2019)	De Omgevingsvisie Overijssel (2019) bevat het provinciaal waterbeleid en is daarmee ook het Regionaal Waterplan op basis van de Waterwet. Waterbeheerplannen van waterschappen vormen met het Regionaal Waterplan van de provincie een tandem: aan de ene kant doelen, kaders en afstemming met onder andere de ruimtelijke ordening (provincie) en anderzijds (waterschappen) concrete maatregelen om doelen te realiseren binnen de nagestreefde termijn. Veilig, schoon en gezond water is een basisvoorwaarde voor het leven van mens, plant en dier. De hoofdlijnen van het beleid van de provincie Overijssel is de ecologische en chemische kwaliteit van de watersystemen wordt bevorderd door uitvoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW).
Keur Waterschap Vechtstromen (januari 2014)	Een deel van het beleid van het waterschap ligt vast in de Keur. De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit beken en andere wateren. Ook kent de Keur gebods- en verbodsbepalingen over zaken die niet mogen in of om watergangen, dijken en lijnvormige elementen. Iedereen die werkzaamheden uitvoert of activiteiten plant in en om water of dijken, heeft met de Keur te maken. Het dempen en graven van oppervlaktewater en de aanleg van duikers mag niet zonder watervergunning. Daarbij beschrijft de Keur de maatregelen die getroffen moeten worden bij dit soort aanpassingen.
Waterbeheerplan 2016 – 2021	Dit plan beschrijft het beleid voor alle taakgebieden van Waterschap Vechtstromen. Het plan geeft aan welke doelen het waterschap nastreeft en met welke aanpak ze deze willen bereiken.

4.10.2 Onderzoekresultaten

Voor de huidige situatie van het watersysteem wordt verwezen naar Bijlage 13. Hiernavolgend betreft de toekomstige situatie.

De toekomstige situatie bestaat uit een herinrichting van het bestaande wegensteunpunt. Het gebruik van het terrein als opslag voor onder andere strooizout en de uitvalbasis voor beheer en toezicht op de rijkswegen blijft gelijk aan de huidige situatie. De indeling van het terrein wordt wel aangepast. De grote veranderingen hebben betrekking op het verleggen van de watergang binnen het projectgebied, het aanbrengen van een extra dam met duiker, en de toevoeging van een extra zoutloods/stalling.

Geohydrologie

Er zal geen grondwateronttrekking plaatsvinden. Bovendien wordt water afgevangen in een infiltratievoorziening en zal vervuild water niet worden geïnfiltreerd maar apart worden afgevoerd. Het projectgebied overlapt ook niet met een grondwaterbeschermingszone en ligt ook niet binnen een grondwaterintrekgebied ten behoeve van drinkwaterwinning.

Oppervlaktewater

De watergang loopt van oost naar west binnen het projectgebied en is voorzien van twee dammen met duiker. Door de bouw van een extra zoutloods/stalling wordt de watergang verlegd en voorzien van een extra dam met duiker (zie onderstaand figuur). Hiervoor dient er een watervergunning te worden aangevraagd.



Figuur: Toekomstige inrichting projectgebied, aanpassingen aan het oppervlaktewater en nieuwe verharding.

Hemelwater

De afvoerpiek uit het projectgebied door de toename van verhard oppervlak wordt afgevlakt door berging van hemelwater in wadi's of retentievijvers met een gedoseerde afvoer. De 'Uitgangspuntennotitie Vechtstromen' is hierbij als leidraad genomen. De maximale hoeveelheid te lozen water bedraagt 2,4 l/s/ha bij een maatgevende neerslaghoeveelheid van 55 mm. Hemelwater van de daken wordt afgevoerd naar een tank ten behoeve van een menginstallatie. Bij een volle tank wordt het hemelwater afgevoerd via een overstort naar de infiltratievoorziening, waarvan het water vertraagd (middels een knijpvoorziening) mag worden afgevoerd (met een maximale hoeveelheid van 2,4 l/s/ha) naar het oppervlaktewater op het terrein. Voor het hele terrein betekent dit een vertraagde afvoer van $1,60 \cdot 2,4 = 3,84$ l/s.

Vuilwater

In het projectgebied wordt het zoutwater via een OBAS (olie-benzine afscheider) afgevoerd naar een tank ten behoeve van een menginstallatie. Bij een volle tank wordt het vuilwater afgevoerd via de

DWA-leiding op het projectgebied afgevoerd naar het drukriool van de gemeente. De detailinvulling in dit stadium is nog niet bekend.

Compensatie toename verharding

De totale hoeveelheid verharding in de toekomstige situatie bedraagt 1,60 ha. Door de ontwikkelingen in het projectgebied neemt het verhard oppervlak toe met $(1,60 - 1,43 =) 0,17$ ha. Om wateroverlast te voorkomen wordt het hemelwater volgens de trits vasthouden – bergen – afvoeren behandeld. Het hemelwater wordt ter plaatse geïnfiltreerd/geborgd in een waterbergingsvoorziening en mag vertraagd leeglopen naar de bestaande watergang ten westen van het projectgebied. Van belang is dat een regenbui 55 mm worden opgevangen in het projectgebied en vertraagd worden afgevoerd ('Uitgangspuntennotitie Vechtstromen').

