

BESTEMMINGSPLAN BEDRIJVENTERREIN ENTER-RIJSSEN 2008

GEMEENTE WIERDEN / GEMEENTE RIJSSEN-HOLTEN

juni 2009

B01034.189000



GEMEENTE WIERDEN / GEMEENTE RIJSSEN – HOLTEN
BESTEMMINGSPLAN BEDRIJVENTERREIN ENTER – RIJSSEN 2008

Toelichting

juni 2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Algemeen.....	1
1.2. De bij het plan behorende stukken	1
1.3. Situering en beschrijving van het plangebied.....	1
1.4. Rondweg.....	3
1.5. Vigerende bestemmingsplannen	3
2. Beleid	3
2.1. Algemeen.....	3
2.2. Europees beleid, wet- en regelgeving.....	3
2.2.1. Vogel- en Habitatrichtlijn.....	3
2.2.2. Verdrag van Malta	3
2.2.3. Kaderrichtlijn Water	4
2.2.4. Richtlijn Omgevingslawaai.....	4
2.3. Rijksbeleid.....	4
2.3.1. Nota Ruimte.....	4
2.3.2. Mooi Nederland.....	5
2.3.3. Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4	6
2.3.4. Herziening Natuurbescherminswet 1998.....	6
2.3.5. Flora- en Faunawet	7
2.3.6. Wet bodembescherming	7
2.3.7. Ontgrondingenwet	8
2.4. Provinciaal beleid	8
2.4.1. Overleg 4 februari 2005 gemeenten en provincie over bedrijventerrein.....	8
2.4.2. Streekplan Overijssel 2000+	8
2.4.3. Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+.....	10
2.4.4. Partiële herziening Ruimte & Water	11
2.4.5. Milieubeleidsplan Overijssel 2000+.....	13
2.4.6. Landinrichting Enter.....	14
2.5. Stroomgebiedbeheerplan Rijn Oost	14
2.5.1. Waterbeheerplan 2002-2005 (-2008) “Water beheren, ruimte creëren”	14
2.6. Gemeentelijk beleid	15
2.7. Locatieonderzoek.....	17
2.8. Structuurplan.....	17
2.9. Rondweg Enter Ruimtelijke Visie.....	18
2.10. Groenplan.....	20

3. Onderzoek	23
3.1. Algemeen.....	23
3.2. Behoefteraming bedrijventerreinen Rijssen en Enter.....	23
3.3. Bodem.....	24
3.4. Water.....	25
3.4.1. Regionale waterhuishouding op hoofdlijnen	25
3.4.2. Lokale Waterhuishouding	30
3.4.3. Schoon water bergen, vuil water afvoeren.....	38
3.4.4. Kenmerken van het stelsel	43
3.4.5. Bluswatervoorziening.....	44
3.5. Archeologie.....	45
3.6. Ecologie.....	46
3.7. Geluid	48
3.8. Externe veiligheid	52
3.8.1. Inrichtingen	53
3.8.2. Buisleidingen	53
3.8.3. Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor	54
3.9. Luchtkwaliteit	55
3.10. Milieuhinder	55
3.10.1. Milieuhinder veroorzakende elementen.....	56
3.10.2. Milieuhindergevoelige functies	57
3.10.3. Plan-mer	57
3.10.4. Meldingsplicht ten gevolge van art. 1.3.1 Bro.....	58
4. Het plan	61
4.1.1. Nieuw bedrijventerrein Enter-Rijssen.....	61
4.1.2. Ontsluiting en typering van de openbare ruimte	62
4.1.3. Bebouwing	64
4.1.4. Zichtlocaties	64
4.1.5. Parkeren en opbouw bedrijfskavels.....	67
4.1.6. Water en groene waterberging.....	67
4.1.7. Groen	70
4.1.8. Fasering en kavelgrootte.....	71
4.1.9. Beeldkwaliteit en parkmanagement	71
5. Toelichting op de voorschriften	73
5.1. Algemeen.....	73
5.2. Nadere toelichting op de planregels.....	73

6. Uitvoerbaarheid	77
6.1. Economische uitvoerbaarheid	77
7. Handhaving	79
7.1. Handhaving	79
7.1.1. Preventieve handhaving	79
7.1.2. Repressieve handhaving	80
7.2. Retrospectieve toets	81
8. Inspraak en overleg	83
8.1. Inspraak	83
8.2. Overleg	83
Bijlagen	89
1. Visie Rondweg Enter Ruimtelijk Visie	
2. Akoestisch vervolgonderzoek reflectie	
3. Haalbaarheidsonderzoek ontsluiting bedrijventerrein Enter	
4. Externe veiligheid	

Onderzoeken die als separate bijlage zijn toegevoegd:

- Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein Enter- Rijssen; Witpaard; oktober 2008
- Groenplan Gemeente Wierden
- Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek door middel van boringen, Vestigia; archeologie en cultuurhistorie; 14 -02-2008
- Oriëntatie NB-wet 1998 bedrijventerrein Enter, verkenning van de mogelijke relatie tussen de plannen en het natura 2000gebied Borkeld; Ecogroen advies; 7 juli 2007
- Aanvullend vleermuizenonderzoek bedrijventerrein Rijssen-Enter; Ecogroen advies; 10 september 2007
- Actualiserend flora en faunaonderzoek bedrijventerrein Rijssen- Enter; Ecogroen advies; 17 oktober 2008
- Verkennend bodemonderzoek bedrijventerrein Enter-Rijssen, milieukundig onderzoek; DHV; februari 2008
- Bedrijventerrein Waterhuishoudingsplan; Ontwerp waterhuishouding en riolering; DHV; augustus 2008
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en luchtonderzoek; BVA; 29 oktober 2008
- Actualisatie ruimtebehoefte bedrijventerreinen 2008-2020, gemeente Rijssen-Holten; Stogo 2008.
- Actualisatie vraag naar ruimte gemeente Wierden; Stogo 2009.
- Plangebied bedrijventerrein Enter – Rijssen gemeente Wierden;; archeologisch voor onderzoek, inventariserend veldonderzoek, proefsleuven, februari 2009
- Externe veiligheidsbeleid gemeente Wierden; januari 2006
- Verkennend bodemonderzoek nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Enter-Rijssen; oktober 2006; Aveco de Bondt (Rohaam)
- Aanvraag ontheffing Flora en Faunawet, artikel 75, vierde lid en vijfde lid onder deel c
- Nader asbestonderzoek landbouwweggetje Bedrijventerrein Enter-Rijssen, DHV: november 2008

1.1. Algemeen

De gemeenten Wierden en Rijssen-Holten willen gezamenlijk tussen Enter en Rijssen, ter hoogte van de afslag met de A1 een nieuw bedrijventerrein ontwikkelen. Dit nieuwe bedrijventerrein moet in de komende jaren voor een deel in de gezamenlijke behoefte aan ruimte voor bedrijven gaan voorzien. Grofweg gaat het om ongeveer 30 hectare bruto (24,5 hectare netto) bedrijventerrein.

Het plangebied bevindt zich tussen de kernen Enter en Rijssen, direct ten noorden van de rijksweg A1 en ligt aan weerszijden van de provinciale weg N347 (zie afbeelding 1). Om tot een goede inpassing te komen voor dit bedrijventerrein is eerst een locatieonderzoek (2005) gedaan en vervolgens een structuurplan (2006) opgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan betreft de juridische/planologische regeling van de ruimtelijke plannen voor het bedrijventerrein.

Het plan loopt zo veel mogelijk samen met een bestemmingsplan voor het gemengde woongebied aan de Rondweg.

1.2. De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Enter-Rijssen” bestaat uit de volgende stukken:

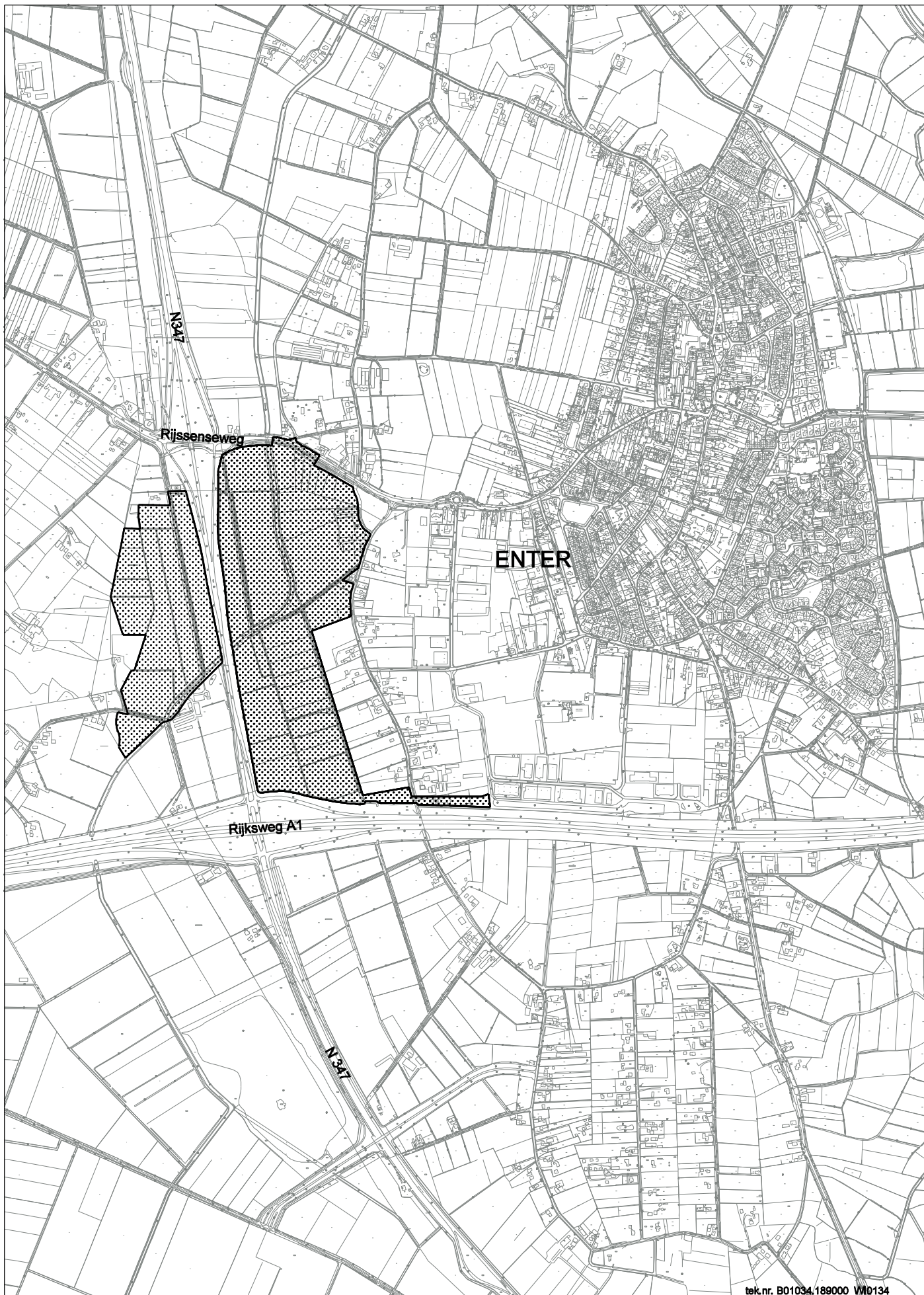
- ♦ plankaart, gemeente Wierden / gemeente Rijssen-Holten, bestemmingsplan Bedrijventerrein Enter-Rijssen;
- ♦ toelichting;
- ♦ regels .

Op de plankaart zijn de bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden en opstallen aangegeven (verbeelding conform SVBP 2008). In de regels zijn bepalingen opgenomen teneinde de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Hierbij is de nieuwe Wro 2008 als uitgangspunt genomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting waarin de aanleiding, de motivering en een beschrijving van de planopzet zijn opgenomen.

Naast dit bestemmingsplan, wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor het bedrijventerrein Enter-Rijssen.

1.3. Situering en beschrijving van het plangebied

Het plangebied bevindt zich tussen de kernen Enter en Rijssen, direct ten oosten van de gemeentegrens Wierden/Rijssen-Holten (zie afbeelding 1). Het gebied heeft een totale omvang van ruim 51 hectare en bestaat uit een relatief open gebied dat in de noordzuidrichting doorsneden wordt door de provinciale weg N347. Hiermee ontstaan ook in feite twee delen binnen het plangebied: een gebied oostelijk van de provinciale weg dat als bedrijventerrein zal worden ingericht en een gebied westelijk van de provinciale weg voor agrarisch gebruik, natuur en retentie.



tek.nr. B01034.189000 VM0134



De Enterstraat/Rijssenseweg, die aan de noordzijde van het plangebied de kernen Enter en Rijssen met elkaar verbindt, takt aan op de provinciale weg. De Enterstraat/Rijssenseweg vormt tevens de noordelijke begrenzing van het plangebied.

Ten oosten van het plangebied bevindt zich de Rondweg. Deze takt in het noorden aan op de Enterstraat/Rijssenseweg en verbindt de aangrenzende bebouwing met het gebied ten zuiden van de A1. De percelen, die zich aan de westzijde van de Rondweg bevinden vormen de oostelijke begrenzing van het plangebied.

Het zuiden van het plangebied wordt begrensd door de Rijksweg A1, en het westen door agrarische percelen op de overgang naar de stuwwal van Rijssen (dit gebied wordt de Biesterij genoemd).

Aan weerszijden van de N347 loopt van zuid naar noord de waterloop Elsgraven door het plangebied. Deze zorgt niet alleen voor de afwatering van het water uit het plangebied naar de Regge, maar tevens van het water uit het gebied ten zuiden van de A1.

1.4. Rondweg

Zoals hierboven al genoemd is, loopt het planproces samen met dat van de bestemmingsplan-procedure van de Rondweg. Vanwege de bijzondere status van de Rondweg zal deze worden vastgelegd in een apart bestemmingsplan en een apart beeldkwaliteitsplan.

Inhoudelijk zijn er echter parallellen tussen beide gebieden.

De grootste verandering in het gebied van de Rondweg is de introductie van de wijzigingsmogelijkheden op de huidige woonbestemmingen en agrarische bestemmingen. De wijzigingen geven de mogelijkheid tot het onder voorwaarden vestigen van woon-werkeenheden.

1.5. Vigerende bestemmingsplannen

De functies die nu gelden in het plangebied komen niet overeen met de toekomstige bestemmingen. Dat is ook de reden dat het bestemmingsplan voor een deel wordt herzien, de bestemmingen moet worden aangepast op de toekomstige ontwikkeling. Het voorliggende plan dient als partiële herziening.

De huidige juridische regeling van de betreffende gronden staat beschreven in de volgende bestemmingsplannen, die geheel of gedeeltelijk door het voorliggende bestemmingsplan worden vervangen.

naam plan	vastgesteld
bestemmingsplan Buitengebied '85 van gemeente Wierden (1985)	17 -06 - 86
bestemmingsplan Buitengebied '85, artikel 30-herziening (1994)	14 - 06- 94

2. Beleid

2.1. Algemeen

In de keuze van het te voeren ruimtelijk beleid is een gemeente in principe vrij. De wetgeving gaat er echter wel van uit dat er rekening gehouden wordt met het door hogere overheden uitgestippelde beleid, vooral daar waar het bovengemeentelijke belangen betreft. Weliswaar is de gemeente niet verplicht dit beleid verder te volgen, echter afwijking ervan zal duidelijk moeten worden gemotiveerd. In dit hoofdstuk wordt dan ook achtereenvolgend ingegaan op het Europese beleid, het rijksbeleid, het provinciale beleid, het gemeentelijk beleid en het beleid van het waterschap ten aanzien van het plangebied. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een eindconclusie.

2.2. Europees beleid, wet- en regelgeving

2.2.1. Vogel- en Habitatrichtlijn

De Europese Unie heeft twee richtlijnen vastgesteld die moeten zorgdragen voor de bescherming van de belangrijkste Europese natuurwaarden: de Vogelrichtlijn uit 1979 en de Habitatrichtlijn uit 1992. Hoewel het om twee afzonderlijke richtlijnen gaat, worden ze vanwege hun overeenkomsten vaak in één adem genoemd. Men spreekt dan over de "Vogel- en Habitatrichtlijn".

Het hoofddoel van de Vogelrichtlijn is het in stand houden van alle natuurlijk in het wild levende *vogelsoorten* op het Europees grondgebied van de lidstaten. De richtlijn onderscheidt daarbij te beschermen gebieden en te beschermen soorten.

De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit door het in stand houden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de lidstaten waarop de richtlijn van toepassing is.

De Habitatrichtlijn kent evenals de Vogelrichtlijn twee beschermingsdoelen:

1. *de bescherming van gebieden waarin belangrijke habitats en soorten voorkomen; en*
2. *de bescherming van zeldzame en bedreigde planten- en diersoorten.*

Alle lidstaten van de Europese Unie zijn verplicht de Vogel- en Habitatrichtlijn uit te voeren. De lidstaten moeten de bepalingen uit de richtlijn op nauwkeurige wijze omzetten ('implementeren') in bindende nationale regelgeving. Deze richtlijnen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. De eerste regelt hoe in Nederland omgegaan moet worden met flora en fauna. De tweede regelt hoe gehandeld moet en mag worden rondom natuurgebieden, Natura 2000-gebieden.

De aanwijzing en bescherming van Natura 2000-gebieden vindt sinds 2005 plaats onder Natuurbeschermingswet 1998 (zie aldaar).

2.2.2. Verdrag van Malta

In 1992 hebben de Europese Ministers van Cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden *in situ*, dit wil zeggen in het bodemarchief.

Om behoud in situ mogelijk te maken, wordt gestreefd naar een volledige erkenning van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen waarbij archeologie al vanaf het begin bij de planvorming wordt betrokken. In de planvormingsfase draait het vooral om reeds beschikbare informatie. Naast het register van wettelijk beschermde archeologische terreinen is dergelijke informatie te vinden op de Archeologische Monumentenkaart (AMK), waar per provincie alle bekende archeologische waarden staan aangegeven, alsmede op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW), die te verwachten waarden laten zien. Het bevoegd gezag moet met die bekende waarden en verwachtingen rekening houden bij het maken van plannen voor de ruimtelijke inrichting.

2.2.3. Kaderrichtlijn Water

Het Europese Parlement heeft in 2000 de "EU-Kaderrichtlijn Water" vastgesteld. Doel van deze richtlijn is het beschermen van waterecosystemen/wetlands, waterafhankelijke landecosystemen en waterbronnen en bijdragen aan afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte. De lidstaten moeten in 2003 alle nodige wettelijke maatregelen genomen hebben om aan de richtlijn te kunnen voldoen. Het streven voor 2015 is, dat in alle wateren in de Europese Unie zowel de chemische als de ecologische toestand goed is.

De Kaderrichtlijn Water geeft tevens aan dat er voor elk internationaal stroomgebieddistrict een stroomgebiedbeheersplan moet worden opgesteld. Het plangebied valt binnen het stroomgebiedbeheerplan Rijn-Oost.

2.2.4. Richtlijn Omgevingslawaai

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is een richtlijn, opgesteld door de Europese Commissie, waarmee de EU de verschillende dosismaten voor geluid in de verschillende Europese landen wil harmoniseren. Bovendien worden de landen verplicht om over de geluidsbelasting in hun land te rapporteren, en dit ook aan het publiek openbaar te maken.

De ontwerp-richtlijn heeft in de eerste plaats betrekking op agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners en op grote infrastructurele geluidsbronnen, zoals de meeste rijkswegen en spoorlijnen in Nederland.

2.3. Rijksbeleid

2.3.1. Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen waarin het nationaal ruimtelijk beleid en de bijbehorende doelstellingen tot 2020 (met een doorkijk naar de periode 2020-2030) zijn opgenomen. Hoofddoel is het scheppen van ruimte voor de ruimteveragende functies met als (sub)doel de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland. Naast deregulering en decentralisatie hanteert de Nota ontwikkelingsplanologie en uitvoeringsgerichtheid.

Het rijk mengt zich niet in kwesties op microniveau maar stuurt op hoofdlijnen. Het motto is, "Decentraal wat kan, centraal wat moet". De verantwoordelijkheid voor de inrichting van het ruimtelijk gebied wordt neergelegd bij decentrale overheden.

Basiskwaliteit buiten de stedelijke netwerken

Het kabinet streeft buiten de stedelijke netwerken naar basiskwaliteit en bereikbaarheid voor steden en dorpen. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Het rijk beperkt zich tot het aangeven van kaders en normen. Uitgangspunt is dat iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden.

Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas biedt de Nota Ruimte iedere gemeente ook voldoende ruimte voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid. Het is de bedoeling dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten.

Provincies en gemeenten zorgen gezamenlijk voor een voldoende gevarieerd en op de vraag afgestemd aanbod van vestigingsmogelijkheden voor bedrijven.

Dit zal worden geconcretiseerd in ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoersbeleid waarbij in iedere geval gewaarborgd wordt dat:

- ♦ *voor bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;*
- ♦ *aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking wordt ruimte geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multi-modale ontsluiting).*

2.3.2. Mooi Nederland

Minister Cramer (VROM), provincies en gemeenten slaan de handen ineen om de verrommeling van het landschap tegen te gaan. Zij hebben afspraken gemaakt over de planning van nieuwe bedrijventerreinen en over de herstructurering van bedrijventerreinen. Daarnaast willen zij gezamenlijk nieuwe stedelijke ontwikkeling stimuleren en de sanering van bestaande ongewenste bebouwing oppakken. Onder de titel **Mooi Nederland**, hebben IPO, VNG en minister Cramer afspraken gemaakt om het ruimtelijk beleid beter met elkaar af te stemmen.

De gezamenlijke afspraken gaan over de thema's duurzame verstedelijking, planning en herstructurering/intensivering en kwaliteit van bedrijventerreinen, bescherming en ontwikkeling van nationale landschappen en rijksbufferzones, windenergie, verrommelde bestemmingen en bebouwing in het buitengebied en de inzet van instrumenten van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Alle afspraken richten zich op versterking van de onderlinge samenwerking tussen gemeenten in regionaal verband en met de provincies. De gedachte is dat de aanpak van de verrommeling juist door een goede regionale afstemming kan worden bereikt. De afspraken worden in 2008 uitgewerkt en, voor wat betreft de planning van bedrijventerreinen, omgezet in afspraken tussen het Rijk en de afzonderlijke provincies.

2.3.3. Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4

Het Nationaal Milieubeleidsplan (3 en 4) bevat de strategie voor het milieubeleid. Hoofddoel is het in stand houden van het draagvermogen van het milieu ten behoeve van een duurzame ontwikkeling.

De doelstellingen van het milieubeleid die in dit kader van belang zijn, zijn de volgende:

- ♦ *voorkomen van problemen met bodem, water en lokale luchtverontreiniging, en van geluidsproblemen;*
- ♦ *een duurzame leefomgeving in de stad en op het platteland;*
- ♦ *herstel van functies van het milieu voor drinkwatervoorziening, voor duurzame vormen van landbouw, voor wonen in het landelijk gebied en voor recreatie;*
- ♦ *scheppen van mogelijkheden voor behoud en ontwikkeling van natuur en landschap;*
- ♦ *de belangrijke ecosystemen en karakteristieke soorten worden niet aangetast door de kwaliteit van het oppervlaktewater, ook niet wanneer dat van elders wordt aangevoerd.*

Het beleid is gericht op de instandhouding, het herstel of de ontwikkeling van functies en eigenschappen van bepaalde gebieden. Integraal waterbeheer wordt steeds belangrijker bij de inrichting van gebieden. Door de watersysteembenadering worden de verschillende functies (landbouw, natuur en stedelijk gebied) aan elkaar gekoppeld. De waterschappen zijn in algemene zin verantwoordelijk voor het oplossen van lokale en regionale milieuproblemen die te maken hebben met integraal waterbeheer. De gemeente staat als overheid het dichtst bij de burger en heeft daarom een speciale verantwoordelijkheid om de burger bij het milieubeleid te betrekken. NMP 3 blijft ook na het uitkomen van NMP 4 (juni 2001) onverkort van kracht. NMP 4 heeft echter een andere opzet waarbij de beleidshorizon in het jaar 2030 is gelegd, dertig jaar vooruit.

Centraal staat daarbij “een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving en te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten en hulpbronnen uit te putten”.

2.3.4. Herziene Natuurbeschermingswet 1998

De Herziene Natuurbeschermingswet 1998, welke sinds 1 oktober 2005 van kracht is, komt voort uit de Natuurbeschermingswet 1968. Er hebben verschillende aanpassingen plaatsgevonden zodat de gebiedsbescherming vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn op een goede manier is omgezet in Nederlandse wetgeving. De Natuurbeschermingswet 1998 kent twee verschillende typen gebieden¹ die beschermd worden, namelijk de Natura 2000-gebieden en de beschermde natuurmonumenten.

Natura 2000-gebieden zijn aangewezen voor bepaalde natuurwaarden en in ieder aanwijzingsbesluit dat voor een afzonderlijk gebied is gemaakt, staan doelen beschreven ten aanzien van leefgebieden, natuurlijke habitats en populaties in het wild levende plant- en diersoorten (de instandhoudingdoelen). Om deze natuurwaarden en doelstellingen te beschermen mogen plannen, projecten en andere handelingen, die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstrend effect kunnen hebben op de soorten, niet plaatsvinden zonder vergunning.

¹ Algemene handreiking Natuurbeschermingswet 1998 van het Ministerie van LNV.

Dit geldt voor plannen binnen een Natura 2000-gebied maar ook voor plannen buiten het gebied die door zogenaamde externe werking invloed hebben op een Natura 2000-gebied.

Beschermde natuurmonumenten zijn gebieden die voor de inwerkingtreding van de Natuurbeschermingswet waren verdeeld in 'Staatsnatuurmonumenten' en 'Beschermd Natuurmonument'; het verschil tussen deze gebieden is sinds oktober 2005 verdwenen en samen vallen ze nu onder de noemer 'Beschermd Natuurmonumenten'.

Voor elk plan of project dat *significante* gevolgen kan hebben voor zo'n gebied moet een 'passende beoordeling' worden gemaakt van de gevolgen voor het gebied, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingdoelstellingen van dat gebied

Het bevoegd gezag mag alleen toestemming voor het plan of project geven als zij er van is verzekerd dat het plan de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet aantast. Hiervan mag alleen worden afgeweken als er geen alternatieve oplossingen zijn om het plan te realiseren en het plan tevens een groot openbaar belang dient. Daaronder kunnen ook openbare (dus geen individuele) sociale of economische belangen vallen. Bij een dergelijk besluit moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen.

Ook voor ingrepen met beperkte (niet-significante) schade aan natuurlijke kenmerken van het gebied dienen maatregelen genomen te worden om de schade aan habitats en verstoring van (leefgebieden) van soorten te voorkomen.

2.3.5. Flora- en Faunawet

Sinds 1 april 2002 regelt Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de minister van LNV vrijstelling of ontheffing te krijgen. De wet biedt in artikel 75 de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 13. Ontheffingen kunnen alleen worden verleend als aan bepaalde voorwaarden van zorgvuldigheid is voldaan. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf goed te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

2.3.6. Wet bodembescherming

Voor lozingen in de bodem is de Wet bodembescherming van toepassing. In deze wet wordt een algemene regeling gegeven teneinde de bodem, met inbegrip van het grondwater, te beschermen.

De wet is in beginsel van toepassing op vrijwel alle bodembedreigende handelingen. Bij AMvB (algemene maatregel van bestuur) moeten dan wel regels worden gesteld.

2.3.7. Ontgrondingenwet

De Ontgrondingenwet gaat er vanuit dat iedere activiteit, die - hoe gering ook - een (tijdelijke) verlaging van het maaiveld of een waterbodembodem tot gevolg heeft, een ontgroning is. Daarvoor heb je in beginsel een vergunning nodig. Het (tijdelijk) afgraven van humeuze grond, bosgrond of veen valt ook onder het begrip ontgroning. Ook het egaliseren van land is een ontgroning.

2.4. Provinciaal beleid

2.4.1. Overleg 4 februari 2005 gemeenten en provincie over bedrijventerrein

Op 4 februari 2005 is er een overleg geweest tussen de gemeenten Wierden en Rijssen-Holten en de provincie Overijssel. Dit overleg is een vervolg op een eerdere presentatie van de plannen voor het bedrijventerrein (presentatie houtkoolschets 8 november 2004). Naar aanleiding van deze presentatie is de gemeenten gevraagd een bredere afweging te maken voor het bedrijventerrein in een meer integraal gebiedsperspectief voor het gehele gebied tussen Rijssen en Enter, gekoppeld aan de uitkomsten van het bedrijvigheidsplan. Uit deze afweging moet blijken of invulling van het gebied met bebouwing echt nodig is of dat er alternatieven zijn die voor de waterhuishouding minder ingrijpend zijn.

De gemeenten hebben in dit overleg de brede belangenafweging die is gemaakt in de bedrijvigheidsplannen gepresenteerd. Er is nadrukkelijk rekening gehouden met de waterspecten, waardoor nog maar een klein deel van het zoekgebied geschikt is voor bedrijvigheid. Het waterschap heeft voorwaarden gesteld voor compensatie en mitigatie. Vanuit de provincie wordt als voorwaarde gesteld voor een positief bestuurlijk signaal dat de gemeenten vooraf zeker stellen dat de compenserende en mitigerende maatregelen ook daadwerkelijk plaatsvinden en dat dit in een en hetzelfde bestemmingsplan wordt geregeld. In het overleg wordt de integrale benadering door de provincie benadrukt.

In de brief van de provincie bij het verslag van het overleg (kenmerk RWB/2005/841) wordt bovengenoemd positief signaal afgegeven voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein nabij Enter onder de tevens bovengenoemde voorwaarden (mitigerende en compenserende maatregelen en regeling in hetzelfde bestemmingsplan).

2.4.2. Streekplan Overijssel 2000+

In het streekplan worden voor de verschillende kernen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gegeven. Rond bijna de hele kern Rijssen ligt een zogenaamde rode contour. Buiten deze contour mag de kern Rijssen in principe niet meer uitgebreid worden. Alleen ten oosten van de kern, waar geen rode contour ligt, worden dus nog uitbreidingsmogelijkheden geboden. De kern Enter kan zich mogelijk nog ontwikkelen aan de noord-, west- en zuidzijde; alleen ten oosten van de kern ligt een rode contour die mogelijke uitbreiding belemmert.

Er wordt in het streekplan maar kort bij de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor wat betreft bedrijventerreinen voor de kern Enter stilgestaan. Aan de oostzijde wordt de kern begrensd door het beekdal van de Boven-Regge en aan de zuidzijde is de A1 een belemmering voor verdere ontwikkeling.

Tevens zal bij verdere ontwikkeling rekening gehouden moeten worden met de aan de westzijde van de kern gelegen es, de Hambergeres. Als gevolg van bovengenoemde belemmeringen zijn alleen in beperkte mate aan de zuidwestzijde van de kern, aansluitend aan bestaande ontwikkelingen, uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen te vinden.

De toekomstige bedrijven zullen goed moeten passen bij de aard en de schaal van dit gebied. De omvang van de bedrijven zijn hierom beperkt. Naast een variatie in kavelgrootte zal de structuur van het plangebied zodanig worden opgezet dat een gefaseerde ontwikkeling mogelijk is. Op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor wat betreft bedrijventerreinen voor de kern Rijssen wordt in het streekplan dieper ingegaan. Dit komt omdat de kern Rijssen zich kenmerkt door een krachtig ontwikkeld bedrijfsleven. Een sterk ontwikkelde bedrijfssector is die van de bouw- en installatiebedrijven. De bedrijventerreinen zijn vooral aan de noordzijde van de kern gelegen. De provincie wil het krachtig ontwikkelde bedrijfsleven in de kern Rijssen verder ontwikkelen. Door ligging, omvang en aanwezige voorzieningen speelt de kern Rijssen namelijk een belangrijke rol op het gebied van wonen, werken en voorzieningen, zowel voor een groot aantal bewoners van de kern zelf als voor het omliggende gebied. De provincie wil dat de potentie van de kern Rijssen met een bovenlokale werkgelegenheids- en/of verzorgingsfunctie behouden blijft en waar mogelijk verder wordt ontwikkeld. De potentie van de kern, in aanvulling op de stadsgewesten, wil de provincie benutten. De kern dient dan ook hierop toegesneden ontwikkelingsmogelijkheden te krijgen.

Helaas zijn de mogelijkheden voor de kern Rijssen om uit te breiden met bedrijventerreinen beperkt. Aan de zuidzijde van de kern is het bos- en recreatief uitloopgebied Het Rijssenseveld/het Hollands Schwartzwald gelegen. Dit gebied vormt met het aan de overzijde van de A1 gelegen Elserveld en -veen (onderdeel van de Borkeld) een belangrijk bos- en natuurgebied en vormt voor de ontwikkeling van de kern Rijssen een zwaarwegende belemmering. Aan de noordoostzijde van de kern wordt ontwikkeling tegengehouden door het beekdal van de Midden-Regge en ook zijn er afspraken gemaakt over de westelijke begrenzing van de woonwijk Veeneslagen en het bedrijventerrein Plaagslagen en het ontwikkelen van een natte ecologische verbinding langs deze westgrens. Om bovengenoemde redenen is de kern Rijssen voor nieuwe bedrijventerreinen aangewezen op het buitengebied ten oosten van de kern. De mogelijkheden zijn daar niet onbeperkt, temeer daar in het Opbroek een nieuwe woonwijk is gepland en daar geen ruimte is voor bedrijvigheid.

De provincie acht het in verband met deze beperkte ruimte van belang dat de gemeente Rijssen selectief met haar ruimte omgaat en dringt er op aan dat zij veel ruimte vragende bedrijvigheid verwijst naar het dichtstbijzijnde regionale bedrijvenpark dat er op is gericht dergelijke bedrijvigheid op te vangen. Daarnaast zijn het intensiever benutten van bedrijventerreinen en de revitalisering van bestaande terreinen van belang.

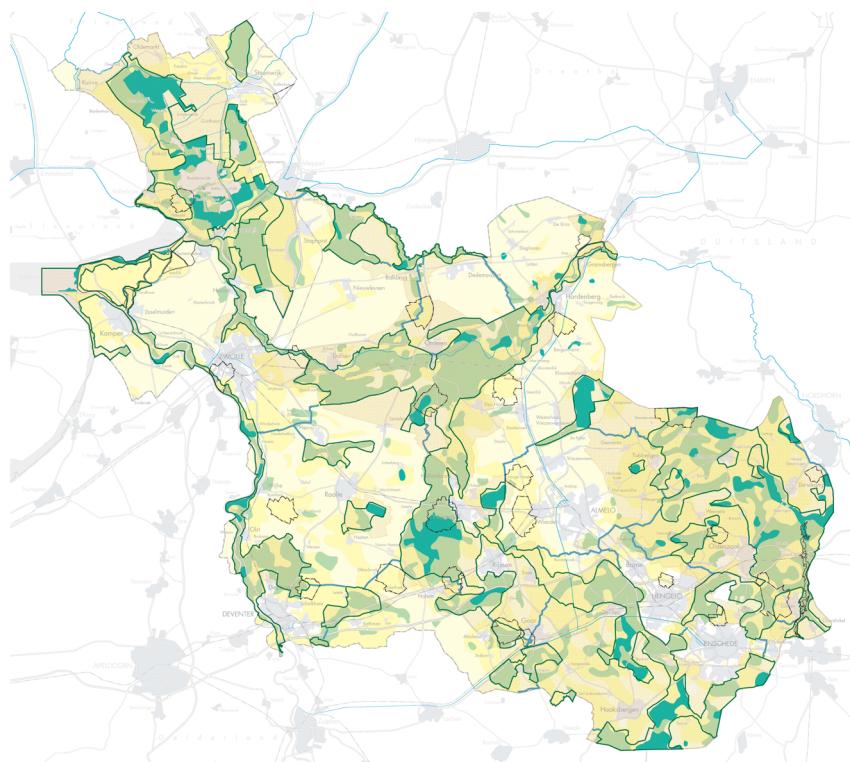
Bij een dergelijk beleid zal de gemeente langer in staat zijn de eigen bedrijvigheid op te vangen. In verband met de beperkte beschikbare ruimte direct aansluitend aan de oostzijde van de kern, zal al op betrekkelijk korte termijn nader onderzocht moeten worden of in samenhang met de ontwikkeling van Enter in het gebied tussen Rijssen en Enter dan wel op andere wijze, bijvoorbeeld bij Holten, aanvullende mogelijkheden gevonden kunnen worden.

