

Bestemmingsplan N342

Gemeente Oldenzaal

projectnr. 196528
revisie 02
december 2010

Opdrachtgever

Gemeente Oldenzaal
Postbus 354
7570 AJ Oldenzaal

datum vrijgave	beschrijving revisie 02	goedkeuring	vrijgave
13-12-2010	Vastgesteld bestemmingsplan	drs. S. Hammink	drs. H. Jacobs

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Een actueel plan	3
1.3	Status	3
1.4	De bij het plan behorende stukken	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Beschrijving huidige situatie	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Ligging en begrenzing	5
2.3	Gebiedbeschrijving	6
3	Beleidskader	10
3.1	Algemeen	10
3.2	Europees en rijksbeleid	10
3.2.1	<i>Vogel- en Habitatrichtlijn/ Natuurbeschermingswet</i>	10
3.2.2	<i>Verdrag van Valletta (Malta)</i>	10
3.2.3	<i>Nota Ruimte</i>	10
3.2.4	<i>Nota Mobiliteit</i>	11
3.2.5	<i>Waterbeleid</i>	11
3.2.6	<i>Wet luchtkwaliteit</i>	12
3.3	Provinciaal en regionaal beleid	13
3.3.1	<i>Omgevingsvisie Overijssel</i>	13
3.3.2	<i>Omgevingsverordening</i>	14
3.3.3	<i>Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan: Vlot en Veilig Verder</i>	15
3.3.4	<i>Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011</i>	16
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.4.1	<i>Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan: Beleidsplan 2004-2015</i>	16
4	Randvoorwaarden	18
4.1	Algemeen	18
4.2	Bodem en archeologie	18
4.3	Flora en fauna	18
4.4	Akoestiek	19
4.5	Luchtkwaliteit	20
4.6	Water	21
5	Planbeschrijving	23
5.1	Algemeen	23
5.2	Toelichting	23
6	Juridische opzet	27
6.1	Inleiding	27
6.2	Inleidende regels	27
6.3	Bestemmingsregels	27
6.4	Algemene regels	28
6.5	Overgangs- en slotregels	28
6.6	Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008	28
7	Economische uitvoerbaarheid	30

8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
8.1	Inspraak	31
8.2	Overleg	31
Bijlage 1	Reactienota	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op het gedeelte van de rondweg Oldenzaal tussen de Ossenmaatstraat en de Thorbeckestraat van de provinciale weg N342 doen zich capaciteitsproblemen voor. Tevens is binnen dit wegvak sprake van verkeersonveiligheid ter hoogte van de aansluiting Graveneslaan. De weg wordt daarom heringericht ten behoeve van een veilige en kwalitatieve verkeerssituatie.

Het onderhavige bestemmingsplan betreft de planologische regeling van de herinrichting van de N342.

1.2 Een actueel plan

De planregels en de verbeelding van het bestemmingsplan "N342" zijn opgesteld conform de nieuwe Wro, Bro en de RO-Standaarden 2008. De gehanteerde terminologie is aangepast aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die op 1 oktober 2010 in werking is getreden. Voor de toelichting gelden geen wettelijke standaarden.

Hierdoor is het bestemmingsplan eenvoudig in te brengen in een gemeentelijk (raadpleeg)systeem en kan het bestemmingsplan op een eenduidige manier worden uitgewisseld met andere overheden zoals de provincie.

1.3 Status

Binnen het plangebied zijn tot het onherroepelijk worden van de onderhavige herziening de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- Bestemmingsplan "De Thij 1", op 23 februari 1968 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldenzaal en 15 november 1968 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel;
- Bestemmingsplan "Ossenmaatstraat", op 18 december 1969 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldenzaal en 27 juli 1970 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel;
- Bestemmingsplan "De Thij 1 6^e wijziging", op 17 februari 1975 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldenzaal en 16 september 1975 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel;
- Bestemmingsplan "De Thij 1 12^e wijziging", op 16 maart 1995 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldenzaal en 9 juni 1995 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel;
- Bestemmingsplan "Carmel-Inslag", op 4 december 2008 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldenzaal en 30 juni goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "N342" is vervat in een verbeelding en planregels en gaat vergezeld van een toelichting.

Verbeelding

Op de plankaart, met tekeningnummer 196528, zijn onder meer de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De analoge verbeelding is getekend op schaal 1 : 1000 en bestaat uit één kaartblad.

Planregels

De planregels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden die in het plan zijn inbegrepen en de zich daarop bevindende bouwwerken. Daarnaast geven de regels de bouw mogelijkheden aan. De planregels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels.

Toelichting

In de toelichting wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld. Tevens wordt er verslag gedaan van de resultaten van het over het plan gevoerde overleg en inspraak.

1.5 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven. Hoofdstuk 3 schetst het beleidskader. In hoofdstuk 4 worden de keuzes gemaakt tot de planontwikkeling verantwoord dan wel onderbouwd door de noodzakelijke onderzoeken op grond van wet- en regelgeving. Hoofdstuk 5 beschrijft het plan. In hoofdstuk 6 is de juridische regelgeving weergegeven. De economische uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 7 aan de orde. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

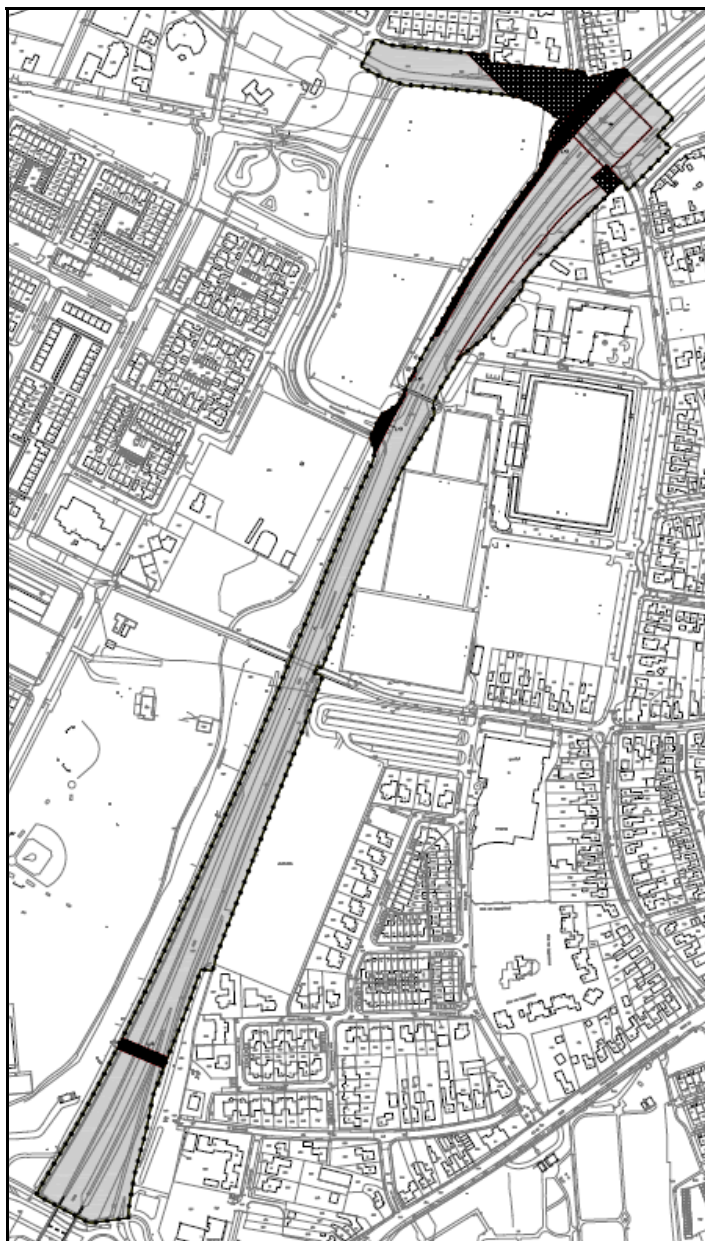
2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Algemeen

