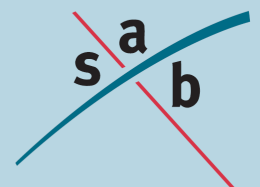


Bestemmingsplan

Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o.

Gemeente Oldenzaal

Datum: 26 mei 2014
Projectnummer: 90251
ID: NL.IMRO.0173.BP06002-va01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	4
1.3	Geldende bestemmingsplannen	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Het plan	6
2.1	Huidige situatie omgeving en plangebied	6
2.2	Toekomstige situatie plangebied	7
3	Haalbaarheid van het plan	17
3.1	Beleid	17
3.2	Milieuaspecten	25
3.3	Water	46
3.4	Flora en fauna	48
3.5	Archeologie en cultuurhistorie	49
3.6	Verkeer en parkeren	50
3.7	Economische uitvoerbaarheid	51
4	Wijze van bestemmen	53
4.1	Algemeen	53
4.2	Dit bestemmingsplan	55
5	Procedure	59
5.1	Inspraak en overleg	59
5.2	Zienswijzen	59

Bijlagen

- Bijlage 1: Kruse Milieu BV (2010), Historisch onderzoek Bisschop Balderikstraat en omgeving. Kenmerk: RFI/b/10.107. 20 december 2010
- Bijlage 2: Kruse Milieu BV (2013), Rapport verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 en NEN 5707 Wolter van Heijdenstraat – Oldenzaal. Projectcode: 11028516. Juli 2011
- Bijlage 3: RoyalHaskoning DHV (2013), Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat. Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai en geluid afkomstig van het emplacement van ProRail. Projectnummer: 9V0530-003, 8 oktober 2013
- Bijlage 4: SAB (2013), memo Luchtkwaliteit Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o. Projectnummer 90251, 13 augustus 2013
- Bijlage 5: SAB (2013), Akoestisch onderzoek industrielawaai Oldenzaal Centraal, Bisschop Balderikstraat e.o. Projectnummer: 90251. 30 oktober 2013
- Bijlage 6: Royal Haskoning (2008), Externe veiligheidstoetsing Bestemmingsplan Stationsplein. Projectnummer: 9S8046, 30 januari 2008

- Bijlage 7: Royal Haskoning (2011), Verantwoording groepsrisico Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat e.o. Projectnummer: 9W1531.01. 10 februari 2011
- Bijlage 8: ECG (2013), Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven in het onderzoeksgebied “Bisschop Balderikstraat Oldenzaal”. Documentcode: 117-013-VO-01. 02 april 2013
- Bijlage 9: Advies Brandweer Twente
- Bijlage 10: Aanvullend advies Brandweer Twente
- Bijlage 11: Eelerwoude (2013), Quicksan Natuurwetgeving. Actualiserend onderzoek Bisschop Balderikstraat, Oldenzaal. Projectnummer: P6262. 5 juni 2013
- Bijlage 12: BAAC (2004), Oldenzaal Centraal, Inventariserend archeologisch veldonderzoek, karterende fase en historisch onderzoek. BAAC-rapport 04.088, juli 2004
- Bijlage 13: Nota vooroverleg en inspraak
- Bijlage 14: Notitie Groepsrisicoberekening t.b.v. het bestemmingsplan ‘Bisschop Balderikstraat’ te Oldenzaal, RoyalHaskoningDHV, 13 februari 2014, kenmerk (VO530-003-102/N0001/Nijm
- Bijlage 15: Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat Oldenzaak, Trillingsonderzoek, gemeente Oldenzaal, 10 maart 2014, RoyalHaskoningDHV, kenmerk 9VO530-003, definitief rapport
- Bijlage 16: raadsvoorstel (gewijzigde) vaststelling

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Binnen de gemeente Oldenzaal is sprake van enkele locaties waar grootschalige transformatie van bestaand bebouwd gebied aan de orde is. Een van deze locaties is Oldenzaal Centraal. Het betreft een gebied van circa 38 hectare rond het station, waar een herontwikkeling tot hoogwaardig (woon)gebied wordt voorgestaan.

Ter uitvoering hiervan is de gemeente gestart met een visie op hoofdlijnen, genaamd 'Stationspark Oldenzaal Centraal', welke in juni 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld.

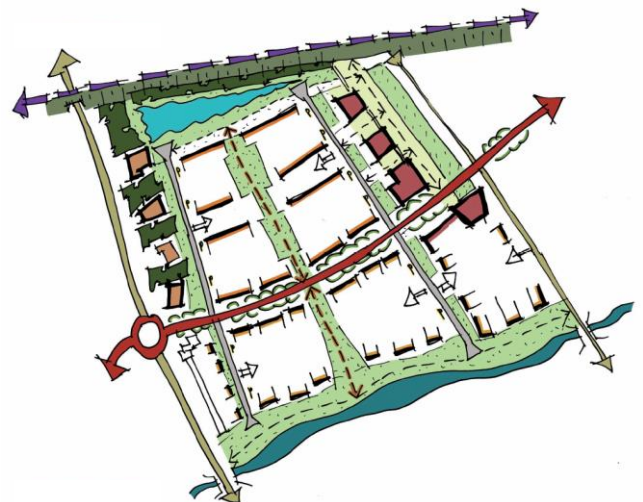
De visie op hoofdlijnen is uitgewerkt in de documenten 'Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal' en de visie 'Oldenzaal Stationsplein' (vastgesteld d.d. 15 december 2005). De realisatie van een verbinding tussen de woonwijk Zuid-Berghuizen, gelegen ten zuiden van het spoor, en het centrum van Oldenzaal aan de noordzijde van de spoorlijn, is een belangrijke pijler in het Masterplan. Het Masterplan ging uit van het realiseren van deze zogenaamde 'loper' over het verdiept aangelegde spoor via het stationsplein naar de Watertoren.

Als eerste uitwerking van het Masterplan is voor de herontwikkeling van het noordelijke gedeelte van de loper, dat onder andere betrekking heeft op het stationsplein, een stedenbouwkundig plan opgesteld. Dit stedenbouwkundig plan is inmiddels vertaald in een bestemmingsplan: het bestemmingsplan Stationspark Oldenzaal Centraal - deelgebied Stationsplein. In genoemd bestemmingsplan is rekening gehouden met het feit dat het station en het stationsplein op de huidige locatie gehandhaafd blijven.

De beoogde ontwikkelingen binnen het deelgebied Bisschop Balderikstraat e.o. zijn, na het stationsplein, de tweede serie ontwikkelingen uit het Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal, welke hun vertaalslag krijgen in een bestemmingsplan. Het betreft hier de transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een hoogwaardig woon- en werkgebied.

Inmiddels is duidelijk dat de aanleg van een verdiept spoor niet aan de orde is, zodat uit moet worden gegaan van de aanleg van een Groene Loper als verbinding tussen het stationsgebied/centrum van Oldenzaal en de wijk Zuid-Berghuizen. De Groene Loper bestaat uit de verbinding tussen het stationsgebied/centrum, een OV-knooppunt en een ToeristischOverstapPunt. Ook voor de Groene Loper is inmiddels separaat een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

Het Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal is voor de locatie Bisschop Balderikstraat e.o. uitgewerkt in randvoorwaarden en een stedenbouwkundig voorstel. Met voorliggend bestemmingsplan worden de hoofdlijnen van het opgestelde Masterplan en stedenbouwkundig voorstel juridisch-planologisch vastgelegd. Omdat nadere uitwerking van deze deellocatie in een later stadium plaatsvindt moet het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit bieden voor de toekomst.



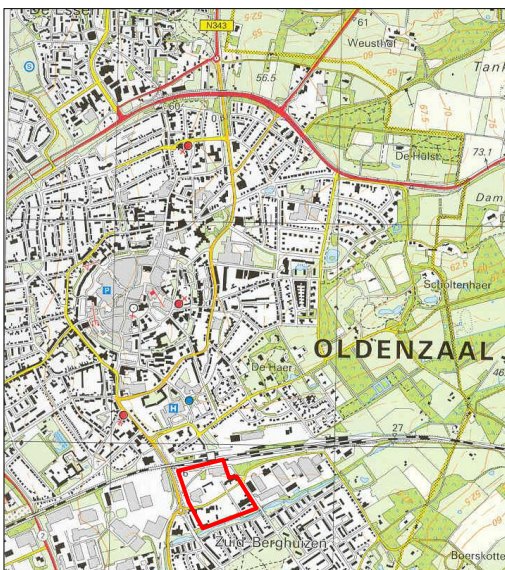
Uitvoering van het Masterplan voor onder andere het deelgebied Bisschop Balderikstraat e.o. is uitsluitend mogelijk wanneer de geluidcontour van de luchthaven Twente wordt verkleind tot 8 km² (totaal 10,6 km² inclusief bufferzone). De huidige geluidscontour (KE-zone) van 38,7 km² belemmert in een groot deel van Oldenzaal de ontwikkeling van diverse projecten. De gemeente wil zich, samen met de provincie en in lijn met het gestelde in de Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving, inspannen om de contour te laten verkleinen. Rekening houdend met de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven en omgeving, zoals neergelegd in de genoemde Ruimtelijke visie, is het vasthouden aan de huidige geluidscontour onnodig. Om die reden vormen de ontwikkelingen in onderhavig bestemmingsplan tevens aanleiding tot het verkleinen van de geluidscontour.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich ten zuiden van het centrum van Oldenzaal en ligt ingeklemd tussen de spoorlijn Hengelo-Bad Bentheim en de woonwijk Zuid-Berghuizen. De locatie wordt begrensd door het spoor aan de noordzijde, de Helmichstraat aan de oostzijde, de Stakenbeek aan de zuidzijde en de Burgemeester Wallerstraat aan de westzijde.

Onderstaande afbeelding toont de globale ligging en begrenzing van het plangebied. Tevens is een luchtfoto van de locatie opgenomen.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij dit plan.



*Globale ligging plangebied
bron: Topografische atlas*



Plangebied op luchtfoto

bron: Google Maps

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Binnen de grenzen van het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Zuid-Berghuizen 2^e wijziging (moederplan), vastgesteld door de raad op 14 augustus 1972 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel op 27 maart 1973;
- Bestemmingsplan Zuid-Berghuizen 11^e wijziging, vastgesteld door de raad op 30 maart 1989 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel op 10 juli 1989;
- Paraplubestemmingsplan waarin voor alle bestemmingsplannen in Oldenzaal waar bedrijventerreinen in voorkwamen A-inrichtingen zijn uitgesloten. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 22 juli 1993 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel op 18 november 1993;
- Bestemmingsplan Geluidszonering Vliegbasis Twenthe, vastgesteld op 26 juni 2002 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel op 28 januari 2003.

Op grond van bovengenoemde bestemmingsplannen is de beoogde ontwikkeling in het deelgebied Bisschop Balderikstraat e.o. niet mogelijk. Een herziening van de geldende bestemmingsplannen is dan ook noodzakelijk. Met voorliggend document wordt hierin voorzien.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 'het plan' ingegaan op de huidige situatie van het plangebied en de planbeschrijving. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het plan aangetoond voor wat betreft het hogere overheidsbeleid, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna, verkeer en parkeren en de economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen, waarin uiteen wordt gezet hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de regels. Ten slotte komt in hoofdstuk 5 het resultaat van de procedure aan de orde.

2 Het plan

2.1 Huidige situatie omgeving en plangebied

Het plangebied Bisschop Balderikstraat e.o. heeft met name betrekking op het voormalige Cogas-terrein en het terrein van de voormalige gemeentewerf. De bebouwing op het terrein van de gemeentewerf is reeds gesloopt; met de sloop en sanering van het voormalige Cogas-terrein is begin april 2010 een start gemaakt.

Het plangebied doet ook in de huidige situatie dienst als bedrijventerrein, maar kampt echter met een verouderde uitstraling. De bebouwing keert zich af van enkele structurerende elementen waaraan Oldenzaal zich kan presenteren, zoals het spoor en de Stakenbeek.

Met name aan de oostzijde van het plangebied zijn nog enkele bedrijven gehuisvest, waaronder een sportcentrum.

De westzijde van het plangebied biedt in de huidige situatie ruimte aan een traostation. Tevens zijn hier enkele rijwoningen gelegen, welke gehandhaafd blijven.

Onderstaande afbeeldingen geven een impressie van het plangebied in de huidige situatie.



2.2 Toekomstige situatie plangebied

2.2.1 *Uitgangspunten*

De eerste uitgangspunten voor ontwikkeling van, onder andere, het deelgebied Bisschop Balderikstraat en omgeving zijn geformuleerd in het Masterplan Oldenzaal Centraal uit april 2005. Het masterplan heeft betrekking op de bestaande bedrijventerreinen rond het station, waaronder onderhavig plangebied.

In eerste instantie was daarbij sprake van verdieping van het spoor en verplaatsing van het NS station. Toen verdieping van het hoofdspoor en de wachsporen financieel onhaalbaar bleek is gekozen voor ondertunneling van het spoor en handhaving van het bestaande NS station.

Om die reden is het masterplan uit 2005 in augustus 2011 herijkt op de nieuwe uitgangspunten. Voor het masterplan resulteerde dit in de volgende effecten:

- Door het handhaven van het station op de huidige locatie zal er binnen de uitgangspunten van het masterplan een nieuw OV-knooppunt (busstation, P=R, Kiss and Ride en fietsparkeren) moeten worden ontworpen;
- De bouwhoogtes rond de Groene Loper moeten opnieuw worden bepaald nu het relatief lage stationsgebouw in de Groene Loper wordt gehandhaafd;
- Door de tweedeling van de Groene Loper lijken voorzieningen op de begane gronden ten zuiden van het spoor niet langer logisch;
- De verkeersstructuur van het masterplan wijzigt;
- De globale maaiveldligging moet worden herontworpen, waarbij het hoogteverschil kan worden benut om het geluid van het spoor te weren.

Conform de herijking van het masterplan (augustus 2011) bestaat het ruimtelijk concept, welke dient als ruimtelijke onderlegger, onder andere uit de volgende onderdelen:

1. Het bestaande stationsgebouw en het spoor blijven behouden. Het stationsgebouw vormt het hart van het gebied.
2. Door middel van een Groene Loper wordt Zuid-Berghuizen direct met de binnenstad verbonden. De Groene Loper komt in het verlengde van de Helmichstraat en is op de watertoren georiënteerd. Gebouwen omsluiten de Groene Loper aan de noordzijde, zodat er een afgebakende ruimte ontstaat.
3. Rond het bestaande stationsgebouw wordt de stationsomgeving hernieuwd. Het stationsgebouw wordt uitgebreid en hernieuwd en vormt de begrenzing van het noordelijke deel van de Groene Loper;
4. De oost-westlijnen in het gebied worden versterkt, zodat er een betere relatie met het landschap ontstaat. De Bisschop Balderikstraat en Parallelstraat worden vloeiender aangelegd en krijgen grasbermen met bomen aan weerszijden van de weg. Langs de Stakenbeek wordt een langzaamverkeersroute aangelegd, waardoor deze zone een hogere recreatieve waarde krijgt;
5. De Bisschop Balderikstraat/Parallelstraat krijgt min of meer een ontsluitingsfunctie voor het plangebied ten zuiden van het spoor. De andere wegen takken hier op aan.

Genoemde principes zijn vastgelegd in een ruimtelijke basisstructuurkaart.



*Fragment ruimtelijke basisstructuurkaart
bron: Herijking masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal, BDP Khandekar*

2.2.2 Hoofdstructuur

De *ruimtelijke* hoofdstructuur in het plangebied is voornamelijk oost-west georiënteerd en wordt bepaald door een aantal aanwezige (en te handhaven) elementen:

- de spoorlijn Deventer-Bad Bentheim (welke niet verdiept wordt aangelegd);
- de Bisschop Balderikstraat;
- de Stakenbeek.

Ook noord-zuid gericht bevinden zich binnen het plangebied een aantal elementen die tot de hoofdstructuur behoren, zij het ondergeschikt aan de oost-west oriëntatie:

- de Burgemeester Wallerstraat, met rotonde (welke op de huidige locatie gehandhaafd blijft);
- de looper;
- de parkzones.

Als principe geldt dat deelgebieden met een open structuur, met in de tussenruimtes veel groen en bomen, worden afgewisseld door gebieden met een meer gesloten structuur. De drie gebieden met een gesloten structuur zijn de strook langs de Burgemeester Wallerstraat, het terrein van de gemeentewerf en het gebied tussen het spoor en de Parallelstraat.

De centrale as (Groene Loper) is de belangrijkste ruimte in het plan en gaat in het verlengde van de Helmichstraat onder het spoor. De gebouwen langs deze ruimte worden in een heldere rooilijn geplaatst, welke aan de zuidzijde naar voren springt. Aan de zuidzijde van de Groene Loper wordt ruimte geboden aan een klein accent.

De belangrijkste oost-west verbinding wordt gevormd door de Bisschop Balderikstraat/Parallelstraat. Omdat deze weg in nauwe verbinding staat met het landschap wordt deze door bomenrijen begeleid. De bebouwing krijgt aan weerszijden van de straat een lossere karakter en er is sprake van verspringende rooilijnen. Hiermee ontstaat een ontspannen, vriendelijk karakter en wordt voorkomen dat de straat stedelijk oogt.

Op het terrein langs de Burgemeester Wallerstraat (ten noorden van de rotonde) komt vrijstaande bebouwing. De ruimte tussen de bebouwing wordt met bomen en beplanting ingericht. De openheid tussen de bebouwing zorgt voor een goed zicht op het plangebied vanaf de Burgemeester Wallerstraat.

De *functionele* hoofdstructuur wordt gevormd door de verschillende woonvelden. Daarnaast bevindt zich aan de westzijde, langs de Burgemeester Wallerstraat (ten noorden van de rotonde) een zone in drie tot vier bouwlagen bestaande uit appartementen en kantoren.

Ten slotte wordt de zuidwestzijde van het plangebied ingevuld door bestaande woningen langs de Burgemeester Wallerstraat, ten zuiden van de rotonde.

Aan de noordoostzijde van het plangebied bevinden zich enkele kavels waar bij recht ruimere mogelijkheden worden geboden voor bedrijven aan huis.

Ten slotte zijn de bestaande en nog aanwezige functies in het plangebied ingepast. Het betreft hier de bestaande nutsvoorziening, een sportschool en een bedrijf.

