

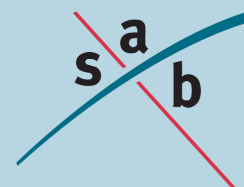
Bestemmingsplan

De Elsmors

Gemeente Oldenzaal

toelichting

Datum: 23 september 2013
Projectnummer: 110834
ID: NL.IMRO.0173.BP12002-va01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Het plan	6
2.1	Omgeving plangebied	6
2.2	Bestaande situatie plangebied	6
2.3	Beheer van de bestaande situatie	9
3	Haalbaarheid van het plan	10
3.1	Beleid	10
3.2	Milieuaspecten	20
3.3	Water	25
3.4	Flora en fauna	26
3.5	Archeologie en cultuurhistorie	27
3.6	Verkeer en parkeren	30
3.7	Economische uitvoerbaarheid	31
4	Wijze van bestemmen	32
4.1	Algemeen	32
4.2	Dit bestemmingsplan	34
5	Procedure	37

Bijlagen

- Bijlage 1: Onderzoek Externe Veiligheid d.d. 11 juni 2012
- Bijlage 2: Advies Brandweer Twente d.d. 20 augustus 2012
- Bijlage 3: Raadsvoorstel

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Oldenzaal werkt aan een actualisatie van de bestemmingsplannen op haar gemeentelijk grondgebied. Eén van de actualisatieplannen is een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied De Elsmors. Het uitgangspunt is dat het plan conserverend is opgesteld. Dat wil zeggen dat de bestaande situatie is vastgelegd en dat er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt.

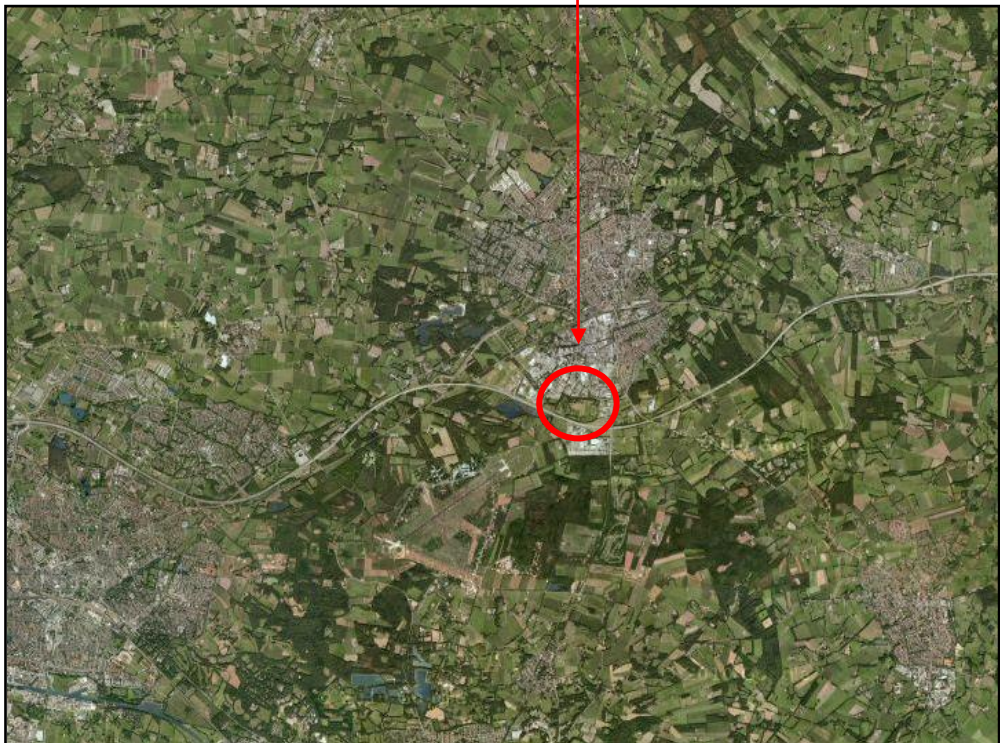
1.2 Ligging plangebied

Het plangebied De Elsmors bevindt zich globaal gezien tussen het bedrijventerrein De Eekte-Hazewinkel en de autosnelweg A1. Het gebied is circa 36,5 hectare groot. Daarvan is circa 4,5 hectare bedrijfsterrein, het overige gebied bestaat uit landelijk gebied met burgerwoningen, een klootschietersbaan en een deel van een ecologische verbindingzone.