Dit hoofdstuk beschrijft de ligging en begrenzing van het plangebied. Daarnaast wordt een gebiedsbeschrijving gegeven.

2.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt ten zuidwesten van het centrum van Oldenzaal en betreft de herinrichting van de N342 ter hoogte van Oldenzaal. De ligging van het plangebied is indicatief weergegeven op figuur 2.1.



Figuur 2.1: Globale ligging plangebied

Ten oosten en westen van het plangebied liggen diverse sportvoorziening, zoals voetbalvelden, een tenniscomplex en twee softbalvelden. Aan de westkant is een tuincentrum gesitueerd, direct ten noorden van de Hyacinthstraat. Aan de zuidkant zijn enkele agrarische percelen gesitueerd. Grenzend aan de weerszijden van de sportgelegenheden liggen woonwijken.

Aan de noordkant loopt de N342 verder door Oldenzaal en takt uiteindelijk aan op de Denekamperstraat richting Denekamp. In zuidelijke richting loopt de N342 naar Hengelo via de Hengelsestraat.

2.3 Gebiedbeschrijving

Infrastructuur

Aansluiting Graveneslaan op de N342

De N342 is de provinciale weg tussen Hengelo en Denekamp, en verder naar de Duitse grens. De weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Het heeft een profiel met 2x1 rijstrook en de maximale snelheid bedraagt 80 km/h op het gehele traject. Vanwege de functie als rondweg ter hoogte van Oldenzaal is er een aantal aansluitingen waarop uitwisseling van verkeer plaatsvindt. In een aantal gevallen is deze aansluiting vormgegeven als een rotonde en in een enkel geval als voorrangskruispunt. Daarbij is de N342 in de voorrang. Een dergelijke voorrangsaansluiting is te vinden bij de Graveneslaan (zie figuur 2.2)



Figuur 2.2: Aansluiting N342 met de Graveneslaan (midden onder) en de Griekenlandlaan (boven)

Beleidsmatige functie van de wegen

De Griekenlandlaan ligt circa 300 m ten noorden van de aansluiting met de Graveneslaan. De Griekenlandlaan en de Oude Rondweg zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Daarnaast zijn de Griekenlandlaan en Leliestraat opgenomen in het fietsnetwerk van Oldenzaal. Beide zijn gecategoriseerd als hoofdfietsroute. De Oude Rondweg is niet opgenomen in het fietsnetwerk. De maximale snelheid bedraagt 50 km/h.

Door middel van een viaduct over de N342 verbindt de Griekenlandlaan, de ten oosten van de N342 liggende binnenstad, met de wijken ten westen van de provinciale weg. Daarnaast wordt de Griekenlandlaan veel gebruikt door fietsverkeer van en naar de sportvelden ten zuiden van de binnenstad.

In de huidige situatie moet het verkeer komend uit de Leliestraat voorrang verlenen aan het verkeer rijdend op de Griekenlandlaan - Oude Rondweg. Dit komt, omdat de Leliestraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h. Deze weg is ondergeschikt aan de Griekenlandlaan - Oude Rondweg. De voorrang is geregeld door middel van een uitritconstructie op de Leliestraat, zoals te zien is in figuur 2.3. In de huidige situatie zijn op de Griekenlandlaan, Leliestraat en Oude Rondweg geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig. Op de rijbaan is fietsverkeer gemengd met het autoverkeer.



Figuur 2.3:Uitritconstructie op de Leliestraat

Wonen/werken

Ter hoogte van het plangebied in de bebouwde kern van Oldenzaal zijn hoofdzakelijk woonwijken gelegen, bestaande uit woningen met bijbehorende tuinen en erven. Op een enkele locatie zijn bedrijven gesitueerd.

De woonwijken worden van de N342 gescheiden door groene buffers waarin sportvoorzieningen zijn gelegen. Aan de westkant liggen woningen op circa 150 meter van de weg. Aan de oostkant is dat circa 100 meter.

De huidige situatie is weergegeven op de luchtfoto in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Luchtfoto huidige situatie

Groen / landschap

In het onderhavige plangebied is het groen ingegeven door de bermen die direct grenzen aan de rijbanen. Direct aan weerszijden van de weg zijn sportvoorzieningen gelegen met een groen karakter. Aan de westkant zijn tevens bosschages aanwezig. Foto's (2.1 t/m 2.3) geven een impressie van het plangebied.



Foto 2.1: Grasbermen N342



Foto 2.2: Grasbermen N342



Foto 2.3: Groene karakter viaduct N342

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen.

3.2 Europees en rijksbeleid

3.2.1 *Vogel- en Habitatrichtlijn/ Natuurbeschermingswet*

De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn door de Europese Unie uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. Beide richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen. De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet. Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

Het doel van de Vogel- en Habitatrichtlijn is instandhouding van natuurlijke habitats in de gebieden, die als Speciale Beschermingszone (SBZ) zijn aangewezen en bescherming van soorten. Het plangebied voor de te herinrichten N-weg ligt niet in directe nabijheid van gebieden behorende tot het Natura 2000-gebied en/of tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het plangebied heeft geen directe relatie met de beschermde gebieden. Van de voorgenomen plannen worden geen negatieve effecten op de natuurwaarden van de beschermde gebieden verwacht. Het project dient alleen te worden getoetst aan de Flora- en faunawet.

In het kader van deze wetgeving heeft de provincie Overijssel opdracht gegeven voor het uitvoeren van een flora- en faunaonderzoek naar de voorkomende, dan wel te verwachten beschermde planten- en diersoorten binnen het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in paragraaf 4.2.

3.2.2 *Verdrag van Valletta (Malta)*

Het Europese Verdrag van Valletta (ondertekend op 16 april 1992) beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed al voordat het tot monument is verklaard, integrale bescherming nodig heeft en krijgt.