De volgende aannames worden gedaan voor de bepaling van de benodigde compensatie voor de extra verharding:

1. De bestaande bergingsvoorzieningen moeten worden vergroot om rekening te houden met de toename aan verharding. Er wordt aangenomen dat de bestaande bergingsvoorziening voldoende berging heeft voor het verharde oppervlak in de bestaande situatie.
2. Er is ongeveer 159 m^2 oppervlak aan grind. Aangezien de eerste meter onder het maaiveld uit zand bestaat, kan het water gemakkelijk infiltreren. Het grindoppervlak wordt daarom niet meegenomen in de berging.

Verhard oppervlak dat gecompenseerd moet worden met waterbergingsvoorzieningen is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: Berekening te compenseren oppervlak

Verhard oppervlak	Oppervlak (m^2)
Toename verhard oppervlak	1.682
Oppervlak grind	159
Totaal te compenseren oppervlak	1.523

Bij een bui van 55 mm betekent dit dat er een bergingsvolume van $1523 * 0,055 = 83,8 \text{ m}^3$ gerealiseerd moet worden. Ervan uitgaande dat de diepte van de bergingsvoorziening een diepte van 0,50 m krijgt (met oog op de grondlagen en gemiddelde grondwaterstand), betekent dit een oppervlak van $83,8 / 0,50 = 167,5 \text{ m}^2$. Het ruimtebeslag van de bestaande infiltratievoorzieningen moet met $167,5 \text{ m}^2$ worden uitgebreid.

Verleggen van de watergang

Voor het verleggen van de watergang dient er een watervergunning te worden aangevraagd. De volgende maatregelen moeten worden getroffen:

- a. Voor het verleggen deel van de waterloop geldt als maatvoering de leggermaten:
 - Bodembreedte van 0,75 m en een talud van 1:1. Voor het goed in stand houden van het talud wordt een talud van 1:1,5 aangehouden
- b. De maatvoering van de duiker is rond 1.000 mm, gelijk aan de benedenstroomse duiker.

De bestaande watergang die aangepast wordt heeft een lengte op de waterlijn van circa 120 m. De breedte van de watergang is conform het leggerprofiel. Voor de te verleggen watergang worden de leggermaten aangehouden. Deze zullen niet verbreed worden voor de compensatie van berging. Het natte profiel van de watergang wordt ter plaatse van de extra aan te leggen dam met duiker (rond 1000 mm) wel kleiner. Dit zal bij meer bovenstroomse aanvoer voor enige opstuwing zorgen, maar niet leiden tot wateroverlast op maaiveld niveau. Bij aanvraag van de watervergunning zal hier nader naar gekeken worden door het waterschap.

Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Het onderhoud van de lange duikerverbindingen wordt ook door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Het waterschap schouwt elk jaar dit deel van de waterloop.

4.10.3 Conclusies en aanbevelingen

Het planvoornemen is via de digitale watertoets aangeboden bij waterschap Vechtstromen, waarna telefonisch en per e-mail op 3 maart 2020 het plan en de wensen van het waterschap besproken zijn. Vervolgens heeft het waterschap op 12 maart 2020 per e-mail opmerkingen en aandachtspunten toegestuurd. De opmerkingen en aandachtspunten van het waterschap zijn overgenomen en verwerkt. Op 2 april 2020 is de definitieve concept versie van deze watertoets ingediend bij het waterschap. De opmerkingen en aandachtspunten van het waterschap zijn overgenomen en verwerkt.

4.11 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten

Het wegensteunpunt Hengelo betreft een bestaande situatie die op een andere wijze wordt ingericht. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling ruimtelijk en milieuhygiënisch aanvaardbaar is.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Om belanghebbenden actief te informeren zijn ten behoeve van het wegensteunpunt direct omwonenden en betrokkenen in een schrijven geïnformeerd over onderhavig voornemen. Tevens heeft er overleg plaatsgevonden met de gemeente Hengelo, waterschap Vechtstromen, netbeheerder TenneT en Rijkswaterstaat.

Overleg met netbeheerder TenneT stond specifiek in het teken van kaders in relatie tot de hoogspanningsleiding, met name met betrekking tot brandwerendheidseisen voor de stalling van het wegensteunpunt. In het ontwerp is rekening gehouden met deze eisen.

De ontwerpbeschikking van de omgevingsvergunning wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden een zienswijze op de ontwerpbeschikking inbrengen. Na sluiting van deze termijn worden de zienswijzen bekeken en betrokken bij het opstellen van de definitieve beschikking.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

In het kader van de verhaalbaarheid door de gemeenteraad dient een exploitatieplan te worden vastgesteld als er gronden worden betrokken waarop een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorzien. In afwijking hierop kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het project begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De gemeente Hengelo en Rijkswaterstaat sluiten een overeenkomst waarin wordt overeengekomen dat verhaalbare kosten en eventuele planschade voor rekening zijn van Rijkswaterstaat. De ontwikkeling zal worden bekostigd en uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