Globaal gezien wordt het plangebied begrenst door:

- Bedrijventerrein Hazewinkel/ de Eektestraat aan de noordkant;
- De Enschedesestraat/ Eektestraat aan de oostkant;
- Rijksweg A1 aan de zuidkant;
- De Hazewinkelweg aan de westkant.

De navolgende 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.



Luchtfoto's omgeving en plangebied
Bron: Google Earth

1.3 Geldend bestemmingsplan

Binnen de grenzen van het plangebied geldt het volgende bestemmingsplan:

- Bestemmingsplan 'Elsmorsgebied', vastgesteld door de gemeenteraad van Oldenzaal op 22 maart 2001 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel op 31 augustus 2001.

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 Omgeving plangebied

Het plangebied en omgeving bevinden zich op de overgang van de hooggelegen stuwwal en de lager gelegen dalen. Het landschap behoort grotendeels tot het jonge heide-ontginningslandschap. Het jonge heide-ontginningslandschap wordt gekenmerkt door reliëf (steile helling door aanwezigheid van de stuwwal), rechte wegen, een langwerpig kavelpatroon met een duidelijke richting en weinig begroeiing. Bebouwing komt weinig voor en is gekoppeld aan de ontginningswegen, zoals de Elsmorsweg. Het grondgebruik is voornamelijk grasland, afgewisseld met bouwland. Het is een relatief open landschap.

2.2 Bestaande situatie plangebied

Het plangebied is overwegend in gebruik als agrarisch gebied, waarin zowel gras- als bouwland voorkomen. Daarnaast wordt het gebied gekenmerkt door enkele landschappelijke waardevolle elementen, zoals bospartijen, houtwallen en -singels. De Jufferbeek loopt gedeeltelijk gekanaliseerd door het plangebied.

Langs de Elsmorsweg bevindt zich woonbebouwing. Deze bebouwing bestaat uit vrijstaande woningen. Daarnaast is verspreid in het gebied agrarische woonbebouwing aanwezig. Aan de oostzijde van het gebied ligt het bedrijventerrein Elsmors (circa 3 ha netto). Op dit bedrijventerrein bevinden zich autobedrijven, een tankstation en een bedrijfsverzamelgebouw. Aan de noordzijde van het plangebied aan de Eektestraat ligt de Klootschietersbaan Hollink van de Klootschietvereniging Vooruitzicht.

De wegen binnen het plangebied hebben met name een functie als ontsluitingsweg voor de woningen en de bedrijven alsmede voor het agrarisch verkeer. De wegen hebben tevens een recreatieve functie voor het fietsverkeer.



Plangebied vanuit de hoek Enschedesestraat/ Eektestraat



Plangebied vanuit de Enschedesestraat



Plangebied vanuit de Eektestraat in de richting van de Hinmanweg



Plangebied vanuit de Eektestraat richting de toegangsweg klootschietvereniging



Luchtfoto plangebied woningbouw aan de Elsmorsweg



*Luchtfoto plangebied agrarisch gebied en woningbouw aan de Elsmorsweg
Bron: Google Maps en Bing Maps*

2.3 Beheer van de bestaande situatie

Het voorliggende bestemmingsplan is voornamelijk beheersgericht. Dat wil zeggen dat de aanwezige functies en aanwezige bebouwing worden bestemd zoals deze nu zijn. Dit houdt echter niet in dat de bestaande ruimtelijke situatie voor het plangebied van dit bestemmingsplan voor de komende tien jaar wordt bevroren. Onnodige starheid van het plan moet voorkomen worden. Ontwikkelingen en veranderingen binnen de bestaande functie zijn in meerdere of mindere mate wel mogelijk.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt een aantal bedrijven. Voor wat betreft de functionele en bouwmogelijkheden van de bedrijvigheid wordt aangesloten op het geldende bestemmingsplan en het geactualiseerde bestemmingsplan van het noordelijk gelegen bedrijventerrein Hazewinkel. Bedrijven tot en met de milieucategorie 4.1 zijn toegestaan binnen het plangebied.