3.2.3 *Nota Ruimte*

Het kabinet heeft zijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd in de Nota Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor de diverse ruimtevrugnende functies. De nota heeft vier algemene doelen:

1. versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
2. krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
3. waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);

4. veiligheid (voorkoming van rampen).

Ter bescherming van de gezondheid en veiligheid van mensen, de condities voor natuur en ecologische waarden en ten aanzien van de basismilieukwaliteit, zijn normen gesteld in wet- en regelgeving. Om een voldoende goede milieukwaliteit te realiseren en knelpunten te voorkomen, moeten milieu- en veiligheidsaspecten naast andere belangen vroegtijdig en geïntegreerd in de ruimtelijke planvorming betrokken worden.

Voor ingrepen die schade aanrichten aan het landschap geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd.

Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegde gezag erop toezien dat hiernaar, door de initiatiefnemer, onderzoek wordt verricht. Voor onderhavig bestemmingsplan zijn diverse omgevingsonderzoeken verricht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

3.2.4 **Nota Mobiliteit**

Op 24 september 2004 heeft het kabinet de Nota Mobiliteit uitgebracht. Dit beleid werkt in regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen door.

In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeer- en vervoerbeleid beschreven. De Nota Mobiliteit beschrijft het beleid voor de verschillende soorten mobiliteit: wegverkeer, openbaar vervoer, spoor en fiets, luchtvaart en scheepvaart. Ook worden de gevolgen voor veiligheid en leefomgeving omschreven en het beleid om negatieve effecten tegen te gaan. In het nationaal verkeer- en vervoerbeleid richt het kabinet zich op:

1. versterking van de economie door de bereikbaarheid te verbeteren;
2. mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer;
3. betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
4. beprijzing voor gebruik van de weg.

Net als bij de Nota Ruimte wordt bij de Nota Mobiliteit meer verantwoordelijkheid gegeven aan de decentrale overheden. Provincies en WGR-plusregio's zijn de aangewezen partijen om regionale afwegingen te maken. Zij formuleren zelf ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. Wel geeft de Nota Mobiliteit aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en vervoerbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving.

3.2.5 **Waterbeleid**

In het jaar 2000 is de **Europese Kaderrichtlijn Water** in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen aan afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Diverse doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn opgenomen in nationaal waterbeleid, zoals de Vierde Nota Waterhuishouding (waterkwaliteit) en de Nota Waterbeleid in de 21^e eeuw (duurzaam gebruik).

De **Vierde Nota Waterhuishouding (NW4)**, vastgesteld in december 1998, bevat het rijksbeleid voor de waterhuishouding. De hoofddoelstelling hiervan luidt: *'Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde, veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.'*

De belangrijkste speerpunten van het beleid zijn:

- vergroten van samenhang en betrokkenheid;
- vergroten van de veerkracht;
- gebiedsgericht beleid;
- anders omgaan met normen;
- herstel van watersystemen.

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt **Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21)** vormt de zorg over het toenemend hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt.

Het kabinet heeft voor het waterbeleid in de 21^e eeuw de volgende drie uitgangspunten opgesteld:

- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterproblemen op het volgende stroomgebied, maar handelen volgens de drietrapsstrategie van 'vasthouden-bergen-afvoeren';
- meer ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen.

In de Nota Ruimte, zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals beschreven in de NW4, meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening en wordt sinds 2001 toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben.

Het onderhavige bestemmingsplan is een plan ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling, zodat een watertoets nodig is. De gevolgen voor de waterhuishouding staan beschreven in paragraaf 4.5.

3.2.6 Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wijziging van de Wet milieubeheer is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wijziging houdt in dat de in Nederland toegepaste koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit voor een deel wordt ontkoppeld. Dit maakt het mogelijk om niet voor elk ruimtelijk plan te hoeven toetsen aan de normen. Hierbij is met name het begrip 'in betekenende mate' van belang.

Projecten die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

In de Wet luchtkwaliteit en Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Van deze grenswaarden mag niet afgeweken worden.

Voor stikstofdioxide gelden er ook plandrempels. Hogere concentraties dan de grenswaarde van deze stoffen in de buitenlucht is tijdelijk toegestaan. Bij overschrijding van de plandrempeel dient er een plan opgesteld te worden ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze plannen zijn erop gericht om op termijn aan de grenswaarden te voldoen. De plandrempeel zakt jaarlijks en is op termijn gelijk aan de grenswaarden. Voor stikstofdioxide is in 2010 de plandrempeel gelijk geworden aan de grenswaarde.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de grenswaarden en plandrempels.

Tabel 3.1: Toetsingskader op basis van het Bijlage 2 van de Wet milieubeheer

Stof	Type norm	Grenswaarden		Plandrempeel NO ₂		
		Max. aantal overschrijdingen per jaar	Concentratie (µg/m ³)	Jaartal	Jaargem. (µg/m ³)	Uurgem. (µg/m ³)
NO ₂	Jaargemiddelde		40	2007	46	230
				2008	44	220
	Uurgemiddelde	18	200	2009	42	210
PM ₁₀	Jaargemiddelde		40			
	24-uursgemiddelde	35	50			
Benzeen	Jaargemiddelde		5			
SO ₂	24-uursgemiddelde	3	125			
	Uurgemiddelde	24	350			
CO	8-uursgemiddelde		10.000			
Lood	Jaargemiddelde		0,5			

Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. heeft in januari 2010 een luchtkwaliteitonderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in paragraaf 4.4

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie is het centrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel. De Omgevingsvisie is vastgesteld in mei 2009.

In de Omgevingsvisie Overijssel schetst de provincie de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Het vizier is daarbij gericht op 2030. De provincie geeft aan wat de ambities en doelstellingen van provinciaal beleid zijn en hoe Gedeputeerde Staten (GS) wordt opgedragen deze te realiseren.

De omgevingsvisie heeft de status van:

- Structuurvisie onder de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening;
- Regionaal Waterplan onder de (nieuwe) Waterwet (en Provinciaal
- Waterhuishoudingsplan;
- onder de Wet op de waterhuishouding tot de inwerkingtreding van de Waterwet);
- Milieu beleidsplan onder de Wet milieubeheer;
- Provinciaal verkeer- en vervoersplan onder Planwet verkeer en Vervoer;
- Bodemvisie in het kader van ILG-afpraak met het Rijk.

Ambities

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is het realiseren van een vitale samenleving in een mooi landschap. Dit vraagt om een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn, waarbij een verantwoord beslag wordt gelegd op natuurlijke voorraden.

Met deze ambitie drukt de provincie uit voorbereid te willen zijn op de toekomst door te voorzien in de behoeften van de huidige generatie, zonder de mogelijkheden van de toekomstige generaties in gevaar te brengen (duurzaamheid). 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. Deze leefomgeving moet geschikt zijn voor de grote diversiteit aan activiteiten die mensen in de provincie Overijssel willen ondernemen (ruimtelijke kwaliteit).