2.2.3 Uitwerking hoofdstructuur en stedenbouwkundig plan

Bebouwing

De nieuwbouw in het plangebied bestaat met name uit grondgebonden woningen (maximaal 160) met een bouwhoogte van maximaal 10 m. De bebouwing langs de belangrijkste oost-west routes (Bisschop Balderikstraat en spoor) is georiënteerd op deze routes.

Het woningtype is, ten behoeve van de gewenste flexibiliteit, niet vastgelegd in onderhavig bestemmingsplan. Zo kan qua woningtype worden gedacht aan vrijstaande, geschakelde, twee-onder-een kap en/of rijwoningen. Wel wordt aan de (noordzijde van de) Bisschop Balderikstraat gedacht aan een meer gesloten bebouwing en richting Stakenbeek aan een meer open bebouwing.

Wel moet binnen de bestemming 'Woongebied' sprake zijn van grondgebonden woningen, behoudens de locatie welke de beëindiging van de Groene Loper markeert. Op deze plek is een appartementengebouw met circa 13 appartementen gedacht. De maximale bouwhoogte is hier gesteld op 16 meter.

De bebouwing in het groen aan de westzijde van het plangebied bestaat uit kantoren en appartementen. Hier zijn de volgende varianten mogelijk:

- óf maximaal 48 appartementen;
- óf maximaal 4.800 m² bvo dienstverlening;
- óf een mengvorm van beide.

Hier bevindt zich een bestaande en te handhaven trafostation. De nieuwbouw bestaat uit 3 à 4 lagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter.

Het is mogelijk dat in het plangebied woningen worden gerealiseerd via het principe Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO).

De bestaande woningen aan de Burgemeester Wallerstraat blijven gehandhaafd. De bewoners wordt de mogelijkheid geboden hun percelen aan de achterzijde te vergroten, mede ten behoeve van het stallen van hun auto waardoor deze niet meer aan de zijde van de Burgemeester Wallerstraat geparkeerd hoeft te worden. Hier bestaat de mogelijkheid tot het realiseren van een garage of ander bijgebouw, al dan niet met verdieping en de mogelijkheid tot het inrichten van een verblijfs- of hobbyruimte.

Ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat is aan de zijde van het spoor de realisatie van een geluidwal van 6,5 m hoog noodzakelijk. De locatie van deze geluidwal is opgenomen op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan.

Ontsluiting en parkeren

De hoofdontsluiting van het plangebied wordt gevormd door de Bisschop Balderikstraat, welke aan de westzijde via de bestaande ontsluiting aantakt op de rotonde en aan de oostzijde op de Helmichstraat. Vanaf de Bisschop Balderikstraat steken meerdere erftoegangswegen zowel noord- als zuidwaarts het plangebied in. De Bisschop Balderikstraat heeft een ontsluitende functie, maar wordt opgenomen in een 30 km/u zone. Hiermee is deze straat gelijkwaardig aan de straten die vanuit de woongebieden aantakken op de Bisschop Balderikstraat. Prioriteit wordt gegeven aan het verblijfskarakter. De Burgemeester Wallerstraat behoudt zijn functie als gebiedsontsluitingsweg, waarbij een maximum snelheid van 50 km/uur geldt.

Parkeren in de woonvelden vindt deels plaats op eigen terrein, deels in de openbare ruimte. Voor de nieuwbouw aan de Burgemeester Wallerstraat geldt dat deze toegankelijk zijn vanaf het plangebied. Hier is ondergronds parkeren voorzien.

Het plangebied is goed toegankelijk voor langzaam verkeer. Belangrijke fietsverbindingen zijn de verbinding tussen het centrum en Zuid Berghuizen, alsmede de verbinding over de Bisschop Balderikstraat. Tevens is langs de Stakenbeek voorzien in een informele langzaamverkeerroute.

Groen en water

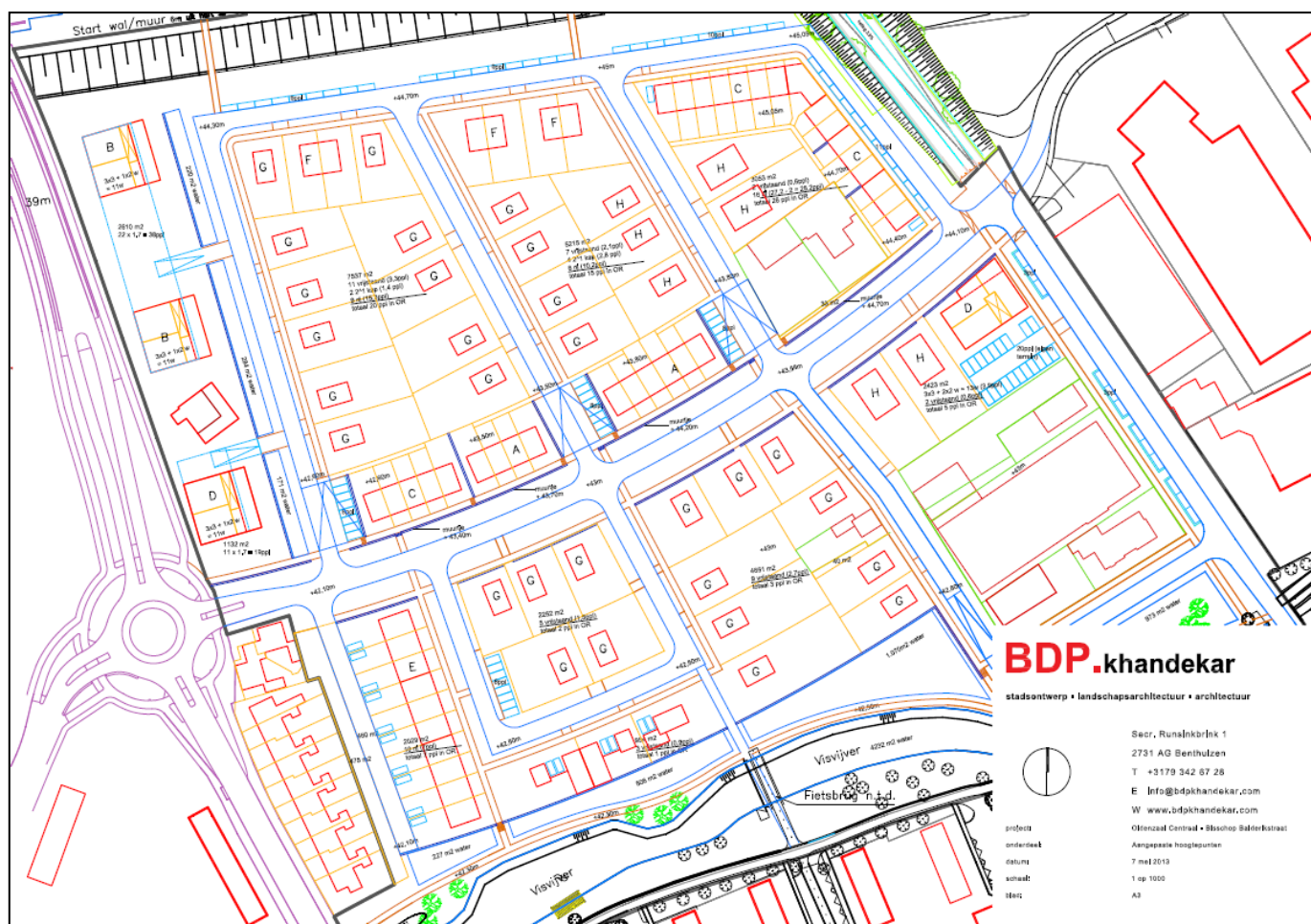
De groenstructuur in het plangebied speelt een grote rol om een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig verblijfsklimaat te realiseren.

Het groen vormt dan ook een belangrijk element in het plangebied. Binnen het plangebied zijn de volgende groenelementen te onderscheiden:

- groenzone langs het spoor
- groene begeleiding Bisschop Balderikstraat
- doorlopende openbare parkzone langs Stakenbeek

De groenzone langs het spoor wordt, grenzend aan het spoor, beëindigd met een geluidswal met een hoogte van circa 6,5 m. De geluidswal krijgt een groene inrichting. De omgeving van de Stakenbeek wordt ingericht als openbare parkzone. De Stakenbeek zelf is, tezamen met de te realiseren retentievoorziening langs de meest noordwestelijk gelegen woonstraat, het enige open water in het plangebied. De watervoevende berging (open water en wadi's) in het plangebied heeft een oppervlakte van in totaal circa 7.683 m². In de groenzone langs de Stakenbeek is tevens ruimte voor wadi's.

Op basis van de uitgangspunten uit het Masterplan en de geschetste hoofdstructuur is een schetsvoorstel uitgewerkt dat ter indicatie dient van de uitwerking in de toekomst. Het betreft hier uitdrukkelijk een voorstel dat, op basis van de randvoorwaarden uit het Masterplan een nadere uitwerking kan krijgen. Voorliggend bestemmingsplan is flexibel van opzet en biedt derhalve de mogelijkheid tot bijvoorbeeld een uitwisseling van woningtypen.



Indicatie mogelijke uitwerking plangebied

bron: BDP Khandekar

2.2.4 Programma

Op basis van bovengenoemde randvoorwaarden kan globaal het volgende programma binnen het plangebied worden gerealiseerd:

Woningen (zowel grondgebonden als gestapeld)		
Totaal	135	
A		10 (7,6%) huurwoningen starters/doorstromers
B		22 (16,7%) gestapelde huurwoningen ouderen met lift
C		21 (15,9%) koopwoningen starters/doorstromers
D		24 (18,2%) koopwoningen met lift met name voor ouderen
E		10 (7,6%) koopwoningen collectief particulier opdrachtgeverschap
F		6 (4,5%) koopwoningen twee onder een kap, doorstromers
G		32 (24,2%) eengezinswoningen vrijstaand, doorstromers
H		7 (5,3%) bedrijfswoningen met ruimte voor bedrijf, ondernemers
Niet nader aangeduid		3 vrijstaande woningen

kantoren		
Totaal	4.800 m² bvo¹	
Burgemeester Wallerstraat		4.800 m ²

In onderhavig bestemmingsplan zijn de in bovenstaande tabellen genoemde gestapelde woningen onder B en D, alsmede de kantoren geschaard onder de bestemming 'Gemengd'. De overige woningen zijn mogelijk binnen de bestemming 'Woongebied'. Binnen de bestemming 'Woongebied' is een maximum aantal van 160 woningen opgenomen.

2.2.5 Beeldkwaliteit

Om de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied te waarborgen is een beeldkwaliteitplan (Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur, 2007) vastgesteld. Het beeldkwaliteitplan is vastgesteld als onderdeel van de gemeentelijke welstandsnota.

Het doel van het beeldkwaliteitplan is inzicht te geven in de gewenste verschijningsvorm van de gebouwde en onbebouwde omgeving in Oldenzaal Centraal. Naast inspiratiebron vervult het beeldkwaliteitplan ook een rol als toetsingskader voor de gemeente, de welstandscommissie en de supervisor.

In het beeldkwaliteitplan zijn voor het gebied Bisschop Balderikstraat e.o. voor diverse thema's en onderwerpen uitgangspunten geformuleerd. Zowel voor de openbare ruimte als voor de bebouwing zijn hieronder de belangrijkste eisen op een rij gezet.

Onderhavig plangebied maakt deel uit van de deelgebieden 'De Woongebieden' en 'De Vrije Elementen'. In onderstaande paragrafen zijn de belangrijkste eisen vanuit het beeldkwaliteitplan per deelgebied uiteengezet.

¹ Dit betreft de maximale oppervlakte bvo voor deze functie wanneer binnen de bestemming Gemengd geen woningen worden gerealiseerd.

De Woongebieden

De woongebieden worden gekenmerkt door een groen karakter en een informele ordening en uitstraling. Om samenhang in de architectonische beeldkwaliteit te krijgen is gekeken naar een bijzondere typologie die samenhangt met het kleinschalige karakter dat wordt nagestreefd, namelijk die van het tuindorp. Deze historische typologie wordt vervolgens omgezet in een moderne variant aan de hand van enkele typische stijlelementen, te weten: twee kleuren in de gevel en de aanwezigheid van toegevoegde volumes aan een helder dakvlak. Om een eenheid in het plangebied te verkrijgen moet geconcentreerd worden op de volgende onderscheidende kenmerken:

- Rooilijn
 - Om de woongebieden een informele en rustige uitstraling te geven verspringen de rooilijnen van de woningen of liggen ze evenwijdig aan de weg;
 - In sommige gevallen verspringen de rooilijnen zodanig dat zijgevels van woningen nadrukkelijk in het zicht komen, hiermee dient rekening gehouden te worden door deze woningen “om-de-hoek” door te ontwerpen;
 - de rooilijnen verspringen evenwijdig aan de weg of haaks op de verkaveling.

- Bouwhoogte
 - Alle woningen hebben een maximale hoogte van twee tot drie lagen met een kap.

- Daken
 - De hoofdvolumes van de dakvlakken dienen een simpele opzet te hebben, bijvoorbeeld een zadeldak of een lessenaarsdak, met de nokrichting evenwijdig aan de openbare ruimte;
 - Toevoegingen op het dak kunnen zorgvuldig gedetailleerde dakkapellen zijn, maar ook een bijzondere overgang tussen dakvlak en gevelvlak behoort tot de mogelijkheden. Bijvoorbeeld een volume dat doorloopt van de gevel in het dak of een verspringing van goothoogte;
 - De toevoegingen zijn ondergeschikt en vormgegeven in de lijn van de architectuur van het geheel.

- Gevelopbouw/decoratie
 - Hoofdkenmerk van de gevel is het gebruik van twee kleuren;
 - Het gebruik van twee kleuren moet geen verticale nadruk krijgen. De verhouding is tussen de 50% en 80% donker in de gevel;
 - Een blok wordt in zijn geheel ontworpen waarbij sommige woningen verbijzonderd worden.



*Referentiebeelden bebouwing deelgebied 'Woongebieden'
Bron: Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur*

- Kleur en materialisatie
 - Hoofdmateriaal voor de gevel is baksteen in donkere kleuren. Om het geheel een ingetogen karakter te geven moet aan kleuren als donkere bruin- of paars-bruine tinten gedacht worden;
 - Voor de accenten kan met een lichte kleur baksteen of gekeimde baksteen gewerkt worden, maar ook andere materialen als stuc, hout (van nature licht of licht geschilderd/gebeitst) en keramische materialen zijn denkbaar.

- Aansluiting op maaiveld
 - Hoogteverschillen in het gebied worden terrasvormig overbrugd en bieden soms speciale oplossingen voor de woningen zoals een extra hoge verdieping of bij een groot hoogteverschil kan een speciale parkeeroplossing ingezet worden;
 - In ieder geval geen glooiend gebruik van hoogteverschillen.

- Relatie openbaar/privé
 - Alle woningen hebben zowel een voor- als een achtertuin;
 - De erfafscheidingen dragen bij aan de landelijke sfeer. Deze is zeer luchtig door een combinatie van een muur en stalen hek;
 - Afscheiding aan de voorzijde middels een laag muurtje met poeren, waartussen een transparante invulling van bijvoorbeeld metaal zit;
 - Afscheiding aan de achterzijde moet als eenheid met de architectuur en de openbare ruimte ontworpen worden.

De Vrije Elementen

'De Vrije Elementen' bevinden zich aan de westgrens van het plangebied en zijn gestrooid in een groene setting. Tussen de gebouwen is een blik op het woongebied mogelijk. De gebouwen vormen een eenheid met grote variatie.

- Rooilijn
 - De rooilijn hoeft niet doorlopend te zijn, maar er moet wel regelmaat in de plaatsing van gebouwen zijn;
- Bouwhoogte
 - Twee tot drie lagen met een kap;
 - Staat de bebouwing op een terras van +46 meter of hoger, dan moet de bovenste verdieping aan de oostzijde ten minste 30% terug liggen.
- Daken
 - De gebouwen worden bekroond met een hellende kap;
 - De kap is niet één kant op gericht maar alzijdig of gericht op zowel de west- als oostzijde.
- Gevelopbouw/decoratie
 - Gevels krijgen een duidelijke relatie met het maaiveld door aandacht voor de plint, een open karakter met transparante vlakken gevat in solide materialen;
 - Bovenste laag kan ijler zodat het dak lichter lijkt.
- Kleur en materialisatie
 - Lichte kleuren, wit, lichtgeel of crème of materiaaleigen kleuren (mits licht);
 - Donkere accenten mogelijk, bijvoorbeeld donkere kozijnen;
 - Lichte materialen als hout, staal, eventueel aangevuld met gestucte delen;
 - Vlakke dakafwerking van bijvoorbeeld metaal, leisteen of keramische elementen.
- Aansluiting op maaiveld
 - Aan de westzijde sluit de gevel aan op de Enschedesestraat;
 - Aan de oostzijde kan het grote hoogteverschil gebruikt worden voor een extra hoge of extra verdieping;
 - Auto-ontsluiting van de gebouwen vindt plaats vanaf de oostzijde.
- Relatie openbaar/privé
 - De gebouwen staan in een groene strook en hebben geen privé buitenruimte.



*Referentiebeelden bebouwing deelgebied 'Vrije elementen'
Bron: Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur*

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Beleid

3.1.1 *Rijksbeleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;

- *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - *Nationaal belang 7*: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddegebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Per 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijkswaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Motie Van Heugten

De motie Van Heugten geeft een toedeling van het Rijk van € 83,5 miljoen aan veertien ruimtelijk-economische projecten om daarmee een versnelde uitvoering te bewerkstelligen. Het betreffen projecten als het opknappen van bedrijventerreinen en het herontwikkelen van verouderde binnenstedelijke gebieden tot aantrekkelijke locaties voor wonen, werken en recreëren. Het project Oldenzaal Centraal (masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal) is één van de veertien uitverkoren projecten.

De veertien projecten zijn afgestemd met provincies en gemeenten en door zowel (destijds) het Ministerie van Economische Zaken als het Ministerie van VROM positief beoordeeld.