2.4.3. Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+

De hoofdlijnen van het waterhuishoudingsplan zijn:

- ♦ *het herstellen van de veerkracht van het watersysteem door de opvangcapaciteit van watergangen te verhogen, de sponswerking van de bodem te vergroten, ruimte te geven aan de hoofdafvoersystemen, het inrichten van wateropvanggebieden en het hanteren van de beleidslijn 'ruimte voor de rivier';*
- ♦ *het hanteren van de drie streefbeelden voor het te voeren waterbeheer, in relatie tot de gewenste maatschappelijke functie: basiswater, kwaliteitswater en belevingswater;*
- ♦ *het koesteren van de waterparels: gebieden waarin een hoge belevingswaarde gepaard gaat met een hoge natuurwaarde;*
- ♦ *het veiligstellen van de waterkwaliteit en waterkwantiteit bij blauwe knooppunten;*
- ♦ *het opheffen van grondwateroverlast, het verbeteren van de waterkwaliteit en de inrichting van wateren in stedelijke gebieden;*
- ♦ *het optimaliseren en duurzaam maken van de waterketen;*
- ♦ *het beheren van de grondwaterkwantiteit.*

Op de integratiekaart ruimte, water en milieu horende bij het Streekplan, Waterhuishoudingsplan en Milieubeleidsplan Overijssel 2000+ is te zien dat het gebied niet specifiek als een wateraandachtsgebied is aangeduid.



De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De Watertoets is opgedeeld in drie fasen. In het kort zijn de drie fasen: de voorbereiding, het ontwerp en de uitvoering en het beheer/onderhoud en de communicatie. Per fase wordt een toetsing gedaan en wordt afgesloten met een conclusie. De waterparagraaf is de plek waar het wateradvies plaats krijgt in ruimtelijke plannen en besluiten.

2.4.4. Partiële herziening Ruimte & Water

In deze partiële herziening van het Streekplan en Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+ wordt voor natte gebieden nabij steden en andere kernen een afweging gemaakt voor de ruimte die beschikbaar moet blijven voor water ten opzichte van de ontwikkelingsmogelijkheden voor stedelijke functies. Het betreft gebieden die in extreme omstandigheden een natuurlijke functie hebben voor een tijdelijke berging van regenwater. Tweede doel van deze herziening is het vaststellen van een ruimtelijk kader voor het dagelijks beheer van grond- en oppervlaktewater. Provinciale Staten hebben deze herziening op 15 maart 2006 vastgesteld.

Voorgeschiedenis en uitgangspunten

WB 21

In de huidige strategische plannen van de provincie Overijssel zijn reeds veel uitgangspunten verwerkt van het 'Waterbeleid voor de 21e eeuw'. In het *Nationaal Bestuursakkoord Water* (juni 2003) is overeengekomen: "Provincies en gemeenten dragen zorg voor een integrale afweging van de aldus gemotiveerde ruimtebehoefte en leggen deze vast in provinciale beleids- en streekplannen uiterlijk in 2007, respectievelijk structuur- en bestemmingsplannen."

Mede in dit kader zijn voor 17 stroomgebieden in Nederland stroomgebiedsvisies opgesteld. Voor het grondgebied van de provincie Overijssel betreft het met name de Stroomgebiedsvisie Vecht-Zwarte Water en de Stroomgebiedsvisie Achterhoek Liemers. Daarnaast liggen kleine delen van Overijssel in de stroomgebieden Veluwe en Zuiderzee.

Stroomgebiedsvisie, advies

De Stroomgebiedsvisie Vecht Zwarte Water, die het overgrote deel van het Overijsselse grondgebied omvat gaat in op een drietal vragen:

- ♦ *welke ruimte is nodig voor het herstel en behoud van de veerkracht van het watersysteem?*
- ♦ *welk waterbeheer past normaal gesproken bij welke vorm van grondgebruik?*
- ♦ *wat zijn de ontwikkelingsmogelijkheden van functies, gerelateerd aan het waterbeleid?*

Standpunt GS

De Stroomgebiedsvisie Vecht-Zwarte Water is in juni 2003 aangeboden aan Gedeputeerde Staten. Zij hebben naar aanleiding hiervan in november 2003 een standpunt ingenomen, waarin per onderdeel een reactie is gegeven op de Stroomgebiedsvisie.

Gedeputeerde staten gaven hierbij aan dat voor een goede vertaling van de Stroomgebiedsvisie naar ruimtelijke planvorming nog een integrale afweging nodig zou zijn. Het advies is als uitgangspunt genomen voor deze partiële streekplanherziening.

Startnotitie Water

Provinciale Staten hebben het kader voor de herziening van het Streekplan en het Waterhuishoudingsplan via de Startnotitie Water vastgesteld. In de startnotitie wordt ingegaan op de ruimtelijke vertaling van de Stroomgebiedsvisie Vecht-Zwarte Water en zijn de volgende uitgangspunten vastgesteld. Deze uitgangspunten worden ook toegepast op de stroomgebiedsvisie Achterhoek- Liemers, voor zover het gebieden betreft die in de provincie Overijssel zijn gelegen:

- ♦ *Aan water zal door de partiële herziening ruimte worden geboden, onder andere door bij stads en dorpsuitbreidingen meer rekening te houden met de voorwaarden en grenzen die het watersysteem stelt. Daarbij zal steeds worden gezocht naar het benutten van de kansen die water biedt in het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit.*
- ♦ *De voorstellen uit de Stroomgebiedsvisie worden vanuit het oogpunt van helderheid, eenduidigheid en toetsbaarheid vertaald in provinciaal ruimtelijk beleid door na een integrale ruimtelijke afweging:*
 - *primaire watergebieden aan te wijzen, waar de waterfunctie zwaarder weegt dan andere, daarmee strijdige belangen; en*
 - *aandachtsgebieden wateroverlast aan te wijzen, waar stedelijke ontwikkelingen en vestiging van kapitaalintensieve functies onder voorwaarden mogelijk zijn.*
- ♦ *De indeling in zones van het huidige streekplan verandert niet.*
- ♦ *Het waterbeheer in dagelijkse omstandigheden is in principe volgend op de functie die is toegekend aan gebieden.*

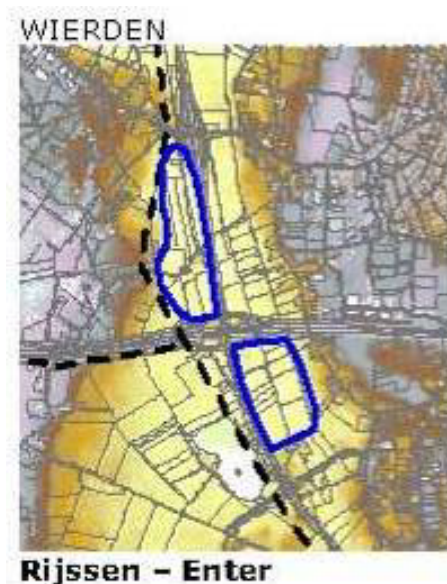
In nauw overleg met de meest betrokken partijen (gemeenten, waterschappen, de georganiseerde landbouw e.a.) is in deze partiële herziening van Streekplan en Waterhuishoudingsplan aan deze uitgangspunten van de startnotitie invulling gegeven.

In de partiële herziening van het streekplan zijn primaire watergebieden aangegeven. Primaire watergebieden zijn gebieden met een functie voor waterberging, waar op grond van een integrale afweging is geoordeeld dat de waterfunctie primair is en zwaarder weegt dan andere, daarmee strijdige belangen. Via het ruimtelijk beleid dient te worden voorkomen dat door nieuwe ontwikkelingen de noodzakelijke bergende capaciteit zal worden verminderd.

Deze gebieden zijn aangegeven op de bij deze partiële herziening behorende streekplankaart. Hierbij is het deel van het plangebied westelijk van de N347 aangegeven als primair watergebied.

Het benoemen van gebieden als Primair Watergebied betekent dat er ook gebieden zijn waar weliswaar een verhoogd risico op wateroverlast aanwezig is, maar geen sprake is van een harde “nee-situatie” voor strijdige belangen.

Dit betreft ook de gebieden die voldoen aan de watercriteria voor Primaire Watergebieden, maar waar, na integrale afweging, is geconcludeerd dat het belang van stedelijke uitbreiding op die plaats meer gewicht heeft. Deze gebieden zijn aangeduid als “aandachtsgebied wateroverlast” op een kaart die als toelichting in de streekplanherziening is opgenomen. Het deel van het plangebied ten oosten van de N347 ligt in een aandachtsgebied wateroverlast. In een aandachtsgebied wateroverlast is water een belangrijk medeordenend aspect.



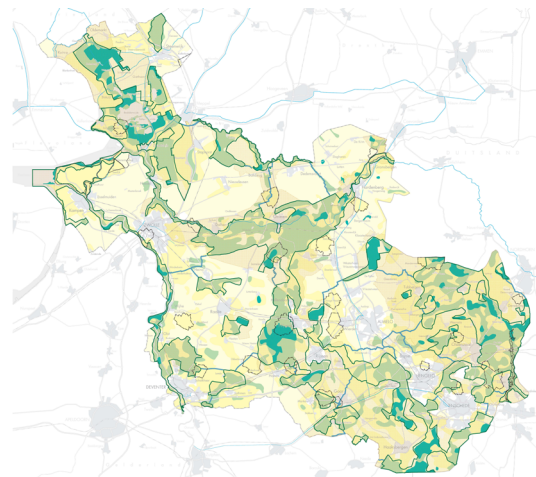
2.4.5. Milieubeleidsplan Overijssel 2000+

In het Milieubeleidsplan 2000+ van Overijssel staan de volgende hoofdlijnen:

- ♦ *het ontwikkelen van duurzame bedrijvigheid, duurzame energie en energiebesparing;*
- ♦ *het verminderen van milieubelasting met betrekking tot mobiliteit;*
- ♦ *het beheersen van de afvalproblematiek;*
- ♦ *het verbeteren van de leefomgeving;*
- ♦ *het saneren en beheren van verontreinigde (water)bodems;*
- ♦ *het ontwikkelen van duurzame landbouw, duurzame recreatie en toerisme;*
- ♦ *het beschermen van de ecologische hoofdstructuur;*
- ♦ *het verbeteren van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;*
- ♦ *het beschermen van de drinkwatervoorziening.*

Met betrekking tot het ontwikkelen van duurzame bedrijvigheid wordt bij de doel- en taakstellingen gesteld dat bij uitbreiding en nieuwvestiging van bedrijven er sprake moet zijn van een verantwoorde inpassing in de omgeving, waarbij rekening wordt gehouden met de ecologische aspecten, de waterstructuren en de omwonenden. Tevens wordt gesteld dat bij de ontwikkeling en realisatie van duurzame bedrijventerreinen prioriteit gelegd moet worden bij zuinig ruimtegebruik, energiebesparing, toepassing van duurzame energiebronnen en bij samenstelling van bedrijven.

Op de integratiekaart ruimte, water en milieu is te zien dat het gebied in een zogenaamd milieubeschermingsgebied ligt (op pagina 10 is deze afbeelding vergroot). De doelen binnen milieubeschermingsgebieden zijn het verbeteren van de kwaliteit en de bescherming van de provinciale ecologische hoofdstructuur.



2.4.6. Landinrichting Enter

Het gedeelte van het plangebied aan de oostzijde van de Provinciale weg N347 ligt in het gebied van de landinrichting Enter.

Het Inrichtingsplan is in 2004 aangeboden aan Gedeputeerde Staten. In februari 2007 heeft Provinciale Staten het plan vastgesteld en de Ministers hebben in april 2007 het plan goedgekeurd. In het vastgestelde Inrichtingsplan Enter staan voor dit gebied inrichtingsmaatregelen aangegeven met betrekking tot herinrichting van waterloop de Elsgraven en het realiseren van een ruitpad ten westen van Enter.

In verband met de procedure voor de realisatie van het nieuwe bedrijventerrein heeft in april 2008 een afstemmingsoverleg plaatsgevonden met de Dienst Landelijk Gebied (secretariaat uitvoeringscommissie Enter).

Afgesproken is dat de herinrichting van de Elsgraven gelegen in het gebied van het bedrijventerrein als maatregel van de plankaart, behorende bij het Inrichtingsplan Enter, geschrapt zal worden. Wel zal vanuit de landinrichting bijgedragen worden aan de inrichtingskosten van de Elsgraven (voor zover gelegen in het Inrichtingsplan), i.c. de aanleg aan 1 zijde van de natuurlijke oever.

Daarnaast zal het ruitpad aan de westzijde van Enter, gelegen in het gebied van het bedrijventerrein, als onderdeel van de landinrichting worden geschrapt. In het bestemmingplan voor het bedrijventerrein wordt via de voorschriften de mogelijkheid voor de aanleg van een ruitpad in dit gebied mogelijk gemaakt (m.n. binnen de bestemming Groen).

2.5. Stroomgebiedbeheerplan Rijn Oost

Nederland is verdeeld over vier internationale stroomgebiedsdistricten: Rijn, Maas, Schelde en Eems. Voor de Rijn bleek het praktischer om een onderverdeling te maken in Rijn-West, Rijn-Noord, Rijn-Midden en Rijn-Oost. Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen stroomgebied Rijn-Oost. Tot een stroomgebiedsdistrict behoort niet alleen het water van de hoofdrivier, maar al het water in het betreffende gebied.

Per stroomgebied moet in 2009 in stroomgebiedbeheerplannen zijn aangegeven hoe de waterkwaliteit kan worden verbeterd. De stroomgebiedbeheerplannen komen voort uit de verplichting van de EU-Kaderrichtlijn Water (KRW) om voor elk stroomgebied onder meer een gebiedsbeschrijving, economische analyse, doelstellingen en maatregelen ten aanzien van de kwaliteit van oppervlaktewater- en grondwaterlichamen te rapporteren aan de Europese Commissie (EC). In de richtlijn zijn de eisen aan de inhoud van de plannen vastgelegd. De EC zal de plannen vervolgens beoordelen.

Vanaf 22 december 2008 zullen de plannen zes maanden in de inspraak worden gelegd. Uiteindelijk moeten de vier SGBP's voor 22 december 2009 door de Ministerraad worden vastgesteld.

2.5.1. Waterbeheerplan 2002-2005 (-2008) "Water beheren, ruimte creëren"

Het waterbeleid van het waterschap Regge en Dinkel is weergegeven in het waterbeheerplan 2002-2005. De inhoud van dit plan is voor een belangrijk deel gebaseerd op het provinciaal waterhuishoudingsplan.

Het waterschap Regge en Dinkel pleit, in navolging van de Commissie Waterbeheer 21ste eeuw en het provinciaal waterhuishoudingsplan, voor veerkrachtige, meer natuurlijke watersystemen. Technische oplossingen om het water binnen de perken te houden zijn niet langer toereikend. De tegengestelde problematiek van hoogwater enerzijds en verdroging anderzijds vraagt om een flexibele aanpak. Het water moet opnieuw de ruimte krijgen, wat ook ten goede zal komen aan natuur en landschap. Hierbij dient de veiligheid van mens en dier te worden gegarandeerd, maar kan wateroverlast in bepaalde gevallen aanvaardbaar worden geacht.

Zowel het waterhuishoudingsplan als het waterbeheerplan liepen in 2005 af. De provincie Overijssel heeft aan het eind van de planperiode besloten, geen nieuw waterhuishoudingsplan op te stellen maar het bestaande waterhuishoudingsplan te verlengen en gedeeltelijk te herzien. De provincie heeft hiervoor gekozen omdat in 2009 op grond van de Europese KRW een nieuw stroomgebiedbeheersplan (SGBP) wordt vastgesteld voor het gebied Rijn-Oost. Het huidige waterbeheerplan "Water beheren, ruimte creëren" heeft een werkingsduur tot eind 2005. Het college van gedeputeerde staten van Overijssel heeft ingestemd met ons verzoek om de geldigheid van het huidige waterbeheerplan 2002-2005 te verlengen tot 1 juli 2007. Voor de periode tot 1 januari 2009 is een Actualisatie waterbeheerplan, 2002-2005 → 2008 opgesteld.

Op hoofdlijnen gaat het in de actualisatie om het verankeren van nieuwe landelijke normen voor bescherming tegen wateroverlast, het vaststellen van een beleidskader voor regels inzake grond- en oppervlaktewater, speciale aandacht voor en restricties voor de omgang met kwetsbare natuurgebieden, het ontwikkelen van een toetsingskader voor aanvragen voor grondwateronttrekking alsmede aanvullend beleid voor het reguleren van detailontwatering.

In de actualisatie zijn ook de primaire watergebieden en de essentiële waterlopen aangegeven, conform de manier waarop dat is gebeurd op de kaarten bij de partiële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+. Het beleid van het waterschap, bij het proces van de watertoets, is hier ook in overeenstemming met dat van de partiële herziening. Voor de aandachtsgebieden wateroverlast die op dezelfde kaart worden vermeld, is het technische achtergronddocument van de Beleidsnota Retentie gehanteerd. Voor deze gebieden geldt hetzelfde als in de partiële herziening is verwoord, namelijk dat bouwen niet persé is uitgesloten maar dat aan een aantal voorwaarden moet worden voldaan en tevoren vast moet staan dat de wateropgave goed kan worden ingevuld volgens de watertoets (paragraaf 3.4).

2.6. Gemeentelijk beleid

Vigerende bestemmingsplannen

De huidige bestemming van het plangebied is vastgelegd in de volgende bestemmingsplannen:

- *Bestemmingsplan "Buitengebied '85" van gemeente Wierden (1985);*
- *Bestemmingsplan "Buitengebied '85, artikel 30-herziening" (1994).*

Aan de hand van de verschillende bestemmingsplannen waarin het zoekgebied ligt, zal een beeld worden gegeven van de huidige situatie in het plangebied

Ten westen van de N347

Het westelijk deel van het plangebied heeft de bestemming "agrarisch gebied", omdat hier de landbouw centraal staat. In dit deel van het plangebied ligt, grenzend aan de waterloop de Elsgraven, een agrarisch bouwperceel. Het agrarisch bedrijf en tevens meerdere woonbestemmingen liggen rond het plangebied.

Naast alle bovengenoemde bestemmingen liggen er in het westelijke deel van het totale plangebied nog gronden met de bestemmingen "watergangen". In, en net buiten, het plangebied liggen een aantal infrastructurele voorzieningen die de bestemming "verkeersdoeleinden" hebben. Zij hebben deels een functie voor het buitengebied, zoals agrarische ontsluitingswegen, deels een functie voor de totale bevolking, zoals de Enterstraat, en deels een bovenlokale functie zoals de A1.

Ten oosten van de N347

Het plangebied, dat zich ten oosten bevindt van de N347, heeft de bestemming "agrarisch gebied". Hier staat de landbouw centraal. In dit deel van het plangebied liggen twee agrarische bedrijven met een agrarisch bouwperceel en een klein agrarisch hulpbedrijf. Alle bedrijven worden ontsloten via de Rondweg.

Langs de Rondweg bevinden zich, naast twee agrarische percelen, tevens percelen met de bestemming "woondoeleinden".

De bestaande (permanente) woningen zijn hiertoe bestemd. Er is hier sprake van lintbebouwing, welke samenhangt met het oorspronkelijke bebouwingspatroon van het landelijk gebied. Net buiten het plangebied ligt één perceel met de bestemming "bedrijfsdoeleinden", aanduiding houtverwerkingsbedrijf (nr. 50, klompenmakerij). Ook op nr. 48 is een klompenmakerij gevestigd. Aan de Rijssenseweg (nummer 42), ook net buiten het plangebied, bevindt zich een betonwarenfabriek.

Aan de Rondweg ligt, ook buiten plangebied, een perceel met de bestemming "verblijfsrecreatie", aanduiding maximaal 9 zomerhuizen toegestaan. Op alle gronden met deze bestemming is het kamperen met toeristische kampeermiddelen toegestaan. Hiernaast zijn tevens dienstgebouwen en dergelijke mogelijk gemaakt.

In en rond het plangebied, in het noorden van dit plandeel en nabij de waterloop Elsgraven liggen kleine stukjes bos. De bestemming "bos" wordt gegeven aan gebieden waaraan geen belangrijke natuurlijke waarden kunnen worden toegekend. De bossen hebben met name een landschappelijke en recreatieve waarde, maar het uitgangspunt is toch bosbouw.

Daarnaast bevinden zich in het oostelijke plandeel nog de bestemmingen "wegen" (onder andere de N347) en "water" (bijvoorbeeld de Elsgraven).

2.7. Locatieonderzoek

Nadat de wens was uitgesproken door de gemeenten Wierden en Rijssen-Holten om gezamenlijk een bedrijventerrein aan te leggen tussen de plaatsen Enter en Rijssen is eerst een locatieonderzoek gedaan om tot een goede inpassing en locatie voor dit bedrijventerrein te komen. Het rapport "Locatieonderzoek bedrijventerrein Rijssen-Enter" is door de stedenbouwkundige adviesbureaus SAB adviseurs en Witpaard-partners in februari 2005 afgerond.

In het locatieonderzoek zijn alle mogelijke locaties tussen de kernen Rijssen en Enter onderzocht door middel van een zorgvuldige inventarisatie van overheidsbeleid en een ruimtelijke analyse. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de waterhuishouding in het gebied een beslissende rol speelt bij de locatiekeuze en de uitwerking van het bedrijventerrein. Het locatieonderzoek heeft uiteindelijk geresulteerd in een keuze voor het zuidelijk deel van het zoekgebied nabij de A1 als het meest geschikte gebied voor een bedrijventerrein. Daarbij is er voor gekozen om aan de oostzijde van de provinciale weg het bedrijventerrein aan te leggen en aan de westzijde natuurontwikkeling en waterberging te combineren.

2.8. Structuurplan

Het rapport 'Ontwerp-structuurplan Bedrijventerrein Enter-Rijssen' is opgesteld door bureau Witpaard-partners en in april 2006 afgerond. In het structuurplan is de opzet van het bedrijventerrein nader ingevuld rekening houdende met nader onderzoek naar een aantal milieuaspecten, archeologie, de fysieke kenmerken van het gebied en een uitwerking van de waterstructuur. Belangrijk in de uitwerking van het structuurplan is het verleggen van de Elsgraven naar de rand van het plangebied aan de N347.

Het verleggen van de Elsgraven biedt kansen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de oostzijde van de N347 in combinatie met retentiegebied; natuurontwikkeling en landbouw aan de westzijde van de N347.

Het essentiële verschil tussen de structuurschets en het huidige voorstel is de wijze van ontsluiten van het terrein. Vanwege de verschuiving in oostelijke richting van het aansluitpunt op de Rijssenseweg is de vorm van het verkeerssysteem gewijzigd van een principe door middel van een centrale laanvorm naar een principe met rondwegen. Het voordeel van het laatstgenoemde principe is dat de bedrijven ook aan noordwestzijde bij de verlegde loop van de Elsgraven met de voorzijde naar de openbare ruimte zijn gekeerd.

Een tweede wijziging is de groenbuffer aan de zuidoostelijke rand van het plangebied. Het bijzondere van de groenbuffer is dat deze in nat gebied/water staat.

Niet alleen worden de centrale thema's groen en water op het terrein versterkt. Ook wordt door deze groenbuffer zicht vanaf de rondweg op het nieuwe bedrijventerrein verzacht.

Een derde belangrijke wijziging is dat de tweede ontsluiting aan oostzijde van het plangebied is verplaatst naar het zuiden parallel aan de A-1.

Een vierde belangrijke wijziging is de vorm van het bedrijvengedeelte achter de Rondweg 23-25 naar aanleiding van de visie Rondweg.

2.9. Rondweg Enter Ruimtelijke Visie

Naar aanleiding van de ontwerpstructuurvisie voor het nieuwe bedrijventerrein langs de provinciale weg de N347 te Enter is door bureau Witpaard een ruimtelijke visie gemaakt voor het gebied gelegen tussen het huidige bedrijventerrein en het geplande nieuwe bedrijventerrein.

Immers met de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein komt dit gebied langs de Rondweg tussen de A1 en de Rijssenseweg tussen twee bedrijventerreinen te liggen.

Het gebied dat nu nog een deels landelijke uitstraling heeft wordt daarmee betrokken bij het bebouwde gebied van Enter. Voor dit gebied is door bureau Witpaard een ruimtelijke visie opgesteld om zo voor de langere termijn de kwaliteit van dit gebied te kunnen waarborgen.

Bestaande situatie

In de huidige situatie zijn er aan de weg en tussen de clusters met erven woningen en (kleinschalige) bedrijvigheid gebouwd. De bedrijvigheid betreft verschillende kleinschalige meest agrarische en of recreatieve bedrijven, zoals een paardenhouderij, een camping, kantoor aan huis en agrarische hulpbedrijven.

Er is sprake van lintbebouwing afgewisseld met open groene ruimten. De open ruimten zijn van af de weg te zien en als weide in gebruik, waardoor het gebied langs de Rondweg een agrarische uitstraling heeft gehouden. De korrel van het landschap is kleinschalig.



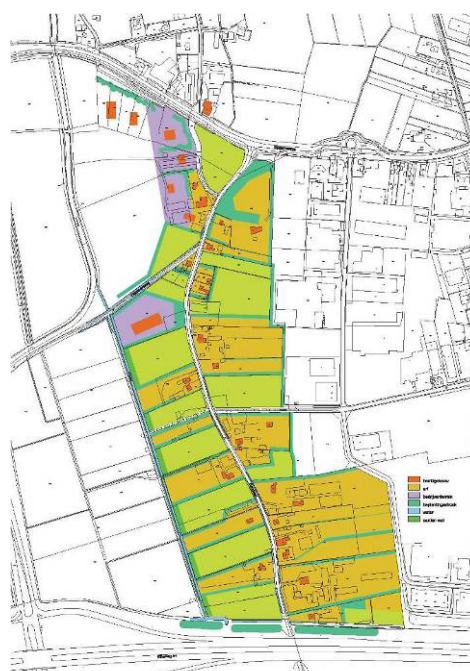
Plangebied visie Rondweg

Visie

Vanuit een modellenstudie is een visie voor het gebied gevormd. Basis voor de visie is het koesteren en accentueren van de cultuurhistorische elementen in het plangebied. Dit is een maatschappelijk belang. De visie gaat uit van het ruimtelijke principe van de afwisseling van open en bebouwde kavels.

De open kavels zorgen voor het behoud van het groene karakter van het gebied. De bebouwde kavels bieden de mogelijkheid voor ontwikkeling en daarmee versterking van het cultuurhistorische karakter. Daarnaast wordt de bestaande groenstructuur aangeheeld.

De bebouwde kavels zijn overwegend de huidige bebouwde kavels. Daarbij worden de mogelijkheden voor bebouwing voor bedrijvigheid vergroot. Het gaat om lichte bedrijvigheid passend in categorie 1 en 2 van de bedrijvenlijst van de VNG.



De voorwaarde voor de bedrijvigheid is dat deze niet teveel verkeer aantrekt en zeker niet veel vrachtverkeer. Per kavel is maximaal één bedrijf toegestaan, waardoor het gebruik en de bebouwing per kavel een eenheid blijft. De bebouwing is voor op de kavel niet te groot en te hoog.

Hierdoor blijven de woningen bepalend voor het beeld vanaf de Rondweg. Achter de woningen is een verdere verdichting mogelijk op de gehele kavel.

Er is een aantal bijzondere plekken in het gebied. Ten eerste het gebied rond de voormalige bedrijfswoning van het agrarisch bedrijf aan de noordzijde. Dit gebied wordt gezien als onderdeel van het nieuwe bedrijventerrein. Hier zijn kantoorachtige functies gedacht op relatief kleine kavels.

Een andere bijzondere plek is de paarse plek halverwege het plangebied. De kleur paars is gekozen om aan te geven dat dit stuk hoort bij het nieuwe bedrijventerrein aan de westzijde.

Een derde bijzonder element zijn de bestaande oude boerderijen. Hoewel zij op zich geen monumentale status hebben zijn ze als cultuurhistorische elementen het behouden waard.

De totale tekst van de visie (hoofdstuk 4 uit de rapportage Ruimtelijke Visie) is opgenomen in bijlage 1 bij dit bestemmingsplan.

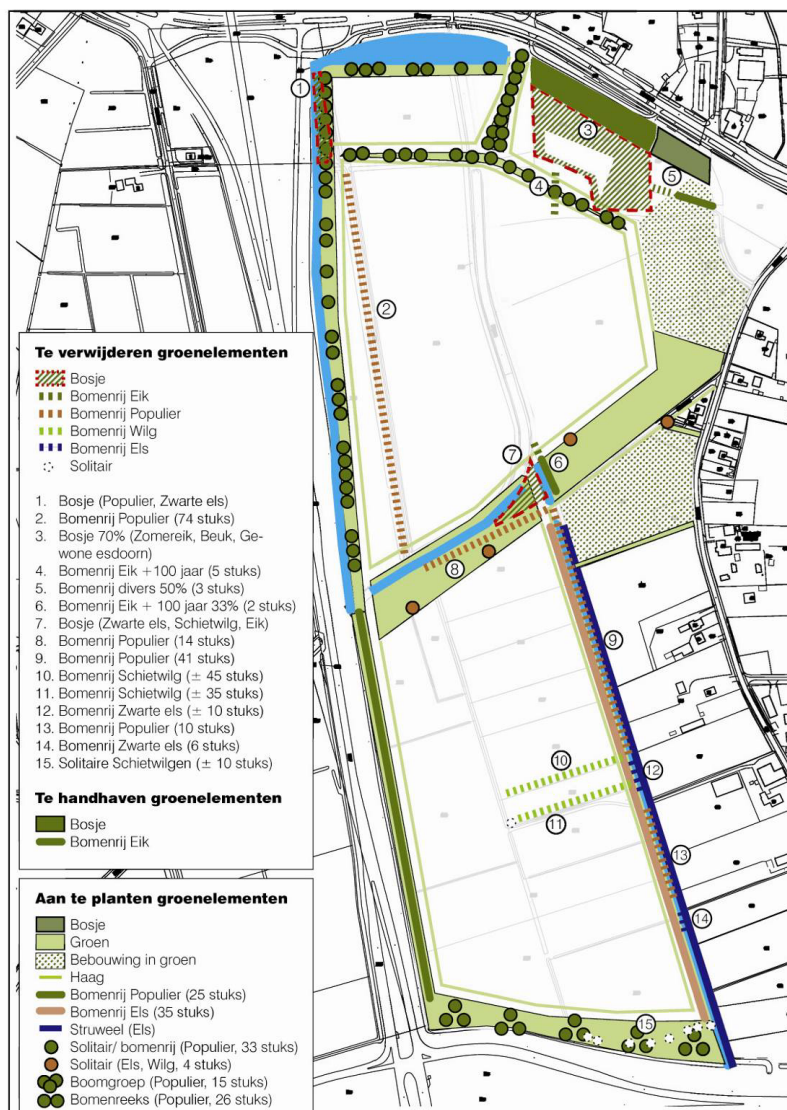


Facetkaartjes ruimtelijke visie



2.10. Groenplan

Het Groenplan (zie onderstaande afbeelding) laat zien welke beplanting verdwijnt, welke beplanting kan worden gehandhaafd en welke beplanting erbij komt als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het kappen van de opgaande beplanting in het plangebied moet voldoen aan de regels van de Kapverordening van de gemeente Wierden.



Compensatie bosjes

Op dit moment bevat het plangebied 1 hectare bos. Als gevolg van de inrichting blijft 0,3 hectare bos over. Dit betekent dat, conform het puntensysteem "Vaststelling van het boombelang" uit de beleidsregels behorende bij de Kapverordening van de gemeente Wierden, 0,85 hectare bos moet worden gecompenseerd.

De compensatie vindt zo veel mogelijk plaats in het plangebied dan wel in het retentiegebied ten westen van de provinciale weg N347.

Compensatie vindt plaats in de vorm van verlenging van het overgebleven deel van het huidige bos bij de carpoolplaats (0,2 hectare) en twee 'afschermende' bosstroken, haaks op de rondweg. In het retentiegebied ten westen van de provinciale weg N347 zou compensatie plaats kunnen vinden in de vorm van bosstroken op oostwest georiënteerde perceelgrenzen.

Compensatie bomenrijen en solitair

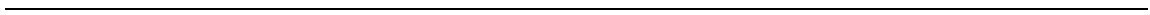
De bomenrij met eiken (element 6) wordt voor het grootste deel, mits technisch mogelijk gehandhaafd en zal daarmee onderdeel worden van het groen op het bedrijventerrein. De rijen Eiken (elementen 4 en deels 5) worden gecompenseerd in het gebied met de bestemming 'bebouwing in het groen'.

Daarbij wordt iedere boom met drie bomen worden gecompenseerd, conform het puntenstelsel "Vaststelling van het boombelang" uit de beleidsregels behorende bij de Kapverordening van de gemeente Wierden (meer dan 15 punten).

De te verwijderen rijen Zwarte els worden ruimschoots gecompenseerd door de aanleg van de bomenrij met Zwarte els aan de oostzijde van het plangebied. Alle solitair worden gecompenseerd met de realisatie van het groenontwerp. De bomenrijen met Populier, Wilg hoeven niet volgens een wettelijke verplichting te worden gecompenseerd. Toch worden de rijen populieren qua lengte ruimschoots gecompenseerd door de aanplant van populieren volgens het groenontwerp.

Retentiegebied

De waterberging die verloren gaat als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt aan de westzijde van de N347 gecompenseerd. De inrichting van dit gebied biedt tevens ruimte om de natuurwaarden te versterken. In dit gebied kan tevens een deel van de compensatie bos plaatsvinden.



3.1. Algemeen

Ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling dient een onderzoek te worden ingesteld naar de bestaande toestand en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van het gebied. In dit hoofdstuk zal op de voor het onderhavige plan relevante aspecten worden ingegaan. Dit houdt in dat allereerst achtereenvolgens wordt ingegaan op de uitbreidingsbehoefte van bedrijventerreinen, de aspecten bodem, water, archeologie, ecologie, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en milieuhinder.

3.2. Behoefteraming bedrijventerreinen Rijssen en Enter

De cultuur van het bedrijfsleven, de ondernemingsgeest, de hoge arbeidsinzet van de bevolking en de nauwe banden met de eigen woon- en leefomgeving, maakt dat tot op heden de Enterse en Rijssense bedrijven locatiegebonden en honkvast zijn en ook gericht zijn op continuïteit en expansie. Op dit moment is er een tekort aan bedrijventerrein bij de kernen Rijssen en Enter. De vraag naar bedrijventerrein is relatief groot.

De behoefte aan bedrijventerrein in beide gemeenten is door bureau Stogo onderzocht in 2003 (Rijssen-Holten) en 2004 (Wierden)¹. In 2008 (Rijssen-Holten) en 2009 (Wierden) zijn deze onderzoeken geactualiseerd². Daarbij is gebruik gemaakt van nieuwe cijfers van het CPB, die uitgaan van een verminderde economische groei, de methode Transatlantic Market en de uitgangspunten van de SER-ladder, hetgeen het ministerie van VROM voorstaat in haar Agenda 2008 (Herijking aanpak bedrijventerreinen). De resultaten van de behoefteonderzoeken uit 2008 en 2009 worden hieronder kort toegelicht. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de behoefte en de invulling daarvan wordt verwezen naar de onderzoeksrapporten van Stogo.