Provinciaal belang

Uit de ambities vloeien diverse thema's voort die geordend worden in Welzijn, Welvaart en Natuurlijke hulpbronnen. De verschillende thema's (onder andere energie, ondergrond, natuur, landschap en woonomgeving) gelden voor zowel de groene als stedelijke omgeving.

Een relevant thema hier is "Bereikbaarheid". Het faciliteren van mobiliteit door goede verbindingen en mobiliteit is van essentieel belang voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van onze stedelijke netwerken en streekcentra. De ambities is een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel.

De herinrichting van de N34 sluit aan bij de ambitie op het gebied van bereikbaarheid. Er zijn geen specifieke maatregelen voor de herinrichting van de N342 opgenomen in de Omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening

Om het beleid dat is verwoord in de Omgevingsvisie door te laten werken is de Omgevingsverordening opgesteld. De Omgevingsverordening is vastgesteld in juli 2009.

Meer dan in voorgaande verordeningen is het uitgangspunt van de Omgevingsverordening dat er niet meer geregeld wordt dan nodig is voor het beleid, zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. Gemeenten krijgen zoveel mogelijk ruimte om daaraan een nadere invulling te geven. Wat elders geregeld wordt - bijvoorbeeld door het Rijk - wordt niet nog eens dubbel geregeld in deze verordening. Daarmee voorkomt de provincie extra regeldruk.

Het uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is ook toegepast bij de flexibiliteitsbepalingen in deze verordening. Waar mogelijk zijn afwijkingsmogelijkheden toegepast in plaats van ontheffingsbepalingen. Ook heeft de provincie zoveel mogelijk gekozen voor positief geformuleerde voorwaarden. De Omgevingsverordening geeft regels voor:

- de provinciale adviescommissie (regelt instelling, taken en werkwijze van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving);
- gemeentelijke ruimtelijke plannen (geeft instructies aan gemeenteraden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen);
- grondwaterbescherming, bodemsanering en ontgroningen (gericht op burgers, bedrijven en instellingen);

- kwantitatief en kwalitatief waterbeheer (geeft instructies aan Waterschappen);
- verkeer (regeling voor provinciale wegen en scheepvaartwegen).

Voor onderhavig plangebied is meer specifiek de regeling voor provinciale wegen van belang. Goede verbindingen zijn essentieel voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van de economische kerngebieden. Aan de andere kant kan mobiliteit ook de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. Daarom wordt ingezet op bundeling van verkeersstromen op de hoofdinfrastructuur waar het belang van een goede en veilige doorstroming vervolgens voorop wordt gezet.

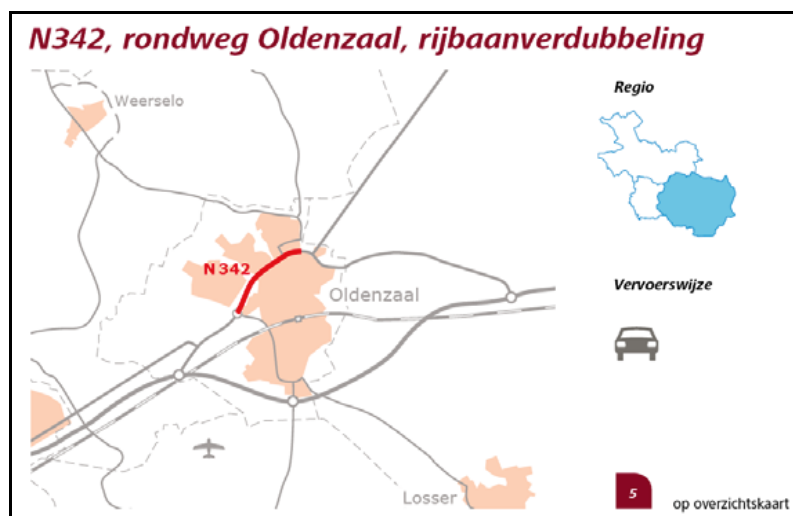
De beoogde herinrichting van de N342 ten behoeve van de capaciteitsproblemen en de verkeersveiligheid past binnen de regels zoals geformuleerd in de Omgevingsverordening.

3.3.3 **Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan: Vlot en Veilig Verder**

Op 13 april 2005 hebben Provinciale Staten van Overijssel het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) conform de Planwet Verkeer en Vervoer vastgesteld. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft uitgangspunten en richting aan het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de provincie Overijssel.

De provincie Overijssel geeft aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden en hoe dat op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. De provincie probeert dit te bereiken onder het motto: *Vlot en Veilig Verder*.

Het PVVP is nader uitgewerkt in een uitvoerings- en ontwikkelingsprogramma, de zogeheten Dynamische BeleidsAgenda (DBA) van de Provincie Overijssel. De DBA beschrijft alle (provinciale) projecten, waarvan de provincie vindt dat die zouden moeten worden gerealiseerd om de provincie de komende tijd bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te maken en te houden. Het vigerende uitvoeringsprogramma is de DBA 2007. Daarin wordt het project N342 benoemd (Verkenning, N342 rondweg Oldenzaal, rijbaanverdubbeling). In figuur 3.1 is het project N342 weergegeven.



Figuur 3.1: N342 in DBA 2007

In het kader van het benuttingsmaatregelenprogramma Twente Mobiel is het aanleggen van een rijbaanverdubbeling aan beide zijden van de huidige hoofdrijbaan op een

gedeelte van het wegvak voorgesteld als mogelijke oplossing. De verkenning moet uitwijzen of het aanleggen van een rijbaanverdubbeling de gewenste oplossing is en een indicatie geven van de kosten. Daarnaast wordt de aansluiting N342/Graveneslaan genoemd, waar zich problemen met de verkeersveiligheid voordoen. Er zal een gezamenlijke verkenning uitgevoerd moeten worden (bron: Nota Verkenning N342 rondweg Oldenzaal - november 2007).

Twente Mobiel

Twente bereikbaar houden door de wegen slim te benutten. Dat is de visie en ambitie van de Twentse wegbeheerders: alle gemeenten samenwerkend onder de vlag van Regio Twente, de provincie Overijssel en het Rijk. In het project 'Twente Mobiel' is een plan

ontwikkeld om de bestaande wegen en routes in Twente beter te benutten. Alle maatregelen moeten uiterlijk in 2010 operationeel zijn.

Dit heeft medio 2006 geresulteerd in een concreet maatregelpakket bestaande uit 35 projecten. Eén van de benoemde projecten is de aanpak van de N342.

3.3.4 *Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011*

Op 27 juni 2007 heeft de raad van Regio Twente het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) Twente 2007 - 2011 vastgesteld. Dit mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen weer wat in deze periode gaat gebeuren op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Twente.

Bereikbaarheid is één van de drie tophema's op de Twentse agenda en daarmee heeft de urgentie van een goede bereikbaarheid bestuurlijk nog meer prioriteit gekregen. Ook wil de regio veilig verkeer en een niet verslechterende leefbaarheid. Hoe ze dit wil bereiken is onderwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007 2011.