Conclusie

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Rode contouren komen in de Structuurvisie niet voor; een goede waarborging en ontwikkeling van de kwaliteit van specifieke natuurgebieden en landschappen wel. Het plangebied ligt niet in een nationaal landschap. Om deze reden vormt het beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

In het Barro zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen. Het bestemmingsplan is conserverend van aard en betreft geen nationaal belang. Het Barro vormt daarom geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

3.1.2 Regionaal beleid

Kantorenvisie Netwerkstad Twente

In navolging van een gezamenlijke bedrijventerreinvisie, is door Netwerkstad Twente eveneens een gezamenlijke kantorenvisie gemaakt. Daarbij is de huidige en toekomstige situatie op de kantorenmarkt inzichtelijk gemaakt, op basis waarvan beleidsafspraken zijn geformuleerd.

De analyse van de kantorenmarkt in de Netwerkstad wijst uit dat:

1. De plancapaciteit van de nog in ontwikkeling te nemen m² kantoren veel hoger is dan de verwachte vraag;
2. De leegstand van kantoren in de Netwerkstad voor meer dan de helft bestaat uit panden die langer dan 3 jaar leeg staan en daarmee als incurant worden aangemerkt.

Vanwege bovenstaande constatering is gericht beleid opgesteld. In het kader van onderhavig bestemmingsplan, waarin onder andere nieuwbouw ten behoeve van dienstverlenende functies mogelijk wordt gemaakt, zijn de volgende beleidsafspraken van belang:

- Beleidsafpraak 1: Inzet op twee typen kantoorlocaties. Per stad wordt de nieuwbouw van kantoren geconcentreerd op twee typen kantoorlocaties, namelijk centrum/stationslocaties en stadsrandlocaties vanwege de verschillende behoeften van de gebruikers. Centrum/stationslocaties liggen goed in de markt, omdat het van nature gemixte locaties zijn, waar allerlei functies te vinden zijn. De stationslocatie Oldenzaal, waar onderhavig plangebied deel van uitmaakt, is één van de genoemde kantoorlocaties waar nieuwbouw geconcentreerd wordt;
- Beleidsafpraak 2: Geen nieuwe kantoorlocaties (plancapaciteit) toevoegen. Gemeenten nemen buiten de prioritaire locaties (beleidsafpraak 1) geen nieuwe kantoorplannen meer in voorbereiding. Een uitzondering kan gemaakt worden voor monumentale panden die door een kantoorfunctie behouden kunnen blijven. Binnen de prioritaire locaties is ruimte voor dynamiek. Uitgangspunt is geen nieuwe plancapaciteit (m²) toe te voegen aan de reeds bestaande plancapaciteit. Het accent moet liggen op het stimuleren van vervangende nieuwbouw en het opvullen van de reeds beschikbare plancapaciteit op bestaande (centrum)stationslocaties en stadsrandlocaties.

3.1.3 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel 2009

De Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel zijn op 1 juli 2009 vastgesteld. In de Omgevingsvisie wordt de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel uiteengezet.

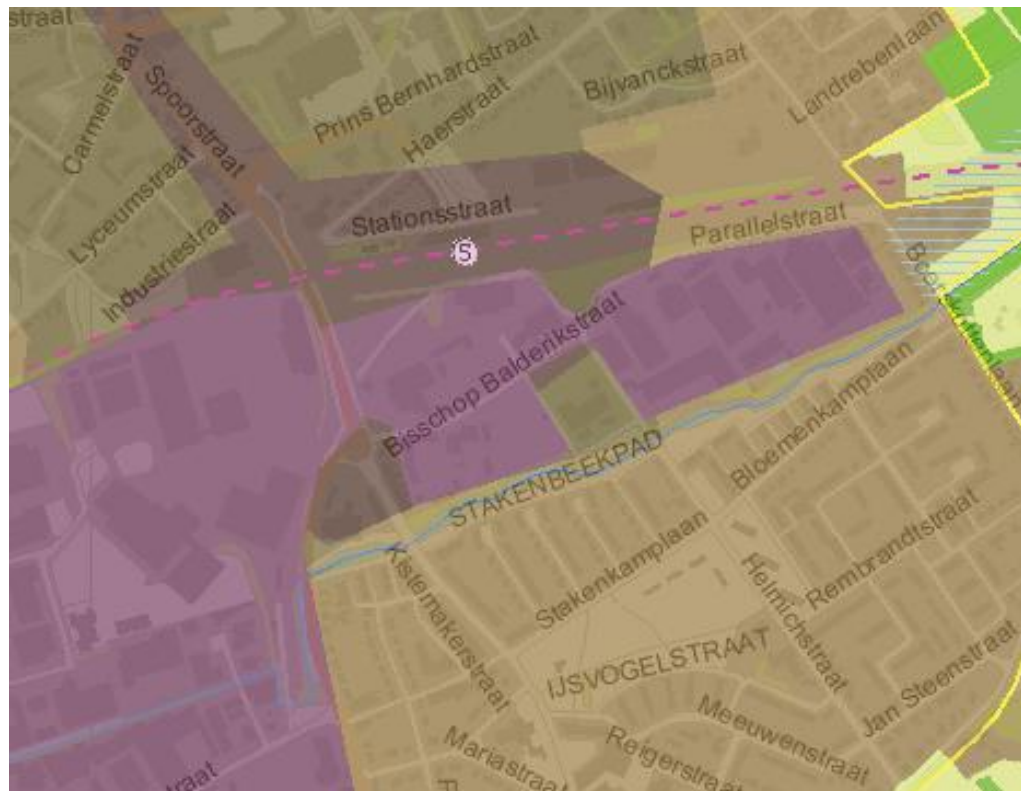
De Omgevingsvisie is een samenvoeging van het streekplan, Verkeers- en Vervoersplan, Waterhuishoudingsplan en het Milieubeleidsplan. Deze visie is opgesteld met een doorkijk tot 2030. In de Omgevingsverordening zijn instructies opgenomen ten aanzien van de inhoud van de juridisch-planologische documenten. In deze paragraaf komt als eerste de visie aan bod en in navolging hierop de verordening.

Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie is opgesteld in het licht van diverse ontwikkelingen die in de provincie Overijssel gaande zijn. Deze ontwikkelingen spelen op het gebied van de fysieke leefomgeving. Hierbij is sprake van:

- een afname van de groei en verandering van de samenstelling van de bevolking;
- een afname van de werkgelegenheid met 10% tot een groei van 20%;
- een stijgende vraag naar woningen tot 2030, vooral in de grote steden;
- een toename van de mobiliteit tot 2040. Het goederenvervoer stijgt daarbij sneller dan het personenvervoer.

De provincie wil de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren, met het oog op een goed vestigingsklimaat, een veilige en aantrekkelijke woonomgeving en een fraai buitengebied. De leefomgeving moet geschikt zijn voor de grote diversiteit aan activiteiten die mensen in de provincie Overijssel willen ondernemen (ruimtelijke kwaliteit). De navolgende afbeelding toont een uitsnede van de kaart met ontwikkelingsperspectieven - stedelijk gebied. Hierin is het plangebied grotendeels aangeduid als bedrijventerrein.



Fragment kaart omgevingsvisie Overijssel

De opgave voor de komende jaren ligt vooral in het waarborgen van een goede afstemming tussen vraag en aanbod, gerelateerd aan de verschillende doelgroepen. Naast een kwantitatieve opgave is dit, gelet op de sterk veranderende bevolkingsontwikkeling, een aanzienlijke kwalitatieve opgave. De woonmilieus moeten flexibel zijn en worden afgestemd op de eisen en wensen van de toekomstige bewoners. Stedelijke vernieuwing moet vooral gericht zijn op herstructurering van de bestaande woonmilieus, zodat deze ook op langere termijn aansluiten bij de wensen en eisen van de bewoners. Hierbij is het van belang dat de ruimte zuinig en zorgvuldig wordt benut. Dit

betekent dat voor alle beoogde (maatschappelijke) functies de zogeheten SER-ladder wordt gehanteerd, waarbij eerst sprake is van herstructurering, transformatie of inbreiding. Daarbij geldt dat de bovenlokale vraag naar voorzieningen (winkels, cultuur en sport) wordt geconcentreerd in stedelijke netwerken.

Omgevingsverordening

De wijze waarop aan het beleid uit de Omgevingsvisie uitvoering moet worden gegeven is vastgelegd in de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel. De Omgevingsverordening heeft de status van:

- ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1. Wet ruimtelijke ordening;
- milieuverordening in de zin van artikel 1.2. Wet milieubeheer;
- waterverordening in de zin van de Waterwet;
- verkeersverordening in de zin van artikel 57. van de Wegenwet en artikel 2A. van de Wegenverkeerswet.

De Omgevingsverordening is een uitvoeringsmodel van de Omgevingsvisie en is opgesteld in de vorm van voorschriften. In veel voorschriften is gekozen voor proces- en motiveringsvereisten. In de Omgevingsverordening moet elk inhoudelijk thema geregeld zijn, waar de provincie de mogelijkheid op wil hebben om juridische instrumenten in te kunnen zetten. Het inzetten van juridische instrumenten vindt plaats op basis van de interventieladder. In de Omgevingsverordening zijn geen voorschriften opgesteld die betrekking hebben op de voorgenomen ontwikkeling.

Bestuursconvenant ontwikkeling stationsgebied Oldenzaal

Op 23 juni 2009 is een convenant gesloten tussen de provincie Overijssel en de gemeente Oldenzaal voor de provinciale bijdrage aan de ontwikkeling van het stationsgebied Oldenzaal-Centraal. In het convenant is overeengekomen dat de provincie voor de periode 2009-2012 een ontwikkelingsbijdrage van € 2,5 miljoen beschikbaar stelt voor het realiseren van een verbinding tussen centrum, station en de wijk Zuid Berghuizen met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit; de zogenaamde Groene Loper. Aan de ontwikkelingsbijdrage is een aantal vereisten verbonden.

Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben Provinciale Staten op 20 april 2010 een voorstel gedaan tot vaststelling van de Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. Op 16 juni 2010 is de Ruimtelijke visie vastgesteld. Hierbij is gekozen voor de benutting van kansen op economische ontwikkeling door in te zetten op een doorstart van vliegveld Twente als burgerluchthaven. Dit uitdrukkelijk als middel ter versterking van de regionale economie. De kwaliteit van het gebied wordt verder ontwikkeld door herstructurering van de waterhuishouding in samenhang met uitbreiding tot een robuustere groen-blauwe hoofdstructuur aan de zuidkant met 170 hectare. Aansluitend aan de luchthaven biedt het gebied ruimte voor vestiging van luchthavengebonden bedrijvigheid.

Daarnaast is er ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid, voor voorzieningen op het gebied van leisure op een Twentse schaal en voor enige woningbouw.

In de motie Antuma Dalhuisen Steinmetz hebben Provinciale Staten kaders aangegeven voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente. Een van de kaders is de verkleining van de geluidscontour tot 8 km² met een buffer tot 10,6 km² uit oogpunt van welzijn en volksgezondheid.

De kaders zijn uitgangspunt geweest bij het opstellen van de Ruimtelijke visie.

Conclusie

Aan de ontwikkeling van maatschappelijke functies zijn in de Omgevingsverordening geen voorschriften opgenomen. De voorgenomen ontwikkeling draagt echter bij aan een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik van het plangebied en is daarmee niet in strijd met het provinciaal beleid, zoals is vastgelegd in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel 2009.

Daarnaast zijn de ontwikkelingen zoals in dit bestemmingsplan beschreven een uitvloeisel van het convenant zoals gesloten tussen de Provincie Overijssel en de gemeente Oldenzaal. Ten slotte is de uitvoering van onderhavige ontwikkeling uitsluitend mogelijk na verkleining van de geluidscontour van Luchthaven Twente, hetgeen een van de kaders is van de vast te stellen Ruimtelijke visie Luchthaven Twente e.o.

3.1.4 Gemeentelijk beleid

Mobiliteitsbeleidsplan 2012-2018

De raad van de gemeente Oldenzaal heeft op 26 november 2012 het Mobiliteitsbeleidsplan 2012-2018 vastgesteld. Het plan is een instrument waarin het te voeren mobiliteitsbeleid in hoofdlijnen is vastgesteld. Uitgangspunt is het voeren van een helder, transparant en vooral herkenbaar mobiliteitsbeleid. Het plan moet sturing geven aan de grote ingrijpende projecten, aan de beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze maar ook aan de aanpak van kleine verkeersproblemen.

Als hoofdbeleidsdoelstellingen worden genoemd:

- Oldenzaal blijft voor een ieder per auto, fiets, bus en trein en als voetganger goed bereikbaar. Dit niveau moet op z'n minst vastgehouden en, indien mogelijk, verder geoptimaliseerd worden;
- Oldenzaal zal zorg dragen voor een kwalitatief goede en veilige infrastructuur binnen het verstedelijkte gebied, teneinde de bereikbaarheid van alle stadsdelen voor het economisch en sociaal belangrijk verkeer te garanderen;
- De oude binnenstad zelf met inbegrip van het singelpark, blijft op de eerste plaats voor fietsers en voetgangers optimaal bereikbaar en wordt daarmee niet autovrij, maar wel autoluwer;
- Op de rand van de binnenstad blijft voor economisch en sociaal belangrijk autoverkeer de beschikbare parkeerruimte op het huidige niveau gehandhaafd;
- Woon-werkverkeer wordt gestimuleerd meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en de fiets.

Het bovenstaande betekent een koerswijziging van het mobiliteitsbeleid in vergelijking met het in 2007 vastgestelde beleid in het kader van de besluitvormingsparagraaf GVP. Het niet-noodzakelijke autoverkeer wordt geleidelijk meer teruggedrongen en het gebruik van de fiets wordt extra gestimuleerd. Parkeergelegenheid wordt niet onbeperkt uitgebreid maar moet wel voldoende zijn voor sociaal en economisch belangrijk verkeer. Deze visie vindt haar vertaalslag naar de volgende vijf deelplannen.

Deelplan 1	Bereikbaarheid autoverkeer
Ambities	De beschikbare infrastructuur wordt optimaal benut, de aanleg van nieuwe infrastructuur gebeurt alleen als het echt niet anders kan.
Deelplan 2	Parkeren
Ambities	Het optimaal waarborgen van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad en de woonwijken
Deelplan 3	Verkeersveiligheid en leefbaarheid
Ambities	Het beleid om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in zowel de binnenstad als woonwijken te verbeteren wordt voortgezet, waarbij het accent komt te liggen op gedragsbeïnvloeding en op duurzame (her)inrichting van wegen in het kader van onderhoudsprojecten en stedenbouwkundige ontwikkelingen. De gemeente zal zich tot het uiterste inspannen om te bereiken dat er structurele maatregelen worden opgenomen opdat het goederenvervoer op de korte en lange termijn geen bedreiging vormt voor de leefbaarheid en veiligheid langs het spoor en dat een optimale ontwikkeling van Oldenzaal Centraal mogelijk is.
Deelplan 4	Fietser en voetganger
Ambities	Er wordt gestreefd naar een verkeerssysteem dat nadrukkelijk uitnodigt om korte verplaatsingen binnen Oldenzaal (veilig) per fiets (of te voet) te maken. Gestreefd wordt naar een groei van het fietsgebruik met 20% binnen Oldenzaal.
Deelplan 5	Openbaar vervoer
Ambities	Het gebruik van het openbaar vervoer wordt bevorderd, op de eerste plaats door te streven naar kwalitatief hoogwaardige interlokale bus- en treinverbindingen met zo mogelijk hoge frequentie en op de 2 ^e plaats naar behoud van een goede lokale ontsluiting van alle woonwijken.

Prestatieafspraken Wonen gemeente Oldenzaal 2010-2015

Burgemeester en wethouders van Oldenzaal en Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel hebben met elkaar afspraken gemaakt over het gemeentelijke en provinciale woonbeleid (12 april 2012).

Enkele onderdelen van de prestatieafspraken zijn:

- Er wordt een prioriteit toegekend aan duurzaamheid en energiebesparing;
- De gemeente Oldenzaal streeft ernaar dat per 1 januari 2015 tenminste 50% van de huishoudens in enigerlei vorm van een woonservicegebied woont, zodat mensen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen;
- De gemeente richt haar beleid vooralsnog op een toename van de woningvoorraad voor de gehele gemeente van 1 januari 2010 tot 1 januari 2015 met circa 500;
- De gemeente streeft ernaar het toe te voegen nieuwbouwprogramma in belangrijke mate te realiseren op locaties binnen de contouren van feitelijk bebouwd gebied per 1 januari 2010;
- Provincie en gemeente geven voorrang aan bodemonderzoek en –sanering van stedelijke vernieuwingslocaties;
- De gemeente bevordert in de periode tot 1 januari 2015 initiatieven voor CPO (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap).

3.1.5 Conclusie

Voorliggend plangebied bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor er sprake is van herstructurering. Met de realisatie van voorliggend plan wordt voldaan aan de inbreidingsopgave van de gemeente Oldenzaal en gebruik gemaakt van lokale potenties in het stedelijk gebied. Ruimtelijk gezien is de inzet onder andere een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en een stedelijke samenhang tussen centrum en Zuid Berghuizen. Functioneel gezien draagt het feit, dat er onder meer particuliere kavels worden gerealiseerd in een gebied dat centraal binnen Oldenzaal ligt bij aan de wensen en mogelijkheden voor vele Oldenzalers.

Het te realiseren programma houdt rekening met de 3 doelstellingen verwoord in de woonvisie 2010-2015:

- Wonen op maat;
- Trots op onze wijken;
- Stedelijkheid op maat.

Ook het Mobiliteitsbeleidsplan vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Het beleid uit het Mobiliteitsbeleidsplan kan worden uitgevoerd binnen dit bestemmingsplan.

Voorliggend plan is hiermee in lijn met het beleid, zoals dit is verwoord in het gemeentelijk beleid en dat van hogere overheden.

3.2 Milieuaspecten

3.2.1 Bodem

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, dient te worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Ten aanzien van het plangebied zijn er 53 bodemonderzoeken beschikbaar waarmee een gebiedsdekkend overzicht is van de bodemsituatie ter plaatse.

De voornaamste vervuilde locatie binnen het plangebied, te weten het Cogas terrein, wordt op dit moment gesaneerd.

Historisch onderzoek

Door Kruse Milieu BV is door middel van een historisch onderzoek² inzicht geboden in de locaties van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken. Hiermee is tevens vastgesteld welke terreindelen in het verleden niet, of niet voldoende zijn onderzocht.

Op basis van het uitgevoerde historisch onderzoek kan gesteld worden dat het grootste deel van de herontwikkelingslocatie voldoende is onderzocht, of dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is, aangezien de bestemming van deze terreindelen ongewijzigd blijft.