Uit de behoefteberekeningen blijkt dat er tot en met 2020 een additionele behoefte aan bedrijventerrein bestaat voor de gemeente Rijssen-Holten van circa 62 hectare netto, inclusief strategische voorraad. De gemeente Wierden heeft over dezelfde periode een additionele behoefte aan bedrijventerrein van circa 21 hectare netto. De hier weergegeven behoefte is additioneel en komt dus bovenop de ontwikkeling van Vletgaarsmaten IIa en b (bij Holten) en de Weuste Noord fase 1 (bij Wierden) die in 2008 in uitgifte zijn genomen.

De behoefteberekening gaat uitsluitend uit van de behoefte van de lokale bedrijven, dus de behoefte van bedrijven uit de gemeenten Rijssen-Holten en Wierden. Bij de berekening is rekening gehouden met de aanwezige uitgeefbare voorraad aan bedrijventerrein in beide gemeenten: Vletgaarsmaten IIa en b (bij de kern Holten) en de Weuste Noord (bij de kern Wierden). Ook is rekening gehouden met een betere benutting van de bestaande bedrijventerreinen, waarbij is gekeken naar braakliggende percelen, te huur en te koop staande panden en inbreidingsmogelijkheden.

¹ Ruimtebehoefte bedrijven in de gemeente Rijssen-Holten, Stogo 2003.

Ruimtebehoefte bedrijven in de gemeente Wierden, Stogo 2004.

² Actualisatie ruimtebehoefte bedrijventerreinen 2008-2020, gemeente Rijssen-Holten, Stogo 2008.

Actualisatie vraag naar ruimte gemeente Wierden, stogo 2009.

De behoefteberekening van bureau Stogo houdt ook rekening met de ruimte die bedrijven achterlaten bij verhuizing/hervestiging naar een andere locatie. Waar mogelijk wordt door de gemeenten hergebruik gestimuleerd, zo nodig middels revitalisering/herstructurering van bedrijventerreinen.

Uitgaande van de ruimtelijke mogelijkheden van het gebied tussen Rijssen en Enter wordt de bruto oppervlakte van het bedrijventerrein Enter-Rijssen circa 30 hectare groot, hetgeen neerkomt op circa 24 hectare netto uitgeefbaar terrein. Hiervan is 12 hectare beschikbaar voor uitgifte aan bedrijven uit de gemeente Wierden en 12 hectare voor uitgifte aan bedrijven uit de gemeente Rijssen-Holtten. Bij beide gemeenten bestaat een enorme belangstelling van bedrijven voor vestiging op dit bedrijventerrein, dat zeer gunstig gelegen is nabij de N347 en de A1.

De totale ruimtebehoefte van beide gemeenten is groter dan de omvang van het nieuwe bedrijventerrein Enter-Rijssen. De gemeente Wierden kan in de resterende behoefte aan bedrijventerrein voorzien door naast de locatie Enter-Rijssen (12 hectare) het bedrijventerrein Weuste Noord fase2 (9 hectare netto) te ontwikkelen. Toekomstige locaties voor de gemeente Rijssen-Holtten zijn naast het bedrijventerrein Enter-Rijssen (12 hectare netto), het terrein de Keizer (4 hectare netto) en Vletgaarsmaten IIc (12 hectare netto). De resterende behoefte kan in de toekomst eventueel worden gevonden op het bedrijventerrein Vletgaarsmaten III bij Holtten.

3.3. Bodem

Voor de locatie is een Verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (DHV, ON-D20080186, februari 2008). De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn onderstaand weergegeven. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlage bij dit bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan is inmiddels opdracht verleend voor vervolgonderzoek met betrekking tot asbest in een beperkt gebied.

Het bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5740, waarbij de strategie voor onverdachte (ONV) en grootschalig onverdachte (ONV-GR) locaties is gehanteerd. Tevens is een asbestonderzoek conform NEN 5707/NEN 5897 uitgevoerd ter plaatse van een puinweggetje en het woonperceel aan de oostzijde van het plangebied.

De resultaten van het bodemonderzoek tonen slechts plaatselijk licht verhoogde concentratie aan EOX in enkele bovengrondmonsters. In het grondwater wordt plaatselijk licht verhoogde gehalten aan zware metalen en/of vluchtige aromaten.

Ter plaatse van het woonperceel aan de oostzijde van het toekomstig bedrijventerrein is een licht verhoogd gehalte (1,8 mg/kg d.s.) aan asbest (gewogen norm) aangetoond.

In het zuidelijk deel van het gebied is een puinweggetje gesitueerd. Hier zijn ter bemonstering zogenaamde asbestgaten gegraven. Ter plaatse van asbestgat SL09 zijn asbestverdachte materialen in het opgegraven materiaal aangetroffen. Het grondmonster MMA02 (mengmonster van SL07+SL08+SL09) bevat een sterk verhoogd gehalte (140 mg/kg d.s.) aan asbest (gewogen norm). Derhalve wordt het gedeelte van het puinweggetje geclassificeerd als asbestweg.

In december 2008 heeft vervolgonderzoek plaatsgevonden(DHV ON-D20082474). Hierin is vastgesteld dat sprake is van een ernstige verontreiniging met asbest. Dit is gemeld bij het bevoegd gezag. Voorafgaand aan de ontwikkeling van de locatie zal sanering plaatsvinden.

In bovengenoemd vervolgonderzoek wordt voorts geadviseerd om tijdens het grondverzet alert te zijn met betrekking tot andere verontreinigingen in de bodem. Ook wordt geadviseerd zorgvuldig om te gaan met de aanwezigheid van de asbestbedekking op de schuur.

De onderzoeksresultaten van het overige onderzoeksgebied geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek omdat geen gehalten boven de betreffende tussen-/interventiewaarden zijn aangetoond. Ook geeft de milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmering voor de geplande bestemmingsplanwijziging van de onderzoekslocatie.

Indien grond van de locatie wordt afgevoerd volstaat het onderhavige onderzoek niet en dient formeel een onderzoek conform Bouwstoffenbesluit, dan wel Besluit Bodemkwaliteit, te worden uitgevoerd.

3.4. Water

In het voortraject, waarin een structuurplan is opgesteld voor de locatie, is uitgebreid stil gestaan bij de bijzondere ligging die het gebied inneemt in het regionale watersysteem. In nauwe samenwerking met waterschap Regge en Dinkel is een toekomstig watersysteem beschreven dat voldoet aan de gestelde eisen voor regionale waterberging. Voor een uitgebreide beschrijving van het regionale watersysteem wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van het structuurplan.

DHV heeft een waterhuishoudingsplan opgesteld dat in detail ingaat op het ontwerp van de waterhuishouding op het bedrijventerrein zelf (lokale watersysteem). Dit rapport is in deze paragraaf in zijn geheel in dit voorontwerp bestemmingsplan opgenomen.

3.4.1. Regionale waterhuishouding op hoofdlijnen

Ligging in een beekdal tussen de stuwwallen van Enter en Rijssen

Het plangebied ligt in een beekdal tussen de stuwwallen van Enter en Rijssen, in de laagste delen van het landschap. Het plangebied wordt van zuid naar noord doorkruist door de Elsgraven die afvoert in de richting van de Regge. In het plangebied voeren meerdere kleine watergangen af op de Elsgraven.

Bij extreme regenval, een situatie die zich theoretisch eens per 100 jaar kan voordoen, treedt de Elsgraven buiten zijn oevers. Het plangebied kan in deze situatie grotendeels onder water komen te staan. Het gebied heeft daarmee een regionale bergingsfunctie. Voor de aanleg van een bedrijventerrein zal het maaiveld moeten worden opgehoogd, het is in de toekomst immers niet meer wenselijk dat het gebied onder water kan komen te staan. Zonder compenserende maatregelen voor waterberging zou dit betekenen dat wateroverlast zouden worden afgewenteld op benedenstroomse gebieden die mogelijk dichtbevolkt zijn en economisch belangrijke functies vervullen.

Om dit te voorkomen is één van de gestelde randvoorwaarden voor realisatie van het bedrijventerrein dat waterberging die verloren gaat, elders volledig gecompenseerd moet worden.

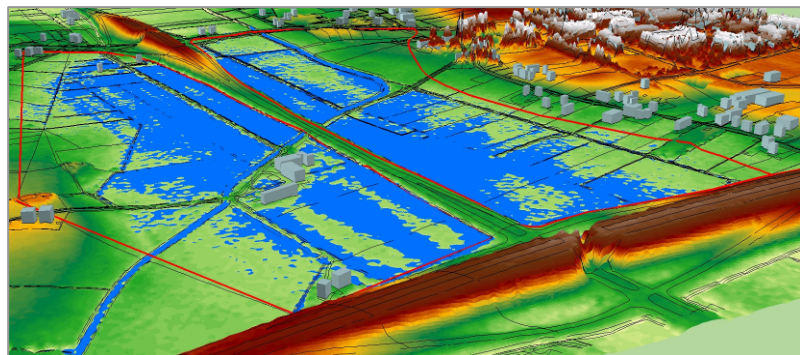
Watersysteem

Uitgangspunt voor het toekomstig watersysteem is dat de bestaande watergangen en de afvoer door het plangebied behouden blijven. De watergangen kunnen wel verlegd worden, maar moeten minimaal hetzelfde profiel hebben als in de huidige situatie zodat de afvoer uit het achterliggende gebied gehandhaafd blijft. Dit geldt vooral voor de watergangen 2-10-0-3 en 2-10-0-4 die een gebiedje ten zuiden van de A1 afwateren. Ook het water afkomstig van het aangrenzende bedrijventerrein Baanakkers moet zijn weg kunnen vinden via het nieuwe bedrijventerrein naar de Elsgraven.

Regionale waterberging

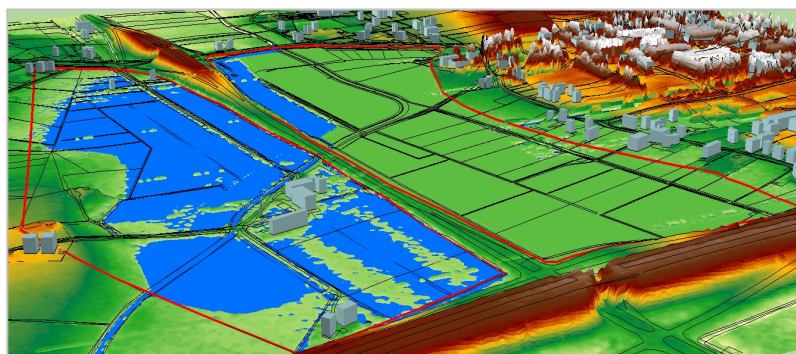
De ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de oostzijde van de provinciale weg (N347) heeft als gevolg dat de huidige beschikbare berging, door ophogen van het maaiveld, hier verloren gaat. Om wateroverlast benedenstrooms te voorkomen zal de verloren berging gecompenseerd moeten worden. In het voorontwerp structuurplan is bepaald dat in totaal 27.000 m³ gecompenseerd moet worden. In onderstaande figuur is weergegeven hoe in de huidige situatie bij extreme afvoeren het maaiveld onder water zou lopen.

Berging bij extreme afvoer in huidige situatie



Door afgraven van het maaiveld ten westen van de provinciale weg kan de berging die verloren gaat bij het bedrijventerrein volledig worden gecompenseerd.

Berging bij extreme afvoer in toekomstige situatie.



Schematische inrichting regionaal bergingsgebied (ten westen van N347)

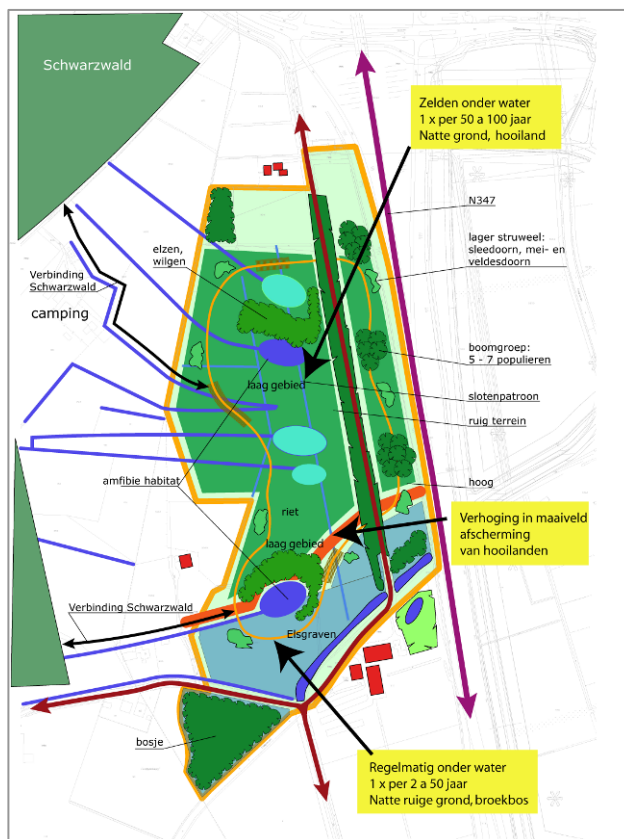
De waterberging (retentie) wordt gerealiseerd in een gebied dat in toekomst gebruikt kan worden voor extensieve landbouw. Door het extensieve gebruik krijgt het gebied wel een natuurlijke en landschappelijke waarde. Hierbij kan gedacht worden aan natte hooilanden of bloemrijke graslanden.

Door Witpaard is in samenwerking met waterschap Regge en Dinkel een aanzet gemaakt voor de verdere uitwerking van het retentiegebied.

Op de tekening hiernaast is een streefbeeld weergegeven van hoe het gebied zich uiteindelijk kan ontwikkelen.

Er is onderscheid gemaakt tussen gebieden die regelmatig, zelden of nooit onder water komen te staan (inunderen).

In de tabel zijn de bijbehorende peilen weergegeven.



Streefbeeld

Tabel 1: Peilen bergingsgebied

Peilen	[m +NAP]
Maximaal hoogwaterpeil Elsgraven incl. klimaat (1 x per 100 jaar)	9,40
Jaarlijks hoogwaterpeil Elsgraven	8,60/ 8,70
Voorjaarsgrondwaterstanden in retentiegebied (inschatting op basis van 1 peilbuis)	8,90
Huidig maaiveld	9,00 – 9,50
Toekomstig maaiveld	9,10
Vloerpeilen toekomstige maaiveld bedrijventerrein	9,80

Hierna worden de belangrijkste inrichtingsmaatregelen van het toekomstige retentiegebied weergegeven.

Het bedrijventerrein

De ontwikkeling van het bedrijventerrein is gepland aan de oostzijde van de provinciale weg N347. Uitgangspunt is dat voldoende veiligheid tegen overstromingen wordt gegarandeerd. Om hier aan te voldoen wordt door het waterschap geadviseerd om het vloerpeil van bedrijven aan te leggen op een niveau dat 0,5 boven het maximale waterpeil (NAP +9,30 m, exclusief klimaatwijziging) in de Elsgraven is gelegen.

Hiervan uitgaande, moet het maaiveld ten oosten van de provinciale weg een hoogte hebben van NAP +9,80 m. Opgemerkt dient te worden dat deze hoogte het maaiveld ter plaatse van de bedrijven betreft. Wegen, parkeerterreinen en groenvoorzieningen kunnen eventueel op een lager peil worden aangelegd.

Elsgraven

De Elsgraven wordt op het bedrijventerrein verlegd naar de groenzone langs de N347. In deze zone is ruimte (maximaal 12 meter) voor een zogenaamde “uiterwaard” waarin water geborgen kan worden. De oever loopt aan de zijde van het bedrijventerrein zeer geleidelijk op tot het niveau van het toekomstig maaiveld. Bij hoogwater zullen deze “uiterwaarden” steeds verder onderwater komen te staan. De breedte van dit profiel is variabel voor een natuurlijker beeld. In de normale situatie zal de beek zich bevinden in het onderste deel van het profiel. Dit komt overeen met het profiel in de huidige situatie. In paragraaf 3.3.2 is het toekomstige profiel van de Elsgraven weergegeven.

Aan de zijde van de provinciale weg kan gekozen worden voor een (redelijk) strak profiel met talud 1:2 of 1:3 dat vanaf deze kant onderhouden kan worden door het waterschap. In hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op de inrichting van de Elsgraven op het bedrijventerrein.

Ook ten westen van de N347 krijgt de Elsgraven een uiterwaardprofiel. Hier is echter ruimte voor een aanzienlijk bredere strook dan op het bedrijventerrein. De uiterwaarden lopen naar verwachting 1 x per 2 tot 50 jaar onderwater.

Extensief landbouwgebied/ natte hooilanden

De normale afvoeren en de verhoogde afvoeren worden opgevangen in het uiterwaardprofiel van de Elsgraven. Bij extreem hoogwater zal ook het gebied hierachter inunderen. Dit gebied wordt door een verhoging in het landschap gescheiden van de uiterwaarden langs de Elsgraven. Om voldoende water te kunnen bergen wordt de maaiveldhoogte hier op NAP+9,10 m gebracht. Omdat het gebied zal vernatten is intensieve landbouw naar alle waarschijnlijkheid niet meer mogelijk. Extensieve landbouw nog wel: begrazing en hooiwinning zal mogelijk blijven, het gebied behoudt een agrarische functie. Door de vernatting en vermindering van de intensiteit van het agrarische gebruik zullen de ecologische waarden van het gebied toenemen.

Door het waterschap is aangegeven dat voor het ontstaan van natte hooilanden een grondwaterstand van 20 cm –mv nodig is. Bij een maaiveldhoogte van circa NAP +9,10 m wordt deze grondwaterstand gerealiseerd.

Voor het ontstaan van natte hooilanden en bloemrijke graslanden is het van belang dat dit gebied zelden onderwater loopt met het voedselrijke water van de Elsgraven. Doel is om dit gebied alleen in uiterste nood bij hele hoge waterstanden (>NAP +9,30 m) te inunderen. Hiervoor moet het tot op zekere hoogte afgeschermd blijven van de Elsgraven door het aanleggen van het circa 20 centimeter hoge dijkje.

Verhoging langs de Elsgraven

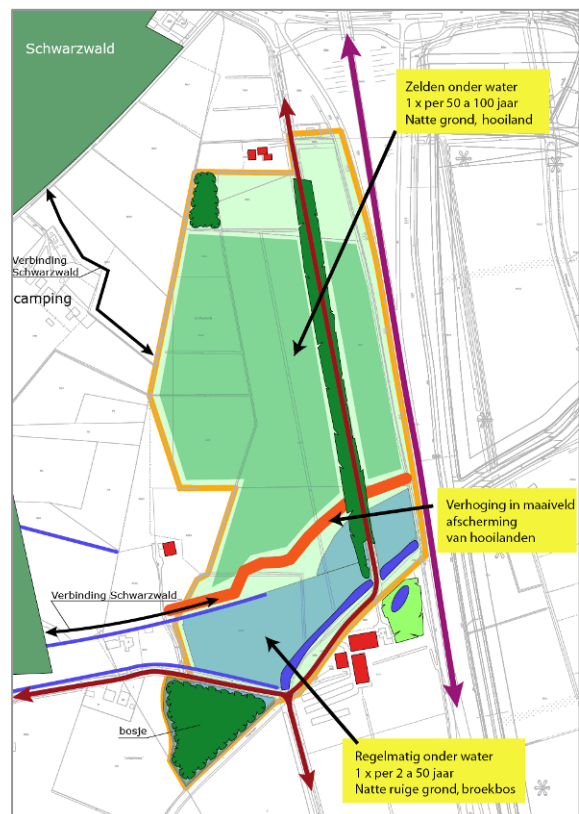
Door de hooilanden af te schermen met een verhoging in het landschap op NAP +9,30 m zullen de deze alleen bij extreem hoge waterstanden inunderen. In theorie gebeurt dit eens per 50 tot 100 jaar. De verhoging kan aansluiten op de hoger gelegen gronden aan de voet van de stuwwal in het westen en op de hoger gelegen Enterveenweg in het oosten.

Het gebied tussen de Enterveenweg en de provinciale weg N347 wordt niet afgescheiden van de Elsgraven door een verhoging in het landschap. Dit deel zal dus vaker onderwater komen dan de hooilanden ten westen van de Enterveenweg. Dit is echter noodzakelijk omdat na inundatie van de hooilanden het water ook weer langzaam moet kunnen terugvloeien naar de Elsgraven. Na inundatie van de hooilanden kan het water doormiddel van (afsluitbare) duikers onder de Enterveenweg afwateren richting de Elsgraven.

Toetsing beschikbare berging

Het streefbeeld van het bergingsgebied is getoetst aan de eis dat hier in totaal 27.000 m³ water gecompenseerd moet kunnen worden. In de onderstaande tabel is de beschikbare berging op huidig maaiveld weergegeven en de beschikbare berging na afgraving van het maaiveld..

Het verschil tussen de toekomstige berging en de huidige berging in dit gebied is de hoeveelheid die daadwerkelijk gecompenseerd wordt.



Retentiegebied – minimale ingreep

Tabel 2: huidige en toekomstige berging

Situatie	Berging [m ³]
Huidige berging (op huidig maaiveld)	25.000
Toekomstige berging (na verlagen maaiveld en toekomstig profiel Elsgraven)	58.000
Compensatie berging	33.000

Uit bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat met de voorgestelde inrichting van het bergingsgebied voldoende berging wordt gecompenseerd.

3.4.2. Lokale Waterhuishouding

Inrichting van het watersysteem op het bedrijventerrein

Naast het compenseren van de verloren (regionale) berging, zal ook de neerslag die in de toekomstige situatie op het bedrijventerrein zelf valt binnen het plangebied geborgen worden (lokale berging). In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de lokale waterhuishouding op het bedrijventerrein zelf.

In het toekomstige watersysteem moet het vrijkomende hemelwater en afvalwater van het bedrijventerrein gescheiden worden afgevoerd. Verder moet de huidige afvoerfunctie van het oppervlaktewater behouden blijven en mag geen overlast ontstaan als gevolg van hoge grondwaterstanden. De volgende onderdelen van het watersysteem komen aan bod:

- ♦ Grondwater (maaiveldhoogten);
- ♦ Oppervlaktewater (bestaande waterafvoeren);
- ♦ Omgang met regenwater (RWA-stelsel);
- ♦ Omgang met vuilwater (DWA-stelsel).

De inrichting van het watersysteem is van grote invloed op het stedenbouwkundig ontwerp. Ruimte voor water is in een vroegtijdig stadium in de plannen en schetsontwerpen gereserveerd. Tijdens het ontwerpproces is door de stedenbouwkundigen samen met beide gemeenten de verhouding tussen bedrijfsterreinen (uitgeefbaar), ruimte voor water, groen en wegen geoptimaliseerd.

Huidige maaiveldhoogten en grondwaterstanden

Maaiveldhoogten

Het plangebied ligt in het beekdal tussen twee stuwwallen en daarmee relatief laaggelegen ten opzichte van de omgeving. Maaiveldhoogten in het plangebied liggen voornamelijk tussen NAP +8,50 tot +9,50 m. Plaatselijk komen nog lagere delen voor met hoogten van NAP +8,00. Waarbij de laagste delen liggen langs de Elsgraven en de N347. Maaiveldhoogten lopen zowel in oostelijke als in westelijke richting op tot NAP +10,00 m aan de randen van het plangebied.

Grondwaterstanden

In het plangebied komen grondwatertrappen II en III voor (bron: geoweb waterschap Regge en Dinkel). Dit houdt in dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand ondieper dan 0,4 m –mv kan voorkomen. Direct ten noorden en noordwesten van het plangebied is een viertal peilbuizen aanwezig waarvan de gegevens zijn opgevraagd in het TNO-DINO grondwaterarchief. De hoogst gemeten grondwaterstanden in deze peilbuizen variëren tussen 0,3 en 0,4 m –mv. (metingen van 1970 – 2006). Geconcludeerd kan worden dat grondwaterstanden dicht onder maaiveld kunnen voorkomen. In bijlage 1 zijn de locaties van de TNO peilbuizen weergegeven.

Ontwateringsdiepte

Om problemen met draagkracht, opvriezen en natte kruipruimtes te voorkomen, moet de ontwateringsdiepte voldoende zijn. De ontwateringsdiepte is het verschil in hoogte tussen het maaiveld en de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG).

Afhankelijk van het gebruik moet er een minimale afstand zitten tussen het maaiveldniveau en de GHG. Voor het bedrijventerrein wordt geadviseerd de volgende minimale ontwateringsdieptes te hanteren:

- ♦ bebouwing: 0,8 meter;
- ♦ wegen: 0,7 meter;
- ♦ groen: 0,5 meter.

Geconcludeerd kan worden dat met de huidige grondwaterstanden van maximaal 0,3 à 0,4 m –mv niet voldaan wordt aan de ontwateringseisen voor de toekomstige functies.

Toekomstige maaiveldhoogten

Uitgaande van grondwaterstanden van 0,3 m –mv en een vereiste ontwateringsdiepte van 0,8 m onder bebouwing kan geconcludeerd worden dat ten behoeve van het realiseren van de vereiste ontwateringsdiepte circa 0,5 meter opgehoogd zou moeten worden. Hieraan wordt over het algemeen ruimschoots voldaan door de geplande ophoging die noodzakelijk is om overstroming van het maaiveld te voorkomen wanneer de Elsgraven buiten haar Oevers treedt.

Zoals in het voorgaande hoofdstuk aangegeven wordt het maaiveld integraal opgehoogd om overstroming vanuit de Elsgraven te voorkomen. Uitgaande van een maximaal peil in de Elsgraven van NAP +9,30 m wordt geadviseerd om vloerpeilen 0,5 meter boven dit peil aan te leggen op NAP +9,80 m. Wegen, parkeerterreinen en groen kunnen respectievelijk 0,2 à 0,3 meter lager worden aangelegd.

Uitgaande van een maaiveld van NAP +8,50 tot +9,50 m dient het huidige maaiveld op sommige locaties ruim een meter te worden opgehoogd om te voldoen aan de eisen voor het voorkomen van overstroming van het maaiveld.

In onderstaande tabel zijn de vereiste minimale maaiveldhoogten weergegeven die noodzakelijk zijn om overstroming van het maaiveld te voorkomen en te voldoen aan de minimale ontwateringsdiepte. Uit de tabel blijkt dat de toekomstige maaiveldhoogten ten behoeve van het voorkomen van overstroming in alle gevallen maatgevend is. Bij deze maaiveldhoogten wordt dus automatisch ook voldaan aan de ontwateringseisen.

Tabel 3: Maatgevende toekomstige maaiveldhoogten

	Toekomstig maaiveldhoogte t.b.v. voorkomen overstroming [m +NAP]	Toekomstig maaiveldhoogte t.b.v minimale ontwateringsdiepte (uitgangspunt: huidig mv 8,50 – 9,50) [m +NAP]
Bebouwing	9,80	9,00 – 9,80
Wegen, parkeerterreinen	9,60	8,80 – 9,60
Groen	9,50	8,70 – 9,50
Bodem groene berging	8,50	8,20 – 8,50

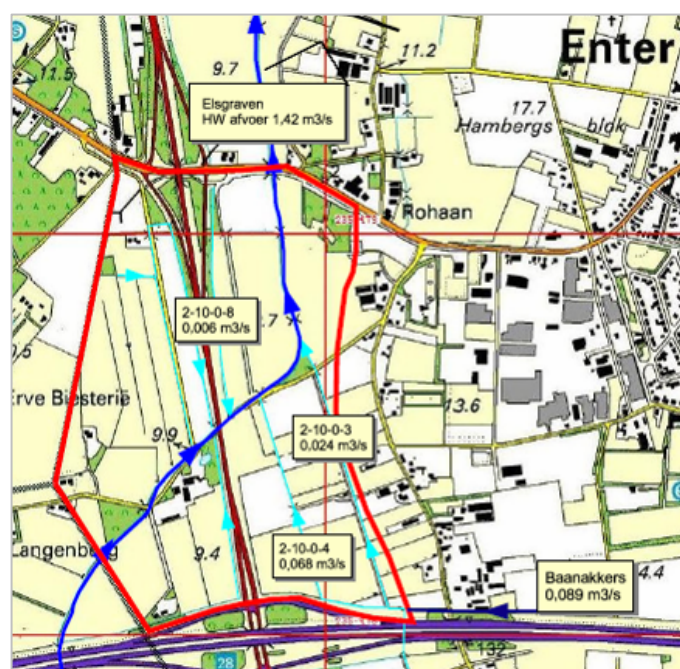
Huidig oppervlaktewatersysteem

Het huidige oppervlakte watersysteem bestaat uit de Elsgraven en een aantal kleinere watergangen die hierop aansluiten. Ten behoeve van de aanleg van het bedrijventerrein wordt een aantal watergangen verlegd.

Uitgangspunt is dat de huidige afvoer van het achterliggende gebied gehandhaafd blijft. Dit betekent dat wanneer watergangen verlegd worden, deze minimaal dezelfde afmetingen moeten hebben als de bestaande watergangen.

In onderstaande figuur is het bestaande oppervlaktewatersysteem weergegeven.

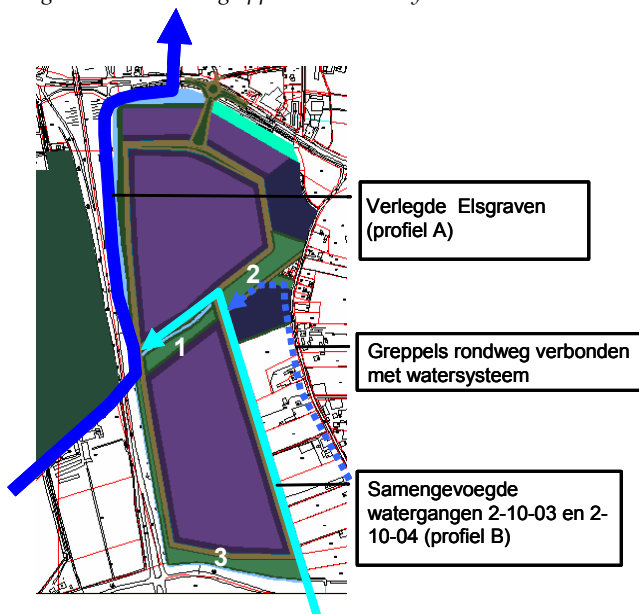
Figuur 3: Oppervlaktewatersysteem



Toekomstig oppervlaktewatersysteem

Om het plangebied optimaal te kunnen benutten is ervoor gekozen de bestaande watergangen te verleggen naar de randen van het gebied.

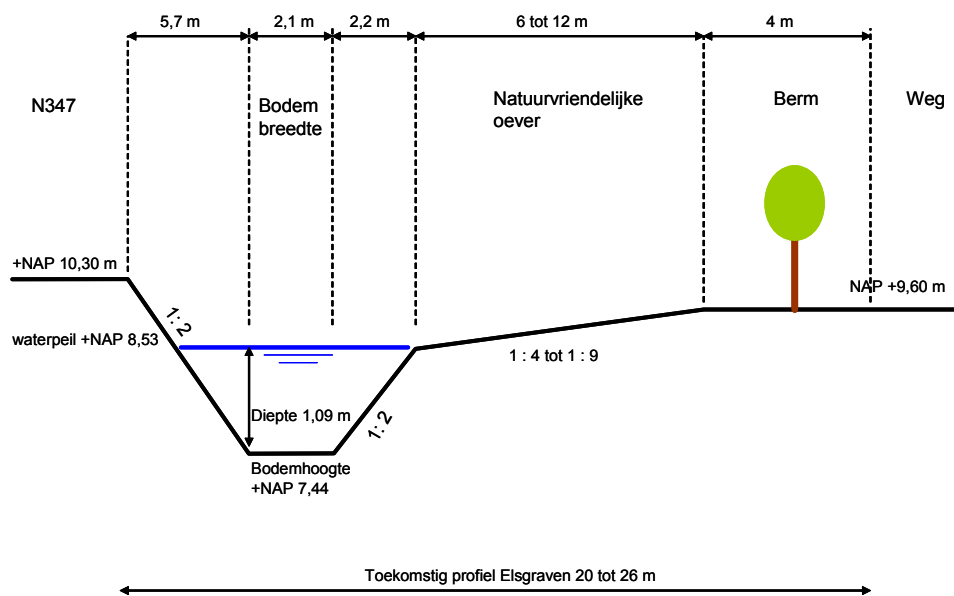
Figuur 4: Toekomstig opperolaktewatersysteem



Elsgraven

De Elsgraven buigt in noordelijke richting af, direct vanaf het punt dat hij de provinciale weg heeft gekruist. Vanaf hier loopt de Elsgraven in noordelijke richting langs de provinciale weg tot het punt waar de Elsgraven de Rijssense weg kruist. In het ontwerp is rekening gehouden met de aanleg van een uiterwaardprofiel waardoor meer ruimte voor water ontstaat. De extra ruimte is beschikbaar voor regionale berging. In figuur 5 is een doorsnede weergegeven van deze situatie.

Figuur 5: Profiel A doorsnede N347 - Elsgraven – natuurvriendelijke oever – weg – bedrijven



De oever loopt aan de zijde van het bedrijventerrein zeer geleidelijk op tot het niveau van het toekomstig maaiveld. Bij hoogwater zullen deze “uiterwaarden” steeds verder onderwater komen te staan. De breedte van dit profiel is variabel en geeft daarmee een natuurlijk beeld. In de normale situatie zal de beek zich bevinden in het onderste deel van het profiel. Dit komt overeen met het profiel in de huidige situatie. Helemaal “bovenin” het uiterwaardprofiel is ruimte voor een schouwpad vanwaar het waterschap onderhoud kan plegen. Dit schouwpad ligt op een hoogte die zeer zelden onderwater loopt, maar maakt dus wel deel uit van het profiel. Zoals aangegeven maken de natuurvriendelijke oevers langs de Elsgraven deel uit van de regionale berging die in het gebied gecompenseerd moet worden.

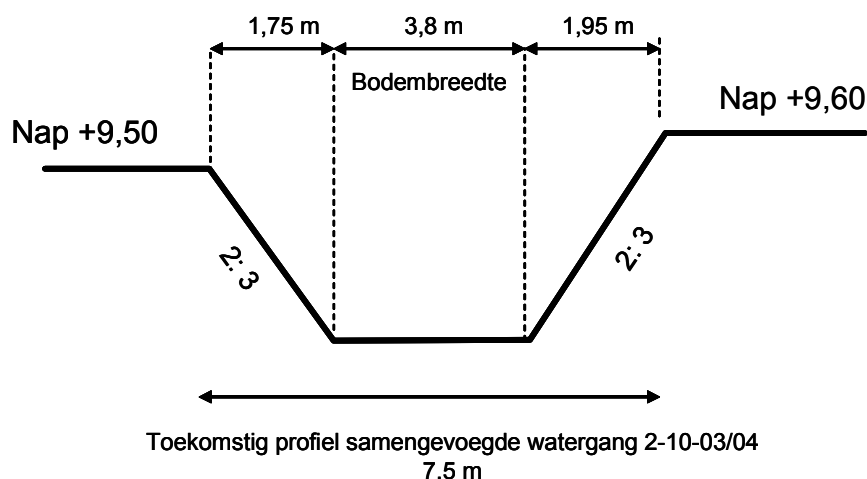
Aan de zijde van de provinciale weg kan gekozen worden voor een (redelijk) strak profiel met talud 1:2 of 1:3 dat via een schouwpad van 4 m onderhouden kan worden door het waterschap.

Watergangen 2-10-0-3 en 2-10-0-4

Deze relatief kleine watergangen zorgen voor de ontwatering van het gebiedje ten zuiden van rijksweg A1 en tevens voor de afwatering van het aangrenzende bedrijventerrein Baanakkers. In de toekomst zullen beide watergangen worden samengevoegd op de oostelijke grens van het plangebied (huidige locatie van 2-10-0-3). De bestaande watergang zal hier dus verbreed moeten worden.

Om de afvoer te kunnen garanderen moet de gecombineerde watergang de afmetingen hebben zoals aangegeven in onderstaande figuur.