Voor de herinrichting van de N342 in het plangebied zijn geen specifieke maatregelen opgenomen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan: Beleidsplan 2004-2015*

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) is in 2004 opgesteld. Het plan is opgebouwd uit vier deelplannen: een beleidsplan, een categoriserings- en verkeersveiligheidsplan, een fietsplan en een binnenstads- en parkeerplan.

De verwachte toename van verkeer heeft gevolgen voor Oldenzaal. Geconstateerd is dat de omvang van het doorgaand verkeer door het centrum op dit moment beperkt is. Het meeste doorgaande verkeer maakt gebruik van de Provinciale Rondweg, de Ossenmaatstraat en de Eektestraat. Door de verkeerstoename kan er echter een situatie ontstaan dat meer (doorgaand) verkeer door het centrum gaat rijden. Deze ontwikkeling moet tegengegaan worden.

Het verkeers- en vervoersbeleid is er daarom als eerste op gericht om (doorgaand) verkeer af te wikkelen op de daartoe bestemde wegen (mede in relatie tot verkeersveiligheid, dat een kernpunt van het beleid is).

In dit kader is een 'Tactisch Uitvoeringsprogramma' opgesteld. Hierin zijn maatregelen op een rij gezet die vanuit de deelplannen van het GVVP naar voren komen. Deze zijn van een prioriteitstelling voorzien. Eén van de belangrijkste maatregelen zijn de capaciteitsmaatregelen aan de N342.

4 Randvoorwaarden

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt nader bekeken welke gevolgen de planontwikkeling heeft op de milieu- en andere aspecten in het plangebied en de omgeving. Het betreft de (milieu)aspecten bodem en archeologie, natuur, geluid, luchtkwaliteit en water.

4.2 Bodem en archeologie

Door de eenheid Water en bodem (team bodemsanering) van de Provincie Overijssel is een GIS-analyse uitgevoerd waarbij de contouren van het plangebied/tracé over de GIS-module van het door de Provincie Overijssel gebruikte geografische informatiesysteem Globis zijn gelegd. Hieruit blijkt dat er geen bij de Provincie Overijssel bekende bodemverontreinigingen worden doorsneden/geraakt. De dichtsbijzijnde bekende bodemverontreiniging bevindt zich op enkele honderden meters van het tracé. Op basis hiervan kan worden verondersteld dat zich ter plaatse van het plangebied (tracé projecten N347 en N342) geen bij de provincie bekend zijnde bodemverontreiniging bevindt. Mocht tijdens grondverzet toch onverhoeds op een bodemverontreiniging worden gestuit dan dient hiermee op een milieuhygiënisch verantwoorde, conform de geldende regelgeving op dit gebied (Kwalibo), manier mee om te worden gegaan.

Bij het project wordt voornamelijk grond van buiten het plangebied aangevoerd en binnen het plangebied toegepast. De gemeente Oldenzaal treedt, als beheerder in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, op als bevoegd gezag voor wat betreft de toepassingsmogelijkheden van deze grond. De gemeente toetst in het kader van het Besluit bodemkwaliteit de kwaliteitsgegevens van de binnen het plangebied toe te passen grond.

Er is recentelijk een bodemonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de randvoorziening/waterberging bij de Schipleidelaan, Ossenmaatstraat. Hier zijn in de grond wat overschrijdingen van de streefwaarde voor enkele zware metalen, PAK en minerale olie aangetroffen. In het grondwater zijn ook enkele verhoogde gehalten aan zware metalen aangetroffen. De verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

Er is geen archeologische verwachting aangetroffen, met uitzondering van de gronden rondom de kruising met de Griekenlandlaan. Ter bescherming van deze locatie is een bestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

4.3 Flora en fauna

In augustus 2009 is in opdracht van de provincie Overijssel door Witteveen&Bos een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Het resultaat is vastgelegd in een rapport (Witteveen&Bos, Flora- en faunaonderzoek wegwerkzaamheden N342 Oldenzaal, projectcode ZL384-24, 27 augustus 2009).

Uit het onderzoek naar eventuele strijdigheden met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet (artikel 8 tot en met 12) komt naar voren dat ter plaatse van het projectgebied mogelijk broedende vogelsoorten voorkomen. Nesten van broedende vogels zijn beschermd en mogen tijdens de broedperiode, die grofweg loopt van circa maart t/m juli niet worden verstoord of vernield (hiervoor wordt ook geen ontheffing verleend). Werkzaamheden zullen daarom uitsluitend voor of na de broedperiode kunnen worden opgestart, tenzij aangetoond kan worden dat er geen broedende vogels aanwezig zijn.

Ook worden foeragerende vleermuizen langs de hoog opgaande begroeiing grenzend aan de bermen verwacht. Deze hoog opgaande begroeiing wordt niet verwijderd, maar bij gebruik van kunstmatige verlichting langs de weg, kunnen de foeragerende vleermuizen verstoord worden. Dit negatieve effect kan worden voorkomen door de kunstmatige verlichting zo te plaatsen dat de opgaande begroeiing langs de wegen niet wordt beschenen.

Daarnaast komen nog beschermde soorten voor die vallen onder het lichtste beschermingsregiem. Voor deze soorten geldt bij een ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling van de verbodsbepalingen mits de zorgplicht in acht wordt genomen. Dat houdt in dat niet willens en wetens schade toe mag worden gebracht aan beschermde natuurwaarden.

Aanbevelingen

Onderstaande punten wordt aanbevolen, zodat schade aan broedende vogels en foeragerende vleermuizen wordt voorkomen.

- opstarten van de werkzaamheden voor of na het broedseizoen - dat loopt van circa half maart t/m juli - van vogels. Dit in verband met het mogelijke verstoren en vernielen van nesten, wanneer de werkzaamheden gedurende deze periode worden uitgevoerd;
- als de werkzaamheden in het broedseizoen moeten starten, dan moet het plangebied gecontroleerd worden op de aanwezigheid van in gebruik zijnde vogelnesten;
- bij aanwezigheid van vogelnesten binnen het plangebied is het noodzakelijk om ruim om het vogelnest een rustzone in acht te nemen (circa 15 m) waarbinnen geen werkzaamheden plaats vinden totdat de vogels zijn uitgevlogen;
- als er geen broedende vogels aanwezig zijn kunnen de werkzaamheden starten;
- bij gebruik van kunstmatige verlichting langs de wegbermen ervoor zorgen dat de verlichting de opgaande begroeiing niet beschijnt. Zorg dat de verlichting naar beneden schijnt en niet te veel licht uitstraalt naar de omgeving.

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde herinrichting van de N342.

4.4 Akoestiek

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijke kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege een weg bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg of wijziging van een weg.