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.

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.

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 rijksvaarwegen, 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.

Conclusie

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 *Provinciaal beleid*

Omgevingsvisie Overijssel 2009

De omgevingsvisie is op 1 juli 2009 vastgesteld. In de omgevingsvisie wordt het provinciaal belang en het beleid voor de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel uiteengezet.

De Omgevingsvisie heeft de status van structuurvisie onder de nieuwe Wro, Regionaal Waterplan, Milieubeleidsplan, Provinciaal verkeer- en vervoersplan en Bodemvisie. De omgevingsvisie bevat de visie, beleidskeuzes en de uitvoeringsstrategie op het hele ruimtelijk-fysieke domein en is opgesteld met een doorkijk tot 2030.

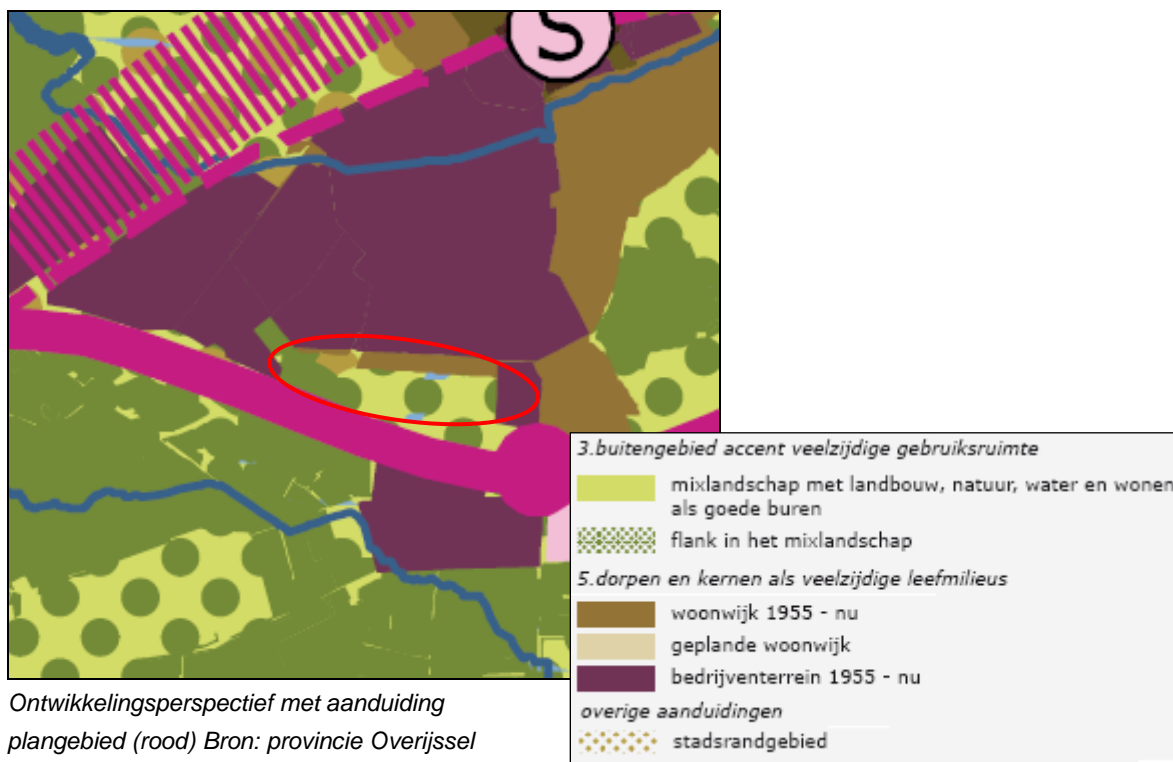
De hoofdamijsie van de provincie is om een vitale samenleving tot ontplooiing te laten komen in een mooi en vitaal landschap (ruimtelijke kwaliteit). De centrale beleidsambitie hierbij is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke voorraden (duurzaamheid). Duurzaamheid wil de provincie realiseren door een transparante en evenwichtige afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities.

De provincie wil ruimtelijke kwaliteit realiseren door naast bescherming in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen.