Figuur 6: Profiel B doorsnede samengevoegde watergangen



Afwatering Rondweg

Momenteel is er langs de rondweg, ten oosten van het plangebied sprake van wateroverlast. Dit wordt grotendeels veroorzaakt doordat de bestaande ontwateringsmiddelen geen afvoermogelijkheid hebben.

Aanbevolen wordt om de greppels langs de rondweg te verbinden met de watergang 2-10-0-3, zodat het overtollige water hier kan afvoeren op de Elsgraven. In het kader van de bestemmingsplanwijziging Rondweg vindt ook nader onderzoek plaats naar de waterproblematiek .

Groene (water)berging

Door de voorgenomen ontwikkeling wordt een deel van het plangebied verhard (daken en wegen). De afvoer uit het gebied mag niet groter zijn dan de huidige landelijke afvoer. Om de afvoer uit het gebied niet te vergroten moet het hemelwater dat op de verharde oppervlakken valt lokaal worden geborgen. Het waterschap stelt als eis aan alle nieuwe te ontwikkelen locaties dat een piekbui van 40 mm in het gebied moet kunnen worden geborgen. Uitgangspunt is dat 3 mm op het verharde oppervlak zelf wordt geborgen. De overige 37 mm wordt grotendeels geborgen in de groene bergingen aan de randen en centraal in het plangebied (nr. 1 t/m 3 in figuur 5).

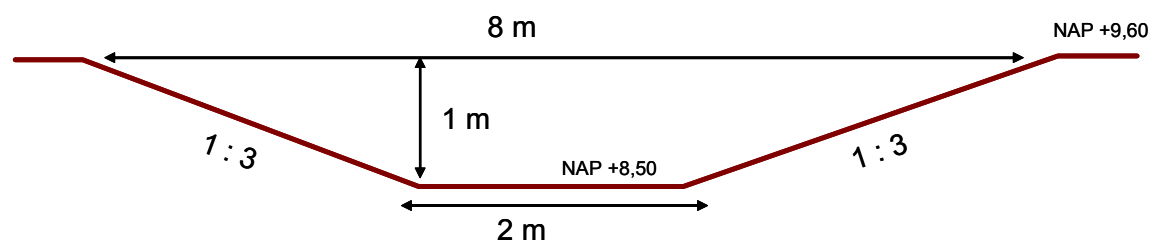
Een klein deel (< 4 mm) zal geborgen worden in de leidingen van het regenwaterstelsel. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het ontwerp en dimensionering van het rioolstelsel (regenwater- en vuilwaterstelsel).

Het ontwerp van de groene bergingen is van groot belang voor de manier waarop deze onderhouden kunnen worden. Door de gemeente zijn de volgende eisen gesteld aan het ontwerp:

- talud 1:3;
- bodembreedte minimaal 2 meter;
- diepte is circa 1 m;
- natuurtechnisch onderhoudsprofiel;

In onderstaande figuur is het minimale profiel weergegeven van een groene berging met bovenstaande uitgangspunten.

Figuur 7: profiel groene berging



De minimale bovenbreedte is 8 meter. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de groene bergingen ingepast kunnen worden in het bestaande stedenbouwkundig ontwerp.

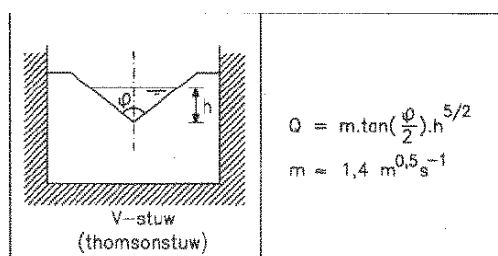
Landelijke afvoer op de Elsgraven

De drie groene bergingen zijn onderling verbonden met duikers en voeren op 1 centraal punt af op de Elsgraven, met maximaal de landelijk afvoer. De bodem van de groene berging is gelegen op NAP +8,50 m. Dit komt overeen met het normaalpeil van de Elsgraven.

Geadviseerd wordt om de afvoer van de groene berging (onderkant V-stuw of B.O.B. van uitstroomvoorziening) op NAP +8,70 m aan te leggen. Dit komt overeen met de GHG en is boven het jaarlijks hoogwaterpeil van de Elsgraven gelegen, waardoor de afvoer en lediging van de groene berging over het algemeen gegarandeerd blijft. Er treedt geen terugstuwing op vanuit de Elsgraven. Er blijft circa 20 cm water in de berging achter die langzaam in de bodem kan infiltreren. De bovenzijde van de stuw ligt op NAP +9,00 m. Onderhoud kan alleen plaatsvinden in droge perioden.

Bij relatief kleine afvoeren wordt geadviseerd om de landelijk afvoer te sturen doormiddel van een V-stuw. Deze is minder gevoelig voor verstoppingen dan bijvoorbeeld buis met kleine diameter. Voor de berekening van de V-stuw is uitgegaan van de vergelijking die gebruikt wordt voor de dimensionering van de Thomsonstuw, zie figuur 8.

figuur 8: Vergelijking voor dimensionering V-stuw



Afmeting stuw ten behoeve van landelijke afvoer

- ♦ Afvoerstuw van berging 3 naar Elsgraven.
- ♦ Knijpstuw, uitgevoerd als V-stuw met:
 - onderkant V op NAP +8,70 m;
 - bodem groene berging op NAP +8,50 m;
 - bovenkant stuw 0,5 m boven bodemniveau op NAP +9,00 m;
 - maximaal afvoerend debiet 300 m³/uur (2,4 l/s/ha bij 35 ha);
 - hoek ϕ : 90° à 100°.

Beheer en onderhoud van de groene berging

De groene bergingen krijgen een natuurtechnisch profiel. Dit wil zeggen dat de berging ingezaaid kan worden met diverse soorten begroeiing die bestand zijn tegen vochtige omstandigheden. De berging heeft een ruige en natuurlijke uitstraling die relatief onderhouds-arm is. Uitgangspunt is dat kan worden volstaan met een jaarlijks onderhoud waarin de begroeiing gemaaid en afgevoerd wordt.

Indien wenselijk voor de beeldkwaliteit en de inpassing van de ruige/natuurlijke waterbergingen kan de groene berging plaatselijk dieper worden uitgegraven en daarmee (gedeeltelijk) permanent watervoerend zijn.

Dimensionering groene berging

Benodigde berging

Het waterschap stelt als eis dat een bui van 40 mm binnen het plangebied geborgen moet worden.

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- ◆ Neerslag op groenvoorzieningen komt niet tot afvoer en telt niet mee in de bergingsopgave.
- ◆ Van de 40 mm die valt op verhardingen komt 37 mm tot afstroming. Deze moet geborgen kunnen worden in groene berging.
- ◆ 40 mm die valt in de groene berging zelf moet hierin ook geborgen kunnen worden.

In onderstaande tabel is de benodigde berging weergegeven:

Tabel 4: benodigde berging

Oppervlakken	[m ²]	Bui [mm]	Benodigde Berging [m ³]
Verhard oppervlak uitgeefbaar terrein (90% verhard)	221.296	37	8.188
Verhard oppervlak wegen	27.793	37	1.028
Oppervlak groene berging	24.391	40	976
Totaal			10.192

Bergingscapaciteit groene bergingen

Voor de berging in de groenzones is uitgegaan van de volgende uitgangspunten die voor iedere groene berging gelijk zijn.

- ◆ talud 1:3;
- ◆ diepte groene berging: 1 m;
- ◆ maximale waterdiepte 0,5 m.

In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met een drietal groene bergingen. Berging 1 en 2 zijn die centraal in het plangebied liggen. Berging 3 is die langs de provinciale weg en de rijksweg ligt. (zie figuur 4). In onderstaande tabel is de berging weergegeven.

Tabel 5: Beschikbare berging in groene berging

	Totaal oppervlak groene berging	Oppervlakte bodem	Oppervlakte taluds	Berging
1	4.300	3.033	1.267	1.833
2	8.655	6.719	1.936	3.844
3	11.747	7.311	4.436	4.765
Totaal	24.702	17.063	7.639	10.441

* De beschikbare berging is gebaseerd op een gemiddelde maximale waterdiepte van 0,5 m

Toetsing eisen waterschap Regge en Dinkel

In bovenstaande berekening is nog geen rekening gehouden met beschikbare berging in het RWA stelsel en afvoer van RWA via het verbeterd gescheiden stelsel naar de RWZI.

In totaal is 10.192 m³ berging noodzakelijk om te voldoen aan de eisen van waterschap Regge en Dinkel. In de groene berging is 10.441 m³ berging beschikbaar, uitgaande van een maximale peilstijging van 0,5 meter.

3.4.3. Schoon water bergen, vuil water afvoeren

Geoptimaliseerd verbeterd gescheiden stelsel (VGS+)

Een “traditioneel” VGS-stelsel bestaat uit een riool voor afvalwater (DWA-riool) en een riool voor regenwater (RWA-riool). Het regenwater uit het RWA-riool wordt afgevoerd naar het DWA riool via een koppelpot of gemaal met een capaciteit van 0,3 mm/h. Het DWA-riool transporteert het vuile water en het ingebrachte regenwater naar de RWZI. De rest van het regenwater wordt geborgen in het stelsel (standaard 4 mm berging) voor de drempel bij de uitlaat. Wanneer de berging in het stelsel volledig is benut, komt het overschot aan regenwater tot overstort.

Nadeel van een “traditioneel” VGS is dat relatief veel (schoon) regenwater naar de rioolwaterzuivering (RWZI) wordt afgevoerd. Het waterschap wil voor nieuwe stelsels een optimalisatie waarbij de afvoer van (schoon) regenwater naar de RWZI beperkt wordt. Er zijn verschillende mogelijkheden om het VGS te optimaliseren en minder regenwater af te voeren naar de RWZI.

Op bedrijventerrein Enter is gekozen voor een VGS met een aantal optimalisaties waardoor het voldoet aan de eis dat gemiddeld niet meer dan 30% van alle neerslag via het VGS tot afvoer komt naar de zuivering. De overige 70% wordt dus geborgen binnen het plangebied.

In bijlage 3 is de memo “Afweging stelselkeuze” (kenmerk: WA-LW20080251 d.d. 29 mei 2008) opgenomen. Op basis van deze memo is in het overleg van 4 juni 2008 gekozen voor een geoptimaliseerd verbeterd gescheiden stelsel, zoals hieronder beschreven. In bijlage 6 is de rioleringstekening opgenomen waarop de structuur van DWA en RWA leidingen met afmetingen en hoogten is weergegeven.

Uitgangspunten voor het ontwerp

De belangrijkste randvoorwaarden waaraan het VGS in ieder geval moet voldoen zijn:

- ♦ Hemelwater wordt afgevoerd middels een geoptimaliseerd verbeterd gescheiden stelsel.
- ♦ Niet meer dan 30% van de neerslag mag tot afvoer komen naar de zuivering. Gemiddeld 70% van alle neerslag wordt afgevoerd naar de groene berging.
- ♦ Berging in het plangebied vindt plaats in groene bergingen, met een natuurtechnisch profiel en bijbehorend extensief onderhoud.
- ♦ Er mag geen water op straat ontstaan.

De optimalisaties waardoor het VGS aan bovenstaande randvoorwaarden kan voldoen zijn:

- ♦ Waar mogelijk rechtstreekse afvoer van daken, wegen en terreinen op een groene berging (alleen waar daken en wegen direct grenzen aan een groene berging)
- ♦ Sturing met first-flush pomp en lediging van het stelsel in groene berging.
- ♦ Kleinere pompovercapaciteit (POC) en berging in het stelsel dan de standaard POC van 0,3 mm/h en berging van 4 mm om zoveel mogelijk regenwater te bergen in de groene bergingen en niet af te voeren naar de zuivering.

Rechtstreekse afvoer van wegen

Wegen die langs een groene berging liggen, kunnen door het profiel “op-één-oor” te leggen vanzelf afvoeren naar de naast gelegen groene berging.

Voor de daken en terreinen van gebouwen die langs deze weg is het mogelijk om met een leiding onder de weg door rechtstreeks af te voeren op de groene berging. Er wordt dus geen aparte verzamelleiding aangelegd die voor meerdere gebouwen het dakwater afvoert (geen drie leidingen systeem). Opgemerkt moet worden dat de definitieve verkaveling nog niet bekend is.

De mogelijkheden om daken en terreinen rechtstreeks af te voeren op de groene berging is afhankelijk van een aantal zaken:

- ♦ lengte en verhang leidingen;
- ♦ minimaal benodigde dekking;
- ♦ kruising van riolering in de weg;
- ♦ bodemhoogte van de groene berging.

Bij het definitieve ontwerp zal doormiddel van maatwerk per bedrijf onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om daken en terreinen rechtstreeks af te voeren op de groene bergingen. In deze rapportage en de bijbehorende berekeningen is uitgegaan dat alleen de wegen parallel aan de groene berging rechtstreeks afvoeren.

In onderstaande tabel zijn de geschatte oppervlakken en hoeveelheden weergegeven die rechtstreeks afvoeren op de groene bergingen.

Tabel 6: Rechtstreekse afvoer op groene berging

Verharding	Oppervlakken aangesloten op groene bergingen [m ²]	Rechtstreeks naar groene berging [m ³]
Wegen	7.300	270
Daken	n.t.b.	n.t.b.
Terreinen	n.t.b.	n.t.b.

Afvoer van hemelwater via het VGS

De overige oppervlakken voeren hun water af via de RWA leiding van het VGS. Doel is om de ergste first-flush af te voeren naar de zuivering. Zoals aangegeven moet het stelsel zo ontworpen worden dat gemiddeld 30% van het hemelwater via het DWA afvoert naar de zuivering. Omdat uitgelaten wordt op groene bergingen hoeft het stelsel niet te voldoen aan de emissie eisen die horen bij een standaard VGS. Eventuele vervuilingen die door het vaker overstorten niet naar de zuivering gaan, worden opgevangen in een bodempassage en lozen niet direct op oppervlaktewater.

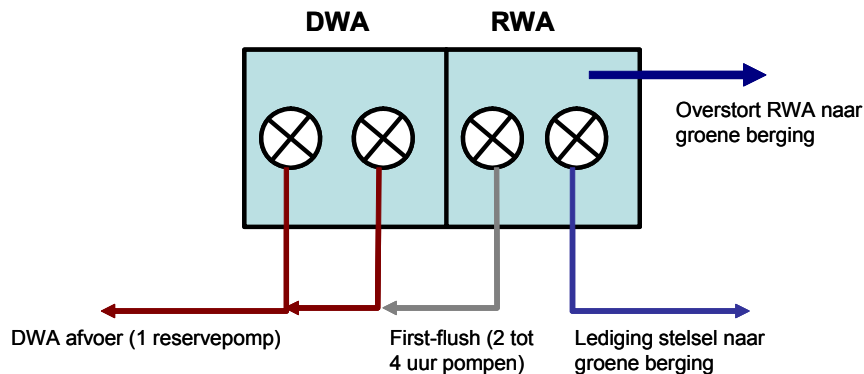
Sturing first-flush en lediging van het RWA stelsel

De 3 belangrijkste maatregelen om de afvoer van schoon regenwater naar de RWZI te voorkomen zijn:

1. Kleine Poc en berging;
2. sturing met first-flush gemaal;
3. lediging van het stelsel met ledigingsgemaal in de groene berging.

In onderstaande figuur is schematisch de pompopstelling weergegeven.

Figuur 9: pompopstelling



In het gemaal worden 2 DWA pompen geplaatst (waarvan 1 reserve), die vuilwater afvoeren naar de persleiding en de zuivering. 1 RWA pomp die first-flush afvoert naar de persleiding en de zuivering en 1 RWA pomp die het stelsel ledigt in de groene berging. De first-flush pomp kan zo aangestuurd worden dat deze na verloop van tijd stopt, zodra al het vuil van de straten is gespoeld, en de first flush is afgevoerd naar de zuivering. Al het overige schone water zal overstorten en aan het einde van de bui via de andere RWA pomp in de retentie-vijver worden gepompt.

Ad 1

Door een kleine POC en berging te kiezen komt het stelsel eerder tot overstort. Hoe meer water tot overstorting komt in de groene berging, hoe minder water naar de zuivering gaat.

Ad 2

Door de first-flush maar gedurende een bepaalde tijd (6 uur) af te voeren en niet constant zoals bij een traditioneel VGS wordt de afvoer van schoon regenwater naar de RWZI verder beperkt. Uitgangspunt is dat na 6 uur de straten voldoende zijn schoon gespoeld.

Ad 3

Het stelsel wordt geledigd in de groene berging. Hierdoor wordt de totale berging in het stelsel niet afgevoerd naar de RWZI.

Aandachtspunt slibophoping

Door de gemeente is aangegeven dat slibophoping in de groene berging een aandachtspunt is bij het gekozen systeem. In principe wordt het merendeel van het slib via de first-flush afgevoerd naar het DWA. Het is echter onbekend hoeveel slib na afvoer van de first-flush nog achterblijft. Slib dat niet afgevoerd wordt via de overstort of met de ledigingspomp geloosd in de groene berging.

Uit onderzoek van de NWRW (NWRW, 1989) zijn in gescheiden rioolstelsels in Amsterdam en Heerhugowaard concentraties droge stof gemeten van gemiddeld 30 mg/l.

Op basis van dit gemiddelde kan voor het bepalen van de grootte van de slibopslag worden uitgegaan van een gemiddelde slibvracht van ca. 200 kg/ha per jaar. Voor toekomstig bedrijventerrein Enter met een verhard oppervlak van circa 25 hectare betekent dit een totale vuilvracht van 5000 kg per jaar.

Als voorzichtige aanname wordt verondersteld dat 80 tot 90% van deze vuilvracht via de first-flush pomp wordt afgevoerd naar de zuivering. 10 tot 20% zal alsnog in de groene berging komen. Dit komt overeen met 500 tot 1000 kg per jaar. Het overgrote deel zal door de ledigingspomp in de berging worden geloosd en dus op 1 plek in de berging geconcentreerd blijven.

Aanbevelingen om slibophoping in berging tegen te gaan:

- ♦ Optimaliseren van de first-flush pomp. Zoveel mogelijk slib zal bij aanvang van de bui door de first-flush pomp afgevoerd moeten worden. De pompduur dient hierop aangepast te worden. Aanbevolen wordt om in eerste instantie een pompduur te kiezen van 6 uur.
- ♦ Een jaar na het in werkingtreden van het systeem dient de pompduur van de first-flushpomp en de slibvracht in de groene berging geëvalueerd te worden.
- ♦ De ledigingspomp loost via een slibvang in de groene berging, zodat de slibvracht geconcentreerd wordt opgevangen en zich niet over de hele groene berging verspreid.
- ♦ Niet het hele stelsel hoeft geleidigd te worden in de groene berging. Er kan voor gekozen worden om bij lediging van het stelsel de laatste hoeveelheid, waar het laatste overgebleven slib zich heeft opgehoopt, niet in de berging maar via de first-flushpomp af te voeren naar de zuivering.
- ♦ De hoeveelheid slib kan verder beperkt worden door een hogere beheerfrequentie (straten vegen en kolken zuigen).

Ten slotte dient opgemerkt te worden dat de slibophoping aanzienlijk minder is dan bij een volledig gescheiden stelsel met bijvoorbeeld wadi's, waar al het regenwater en dus ook al het slib uiteindelijk in de wadi terecht komt.

Toetsing hemelwaterafvoer VGS

Doormiddel van een reeksberekening is getoetst of het geoptimaliseerde VGS inderdaad voldoet aan de eis dat gemiddeld niet meer dan 30% van het hemelwater afvoert naar de zuivering.

De belangrijkste maatregelen om de afvoer naar de zuivering te beperken zijn:

- ♦ Kleine poc van 0,1 mm/h en kleine berging van 3,3 mm.
- ♦ Wegen parallel aan groene bergingen hier rechtstreeks op afvoeren.
- ♦ Beperking van de pomptijd waarin first-flush wordt afgevoerd naar de RWZI.
- ♦ Lediging van het stelsel in de groene berging.

Het stelsel is doorgerekend met een 25 jarige regenreeks van 1955 – 1980. Deze periode geeft een divers en representatief beeld van verschillende neerslaggebeurtenissen.

De periode is zo gekozen dat zowel neerslagpieken als -dalen worden meegenomen in de berekening. De gemiddelde jaarlijkse neerslag is op basis van deze 25 jarige regenreeks circa 800 mm.

In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel neerslag gemiddeld op jaarbasis wordt afgevoerd naar de RWZI en naar de groene berging. In het rekenmodel (SOBEK) wordt rekening gehouden dat een deel van het hemelwater helemaal niet tot afvoer komt via de riolering. Dit blijft achter op daken en wegen en zal uiteindelijk verdampen.

Tabel 7: Afvoer hemelwater naar RWZI en groene berging

[eenheid]		“Standaard” VGS (poc 0,1	First-flush naar de RWZI Pomptijd 2 uur	First-flush naar de RWZI Pomptijd 4 uur	First-flush naar de RWZI Pomptijd 6 uur
Neerslag	- [m ³]	4.318.022	4.318.022	4.318.022	4.318.022
	- [mm/jaar]	800	800	800	800
Verdamping	- [m ³]	744.742	744.742	744.742	744.742
	- [mm/jaar]	138	138	138	138
Totaal afgevoerd (neerslag-verdamping)	- [m ³]	3.573.280	3.573.280	3.573.280	3.573.280
	- [mm/jaar]	662	662	662	662
Overstorten op groene berging	- [m ³]	1.529.797	2.364.294	2.330.157	2.297.539
	- [mm/jaar]	283	438	432	425
	- %	43%	66%	65%	64%
Afvoer naar RWZI	- [m ³]	2.043.481	406.482	471.669	534.543
	- [mm/jaar]	378	75	87	99
	- %	57%	11%	13%	15%
Lediging op groene berging	- [m ³]	0	834.496	771.452	741.196
	- [mm/jaar]	0	155	143	137
	- %	0%	23%	22%	21%

Conclusies

Uit bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat ruimschoots voldaan kan worden aan de eis van het waterschap dat niet meer dan 30% van het hemelwater afgevoerd mag worden naar de zuivering.

De gemeente heeft aangegeven dat vooral de slibvracht die door lediging van het stelsel in de groene berging achterblijft een aandachtspunt is. De resultaten in bovenstaande tabel geven ruimte om dit verder te optimaliseren. Hierbij kan gekozen worden voor (een combinatie van):

- ♦ Een grotere POC dan 0,1 mm/h, zodat bij het verpompen van de first-flush meer slib wordt afgevoerd.
- ♦ Een deel van het stelsel (bijvoorbeeld de eerste helft) te ledigen in de groene berging en een deel (de laatste helft) af te voeren naar de RWZI.

Afvoer van vuilwater via het VGS

Het afvalwater wordt middels een DWA-stelsel ingezameld. Gezien de ligging van de planlocatie kan het DWA niet onder vrij verval op het bestaande stelsel van de kern Enter worden aangesloten. Het DWA zal onder vrijverval worden afgevoerd naar een centraal in het plangebied gelegen pompput.

Op basis van de Leidraad Riolering wordt voor dit bedrijventerrein een DWA-belasting van 0,5 m³/uur per bruto hectare bedrijventerrein aangehouden. Uitgaande van circa 38 hectare bruto bedrijventerrein bedraagt de verwachte afvoer uit het plangebied circa 19 m³/uur.

Voor het verhang van de leidingen wordt uitgegaan van onderstaande tabel. Op de riolerings-tekening in bijlage 6 zijn de leidingen met B.O.B's, diameters en puthoogten weergegeven.

Tabel 8: verhang DWA-stelsel

Afstand tot begin stelsel [m]	Verhang
0 – 150	1:250
150 – 400	1:500
400 – >	1:750

Aandachtspunten

- ♦ Er moet nog nader onderzoek worden gedaan naar de verdere afvoer vanuit de pompput in het plangebied en verder. De voorkeur van waterschap en gemeente gaat uit naar inprikken op de persleiding van het waterschap. De kosten voor de aanleg van een nieuwe persleiding (circa 4 km lang) van bedrijventerrein Enter naar de persleiding van het waterschap zullen echter nog aanzienlijk zijn.
- ♦ Voor het dimensioneren van de vuilwaterafvoer is gebruik gemaakt van de Leidraad (0,5 m³/uur per bruto hectare bedrijventerrein). Het is echter mogelijk dat door de aard van de bedrijven in werkelijkheid veel meer vuilwater zal worden afgevoerd. Op het moment dat hier meer over bekend is zal het ontwerp van het DWA-stelsel opnieuw beoordeeld moeten worden. Mogelijk is het dan nodig om leidingdiameters te vergroten naar Ø300 mm en Ø400 mm.

3.4.4. Kenmerken van het stelsel

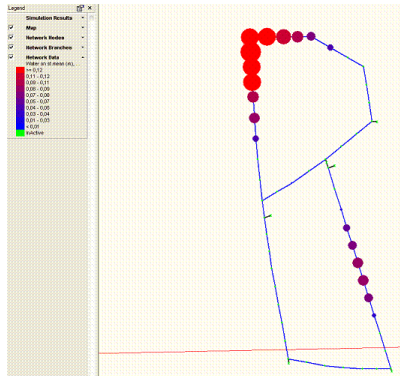
Randvoorwaarden:

- ♦ maaiveldhoogte (straatpeil): 9,60 m +NAP;
- ♦ drempelhoogte overstorten: 9,00 m +NAP;
- ♦ afvoerend verhard oppervlak: 21,6 hectare;
- ♦ afvoer van regenwater naar rwzi: maximaal 30%;
- ♦ geen "water op straat" bij bui 08

Resultaten:

- ♦ tekening rioolontwerp (zie bijlage 6);
- ♦ berging in het stelsel: 710 m³, oftewel 3,3 mm;
- ♦ pompovercapaciteit: 0,1 mm/uur, oftewel 21,6 m³/uur;
- ♦ geen "water op straat" bij bui 08, maar wel bij bui 09 (zie figuur 10).

Figuur 10: Water-op straat bij bui 09



3.4.5. Bluswatervoorziening

Voor een optimale bluswatervoorziening wordt onderscheid gemaakt in primaire, secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen. Dit onderscheid is van belang omdat de eisen die aan de parameters: afstand, capaciteit en bereikbaarheid worden gesteld voor de diverse bluswatervoorzieningen verschillend zijn.

De basiskenmerken van deze drie modellen zijn:

- ◆ De primaire bluswatervoorziening: bestaat uit brandkranen op het drinkwaterleidingnet;
- ◆ De secundaire bluswatervoorziening: grondwater / vijvers met een beperkte capaciteit
- ◆ De tertiaire bluswatervoorziening: vijvers en kanalen op grote afstand met een onbeperkte capaciteit.

Tabel: eisen bluswatervoorziening

Parameters	Bluswatervoorziening		
	Primair	Secundair	Tertiair
Capaciteit (in m ³ /uur)	60 of 30 (permanent)	90 (minimaal 4 uur)	240 (permanent)
Afstand tot object	40 meter	200 meter	750 / 1750 meter
Bereikbaarheid door brandweervoertuig	Max. 15 meter	Max. 8 meter	Max. 50 meter

Op 40 meter van een (brandweer)toegang dient een brandkraan te liggen die minimaal 60m³ per uur te levert. De brandkraan dient rechtstreeks bereikbaar te zijn.

De brandweer Wierden en Vitens (waterleidingbedrijf) ontwerpen samen de primaire waterwinning.

De Elsgraven (waterloop op het industrieterrein) is geschikt als secundaire en tertiaire bluswatervoorziening en zijn goed bereikbaar.

3.5. Archeologie

Wat er tot nu toe bekend is van het plangebied is deels gebaseerd op vondsten en waarnemingen in het gebied zelf en deels op wat uit ervaring elders in soortgelijke landschapstypen bekend is geworden. Tot in de Middeleeuwen werden bij voorkeur de hooggelegen gronden en overgangsgebieden tussen verschillende landschappen benut voor bewoning. De oudste archeologische sporen zijn dan ook op deze plaatsen te vinden.

De belangrijkste conclusies zijn onderstaand opgenomen.

Het plangebied ligt volgens de IKAW-kaart in een gebied met grotendeels een lage archeologische verwachting. In het zuidwesten en in het oosten aan de rand van het plangebied liggen zones met een middelhoge en hoge archeologische verwachting.

Onderzoeksresultaten Vestigia bv (rapportnummer V460, d.d. 4 juni 2008)

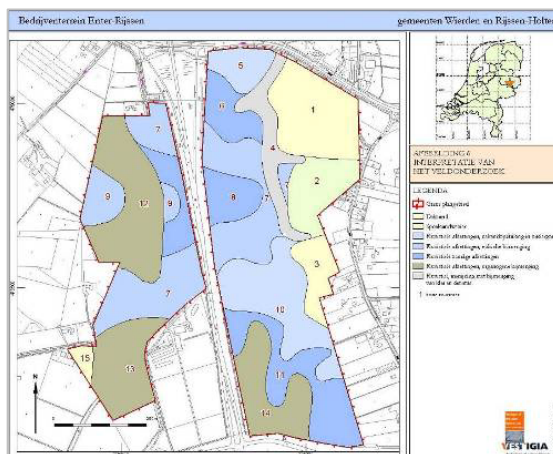
Het onderzoek bestond uit een archeologische en een fysisch-geografische component. Bij het bureauonderzoek zijn alle bekende archeologische en historische vondsten en vondstcomplexen in de directe omgeving van de plangebieden geïnventariseerd.

Het gaat hierbij om vondsten uit de directe omgeving die wijzen op mogelijke bewoning in de periode Late Prehistorie tot en met Romeinse Tijd en de aanwezigheid van een urnenveld uit deze periode. Via een literatuurstudie is een reconstructie gemaakt van de geologie, geomorfologie en bodemopbouw van het plangebied en de directe omgeving. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek is een archeologisch verwachtingsmodel opgesteld, dat getoetst en aangevuld is middels een verkennend en karterend booronderzoek en een veldverkenning binnen de grenzen van het plangebied.

Het plangebied is gelegen in een laagte met beekdal tussen twee dekzandkoppen. Het is niet duidelijk geworden of het oostelijk gelegen urnenveld zich verder in westelijke richting uitstrekt tot binnen de grenzen van het plangebied.

Vestigia adviseert om tussen boring 42 en boring 7 een proefonderzoek uit te voeren om vast te stellen of het urnenveld in westelijke richting doorloopt.

Daarnaast zal, vanwege de hoge trefkans op resten in de vorm van oeverbeschoeiingen, voordena, rituele deposities en afvaldumps, een archeologische begeleiding van bodemingrepen in het beekdal (zone 4) moeten plaats vinden. Mogelijk kan op basis van de resultaten van het proefsleuven onderzoek de archeologische begeleidingszone worden beperkt. Voor de rest van het plangebied wordt geen vervolgonderzoek



Onderzoeksresultaten proefsleuvenonderzoek RAAP

Door RAAP is het benodigde proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zijn er 6 sleuven gegraven van 6 bij 20 meter. Uit het onderzoek is gebleken dat er zich geen archeologische grondsporen bevinden in de bodem. Wel is er in de bodem aardewerk aangetroffen uit de 19^e en 20^e eeuw.

Op basis van deze resultaten is vastgesteld dat er zich geen archeologische resten bevinden in het plangebied. Alle onderzoeksvragen uit het Programma van Eisen (PvE) kunnen daarom negatief beantwoord worden. Het onderzoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van archeologische resten. Nader onderzoek is dan ook niet nodig.

3.6. Ecologie

Bij het opstellen van structuurplan voor het bedrijventerrein is reeds door Ecogroen Advies BV een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd naar de natuurwaarden in het gebied (projectcode Wp (55), augustus 2005). Deze rapportage is bijgevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan.

De belangrijkste conclusies zijn onderstaand opgenomen.

Gebiedsgericht natuurbeleid

Gebiedsbescherming is van toepassing op gebieden die in het kader van de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn als speciale beschermingszone zijn aangewezen. Dit is voor het plangebied niet aan de orde.

Wel ligt even ten zuidwesten van het plangebied, ten zuiden van de A1, het terrein Borkeld. De Borkeld geniet bescherming onder de Natuurbeschermingswet 1998 en kwalificeert zich voor een aantal vegetatietypen, waarbij het als belangrijk habitat fungeert voor de Jeneverbes. Om de relatie tussen de plannen en de instandhoudingdoelen van de Borkeld scherper in beeld te krijgen is door EcoGroen Advies BV een notitie hierover opgesteld (Oriëntatie NB-wet 1998 bedrijventerrein Enter, projectcode 06371, 7 juli 2007).

De conclusies uit dit onderzoek zijn de volgende:

- ♦ Directe effecten
Omdat de ingreep plaatsvindt op ruime afstand van het natuurgebied (> 800 meter) zijn directe effecten als gevolg van de fysieke ingreep uit te sluiten. Bovendien ligt de planlocatie gescheiden van de Borkeld door de tussengelegen en verhoogd aangelegde A1. De afstand tussen het beoogde bedrijventerrein en het natuurgebied de Borkeld bedraagt 1,5 kilometer. De afstand tot het compensatiegebied circa 800 meter.
- ♦ Gebruikerseffecten
Als gevolg van de plannen zijn geen meetbare externe effecten als verdroging, verzuring, vermesing en versnippering te verwachten op de Borkeld. Als voorwaarde kan hierbij worden genoemd dat geen bedrijven met grootschalige (lucht)vervuilende uitstoot worden geplaatst.

Als slotconclusie volgt dat de beoogde wijziging naar verwachting geen effect zal hebben op de instandhoudingsdoelen van de Borkeld. Een vergunning annex artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 is zodoende niet aan de orde.

Ecologische hoofdstructuur

Het plangebied of delen ervan behoren niet tot de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Het meest nabijgelegen gebied vallend onder de PEHS is het bosgebied de Rijsserberg dat op de flank ten westen van de locatie ligt.

De beoogde realisatie van een bedrijventerrein aan de oostzijde en het compensatiegebied voor waterberging en natuur aan de westzijde vormen geen bedreiging voor het functioneren van de PEHS. De aanwezigheid van de PEHS vraagt wel aandacht en een zorgvuldige zonering en aansluiting bij de bestaande natuurwaarden is aan te raden. Hydrologische effecten op de omgeving vragen aandacht.

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet is van kracht en regelt de bescherming van een groot aantal individuele soorten middels een aantal verboden. Bovendien geldt voor een ieder de zorgplicht. Uit het onderzoek (2005) komen de volgende zaken naar voren:

- Binnen het plangebied is geen beschermde of bijzondere flora aangetroffen. Wel kan de licht beschermde plantensoort Brede wespenorchis lokaal worden verwacht.
- Behalve algemeen voorkomende, beschermde broedvogelsoorten zijn ook enkele broedvogels van de Rode Lijst waargenomen. Het betreft hier de soorten Boerenzwaluw, Huismus, Kneu, Patrijs en Groene specht.

Voor met name Kneu en Patrijs is ook verlies aan broedgebied te verwachten. In het te ontwikkelen compensatiegebied kunnen echter voldoende nieuwe broedlocaties worden gecreëerd voor deze en andere soorten.

- De licht beschermde amfibieënsoorten Middelste groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander zijn aangetoond of te verwachten.
- Er zijn geen beschermde vissen, reptielen of beschermde ongewervelde dieren aangetoond of te verwachten.
- Enkele woningen en bomen in het plangebied kunnen dienen als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. Bovendien zijn er structuren aanwezig die mogelijk van waarde zijn als vliegroute of foerageergebied voor bijvoorbeeld Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse vleermuis of Watervleermuis. Nader onderzoek wordt in het onderzoek in 2005 aanbevolen en is als zodanig uitgevoerd (Ecogroen, project 06307, 10 september 2007). In dit onderzoek is geconcludeerd dat de te verwijderen bebouwing en bomen ten tijde van het uitgevoerde veldbezoek niet als vaste verblijfplaats voor vleermuizen dienden.