² Kruse Milieu BV (2010), Historisch onderzoek Bisschop Balderikstraat en omgeving. Kenmerk: RFI/b/10.107. 20 december 2010.

Aanbevolen wordt aanvullend onderzoek te verrichten ter plaatse van de Wolter van Heijdenstraat (openbare weg) en het pand aan de Parallelstraat 8.

Tevens dient overwogen te worden aanvullend onderzoek uit te voeren ter plaatse van het grasveld met sportvoorziening ten zuiden van het terrein aan de Helmichstraat 20, het terrein aan de Roveniusstraat 6, het pand aan de Parallelstraat 10, het pand aan de Bisschop Balderikstraat 15 en 17, het laadperron ten zuiden van het spoor en de gedempte put ten zuiden van dit laadperron.

Tijdens de herontwikkeling van het gebied dient aandacht besteed te worden aan de restverontreiniging op het oostelijke terreindeel van de woningen aan de Burgemeester Wallerstraat 27 en 29 en de restverontreiniging in wand 6 nabij de spoorbaan (Wbb-gevallen 4 en 5, evaluatierapport Geofox, 2004).

Ten slotte dient tijdens de herontwikkelingswerkzaamheden rekening te worden gehouden met het aantreffen van asbest in de bodem.

Een overzicht van de uitgevoerde bodemonderzoeken in het plangebied, alsmede het historisch onderzoek van Kruse Milieu is opgenomen in de bijlage.

Aanvullend bodemonderzoek

Door Kruse Milieu BV is in juli 2011 een verkennend bodemonderzoek³ verricht ter plaatse van de Wolter van Heijdenstraat. Deze onderzoekslocatie is beschouwd als niet verdacht. In totaal is er 1 boring verricht (ten behoeve van het plaatsen van een peilbuis) en zijn er 3 gaten gegraven. Gebleken is dat de bodem voornamelijk bestaat uit matig fijn tot matig grof zand met in de ondergrond sterk zandige leem. Zintuiglijk zijn geen bodemvreemde materialen waargenomen. Er zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Gezien het feit dat geen enkele bodemvreemde materialen zijn aangetroffen in de boringen heeft geen analyse op asbest plaatsgevonden. Het freatische grondwater is in peilbuis 1 aangetroffen op 1.00 meter min maaiveld.

Resultaten chemische analyses

Op basis van de resultaten van de chemische analyses kan het volgende worden geconcludeerd:

- De bovengrond is niet verontreinigd;
- De ondergrond is niet verontreinigd;
- Het grondwater is zeer licht verontreinigd met barium.

Hypothese

De hypothese 'onverdachte locatie' dient te worden verworpen, gezien de zeer lichte overschrijding van de streefwaarde in het grondwater.

³ Kruse Milieu BV (2011), Rapport Verkennend Bodemonderzoek conform NEN 5740 en NEN 5707 Wolter van Heijdenstraat - Oldenzaal. Projectcode: 11028516. Juli 2011.

Conclusies en aanbevelingen

In het grondwater is een zeer lichte verontreiniging met barium aangetoond. Aangezien de tussenwaarde niet wordt overschreden, is er geen reden om een nader onderzoek uit te voeren. De boven- en ondergrond zijn niet verontreinigd.

Op basis van het historisch vooronderzoek kan gesteld worden dat de onderzoekslocatie niet asbestverdacht is. Door de veldwerker zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen.

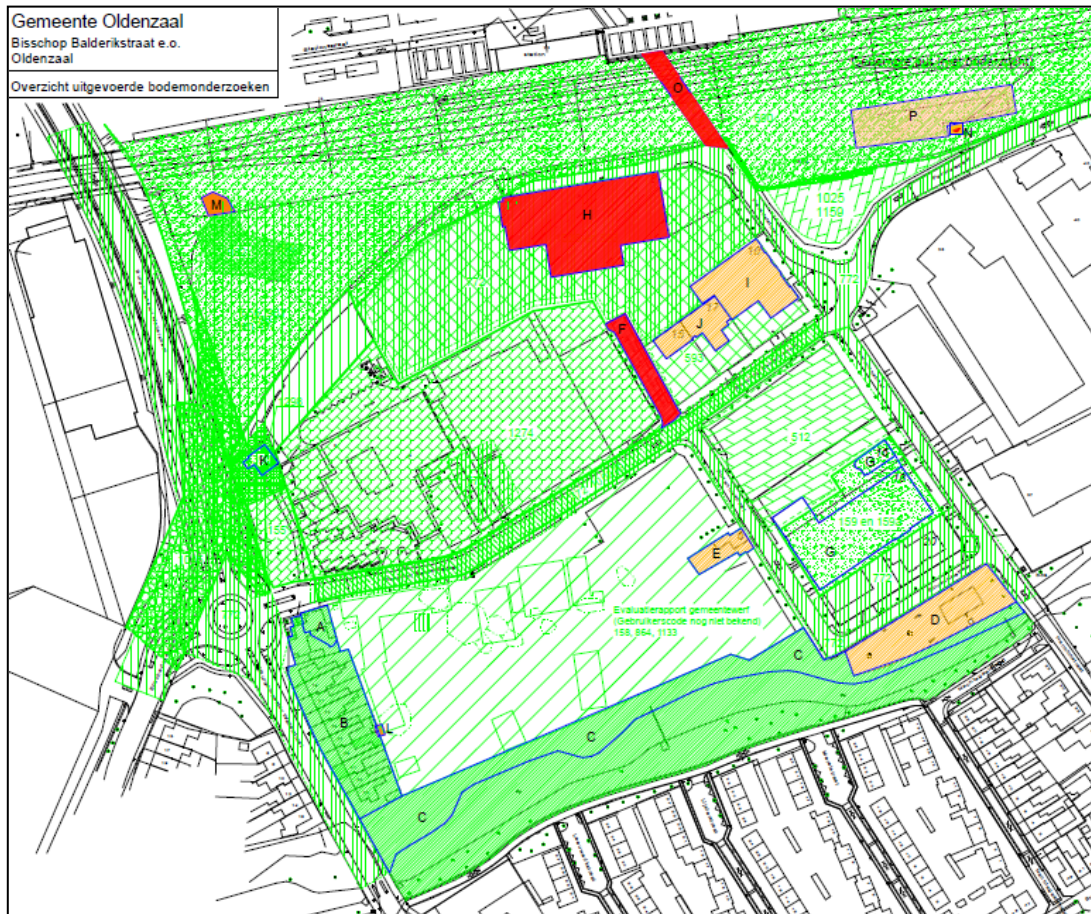
Bij de geplande herontwikkeling komt in de toekomst mogelijk grond vrij. Afvoer van de grond dient te voldoen aan het Besluit Bodemkwaliteit en de voorschriften van het bevoegd gezag (de ontvangende gemeente). Alle onderzochte grond die vrij komt is vrij toepasbaar, aangezien geen verontreinigingen zijn aangetoond in de boven- en ondergrond.

Uit milieukundig oogpunt is er geen bezwaar tegen de voorgenomen herontwikkeling, aangezien de vastgestelde zeer lichte verontreiniging geen risico voor de volksgezondheid oplevert. De bodem wordt geschikt geacht voor het huidige en toekomstige gebruik.

Overige locaties

Wat betreft de overige locaties waarvoor in het historisch bodemonderzoek is geadviseerd om te overwegen een aanvullend bodemonderzoek te doen (het grasveld met sportvoorziening ten zuiden van het terrein aan de Helmichstraat 20, het terrein aan de Roveniusstraat 6, het pand aan de Parallelstraat 10, het pand aan de Bisschop Balderikstraat 15 en 17, het laadperron ten zuiden van het spoor en de gedempte put ten zuiden van dit laadperron) kan het volgende worden opgemerkt:

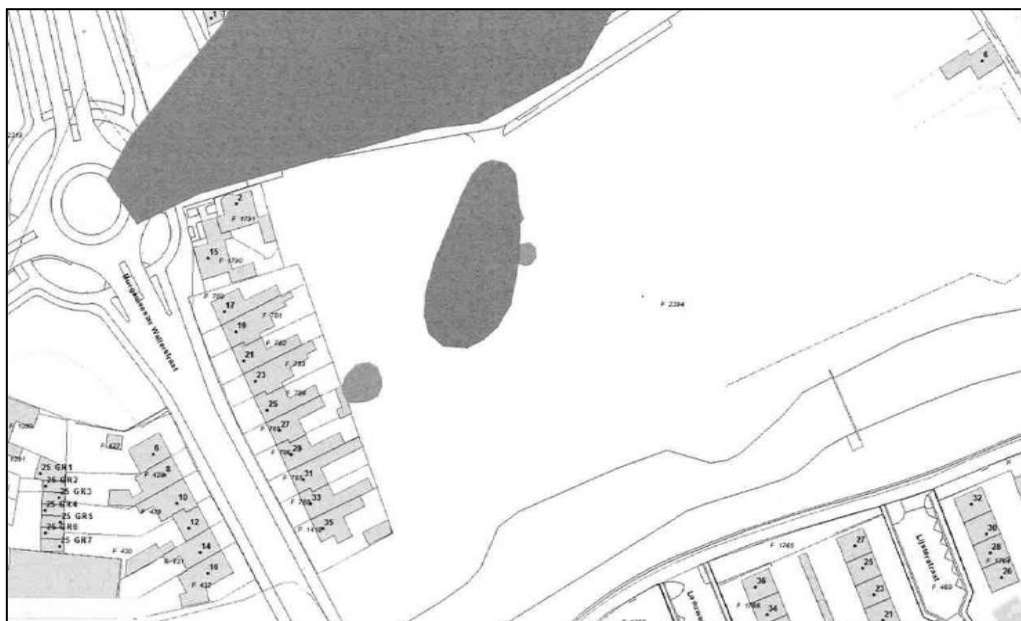
- Het grasveld met sportvereniging ten zuiden van de Helmichstraat 20 krijgt een ongewijzigde bestemming. Hiervoor is geen bodemonderzoek nodig (aanduiding D in onderstaande tekeningen);
- Het terrein aan de Roveniusstraat 6 blijft eveneens ongewijzigd. Hiervoor is geen bodemonderzoek nodig (aanduiding E);
- Het pand aan de Parallelstraat 10 wordt wonen. De gronden zullen voorafgaand aan het bouwrijp maken worden onderzocht. De verwachting is dat er geen bodemverontreinigingen worden aangetroffen. Het gebied is thans in gebruik als werkterrein en de aannemer zal het gebied conform de Wet bodembescherming schoon en geschikt voor bewoning opleveren (aanduiding I);
- Het pand Bisschop Balderikstraat 15 en 17 blijft een ongewijzigde bestemming (aanduiding J). Hiervoor is geen bodemonderzoek nodig;
- Het laadperron ten zuiden van het spoor en de gedempte put ten zuiden van dit perron vallen buiten het plangebied (aanduiding P en N).



Ten zuiden van de Bisschop Balderikstraat en achter de bestaande woningen aan de Burgemeester Wallerstraat bevindt zich nog verontreiniging die gesaneerd moet worden (zie afbeelding op de volgende pagina). Zodra de weg wordt aangelegd zal hier de restsanering plaatsvinden.

Ten aanzien van de verontreiniging op het voormalige slachttrein kan worden gesteld dat deze grond zal worden gezeefd en gesaneerd bij oplevering van De Groene Loper.

Ten slotte geldt wat betreft de zendmast dat de restsanering plaatsvindt met het bouwrijp maken van het gebied. Het gebied zal conform de Wet bodembescherming geschikt zijn voor de gegeven woonbestemming.



3.2.2 Geluid railverkeer, wegverkeer en spoorwegemplacement

De mate waarin geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, het woonmilieu mag belasten is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh stelt dat in principe de geluidsbelasting op woningen niet de 48 dB mag overschrijden. Wanneer een bestemmingsplan nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bebouwing toestaat, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle wegen op een bepaalde afstand van geluidsgevoelige bebouwing.

Door RoyalHaskoning DHV is een akoestisch onderzoek⁴ verricht naar de geluidbelasting in onderhavig plangebied. Hierbij is gekeken naar de invloed van het lokale wegverkeer, de spoorlijn Hengelo – Bad Bentheim en het rangeergeluid op het emplacement van ProRail.

Voor het spoor is uitgegaan van de gegevens uit het emissieregister van ProRail. Het emissieregister bevat treinintensiteiten die gebaseerd zijn op de gemiddelde realisatie van de peiljaren 2006, 2007 en 2008. De intensiteiten houden rekening met een werkruimte van 1,5 dB die ProRail heeft voor eventuele groei van het treinverkeer op het spoor.

Om de geluidbelasting van het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken wordt er op een afstand van 6 meter uit het dichtstbijzijnde spoor een aarden wal met een hoogte van 6,5 meter over een lengte van 232 meter aangelegd. Aan de zijde van de Burgemeester Wallerstraat en de Groene Loper wordt aangesloten op de stedenbouwkundige structuren.

Daarnaast wordt al rekening gehouden met het vervangen van de oude bovenbouwconstructie door doorgelaste rail op betonnen dwarsliggers. Op de betonnen bovenbouwconstructie kunnen raildempers worden aangebracht.

⁴ RoyalHaskoning DHV (2013), Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat. Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai en geluid afkomstig van het emplacement van ProRail. Projectnummer: 9V0530-003, 8 oktober 2013.

De raildempers worden aangebracht op het doorgaande spoor dat bestaat uit de twee sporen gelegen aan weerszijden van het perron. Deze raildempers worden dit jaar aangebracht en hebben een positief geluidseffect (ongeveer 2 dB).

Geluid railverkeer

Met de spoorgegevens uit het emissieregister van ProRail treedt er een maximale geluidbelasting van 63 dB op. In totaal ondervinden 16 eengezinswoningen en 18 appartementen een geluidbelasting van meer dan 55 dB en voor deze woningen moeten hogere waarden worden verzocht. Bij een aantal appartementen kan geen geluidluwe gevel worden bewerkstelligd. Hier zal nadere aandacht bij de uitwerking van het plan aan moeten worden besteed. Bij deze woningen moet worden gestreefd naar het realiseren van een geluidluwe gevel door middel van een stedenbouwkundige oplossing zoals een loggia of een afgeschermd balkon.

Het is sowieso nodig maatregelen aan de gevels te treffen om te garanderen dat de geluidbelasting in de woning maximaal 33 dB bedraagt. Bij het vaststellen van de maatgevende geluidbelasting moet naast het railverkeer ook rekening met het wegverkeer (en eventueel het emplacement) worden gehouden.

Geluid wegverkeer

Het wegverkeerslawaai wordt veroorzaakt door de wegen in het plangebied die in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden getoetst en wegen rondom het plangebied die strikt onder de Wet geluidhinder vallen.

Op de ontsluitingsweg van het plangebied waar 30 km/u mag worden gereden, de Bisschop Balderikstraat, wordt een geluidbelasting van 53 (+ 5) dB ondervonden. Dit zijn echter 30 km/u wegen die een functie hebben om het bestemmingsverkeer van en naar het plangebied te faciliteren en worden slechts in het kader van de goede ruimtelijke ordening getoetst. Het is voor de woningen langs deze wegen niet nodig een hogere waarde aan te vragen. Wel moet de geluidwering van de gevel worden aangepast op de te verwachten cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van deze wegen (en de 50 km/u wegen).

Langs het plangebied zijn de Spoorstraat, Burgemeester Wallerstraat en Enschedesestraat aanwezig. Op de woningen die gelegen zijn aan de westzijde van het plangebied wordt een maximale geluidbelasting van 59 (+ 5) dB veroorzaakt door de Spoorstraat.

Om het plan mogelijk te maken moeten voor de Spoorstraat 35 hogere waarden worden aangevraagd van maximaal 59 dB. Bij de Burgemeester Wallerstraat en de Enschedesestraat moeten voor respectievelijk 4 en 9 appartementen een hogere waarde van maximaal 51 dB worden verzocht.

Door het nemen van bronmaatregelen zou hier maximaal de geluidbelasting kunnen worden teruggebracht naar 56 (+5) dB. Deze waarde overschrijdt echter nog steeds de voorkeursgrenswaarde van 48 (+5) dB.

Stil asfalt op de Spoorstraat, Burgemeester Wallerstraat en Enschedesestraat laat de geluidbelasting afnemen van 60 dB naar minimaal 56 dB. Vanwege de aansluiting via een rotonde van de Burgemeester Wallerstraat, Enschedesestraat op de Spoorstraat is het door wringend verkeer niet wenselijk om stil asfalt toe te passen. Dit wordt kapot gereden door het vrachtverkeer.

Daarnaast is het financieel niet haalbaar om, naast de te realiseren aarden wal, aanvullende bronmaatregelen voor het wegverkeer buiten het plan te nemen.

Voor deze woningen moet de geluidwering van de gevel (aan de cumulatieve geluidbelasting) worden aangepast om een binnenwaarde van 33 dB in de woningen te garanderen.

Cumulatie van geluid

Bij de cumulatie van geluid wordt de geluidbelasting aan de noordzijde van het plan gedomineerd door het geluid afkomstig van het spoor. Aan de westzijde van het plan speelt tevens het geluid van de Spoorstraat, de Burgemeester Wallerstraat en de Enchedesestraat. De cumulatie van geluid bedraagt maximaal 61 dB als het als wegverkeerslawaai wordt beoordeeld. Wordt daarentegen uitgegaan van het toetsingskader van railverkeerslawaai, dus alsof het railverkeerslawaai betreft, dan bedraagt de cumulatie van geluid $L_{r,cum}$ maximaal 66 dB.

Ter hoogte van de wijkontsluitingsweg Bisschop Balderikstraat wordt de geluidbelasting op de voorgevels van de woningen door het verkeer dat van en naar de wijk rijdt veroorzaakt en aan de achterzijde door het spoorverkeer. De geluidbelasting van het wegverkeer overschrijdt met 53 dB de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (wordt niet getoetst is een 30 km/u straat), maar het railverkeerslawaai voldoet aan de voorkeurswaarde van 55 dB. Gezien het feit dat deze eengezinswoningen een geluidluwe gevel bezitten, lijkt de waarde van maximaal 53 (+ 5) dB geoorloofd.