De gebiedskenmerken spelen dus een belangrijke rol. In de Catalogus Gebiedskenmerken heeft de provincie specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt. De gebiedskenmerken zijn soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend. Daarnaast heeft de provincie per gebied een ontwikkelingsperspectief vastgelegd.

Ontwikkelingsperspectief

Het plangebied is op grond van de kaart met ontwikkelingskenmerken aangewezen als 'mixlandschap met landbouw, natuur, water en wonen als goede burens' en als 'flank in het mixlandschap' binnen de categorie 'Buitengebied, accent veelzijdige gebruiksruimte'. Aan de noordkant van het plangebied ligt een strook 'woonwijk 1955-nu'. De oostkant van het plangebied is aangeduid als 'bedrijventerrein 1955-nu'. Beide horen tot de categorie 'Dorpen en kernen als veelzijdige leefmilieus'. Aan de noordwestkant is nog klein gedeelte van het plangebied aangeduid als 'stadsrandgebied' binnen de categorie 'Overige aanduidingen'.



De legenda van het kaartbeeld geeft een hoofdcoers aan voor het betreffende gebied. De kaartbeelden beperken zich tot de hoofdlijn zoals relevant op het provinciale schaalniveau. De schaal die de provincie hanteert vraagt maatwerk op lokale schaal. De begrenzing moet begrepen worden als een signaleringsgrens. Bij doorvertaling naar gemeentelijk niveau betekent dit dan ook dat er nog variaties en nadere detailleringen kunnen voorkomen. De ontwikkelingsperspectieven zijn dan ook niet normstellend, maar richtinggevend. Dit houdt in dat een gemeente vanwege maatschappelijke en/of sociaal-economische redenen in haar structuurvisie een andere invulling kan kiezen. Dit moet dan wel gepaard gaan met een versterking van ruimtelijke kwaliteit.

Overige lagen

Naast het ontwikkelingsperspectief worden in de Omgevingsvisie de volgende lagen behandeld: de natuurlijke laag, de stedelijke laag en de lust en leisurelaag. Deze worden voor het plangebied kort toegelicht.

Natuurlijke laag

Voor wat betreft de natuurlijke laag ligt het plangebied in het gebiedstype dekzandvlakte en ruggen. De afwisseling van opgewaaide ruggen en uitgesleten beekdalen en de daarbij horende hoogteverschillen kenmerken de dekzandvlaktes van Overijssel. Een klein gedeelte ligt in het gebiedstype beekdalen en natte laagtes.

Stedelijke laag

Het plangebied ligt in stedelijk gebied. De stedelijke laag van de provinciale kaart laat zien dat het gebied ligt in een zone van bedrijventerreinen.

Lust en leisurelaag

De provincie hanteert ook een lust- en leisurelaag. Rondom het plangebied ligt een zone die aangeduid is als 'Stads- en dorpsranden'.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is conserverend van aard. Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan past daarmee binnen de kaders van de omgevingsvisie.

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 regels. In veel regels 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.

Conclusie

Aangezien dit bestemmingsplan geen ruimtelijke ingreep omvat kan het bestemmingsplan binnen de kaders van de omgevingsverordening worden uitgevoerd.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2025

Het gemeentebestuur van Oldenzaal heeft een Stadsvisie opgesteld. Dit document vormt een afwegingskader en daarmee de verbinding tussen allerlei op het oog los van elkaar staande ontwikkelingen. De Stadsvisie 2025 geeft aan wat Oldenzaal in 2025 wil zijn en wil betekenen voor haar inwoners en de regio.

Deze ambitie is geformuleerd in zes ambities. Deze zijn niet allemaal van dezelfde orde, maar vullen elkaar wel aan:

- Oldenzaal, binnenstad met sfeer;
- bedrijvigheid, succes van heden en toekomst;
- Oldenzaal, de glimlach van Landgoed Twente;
- Oldenzaal, waar je graag woont en leeft;
- verbinden en samenwerken, sleutel tot succes;
- Oldenzaal, behoud van inwonertal voor behoud van voorzieningen.

De eerste drie ambities en de zesde zijn sterk economisch getint en van grote betekenis voor de externe positionering van Oldenzaal. Deze dragen ook bij aan de kwaliteit van wonen en leven, omdat er meer welvaart is als er meer verdiend wordt.