Omdat niet kan worden uitgesloten dat vleermuizen zich alsnog in het plangebied vestigen is het sterk aan te bevelen om kort voorafgaand aan sloop- en kapwerkzaamheden wederom gericht onderzoek naar vleermuizen uit te voeren. Indien tijdens dit veldbezoek geen vaste verblijfplaatsen of onmisbare vliegroutes worden aangetroffen, kunnen de werkzaamheden zonder nadere voorwaarden worden uitgevoerd. Indien sloop- en kapwerkzaamheden in de winterperiode (15 oktober - 15 april) gepland zijn, dan dient dit aanvullende vleermuizenbezoek voorafgaand aan 15 oktober uitgevoerd te worden in verband met de winterslaap van vleermuizen.

Voor schade aan de genoemde algemene zoogdiersoorten, een licht beschermde plantensoort als Brede wespenorchis, en genoemde amfibieën geldt in voorliggend geval sinds 23 februari 2005 automatisch vrijstelling. Het betreft soorten die onder een licht beschermingsregime vallen en waarvoor het aanvragen van ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk is.

Gezien de aanwezigheid van diverse broedvogels in de eventueel te verwijderen bebouwing en bosschages, is het noodzakelijk sloop- en kapwerkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen van vogels dat grofweg loopt van 15 maart tot 15 juli. De broedperiode verschilt per soort en soms ook per jaar en we wijzen u erop dat in het kader van de Flora- en faunawet voor het broedseizoen geen standaardperiode wordt gehanteerd. Van belang is of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum.

Bovendien wordt aangeraden de eventuele demping van waterhoudende sloten uit te voeren buiten de voortplantingsperiode van amfibieën (half maart tot eind augustus) en werkzaamheden op overwinteringslocaties buiten de periode van november tot maart uit te voeren. Effecten op voortplantende en/of overwinterende amfibieën (en vissen) kunnen dan geminimaliseerd worden.

Tussen 2005 t/m 2007 is ecologisch onderzoek uitgevoerd in het onderzoeksgebied. In tegenstelling tot informatie over vliegroutes is informatie over verblijfplaatsen overigens slechts tijdelijk "houdbaar". Vleermuizen wisselen namelijk regelmatig van verblijfplaatsen en onderzoek naar verblijfplaatsen is daardoor het meest zinvol vlak voorafgaand aan de sloop van bebouwing of de kap van geschikte "vleermuisbomen".

Omdat de enkele gegevens al drie jaar oud zijn is aanvullend onderzoek uitgevoerd en zijn de gegevens geactualiseerd. Eventuele vaste verblijfplaatsen en vliegroutes kunnen het beste in de periode juli - half september worden gelokaliseerd.

In oktober 2008 is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Uit het geactualiseerde onderzoek blijkt dat er geen belemmeringen zijn. Qua vleermuizen, broedvogels et cetera is er vanuit de ecologie geen probleem.

Aan oostzijde van de N347 is echter in de Elsgraven een visje met de naam 'Het Bermpje' opgediept. Deze soort is een middelhoog beschermde vis, tabel 2. Om de Elsgraven te kunnen verleggen is hiertoe ontheffing aangevraagd.

3.7. Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect "geluid".

In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat (geluids-)eisen worden gesteld aan de milieubelastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd aan milieugevoelige functies.

In de directe omgeving van het plangebied is geen spoorweg gelegen. Hier wordt derhalve niet verder op ingegaan.

Wegverkeerslawaaï

Akoestisch onderzoek is door BVA uitgevoerd (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteitsonderzoek, bestemmingsplan bedrijventerrein Rijssen-Enter, kenmerk wdn-980, 3 juni 2008). De belangrijkste uitkomsten zijn onderstaand opgenomen.

Als het bedrijventerrein wordt gerealiseerd, neemt de verkeersintensiteit op de Rijssenseweg door verkeer van en naar het bedrijventerrein toe. In artikel 99 van de Wet geluidhinder is aangegeven dat niet met de aanleg van de rotonde mag worden gestart alvorens een akoestisch onderzoek is gedaan naar de veranderingen die als gevolg van de aanleg van de rotonde optreden in de geluidssituatie.

Op basis van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat er ter plaatse van de aansluiting van de ontsluitingsweg op de Rijssenseweg sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Bovendien wordt de maximale verhoging van 5 dB overschreden en is er sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor de woning Rijssenseweg 40. Dit betekent dat in de huidige situatie niet tot realisatie van de rotonde kan worden overgegaan.

De aansluiting van de zuidelijke ontsluitingsweg op de Vonderweg leidt niet tot een knelpunt omdat er geen woningen gelegen zijn binnen de zone van de aansluiting. Voor de realisatie van de noordelijke en zuidelijke ontsluitingsweg van het bedrijventerrein geldt dat dit akoestisch gezien niet op bezwaren stuit. Voor de woningen binnen de zone van deze wegen geldt dat de geluidbelasting op de gevel de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. Ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn er eveneens geen belemmeringen te verwachten aangezien in geen enkel geval de grensaarden van de onderzochte stoffen worden overschreden.

Geconcludeerd kan worden dat, om realisatie van de rotonde toch mogelijk te maken, maatregelen dienen te worden getroffen. Overeenkomstig de Wet geluidhinder dient het effect van maatregelen te worden bekeken in de volgorde bron, overdrachtsgebied, ontvanger ten einde te trachten de geluidbelasting terug te brengen tot de uitgangswaarde. In onderhavig geval dient in ieder geval de maximale toename te worden beperkt en de geluidbelasting te worden teruggebracht tot in ieder geval 68 dB.

Bij maatregelen aan de bron kan men denken aan het omleiden van verkeer, een lagere maximumsnelheid op de Rijssenseweg of een stiller verhardingstype.

Bronmaatregelen

Het omleiden van verkeer is gezien de ligging van de Rijssenseweg in de totale ontsluitingsstructuur van Enter niet mogelijk. De weg is aangeduid als ontsluitingsweg en vormt de ontsluiting van Enter naar het hoofdwegennet.

Een lagere snelheid is wellicht toepasbaar, echter een snelheid van 60 km/uur is niet wenselijk omdat deze niet past bij de functie van de Rijssenseweg en zou daarmee in dit verband dan ook niet logisch zijn. Daarnaast mag 60 km/uur alleen worden toegepast als de inrichting van de weg deze snelheid rechtvaardigt.

Dit is in onderhavige situatie eveneens niet het geval. Het toepassen van een snelheid van 70 km/uur is alleen toegestaan als er sprake is van een bebouwde komsituatie. Dat is in onderhavige situatie niet het geval. Het opschuiven van de komgrens van Enter in de richting van de rotonde is mogelijk een optie maar stuit op bezwaren vanuit de omgeving. Deze heeft geen kenmerken die een bebouwde komsituatie rechtvaardigen. Geconcludeerd kan worden dat het verlagen van de snelheid moeilijk toepasbaar is.

Het is wel mogelijk aanpassingen te doen aan het verhardingsmateriaal. Hiermee kan een reductie van de geluidbelasting worden verkregen.

Als laatste bronmaatregel kan nog worden overwogen de rotonde verder van de woningen af te projecteren, in de richting van de provinciale weg, waarmee de geluidsbelasting (mogelijk) terug kan worden gebracht. Dit is echter vanuit verkeerskundige optiek minder gewenst gezien de afstand tussen de rotonde en de aansluitingen met de provinciale weg. Daarnaast merken wij op dat de invloed van de rotonde op de toename van de geluidbelasting zeer beperkt is. De toename van het geluid wordt veroorzaakt door de toename in (vracht)verkeer. Het anders situeren van de rotonde levert derhalve weinig positieve akoestische effecten voor de betreffende woningen op.


Maatregelen in het overdrachtsgebied

De tweede mogelijke maatregel heeft betrekking op maatregelen in het overdrachtsgebied, dit kunnen de realisatie van geluidwallen en/of geluidschermen zijn. Gezien het feit dat de dichtst bij de Rijssenseweg gelegen woningen, die het zwaarst geluidbelast zijn georiënteerd zijn op deze weg, is het stedenbouwkundig ruimtelijk niet wenselijk langs deze weg schermen aan te brengen. Bovendien is het niet mogelijk een gesloten scherm te realiseren omdat de woningen worden ontsloten op de Rijssenseweg en het scherm moet worden voorzien van diverse doorsteken. Hierdoor neemt het afschermdende effect af en kan in sommige gevallen zelfs (gevoelsmatig) negatieve akoestische effecten hebben. Ten slotte is het pand Rijssenseweg 40 een Rijksmonument, om deze reden is afscherming eveneens ongewenst.

Geconcludeerd kan worden dat de meest reële maatregel het aanbrengen van een stille verhardingssoort is. Voor deze situatie is ervoor gekozen een SMA 0/6 verharding toe te passen op de Rijssenseweg tussen de rotonde en de Rondweg omdat zich op dit wegvak de hoge geluidbelastingen voordoen. Het toepassen van SMA 0/6 verharding op de rotonde is uit constructieve overwegingen ongewenst.

Tabel 8: Geluidsbelasting $L_{d,m}$ per woning (in dB) a.g.v. Rijssenseweg met SMA

	Gevelbelasting		
	2008	2020	verschil
Rijssenseweg 40	61,86	66,97	5,11
Rijssenseweg 42	60,87	63,62	2,75
Rijssenseweg 42a	61,21	60,06	-1,15
Rijssenseweg 44	52,43	50,80	-1,63
Rijssenseweg 44a	53,35	52,27	-1,08
Rijssenseweg 48	59,58	57,79	-1,79
Rijssenseweg 50	60,87	65,42	4,55
Achterseweg 1a	50,00	48,76	-1,22
Achterseweg 1b	52,01	51,27	-0,74

 saneringswaarde

In bovenstaande tabel zijn de resultaten van deze berekening opgenomen. Ook is hierin voor de huidige geluidbelasting van de saneringswoningen de eerder vastgestelde (sanerings)waarde opgenomen.

Geconcludeerd kan worden dat er in drie gevallen sprake is van een reconstructie. Het betreft in alle gevallen een saneringswoning. Voor de overige woningen is er sprake van een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de heersende waarde. Door de maatregel is de geluidbelasting teruggebracht waardoor er geen sprake meer is van een overschrijding van de toename van de geluidbelasting van (afgerond) 5 dB en ook de maximale ontheffingswaarde niet meer wordt overschreden. Dit betekent dat de realisatie van de rotonde op deze wijze mogelijk is.

Wel dient door het College van B&W van de gemeente Wierden een hogere grenswaarde worden te worden verleend voor de betreffende woningen. Voor de woningen Rijssenseweg 40, 42 en 50 dient respectievelijk 67, 64 en 65 dB als ten hoogste toelaatbare waarde te worden vastgesteld. Dit is wettelijk gezien mogelijk omdat de maximale ontheffingswaarde voor saneringswoningen 68 dB is. Er hoeft om deze reden dan ook niet te worden gezorgd voor compensatie

binnen het plan. Wel dient er voor te worden gezorgd dat het binnenniveau van de woningen is gewaarborgd.

Mogelijk dat hiervoor aanvullende maatregelen aan de woning nodig zijn (maatregelen bij de ontvanger). Dit kunnen zijn isolerende maatregelen aan de gevel zoals het aanbrengen extra isolatie, dikker glas en suskasten et cetera.

Reflectie verkeerslawaaï

Naar aanleiding van zienswijzen van omwonenden is een onderzoek uitgevoerd naar de weerkaatsing van geluid van het verkeer op de N347. Conclusie van dit onderzoek is dat de toename als gevolg van het bedrijventerreingerelateerde verkeer ten opzichte van de autonome situatie in 2020 minder dan 0,5 dB bedraagt.

De effecten van de reflectie zijn wat groter. In het meest ongunstige geval betreft het een toename van 1,45 dB ten opzichte van de situatie zonder reflectie. Dit is echter wel het resultaat van een gesloten bebouingswand. Het effect kan drastisch worden verlaagd door bij de keuze van gevelmateriaal rekening te houden met het tegengaan van reflectie. Hierbij kan worden gedacht aan absorberende materialen of ongelijke gevelstructuren waardoor er verspreiding van geluid plaatsvindt in plaats van reflectie naar een bepaalde locatie.

	Situatie met extra verkeer ten gevolge van het bedrijventerrein			
	Autonoom	Zonder reflectie	Met reflectie	Verskil t.o.v. geen reflectie
001 (400 m)	45,42	45,86	47,30	+ 1,44
002 (500 m)	43,38	43,82	45,28	+ 1,46
003 (600 m)	41,82	42,27	43,62	+ 1,35
004 (700 m)	40,23	40,68	42,13	+ 1,45

Er geen sprake zijn van een reconstructie overeenkomstig de voorwaarden uit de Wgh omdat er geen maatregelen worden getroffen aan de N347 die leiden tot een toename van de geluidbelasting en de toename die ontstaat als gevolg van het verkeer van en naar het bedrijventerrein.

Logischerwijs neemt de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op de N347 naarmate de afstand tot deze weg toeneemt alleen maar verder af, wat betekent dat ook met maximale reflectie op deze afstanden de voorkeursgrenswaarde van Lden 48 niet wordt overschreden.

Het onderzoek van BVA is als bijlage 2 aan deze toelichting toegevoegd .

Industrielawaai

Vanuit de zonering op het bedrijventerrein wordt voorkomen dat er geluidshinder van nieuwe bedrijven op gevoelige functies ontstaat (zie ook paragraaf 3.10).

3.8. Externe veiligheid

Van de ramptypes die verband houden met externe veiligheid³ zijn met name ongevallen met brandbare/explosieve of giftige stoffen van belang.

Deze ongevallen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- ♦ inrichtingen;
- ♦ vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- ♦ vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

³ Indeling Leidraad maatramp.

Het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Wierden is verwoord in de rapportage “Externe veiligheidsbeleid gemeente Wierden” (Royal Haskoning, 2006). Doel van het externe veiligheidsbeleid is om duidelijk te maken welke externe veiligheidsrisico’s in de gemeente Wierden aanwezig zijn en hoe met deze en toekomstige risico’s dient te worden omgegaan. De gemeente Wierden heeft een relatief beperkt risicoprofiel. De gemeente is gericht op het faciliteren van bestaande lokale bedrijvigheid en het ruimte creëren door enkele nieuwe bedrijventerreinen te realiseren.

De gemeente streeft naar een verantwoord evenwicht tussen risico’s en de behoefte aan de activiteiten die de risico’s veroorzaken. Daartoe conformeert de gemeente Wierden zich aan haar wettelijke verplichtingen. Daar waar de gemeente als bevoegd gezag een beoordelingsvrijheid heeft maakt zij in dit beleidsdocument keuzes op het gebied van externe veiligheid. Die keuzes hebben de vorm van algemene uitgangspunten en gebiedsgerichte ambities. Deze zijn nader uitgewerkt in genoemde rapportage.

3.8.1. Inrichtingen

De risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daartoe zijn in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) regels gesteld.

Bij het toekennen van bepaalde bestemmingen dient onderzocht te worden:

- ♦ of voldoende afstand in acht wordt genomen tussen (beperkt) kwetsbare objecten enerzijds en risicovolle inrichtingen anderzijds in verband met het plaatsgebonden risico;
- ♦ of (beperkt) kwetsbare objecten liggen binnen in het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen en zo ja, wat de bijdrage is aan het groepsrisico.

In of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen voor externe veiligheid relevante inrichtingen aanwezig. Op bedrijventerreinen accepteert de gemeente Wierden een enigszins minder streng veiligheidsregime dan in woonwijken. In deze gebieden is de komst van inrichtingen met enige risicobelasting op de omgeving onder voorwaarden mogelijk.

Echter gezien het feit dat het bedrijventerrein Enter-Rijssen op de lokale behoefte wordt gericht is er voor gekozen Bevi-bedrijven alleen met ontheffing toe te staan.

3.8.2. Buisleidingen

Door het westelijke deel van het plangebied loopt een aardgastransportleiding (N-557-52-KR-006 en 007/ Tracé Rijssen- Markelo/ 4 inch/ 40 BAR). Deze leiding is in de plankaart opgenomen. Bebouwing in de buurt van een aardgasleiding is gebonden aan bepaalde afstanden.

De Gasunie heeft in het kader van het vooroverleg een advies uitgebracht over de externe veiligheidsaspecten in relatie tot deze aardgastransportleiding (brief met kenmerk TAJO 08.B.2948):

Dit advies is gebaseerd op het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM, zoals dat naar verwachting in 2009 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire “Zonerings langs hogedruk aardgastransportleidingen uit 1984” zal dan komen te vervallen. Waarschijnlijk zal genoemde circulaire al in 2008 worden opgevolgd door een tijdelijk nieuwe circulaire tot het moment dat voorgenoemde AMvB in werking is getreden.

Voor het groepsrisico is het volgende berekend:

- ♦ De 1% letaliteitsgrens is 45 meter: er vindt geen planontwikkeling plaats binnen de invloedssfeer van deze leiding;
- ♦ De 100% letaliteitsgrens is 30 meter: Binnen dit gebied is geen sprake van een toename van het groepsrisico.

Aangezien is geconstateerd dat er geen planontwikkeling plaatsvindt in de nabijheid van de leiding, wordt het niet noodzakelijk geacht het plaatsgebonden risico van de leiding te bepalen.

De kruising van de gasleiding met de Elsgraven in de nieuwe verbrede situatie vraagt aandacht bij de uitwerking van het plan.

3.8.3. Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor

In de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen (2005) wordt een Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen aangekondigd, dat naar verwachting in 2009 wordt voorzien van een wettelijke basis.

Op dit moment wordt het beleidskader nog gevormd door de "Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen" (circulaire RNVGS, 4 augustus 2004) en de "Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen" (nota RNVGS, 1995/96). De circulaire is een operationalisering en verduidelijking van het beleid uit de nota. Op basis van deze beleidsstukken gelden er normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wat betreft het plaatsgebonden risico geldt ten opzichte van woningen (kwetsbare objecten) een grenswaarde van 10^{-6} per jaar.

Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Wat betreft het groepsrisico is de oriëntatiewaarde bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per transportsegment gemeten per kilometer per jaar:

- ♦ 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- ♦ 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- ♦ 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1000 dodelijke slachtoffers;
- ♦ enz.

Weg en spoor

Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gemeente vindt zowel over de weg als over het spoor plaats.

Uit het Anker-rapport "Inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen" (2006) blijkt dat – voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg – er in de gemeente Wierden *op dit moment* geen aandachts- c.q. knelpunten bestaan met betrekking tot plaatsgebonden risico en groepsrisico. Dit blijft voor de toekomst echter wel een punt van aandacht.

Omdat de in het Anker-rapport gebruikte gegevens echter inmiddels ouder zijn dan 5 jaar en er sindsdien door Rijkswaterstaat nieuwe tellingen zijn verricht (in 2006 en 2007 zijn op ruim 500 wegvakken in Nederland de jaarintensiteiten bepaald) is het groepsrisico alsnog onderzocht met behulp van het programma RBM II, versie 1.3.0. Hieruit blijkt dat er eveneens geen 10^{-6} -contour aanwezig is en dat met betrekking tot het groepsrisico de oriëntatiewaarde bij lange na niet wordt overschreden.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geeft een geringe overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te zien (situatie 2005). In 2010 – 2020 zal deze situatie verbeterd zijn door de inwerking van de Betuweroute. Een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} wordt niet aangetroffen. (zie bijlage 5)

Water

Uit voornoemd Anker-rapport blijkt dat het plangebied is gelegen ver buiten de invloedszones van de dichtstbijzijnde vaarweg.

3.9. Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieubeheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd.

Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Het effect op de luchtkwaliteit van het nieuwe plan is door BVA onderzocht (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier en luchtkwaliteitsonderzoek, bestemmingsplan bedrijventerrein Rijsen-Enter, kenmerk wdn-980, 3 juni 2008). Het onderzoek is erop gericht in kaart te brengen of er overschrijdingen van de grenswaarden optreden (Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit is berekend voor de huidige situatie (2008) en de situatie autonome ontwikkeling in 2010 en 2018. Ook is voor de toekomstige situatie de luchtkwaliteit na planrealisatie doorgerekend, waarbij rekening is gehouden met de verkeersaantrekkende werking door de plantontwikkeling. Uit de berekeningen blijkt dat in geen van de onderzochte jaren sprake is van een overschrijding van de normen voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Dit betekent dat het bestemmingsplan voldoet aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet Milieubeheer/Wet luchtkwaliteit. Verdere maatregelen zijn niet nodig.

3.10. Milieuhinder

Het ontwikkelen van een bedrijventerrein zal behalve op ruimtelijk gebied ook op milieutechnisch gebied gevolgen hebben voor de bestaande woningen en bedrijven in het gebied.

In deze paragraaf wordt een kwalitatief beeld geschetst van de milieusituatie in en rond het plangebied. Er wordt gekeken naar de aanwezigheid van de huidige bedrijvigheid en wat de beperkingen kunnen zijn voor toekomstige ontwikkelingen. De gegevens van beide gemeenten zijn aangevuld met veldstudie. Het wegennet wordt in deze paragraaf buiten beschouwing gelaten.

3.10.1. Milieuhinder veroorzakende elementen

Milieuhinder veroorzakende bedrijven zijn te verdelen in:

1. agrarische bedrijven (stank);
2. niet-agrarische bedrijven (divers).

Ad 1. Agrarische bedrijven

Bij de invloedsafstand van de agrarische bedrijven wordt uitgegaan van omgevingscategorie II, aangezien ze in de buurt van een industrieterrein (zonder bedrijfswoningen) kunnen komen te liggen. Daar waar strengere normen gelden (bij de camping) wordt uitgegaan van omgevingscategorie I. Binnen de geurcontouren is de realisatie van objecten niet uitgesloten; er zal onderscheid gemaakt moeten worden tussen stankgevoelige en minder stankgevoelige functies.

Twee agrarische bedrijven gelegen aan de Rondweg zijn door de gemeente aangekocht (Rondweg 29/31 en 30). De twee bedrijven met agrarische bestemming aan de Rondweg (NUMMERS) zijn niet (meer) volwaardig in bedrijf of staan leeg.

In het gebied aan de westzijde van de provinciale weg ligt ook een agrarisch bedrijf. Deze ligt echter op ruime afstand van het bedrijventerrein en zal derhalve geen hinder voor het bedrijventerrein veroorzaken.

Ad 2. Niet-agrarische bedrijven

Er is een diversiteit aan niet-agrarische bedrijven. Geen van deze bedrijven veroorzaakt hinder die voor een bedrijventerrein beperkend zou kunnen zijn. De meest veroorzaakte milieuhinder is geluidsoverlast. Zo is er een geluidszone opgenomen in het bestemmingsplan "Industrie Baanakkers" (juni 1993) voor het zuidelijke deel van Baanakkers. Voor het noordelijke deel is de zone vastgelegd in een apart besluit. De geluidszone volgt uit het voorkomen van een zogenaamde A-inrichting. Ook de overige bedrijven op het terrein zijn in deze zonering betrokken.

De relevantie van de milieuhinder die wordt veroorzaakt hangt af van de aard van de geprojecteerde bedrijvigheid. Het plangebied ligt buiten de geluidszone, de bebouwing aan de oostzijde van de Rondweg ligt er deels in.

Verschillende vormen van bedrijvigheid kunnen een invloed op elkaar hebben. De meest beperkende aspecten daarbij zijn gevaar, stof en associatie. Met associatie wordt bedoeld dat een bedrijf met een showroom niet graag gevestigd is naast een bedrijf met een rommelig karakter of bedrijven die veel stank of geluid produceren.

Levensmiddelenbedrijven zullen zich niet graag binnen de invloedssfeer van een luchtverontreiniging of stofproducerend bedrijf vestigen.

Op basis van de huidige informatie wordt niet verwacht dat de bedrijfsaard van de bedrijven aan de Rijssenseweg 42 (betonwarenfabriek) en de Vonderweg 31 (kunststofverwerkende industrie) een grote milieuzone met zich meebrengen.

3.10.2. Milieuhindergevoelige functies

Er liggen een aantal milieuhindergevoelige objecten en ruimtelijke elementen met milieuhindergevoelige functies in en om het plangebied:

- de kern van Enter;
- de zone langs de Rondweg, waar (met name agrarische) bedrijvigheid en wonen naast elkaar bestaan;
- bosgebieden;
- verblijfsrecreatie, op Rondweg nummer 44;
- camping aan de Biesterij nummer 1;
- manege-paardenhouderij met minicamping, aan de Biesterij 2 en 3;
- kampeerboerderij aan de Enterveenweg nummer 10;
- de woningen in en nabij het plangebied.

Agrarische bedrijven, maar ook niet-agrarische bedrijven, kunnen in hun bedrijfsvoering beperkt worden, als in een deel van het plangebied een bedrijventerrein wordt ontwikkeld. De meest door bedrijventerreinen veroorzaakte milieuhinder is geluidsoverlast.

Echter dit wordt voorkomen door naast de uitgangspunten die voortkomen uit de ruimtelijke omgeving bij de verkaveling van het terrein ook rekening te houden met zogenaamde milieuc contouren. Afhankelijk van de aard van een bedrijf is een milieucategorie van toepassing, die bepalend is voor de minimale afstand tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing. Deze minimale afstand varieert van 30 tot 200 meter. In het plangebied vallen vrijwel alle kavels binnen de zogenaamde 50 meter contour. Het binnengebied valt binnen de 200 meter contour, op het terrein zullen echter geen bedrijven worden geplaatst die een zo grote milieuzone nodig hebben. Wel worden de meeste overlast veroorzakende bedrijven bij voorkeur meer midden in het gebied geplaatst. Dit is als zodanig opgenomen in dit bestemmingsplan (zie plankaart).

De Provincie geeft in haar provinciale handreiking en beoordeling ruimtelijke plannen aan dat er minimaal 50 meter afstand aangehouden dient te worden tussen de nieuwe bedrijfsbebouwing en de provinciale weg (N347). De minimaal aan te houden afstand tussen de bedrijfsbebouwing en de rijksweg (A1) bedraagt 100 meter. Deze zones zijn daarmee bepalend voor de groenzones en de ruimte voor water.

3.10.3. Plan-mer

Een plan-mer is van toepassing indien:

1. *een plan mer-plichtig is;*
2. *een zogenaamde passende beoordeling op grond van natuurbeschermingswet 1998 gemaakt moet worden ((natura 2000, vogel en habitatrictlijn);*
3. *bedrijven die zich vestigen op het toekomstige bedrijventerrein zelf mer-plichtig zijn.*

Omdat de oppervlakte van het toekomstige bedrijventerrein ruim kleiner is dan de normgrens voor mer. Ook vanuit punt 2 blijkt een plan-mer niet aan de orde na extra onderzoek ten aanzien van de Borkeld (zie p44). De onzekerheid bij punt drie is dat van te voren niet bekend is welke bedrijven zich hier zullen vestigen. Ook is dit nu niet goed te onderzoeken.

Hierom zullen mer-plichtige bedrijven worden uitgesloten en is het uitgangspunt bedrijven uit de categorie 1 tot en met 3, eventueel aangevuld met de wat lichtere bedrijven uit categorie 4.

3.10.4. Meldingsplicht ten gevolge van art. 1.3.1 Bro

Uit artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijk ordening (Bro) vloeit voort dat als een bestemmingsplan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bevat, dit voornemen bekend moet worden gemaakt, tenzij een mer nodig is. Deze regeling geldt sinds 21 april 2008. In het onderhavige geval kon ten aanzien van het vóór de inwerkingtreding van het nieuwe Wro in voorbereiding genomen ontwerp bestemmingsplan geen toepassing aan artikel 1.3.1 worden gegeven omdat dit voorschrift toen nog niet bestond. Het is zoals gezegd pas na het in de Staatscourant van 3 mei 2007 gepubliceerde ontwerp Bro ontstaan en bij de publicatie van het definitieve Bro in Staatsblad. 2008, 145 gebleken. De 'fase van de vroege planontwikkeling' waarop de meldingsplicht blijkens de Nota van Toelichting slaat, was dus al gepasseerd toen de meldingsplicht in het Bro werd ingevoerd.

Vanzelfsprekend volgt hieruit dat de belanghebbenden ook geen schade konden lijden door het niet (kunnen) voldoen aan de meldingsplicht, omdat de fase van vroege planvoorbereiding reeds gepasseerd was ten tijde van de inwerkingtreding van het Bro. Ook ontbreekt in de Nota van toelichting op het betreffende artikel een heldere toelichting op de toepassing van dit artikel.

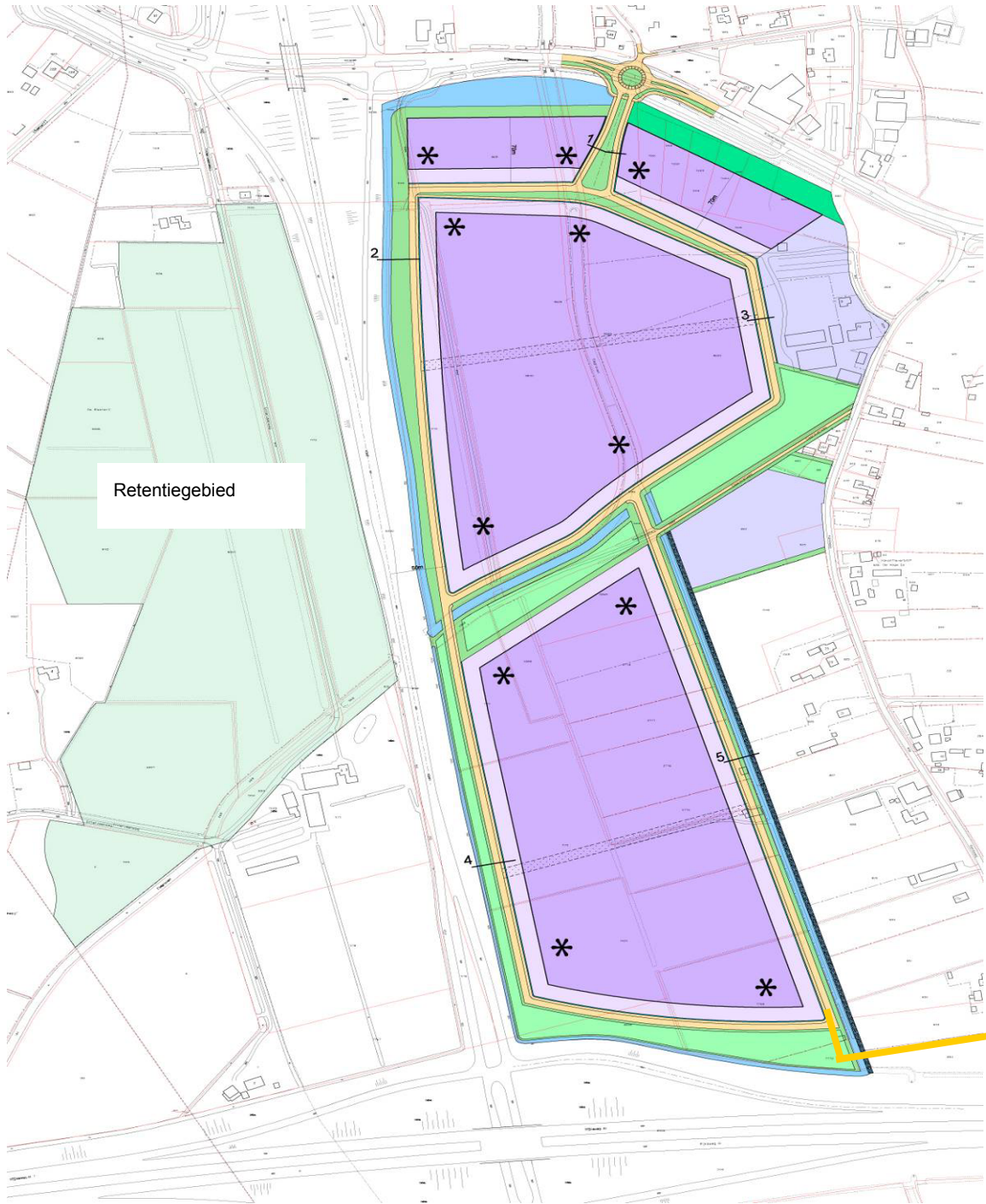
Ondanks het ontbreken van dit artikel tijdens de vroege fase van planbereiding heeft de gemeente achteraf alsnog gevolg gegeven aan de bepaling van artikel 1.3.1 door middel van de volgende publicaties:

- 9 november 2005: advertentie voorontwerp structuurplan Bedrijventerrein Enter-Rijssen (gelegenheid tot indienen reacties);
- 12 april 2006: advertentie ontwerp structuurplan Bedrijventerrein Enter-Rijssen (gelegenheid tot indienen zienswijzen door eenieder);
- 20 september 2006: advertentie vaststelling structuurplan (12 sept. 2006 door raad vastgesteld);
- november 2008: advertentie ontwerp-bestemmingsplan (zes weken ter visie conform nieuwe Wro).

Daarnaast heeft de gemeente kenbaar gemaakt dat:

- voor het plangebied vanaf 2005 jaarlijks een voorbereidingsbesluit is genomen door de gemeenteraad waarvan ook elke keer een mededeling is gedaan in een weekblad en de Staatscourant (+ gelegenheid tot indienen bezwaren voor belanghebbenden);
- vanaf 2005 is op (het grootste gedeelte van) het plangebied een voorkeursrecht in het kader van de Wvg gevestigd.

Bewoners en omwonenden hebben daarnaast meerdere brieven ontvangen zoals voorafgaand aan het opstellen van het structuurplan, voor de inloopavond ten tijde van de ter visieligging van het ontwerp-structuurplan, een uitnodiging voor de informatieavond (geen inspraak) ten tijde van het voorontwerpbestemmingsplan en het ter visie leggen van het ontwerp bestemmingsplan.



In dit hoofdstuk wordt het plangebied en de ontwikkelingen die worden voorgesteld ruimtelijk beschreven. De beschrijvingen voor het nieuwe bedrijventerrein en het gebied voor natuur/waterberging en landbouw zijn in separate paragrafen opgenomen.

4.1.1. Nieuw bedrijventerrein Enter-Rijssen

De gemeenten Wierden en Rijssen-Holten gaan gezamenlijk tussen Enter en Rijssen, ter hoogte van de afslag met de A1, een nieuw bedrijventerrein ontwikkelen. Dit nieuwe bedrijventerrein moet in de komende jaren in de gezamenlijke behoefte aan ruimte voor bedrijven gaan voorzien. Grofweg gaat het om zo'n 30 hectare bruto (24,5 hectare netto) bedrijventerrein.

Belangrijkste elementen zijn:

1. een bedrijvenpark met een hoogwaardige groene uitstraling;
2. één hoofdontsluiting met groots vormgegeven entree;
3. aantrekkelijke zichtlocaties achter bomen aan de N347;
4. structurerende groen, water en groene waterberging;
5. variatie in perceelsgrootte.
6. aantrekkelijke zichtlocatie vanaf A-1

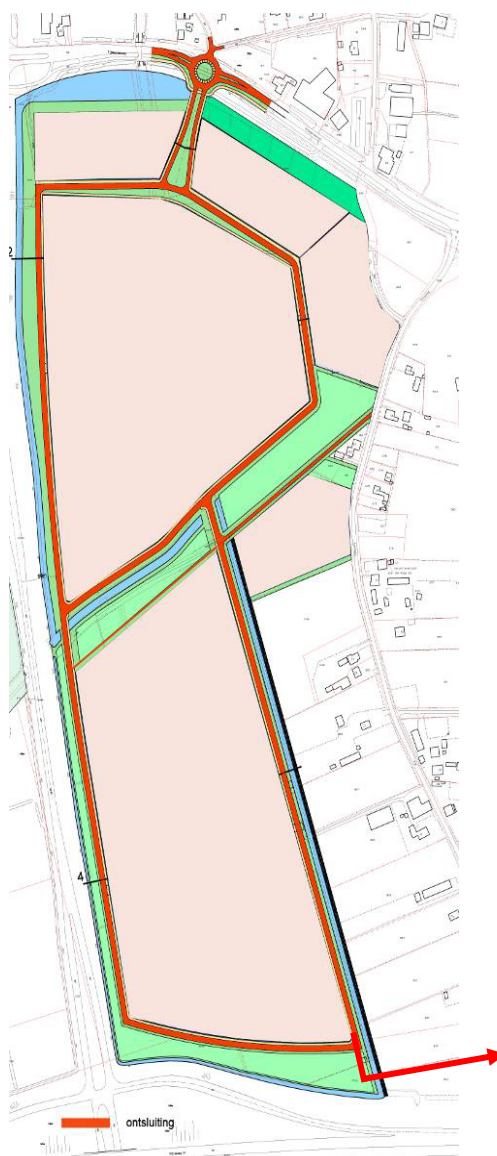
Het plangebied ligt als een laag en nat gebied tussen twee stuwwallen met de kern Rijssen op de stuwwal aan de westzijde en de kern Enter op de stuwwal aan oostzijde. De hoofdverbinding tussen beide kernen is de Entersestraat-Rijssenseweg. De N347 kruist deze weg ongelijkvloers.