Om te garanderen dat de binnenwaarden van de woningen aan een waarde van 33 dB voldoet, moeten eventueel aanvullende gevelmaatregelen worden genomen om de geluidwering van de gevel zo aan te passen dat aan de wettelijke eis wordt voldaan.

p.m. besluit hogere grenswaarden

Conclusie

Uit akoestisch oogpunt zijn er, mits hogere grenswaarden worden verleend, geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

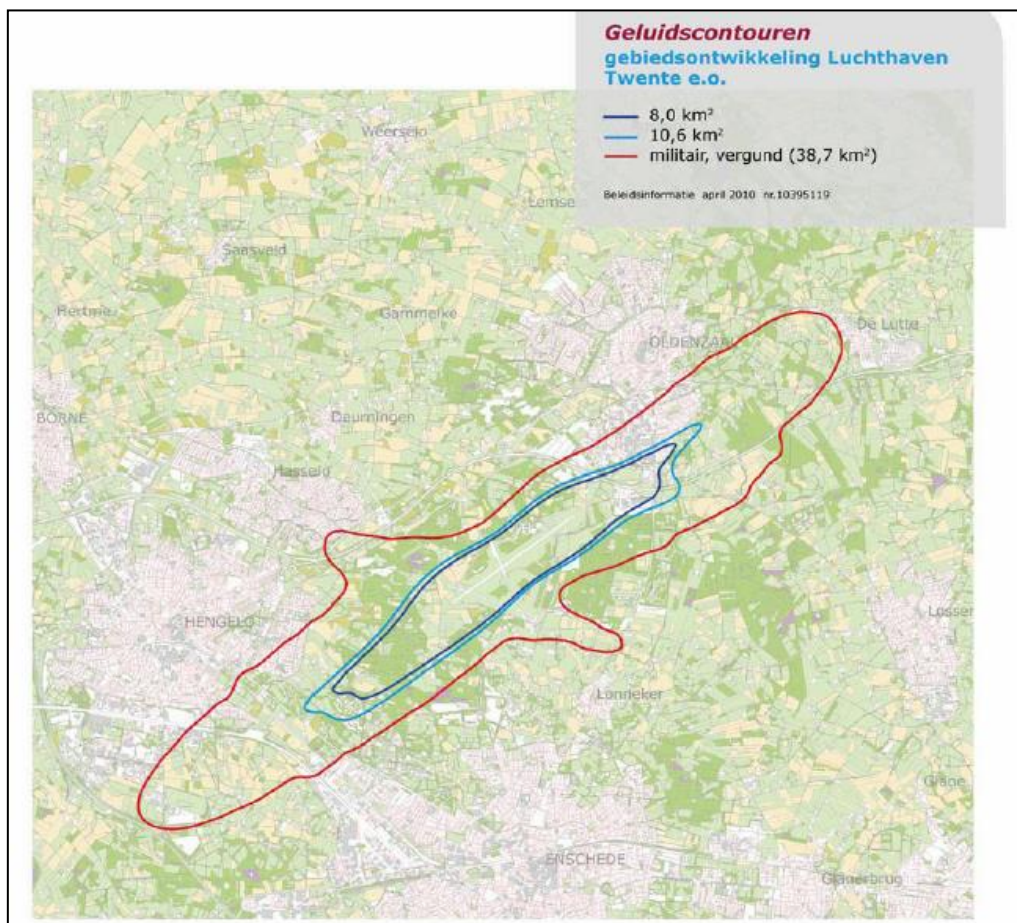
3.2.3 Geluid luchthaven

De geluidscontour (Ke-zone) van de luchthaven Twente beslaat een groot deel van zuidelijk Oldenzaal, waaronder grotendeels onderhavig plangebied. De vergunde militaire contour van 35 Ke heeft een oppervlakte van 38,71 km².

Provinciale Staten van Overijssel hebben op 16 juni 2010 de Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving vastgesteld, waarin gekozen is voor de benutting van kansen op economische ontwikkeling door in te zetten op een doorstart van de luchthaven als burgerluchthaven en het sluiten van de militaire basis. Wat betreft het geluidsaspect wordt in de visie gesteld dat uit berekeningen blijkt dat een contour van 56 dB(A) L_{den} , die voor het nieuw voorziene luchthavengebruik wordt vastgelegd, een oppervlakte kan beslaan van circa 8 km² (10,6 km² inclusief bufferzone), in plaats van de huidige 38,71 km². Binnen dit zogenaamde beperkingengebied is nieuwbouw van geluidgevoelige functies niet toegestaan.

In de Ruimtelijke visie wordt uitdrukkelijk gesteld dat, rekening houdend met de voorziene ontwikkelingen ter plaatse van de luchthaven, de huidige belemmering onnodig is. Om de huidige contour aan te passen is een Luchthavenbesluit noodzakelijk; een verantwoordelijkheid die bij de minister van Infrastructuur en Milieu ligt.

Door de gemeente is geanticipeerd op de toekomstige situatie door het vaststellen van het beleidsstuk 'Toepassing geluidzone Vliegbasis Twente, Interim beleid' in februari 2013. Op basis van dit beleid geeft de gemeente aan dat buiten de 56 dB(A) contouren woningbouw mogelijk is.



Geluidscontouren Luchthaven Twente e.o.

Conclusie

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aanwezigheid van het spoor geen belemmering hoeft te vormen voor de ontwikkeling van het deelgebied Bisschop Balderikstraat, maar dat de uitvoering van de herstructurering uitsluitend plaats kan vinden na aanpassing van de Ke-contour van de luchthaven Twente. Belangrijk uitgangspunt bij de verdere planvorming is dan ook een beperking van de geluidscontour tot 8 km² (10,6 km² inclusief bufferzone).

3.2.4 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland uitstel verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden omdat deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moet worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is door SAB de lokale luchtkwaliteit onderzocht⁵. Hiertoe is de monitoringstool uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in het plangebied tussen 2011 en 2020. De monitoringstool berekent de luchtkwaliteit langs de drukste wegen in het gebied. Hierbij wordt rekening gehouden met de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze concentraties worden bepaald door de emissies van de industrie, landbouw, luchtvaart, railverkeer en scheepsvaart.

De monitoringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die ervoor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario's laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2011, 2015 en 2020 in het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

Uit de monitoringstool blijkt dat de concentraties voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 24,9 µg/m³ en stikstofdioxide maximaal 26,4 µg/m³ in 2011 bedraagt op de Enschedesestraat ter hoogte van de Eektestraat. Aangezien op dit drukke wegvak de concentraties fijn stof en stikstofdioxide lager zijn dan de grenswaarde van 40 µg/m³, zullen de concentraties voor fijn stof en stikstofdioxide ter hoogte van het plangebied ook lager zijn dan de grenswaarden. Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en

⁵ SAB (2013), Luchtkwaliteit Oldenzaal Centraal Bisschop Balderikstraat e.o. Projectnummer 90251, 13 augustus 2013.

2020 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

Het onderzoek luchtkwaliteit is opgenomen in de bijlage.

3.2.5 Bedrijven en milieuzonering

Inleiding

Indien door middel van een project nieuwe gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gewaarborgd. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met bijbehorende milieuzone. Omliggende bedrijven mogen niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering (2007)' geraadpleegd. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'.

In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor dan de woonfunctie.

Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

Typering plangebied

Aan de oost- en westzijde van het plangebied bevindt zich een bedrijventerrein en aan de noordzijde ligt de spoorlijn Hengelo – Bad Bentheim. Door de aanwezigheid van de bedrijven en de spoorlijn is er geen sprake van een 'rustige woonwijk'. Het plangebied is dan ook te karakteriseren als een 'gemengd gebied'.

Bij het bepalen van de aanbevolen richtafstanden zijn in de VNG-brochure de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddeld' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kan worden uitgegaan van kortere afstanden (verlaging met één afstandsstap);
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten;
- bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten (zoals productie, opslag, kantoren, parkeerterreinen) kunnen deze deelactiviteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

De richtafstanden lopen op naar mate sprake is van een bedrijf in een hogere milieucategorie. Zoals bij de uitgangspunten voor de richtafstanden is gesteld, kan bij het type gemengd gebied de richtafstand zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstap worden verlaagd (dus van bijvoorbeeld 50 naar 30 meter voor milieucategorie 3.1). Verdere reducties zijn volgens de toelichting in de VNG-brochure niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht. De richtafstand wordt gemeten vanaf de grens van het bedrijfsperceel tot de gevel van het gevoelige object.

Bedrijvigheid binnen het plangebied

Binnen het plangebied blijven voorsnog een tweetal bedrijven gehandhaafd, waarmee bij de planvorming rekening moet worden gehouden. Ten eerste betreft het een sportschool aan de Helmichstraat 18. Ingevolge de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' geldt voor een dergelijke inrichting een grootste indicatieve aan te houden afstand van 30 m ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen. Omdat in onderhavige situatie sprake is van een 'gemengd gebied' in plaats van een 'rustige woonwijk' kan een afstandsstap lager worden aangehouden en moet rekening worden gehouden met een afstand van 10 m.

Om die reden is in het bestemmingsplan een zone van 10 m rond de inrichting aangegeven waar uitsluitend gebouwen zijn toegestaan die ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. Middels een wijzigingsbevoegdheid kan deze zone worden verwijderd en kunnen bouwgrenzen worden gewijzigd wanneer de activiteiten ter plaatse van de sportschool zijn beëindigd. Ook de gronden van de sportschool kunnen dan worden omgezet ten behoeve van woningbouw.

Hiermee is gewaarborgd dat toekomstige hindergevoelige functies, zoals woningen, geen hinder ondervinden van het bedrijf.

Het tweede bedrijf dat binnen het plangebied aanwezig is, bevindt zich aan de Bischof Balderikstraat 2. Het betreft een bedrijf dat zich bezighoudt met de verhuur van professioneel licht, geluid en beeld. Ook voor 'Verhuurbedrijven in roerende goederen' geldt conform de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' een grootste indicatieve aan te houden afstand van 30 m ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen. Om die reden is ook hier een zone van 10 m rond de inrichting aangegeven waar uitsluitend gebouwen zijn toegestaan die ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. Ten slotte is ook hier een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de zone te verwijderen en bouwgrenzen te wijzigen indien de bedrijfsactiviteiten zijn beëindigd.

Bedrijvigheid buiten het plangebied

Aangrenzende bedrijventerreinen

Het plangebied wordt zowel aan de west- als aan de oostzijde begrensd door bestaande bedrijventerreinen.

Aan de westzijde ligt het bedrijventerrein 'De Eekte-Hazewinkel' en aan de oostzijde bevindt zich het bedrijventerrein 'Over 't Spoor'. Het vigerende bestemmingsplan voor het bedrijventerrein 'Over 't Spoor' voorziet in een bedrijvenbestemming waar de milieucategorie niet is begrensd. Ook dit terrein valt onder het plan Oldenzaal Centraal, waar in de toekomst een mengeling van wonen en werken is voorzien. Om die reden, en vanwege de ontwikkelingen in onderhavig plangebied, is voor het aanwezige be-

drijventerrein ten oosten van het plangebied Bisschop Balderikstraat e.o. een voorbereidingsbesluit genomen.

Hiermee wordt voorkomen dat er zich bedrijven op het bedrijventerrein 'Over 't Spoor' gaan vestigen die een goed woon- en leefklimaat in onderhavig plangebied verhinderen en die een belemmering vormen voor het creëren van een goed woon- en leefklimaat in de toekomst wanneer de transformatie van dit deel van het bedrijventerrein 'Over 't Spoor' aan de orde is.

Te zijner tijd wordt ook voor het bedrijventerrein ten oosten van onderhavig plangebied een nieuw bestemmingsplan gemaakt. Het voorbereidingsbesluit is genomen om ongewenste ontwikkelingen vóór de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan tegen te gaan.

Aan de oostzijde van onderhavig plangebied bevindt zich het bedrijventerrein De Eekte-Hazewinkel. In het vigerende bestemmingsplan is bij het toekennen van de milieucategorieën reeds rekening gehouden met de aanwezige hindergevoelige functies rondom het bedrijventerrein. Hiertoe is een inwaartse zonering toegepast, waarbij aan de randen van het bedrijventerrein uitsluitend bedrijven tot en met milieucategorie 2 zijn toegestaan. Dergelijke bedrijvigheid is goed verenigbaar met en de woonfunctie, bijvoorbeeld de reeds bestaande woningen aan de Enschedesestraat en Burgemeester Wallerstraat. Dit neemt niet weg dat er zich op het bedrijventerrein reeds bedrijven bevinden, die een zwaardere milieucategorie hebben, dan op grond van het vigerende plan is toegestaan. Deze bedrijven zijn in het geldende bestemmingsplan voorzien van een specifieke aanduiding.

Voor onderhavig bestemmingsplan is in dit kader uitsluitend het bedrijf Ertecee van belang. Op dit aspect wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Individuele bedrijven

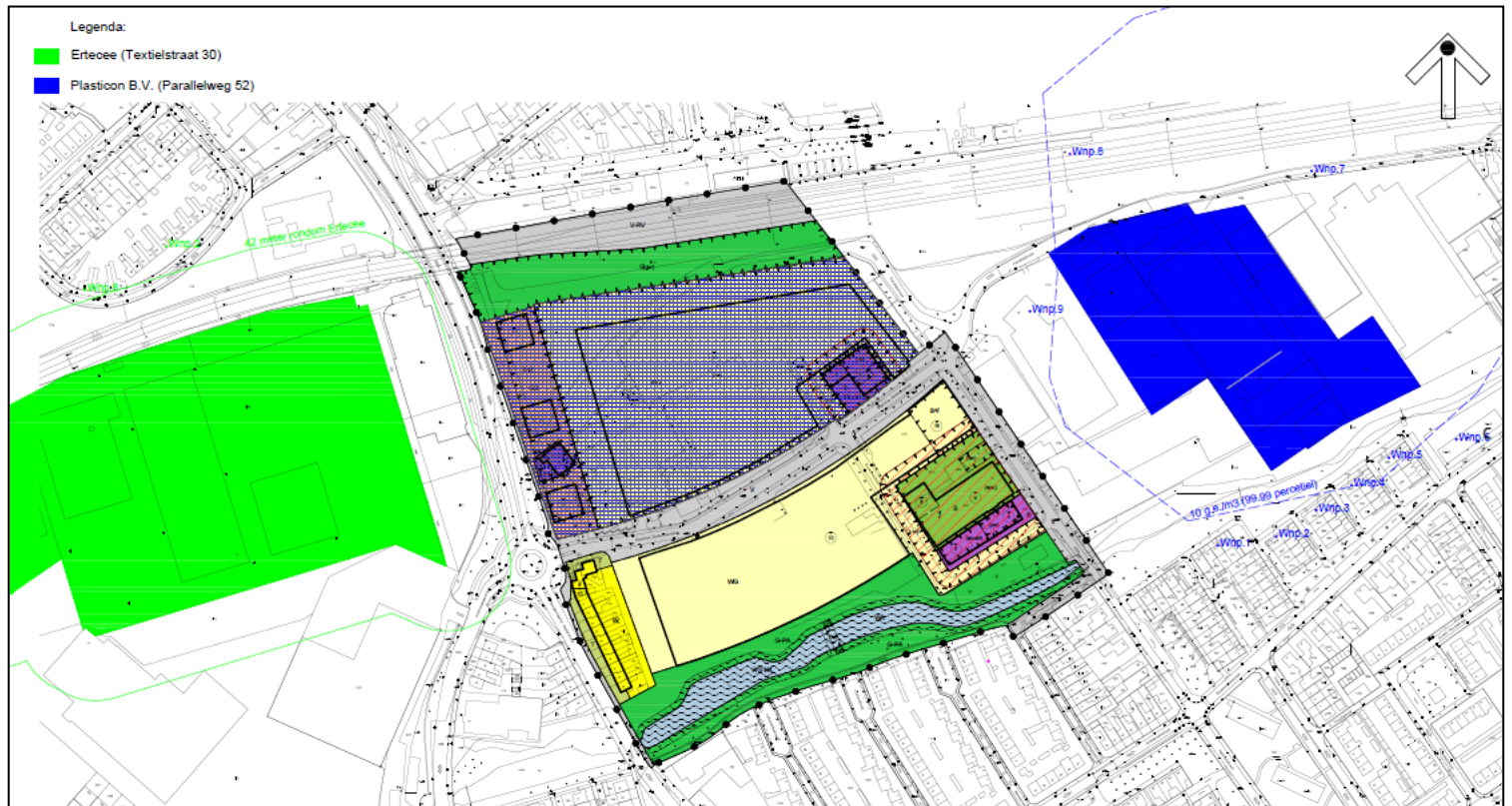
In de directe nabijheid van het plangebied liggen diverse bedrijven. Twee bedrijven zorgen potentieel voor de meeste hinder; dit zijn de bedrijven Platicon B.V. en Ertecee. Tevens ligt de ontwikkellocatie binnen de formele geluidszone van de Vliegbasis Twente (zie paragraaf 3.2.3). Naar de geluidsuitstraling als gevolg van het spoorwegemplacement en de spoorlijn Enschede – Duitsland is in het kader van onderhavig bestemmingsplan reeds onderzoek gedaan (zie paragraaf 3.2.2), deze worden verder in deze paragraaf buiten beschouwing gelaten.

Ertecee (Textielstraat 30)

Het bedrijf Ertecee is een bedrijf dat zich bezighoudt met de productie van isolatiematerialen uit polystyreen. Voor dit bedrijf is in 1999 een milieuvergunning verleend (artikel 8.40 Wet milieubeheer) verleend. In de tussentijd is de milieuvergunning twee keer herzien in 2000.

In het kader van de milieuvergunning is in 1994 een akoestisch onderzoek uitgevoerd door NIBAG⁶. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van het toenmalige geldende 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai' (IL-HR-13-01). In dit akoestisch onderzoek is alleen de geluidsbelasting berekend voor de woningen aan de noordzijde van de spoorzijde. De ligging van de waarneempunten is weergegeven op de navolgende belemmeringenkaart (groen).

⁶ NIBAG (1994), Akoestisch onderzoek naar de geluidsemissie van Ertecee bv aan de Enschedesestraat te Oldenzaal. Projectnummer: 493.102. 2 januari 1994.