Bij een wijziging aan een bestaande weg of de bij de aanleg van een nieuwe weg moet een akoestisch onderzoek worden verricht om de geluidsbelasting te bepalen (artikel 80 juncto artikel 77 Wgh). Het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 stelt regels aan het bepalen van de geluidsbelasting.

Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting is hierbij het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit 10 jaar na realisatie van de plannen.

De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een weg. In opdracht van de Provincie Overijssel is door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het resultaat is vastgelegd in een rapport (DGMR, Akoestisch onderzoek: fysieke wijzigingen rondweg N342 Oldenzaal, rapportnummer V.2008.1547.00.R002, 8 juni 2010).

N342

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N342 ter plaatse van de woningen/scholen met 1 dB tot maximaal 7 dB zal toenemen na de fysieke wijzigingen (aanleg nieuwe toerit en minimale verschuiving van de N342 in westelijke richting). Voor 186 woningen, een kinderdagverblijf en een school is sprake van reconstructie. Geluidsmaatregelen zijn dan ook onderzocht (bron- en schermmaatregelen). Deze zijn volgens het DMC doelmatig.

Aanleg rotonde Griekenlandlaan/Oude Rondweg/Leliestraat

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van deze wegen ter plaatse van de nabij gelegen woningen met maximaal 1 dB zal toenemen. Er is geen sprake van een reconstructie, geluidsmaatregelen zijn niet nodig.

Overige wegen

Door de gewijzigde verkeersafwikkeling zal de geluidsbelasting ten gevolge van onder andere de Graveneslaan en de Oude Rondweg in de toekomst toenemen of juist afnemen.

Hogere grenswaarden

Aan de hand van de onderzochte geluidsmaatregelen kan de provincie Overijssel bepalen, of maatregelen getroffen gaan worden om het geluid vanwege de N342 te verminderen en in welke mate. Afhankelijk van deze keuze zal eventueel voor de school, het kinderdagverblijf of voor enkele woningen een hogere grenswaarde benodigd zijn. Cumulatie van alle geluidsbronnen zal dan inzichtelijk moeten worden gemaakt.

De provincie heeft aangegeven de volgende maatregelen te treffen: aanbrengen dunne deklaag B plus een geluidscherm van 60 meter lang en een minimale hoogte van 1,50m. Met het treffen van deze maatregelen hoeft er geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld.

Voor een geluidsgevoelig object waarvoor een hogere waarde besluit wordt genomen dient door middel van een aanvullend bouwakoestisch onderzoek nog aangetoond te worden dat de normen voor het binnenniveau niet worden overschreden.

4.5 Luchtkwaliteit

In juli 2010 is in opdracht van de provincie Overijssel door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Het resultaat is vastgelegd in een rapport (Oranjewoud, Luchtkwaliteitonderzoek herinrichting N342 Oldenzaal, 196528, 23 juli 2010, rev. 01).

De herinrichting van de weg heeft effect op de verkeersstromen en daarmee ook op de luchtkwaliteit. In dit kader dient de luchtkwaliteit te worden onderzocht teneinde de invloed van de planontwikkeling te beoordelen en te toetsen aan de wettelijke bepalingen. De nadruk ligt daarbij op de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), die over het algemeen het meest kritisch zijn. De resultaten voor de overige stoffen zijn buiten beschouwing gelaten.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de aanpassing van de N342 geen overschrijding van de grenswaarden, zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer, tot gevolg heeft. Er wordt voldaan aan de eisen in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet Milieubeheer.

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de geplande aanpassing van de N342.

4.6 Water

Inleiding

Door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. is een toelichting op de watertoets geschreven. Dit is vastgelegd in een rapport (Oranjewoud, N342 Oldenzaal toelichting watertoets, 196528, 25 januari 2010).

De samenvatting van dit rapport wordt gevormd door de waterparagraaf. Deze waterparagraaf dient als onderbouwing voor het bestemmingsplan. De voorgenomen ontwikkeling is getoetst conform de thema's uit de handreiking watertoets deel 3. De uitkomsten zijn per aspect beschreven in de voorliggende waterparagraaf.

Huidige situatie

Het plangebied ligt in Oldenzaal en is aangegeven op luchtfoto in figuur 4.1. Naast het te reconstrueren deel van de bestaande rondweg ligt aan de westzijde van de Ossenmaatstraat tot de Griekenlandlaan een groenstrook met beplanting met een breedte variërend van 50 tot 150 meter. Aan de oostzijde naast de bestaande rondweg vanaf de Ossenmaatstraat bevinden zich sportvelden tot aan de Griekenlandlaan. Vanaf de Griekenlandlaan tot aan de Thorbeckestraat, waar de rondweg verdiept is aangelegd, bevindt zich bebouwing op ca. 35 meter van de hoofdrijbaan.



Figuur 4.1: Luchtfoto met daarop de locatie van het plangebied aangegeven

Toekomstige situatie

De rondweg N342 wordt over een lengte van ca. 750 meter verbreed. Verder wordt ter hoogte van de Griekenlandlaan een uitvoeger en een rotonde toegevoegd.

Thema's uit de 'handreiking watertoets deel 3'.

- *Wateroverlast*

Ter hoogte van het talud bij de kruising met de Griekenlandlaan is uit het verleden wateroverlast bekend. In de toekomstige situatie wordt op deze locatie extra verhard oppervlak (de uitvoeger en rotonde) gerealiseerd. Dit extra oppervlak wordt gecompenseerd door de aanleg van twee bergingssloten.

- *Riolering*

Het hemelwater dat richting de tunnenbak afstroomt, wordt op het gemeentelijk riool geloosd. Het is niet te verwachten dat de voorgenomen werkzaamheden een substantiële verhoging van het te verpompen debiet ten gevolg heeft.

- *Grondwateroverlast*

In de bestaande situatie wordt geen grondwateroverlast waargenomen. Het plan voorziet niet in de aanleg van ondergrondse voorzieningen, ook wordt het plangebied niet afgegraven. De maaiveldhoogte blijft gelijk aan de bestaande hoogten. Grondwateroverlast wordt derhalve niet verwacht.

- *Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit*

Behalve de bermsloten, is er in het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig. Om verontreiniging van het water in de bermsloten te voorkomen, wordt het water afkomstig van de weg met behulp van een bermpassage gezuiverd.

- *Natte natuur*

Het plangebied ligt in het binnenstedelijk gebied van de gemeente Oldenzaal. Natte natuurwaarden komen niet voor in de omgeving van het plangebied.

- *Bodemdaling*

De bodem in het plangebied is niet gevoelig voor bodemdaling. Bodemdaling wordt derhalve niet verwacht.

- *Watervoorziening*

De watergangen in het plangebied hebben geen afvoerende functie, slechts een bergende. De voorgenomen ontwikkelingen hebben derhalve geen invloed op de watervoorziening.

- *Veiligheid*

De watergangen hebben een beperkte diepte en zullen niet jaarrond watervoerend zijn. Het verdrinkingsgevaar is daarom gering. Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van een waterkering.