Op de N347 tussen de aansluiting Rijssenseweg/Entersestraat zijn in de nabije toekomst VRI en toekomstige weefvakken voorzien. In overleg met de provincie is in het meest noordelijk deel van het plangebied hiervoor extra ruimte gereserveerd.

Op ruime afstand hiervan zal het nieuwe bedrijventerrein worden ontsloten.

Op beide stuwwallen zijn langs de randen van de twee hoger gelegen gebieden op de 10 meter hoogtelijn boerderijen gebouwd (De Biesterij Rijssen-Holten en De Rondweg-Enter). Voor de Rondweg wordt in een eigen traject een apart bestemmingsplan opgesteld.

Aan de westzijde van de N347 zal een retentiegebied worden aangelegd. Onderzocht wordt of bestaande boerderijen buiten het plangebied een rol kunnen blijven spelen bij het beheer van dit natte natuurgebied.



4.1.2. Ontsluiting en typering van de openbare ruimte

De belangrijkste entree van het bedrijventerrein bevindt zich aan de noordzijde van het plangebied in de vorm van een rotonde. De rotonde ligt in de Rijssenseweg op een afstand van circa 120 meter ten opzichte van de af- en oprit van de provinciale weg (N347). Hierdoor wordt het zware verkeer dat naar het bedrijventerrein wil zo snel mogelijk afgebogen van de Rijssenseweg en hoeft dit niet verder richting Enter te rijden.

Scenariostudie rotonde entree bedrijventerrein
--

<p>In eerste opzet is de rotonde voor de entree van het bedrijventerrein gedacht in het huidige profiel van de Rijssenseweg nabij Rijssenseweg 48. Vanwege de ligging ten opzichte van nabije woningen (met name Rijssenseweg 48) is voor de definitieve plaatsbepaling van de rotonde een scenario-studie gedaan. Hierbij is gekeken naar mogelijkheden de rotonde te positioneren op dezelfde locatie maar verschoven in zuidelijke richting, het verplaatsen van de rotonde in oostelijke of zuidwestelijke richting of naar de afslag met de N347. Uiteindelijk is er voor gekozen de rotonde in het huidige profiel van de Rijssenseweg in te passen, nabij woning Rijssenseweg 48 maar op ruime afstand verschoven in zuidelijke richting. Deze locatie past goed in bestaande ruimtelijke omgevingsstructuur en goed in de opzet van het bedrijventerrein. Verkeerskundig is dit ook een goede oplossing aangezien uitgaand verkeer in een gestrekte lijn op de rotonde aanrijden en inkomend verkeer juist in snelheid wordt geremd. Nadeel van dit scenario is dat het een grotere ingreep op de Rijssenseweg betekent en het plan ten koste gaat van een deel van de carpoolplaats. Deze beide nadelen wegen echter niet op tegen de voordelen. Aan de andere scenario's kleven grotere bezwaren (zowel ruimtelijk als verkeerskundig).</p>

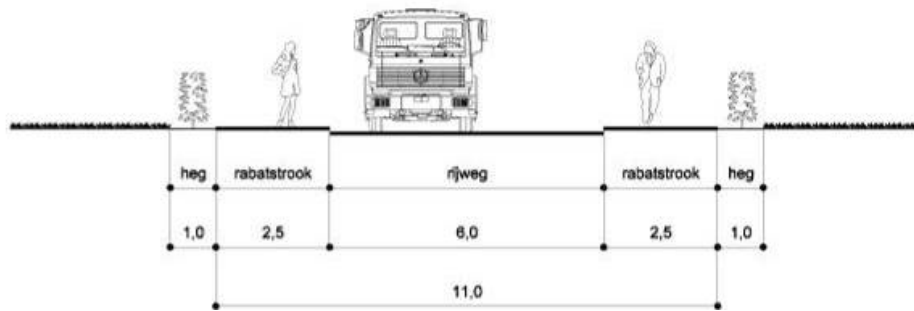
Mede naar aanleiding van zienswijzen van bewoners van de Rijssenseweg is door Goudappel-Coffeng nogmaals een onderzoek gedaan naar diverse alternatieven voor de rotonde, waaronder twee varianten (een enkelstrooks- en een turborotonde) in de oksel van de afrit van de N347. Deze twee varianten zijn vanwege de doorstroming en de verkeersveiligheid niet wenselijk. De rotonde nabij Rijssenseweg 48 blijft hiermee als beste alternatief overeind. Voor het rapport zie bijlage

De entreeruimte van het bedrijvenpark is een belangrijke presentatieruimte van het bedrijventerrein. Deze bestaat uit een gazon met hierin enkele grote bomen die de kans hebben fors uit te groeien. De entreeruimte sluit aan op het meest noordelijk gelegen circuit van rondwegen. Beide circuits van rondwegen liggen grotendeels in het groen aan de rand van het plangebied.

Het profiel hiervan is karakteristiek voor het bedrijventerrein en bestaat uit een rijbaan met een breedte van 6 meter, geflankeerd door een rabatstrook van 2,5 meter breed aan één of aan beide zijden.

Het profiel wordt begrensd door openbaar groen/water of door een brede haag die op eigen terrein zal worden aangelegd.

De haag op de overgang van particuliere naar openbare grond gebied is van belang voor de positieve visuele beleving van het bedrijventerrein. De vastlegging hiervan zal onderdeel zijn van een aparte parkmanagement overeenkomst.



De meeste bedrijven liggen aan de rondwegen. Vanwege het hoge ambitieniveau voor de uitstraling van het bedrijventerrein zullen afspraken worden gemaakt over entreezones (representatie), parkeren voor bezoekers en personeel en de wijze van opslag van goederen. Deze uitgangspunten voor afspraken zijn vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor het bedrijventerrein.

In het midden van het bedrijventerrein (bij de groenzone) wordt een vrijliggend fietspad aangelegd, dat een ontsluitende functie heeft voor het langzaam verkeer richting het bedrijventerrein. Dit fietspad sluit aan op de Rondweg waardoor een goede ontsluiting voor langzaam verkeer ontstaat richting Enter, gescheiden van het zware verkeer.

Het nieuwe bedrijventerrein zal in de eerste plaats worden ontsloten via een rotonde op de Rijsenseweg. Een tweede ontsluiting zal het nieuwe bedrijventerrein verbinden met de Vonderweg op de Baanakkers en is tevens een goed ontsluitingsalternatief in geval van calamiteiten.

De meest logische plek voor deze tweede ontsluiting ligt aan zuidzijde van het terrein, dicht bij de A-1 omdat op deze plaats verkeersbewegingen tussen beide bedrijventerreinen en ook extra sluipverkeer tot het minimum zullen worden beperkt.

Met dit gegeven zijn 3 varianten ruimtelijk met elkaar vergeleken waarbij verschillende ontsluitingsoplossingen op het terrein Kamphuis of op het terrein ten noorden hiervan, terrein Morsink, zijn gelegen.

De nadelen van beide varianten waarbij de aan te leggen ontsluitingsweg ligt ten noorden van het terrein Kamphuis zijn versnippering van het terrein en verkleining van het uitgeefbaar gebied. Bovendien zal hierbij het terrein en de woning Kamphuis als het ware op een vluchtheuvel tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de A-1 komen te liggen. Deze situatie is voor een woning ongewenst.

Bij de derde variant ligt de nieuwe ontsluiting parallel aan de A-1 over het terrein Kamphuis. Dit heeft de volgende kenmerken;

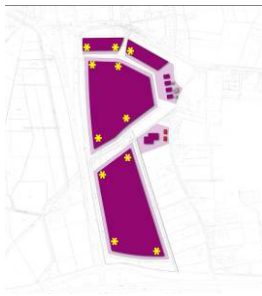
- voortborduren op de groene/ natte zone langs de A-1;
- bundeling van lijnen in groen;
- het terrein wordt niet doorsneden en versnipperd door infrastructuur.

Vanwege bovengenoemde argumentatie heeft ruimtelijk gezien de ontsluiting parallel aan de A-1 duidelijk de voorkeur. De gemeente is in overleg met de familie Kamphuis met betrekking tot de mogelijkheden van minnelijke verwerving. (On-)mogelijkheden voor alternatieve vestigingen worden in dit overleg betrokken. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond.

Het is van belang dat de Rondweg vanwege deze verbinding niet verder belast wordt. Om die reden is de toegang voor (vracht-)autoverkeer tot de nieuwe ontsluitingsweg via de Rondweg niet mogelijk.

4.1.3. Bebouwing

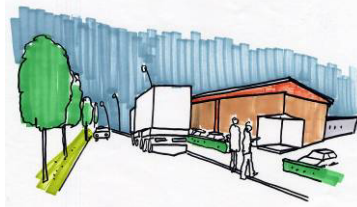
Een zekere harmonie in architectuur, kleuren en materialen draagt bij aan de visuele beleving van het bedrijventerrein. Om een rommelig beeld te voorkomen, is het van belang vooraf afspraken te maken over de bebouwing langs representatieve zones aan de entree en de rondwegen.



De locaties gelegen langs de Rijssenseweg en de Rondweg zijn meer unieke representatieve plekken. Op de met een * aangegeven plaatsen (zie afbeelding) zal extra op architectuur worden gelet. Voor bedrijven die aanspraak willen maken op deze plaatsen zal extra inspanning worden gevraagd met betrekking tot presentatie van het bedrijf. Op twee plekken grenst het bedrijventerrein aan de rondweg. Deze kavels zullen op aparte wijze worden verkaveld, waarbij bomen een grote rol spelen. In het beeldkwaliteitsplan zijn per plek aparte richtlijnen opgesteld.

Vanwege een behoefte om enig verschil aan te brengen tussen het noordelijke deel ten opzichte van het zuidelijke deel zijn in het beeldkwaliteitsplan extra richtlijnen opgesteld. Voor elk bedrijf geldt dat de hoofdtoegang tot het gebouw vanaf de weg goed zichtbaar en herkenbaar moet zijn. Dat kan door een uitsparing, een luifel, een bebouwingsaccent in de hoogte of een verbijzondering in de architectuur zoals plaatsing van een element met een andere richting.

Kantoren, presentatiegebouwen en entrees liggen meer aan de voorzijde van de bebouwing.



Loodsen, magazijnen en het overige parkeren ligt op het achterterrein. Blinde gevels die zijn gericht naar de openbare weg of naar het openbaar groen dienen te worden geweerd.

Ook te lange geveldelen moeten worden voorkomen. Daarom is de maximale basismaat voor de gevel 20 meter, waardoor een zekere regelmaat in de architectuur gewaarborgd is.

Het bouwen in de rooilijn is een middel om rommeligheid tegen te gaan. Om te veel hoogte verspringing te voorkomen op de voorgevellijn is een minimum hoogte vastgelegd van 8 meter. Samen met de regel dat in de bebouwingszone grenzend aan de openbare ruimte minimaal 75% van de voorgevellijn bebouwd dient te zijn wordt de ondernemer zo gestimuleerd zo veel mogelijk volume in de rooilijn te bouwen waardoor ruimtelijke continuïteit van de gevelwand gewaarborgd is. Meer achterop de kavel zijn de bebouwingseisen ruimer gesteld.

4.1.4. Zichtlocaties

Het bedrijventerrein ligt aan de A1, de N347 en de Rijssenseweg. Vanaf deze wegen ligt het bedrijven terrein in meer of mindere mate in het zicht. In het ontwerp komt dit op de volgende manier tot uitdrukking;

Het bedrijventerrein grenst aan de zuidzijde aan de A-1. De uitstraling van de A-1 in dit deel van Overijssel wordt in de huidige situatie in hoofdzaak bepaald door groen en kunstwerken.

Rijdend over de A-1 wisselen open landschap (velden en weiden), dicht groen (bossages, afschermend groen) en bomenrijen elkaar af. De A-1 kruist de N347 op niveau. De Baanackers manifesteert zich als enige bedrijfsterein in deze omgeving naar de snelweg. In combinatie met kunstwerken maakt dit de A-1 tot een in hoofdzaak groene, nog niet verrommelde snelweg.

De A-1 bij enter van west naar oost			
			
Korte blik op het bedrijventerrein Enter, Kruispunt is ingepakt in groen	Stijgen tot hoogste punt. In verte aan linkerhand is Baanackers in zicht	Baanackers toont zich naar snelweg, Dock 36, rood gelaagd gebouw	Vernauwing van beeld door geluidsschermen

De A-1 bij Enter van oost naar west			
			
Vernauwing van beeld door geluidsschermen	Zicht op Baanackers Dock 36, rood gelaagd gebouw, wisseling in hoogte en kwaliteit	Zicht op (huidige) schuren aan de Rondweg. In de verte ligt het bedrijventerrein Enter.	Tussen de bossages is ruim zicht op het bedrijventerrein Enter.

Het ligt voor de hand om de nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein Enter, de nieuwe ontwikkelingen bij de Rondweg en de Baanackers ruimtelijk op elkaar te betrekken. Er is een aanzet gemaakt voor het opstellen van een visie op hoger schaalniveau die uitstijgt boven het schaalniveau van het bedrijventerrein Enter, de Rondweg of de Baanackers afzonderlijk.

In deze visie dienen de verschillende onderdelen in samenhang met elkaar en in samenhang met het onderliggende landschap (bijvoorbeeld de Es) naar voren te komen. Om een hogere kwaliteit langs de A-1 en de N347 mogelijk te maken is meer flexibiliteit ingebouwd door middel van een wijzigingsbevoegdheid.

In vergelijking met de bebouwing langs de Baanackers komt de bebouwing op het bedrijventerrein Enter-Rijssen verder van de A-1 af te staan. Om een gebouw te maken met een impact dat te vergelijken is met het volume van het gebouw 'Dock 36 op de Baanackers' is extra hoogte nodig.

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid langs de A-1 en aan de zuidzijde van het gebied langs de N347 is hierom gezorgd voor extra flexibiliteit met name in de bebouwingshoogte zodat de bebouwing zich kan manifesteren op de schaal van de A-1.

Deze maatvoering is voldoende om op het bedrijventerrein Enter-Rijssen (op bescheiden wijze) een visitekaart te realiseren en de bestaande en nieuwe bebouwing langs de A-1 fysiek te beëindigen. Met de genoemde wijzigingsbevoegdheid is een maximale bouwhoogte aan de zuidzijde van 18 meter mogelijk met een in omvang beperkt accent tot 25 meter.

In het beeldkwaliteitsplan is op deze locatie een ster geplaatst voor toekomstige bebouwing. Dit betekent dat welstandelijk extra veel aandacht aan de bebouwing op deze plaats zal worden gegeven. Op deze plaats zal naast een uitgebreide aandacht voor de bebouwing tevens veel aandacht worden geschonken aan een groene inrichting van het eigen maaiveld grenzend aan openbaar gebied.

De verrommeling van de A-1 wordt tegengegaan door;

- ◆ de bebouwing langs te A-1 te laten reageren op de A-1;
- ◆ de inrichting van het bedrijventerrein Enter, de Rondweg en de Baanakkers op elkaar afstemmen;
- ◆ de ontwikkeling van een visie op de A-1 zone op hoger schaalniveau.



In het algemeen dienen bedrijven in de architectuur en algemene uitstraling zich als visitekaart voor het gehele bedrijventerrein te presenteren. In het beeldkwaliteitsplan zijn aanvullende randvoorwaarden met betrekking tot de bebouwing en de inrichting gesteld. Hiermee wordt onder andere een gevarieerd bebouwingsbeeld langs de N347 geborgd zonder ontsierende opslag in het zicht.

Het bedrijventerrein heeft twee gezichten naar de N347. Het zuidelijk deel is een deel met groene waterberging en een bomenrij in het groen.

De wijzigingsbevoegdheid maakt tevens een accent van 18 meter hoogte aan de zuidwestzijde mogelijk, rekening houdend met de toekomstige bebouwing aan de A-1. Hiermee ontstaat ruimte om meer evenwicht in de zuidwestelijke gevelwand aan te brengen.

Hiermee ontstaat tevens meer differentiatie in hoogte tussen de bebouwing aan zuidwestzijde en noordwestzijde.

De voorruimte, het opgaande groen en de bomen vormen een groene coulisse voor de achterliggende bedrijven. Bedrijven kunnen zich naar deze zijde goed presenteren. Het noordelijke deel van het bedrijventerrein langs de N347 ligt aan de nieuwe loop van de Elsgraven. Hier komen bedrijven die baat hebben bij een zichtlocatie en zich goed willen en kunnen presenteren. De structuur van de bebouwing en de architectuur van de bedrijven spelen direct in op deze bijzondere ligging.

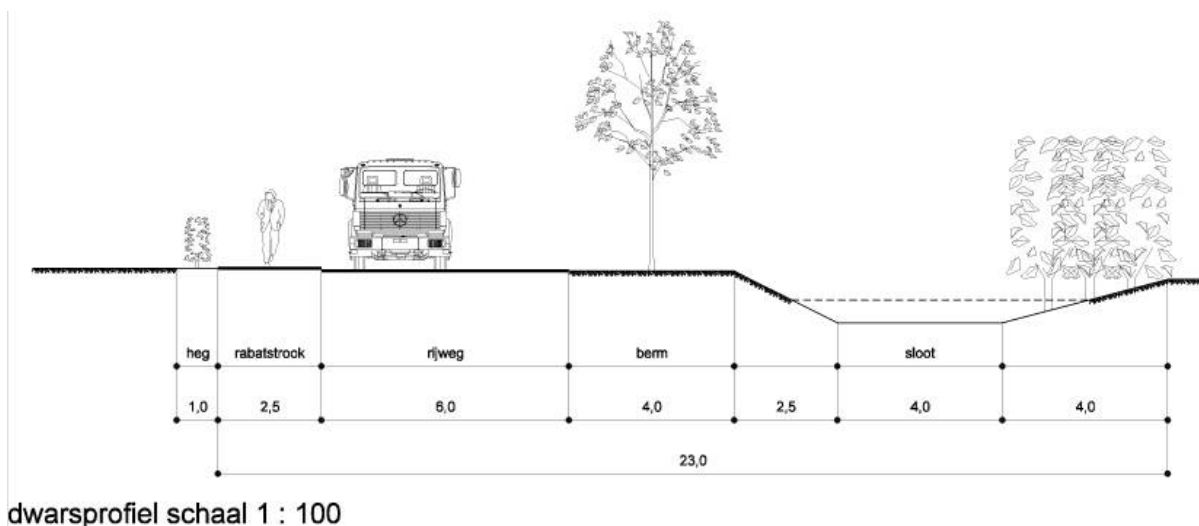
De bebouwing bij de entree aan de Rijssenseweg zetten de toon voor de rest van het bedrijventerrein. Bedrijven aan de entree zijn goed in zicht. Dit moet tot uitdrukking komen in de architectuur. De overige bebouwing aan de Rijssenseweg is zichtbaar achter groene coulissen.

4.1.5. Parkeren en opbouw bedrijfskavels

Parkeren vindt plaats op eigen terrein. Het uitgangspunt is afhankelijk van het soort bedrijf een norm van 1 parkeerplaats op 50 m² tot 1 parkeerplaats op 100 m². Voor bedrijfsverzamelgebouwen ligt de norm tussen 0,8 en 1,7 per 100 m².

Om het straatbeeld als een doorlopend geheel op te kunnen vatten worden bepaalde eisen gesteld aan de situering van de bebouwing op de kavel. Op elke bedrijfskavel is achter de haag op het voorterrein ruimte voor één dwarsparkeerstrook. De overige parkeerplaatsen liggen meer op het achterterrein in de diepte van de kavel.

De afwisseling van bebouwde en onbebouwde ruimte zal in het beeld een zekere regelmaat moeten krijgen. Parkeerterreinen naast bebouwing worden bij voorkeur aan beide zijterreinen begrensd door bebouwing.



4.1.6. Water en groene waterberging

Eén van de hoofdthema's van dit bestemmingsplan is water. Water staat aan de basis van het ontwerp. Dit geldt zowel voor het bedrijventerrein aan oostzijde van de N347, als voor het gebied ten westen hiervan, waar een groot retentiegebied zal worden aangelegd.

Het intensieve overleg heeft geleid tot een waterhuishoudingsplan voor het bedrijventerrein Enter. In paragraaf 3.4. is dit onderzoek nagenoeg integraal opgenomen.

Hierin is de beschikbare bergingscapaciteit van het voorstel voor de regionale waterhuishouding getoetst aan de eisen. Geconcludeerd wordt dat met voorgestelde inrichting voldoende berging wordt gecompenseerd.

Westelijke retentiegebied

Het gebied aan westzijde van de N347 wordt geschikt gemaakt als retentiegebied. Om de capaciteit te bereiken zal het gebied deels worden afgegraven. Het gebied krijgt de bestemming "Agrarisch met waarden - natuur en landschap".

Dit betekent dat de retentiefunctie van het gebied door middel van de aanduiding retentie in dit bestemmingsplan is vastgelegd.

Het gebied kan op verschillende manieren worden benut. Het gebied kan geschikt worden gemaakt als nat hooiland. Maar ook kan het gebied dienst doen als rustig recreatiegebied (wandelaars). Het is mogelijk in de toekomst een pad aan te leggen zodat het gebied betreedbaar is.

Van belang is dat dit gebied relatie krijgt met het naastgelegen Hollands Schwarzwald. De hoger gelegen wal kan tevens worden benut als wandelroute waardoor deze verbinding tot stand wordt gebracht.

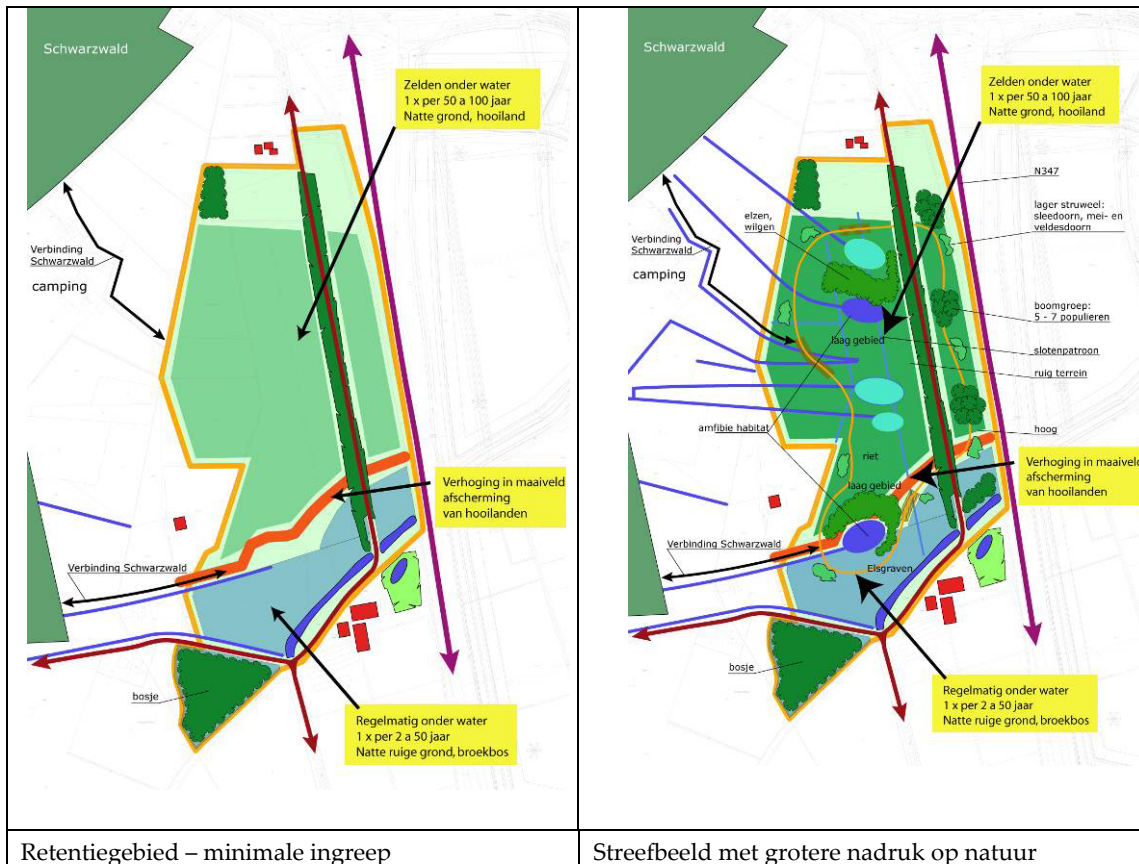
In het zuiden, waar de Elsgraven het gebied komt binnenstromen wordt door een geringe verlaging van het maaiveld waterberging gecreëerd. Het al bestaande Broekbos maakt hier deel van uit. Dit gebied komt eens per 2 à 50 jaar onder water te staan.

Het is van belang dat de natte hooilanden (eens per 50 à 100 jaar) aan de noordzijde zelden onder water loopt met het voedselrijke water van de Elsgraven. Tussen beide gebieden ligt daarom een verhoging van het maaiveld, een wal (op de kaart een brede oranjegekeurde lijn).

De precieze inrichting echter is binnen bovengenoemde bestemming nog vrij en biedt ruimte voor verschillende verhouding tussen de verschillende functies en uitstraling. In de volgende twee kaartjes zijn twee mogelijke toekomstbeelden in plattegrond getekend. Op het eerste kaartje is een plattegrond aangegeven van de toekomstige situatie met minimale wijzigingen. De nadruk van functie ligt bij agrarisch gebruik.

Op de tweede kaart is op globale wijze een mogelijk streefbeeld aangegeven met herinrichting en een grotere nadruk op de overige functies. Op bescheiden schaal wordt het gebied ingericht met groen langs de N347 in groepen populieren, en centraal in het gebied met wilgen en/of elzenbossen centraal in het terrein. Ook kunnen enkele plekken worden gerealiseerd die dienen als (deel) leefgebied voor amfibieën.

Vanuit het bedrijventerrein is het retentiegebied aan oostzijde van de N347 niet rechtstreeks betreedbaar. De N347 ligt op maaiveldniveau. Een ondergrondse verbinding is niet aan de orde.



Op het bedrijventerrein

Ook voor de oostzijde van de N347 is in het waterhuishoudingsplan het voorstel voor de lokale huishouding beschreven. In het toekomstige watersysteem wordt het vrijkomende hemelwater en afvalwater van het bedrijventerrein gescheiden afgevoerd. De neerslag die lokaal valt zal ook lokaal geborgen worden. Ook moet de huidige afvoerfunctie van het oppervlaktewater behouden blijven en mag geen overlast ontstaan als gevolg van hoge grondwaterstanden.

Een groot deel van het onverharde openbare gebied is sloot of groene waterberging. De sloten hebben tevens een functie als afvoer van water van elders. Sloopwater en 'groene waterbergingen zijn met elkaar vervlochten en moeten een substantieel deel van de hoofdstructuur van het bedrijventerrein zijn. De groene waterbergingen zijn er om het water uit het gebied zelf zo lang mogelijk vast te houden.

Een bijzondere sloot is aan de zuidoostkant gelegen. De oostelijke oever van deze sloot wordt ingericht als een strook met "broekbos". Zo wordt tevens het zicht vanaf de rondweg op het bedrijventerrein verzacht.

Het broekbos zal worden onderhouden door middel van eilandbeheer. De bomen die hier worden geplaatst moet het natte soort zijn, zoals Zwarte Els en Wilg.

4.1.7. Groen

Samen met het water is het groen een streekeigen decor voor de bedrijven. In de natte lage gebieden zijn in het verleden met name Elzen en Populieren gepland. De Populier was voor de streek van economisch belang; er werden en worden klompen van gemaakt. De kwaliteit van de huidige beplanting is niet bijzonder hoog. Ook in de toekomstige situatie speelt streekeigen beplanting een grote rol in de opzet en uitstraling van het gebied. Voor het westelijke retentiegebied wordt mogelijk een nieuw ontwerp van de aanplanting gemaakt (zie afbeelding streefbeeld en bij paragraaf 4.1.5).

Op de grens van de bedrijfskavels aan het noordelijke en het zuidelijk circuit wordt op particulier terrein de groene uitstraling gecompleteerd door een lage geschoren haag (meidoorn, sleedoorn) aan voorzijde van de kavel. Vanwege het belang van deze haag zal de aanleg en het beheer van deze haag in het parkmanagement worden vastgelegd.

De wens tot een groot uitgeefbaar terrein in combinatie met de wens tot verzachting van het beeld vanaf de Rondweg op het bedrijventerrein heeft aan zuidoostzijde geleid tot een bijzonder profiel. Hier zal een Broekbosstrook aan een brede sloot worden gerealiseerd waarbij de bomen (Elzen) op een geleidelijk oplopende oever komen te staan. Ook aan de andere zijde van de sloot zullen in de berm een bomenrij (Elzen) worden geplant.

Vanwege het (water)beheer zullen deze op één meter vanaf de rand van de weg en met een tussenruimte van circa 15 meter komen te staan.

De groene waterbergingen staan 85% van de tijd droog om modderige situaties en muggenoverlast te voorkomen. De groene bergingen kunnen gecombineerd worden met groenvoorzieningen.

De groene waterbergingen zijn niet overal even breed. Op regelmatige afstand zullen schiereilanden met hierop populieren (zuidzijde) en meidoorn (west en centraal) geplaatst worden.

De verlegde Elsgraven ligt aan noordwestzijde van het bedrijventerrein. Een enkele keer, bij extreme regenval, treedt deze buiten haar oevers. De oostenlijke oever kan dit opvangen. De capaciteit is verhoogd door een flauw oplopende oever. De oever is deels beplant en je kan er wandelen. Eens in de zoveel tijd (100 jaar) zal het water stijgen en een groot deel van de opgaande oever doen overstromen. Om droge voeten te houden is het een enkele keer verstandig om in de berm langs de straat of op de rabatstrook aan de overzijde van de straat te lopen.

De oever van de Elsgraven is landschappelijk ingericht. Dit wil zeggen natuurlijk en gevarieerd. De oever zal worden gevarieerd door afgraving zowel in lengte- als in breedterichting.

Ook wordt een inrichting voorgesteld waarbij de natuurpotentie ten volle wordt benut.

Aan noordzijde grenst de Elgraven aan de tuin van de kavels. De inrichting van de oever kan geïntegreerd worden met de tuin zodat de totale groenstrook breder wordt. Een goede communicatie is hiervoor belangrijk.

Een belangrijke landschappelijke karakteristiek is het bos, dat zich in het noordoosten van het plangebied bevindt (nabij de huidige carpoolplaats). Dit bos markeert niet alleen de overgang tussen de hogere gronden ten noorden van het plangebied en de lagere gronden in het plangebied, maar draagt tevens bij aan een gevarieerd beeld, gezien vanaf de Rijssensestraat. Om die reden wordt de bosrijke karakteristiek in het noorden van het plangebied in het plan opgenomen. Een deel, aan westzijde, van het huidige bos verdwijnt maar zal aan oostzijde worden aangevuld.

4.1.8. Fasering en kavelgrootte

Het gehele bedrijvenpark zal in twee fasen worden ontwikkeld. In beide fasen zal ruimte zijn voor zowel grote als kleine bedrijven. Onderzoek wijst uit dat circa 80% van het aantal bedrijven valt in de kavelklassen tot 5.000 m². Deze benutten circa veertig procent van de oppervlakte. Twintig procent van de bedrijven hebben een kavel die groter is dan 5.000 m².

Deze verdeling wordt als uitgangspunt gehanteerd zonder deze vast te leggen. Van belang is om in een vroeg stadium inzicht te krijgen in de vraag. Het is mogelijk om door middel van handig verkavelen de tussenwegen binnen de rondwegen te laten vervallen.

4.1.9. Beeldkwaliteit en parkmanagement

Met het beeldkwaliteitplan wordt de beoogde ruimtelijke kwaliteit van het nieuwe bedrijventerrein Enter- Rijssen nagestreefd. Met name de bouw- en inrichtingsplannen en het beheerplan vragen om afspraken en richtlijnen die vooraf bij de kandidaat-kopers bekend zijn alvorens ze tot vestiging overgaan. Dit pakket van afspraken en richtlijnen is opgenomen in het beeldkwaliteitplan. Het beeldkwaliteitplan heeft tot doel de bebouwing zowel onderling als met de stedenbouwkundige context te verweven. Het is dan ook bedoeld als inspiratiebron voor architecten en opdrachtgevers. Het beeldkwaliteitplan heeft voornamelijk een richtingbepalende functie. Voor de beoordeling van de bouwplannen wordt een Beeldregieteam geformeerd.

In het beeldkwaliteitplan is deze basisopzet verder uitgewerkt en uitgebeeld. Het gaat dan niet alleen om de gebouwen, maar ook om de hoofdopzet van de inrichting van de openbare ruimte zoals reclame-uitingen, eventueel bewegwijzering en straatmeubilair.

Het spreekt voor zich dat het straatmeubilair als een eenheid gekozen wordt. Het gaat dan om straatverlichting, afvalbakken en eventueel zitbanken. Alle metalen onderdelen worden in één (RAL-)kleur uitgevoerd.

De overgang van particuliere gronden naar het openbaar domein is een onderwerp van zorg. De bedrijven dienen op het eigen voorterrein begeleid te worden door brede hagen.

Genoemde haag zal samen met andere afspraken met betrekking tot beeldkwaliteit, onderhoud van het groen en het straatmeubilair in het parkmanagement worden vastgelegd. Het Parkmanagement biedt kansen om afspraken vast te leggen die leiden naar een zekere eenheid.

Het onderhoud van wegen en de riolering blijft vallen onder het takenpakket van de gemeente.



5.

Toelichting op de voorschriften

5.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden - voor zover dit nodig en wenselijk wordt geacht - de van het bestemmingsplan deel uitmakende planregels van een nadere toelichting voorzien.

De planregels geven inhoud aan de op de plankaart aangegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd mag worden. Bij de opzet van de planregels is getracht het aantal regels zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te op te nemen, wat werkelijk noodzakelijk is. Niettemin kan het in een concrete situatie voorkomen, dat afwijking van de gestelde normen gewenst is. Hiertoe zijn in het bestemmingsplan enkele flexibiliteitsbepalingen in de vorm van ontwikkelingsregelingen en ontheffingsbepalingen opgenomen.

De uitvoering van de bevoegdheid tot het verlenen van ontheffing berust bij burgemeester en wethouders. Deze bepaling maakt afwijkingen van geringe aard mogelijk, waarbij de aan de grond toegekende bestemming gehandhaafd dient te worden.

Een ontwikkelingsregeling biedt de mogelijkheid om een bestemming later te wijzigen. De uitvoeringsbevoegdheid ligt ook hier bij burgemeester en wethouders.

De bij dit plan behorende voorschriften zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels.
2. Bestemmingsregels.
3. Algemene regels.
4. Overgangs- en slotregels.

In hoofdstuk 1 worden de in de regels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten.

De omschrijving van de op de kaart aangegeven bestemmingen en het gebruik van gronden en gebouwen is vermeld in hoofdstuk 2. Tevens worden per bestemming de bebouwingsmogelijkheden vermeld.

Hoofdstuk 3 bevat de bepalingen die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen, zodat het uit praktische overwegingen de voorkeur verdient deze in een afzonderlijke paragraaf onder te brengen.