Belemmeringenkaart Ertecee en Plasticoon

Bron: SAB

Doordat er geen waarneempunten liggen in de richting van de ontwikkelingslocatie en vanwege het feit dat de rekenmethodiek is gewijzigd door de nieuwe 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai' (Handleiding 1999) is een nieuw akoestisch onderzoek⁷ uitgevoerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat de *hoogste langtijdgemiddelde geluidsbelasting* 52 dB(A) bedraagt ten gevolge van de langtijdgemiddelde geluidshinder afkomstig van het bedrijf Ertecee. Hierdoor worden bij twee appartementencomplexen (Gemengd 1 en Gemengd 2) de grenswaarden van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit overschreden ten gevolge van langtijdgemiddelde geluidshinder overschreden. Echter de richtwaarden van 55 dB(A) uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' worden niet overschreden ten gevolge van de geluidshinder afkomstig van het bedrijf Ertecee. Aangezien de richtwaarde van 55 dB(A) niet wordt overschreden is een dergelijke geluidsbelasting op de gevels van de woningen acceptabel, zolang de binnenwaarde van 35 dB(A) niet wordt overschreden. Uitgaande van een gevelwering van minimaal 20 dB(A) (eis uit het Bouwbesluit 2012) zal de binnenwaarde van 35 dB(A) niet worden overschreden ten gevolge van de geluidshinder afkomstig van het bedrijf Ertecee.

Uit dit onderzoek blijkt dat bij geen van de nieuwe woningen de grenswaarden van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit en de richtwaarden van 70 dB(A) uit de Handreiking industrielawaai vergunningverlening wordt overschreden op basis van de maximale

⁷ SAB (2013), Akoestisch onderzoek industrielawaai Oldenzaal Centraal, Bisschop Balderikstraat e.o. Projectnummer: 90251. 30 oktober 2013.

geluidsniveaus. De hoogste maximale geluidsniveaus worden veroorzaakt door de het rijden van vrachtwagens en heftrucks op het buitenterrein.

Geconcludeerd kan worden dat aangezien de grenswaarde van 70 dB(A) voor de maximale geluidsbelastingen uit het Activiteitenbesluit niet worden overschreden is er voor deze beoordelingsgrootheden geen belemmering om woningen te realiseren in het plangebied.

Wel wordt ten gevolge van het bedrijf Ertecee de grenswaarde van 50 dB(A) voor de langtijdgemiddelde geluidsbelasting uit het Activiteitenbesluit overschreden. Aangezien de richtwaarde van 55 dB(A) uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering, editie 2009" niet wordt overschreden en voldaan kan worden aan de binnenwaarde van 35 dB(A) uit het Bouwbesluit 2012 is er geen belemmering voor de realisatie van de woningen in het plangebied.

Vanuit akoestisch oogpunt is er dan ook geen belemmering voor de realisatie van de woningen in het plangebied.

Het akoestisch onderzoek industrielawaai is opgenomen in de bijlage.

Voor de overige hinderaspecten (zoals geur, gevaar en stof) zijn geen specifieke onderzoeken uitgevoerd in het kader van de milieuvergunningverlening. Van deze aspecten zal dan ook geen hinder te verwachten zijn bij de bestaande woningen, welke liggen op minimaal 42 meter. Op de belemmeringenkaart is een zone van 42 meter rondom het terrein van Ertecee getekend. Uit deze kaart blijkt dat de nieuwe woningen in het plangebied liggen op een grotere afstand dan 42 meter tot het bedrijf. Geconcludeerd kan dan ook worden dat deze overige aspecten geen significante hinder zullen veroorzaken bij de nieuwe woningen.

Plasticon BV (Parallelstraat 52)

Het bedrijf Plasticon is een bedrijf dat kunststof verwerkt. Voor dit bedrijf is in 1999 een milieuvergunning (artikel 8.40 Wet milieubeheer) verleend. Sindsdien is de milieuvergunning twee keer herzien (in 2000 en 2007).

In het kader van de milieuvergunning is in 1999 een akoestisch onderzoek⁸ uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van de toenmalige geldende 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' (IL-HR-13-01). De ligging van de waarneempunten is weergegeven op de belemmeringenkaart op de vorige pagina (blauw).

Wat betreft het aspect 'geluid' kan worden gesteld dat aan de westzijde van het bedrijf, op 23 meter, de bedrijfswoning Parallelstraat 36 ligt. Voor deze bedrijfswoning (waarneempunt 9 in het akoestisch onderzoek) zijn de geluidsbelastingen bepaald in het uitgevoerde akoestisch onderzoek. De ligging van deze woning ten opzichte van het bedrijf Plasticon is eveneens weergegeven op de belemmeringenkaart. Op deze woning bedraagt de langtijdgemiddelde geluidsbelasting 47 dB(A) en de maximale geluidsbelasting 76 dB(A). Bij deze woning wordt derhalve voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit.

Uit dit onderzoek blijkt dat de grenswaarde van 70 dB(A) voor de maximale geluidsbelasting wordt overschreden door het rijden van vrachtwagens in de dagperiode. Op basis van artikel 2.17b van het Activiteitenbesluit mogen laad- en losactiviteiten (zoals

⁸ Akoestisch Bureau Tideman (1999), Akoestisch onderzoek in het kader van de Wet Milieubeheer Plasticon B.V. Rapportnummer: 971. 10 juni 1999.

het rijden van vrachtwagens) in de dagperiode worden uitgesloten. Wanneer dit wordt gedaan wordt voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) voor de maximale geluidsbelastingen. De nieuwe woningen in het plangebied worden op een afstand van 100 meter van het bedrijf Plasticson gerealiseerd. De afstand tot de nieuwe woningen is dusdanig veel groter dan de afstand tot de bedrijfswoning Parallelstraat 36 (waarneempunt 9), dat het niet aannemelijk is dat de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden overschreden.

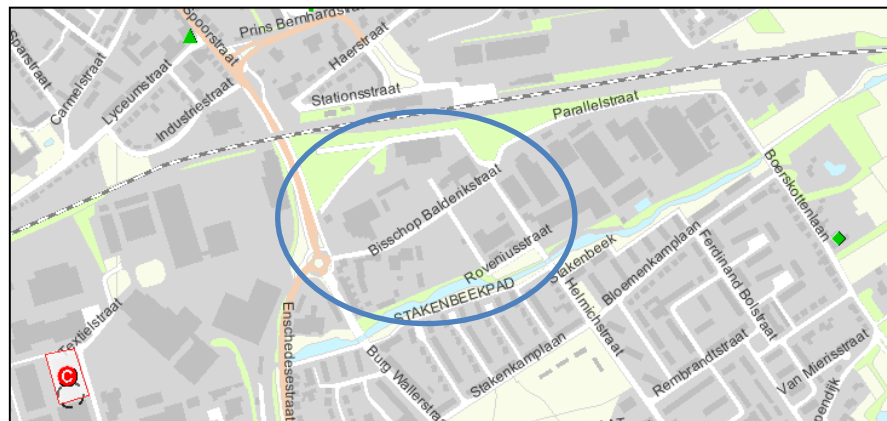
Ten aanzien van het aspect 'geur' geldt dat in het kader van de milieuvergunning een geuronderzoek is uitgevoerd naar de geurhinder van styreenemissie. Uit het geuronderzoek blijkt dat de 10 g.e./m³ voor het 99,99 percentiel ligt op een grotere afstand dan de 1 g.e./m³ voor het 98 percentiel. De grenswaarde van 10 g.e./m³ voor het 99,99 percentiel is dan ook maatgevend voor de nieuw te bouwen woningen in het plangebied. De ligging van deze geurcontour is dan ook weergegeven op de belemmeringenkaart (blauwe onderbroken lijn). Hieruit blijkt dat het gehele plangebied buiten deze contour ligt. Er is dan ook geen overschrijding van de geurcontouren te verwachten.

Geconcludeerd kan worden dat voor de maatgevende hinderaspecten (geluid- en geurhinder) uit de onderzoeken bij de milieuvergunning blijkt dat ter plaatse van de nieuwe woningen in het plangebied geen overschrijding van de normen te verwachten is. Het ontbreken van een goed woon- en leefklimaat ten het plangebied ten gevolge van de hinder afkomstig van het bedrijf Plasticson is dan ook niet te verwachten.

3.2.6 Externe veiligheid

Algemeen

Het aspect 'externe veiligheid' betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire (chemische fabriek, lpg-tankstation) en de mobiele (vervoer gevaarlijke stoffen) bronnen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen groepsrisico en plaatsgebonden risico. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten.



Fragment risicokaart Overijssel met het plangebied blauw omcirkeld
bron: www.risicokaart.nl

Stationaire bronnen: inrichtingen⁹

De gemeente Oldenzaal kent voor wat betreft het Bevi zes risicobronnen, waarvan vier LPG tankstations, een opslag gevaarlijke stoffen van meer dan 10.000 kg (PGS 15 opslag) en een BRZO-bedrijf¹⁰. De risicobronnen die vermeld zijn op de drempelwaardenlijst in Oldenzaal betreffen twee munitieopslagen.

Geen van deze risicobronnen liggen in of nabij het plangebied. De meest nabije risicobron betreft een opslag gevaarlijke stoffen welke is gelegen op circa 300 m ten westen van de plangrens (zie bovenstaand kaartfragment afkomstig van de risicokaart Overijssel). De afstand tussen de risicobronnen en het plangebied is dusdanig groot dat de risicobronnen geen invloed zullen hebben op de externe veiligheidssituatie in het plangebied. Het plangebied zelf maakt daarnaast niet de vestiging van risicovolle bronnen of bedrijven mogelijk.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Binnen de gemeente vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaats, waarvoor de gemeente een routing (A1/N342) en ontheffingsroutes heeft bepaald. Deze zijn tevens weergegeven op de signaleringskaart. De routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, evenals de ontheffingsroutes bevinden zich niet in of nabij het plangebied. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg heeft derhalve geen invloed op de externe veiligheidssituatie binnen het plangebied.

Buisleidingen

Binnen de gemeente bevindt zich een aantal hoge druk aardgasleidingen. Deze leidingen lopen voornamelijk door het buitengebied. De buisleidingen hebben geen invloed op de externe veiligheidssituatie in het plangebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Binnen de gemeente vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (Hengelo-Oldenzaal-Duitse grens) plaats.

De spoorlijn loopt aan de noordgrens van het plangebied. Het vervoer van gevaarlijke stoffen kan invloed hebben op de externe veiligheidssituatie in het plangebied.

Onderzoek

Om de externe veiligheidssituatie in het plangebied, als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor te kunnen bepalen, moeten zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico worden bepaald.

Onderzoek 2011

Door Royal Haskoning is in februari 2011 een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd alsmede een verantwoording groepsrisico¹¹ opgesteld.

Uit het onderzoek externe veiligheid blijkt het volgende:

- In de huidige situatie wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden;

⁹ Royal Haskoning (2008), Externe veiligheidstoetsing Bestemmingsplan Stationsplein. Projectnummer: 9S8046, 30 januari 2008.

¹⁰ Inmiddels is hier geen sprake meer van een BRZO-bedrijf.

¹¹ Royal Haskoning (2011), Verantwoording groepsrisico Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat e.o. Projectnummer: 9W1531.01. 10 februari 2011.

- In de autonome situatie neemt het groepsrisico af als gevolg van wijzigende transportintensiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen;
- De omvang van het groepsrisico in de autonome situatie is van vergelijkbare orde-grootte als in de huidige situatie;
- In de toekomstige situatie neemt het groepsrisico toe als gevolg van de toename van het aantal aanwezigen in de nabijheid van het spoor;
- De omvang van het groepsrisico in de toekomstige situatie ligt net als in de huidige en autonome situatie onder de oriënterende waarde;
- Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zorgt de planontwikkeling voor een toename van het groepsrisico;
- In de autonome en in de toekomstige situatie doet het hoogste groepsrisico in het stationsgebied zich voor ter hoogte van het plangebied.

In het rapport worden enkele mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico genoemd. Deze zijn onder te verdelen in bronmaatregelen en maatregelen ten aanzien van ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van mogelijke bronmaatregelen kan worden gesteld dat de mogelijkheden van het gemeentebestuur in dezen zeer beperkt zijn. De kaders daarvoor worden op landelijk niveau door ministeries bepaald. Eén van de voorgenomen maatregelen, voortkomende uit de ontwikkeling van het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen is het warme-BLEVE-vrij samenstellen van de treinen, waarbij tussen wagons met brandbare vloeistoffen en wagons met brandbare gassen een afstand van 18 meter wordt aangehouden. De kans op het worst-case BLEVE-scenario neemt daardoor af. De hoogte van het groepsrisico zal hierdoor aanzienlijk dalen.

Ook toepassing van de maatregel ATBvv (Automatische Trein Beïnvloeding verbeterde versie) heeft een gunstige invloed op de hoogte van het groepsrisico. ATBvv zal worden toegepast bij complexe situaties, waar sprake is van wissels waar verkeersstromen elkaar kunnen kruisen. Het is voornamelijk de vraag of gemeenten met een dergelijke complexe situatie, die zonder maatregelen een knel- of aandachtspunt kenden, nu nog van ATBvv worden voorzien. Voor Oost-Nederland is deze vraag nog actueel in Deventer, Zwolle, Rijssen, Wierden en Oldenzaal. Het is voornamelijk onbekend of Prorail gekeken heeft welke seinen in deze stationsgebieden van ATBvv moeten worden voorzien.

Wat betreft mogelijke maatregelen ten aanzien van ruimtelijke ordening kiest de gemeente voor de volgende maatregelen:

1. Vrijhouden van (geprojecteerde) objecten binnen een zone van 30 meter van de spoorlijn (plasbrandaandachtsgebied-PAG) in verband met de effecten van een plasbrand;
2. Het uitsluiten van functies met verminderd zelfredzame personen in het gebied tussen de spoorlijn en de Bisschop Balderikstraat in verband met de effecten van een BLEVE;
3. Het opnemen op de plankaart van wegen van de spoorlijn af gericht ter bevordering van de zelfredzaamheid van aanwezigen in verband met de effecten van BLEVE.

Wat betreft het eerste punt kan worden gesteld dat conform onderhavig bestemmingsplan in de zone binnen 30 m van het spoor hoofdzakelijk de bestemming 'Groen' is opgenomen. Voor een kleine strook geldt de bestemming 'Woongebied' (zonder bouwvlak). Hieruit volgt dat binnen deze zone geen gebouwen, anders dan kleinschalige gebouwen voor nutsvoorzieningen, zijn toegestaan. Om die reden kan worden gesteld dat de zone van 30 m vanaf het spoor voldoende wordt vrijgehouden van (geprojecteerde) objecten.

Ten aanzien van punt 2 geldt dat de in het plangebied toegestane functies (voornamelijk de reguliere woonfunctie en dienstverlening) ertoe leiden dat de mate waarin het plangebied een functie zal vervullen voor verminderd redzame personen verwaarloosbaar klein is.

Wat betreft het derde punt is in de regels van dit plan opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' minimaal 2 ontsluitingswegen van de spoorlijn af moeten worden gerealiseerd met per weg een minimale breedte van 5,5 m. Het betreft hier uitsluitend de breedte van de rijbaan, exclusief parkeerstroken/fiets- en voetpaden.

Ten slotte is in overleg met de Hulpverleningsdienst Regio Twente gekozen voor de volgende maatregelen in het kader van de beheersbaarheid van een onverhoopte ramp.

- Aarden wal – Het aanleggen van een reeds voorziene aarden wal langs een deel van het spoor heeft mogelijk ook (gunstige) gevolgen voor de effecten op het plangebied door incidenten op het spoor. Op verzoek van de Hulpverleningsdienst zal bij de realisatie van deze aarden wal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van het spoor door hulpdiensten en de mogelijkheden voor mensen op het spoor om te kunnen vluchten;
- Bluswater – Daarnaast wordt er open water voorzien in het noordwestelijke deel van het plangebied. Bij de daadwerkelijke realisatie van dit open water kan met eenvoudige maatregelen dit water beschikbaar worden gemaakt voor de brandweer als bluswater bij incidenten.

Geconcludeerd kan worden dat de ambities van het vigerende externe veiligheidsbeleid van de gemeente geen belemmering opleveren voor het onderhavige ruimtelijke initiatief, aangezien de oriënterende waarde in het plangebied niet wordt overschreden.

Op basis van de afwegingen en gekozen maatregelen kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een verantwoord evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de externe veiligheidsrisico's van de spoorlijn.

Onderzoek 2014

Er is tevens een actueel onderzoek uitgevoerd¹². In dit actuele onderzoek is het onderhavige plan getoetst in het kader van externe veiligheid.

Op 1 juli 2014 treedt naar verwachting de Basiswetgeving in werking, die de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) vervangt. In deze onderzoeksnotitie is getoetst aan het actuele beleid zoals opgenomen in de Circulaire RNVGS.

¹² Notitie Groepsrisicoberekening t.b.v. het bestemmingsplan 'Bisschop Balderikstraat' te Oldenzaal, RayalHaskoningDHV, 13 februari 2014, kenmerk (VO530-003-102/N0001/Nijm).

Uit het onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie er een verhoging van het groepsrisico plaatsvindt ten opzichte van de autonome situatie. Deze verhoging van het groepsrisico dient te worden verantwoord. De verantwoording van de toename van het groepsrisico heeft echter reeds plaatsgevonden in het kader van het onderzoek uit 2011 waaraan eerder in deze paragraaf is gerefereerd. Het geactualiseerde onderzoek geeft geen aanleiding tot wijzigingen aan de eerder in deze paragraaf opgenomen verantwoording.

Advies lokale brandweer

In het kader van de planvorming is voor de beoogde ontwikkeling advies gevraagd aan de regionale brandweer. Het advies van de regionale brandweer heeft betrekking op de voorbereiding op rampenbestrijding, specifiek op de thema's bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Het advies is gebaseerd op een scenario waarbij de effecten leidend zijn.

Op basis van de over het spoor vervoerde stoffen gaat de regionale brandweer in de voorbereiding op calamiteiten uit van:

- Plasbrand als gevolg van transport van brandbare vloeistoffen (bijvoorbeeld benzine)
- Koude/warme BLEVE als gevolg van transport van brandbare gassen (bijvoorbeeld lpg)
- Emissie van een toxische stof als gevolg van transport van brandbare vloeistoffen en gassen (bijvoorbeeld ammoniak).