Een goed woon- en leefklimaat, met een sterke sociale infrastructuur, is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Dit trekt bovendien nieuwe inwoners aan, wat weer een gunstige factor is voor economische ontwikkeling. De vierde en vijfde ambitie geven aan dat de leefbaarheid en de woonkwaliteit in Oldenzaal hoog gehouden dient te worden. Het geeft eveneens aan hoe de gemeente dit, in dialoog met de eigen bevolking en de omgeving, wil realiseren. Het is de combinatie van deze zes ambities die uniek is en Oldenzaal onderscheidt van andere plaatsen.

Conclusie

De stadsvisie biedt geen aanknopingspunten die kunnen worden vertaald in het bestemmingsplan. Wel zorgt dit bestemmingsplan voor een actueel kader in de toekomst. Het plan maakt juridisch-planologisch gezien geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Bedrijventerreinenvisie Oldenzaal

In de gemeentelijke bedrijventerreinenvisie wordt gesteld dat tot 2020 vraag en aanbod naar bedrijventerreinen binnen de gemeente nagenoeg in evenwicht is. Daarbij is uitgegaan van een behoefte in 2020 van circa 60 hectare en een aanbod van circa 62 hectare. Wel moeten dan alle 'harde' en 'zachte' plannen worden uitgevoerd.

Ten aanzien van de kwalitatieve aspecten heeft de gemeente hoge ambities om de kwaliteit op de bedrijventerreinen te garanderen. Aan de noordkant van het plangebied liggen de bedrijventerreinen Hazewinkel Zuid en Noord West. Deze bedrijventerreinen worden in dit kader specifiek genoemd.

Oldenzaal heeft veel aandacht voor landschappelijke inpassing van de terreinen in de bestaande omgeving. Beeldkwaliteitplannen en inrichtingseisen zijn tevens een hulpmiddel om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen.

Gezien de hoge bebouwingsdichtheid in de huidige situatie zet de gemeente bij herstructurering eerder in op kwalitatieve aspecten dan op kwantitatieve aspecten. Zo wordt op de nieuwe terreinen standaard parkmanagement ingevoerd.

Ten slotte is in de bedrijventerreinenvisie van de gemeente Oldenzaal uiteengezet dat de gemeente bij de uitgifte van bedrijventerrein de SER-ladder zo goed mogelijk toepast.

Conclusie

De Bedrijventerreinenvisie Oldenzaal vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

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 autolouwer;
- 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 GVVP. 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 economische belangrijk verkeer. Deze visie vindt haar vertaalslag naar de volgende vijf deelplannen.

<i>Deelplan 1</i>	<i>Bereikbaarheid autoverkeer</i>
Ambities	De beschikbare infrastructuur wordt optimaal benut, de aanleg van nieuwe infrastructuur gebeurt alleen als het echt niet anders kan.
<i>Deelplan 2</i>	<i>Parkeren</i>
Ambities	Het optimaal waarborgen van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad en de woonwijken
<i>Deelplan 3</i>	<i>Verkeersveiligheid en leefbaarheid</i>
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.
<i>Deelplan 4</i>	<i>Fietser en voetganger</i>
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.
<i>Deelplan 5</i>	<i>Openbaar vervoer</i>
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 ^o plaats naar behoud van een goede lokale ontsluiting van alle woonwijken.