Hoofdstuk 4 ten slotte bevat regels ten aanzien van het overgangsrecht en de tenaamstelling van het plan.

5.2. Nadere toelichting op de planregels

Hierna volgend worden - voor zover nodig - de planregels artikelsgewijs van een nadere toelichting voorzien.

Agrarisch met waarden – Natuur en landschap

Deze bestemming voorziet in een agrarisch gebruik, te combineren met extensieve recreatie en doeleinden met een educatieve functie, waarbij de natuurlijke en landschappelijke waarden moeten worden beschermd. Dit laatste wordt mede mogelijk gemaakt door middel van het opgenomen aanlegvergunningstelsel. Verder zijn ook de aan te leggen retentievoorzieningen nadrukkelijk benoemd.

Bedrijventerrein

Deze gronden zijn bestemd voor de vestiging c.q. verplaatsing van bedrijven.

Ten behoeve van de beoordeling van de toelaatbaarheid van bedrijven is aan deze voorschriften als bijlage een Staat van Bedrijfsactiviteiten toegevoegd.

Naast een omschrijving van de soort/aard van de toelaatbaar te achten bedrijven bevat deze lijst indicaties voor de in acht te nemen afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk.

Deze afstanden hebben betrekking op dan wel vloeien voort uit bepaalde activiteiten van het gemiddelde bedrijf in die sector.

Met behulp van deze lijst is het plangebied ingedeeld in zones. Per zone wordt aangegeven welke in de bedrijvenlijst opgesomde categorieën van bedrijven toelaatbaar zijn; afhankelijk van de zone die van toepassing is, bestaan mogelijkheden voor bedrijven uit de categorieën 1 tot en met 4.1 van de lijst.

Omdat de in de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen indeling voortvloeit uit activiteiten van het gemiddelde bedrijf in de betreffende sector, moge duidelijk zijn dat (aanzienlijke) afwijkingen ten opzichte van het gemiddelde bedrijf mogelijk zijn. Ter ondervanging van eventuele onvolkomenheden van de gekozen systematiek en om op eenvoudige wijze te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen, is hieromtrent ontheffingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen. Via een ontheffingsprocedure kunnen bedrijven worden toegelaten die naar de aard van de bedrijvigheid alsmede qua bedrijfsomvang vergelijkbaar zijn met de bedrijven, die in de betreffende categorieën zijn genoemd. Voorwaarde is wel dat deze bedrijven qua hinder en/of gevaar geen onevenredige afbreuk doen aan het woon-/leefmilieu. Raadpleging van een milieudeskundige wordt hierbij aanbevolen.

Ten aanzien van bedrijven als genoemd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen is een verbod opgenomen. Hetzelfde geldt voor vuurwerkbedrijven, Wgh-inrichtingen (grote lawaaimakers) en mer-plichtige respectievelijk mer-beoordelingsplichtige inrichtingen. Omdat het bedrijventerrein Enter-Rijssen zich zal richten op lichte tot middelzware bedrijvigheid, is besloten deze categorieën uit te zonderen. Voor Bevi-bedrijven kan een uitzondering worden gemaakt als deze kunnen voldoen aan de normering voor groepsrisico en plaatsgebonden risico. In die situaties is er geen reden meer om deze bedrijven uit te zonderen.

Detailhandel is op het bedrijfsterrein niet toegestaan. Voor bepaalde vormen van volumieuze detailhandel kan - na het verlenen van een ontheffing - een uitzondering worden gemaakt. Bouwmarkten e.d. zullen zich niet kunnen vestigen.

Voor bedrijfswoningen geldt, dat deze alleen zijn toegestaan waar dit op de plankaart is aangegeven. Het is niet wenselijk om verdere medewerking te verlenen aan nieuwe bedrijfswoningen, mede gezien de milieuproblematiek die dit voor de omliggende bedrijven met zich mee kan brengen.

Voor wat betreft de toe te laten kavelgroottes is een getrapte regeling opgenomen. Bij recht zijn kavels tot 0,5 hectare toegestaan. Kavels tot 0,75 hectare kunnen na ontheffing worden toegestaan, mits dit bedrijfseconomisch en ruimtelijk noodzakelijk is, en wel sprake is van efficiënt ruimtegebruik. Voor reeds in Wierden dan wel in Rijssen-Holten gevestigde bedrijven die over gaan tot bedrijfsverplaatsing bestaat evens de mogelijkheid om na ontheffing een kavel van 1 hectare te benutten.

Daarnaast kan ook voor andere bedrijven een kavelgrootte van 1 hectare worden toegestaan, maar hieraan is een andere (zwaardere) procedure gekoppeld namelijk een wijzigingsprocedure.

Tot slot bestaat nog de mogelijkheid om door middel van planwijziging tot maximaal 15% van de netto-oppervlakte van het bedrijventerrein bouwpercelen te vergroten ten behoeve van bedrijfsverplaatsingen (vanuit Wierden dan wel Rijssen-Holten) die wenselijk zijn vanuit een maatschappelijk belang (verbetering leegomgeving, beperking overlast, revitalisering of herstructurering).

Ten aanzien van de toegestane hoogtes kent het plan een wijzigingsbevoegdheid voor gronden langs de A1 en de N347. Ter plaatse van de zone die op de plankaart is aangegeven met "Wro-zone wijzigingsgebied 1" geldt dat de bouwhoogte eventueel kan worden verhoogd tot 18 meter, en over 10% van de aangeduide gronden zelfs naar 25 meter. Ter plaatse van de zone "Wro-zone wijzigingsgebied 2" mag de bouwhoogte eventueel over 10% van de aangeduide gronden worden verhoogd tot 18 meter.

Qua omvang mogen de kavels in beide zones tot 1,5 hectare groot zijn.

Om van bovengenoemde wijzigingsbevoegdheid gebruik te maken dient sprake te zijn van een goede beeldkwaliteit die past binnen de visie zoals die ten aanzien van de A1-zone is geformuleerd.

Daar waar op de plankaart een "gevellijn" is opgenomen, geldt dat over minimaal $\frac{3}{4}$ deel van de bouwperceelbreedte in dan wel tot een meter achter deze lijn mag worden gebouwd. Uiteraard dient daarbij altijd in het bouwvlak te worden gebouwd.

Agrarisch met waarden – Natuur en landschap

Deze bestemming voorziet in een agrarisch gebruik, te combineren met extensieve recreatie en doeleinden met een educatieve functie, waarbij de natuurlijke en landschappelijke waarden moeten worden beschermd. Dit laatste wordt mede mogelijk gemaakt door middel van het opgenomen aanlegvergunningstelsel. Verder zijn ook de aan te leggen retentievoorzieningen nadrukkelijk benoemd.

Leiding - Gas

Deze bestemming betreft een dubbelbestemming ter bescherming van de aanwezige gasleiding. Het opgenomen aanlegvergunningstelsel voorziet in het voorkomen van onveilige situaties. Daarnaast heeft het aangegeven van de gasleiding ook een signalerende werking.

Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze zou zich kunnen voordoen indien een deel van een bouwperceel dat reeds bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken wederom bij een dergelijke berekening, doch nu ten behoeve van een ander bouwperceel wordt betrokken.

Algemene gebruiksregels

In verband met het schrappen van het bordeelverbod is expliciet opgenomen dat onder strijdig gebruik in ieder geval wordt verstaan het gebruiken van gebouwen ten behoeve van een seksinrichting. Het feit dat een bijzondere gebruiksbeplanning is opgenomen betekent niet dat met behulp van een contrario-redenering ander gebruik toelaatbaar moet worden geacht. Het gebruik zal steeds moeten worden getoetst aan de bestemmingsomschrijving in samenhang met de plankaart en de bouwvoorschriften.

Algemene ontheffingsregels

In deze bepaling is aan burgemeester en wethouders een ontheffingsbevoegdheid toegekend voor een aantal met name genoemde ontheffingen.

Indien de plankaart niet geheel blijkt overeen te stemmen met de werkelijke afmetingen in het terrein kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van het plan teneinde afwijkingen op ondergeschikte punten mogelijk te maken. De bepaling geeft de voorwaarden aan waaronder een dergelijke ontheffing kan worden verleend.

Ook kleine afwijkingen (maximaal 10%) van de in de voorschriften opgenomen dan wel op de kaart aangegeven afmetingen kunnen met behulp van deze bepaling mogelijk worden gemaakt.

Voorts is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor onderdelen van hoofdgebouwen en voor een aantal andere bouwwerken, waaronder (hoek)erkers.

Het verlenen van ontheffing mag geen automatisme zijn. Burgemeester en wethouders zullen het verlenen van ontheffing moeten afwegen en motiveren conform het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht.

Overgangsrecht

Voor de redactie van het overgangsrecht is het Besluit ruimtelijke ordening bepalend.

Bouwwerken die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan bestaan, in uitvoering zijn of mogen worden gebouwd krachtens een op dat moment reeds aangevraagde bouwvergunning mogen in beginsel gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijkingen naar hun aard niet worden vergroot. Bij de vraag of de afwijking wordt vergroot kan ook het gebruik relevant zijn.

Ook is het gebruiksovergangsrecht opgenomen. Bestaand gebruik mag in beginsel worden gehandhaafd. Ook is een uitsluitingsclausule opgenomen voor gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbeplanning van dat plan.

Conform het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening dient ook inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan.

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid worden de resultaten uit praktische overwegingen in een afzonderlijke rapportage, het exploitatieplan, aan het plan toegevoegd.

7.1. Handhaving

De gemeentelijke overheid is verantwoordelijk voor de handhaving van het bestemmingsplan. Het doel is om situaties die in strijd zijn met de voorschriften tegen te gaan. Handhaving omvat verschillende activiteiten. Zo zal controle en toezicht plaats moeten vinden om te constateren of er overtredingen bestaan. Vervolgens zal in veel gevallen getracht worden om met overleg een einde te maken aan de overtreding. Als dit niet lukt, zullen specifieke handhavingmiddelen worden toegepast zoals bestuursdwang. Het legaliseren van een overtreding of het gedogen van een overtreding valt niet onder handhaving¹.

7.1.1. Preventieve handhaving

Preventieve handhaving heeft als doel om op voorhand overtreding van het bestemmingsplan te voorkomen. Voor een doelmatige handhaving van een actueel bestemmingsplan dient aan een aantal (algemene) voorwaarden voldaan te worden:

Voorlichting

Duidelijkheid verschaffen over de inhoud en de doelstellingen van het bestemmingsplan. Hiervoor zijn voor belanghebbenden/omwonenden informatieavonden georganiseerd en zijn belangstellenden geïnformeerd over de bestemmingsplanprocedure. Ook zijn er berichten over het buitengebied in de Driehoek verschenen. Voor vragen en inlichtingen zijn contactgegevens vermeld.

Klachtenregistratie

Door toepassing van een (geautomatiseerd) klachtenregistratiesysteem kunnen de binnengekomen klachten worden geregistreerd. Bijvoorbeeld door het halfjaarlijks opstellen van een trendrapport kan inzicht verschaft worden hoe vaak een bepaald soort klacht voorkomt. Door verbeteracties kunnen in de toekomst klachten vermeden worden.

Toezicht

Structurele controle in het veld heeft consequenties voor de inzet van personeel. Er zal tijd beschikbaar moeten worden gesteld voor regelmatige controles in het gebied. In dit kader kan een afstemming tussen ruimtelijke orderings- en milieucontroles mogelijk worden gemaakt door het geïntegreerd opstellen van een handhavingprogramma. De buitendienst ambtenaar dient herkenbaar te zijn, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van speciale kleding of een auto met opschrift van de gemeente.

¹ Legaliseren is het in overeenstemming brengen van de overtreding met de geldende regelgeving. Legalisatie is mogelijk door vergunningverlening, het verlenen van een vrijstelling of wijziging/herziening van het bestemmingsplan. Gedogen is het bewust afzien van handhaving. Het gedogen kan zowel expliciet geschieden in een schriftelijke goedgoedbeschikking als impliciet in uittalingen of gedragingen waaruit de overtreder kan afleiden dat wordt afgezien van handhaving.

Financiële maatregelen

Financiële maatregelen zoals de verplichting extra legeskosten te betalen als pas achteraf een vergunning wordt aangevraagd of het verbinden van legeskosten aan de afgifte van een gedoogbeschikking kunnen een gunstig effect hebben. De mogelijkheden hiervoor worden nader uitgezocht.

Heldere lijn

Door een eenduidige lijn te brengen in de gedragingen van de gemeente, kan het optreden tegen overtredingen gemakkelijker gemotiveerd worden. Er ontstaat meer draagvlak voor het bestemmingsplan, omdat op gelijke wijze tegen gelijke gevallen wordt opgetreden.

7.1.2. Repressieve handhaving

Handhaving kan plaatsvinden door publiekrechtelijk, privaatrechtelijk of strafrechtelijk optreden. Deze vormen van handhaving zijn repressief van karakter. Hiermee wordt bedoeld dat de gemeente middelen heeft, waarmee zij naleving kan afdwingen of tegen normafwijkend gedrag correctief kan optreden. De repressieve handhavingmiddelen worden hierna kort beschreven.

Publiekrechtelijke handhaving

Deze vorm van handhaving bestaat uit het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een dwangsom. Bestuursdwang omvat het doen wegnemen of herstellen van hetgeen in strijd is met de te handhaven regels of verplichtingen die uit de regels volgen. Dit houdt meestal in, dat illegaal gebouwde bouwwerken worden afgebroken en illegaal gebruik van gronden en opstallen wordt beëindigd. Het kan ook gaan om het beletten van een overtreding; in dat geval heeft een aanzegging tot bestuursdwang een preventieve werking. Voor dat tot bestuursdwang wordt overgegaan moet sprake zijn van een volledige belangenafweging van het belang van de overtreder tegen het openbare belang.

Privaatrechtelijke handhaving

Een overheidsorgaan kan slechts in bepaalde gevallen privaatrechtelijk optreden in geval van een overtreding van een bestemmingsplan. Bij deze vorm van handhaving moet sprake zijn van een privaatrechtelijke relatie tussen de overheid en de burger. Dit kan het geval zijn doordat het overheidsorgaan eigenaar is van grond of gebouwen, als een privaatrechtelijke overeenkomst bestaat bij verkoop of erfpacht of als sprake is van een jegens de overheid onrechtmatige daad. Hierbij moet het belang van een overheidsorgaan geschaad worden; het enkel overtreden van een voorschrift is niet voldoende.

Strafrechtelijk optreden

In een bestemmingsplan is de strafbaarstelling opgenomen met daarbij de strafmaxima. Het strafrecht wordt als laatste middel in handhaving gezien; het bestuursrechtelijke optreden heeft de voorkeur.

7.2. Retrospectieve toets

Naast de handhavingsparagraaf moet tegenwoordig ook een zogenaamde retrospectieve toets in het bestemmingsplan worden opgenomen. In de retrospectieve toets wordt een verantwoording gegeven voor bestemmingsregeling die (behoorlijk) afwijken van de situatie zoals die in het voorgaande bestemmingsplan waren opgenomen.

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Enter-Rijssen 2008 is een bestemmingsplan waarbij een agrarisch gebied wordt gewijzigd in een bedrijvengebied, en waarbij de natuur en landschapswaarde wordt vergroot van een tweede deel van het agrarische gebied en waarbij de retentie-functie wordt vastgelegd.

Het nieuwe bestemmingsplan kent een aantal wijzigingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Deze zijn met name gebaseerd op een feitelijk ander gebruik of op nieuw beleid. Zo zijn bijvoorbeeld een groot aantal agrarische bouwpercelen komen te vervallen, omdat er geen sprake meer is van agrarische bedrijfsvoering. Ook zijn gebiedsbestemmingen gewijzigd omdat er bijvoorbeeld natuur is ontwikkeld. Illegaal ontstane en ongewenste situaties zijn niet positief bestemd.

8.1. Inspraak

Inspraak heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van het structuurplan. Het bestemmingsplan vloeit een op een voort uit het structuurplan.

8.2. Overleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro '85 is het voorontwerpbestemmingsplan "Bedrijventerrein Enter-Rijssen 2008" toegezonden aan relevante partijen, te weten:

1. Waterschap Regge en Dinkel;
2. VROM Inspectie;
3. Provincie Overijssel;
4. Gasunie;
5. Dienst Landelijk Gebied;
6. Kamer van Koophandel;
7. Hulpverleningsdienst regio Twente;
8. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten (RACM);
9. RWS
10. Ministerie van landbouw, natuurbeheer en visserij;
11. Ministerie van Economische zaken;
12. Het Oversticht;
13. N&M Overijssel;
14. B&W Hof van Twente.

Hieronder zijn de zogeheten artikel 10 Bro reacties samengevat en van een reactie voorzien.

Het ministerie van VROM heeft namens alle rijkspartijen een reactie ingediend. Het Oversticht heeft gereageerd en meegewerkt aan het Beeldkwaliteitplan.

Ad 1. Waterschap Regge en Dinkel

1. De in het vooroverleg overeengekomen inpassing van het Uitwerkingsplan Enter ontbreekt in het plan. Deze houdt onder andere de aanpassing van de plankkaart in voor het minimaal benodigde profiel voor de Elsgraven en het verflauwen van de haakse bocht in de beek aan de oostzijde van de provinciale weg.
2. Het gebied ten westen van de N347 heeft nadrukkelijk een retentiefunctie. De bestemming "water" met een aanduiding voor retentie zou beter passen bij dit gebied.
3. Het is wenselijk dat in de toelichting de hoeveelheid oppervlaktewaterretentie wordt vermeld.
4. Voor het hemelwaterafvoersysteem is gekozen voor groene waterbergingen, welke de voorkeur hebben bij het waterschap, maar geen instemming bij de betrokken gemeenten hebben gevonden. Alternatieven zijn bespreekbaar, randvoorwaarden zijn: voldoende berging in het plangebied en minimale afvoer van schoon en licht verontreinigd hemelwater naar de RWZI.

-
5. Het is wenselijk dat bij de waterhuishouding (3.4.2) onder Oppervlaktewatersysteem de waterloopnummers van de overige waterlopen conform te legger der wateren worden opgenomen.
 6. De profieltekeningen van de groene waterbergingen en de waterlopen dienen in het waterhuishoudingplan te worden opgenomen.
 7. Bij het ontwerp DWA dient te worden voorkomen dat de persleiding vanuit het plangebied inprikt op een bestaand stelsel. Dit moet (op pagina 27) worden gewijzigd.

Reactie gemeente

1. *Uitwerkingsplan Enter inclusief de gevolgen voor voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen in paragraaf 3.4. Ook de plankaart is aangepast zodat het profiel van de Elsgraven minimaal 20 meter breed is.*
2. *Voor het gebied westelijk van de provinciale weg wordt de bestemming aangepast in 'Agrarisch met waarden – Natuur en Landschap'. Ook is door middel van een aanduiding aangegeven dat het een retentiegebied betreft. Daarnaast is voor de groenstroken gelegen langs het water de bestemming aangepast in 'Groen met specifieke vorm van groen - groene berging'.*
3. *De hoeveelheid oppervlaktewaterretentie (27.000 m2) is opgenomen in het bestemmingsplan (paragraaf 3.4.1).*
4. *Er is gekozen voor een geoptimaliseerd verbeterd gescheiden stelsel. Dit is als zodanig uitgewerkt in het waterhuishoudingsplan en in verkorte vorm opgenomen in paragraaf 3.4.2 van het bestemmingsplan. Er is afstemming geweest met het waterschap over het waterhuishoudingsplan.*
5. *De waterloopnummers zijn opgenomen in de afbeelding bij betreffende paragraaf (3.4.2).*
6. *Dit is als zodanig opgenomen in het waterhuishoudingsplan van DHV.*
7. *Dit is gewijzigd. Er wordt nog onderzocht waar de persleiding op kan aansluiten.*

Ad 2. VROM Inspectie

1. Het verband tussen rijks-, regionaal en lokaal beleid dient beter te worden weergegeven.
2. De locatiekeuze en de behoefte-raming dienen beter te worden onderbouwd door betere verwoording van de resultaten van de diverse voorafgegane studies.
3. De aardgastransportleiding dient op de plankaart te worden weergegeven. Bovendien dient het bestemmingsplan verantwoording te geven over de veiligheidszones van de met 'Leiding – Gas' aangewezen gronden. Hiervoor wordt bij voorkeur rekening gehouden met het nieuwe veiligheidsbeleid van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Inmiddels is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Gasunie een nieuwe rekenmethodiek vastgesteld. De Gasunie kan een berekening uitvoeren voor het bepalen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
4. Aan het plan dienen de resultaten van het onderzoek naar luchtkwaliteit te worden toegevoegd, met daarbij aandacht voor het effect van de beoogde ontwikkelingen op de luchtkwaliteit.
5. Aan het plan dienen de resultaten van het onderzoek naar de geluidbelasting op geluidsgevoelige objecten te worden toegevoegd. Daarbij moet rekening gehouden worden met de effecten van de beoogde ontwikkelingen.

-
6. In de voorschriften dient een handhavingsparagraaf toegevoegd te worden over de wijze waarop met de bestaande bebouwing wordt omgegaan.
 7. Met het oog op toetsing en handhaving is een zogeheten retrospectieve toets van belang. Deze toets geeft aan welke situaties er in bouw en gebruik bestaan die niet in overeenstemming zijn met de vigerende bestemmingsplannen en eventueel verleende vrijstellingen ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).
In de toets dient u gemotiveerd aan te geven in welke situaties u voorstelt de oude bestemming te handhaven (na de strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situatie u voorstelt een nieuwe bestemming te geven, waarmee de strijdige situatie gelegaliseerd wordt. De derde mogelijkheid is het brengen onder het overgangsrecht.
 8. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het gestelde in paragraaf 3.2. van het nieuwe Bro, standaardregels in bestemmingsplannen. Onder andere betekent dit dat artikel 4.2.1, onder 1, aanpassing behoeft.

Reactie gemeente

1. *Dit is aangepast in het bestemmingsplan.*
2. *Dit is aangepast in het bestemmingsplan.*
3. *De aardgastransportleiding is op de kaart gezet en de resultaten van berekeningen uitgevoerd door de Gasunie zijn verwerkt in het plan.*
4. *De resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek zijn opgenomen in het plan.*
5. *De resultaten van het geluidonderzoek zijn opgenomen in het plan.*
6. *Dit is aangepast in het bestemmingsplan Hoofdstuk 7.*
7. *Dit is aangepast in het bestemmingsplan Hoofdstuk 7.*
8. *Dit is aangepast in het bestemmingsplan.*

Ad 3. Provincie Overijssel

De provincie concludeert dat de geprojecteerde ontwikkeling op hoofdlijnen past in het provinciaal beleid. Vanwege zijn specifieke ligging wil de provincie nog de volgende opmerkingen maken. Bovendien vraagt de provincie gelet op deze ligging met name ook extra aandacht te schenken aan een kwalitatief hoogwaardige inpassing van het plangebied.

1. Het plan dient de onderbouwing van de behoefte en ruimtewinst en de intergemeentelijke afstemming die hierover heeft plaatsgevonden duidelijk te maken. Bovendien dienen de restcapaciteiten van bestaande bedrijventerreinen en mogelijke ruimtebesparingen in beeld te worden gebracht als onderbouwing van de benodigde uitbreidingsruimte.
2. Er dient uitgebreidere aandacht te worden besteed aan de onderverdeling van het bedrijventerrein en meer kritisch te worden gekeken naar de reikwijdte van de opgenomen bedrijvenlijst.
3. Er dient meer variatie in het bebouwingsbeeld langs de N347 tot stand te worden gebracht.
4. Er dient een regeling in het plan te worden opgenomen die ontsierende opslag langs de N347 kan voorkomen.
5. De resultaten van het overleg met het waterschap en de wijze waarop deze zijn toegepast in het bestemmingsplan dienen in het plan duidelijk te worden.
6. In het meest noordelijke plandeel dienen de geprojecteerde bestemmingen 'water' en 'groen' door 'verkeer' te worden vervangen om een extra opstelstrook van de afrit N347 met de Rijssenseweg mogelijk te maken.

-
7. De mogelijk om de rotonde in het noorden van het plangebied te vervangen door een verkeersregelininstallatie dient te worden onderzocht. Contact kan plaatsvinden met eenheid wegen en kanalen van de provincie Overijssel.
 8. Het noodzakelijke onderzoek naar luchtkwaliteit moet op een passende wijze worden verwerkt in het bestemmingsplan.
 9. Er dient onderzoek verricht te worden naar de veiligheidsrisico's rond de hogedruk aardgastransportleiding.
 10. Het noodzakelijke onderzoek naar geluid moet op een passende wijze worden verwerkt in het bestemmingsplan.
 11. Het plan dient aandacht te besteden aan de milieuhygiënische consequenties die kunnen voortvloeien uit de interne milieuzonering voor omliggende gevoelige functies.
 12. In het zuidwesten en oosten aan de rand van het plangebied liggen zones met middelhoge en hoge archeologische verwachtingswaarden. Geadviseerd wordt genoemd proefsleuvenonderzoek vóór de vaststelling van het bestemmingsplan uit te voeren.
 13. Provincie heeft uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor de zone langs de A-1.

Reactie gemeente

1. *Betreffende gegevens zijn aangeleverd door de gemeente en verwerkt in het bestemmingsplan.*
2. *Idem 1.*
3. *Langs de N347 is het gevelbeeld opgedeeld in een noordelijk en een zuidelijk deel door middel van een fors groengebied. Het verschil in beeld tussen beide gebieden is in het beeldkwaliteitsplan vastgelegd en ligt in de eerste plaats bij de inrichting van het openbare gebied tussen de bedrijven en de N347. In het noordelijk deel stroomt de Elsgraven in het zuidelijk deel ligt de groene berging. Het groen langs deze verschillende elementen zijn dus ook verschillend van aard en structuur. Voorts is de populierenconfiguratie aan noordzijde anders dan aan zuidzijde. Voorts zijn er langs de N347 locaties aangegeven in het beeldkwaliteitsplan waar een andere architectuur wordt gewenst en waar tevens op specifieke wijze welstandelijk zal worden getoetst. Ten slotte is in het zuidelijk gebied via een ontheffing een bebouwingsaccent mogelijk tot 18 meter.*
4. *Ook in het bkp is een systematiek opgenomen die direct zicht op ontsierende opslag tegengaat/ verzacht. Een haag aan de voorzijde speelt hierbij een rol. Maar minstens even belangrijk is de regeling ten aanzien van de kavelinrichting. Hierbij wordt gestimuleerd om zoveel mogelijk in de voorgevelrooilijn te bouwen en opslag, grote parkeerterreinen en dergelijke op het achterterrein te plaatsen.*
5. *In het hele onderzoekstraject voor de totstandkoming van het ontwerp waterhuishouding en riolering is intensief overleg gevoerd met het waterschap. Zij zijn nauw betrokken geweest bij keuzes die zijn gemaakt. Het waterschap stemt in met het waterhuishoudingsplan bedrijventerrein Enter.*
6. *In overleg met de Provincie is de plankaart aangepast.*
7. *In overleg is besloten dat een rotonde goed op zijn plaats is.*
8. *De resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek zijn opgenomen in het plan*
9. *De resultaten van berekeningen aan de aardgastransportleiding door de Gasunie zijn verwerkt in het plan.*

-
10. De resultaten van het geluidonderzoek zijn opgenomen in het plan.
 11. Door de interne milieuzonering op het bedrijventerrein (zoals beschreven in paragraaf 3.10 en opgenomen in de plankaart) ondervinden omliggende milieugevoelige functies geen hinder van het geplande bedrijventerrein.
 12. Het proces voor het vervolgonderzoek is in gang gezet.
 13. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de provincie. Een en ander heeft geresulteerd in een grotere flexibiliteit langs de A-1 en de N347. tevens is hierbij een eerste aanzet gemaakt voor het opstellen van een visie op een hoger schaalniveau.

Ad 4. Gasunie

1. De Gasunie geeft in haar brief een advies over externe veiligheidsaspecten in relatie tot de aardgastransportleidingen. Dit advies is gebaseerd op het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM, zoals dat naar verwachting in werking zal treden in 2009 middels AMvB Buisleidingen. Gasunie komt met de volgende conclusies:
 - ♦ er vindt geen planontwikkeling plaats binnen de invloedssfeer van de leiding (1% letaliteitsgrens = 45 meter);
 - ♦ de 100% letaliteitsgrens is 30 meter; binnen dit gebied is geen sprake van een toename van het groepsrisico;
 - ♦ plaatsgebonden risico is niet aan de orde aangezien geen planontwikkeling plaatsvindt in de nabijheid van de leiding.
2. In het plangebied ligt een gastransportleiding van de Gasunie die niet als zodanig op de plankaart is aangegeven. De kaart dient hiertoe te worden aangepast.

Reactie gemeente

 1. Wij willen u bedanken voor de geleverde berekeningen. Deze door u geleverde rekenresultaten zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
 2. De gasleiding is opgenomen in de plankaart.

Ad 5. Dienst Landelijk Gebied

1. Het goedgekeurde Inrichtingsplan Enter en de maatregelen, die in het betreffende gebied zijn voorzien, ontbreekt in het bestemmingsplan.
2. Op 8 april heeft een overleg plaatsgevonden omtrent afstemming van het voorontwerpbestemmingsplan en het in voorbereiding zijnde planwijziging Enter. Gemaakte afspraken dienen als zodanig in het plan te worden verwerkt:
 - a. De Elsgraven gelegen in het gebied van het bedrijventerrein zal als maatregel van de plankaart, behorende bij het Inrichtingsplan Enter worden geschrapt. Wel is afgesproken, dat vanuit de landinrichting kan worden bijgedragen aan de inrichtingskosten van de Elsgraven, indien voldaan wordt aan de oorspronkelijke uitgangspunten ten aanzien van de herinrichting van de Elsgraven.
 - b. Het is niet reëel de verandering van de wateropgaaf, door de aanleg van het bedrijventerrein, ten laste van de landinrichting te brengen.

-
- c. Het ruiterspad gelegen in het gebied van het bedrijventerrein zal als maatregel worden geschrapt. Het is wenselijk om vanaf de Eversdijk / A1 / Elsenerweg een ruiterspad aan te leggen ten behoeve van het bedrijventerrein. De landinrichting zal bijdragen in de inrichtingskosten van dit deel van het ruiterspad (exclusief grondkosten).
 - d. Het bedrijventerrein dient buiten de wettelijke herverkaveling te worden gehouden.

Reactie gemeente

1. *Paragraaf over landinrichting is in het bestemmingsplan opgenomen. Dit is aangepast in het bestemmingsplan.*
2. *Zie onderstaande reactie:*
 - a. *Wordt voor kennisgeving aangenomen.*
 - b. *Wordt voor kennisgeving aangenomen.*
 - c. *De aanzet voor het ruiterspad is in de plankaart opgenomen. Binnen het plangebied is er nog keuze over de exacte route.*
 - d. *Wordt voor kennisgeving aangenomen.*

Ad 6. Kamer van Koophandel

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van op- en of aanmerkingen.

Ad 7. Hulpverleningsdienst regio Twente

1. In (de omgeving van)het plangebied bevinden zich geen risicovolle objecten. De hoge drukgasleiding aan westzijde van de N347 dient op de kaart te staan.
2. Bij een aanvraag voor de vestiging van een risicovol bedrijf dienen de hulpverleningsdiensten geconsulteerd te worden. Ten aanzien van de transportbuisleiding en het transport weg dient het groepsrisico te worden beschouwd.
3. Qua beheer wordt de gemeente geadviseerd om te zorgen voor een goede plaatsing van objecten en te zorgen voor een goede bluswatervoorziening en een snelle alarmering van aanwezigen in het plangebied. Voorts wordt geadviseerd contact hierover op te nemen met de plaatselijke brandweer.
4. Ten slotte wordt aangegeven dat toekomstige wijzigingen in het plan redelijkerwijs niet mogen leiden tot een verminderd niveau van fysieke veiligheid voor zowel personen in de omgeving als voor het hulpverlenende personeel dat bij een incident optreedt.

Reactie gemeente

1. *De hogedruk gasleiding staat op de plankaart.*
2. *Zie beantwoording Ad4 Gasunie en paragraaf 3.10.*
3. *De gemeente gaat akkoord.*
4. *Akkoord.*

juni 2009.

Bijlagen

Bij de toelichting

1. Visie Rondweg Enter Ruimtelijk Visie

Hoofdstuk 4 uit "Rondweg Enter Ruimtelijke Visie" van de gemeente Wierden d.d. februari 2007

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de voorgaande studies samengevoegd tot een visie voor het gebied van de Rondweg.

4.2. Afweging modellen

De modellen uit het vorige hoofdstuk zijn geen afgeronde stedenbouwkundige ontwerpen. Ze geven een beeld van de ruimtelijke mogelijkheden en aan de hand van de modellen zijn de economische gevolgen onderzocht. Het is wel interessant om een afweging te maken tussen verschillende aspecten van de modellen om zo te komen tot uitgangspunten voor een integrale visie op het gebied. Daarbij is de keuze voor één model niet noodzakelijk. Juist de sterke punten uit de verschillende modellen kunnen worden meegenomen terwijl de zwakke punten worden ondervangen of vermeden. In deze paragraaf gaan we dan ook kort in op de voor- en nadelen van de modellen. Daarbij is gebruik gemaakt van de informatie uit de interactieve avond met de bewoners over de modellen en de keukentafelgesprekken.

Model 1

Voordelen

- Er komt weinig bedrijvigheid bij waardoor de landelijke sfeer het meest gehandhaafd blijft.
- Ten opzichte van de bestaande situatie wordt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verbeterd door aanvulling van de groenstructuur.

Nadelen

- Aan bezwaren bewoners tegen nieuw bedrijventerrein kan beperkt worden tegemoet gekomen. Nieuw bedrijventerrein komt dichterbij bestaande woningen en de Rondweg zelf.

Model 2

Voordelen

- Voor de huidige bewoners en eigenaren zitten er financiële voordelen aan dit model. De grond en eigendommen kunnen verkocht worden tegen een fors hogere waarde door de potentiële bedrijfsbestemming.
- Er is meer ruimte voor de wensen van individuele bewoners.
- Het specifieke ruimtelijke en cultuurhistorische karakter van het gebied, namelijk de afwisseling van open en bebouwde percelen, wordt behouden en versterkt.
- Door een goed gekozen planologische regeling kunnen de cultuurhistorische waarden worden behouden terwijl ontwikkeling van het gebied mogelijk wordt.
- Er ontstaat een "bedrijventerrein" met een eigen karakter dat een aanvulling geeft op de bestaande bedrijvigheid in Enter. Onderdeel daarvan is dat bedrijven met een bedrijfswoning mogelijk zijn wat verder in Enter op bedrijventerreinen niet meer wordt toegestaan.
- De kosten voor de gemeente zijn het laagst in vergelijking met de andere modellen.

Nadelen

- Bewoners en eigenaren blijven in onzekerheid over wat de burens gaan doen en dus welke functies naast hen worden ontwikkeld.

Model 3

Voordelen

- ♦ Veel bewoners vinden dat dit model getuigt van visie, beter is voor de toekomst en eerlijker tegenover de bewoners die eigenlijk willen blijven wonen. Er is dus veel draagvlak voor.
- ♦ Dit model levert veel extra ruimte voor bedrijvigheid op. Hiermee kan Enter vele jaren vooruit.

Nadelen

- ♦ Alle bewoners moeten weg, ook zij die willen blijven wonen.
- ♦ De uitvoering zal door de omvang van het terrein gefaseerd plaats vinden. Tijdens de uitvoering bestaat een langdurige onzekerheid en rommeligheid in het gebied.
- ♦ Het is buitengewoon duur voor de gemeente.