Gelet op de frequentie van vervoer houdt de regionale brandweer voornamelijk rekening met een plasbrand en een BLEVE. Een toxisch incident kan zich, ondanks de lagere frequenties van vervoer, voordoen, waarbij de effecten (afhankelijk van onder andere de weersomstandigheden en windrichting) zich over het gehele plangebied kunnen uitstrekken. De effecten van een plasbrand reiken slechts tot aan de rand van het plangebied. Gelet op de mogelijke effecten en de hoeveelheid transport is een BLEVE-scenario voor de regionale brandweer vooralsnog leidend bij de beoordeling van ruimtelijke plannen in dit gebied. De aanwezigheid van voldoende bluswater, en een juiste ligging hiervan, alsmede een goede bereikbaarheid is onontbeerlijk. In het kader van de procedure zal tevens advies van de regionale brandweer worden gevraagd.

In een aanvullend advies d.d. 12 september 2012 is door de Brandweer Twente aangegeven dat het verkavelingsplan weliswaar doodlopende einden (> 40 m) kent, maar dat dit akkoord wordt bevonden met het oog op de voorziene wegbreedte en het feit dat een calamiteitenroute gecreëerd kan worden parallel aan de Stakenbeek. In relatie tot dit calamiteitenpad is afgesproken dat ter plaatse van de (fiets)brug een inlaatpunt voor een dompelpompunit wordt gecreëerd.

Wat betreft de toegang tot het spoor geldt dat kan worden volstaan met een sobere variant, bijvoorbeeld een vluchtdeur. Het is van belang dat de opstelplaatsen voor blusvoorzieningen in overeenstemming moeten zijn met de toegangen.

3.2.7 *Niet gesprongen explosieven*

In het kader van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en het uitvoeren van onderzoeken en werkzaamheden is het noodzakelijk dat in beeld wordt gebracht of ter plaatse mogelijk conventionele explosieven in de bodem aanwezig zijn. Door ECG is hiertoe een onderzoek¹³ uitgevoerd. Door middel van het verzamelen en verwerken van relevant historisch feitenmateriaal is gefundeerd antwoord gekregen op de volgende kernvragen:

1. Is het onderzoeksgebied of een deel hiervan betrokken geweest bij oorlogshandelingen (indicaties) en is er daardoor sprake van een verhoogd risico op het aantreffen van conventionele explosieven oftewel van verdacht gebied?
2. Zijn er gebeurtenissen (contra-indicaties) die een aanwijzing vormen dat een (mogelijk verdacht) gebied als onverdacht kan worden aangemerkt?
3. Indien er sprake is van verdacht gebied wat is dan de (sub)soort, hoeveelheid en verschijningsvorm van de vermoede conventionele explosieven?

Uit het onderzoek kunnen, aan de hand van bovenstaande vragen, de volgende conclusies worden getrokken:

1. Op basis van literatuur- en archiefstudie is vastgesteld dat er in of nabij het onderzoeksgebied granaten zijn ontploft waardoor er schade binnen het onderzoeksgebied is ontstaan. Omdat er in bijlage 3 van het WSCS-OCE geen uitgangspunt met betrekking tot de afbakening van het verdacht gebied is opgenomen, hanteert ECG hiervoor de locaties van de gemelde schade. Deze locaties zijn opgenomen in de "CE bodembelastingkaart";
2. Op basis van literatuuronderzoek, archiefstudie, luchtfoto interpretatie en locatiebezoek is feitelijk vastgesteld dat er in de naoorlogse periode grootschalige bodemingrepen hebben plaatsgevonden. De aard en de locatie van deze werkzaamheden zijn van dien aard dat de gebieden waarvoor indicaties voor de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven zijn achterhaald, als onverdacht kunnen worden aangemerkt. Aangezien er voor het overige gedeelte van het onderzoeksgebied geen indicaties voor de mogelijke aanwezigheid van munitieartikelen zijn achterhaald, dient geconcludeerd te worden dat het gehele onderzoeksgebied als onverdacht moet worden gekwalificeerd;
3. Naar aanleiding van de voorgaande deelconclusies kan gesteld worden dat het onderzoeksgebied onverdacht is op het aantreffen van conventionele explosieven. Deze vraag komt derhalve te vervallen.

Het volledige onderzoek naar niet gesprongen explosieven is opgenomen in de bijlage.

3.2.8 *Trillingshinder*

Algemeen

Het is denkbaar dat er hinder in de nieuwe woningen ontstaat als gevolg van trillingen die worden veroorzaakt door het spoorverkeer op de ten noorden van het plangebied gelegen spoorlijn. Formeel zijn er wat betreft trillingshinder echter geen wettelijke

¹³ ECG (2013), Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven in het onderzoeksgebied "Bisschop Balderikstraat Oldenzaal". Documentcode: 117-013-VO-01. 02 april 2013.

normen van toepassing. Op basis van recente uitspraken van de Raad van State alsmede de BTS (beleidsregel trillingshinder spoor) kan echter wel worden geconcludeerd dat dit aspect aandacht verdient. Om deze reden is nader onderzoek uitgevoerd naar dit aspect.

Onderzoek

In het onderzoek¹⁴ zijn de trillingshinder in de nieuwe woningen die middels het bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat worden mogelijk gemaakt, berekend. Het onderzoek heeft tot doel de te verwachten trillingsniveaus in de woningen in het licht van hinder voor personen te beschouwen. Het onderzoek is uitgegaan van de gegevens opgenomen in het Emissieregister van ProRail.

Uit het onderzoek komen de volgende resultaten:

- Naar verwachting wordt in alle woningen aan de streefwaarden (A3) voor gemiddeld trillingsniveau in een woning conform de “SBR richtlijn Hinder voor personen” voldaan;
- Naar verwachting wordt in de dag- en avondperiode in alle woningen aan de streefwaarden (A2) voor het maximale trillingsniveau in een woning conform de “SBR richtlijn Hinder voor personen” voldaan;
- Naar verwachting wordt in de nachtperiode in de woningen in de eerstelijnsbebouwing niet aan de streefwaarden (A2) voor het maximale trillingsniveau in een woning conform de “SBR richtlijn Hinder voor personen” voldaan;
- Met een aanvullende ontwerpeis aan de vloeren van de woningen in de eerstelijnsbebouwing wordt naar verwachting voldaan aan de streefwaarden voor de pieken (A2) uit de SBR-richtlijn. Aanbevolen wordt om de woningen in de eerstelijnsbebouwing een ontwerpeis, zoals geformuleerd in hoofdstuk 4 van het rapport, aan de vloeren mee te geven.

Samenvattend wordt gesteld dat in het onderzoek is onderbouwd dat met een aanvullende mitigatie er een invulling van het bestemmingsplan mogelijk is die maakt dat de bestemming voor het spoorverkeer en de bestemming voor de woningen zorgvuldig zijn gescheiden.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de trillingshinder beperkt is. Wel wordt aangeraden een aanvullende ontwerpeis te stellen inzake de vloeren van de eerstelijnsbebouwing. Om dit af te dwingen is in dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze stelt dat de gebouwen pas mogen worden gebruikt voor bewoning als is aangetoond dat is voldaan aan de “SBR richtlijn Hinder voor personen”. Hiermee is dit aspect voldoende verzekerd.

¹⁴ Bestemmingsplan Bisschop Balderikstraat Oldenzaak, Trillingsonderzoek, gemeente Oldenzaak, 10 maart 2014, RoyalHaskoningDHV, kenmerk 9VO530-003, definitief rapport.

3.3 Water

3.3.1 Algemeen

Om waterbeheer en ruimtelijke ordening goed op elkaar af te stemmen is de watertoets ontwikkeld. Met deze watertoets moet duidelijkheid worden geboden over de randvoorwaarden die gelden voor ruimtelijke en/of stedenbouwkundige aanpassingen ten opzichte van het oppervlakte- en grondwater in het plangebied en omgeving. Zo dient bij de aanleg van nieuw verhard oppervlak o.a. inzicht geboden te worden in hoe wordt omgegaan met de opvang van hemelwater.

Het waterschap Regge en Dinkel is primair verantwoordelijk voor de waterhuishouding in het plangebied. Onder de verantwoordelijkheden vallen onder andere veiligheid (tegen overstromingen), waterkwaliteit en waterkwantiteit. Ook de zuivering van afvalwater is een primaire taak van het waterschap. In het algemeen zoekt het waterschap naar duurzame oplossingen. Uitgangspunt is dat het water zoveel mogelijk binnen een plangebied wordt vastgehouden en dat relatief schoon water ook schoon blijft. Een toename van het verharde oppervlak moet worden gecompenseerd met extra waterberging. Daarbij geldt dat het regenwater, dat op verharde oppervlaktes valt en schoon genoeg is (zoals van openbare verharding en daken), zoveel mogelijk wordt vastgehouden (infiltratie) of wordt geborgen alvorens er wordt afgevoerd op het watersysteem.

De gemeente Oldenzaal streeft ernaar de vuilemissies uit gemengde stelsel zo veel mogelijk te beperken. Ze doet dit door zo veel mogelijk af te koppelen en het afgekoppelde water via alternatieve voorzieningen door te geven aan het natuurlijke watersysteem of her te gebruiken. In het Waterplan Oldenzaal wordt voor nieuwe gebieden uitgegaan van een bergingscapaciteit van 40 mm.

3.3.2 Kenmerken watersysteem

Het plangebied ligt op de stuwwal van Oldenzaal. Algemeen kan gesteld worden dat het hemelwater dat op de stuwwal deels infiltreert en deel oppervlakkig afstroomt. De stuwwal bestaat uit een keileem met daarop in wisselende samenstelling en dikte een overwegend dunnere deklaag. Voor het grondwater is vooral deze laag van belang. Via deze overwegend dunnere laag stroomt het grondwater af naar de lagere delen van de stuwwal. In de lagere delen ontstaan veelal beken die overtollig water verzamelen en afvoeren; de Stakenbeek.

Het plangebied ligt in het lagere deel van de stuwwal en sluit aan op de Stakenbeek. In en in de directe omgeving van het plangebied is de deklaag dun en varieert van 1 tot enkele meters dikte. In combinatie met de samenstelling van het bodem en het geringe maaiveldverhang maakt dit het gebied gevoelig voor grondwateroverlast. Direct ten zuiden van het plangebied ligt de Stakenbeek. Binnen het plangebied zijn geen ont- en afwateringsmiddelen aanwezig.

3.3.3 Kenmerken van de ontwikkeling

Het gebied wordt ontwikkeld rond en direct noordelijk van de Stakenbeek. Het gebied is groot ca. 8,4 ha, waarvan circa 6700 m² bestemd is voor water. De Stakenbeek is

onderdeel van de ontwikkeling. Binnen de ontwikkeling is ruimte voor waterberging. De waterberging zal als oppervlaktewater en mogelijk als wadi worden vormgegeven. Dit wordt nader uitgewerkt in een waterhuishoudkundig plan.

3.3.4 *Beïnvloeding watersysteem en waterketen*

De watertoets toetst een ontwikkeling op verschillende (waterhuishoudkundige) thema's. Van elk thema is aangegeven of deze relevant is met betrekking tot de ontwikkeling. De relevantie is per thema kort toegelicht. De relevantie thema's zijn beoordeeld op het effect op de inrichting van de ontwikkeling.

Thema	Relevantie	Toelichting
Veiligheid	nee	Geen grote waterlichamen aanwezig. Waterveiligheid is geen issue.
Riolering en afvalwaterketen	ja	Dwa en rwa gescheiden aanleggen en zorgdragen voor een vertraagde afvoer naar de Stakenbeek
Wateroverlast (oppervlaktewater)	Nee	Er is geen toename van het verharde oppervlak. Het gebied ligt ruim boven de Stakenbeek. Inundatie vanuit oppervlaktewater naar het plangebied zal niet optreden
Grondwateroverlast	Ja	Het gebied is gevoelig voor hogere grondwaterstanden. Er moet worden zorggedragen voor een adequate ont- en afwatering
Oppervlaktewaterkwaliteit	Ja	Lozing van overtollig water vindt plaats op wadi's en watergangen met een directe overloop naar de Stakenbeek. Er vindt geen ongezuiverde lozing van afvalwater plaats
Grondwaterkwaliteit	Nee	Het gebied ligt niet in of nabij een grondwaterbeschermingsgebied. Een deel van het gebied is bekend als gesaneerde locatie
Volksgezondheid	Nee	Er zijn geen overstorten aanwezig
Verdroging	Nee	Het gebied bevindt zich niet nabij beschermingsgebieden
Natte natuur	Nee	Het gebied bevindt zich niet nabij beschermingsgebieden
Inrichting en beheer	Ja	Het plangebied grenst aan de Stakenbeek. Bij de inrichting moet (mogelijk) rekening gehouden worden met beheer en onderhoud van de beek
Recreatie	Ja	De oevers van de Stakenbeek worden onderdeel van een recreatief uitlooph gebied
Cultuurhistorie	Nee	Er is geen watercultuur aanwezig

Riolering en afvalwaterketen

De hoeveelheid afvalwater neemt door de ontwikkeling toe ten opzichte van de oude situatie. De hoeveelheid verharding daarentegen neemt af. Het gebied wordt in de toekomst minder verhard dan in de oude situatie. Het afvalwater wordt afgevoerd naar het bestaande omliggende gemengde stelsel. Het regenwater dat valt op verharde oppervlakken wordt ingezameld en ondergronds getransporteerd naar bergende voorzieningen. De bergende voorzieningen lopen leeg naar de Stakenbeek.

Grondwateroverlast

De grondslag, bestaande uit fijne minder goed doorlatende zanden, de geringe dikte van de deklaag, de ligging onderaan de stuwwal en het ontbreken van ontwateringsmiddelen maken het gebied gevoelig voor grondwateroverlast. Bij de aanleg dient voldoende aandacht besteed te worden aan een goede beheersing van de grondwaterstand door de aanleg van voldoende ontwateringsmiddelen. Het structureel verlagen van de grondwaterstand ten opzichte van de oude situatie is geen doel. Het peil van de Stakenbeek is voldoende laag vergeleken met het plangebied.

Oppervlaktewaterkwaliteit

De kwaliteit van de Stakenbeek wordt belast met neerslag afkomstig uit het gebied. Afhankelijk van de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem is er sprake van een overloop van vijvers of van een vertraagde via een bodempassage. Door het nemen van bronmaatregelen zal de belasting met milieuvreemde stoffen beperkt worden.

Inrichting en beheer

De Stakenbeek is in beheer bij het waterschap. Voor de inrichting en het eventueel gebruik van de oevers moet overleg plaatsvinden met het waterschap. Bij de inrichting zal rekening gehouden worden met beheer en onderhoud van de Stakenbeek.

Recreatie

Direct noordelijk van de Stakenbeek zijn vijvers of wadi's geprojecteerd. De vijvers of wadi's vormen de overgang naar de oevers van de Stakenbeek. Het geheel van vijvers en beek zullen onderdeel worden van een recreatief stedelijk gebied. Hierover zal overeenstemming met het waterschap moeten worden bereikt.

3.4 Flora en fauna

3.4.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij is onderscheid te maken in gebieds- en soortenbescherming. Er moet worden nagegaan of er sprake kan zijn van invloeden op natuurwaarden / beschermde soorten.

3.4.2 Quick scan flora en fauna

Door Eelerwoude is in april 2013 een quick scan flora en fauna¹⁵ uitgevoerd. Deze quick scan betrof een actualisatie van een in 2004 uitgevoerd flora- en faunaonderzoek. Actualisatie van het eerdere onderzoek was nodig omdat de houdbaarheid van deze toetsing inmiddels was verlopen en het terrein veranderd is. Ook is de destijds geldende wet- en regelgeving gewijzigd.

De conclusies uit het onderzoeksrapport zijn als volgt.

¹⁵ Eelerwoude (2013), Quickscan Natuurwetgeving. Actualiserend onderzoek Bisschop Balderikstraat, Oldenzaal. Projectnummer: P6262. 5 juni 2013.

Natuurbeschermingswet en Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Op basis van de quick scan wordt een nadere toetsing in het kader van de Natuurbeschermingswet of Ecologische Hoofdstructuur (EHS) niet noodzakelijk geacht. Met de voorgenomen werkzaamheden wordt niet verwacht dat zij een invloed hebben op de aanwezige habitattypen, -soorten, kernopgaven en wezenlijke waarden en kenmerken.

Flora- en faunawet

Geconcludeerd wordt dat het plangebied een geschikt leefgebied vormt voor een aantal beschermde planten- en diersoorten. Het gaat vooral om algemene en licht beschermde soorten, met name amfibieën en zoogdieren. Deze licht beschermde soorten behoren tot de categorie 'niet ontheffingsplichtig bij ruimtelijke ingrepen'. Wel geldt ook voor deze soorten de algemene zorgplicht.

In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen en sporen waargenomen van zwaarder en strikt beschermde soorten. Mogelijk dat het plangebied wel onderdeel uitmaakt van het leefgebied van steenmarter en vleermuizen. Met de voorgenomen ontwikkeling blijft het leefgebied van bovengenoemde soorten behouden. Negatieve effecten op zwaarder en strikt beschermde soorten zijn niet te verwachten. Wel wordt geadviseerd in de toekomstige situatie rekening te houden met verlichting.

Voor alle beschermde, inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Flora- en faunawet een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. In de praktijk betekent dit dat verstorende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen uitgevoerd mogen worden, tenzij nader onderzoek heeft uitgewezen dat broedende vogels ontbreken of voorafgaand het broedseizoen het werkgebied ongeschikt gemaakt wordt voor broedvogels.

Conclusie

Indien rekening gehouden wordt met het broedseizoen van vogels, is nader onderzoek en ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk. Ook vanuit andere natuurwetgeving en –beleid (Natuurbeschermingswet 1998 en EHS) is geen nader onderzoek of toetsing noodzakelijk.

De quick scan flora en fauna is opgenomen in de bijlage.

3.5 Archeologie en cultuurhistorie

De huidige stad Oldenzaal werd gebouwd rond het - aan het einde van de 8^e eeuw gestichte - Silvesterkerkje. Het was eeuwenlang de best gefortificeerde stad van Twente, mede door de cirkelvormige wal die dateert uit de 13^e eeuw. In de 15^e en vooral 16^e eeuw vormde Oldenzaal herhaalde malen het toneel van strijd.

De ontwikkeling van het plangebied hing samen met de aanleg van de spoorlijn in 1865, in combinatie met de textielindustrie.