Conclusie

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

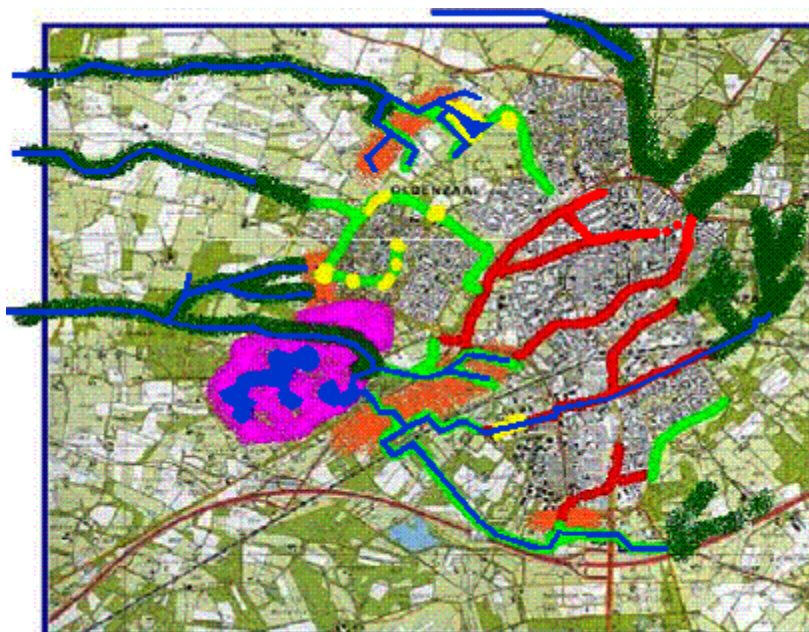
Gemeentelijk waterplan

De gemeenteraad van Oldenzaal heeft op 23 oktober 2003 het waterplan vastgesteld. Hierin staat beschreven wat de gemeente wil bereiken op het gebied van water in de komende 30 jaar.

De gemeente Oldenzaal streeft naar integraal duurzaam waterbeheer, dit kan met de navolgende principes worden weergegeven:

- geen kwantitatieve afwenteling;
- geen kwalitatieve afwenteling;
- geen verspilling van water, lokale benutting;
- water als ordenend principe;
- samenwerking en afstemming, goede communicatie.

Op basis van deze principes is een concreet eindbeeld opgesteld voor 2033. In het waterplan komen alle aspecten aan bod: onder andere waterkwaliteit, waterkwantiteit, beheer en inrichting, riolering. Onderstaande afbeelding toont een samenvatting van het eindbeeld.



Eindbeeld gemeentelijk waterplan

In dit eindbeeld zijn de volgende onderdelen te onderscheiden:

- oppervlaktewater met groene, natuurlijke inrichting in het buitengebied;
- schoonwaterafvoer/-stelsel en oppervlaktewater ingepast in de stedelijke omgeving;
- oppervlaktewater met inrichting tussen natuurlijk en stedelijk;
- inrichting vijvers met combinatie van beleving, gebruiksfuncties en natuur;
- ruimte voor communale buffers en helofytenfilters;
- nadruk op recreatie.

Een belangrijk onderdeel in het gemeentelijk waterplan is het ombouwen van een gemengd rioolstelsel naar een zoveel mogelijk gescheiden rioolstelsel. Hierbij worden verschillende waterkwaliteiten gescheiden en apart afgevoerd. Het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. In de gehele stad wordt een schoonwaterstelsel (in delen) aangelegd. Voor het grootste deel zal dat ondergronds plaatsvinden, maar waar mogelijk ook zichtbaar. Op deze manier kunnen diverse problemen of knelpunten worden opgelost. Emissie vanuit het gemengde rioolstelsel op oppervlaktewater kan bijvoorbeeld grotendeels worden voorkomen, wateroverlast kan worden beperkt en drainages kunnen water afvoeren ter voorkoming van grondwateroverlast. Door deze keuze te maken moet, daar waar mogelijk, in de stad berging (bijvoorbeeld vijvers) gecreëerd worden. In verband met ruimtegebrek zal dat niet in voldoende mate mogelijk zijn, daarom zal aan de rand van de stad ook ruimte beschikbaar moeten komen om het water op te vangen. Daarna kan het water verder worden afgevoerd via beken. Het is een duurzame oplossing en hierdoor kan in de toekomst ook beter ingespeeld worden op de veranderingen van het klimaat (langere droge periodes afgewisseld met hevige neerslag).

Conclusie

Het waterplan vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Eveneens kunnen de beleidsuitgangspunten binnen het bestemmingsplan worden uitgevoerd.

Welstandsnota gemeente Oldenzaal

Op 21 maart 2012 is de nieuwe gemeentelijke welstandsnota vastgesteld. In deze welstandsnota is Oldenzaal opgesplitst in zes deelgebieden met elk hun eigen karakteristieke kenmerken. De deelgebieden zijn: stadscentrum, schil, woonwijken, bedrijventerreinen, stadsrandgebied en historische uitvalswegen. Het plangebied is ingedeeld in het deelgebied 'bedrijventerreinen'.