Op grond van de analyse van de voor- en nadelen van de modellen lijkt model 2 de beste basis voor verdere uitwerking. Voor de bewoners en eigenaren pakt dit model in objectieve zin gunstig uit. Met name door de mogelijkheden die ontstaan zowel in functies als financieel. Ook de bewoners die gewoon willen blijven wonen in het gebied blijven in dit model een redelijke woonomgeving houden, hoewel de bedrijvigheid verder zal toenemen. Voor het behoud van de karakteristieke cultuurhistorische aspecten van de omgeving biedt een vorm van ontwikkeling door de eigenaren onder voorwaarden door gemeente aangegeven de beste kansen. Voor de gemeente zijn de kosten van dit model het laagst.

4.3. De visie

De visie is verder uitgewerkt in de vorm van de visiekaart achter in dit boekje (zie ook afbeelding hiernaast). Basis voor de visie is het koesteren en accentueren van de cultuurhistorische elementen in het plangebied. Dit is een maatschappelijk belang. De visie gaat uit van het ruimtelijke principe van de afwisseling van open en bebouwde kavels. De open kavels zorgen voor het behoud van het groene karakter van het gebied. De bebouwde kavels bieden de mogelijkheid voor ontwikkeling en daarmee versterking van het cultuurhistorische karakter. Daarnaast wordt de bestaande groenstructuur aangeheeld.

De open kavels krijgen aan drie zijden een groene afscherming. Achterin wordt aan de westzijde van het plangebied de beplante aarden wal aangelegd waardoor het zicht op het nieuwe bedrijventerrein wordt beperkt. Aan de beide zijkanten wordt een groene houtwal aangelegd op de te bebouwen erven. Hierdoor wordt de nieuwe bedrijvigheid “ingepakt” in groene singels.

De bebouwde kavels zijn overwegend de huidige bebouwde kavels. Daarbij worden de mogelijkheden voor bebouwing voor bedrijvigheid vergroot. Het gaat om lichte bedrijvigheid passend in categorie 1 en 2 van de bedrijvenlijst van de VNG. De voorwaarde voor de bedrijvigheid is dat dit niet teveel verkeer aantrekt en zeker niet veel vrachtverkeer. Per kavel is maximaal één bedrijf toegestaan, waardoor het gebruik en de bebouwing per kavel een eenheid blijft. De bebouwing is voor op de kavel niet te groot en te hoog.

Hierdoor blijven de woningen bepalend voor het beeld vanaf de Rondweg. Achter de woningen is een verdere verdichting mogelijk op de gehele kavel.

De bebouwde kavels worden omringd door houtsingels van minimaal 2 meter (bij de woning) tot 6 meter breed (zie schets op pagina 20). Op de kaart is te zien hoe met dit principe op elk kavel vervolgens maatwerk geleverd kan worden. Op kavelniveau worden ook oplossingen gezocht voor de wateroverlast die nu in het gebied bestaat.

Er is een aantal bijzondere plekken in het gebied. Ten eerste het gebied rond de voormalige bedrijfswoning van het agrarisch bedrijf aan de noordzijde. Dit gebied wordt gezien als onderdeel van het nieuwe bedrijventerrein. Hier zijn kantoorachtige functies gedacht op relatief kleine kavels. Deze kavels worden afgeschermd met bomen en op de parkeerterreinen worden bomen geplaatst waardoor een groene aanblik ontstaat. Zicht op het achterliggende nieuwe bedrijventerrein is hier niet. De mogelijkheden voor de bedrijfskavels worden hier voor het nieuwe terrein vergroot zonder dat de groene bufferfunctie verloren gaat. In de voormalige boerderij (een monument) zou een bijzonder functie kunnen komen in de vorm van horeca (zie voorbeeld op foto 1). Op het driehoekige groene terrein kunnen bijzondere evenementen plaats vinden.

Een andere bijzondere plek is de paarse plek halverwege het plangebied. De kleur paars is gekozen om aan te geven dat dit stuk hoort bij het nieuwe bedrijventerrein aan de westzijde. Het heeft echter een andere vorm en een kleiner oppervlak dan in het structuurplan voor dit terrein is aangegeven. Het verlies aan oppervlak voor het bedrijventerrein wordt gecompenseerd met extra oppervlak in het noordelijke stuk bij de voormalige boerderij. Hier wordt ook nog een stuk van het bedrijventerrein afgesnoept om het bedrijventerrein meer afstand tot de Rondweg te geven.

Een derde bijzonder element zijn de bestaande oude boerderijen. Hoewel zij op zich geen monumentale status hebben zijn ze als cultuurhistorische elementen het behouden waard. Dit hoeft een verdere ontwikkeling van de gebouwen niet in de weg te staan. Op foto 4 is een voorbeeld te zien van een transformatie van een karakteristieke boerderij. De ander foto's (2 en 3) laten bestaande panden in het plangebied zien.

4.4. Verdere ontwikkeling

Er wordt een bestemmingsplan gemaakt voor het gebied (eventueel samen met het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein). In dit bestemmingsplan wordt de omzetting van de kavels in ruimte voor bedrijvigheid zo juridisch geregeld dat de gemeente hier voorwaarden aan kan verbinden.

Er wordt een beeldkwaliteitplan gemaakt voor het gebied waarin de cultuurhistorische aspecten worden beschreven. Het beeldkwaliteitsplan dient als basis voor de bescherming en verdere uitbouw van die kwaliteiten. Het geeft zowel landschappelijke als architectonische richtlijnen.

2. Akoestisch vervolgonderzoek reflectie

1. Inleiding

In de gemeente Wierden bestaan plannen om een bedrijventerrein aan te leggen aan de westzijde van de kern Enter. Het bedrijventerrein is geprojecteerd langs de N347 tussen de A1 en de Rijssenseweg. Omwonenden in het westelijk van de N347 gelegen buitengebied hebben aangegeven extra geluidsoverlast te verwachten door reflectie van het wegverkeerslawaai van de N347 tegen de te bouwen panden op het bedrijventerrein. In voorliggende notitie gaan wij in op dit akoestische aspect.

2. Invoergegevens akoestisch onderzoek

Om de akoestische effecten van de realisatie van het bedrijventerrein op het betreffende gebied helder inzichtelijk te krijgen is een drietal situaties vergeleken. Ten eerste betreft het de autonome situatie 2020. Dit is de situatie waarvan redelijkerwijs mag worden verwacht dat deze optreedt als het bedrijventerrein niet wordt gerealiseerd. De tweede situatie heeft betrekking op het zelfde planjaar, waarbij wel rekening is gehouden met de realisatie van het bedrijventerrein. De derde situatie is identiek aan de vorige situatie met dien verstande dat dan ook rekening is gehouden met de reflectie die de bebouwing op het bedrijventerrein met zich mee brengt.

De verkeersgegevens van de N347 zijn aangeleverd door de gemeente Wierden en zijn afkomstig uit de Regionale VerkeersMilieuKaart (RVMK). In het RVMK dat als planjaar 2020 heeft, is de bijdrage van het (vracht)verkeer van het toekomstige bedrijventerrein op de N347 opgenomen. Om te komen tot de gegevens met betrekking tot de autonome situatie in 2020 is het bedrijventerreingerelateerde verkeer in mindering gebracht op de modelresultaten. Hierdoor ontstaat een lagere intensiteit op de N347 en een andere verdeling over de voertuigsoorten.

De verkeersgegevens zijn verkort gepresenteerd in tabel 1. In bijlage 1 zijn de gegevens uitgebreid weergegeven. In bijlage 2 is de opbouw van het akoestisch model te zien. Hierbij wordt opgemerkt dat het viaduct over de N347 ter plaatse van de Rijssenseweg vanwege de hoogteligging in het model is ingebracht.

Tabel 1: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek

	N347 autonoom	N347 met bedrijventerrein
etmaalintensiteit 2019 (mvt)*	23.597	25.837
daguurpercentage	6,72%	6,70%
verdeling verkeer daguur **	87,88% / 8,01% / 4,11%	86,71% / 8,64% / 4,65%
avonduurpercentage	2,62%	2,74%
verdeling verkeer avonduur **	88,00% / 6,42% / 5,58%	86,23% / 7,57% / 6,20%
nachtuurpercentage	1,11%	1,08%
verdeling verkeer nacht uur **	85,98% / 5,28% / 8,74%	85,25% / 5,90% / 8,85%
snelheid	80 km/uur	80 km/uur
verhardingstype	dab 0/16	dab 0/16

* motorvoertuigen

** licht, middelzwaar en zwaar verkeer

3. Resultaten

Iedere afzonderlijke situatie is doorgerekend voor een viertal rekenpunten. De rekenpunten zijn niet gesitueerd op bestaande woonbebouwing maar in het vrije veld gelegen. Hiermee ontstaat het meest zuivere beeld voor de vergelijking van de resultaten. De rekenpunten zijn gelegen op respectievelijk 400, 500, 600 en 700 meter uit de as van de N347. Per rekenpunt is gerekend op een waarneemhoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter ten opzichte van maaiveld. Opgemerkt wordt dat de reflectiesituatie is doorgerekend met een gesloten bebouwingwand op het bedrijventerrein, zo dicht als mogelijk langs de N347. Hierdoor is er sprake van een worst-case scenario, omdat de bebouwingstructuur in werkelijkheid naar verwachting anders zal zijn en een minder gesloten karakter zal hebben.

De resultaten zijn gepresenteerd in tabel 2. In tabel 2 is alleen de hoogste waarde per rekenpunt opgenomen waarop de wettelijke correctie van 2 dB is toegepast. Een uitgebreid overzicht van de resultaten op de waarneemhoogtes van 1,5 en 4,5 en 7,5 meter is te vinden in bijlage 3.

Tabel 2: Geluidbelasting L_{den} in dB (incl. correctie)

	Situatie met extra verkeer ten gevolge van het bedrijventerrein			
	Autonoom	Zonder reflectie	Met reflectie	Verskil t.o.v. geen reflectie
001 (400 m)	45,42	45,86	47,30	+ 1,44
002 (500 m)	43,38	43,82	45,28	+ 1,46
003 (600 m)	41,82	42,27	43,62	+ 1,35
004 (700 m)	40,23	40,68	42,13	+ 1,45

Geconcludeerd kan worden dat de toename als gevolg van het bedrijventerrein-gerelateerde verkeer ten opzichte van de autonome situatie in 2020 minder dan 0,5 dB bedraagt. De effecten van de reflectie zijn wat groter. In het meest ongunstige geval betreft het een toename van 1,45 dB ten opzichte van de situatie zonder reflectie. Nogmaals wordt opgemerkt dat dit het resultaat is van een gesloten bebouwingwand. Het effect kan drastisch worden verlaagd door bij de keuze van gevelmateriaal rekening te houden met het tegengaan van reflectie. Hierbij kan worden gedacht aan absorberende materialen of ongelijke gevelstructuren waardoor er verspreiding van geluid plaatsvindt in plaats van reflectie naar een bepaalde locatie.

Hoewel de toename van de geluidsbelasting veroorzaakt door de autonome groei, de groei als gevolg van het verkeer van en naar het bedrijventerrein en de realisatie van de (gesloten) bebouwingwand ten opzichte van de huidige geluidbelasting 2 dB of meer zal bedragen kan er geen sprake zijn van een reconstructie overeenkomstig de voorwaarden uit de Wgh. Dit omdat er aan de N347 geen maatregelen worden getroffen die leiden tot een toename van de geluidbelasting en de toename die ontstaat als gevolg van het verkeer van en naar het bedrijventerrein.

Ten slotte merken wij op dat de hoogste geluidbelasting van de berekende waarneempunten zich (logischerwijs) bevindt op 400 meter afstand van de weg. Deze waarde bedraagt L_{den} 47,3 dB, waarmee op deze afstand wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het verkeer op de N347. Logischerwijs neemt de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op de N347 naarmate de afstand tot deze weg toeneemt alleen maar verder af, wat betekent dat ook met maximale reflectie op deze afstanden de voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 niet wordt overschreden.

3. Haalbaarheidsonderzoek ontsluiting bedrijventerrein Enter

Gemeente Wierden

Haalbaarheidsonderzoek ontsluiting bedrijventerrein Enter

Datum 17 maart 2009
Kenmerk WDN027/Kpe/0266
Eerste versie 5 februari 2009

1 Inleiding

Aan de westzijde van Enter wordt een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. De ontsluiting van dit terrein aan de noordkant is in eerste instantie ontworpen als een centrale as die aansluit op de Rijssenseweg. Omdat dit ontwerp toch tot enkele klachten heeft geleid, wordt tevens gekeken naar de mogelijkheid om het gebied te ontsluiten door middel van een aansluiting die wordt gecombineerd met de afrit van de N347. In dit onderzoek wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het ontsluiten van het bedrijventerrein in de 'oksel' bij de afrit van de N347. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden op basis van de intensiteiten en kruispuntstromen. Vervolgens wordt op basis hiervan een ruimtelijk ontwerp gemaakt.

2 Doorrekenen oplossingsvarianten aansluiting in 'de Oksel'

Het doorrekenen van de mogelijke ontsluitingsvarianten is uitgevoerd met OMNI-X. Hiermee is verkend welke mogelijkheden voldoen als er wordt gekozen voor een variant waarbij de ontsluiting van het bedrijventerrein plaatsvindt in de 'oksel'. In eerste instantie wordt gekeken naar een 5-taksrotonde.

Intensiteiten en uitgangspunten

De gehanteerde intensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Wierden. Dit verkeersmodel wordt beheerd door Goudappel Coffeng BV. Als basis voor het onderzoek is gekeken naar de intensiteiten in het model voor het jaar 2020. In het model is de ontsluiting van het bedrijventerrein aangetakt op de Rijssenseweg een stuk ten oosten van het kruispunt. Voor het uitvoeren van de berekeningen is de ontsluiting van het bedrijventerrein handmatig verplaatst naar de 'oksel'.

Als uitgangspunt hierbij is gehanteerd dat 70% van het verkeer dat van en naar het bedrijventerrein gaat afkomstig is van het kruispunt en 30% vanuit Enter via de Rijssenseweg.

Enkelstrooksrotonde

In eerste instantie is gekeken naar de mogelijkheid van een enkelstrooksrotonde. Deze oplossingsvariant blijkt echter niet afdoende. Doordat de grootste verkeersstroom van de Enterstraat naar de Rijssenseweg loopt, moet het verkeer dat vanaf het bedrijventerrein komt in de spits vaak lang wachten totdat er een hiaat valt en het verkeer kan invoegen op de rotonde. Dit zorgt ervoor dat de capaciteit van deze rotondetak ontoereikend is. Daarnaast is de capaciteit op de toeritten van de Rijssenseweg en de afrit van de N347 ontoereikend.

Daarnaast is het aanbod van verkeer op de Rijssenseweg en de afrit N347 groot dat een enkele toerit op deze twee rotondetakken niet voldoende is.

Gezien de richting van de maatgevende verkeersstromen is het niet mogelijk om de problemen te verhelpen door het toepassen van bijvoorbeeld een bypass bij één van de rotondetakken. Er zal dus gekeken moeten worden naar een andere oplossing.

Turborotonde

Een turborotonde kan de problemen die ontstaan bij een enkelstrooksrotonde verhelpen. Ten opzichte van een enkelstrooksrotonde kan met het toepassen van een turborotonde een capaciteitstoename worden gerealiseerd tot wel 60%. Nadelen van een turborotonde zijn het grotere ruimtebeslag en de minder gunstige veiligheidssituatie voor (brom)fietsers en voetgangers. In dit geval is er sprake van een vrijliggend fietspad waardoor de minder gunstige veiligheidssituatie relatief laag is.

In de berekeningen is gekeken naar een turborotonde waarbij er op de Rijssenseweg twee toe en afritten zijn gerealiseerd. Dit zorgt ervoor dat de capaciteit vergroot wordt en de afwikkeling op de aansluiting van het bedrijventerrein beter verloopt. Bij een dergelijke vormgeving heeft de rotonde voldoende capaciteit om de verkeersstroom af te wikkelen. Wel is de capaciteit van de rotondetak die het nieuwe werkgebied ontsluit krap. In de avondspits zal het oprijden van de rotonde vanuit deze richting stroef verlopen.

3 Vormgeving

De vormgeving van de rotonde is weergegeven in de tekening behorend bij deze notitie (kenmerk: WDN027/Kpe/01-02). Het ontwerp is gemaakt op basis van de conclusies die uit de berekeningen naar voren zijn gekomen.

Het ontwerp omvat een turborotonde waarbij op de Rijssenseweg in twee richtingen een dubbele toe- en afrit is gerealiseerd. Door het toepassen van een dubbele op- en afrit in deze beide richtingen, kan het verkeer voldoende worden afgewikkeld. De dubbele afrit aan de meest oostelijke afrit is vooral noodzakelijk om het verkeer dat van het bedrijventerrein komt makkelijker te laten invoegen. Bij het toepassen van een enkele afrit blijkt namelijk dat dit verkeer zeer moeilijk de rotonde op kan rijden. Het toepassen van een dubbele afrit ondervangt dus dit probleem. Het ontwerp voorziet in een extra rotondetak waarmee het bedrijventerrein wordt ontsloten. Dit heeft grote invloed op het ontwerp. Een extra op- en afrit heeft tot gevolg dat er een onoverzichtelijkere situatie ontstaat. Daarbij komt dat de ruimte ontbreekt om de extra rotondetak goed aan te sluiten op de rotonde. In het ontwerp is daarom voorzien in een bypass voor het verkeer dat vanaf het bedrijventerrein komt en rechtsaf wil slaan naar de Rijssenseweg. Deze bypass heeft wel nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ten eerste hebben de bestuurders die op de bypass staan weinig zicht op de rotonde en op verkeer dat eventueel afslaat in de richting van de bypass. Met name als er ook op toerit van de rotondetak naar de rotonde voertuigen staan te wachten. Deze blokkeren het zicht op de rotonde en de auto's die vanaf de rotonde komen. Daarnaast zorgt de extra rotondetak ervoor dat de fietsers die gebruik maken van het fietspad langs de rotonde een extra oversteek moeten maken. Dit is ook nadelig voor de verkeersveiligheid.

Conclusie

Als gekeken wordt naar de voor- en nadelen van het ontwerp, dan is onze aanbeveling dat het realiseren van een turborotonde geen optimale oplossing is voor deze situatie. De belangrijkste reden hiervoor is de vormgeving van het ontwerp. Goudappel Coffeng BV beveelt daarom nadrukkelijk aan om de ontsluiting hier niet te realiseren.

4 Ontwerp rotonde met ontsluiting in de as van het bedrijventerrein

Het ontwerp waarbij de ontsluiting van de rotonde in de as van het bedrijventerrein is geprojecteerd is in de tekening met kenmerk WDN027/Kpe/01-01, behorend bij deze notitie, opgenomen.

Autoverkeer

De ligging van de rotonde zorgt ervoor dat, ten opzichte van de huidige rijrichting, het autoverkeer een beweging moet maken die minder recht is. De ligging van de rotonde is het gevolg van de erfgronden en de bestemmingsplangrenzen. Het voordeel van deze minder rechte rijbeweging van het autoverkeer is dat de snelheid op de rotonde afneemt. Dit heeft vooral een positief effect voor de fietsers die de oversteek aan de westkant van de rotonde gebruiken. De lagere snelheid van het autoverkeer zorgt ervoor dat de fietsers gemakkelijker en veiliger kunnen oversteken.

Fietsverkeer

In het ontwerp is rekening gehouden met fietsverkeer dat vanaf het zandpad ten noorden van de weg komt en wil oversteken naar het tweerichtingsfietspad ten zuiden de weg. Door de aanleg van een middengeleider maken de fietsers de oversteek naar het tweerichtingen fietspad ten zuiden van de Rijssenseweg in twee keer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Voor de rotondetak die het bedrijventerrein ontsluit is als uitgangspunt gehanteerd dat de fietsers op de weg worden afgewikkeld en zijn er dus geen vrij liggende fietspaden. Gezien de intensiteiten die verwacht worden op deze aansluiting worden bij het afwikkelen van het fietsverkeer op de rijbaan geen problemen verwacht.

Overige aspecten

De parkeerplaatsen aan de noordkant van de Rijssenseweg zijn ook in het nieuwe ontwerp geïntegreerd. Deze zijn in het nieuwe ontwerp gesitueerd aan de noordkant van de westelijke tak van de rotonde.

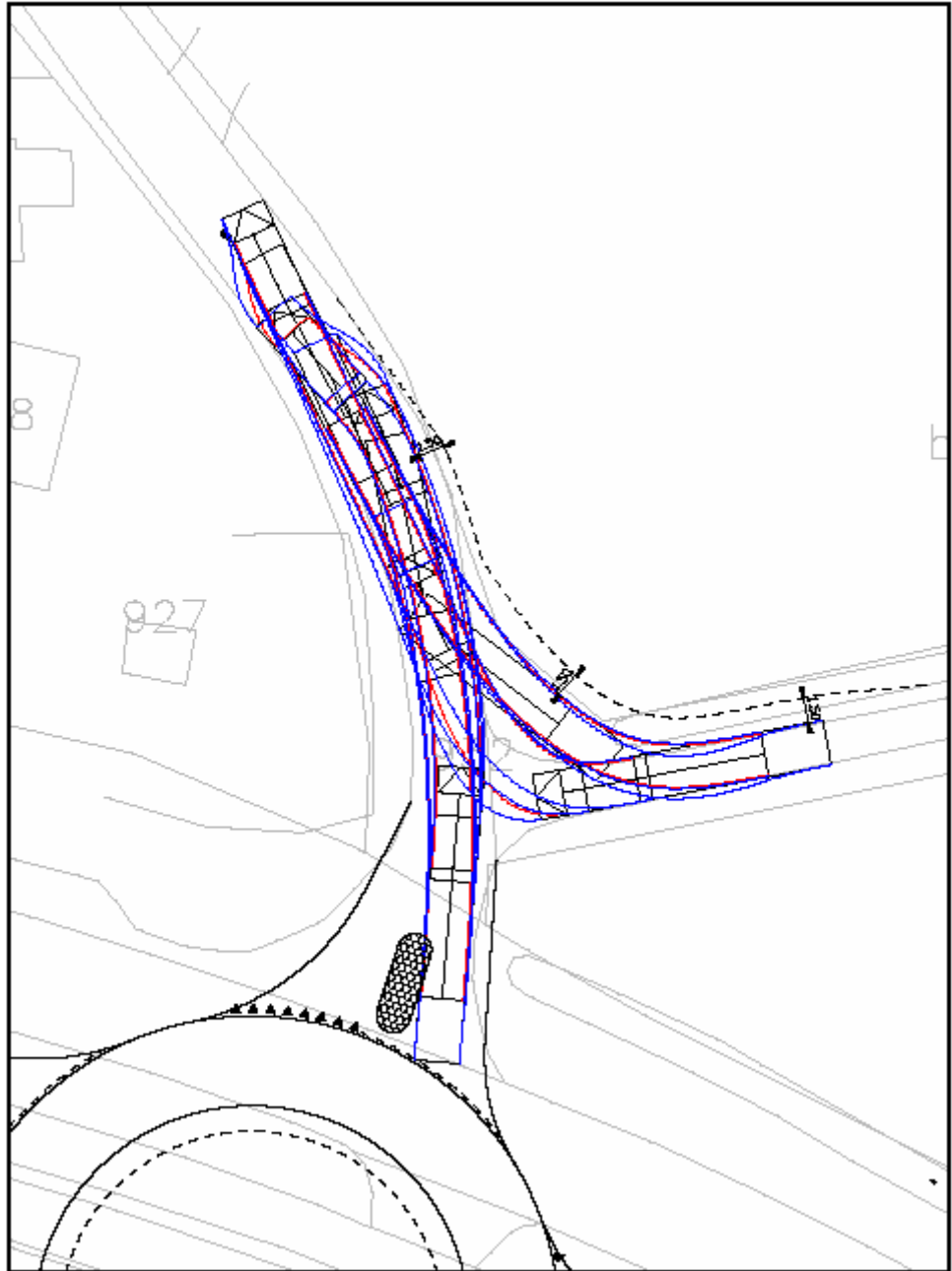
Twee ruimtelijke aspecten die verdere uitwerking nodig hebben zijn de bushalte en de carpoolplaats. Aanbeveling is om deze in het ontwerp te integreren.

5 Simulatie keermanoeuvre vrachtverkeer

In bijlage 1 bij deze notitie is de simulatie opgenomen die moet worden uitgevoerd door vrachtwagens om te kunnen keren. Als maatgevend voertuig is een trekker + oplegger met een starre achteras en een lengte van 16,5 meter gehanteerd.

Uit de simulatie is af te leiden dat de bocht rechts achteruit in de huidige situatie te krap is. Aan de binnenkant van de bocht dient extra ruimte te worden gecreëerd. Omdat de bestuurder slecht zicht heeft op deze kant van het voertuig tijdens het uitvoeren van de manoeuvre, dient er genoeg vrije ruimte aan de binnenkant van de bocht gerealiseerd te worden, ongeveer 1,50 meter. Deze marge is aangegeven in bijlage 1.

Bijlage 1: Simulatie keermanoeuvre vrachtverkeer



4.

Externe veiligheid

Rapportage

Bedrijventerrein Enter-Rijssen 2008

Versie: 1.3.0 Build: 247

Releasedatum: 30-10-2008

Datum: 10-2-2009, tijd: 10:50:12

1 Projectgegevens

1.1 Samenvatting

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Projectnaam	Bedrijventerrein Enter-Rijssen 2008	
Omschrijving	Bedrijventerrein Enter-Rijssen 2008	
Modaliteit	Weg	
Weerfile	Twente	
Totale lengte van de route	8105	m
Berekend	PR noch GR	
Gemiddelde afstand tot de contouren		
Contour	Afstand	
1/j	m	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	Niet aanwezig	
Oppervlak onder de contouren		
Contour	Oppervlak	
1/j	m ²	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	Niet aanwezig	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Datum
RBM_II.exe	1.3.0 Build: 247	30/10/2008
Parameters	1.2.3	30/10/2008
Weer	1.0	20-3-2008
Scenariobestand	1.0	20-3-2008
Stoffenbestand	v2.0	20-3-2008
Helpbestand	2.2	20-3-2008
Systeemdatum	-	10-2-2009

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	0	0

Rechtsboven 5000 5000

1.4 Algemene gegevens

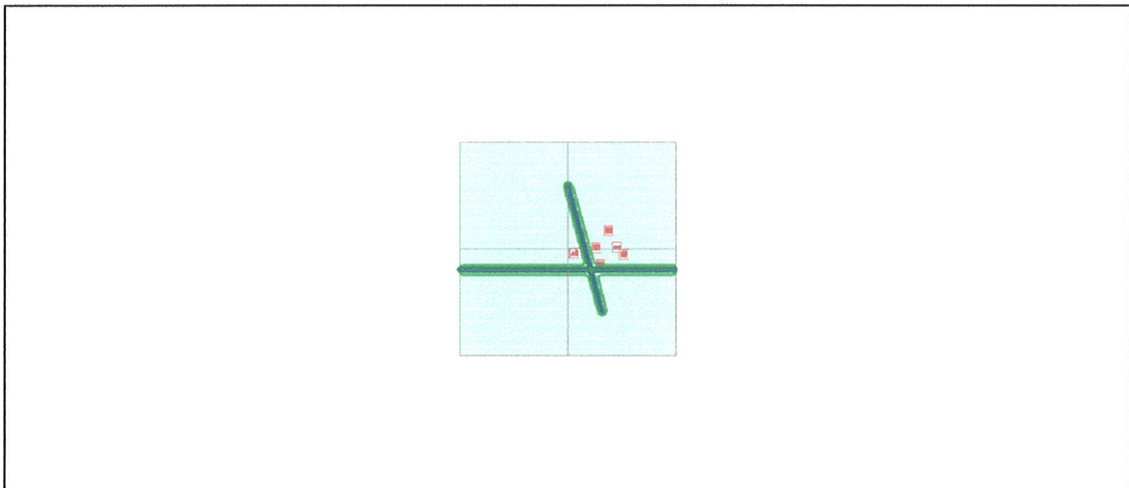
Eigenschap	Waarde
Projectnaam	Bedrijventerrein Enter-Rijssen 2008
Omschrijving	Bestemmingsplan
Extra informatie	Tbv paragraaf externe veiligheid
Projectcode	B01034.189000
Datum afronding	Niet ingevuld
Uitgevoerd door	
Analist	PJM van Rossenberg
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Bedrijf	Witpaard
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Zwolle
In opdracht van	
Naam	Gemeente Wierden/Rijssen-Holten
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld
check	Niet ingevuld

1.4.1 Weer: Twente

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Weerstation	Twente	
Specificaties	CPR 18E pag. 4.35	
Aantal windrichtingen	12	
Aantal weersklassen	6	
Begin van de dag (hh:mm)	08:00	
Begin van de nacht (hh:mm)	18:30	
Meteo gegevens		
Meteo gegevens		
Stabiliteit	B D D D E F	
Windsnelh. m/s	3,0 1,5 5,0 9,0 5,0 1,5	
6:0	<i>o/o</i> 1,800 1,400 1,600 0,700 0,000 0,000	
0:1	<i>o/o</i> 2,400 1,400 1,600 0,400 0,000 0,000	
1:1	<i>o/o</i> 3,200 1,500 2,100 0,900 0,000 0,000	
1:2	<i>o/o</i> 3,400 1,500 1,900 0,800 0,000 0,000	
2:2	<i>o/o</i> 2,500 1,400 1,300 0,300 0,000 0,000	
2:3	<i>o/o</i> 1,700 1,300 1,100 0,200 0,000 0,000	
3:3	<i>o/o</i> 1,800 1,600 2,900 1,300 0,000 0,000	
3:4	<i>o/o</i> 2,600 2,700 6,900 5,100 0,000 0,000	
4:4	<i>o/o</i> 2,000 2,000 5,500 4,900 0,000 0,000	
4:5	<i>o/o</i> 1,400 1,500 3,200 3,300 0,000 0,000	
5:5	<i>o/o</i> 1,500 1,400 3,000 2,700 0,000 0,000	
5:6	<i>o/o</i> 1,600 1,500 2,300 1,300 0,000 0,000	
Meteo gegevens		

Stabiliteit		B	D	D	D	E	F
Windsnelh. m/s		3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	0,000	1,100	0,700	0,200	0,300	1,500
0:1	o/o	0,000	1,500	1,200	0,100	0,600	2,700
1:1	o/o	0,000	1,800	2,000	0,500	1,700	3,400
1:2	o/o	0,000	1,700	1,900	0,600	1,900	3,200
2:2	o/o	0,000	1,700	1,200	0,200	1,300	2,900
2:3	o/o	0,000	1,600	1,100	0,200	0,600	2,500
3:3	o/o	0,000	2,300	3,200	1,100	1,500	3,000
3:4	o/o	0,000	3,200	6,000	4,300	1,700	3,400
4:4	o/o	0,000	2,200	4,100	3,400	1,000	2,000
4:5	o/o	0,000	1,500	2,100	1,600	0,500	1,500
5:5	o/o	0,000	1,400	1,300	0,800	0,300	1,400
5:6	o/o	0,000	1,100	0,900	0,300	0,200	1,100

2 Situatie plot + PR-contouren



Figuur 1

3 Groepsrisico's

Geen groepsrisico berekend

4 Route en transportgegevens

4.1 Wegroute: Weg<1>

Eigenschap	Waarde	Unit
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type wegtraject	Snelweg	
Breedte	25	m
Frequentie (1/mg.km)	8,300E-008	
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	

0,00		2000,00		
5000,00		2000,00		
Transport van voorgaand traject		Niet waar		
Transport				
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o
GF2 (brandbare gassen)	136,23	Tankwagen (brandb. gas)	70	100
GF3 (licht ontvlambare gassen)	617,2	Tankwagen (brandb. gas)	70	100
LF1 (brandbare vloeistoffen)	6442,8	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LF2 (zeer brandbare vloeistoffen)	10183	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LT1 (toxische vloeistoffen)	558,61	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100
LT2 (toxische vloeistoffen cat. 2)	666,38	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100

4.2 Wegroute: Weg

Eigenschap		Waarde		Unit
Omschrijving		Niet ingevuld		
Type wegtraject		Buiten de bebouwde kom		
Breedte		10		m
Frequentie (1/mg.km)		3,600E-007		
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject		Niet waar		
Coördinaten				
X (rdm)		Y (rdm)		
m		m		
3300,00		1000,00		
2500,00		4000,00		
Transport van voorgaand traject		Niet waar		
Transport				
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o
GF3 (licht ontvlambare gassen)	262,74	Tankwagen (brandb. gas)	70	100
LF1 (brandbare vloeistoffen)	2106	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LF2 (zeer brandbare vloeistoffen)	1469,7	Tankwagen (brandb. vloeistof)	70	100
LT1 (toxische vloeistoffen)	75,37	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100
LT2 (toxische vloeistoffen cat. 2)	32,84	Tankwagen (tox. vloeistof)	70	100

5 Standaard bebouwing

5.1 Bevolking

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bevolking	
Omschrijving	Boerderij	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
2660,00	2380,00	
2640,00	2380,00	
2640,00	2400,00	
2660,00	2400,00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	56	
Nacht	80	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	400	m ²

6 Bedrijven dagdienst

6.1 Bedrijven dagdienst<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<1>	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
3260,00	2120,00	
3270,00	2110,00	
3250,00	2110,00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	36731712	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	36731872	
Oppervlak	100	m ²

6.2 Bedrijven dagdienst<2>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<2>	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
3160,00	2510,00	
3150,00	2520,00	
3170,00	2520,00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	36733312	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	36733392	
Oppervlak	100	m ²

6.3 Bedrijven dagdienst

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
3460,38	2918,49	
3460,38	2898,49	
3440,38	2898,49	
3440,38	2918,49	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	36733712	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	36733792	
Oppervlak	399,887	m ²

6.4 Bedrijven dagdienst<3>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven dagdienst<3>	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Bedrijven (dagdienst)	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
3813,89	2376,59	
3813,89	2356,59	
3793,89	2356,59	
3793,89	2376,59	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	36734112	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	36734192	
Oppervlak	400,066	m ²

7 Bedrijven continue**7.1 Bedrijven continudienst**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bedrijven continudienst	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Bedrijven (continu dienst)	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
3655,46	2550,00	
3655,46	2530,00	
3635,46	2530,00	
3635,46	2550,00	
Aantal mensen		1/ha
Dag	40	
Nacht	40	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	399,98	m ²

correctie	1	2	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
factor			jaarintensiteit per rijstrook											
1,00	O76	A1 / N347 (A1 afdt 28 Rijssen) - A1 / A35 (knooppunt Azelo)	LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	LT4	LT5	LT6	GF0	GF1	GF2	GF3
1,00	O76	A1 / A35 (knooppunt Azelo) - A1 / N347 (A1 afdt 28 Rijssen)	3436,97	5839,52	197,54	216,89	0,00	0,00	0,00	0,00	66,74	0,00	66,74	200,21
1	aantal weken telling		3005,83	4343,68	367,07	449,48	0,00	0,00	0,00	0,00	104,25	0,00	69,49	416,99

Bron Tellingen vervoer gevaarlijke stoffen op de weg 2006 & 2007 AVV (X)

Opmerking Telling deels in juli 2006, op basis van beschikbare data kon echter geen zomercorrectie worden afgeleid. 25 mei 2006 was Hemelvaartsdag

Correctie Deze telling is gecorrigeerd voor de registratiegraad van 95% op wegvakken met een gemiddelde of lage intensiteitklasse

	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	159
GT0	GT1	GT2	GT3	GT4	GT5	GP	GNR	LNR	SNR	NR	SF	STW	LTW	SFW	LFW	totaal EV relevant	totaal		
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	734,11	5706,03	33,37	216,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9951,86	16709,00		
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	694,99	6683,49	162,17	331,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8652,56	16629,03		

	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	
jaarintensiteit wegvak	LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	LT4	LT5	LT6	GF0	GF1	GF2	GF3	GT0	GT1	GT2	GT3	GT4	GT5	GP	
6442,80	10183,20	558,61	666,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	170,99	0,00	136,23	617,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189
GNR	LNR	SNR	NR	SF	STW	LFW	SFW	LFW	totaal EV relevant	totaal	
1429,09	12389,53	195,54	548,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18604,42	33338,03	