- *Beheer en onderhoud*

De infiltratievoorziening komt volledig in beheer en onderhoud van de provincie. De gemeente en het waterschap zijn niet verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de infiltratievoorzieningen.

5 Planbeschrijving

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het plan beschreven door een korte toelichting op het project N342.

5.2 Toelichting

Inrichting

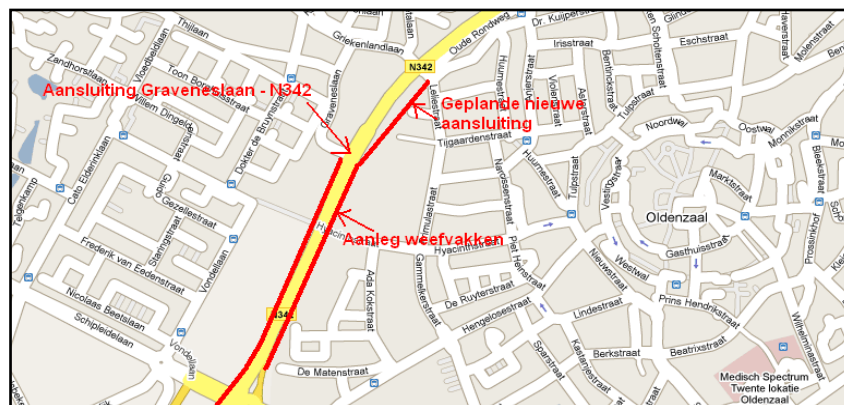
Het plan (zie figuur 5.1) voorziet in hoofdlijnen in de vergroting van de capaciteit door het realiseren van weefvakken aan de noord- en zuidzijde van het wegvak N342 tussen de aansluitingen Ossenmaat en Graveneslaan. Daarnaast wordt een aantakking van de in-uitvoegstrook vanaf de Schipleidelaan op de Griekenlandlaan / Oude Rondweg gerealiseerd. In figuur 5.1 is het ontwerp weergegeven¹.



Figuur 5.1: Ontwerp herinrichting N342

1. Planstudie N342 Rondweg Oldenzaal (inclusief aanvullend onderzoek), November 2009

Ter verduidelijking is in figuur 5.2 het plangebied weergegeven, met in het rood de geplande maatregelen.



Figuur 5.2: Plangebied met in het rood de geplande maatregelen

Verkeersveiligheid

De verkeersmaatregelen geven een forse verbetering van de verkeersveiligheid voor het autoverkeer in vergelijking met de huidige situatie. In samenwerking met de gemeente Oldenzaal is gekeken naar mogelijke verbeteringen voor de verkeersveiligheid. Oplossingen als het plaatsen van een VRI of de realisatie van een rotonde met (vrijliggende) fietspaden zijn in het kader van de planstudie al bekeken en kennen overwegende nadelen voor wat betreft de verkeersveiligheid en/of ruimtelijke inpasbaarheid. Deze oplossingen zijn daarom niet opnieuw bekeken.

Vanuit de duurzaam veilig gedachte ligt, gezien de categorisering van de Griekenlandlaan en Oude Rondweg, het scheiden van het langzame verkeer en gemotoriseerde verkeer voor de hand. Het bestaande viaduct over de N342 biedt echter onvoldoende ruimte voor de realisatie van een vrijliggende fietsvoorziening. Daarom is gekeken naar de mogelijkheid tot aanleg van een fietsbrug parallel aan het bestaande viaduct (zie onderstaande figuur).



Figuur 5.3: Fietsbrug

Met de realisatie van een fietsbrug wordt capaciteit op de rotonde gewonnen (al is dit niet noodzakelijk) en wordt verkeersveiligheid bij de aansluiting voor beide modaliteiten vergroot. Door het fietspad door te trekken tot de Rhodoslaan is een volledige scheiding van het gemotoriseerde- en langzame verkeer op de Griekenlandlaan mogelijk. Fietsverkeer op de Oude Rondweg kan, gezien de aanwezige parallelweg ook eenvoudig worden gescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

Aandachtspunt is de nieuwe fietsoversteek welke ontstaat op de Oude Rondweg. Het verlagen van de rijsnelheid (verkeersplateau) en het regelen van de voorrang is hier essentieel voor de verkeersveiligheid. Omdat de route onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Oldenzaal wordt uitgegaan van een voorrangsregeling waarbij fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer. Oldenzaal kent overigens binnen de bebouwde kom meer situaties waarbij fietsers bij oversteken voorrang hebben op het autoverkeer (Ook even verderop aan de Griekenlandlaan (ongeveer 500 vanaf het viaduct) kruist een fietsverbinding die voorrang heeft).

Met de aanleg van een parallel fietsroute ontstaat een kleine omrijbeweging voor het fietsverkeer ten opzichte van de bestaande situatie. Door een aansluiting te realiseren ter hoogte van de Rhodoslaan, ontstaat een eigen fietsnetwerk parallel aan de autostructuur op de Griekenlandlaan. Dit kan in de Rhodoslaan worden doorgezet, waardoor het fietsverkeer overal parallel aan de Griekenlandlaan kan fietsen. Ter hoogte van de Kassandrалаan is een gefaciliteerde oversteek beschikbaar. Ook hier neemt de veiligheid toe omdat geen fietsers meer op de Griekenlandlaan en Graveneslaan rijden. De auto-intensiteit ter hoogte van de Kassandrалаan is circa 4.000 mvt/etm. Op basis van de CROW-richtlijnen wordt geconcludeerd dat een weg tot 4.000 mvt/etm goed tot redelijk oversteekbaar is.

Fietsstructuur

De realisatie van de weefvakken heeft tot gevolg dat het gemeentelijke fietspad langs de noordzijde van de N342 (tussen Ossenmaat en Graveneslaan) niet kan worden gehandhaafd.

Voor de, relatief beperkte, fietsstroom is een goed alternatief beschikbaar over bestaande fietspaden en wegen. In figuur 5.2 is het alternatieve tracé in het groen aangegeven. Dit tracé sluit bovendien goed aan op de fietstunnel onder de N342 tussen de Hyacinthstraat en de Johanna van Burenlaan, de route richting onder meer de binnenstad van Oldenzaal.



Figuur 5.4: Alternatieve tracés voor het op te heffen fietspad langs N342 tussen Graveneslaan en Ossenmaat.

Bewegwijzering

Als gevolg van de realisatie van de geplande ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Graveneslaan wijzigt de route voor een deel van de verkeersdeelnemers. Om de verkeerstromen ook in de nieuwe situatie in goede banen te geleiden is, in overleg met politie en betrokkenen, het plaatsen van extra bewegwijzering besproken.

Op een duurzaam veilig ingerichte weg weet een weggebruiker wat hij of zij kan verwachten. Een goede bewegwijzering betekent dat weggebruikers tijdig een routekeuze kunnen maken en voorkomt onverwachte verkeersbewegingen. Bewegwijzering draagt dus bij aan een continu verkeersbeeld en de verkeersveiligheid.