Karakteristiek voor alle bedrijventerreinen is de doelmatige, rechtlijnige verkaveling met een duidelijke rooilijn. Bestaande groenelementen, zoals houtwallen, zijn bewust in de stedenbouwkundige opzet opgenomen. Aan beide zijden van de weg zijn oorspronkelijk groenstroken gepland. Deze zijn deels vervangen door parkeerplaatsen. Parkeren geschiedt meest op eigen terrein. Erfafscheidingen bestaan uit groen of hekken, afhankelijk van de aard van het bedrijf. De bedrijfsgebouwen hebben een functionele, duidelijke en eenvoudige uitstraling. De massa van de gebouwen is wisselend. De meeste panden bestaan uit twee bouwlagen, veelal met plat dak. Gevelbeplating bedekt grotendeels de wanden van de bedrijfsruimten. Er is veel variatie in materiaal, kwaliteit van het materiaal en kleurgebruik. Er is diversiteit in verschijningsvorm van de bedrijfspanden en de situering ten opzichte van de weg.

De bedrijfspanden in het plangebied zijn van een hoogwaardiger architectuur en bezitten meer harmonie in stijl. Kantoordelen zijn duidelijk te herkennen. Als materiaal wordt vaak een combinatie van baksteen, glas en beplating gebruikt. Een brede ecologische groenzone in het nieuwe bedrijvengedeelte verbindt Het Hulsbeek met landgoed Lonnekerberg. Het beleid richt zich op het handhaven en versterken van de kwaliteit van de zichtbare ruimte. Tevens richt het beleid zich ook op het voorkomen of terugdringen van storende elementen. Bij dit alles wordt de functionaliteit van een bedrijventerrein in het oog gehouden.

Conclusie

De welstandsnota vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Bij bouwaanvragen gedurende de planperiode geldt de welstandsnota als toetsingskader.

3.2 Milieuaspecten

3.2.1 bodem

De bodemopbouw rondom Oldenzaal wordt bepaald door keileem, enkeerdgronden en podzolgronden. In het plangebied komen overwegend podzolgronden voor. Podzolgronden zijn de armere en natte zandgronden en komen zowel in het dekzandlandschap als op de stuwwal veelvuldig voor. Verspreid komen enkele enkeerdgronden voor.

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang wanneer er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de functie. Een eventuele verontreiniging dient milieutechnisch opgeruimd te kunnen worden en dit dient financieel haalbaar te zijn.

In dit bestemmingsplan wordt overwegend de bestaande situatie vastgelegd. Binnen het plan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De in het plangebied voorkomende functies zijn reeds gerealiseerd. Om deze reden is een bodemonderzoek voor dit plangebied niet noodzakelijk.

3.2.2 luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. Deze Wet luchtkwaliteit noemt 'gevoelige bestemmingen' en maakt een onderscheid tussen projecten die 'in betekenende mate' en 'niet in betekenende mate (NIBM)' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is.

Daarnaast zal uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol.

In de situatie dat door middel van een wijziging nieuwe functies of objecten planologisch mogelijk worden gemaakt, zal voldaan moeten worden aan het gestelde in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 2 ('Wet luchtkwaliteit').

Voorliggend plan legt de huidige situatie vast waardoor er geen sprake is van een toename van verkeer e.d. Dit heeft dan ook geen nadelige effecten op de bestaande luchtkwaliteit. Zodra er zich ontwikkelingen voordoen, dient onderzocht te worden of een ontwikkeling mogelijk is, ook ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