Om aan te tonen dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op het onderdeel 'archeologie en cultuurhistorie' is een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek¹⁶ uitgevoerd ter plaatse van de gehele locatie Oldenzaal Centraal.

Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor het gehele gebied 'Oldenzaal Centraal', waar onderhavig plangebied toe behoort, vanwege de lage archeologische verwachting, het ontbreken van archeologische vondsten en een sterk verstoorde bodemopbouw, geen archeologisch vervolgonderzoek wordt aanbevolen.

Gesteld kan worden dat het aspect 'archeologie en cultuurhistorie' geen beperkingen oplegt aan de uitvoering van het bestemmingsplan.

Het archeologisch onderzoek is opgenomen in de bijlage.

3.6 Verkeer en parkeren

3.6.1 Verkeer

Een belangrijk doel van het gemeentelijk Mobiliteitsplan is het creëren van een veilige woon- en leefomgeving in relatie tot verkeer- en vervoersactiviteiten. Om die reden moeten ook de gevolgen op de verkeersafwikkeling als gevolg van onderhavige ontwikkeling worden getoetst.

Aansluitend op de categorisering in het Mobiliteitsplan worden de straten in het plangebied ingericht als erftoegangswegen. Er zal sprake zijn van een 30 km/uur zone. Dit geldt eveneens voor de Parallelstraat, welke in het verlengde van de Bisschop Balderikstraat ligt. De overige wegen rond het plangebied, te weten de Burgemeester Wallerstraat, Enschedesestraat en Spoorstraat zijn conform de huidige categorisering aan te merken als gebiedsontsluitingsweg waar een regime geldt van 50 km/uur. Deze situatie blijft gehandhaafd.

De hoofdroute door het plangebied is de Bisschop Balderikstraat (erftoegangsweg) welke het plangebied ontsluit op de rotonde naar de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen, de Burgemeester Wallerstraat, Enschedesestraat en Spoorstraat. De capaciteit van de aanwezige rotonde en deze wegen is voldoende om het extra verkeer als gevolg van de planvorming op te vangen.

De gemengde functies binnen het plangebied worden via de achterzijde ontsloten voor autoverkeer. Hierdoor blijft aan de voorzijde een representatief beeld gewaarborgd.

3.6.2 Parkeren

Parkeren zal zoveel mogelijk op eigen terrein moeten plaatsvinden. Voor woningen hanteert de gemeente een norm van 1,7 parkeerplaats per woning. Dit geldt eveneens voor appartementen. Uitgangspunt daarbij is dat minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte wordt uitgevoerd voor bezoekersparkeren.

¹⁶ BAAC (2004), Oldenzaal Centraal, Inventariserend archeologisch veldonderzoek, karterende fase en historisch onderzoek. BAAC-rapport 04.088, juli 2004.

Aangezien de kantoren en voorzieningen met name overdag een parkeerbehoefte genereren en de woonfunctie met name 's avonds, bestaat er de mogelijkheid van dubbelgebruik, waar bij de nadere uitwerking van de plannen rekening mee kan worden gehouden.

In onderstaande tabel is een en ander overzichtelijk weergegeven. Hieruit blijkt dat er binnen het plangebied voldoende ruimte is om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Overigens beziet de gemeente eveneens de mogelijkheid of er parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd in de groenzone parallel langs het spoor tegen de geluidswal.

Functie/woningtype	Aantal/Opp.	Parkeernorm	Benodigd aantal pp	Voorzien aantal pp	
				eigen terrein	openbare ruimte
Vrijstaand	32	1,7	54,4	32 x 1,4 = 44,8	9,6
Twee-onder-een-kap	6	1,7	10,2	6 x 1,0 = 6	4,2
Rijwoning	31	1,7	52,7	0	52,7
Rijwoning met parkeerplaats	10	1,7	17	10 x 1,0 = 10	7
Bedrijfswoning	7	1,7	11,9	7 x 1,4 = 9,8	2,1
Appartement (alles op eigen terrein)	22	1,7	37,4	22 x 1,7 = 37,4	0
Appartement (bewoners op eigen terrein)	24	1,7	40,8	24 x 1,4 = 33,6	7,2
Bestaande woning	1	1,7	1,7	1 x 1,0 = 1	0,7
Totaal woonfunctie			226,1	142,6	83,5
Kantoren zonder baliefunctie	4.800 m ²	1,8 pp/100 m ² bvo	86,4		

3.7 Economische uitvoerbaarheid

Dit complex betreft voornamelijk de terreinen en opstallen van het voormalige gemeentelijk energiebedrijf, de gemeentewerf alsmede slachthuis aan de Bisschop Balderikstraat, die ingebracht zijn in het project Masterplan Oldenzaal Centraal. Uitgangspunt bij het bepalen van de financiële haalbaarheid van het deelgebied Bisschop Balderikstraat e.o. is dat de gemeente de volledige planontwikkeling op zich zal nemen middels een actief grondbeleid.

Voor de onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn meerdere exploitatieopzetten samengesteld. Bij de uitwerking en de financiële vertaling van het plan is rekening gehouden met de sterk gewijzigde omstandigheden op de onroerendgoedmarkt van de afgelopen jaren. Het aspect beeldkwaliteit heeft grote invloed op de civiel- en cultuurtechnische realisatiemogelijkheden van een plan; en dus ook op de financiële consequenties voor de haalbaarheid.

Doorwerking van diverse varianten in deze exploitatieopzet laten per valuta eind 2013 (ncw) voor het nog uit te voeren plandeel een tekort zien van € 1.121.000,- (na verrekening herwaarderingsvoordeel ad € 2.770.000,-).

Hierbij dient wel bedacht te worden dat er per dezelfde datum reeds een bedrag ter grootte van ruim € 2,19 miljoen als bijdrage in het verwachte exploitatietekort uit de reserve is afgedekt. Dit laatste bedrag werd in de afgelopen jaren met name aangewend voor de afdekking van de saneringskosten voormalig gasfabrieksterrein, afwaardering te hoge boekwaarden van verworven gronden alsmede rente en overige exploitatielasten. Het totale tekort op kasbasis bedraagt derhalve ruim € 3,3 miljoen. Dit tekort is voor een bedrag van € 2.2 miljoen reeds gedekt, en wordt voor het overige ad € ruim € 1,1 miljoen per ultimo 2013 gedekt uit de reserve Oldenzaal Centraal. Het wettelijke kostenverhaal is verzekerd via de gronduitgifte. Voor zover bestaande elementen worden ingepast, blijft de oude bestemming gehandhaafd, met een bestuurlijke wijzigingsbevoegdheid waaraan nadere voorwaarden kunnen worden verbonden

Op basis van het voorgaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan geacht te zijn aangetoond.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanning. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1. de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
2. de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (het overgangsrecht is hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken' (omgevingsvergunning voor de activiteit aanleggen).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);

En een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

2. het bebouwen van de gronden;
3. het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van het ruimtelijke beleid.

4.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in het bijhorende regel worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regel van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld.
Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

4.1.3 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen.
Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen.
Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels (zo worden de bouwwerken die afwijken van de regeling in het bestemmingsplan 'positief' bestemd), algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

4.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan.

De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

4.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hierboven is beschreven. Tevens is aangesloten bij de meest actuele landelijke standaard voor de regels en de verbeelding, te weten de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012, alsmede het Handboek Bestemmingsplannen van de gemeente Oldenzaal.

De bestemmingen

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen Bedrijf, Bedrijf - Nutsvoorziening, Gemengd, Groen, Groen - Park, Sport, Tuin, Verkeer, Verkeer - Railverkeer, Water, Wonen en Woongebied, alsmede de dubbelbestemming Waterstaat - Waterlopen.

Bedrijf

Deze bestemming is toegekend aan de bestaande bedrijven. Om de doelstellingen uit het Masterplan te verwezenlijken geldt hier een wijzigingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders. Onder voorwaarden kunnen de gronden worden gewijzigd in de bestemming Woongebied.

Bedrijf - Nutsvoorziening

De bestemming *Bedrijf - Nutsvoorziening* heeft betrekking op een nutsvoorziening met bijbehorende voorzieningen en bouwwerken. Gebouwen worden binnen het bouwvlak gebouwd en de maatvoering van gebouwen is opgenomen op de verbeelding.

Gemengd

Binnen de bestemmingen *Gemengd* zijn diverse functies toegestaan. De gronden binnen deze bestemming mogen worden gebruikt voor wonen en dienstverlening met bijbehorende voorzieningen en bouwwerken, alsmede bedrijven uit categorie 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Gelet op het globale karakter van dit plan behoren tot deze voorzieningen ook verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. De maatvoering van gebouwen is opgenomen op de verbeelding. Gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Binnen deze bestemming is tevens de realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen mogelijk.

Groen

De gronden met bestemming *Groen* zijn bestemd voor groenvoorzieningen, parken en plantsoenen, paden en vergelijkbare voorzieningen. Tevens zijn de gronden bestemd voor een geluidwal (alsmede vluchttunnels in deze geluidswal) daar waar dit is opgenomen op de verbeelding. De maximale hoogte van de geluidwal is gesteld op 7 m. Gebouwen van beperkte omvang zijn toegestaan binnen de bestemming. De maatvoering van deze gebouwen alsmede de maatvoering van de zend- en ontvangstinstallatie is opgenomen in de regels. Een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen teneinde de bestemming te wijzigen in de bestemming Verkeer ten behoeve van het realiseren van parkeervoorzieningen.

Groen - Park

De gronden met bestemming *Groen - Park* hebben betrekking op groenvoorzieningen, parken en plantsoenen, paden en vergelijkbare voorzieningen. Gebouwen mogen op de gronden met bestemming *Groen - Park* niet worden gebouwd. Ten behoeve van de realisatie van een brug voor fiets- en voetgangers is de aanduiding 'brug' opgenomen.

Sport

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van het bestaande sportcentrum. Om te voorzien in de toekomstige ontwikkelingen is op de gronden een wijzigingsbevoegdheid gelegd, waarmee het mogelijk wordt de gronden onder voorwaarden te wijzigen in de bestemming Woongebied. De bestaande bedrijfswoning is conform bestemd.

Tuin

De bestemming *Tuin* is opgenomen voor de tuinen behorende bij hoofdgebouwen binnen de bestemming *Wonen*. Gebouwen mogen alleen worden gebouwd in de vorm van erkers behorende bij de hiervoor genoemde hoofdgebouwen. De oppervlakte van erkers telt mee voor de oppervlakte van toegestane gebouwen binnen de bestemming *Wonen*. Een ontheffingsbevoegdheid is opgenomen ten behoeve van het realiseren van erkers met afwijkende afmetingen dan op grond van de regels is toegestaan, mits dit noodzakelijk is krachtens de redelijke eisen van welstand.

Verkeer, Verkeer - Railverkeer

De verkeersbestemmingen binnen het plan zijn bedoeld voor (spoor)wegen, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen en voor waterhuishoudkundige voorzieningen met bijbehorende bouwwerken. Voor alle bestemmingen geldt dat uitsluitend kleine gebouwen ten dienste van de bestemming dan wel ten dienste van nutsvoorzieningen mogen worden gebouwd.

Water

Deze gronden zijn bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterbergingen en waterlopen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan, waaronder bruggen en dammen. De bouwhoogte van deze bouwwerken is in de regels opgenomen.

Wonen

De gronden met bestemming *Wonen* zijn bedoeld voor het bestaande aantal woningen alsmede voor aan huis verbonden beroepen met bijbehorende bouwwerken, tuinen en erven. Hoofdgebouwen dienen gesitueerd te worden binnen het bouwvlak, terwijl aan-, uit- bijgebouwen en overkappingen zowel binnen als buiten het bouwvlak gerealiseerd mogen worden. De maximum oppervlakte van aan-, uit-, bijgebouwen en overkappingen buiten het bouwvlak is gekoppeld aan de oppervlakte van het bouwperceel. Verder is een maximale diepte van hoofdgebouwen en een voorgeschreven situering van bijgebouwen op minimaal 6 meter achter de voorgevel of het verlengde daarvan van het hoofdgebouw opgenomen. Daarnaast gelden uiteraard maximale bouwhoogten.

Binnen de bestemming *Wonen* zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Een omgevingsvergunning ten behoeve van afwijking van het bestemmingsplan kan onder ander worden verleend voor het uitoefenen van een aan huis verbonden bedrijf. Belangrijkste voorwaarde is dat het een bedrijf betreft dat is opgenomen in de categorieën 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (bijlage bij de regels) of een bedrijf dat daaraan naar zijn aard, omvang en mate van milieuhinder gelijk te stellen is. Daarnaast kan een omgevingsvergunning ten behoeve van een afwijking van het bestemmingsplan worden verleend voor het bouwen van een dakopbouw tot een goothoogte van maximaal 7,7 meter, het plaatsen van dakkapellen en het bouwen van bepaalde bouwwerken, geen gebouw zijnde. Deze afwijkingsbevoegdheden zijn vooral bedoeld om maatwerk te kunnen leveren in bijzondere (reeds afwijkende) situaties.

Woongebied

De bestemming *Woongebied* heeft betrekking op de geprojecteerde nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied. De regels zijn vergelijkbaar met de regels van de bestemming *Wonen* met een aantal uitzonderingen. Ten eerste zijn de gronden met de bestemming *Woongebied* tevens bestemd voor wegen, groenvoorzieningen en vergelijkbare voorzieningen. Dit heeft te maken met het globale karakter van het plan op grond waarvan het nog niet duidelijk is hoe de exacte inrichting met betrekking tot bijvoorbeeld verkeersstructuren zal zijn.

Daarnaast is er geen woningtype vastgelegd, anders dat er sprake moet zijn van grondgebonden woningen, behalve daar waar de aanduiding 'gestapeld' is opgenomen. Op deze locaties zijn naast grondgebonden woningen tevens gestapelde woningen toegestaan.

Het maximale aantal woningen is vastgelegd op 160 woningen. Hiermee is in dit bestemmingsplan enige flexibiliteit ingebouwd om te kunnen inspelen op veranderende marktomstandigheden (om bijvoorbeeld te kunnen switchen van vrijstaand naar tweeaaneengebouwde woningen).

Ten aanzien van het bouwen mogen gebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Er zijn namelijk ruime bouwvlakken opgenomen waarbinnen alle gebouwen dienen te worden gebouwd. Dit heeft eveneens te maken met de nog onbekende inrichting van de gronden.

In verband met reeds aanwezige bedrijvigheid en de bijbehorende hinderzone zijn enkele gebieden binnen deze bestemming aangeduid als 'wonen uitgesloten'. Bij een eventuele beëindiging van de bedrijfsactiviteiten kunnen deze gronden tevens worden aangewend voor woondoeleinden. Hiertoe is in het bestemmingsplan een 'wetgevingszone - wijzigingsgebied' opgenomen.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterlopen

Deze gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en het beheer van een watergang. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan, met een maximale bouwhoogte van 3 m. Ter bescherming van deze gronden zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

4.2.2 Algemene regels

In de Algemene aanduidingsregels is een tweetal aanduidingen opgenomen, te weten 'overige zone - voorwaardelijke verplichting 1' en 'overige zone - voorwaardelijke verplichting 2'.

- Gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting 1' mogen niet eerder worden gebruikt ten behoeve van wonen dan nadat de geluidwal met een hoogte van minimaal 6,5 m en een lengte van minimaal 232 m ter plaatse van de aanduiding 'geluidwal' is gerealiseerd. Deze hoogte en lengte komen voort uit het akoestisch onderzoek.
- Gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting 2' mogen niet eerder worden gebruikt ten behoeve van wonen dan nadat is aangetoond dat wordt voldaan aan de SBR-richtlijn trillingen deel B (streefwaarden voor nieuwe situaties uit tabel 2). De voorwaardelijke verplichting betreft het voorkomen van trillingshinder (zie verder ook paragraaf 3.2.8).

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal overige algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

5 Procedure

5.1 Inspraak en overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Bisschop Balderikstraat e.o.' heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening van 1 september 2010 tot en met 12 oktober 2010 ter inzage gelegen. Daarmee is er voor een ieder de gelegenheid geboden in te spreken op dit voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is op 21 september 2010 een inloopavond georganiseerd waar belangstellenden kennis konden nemen van het plan.

Op basis van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is tevens vooroverleg gepleegd met de betrokken overheden en instanties. In de nota 'vooroverleg en inspraak' zijn de binnengekomen vooroverleg- en inspraakreacties samengevat en beantwoord.

5.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Bisschop Balderikstraat e.o.' heeft met ingang van 18 december 2013 gedurende zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn zes zienswijzen naar voren gebracht. Voor een samenvatting en beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar het raadsvoorstel in de bijlage.

De zienswijzen hebben ertoe geleid dat het bestemmingsplan is aangepast op de volgende punten:

- Aan de bijlagen is een nieuw, actueel externe veiligheidsonderzoek toegevoegd dat naar aanleiding van de zienswijze van Prorail is uitgevoerd. Het onderzoek wordt kort besproken in de toelichting.
- In de toelichting is een korte verantwoording van het groepsrisico opgenomen naar aanleiding van de conclusie van het voornoemde actuele externe veiligheidsonderzoek.
- Aan de bijlagen is een nieuw trillingsonderzoek opgenomen dat is uitgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van ProRail. Het onderzoek wordt kort besproken in de toelichting.
- Naar aanleiding van de conclusie van het voornoemde trillingsonderzoek is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels (artikel 19.2) die afdwingt dat de eerstelijnsbebouwing langs het spoor voldoet aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn. Zoals in het rapport wordt aangetoond is het mogelijk deze streefwaarde te halen met een aanvullende ontwerp van de vloeren van de eerstelijnswohnungen. Naar aanleiding hiervan is tevens een aanduiding op de verbeelding toegevoegd ('overige zone - voorwaardelijke verplichting 2'). De regeling is ten slotte kort toegelicht in de toelichting.
- Als ambtshalve wijziging is het maximale aantal te realiseren woningen in artikel 14.1 onder a van de regels verhoogd van 130 tot 160 woningen, dit om beter in te kunnen spelen op de veranderende marktomstandigheden (bijvoorbeeld switch van vrijstaande woningen naar twee-aaneengebouwde woningen).
- Naar aanleiding van een opmerking van ProRail is toegevoegd in de regels in artikel 6 ('Groen') dat vlucht tunnels in de geluidswal toegestaan zijn.