Vanuit de politie is dan ook de plaatsing van portalen (zie foto 5.1) bepleit zodat weggebruikers tijdig een routekeuze kunnen maken. De ervaring leert dat borden en portalen de veiligheid sterk kunnen verbeteren. In het ontwerp is daarom rekening gehouden met de plaatsing van een tweetal portalen. Op het wegvak tussen de Ossenmaatstraat en A1 is ook een aantal portalen geplaatst.



Foto 5.1: portaal ter hoogte van aansluiting Ossenmaat

6 Juridische opzet

6.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende planregels (voorschriften genoemd onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening). Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden.

In dit hoofdstuk wordt nadere uitleg gegeven over de planregels. De planregels bestaan uit de volgende vier hoofdstukken. Hierop wordt in de volgende paragrafen ingegaan:

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

Daarna wordt aandacht besteed aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008.

6.2 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen:

Artikel 1 : Begrippen

In dit eerste artikel is een aantal noodzakelijke begripsbepalingen opgenomen welke worden gebruikt in de planregels. Het bevat definities teneinde misverstanden te voorkomen.

Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel regelt hoe gemeten wordt.

6.3 Bestemmingsregels

Artikel 3: Verkeer

In artikel 3 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Verkeer'.

De gronden zijn bestemd voor de aanleg van wegen, voet- en rijwielpaden en bijbehorende groenvoorzieningen en water, zoals bermen, bomen en sloten. Voorts mag ter plaatse van de aanduiding 'brug' en 'geluidsscherp', respectievelijk een brug en een geluidsscherp gerealiseerd worden. Binnen de bestemming mogen bouwwerken worden gebouwd ten dienste van de bestemming verkeer, zoals bewegwijzering. De inrichting moet plaatsvinden conform de aangegeven dwarsprofielen (in de bijlage bij de planregels). Bij profiel B is alleen de afrit als profiel opgenomen, omdat de bestaande situatie verder niet verandert. Er kan van de dwarsprofielen afgeweken worden, mits er geen verslechtering optreedt van de geluidssituatie en voor zover de wegbeheerder geen bezwaren heeft.

Artikel 4: Leiding - Gas

In artikel 4 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. De gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, bestemd voor

een ondergrondse hoofdtransportgasleiding, beheer en onderhoud van deze leiding en de bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met deze leiding. Binnen de bestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Hiervan kan worden afgeweken voor het toestaan van bouwwerken ten behoeve van de bestemming Verkeer, mits advies is verkregen bij de leidingbeheerder. Er geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Artikel 5: Waarde - Archeologie

In artikel 5 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Waarde - Archeologie'. De gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de hoge archeologische waarden. Binnen de bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd die voor aanvullende definitief archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Hiervan kan worden afgeweken, waarbij enkele eisen zijn gegeven. Er geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

6.4 Algemene regels

Dit hoofdstuk regelt de volgende onderwerpen:

Artikel 6: Anti-dubbeltelregel

Hierdoor wordt bepaald dat gronden niet tweemaal voor een bouwvergunning in aanmerking kunnen komen.

Artikel 7 _____ : Algemene afwijkingsregels

Hierin wordt onder andere geregeld dat bij een omgevingsvergunning mag worden afgeweken van bepaalde hoogten en dat enkele bouwhoogten worden vergroot. Hieraan zijn enkele voorwaarden en beperkingen verbonden.

6.5 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de volgende twee artikelen:

Artikel 8 _____ : Overgangsrecht

Het overgangsrecht betreft regels ten aanzien van bouwwerken en gebruik die niet (geheel) passen in dit nieuwe bestemmingsplan.

Artikel 9: Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan aangehaald kan worden (titel van het bestemmingsplan).

6.6 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008

Dit bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Deze SVBP2008 maakt onderdeel uit van een set standaarden en regels 2008 die door het ministerie van VROM ontwikkeld is, de zogenaamde RO Standaarden 2008.

De SVBP2008 schrijft ondermeer voor op welke wijze de plankaart verbeeld moet worden. Dit houdt in dat bijvoorbeeld de benaming van de bestemmingen en het kleurgebruik in

deze Standaard opgenomen zijn. De SVBP2008 is verplicht gesteld vanaf 1 januari 2010.
Dit bestemmingsplan voldoet aan de SVBP2008.

7 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggend plan voor de herinrichting van de N342 in de gemeente Oldenzaal is een gezamenlijk initiatief. Het betreft de aanpak van een provincieweg. Naast de gemeente is ook de provincie Overijssel betrokken.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening geldt de verplichting om bij een bestemmingsplan het kostenverhaal te regelen. De gemeente en provincie geven de voorkeur aan een ontwikkelovereenkomst. Met de ondertekening van deze ontwikkelovereenkomst is de economische uitvoerbaarheid aangetoond.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan kan het gemeentebestuur de bevolking en andere belanghebbenden betrekken. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is inspraak facultatief.

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten vanwege het feit dat de bewoners en omwonenden reeds uitgebreid over de plannen zijn geïnformeerd geen inspraakronde te houden voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan. Uiteraard is in het kader van de formele procedure het plan ter inzage gelegd. In die periode kon een ieder zijn zienswijze tegen het plan indienen. Tijdens de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan is tevens een inloopbijeenkomst gehouden.

Voorlichting, informatie en raadpleging (inspraak) wegontwerp

Direct na vaststelling van de verkenningnota² is de bevolking in de kern van Oldenzaal betrokken bij de verdere planuitwerking. Door de bevolking, of een afvaardiging daarvan, bij de planvorming te betrekken, is het draagvlak vergroot.

Op dinsdag 3 maart 2009 is, in samenwerking met gemeente en regio Twente, een inloopavond georganiseerd voor directe betrokkenen. Hierbij is de gelegenheid geboden om kennis te nemen van de plannen en een reactie te geven.

Vervolgens hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel op 2 juni 2009 het concept plan in hoofdlijnen vrijgegeven voor zienswijzen. Bewoners en betrokkenen konden in de periode tussen 8 juni en 23 juli reageren op de plannen. Op donderdag 18 juni 2009 is in het stadhuis van Oldenzaal (Ganzenmarkt 1) een inloopavond gehouden. In bijlage 1 is de reactienota weergegeven.

8.2 Overleg

Op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in principe overleg te worden gepleegd met onder andere waterschap en provincie. In het kader van dit bestemmingsplan is afgezien van dit overleg. De provincie is vanuit haar rol als initiatiefnemer nauw betrokken bij de planvorming. Het was daarom niet noodzakelijk om het plan (extra) voor te leggen in het kader van art. 3.1.1 Bro. Het waterschap Regge en Dinkel is eveneens nauw betrokken geweest bij de planvorming en heeft positief geadviseerd over het plan (zie het rapport zoals genoemd in paragraaf 4.6 Water).

2. Verkenning N342 Rondweg Oldenzaal, November 2007