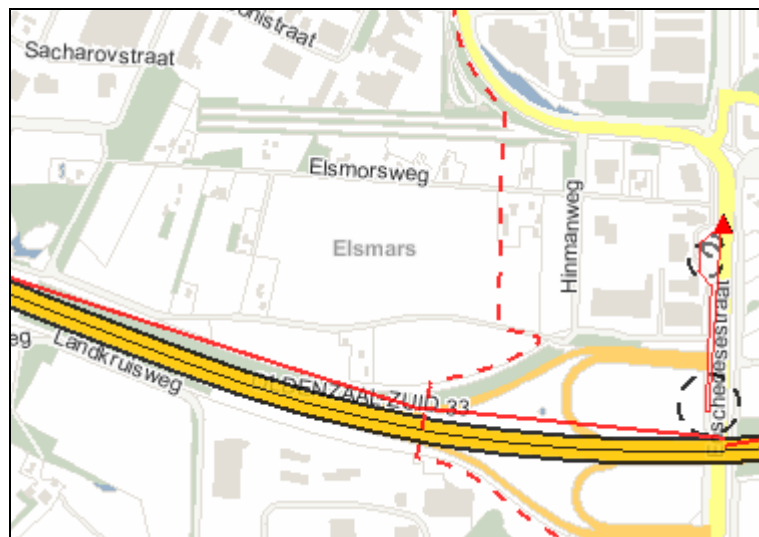
3.2.3 *geluid*

Het aspect geluid vloeit voort uit de Wet geluidhinder en kan worden onderverdeeld in geluid afkomstig van wegverkeer, railverkeer en industrie. De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het kader voor toetsing van initiatieven.

In dit bestemmingsplan is geen sprake van nieuwe ontwikkelingen binnen zones uit de Wet geluidhinder waarbij nieuwe gevoelige functies worden toegestaan. Een onderzoek is dan ook achterwege gelaten. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig bestemmingsplan.

3.2.4 *externe veiligheid*

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 bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Navolgende afbeelding betreft een uitsnede uit de risicokaart.



Uitsnede risicokaart

Bron: provincie Overijssel

Risicofactoren

Het plangebied valt binnen het invloedsgebied van twee transportroutes (hoge druk aardgasleiding van de Gasunie en de Rijksweg A1) en een inrichting met gevaarlijke stoffen (LPG tankstation De Elsmors).

Daarnaast ligt het plangebied De Elsmors onder de vliegroute van luchtverkeer van en naar vliegveld Twenthe. Bij externe veiligheid rond luchthavens gaat het om het beheersen van de risico's voor omwonenden van het starten en landen van vliegtuigen (en helicopters).

Hoewel de kans op een ongeval tijdens een vlucht erg klein is, leveren deze vluchten gezamenlijk een verhoogd risico op voor de omgeving van de luchthaven. Voor deze omgeving kunnen daardoor beperkingen gelden voor de ruimtelijke ordening.

In het kader van mogelijke ontwikkelingen na sluiting van de militaire vliegbasis Twenthe zijn diverse onderzoeken verricht naar de mogelijkheden van de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven. Uit deze onderzoeken uit 2009 blijkt dat over een deel van plangebied Hanzepoort de PR 10-6 contour ligt (variant 1,2 miljoen passagiers). Dit gebied is opgenomen als Veiligheidszone-luchtvaart in voorliggend bestemmingsplan. Nieuwbouw van een woning of ander kwetsbaar object is niet toegestaan tenzij er mits invulling wordt gegeven aan de verantwoordingsplicht Bevi/RBML.

Onderzoek

Om inzicht te krijgen in de risico's ten aanzien van externe veiligheid is door AVIV in het kader van onderhavig bestemmingsplan een onderzoek externe veiligheid¹ uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek is door de gemeente een verantwoording van het groepsrisico opgesteld.

Gemeentelijke verantwoording groepsrisico

In het of nabij het plangebied ligt een aantal risicobronnen. Die risicobronnen kunnen bij een calamiteit een effect hebben binnen het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende risicobronnen:

- Inrichtingen: LPG-tankstation De Elsmors B.V. aan de Enschedesestraat 150
- Transport gevaarlijke stoffen over de weg: autosnelweg A1
- Transport gevaarlijke stoffen per buisleiding: hogedruk aardgasleiding N-528-80

LPG-Tankstation

Het betreft een categoriale inrichting met een doorzet tot 1.000 kubieke meter. Met betrekking tot het plaatsgebonden risico gelden contouren voor de afleverzuil, het ondergronds reservoir en het vulpunt van respectievelijk 15m, 25m en 45m. Het vulpunt met bijbehorende contour ligt ten zuiden van het tankstation nabij de oprit naar de A1 en aldus ruimschoots buiten het plangebied. Binnen de contour van de afleverzuil reservoir bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen. Binnen de contour van het ondergrondse reservoir ligt voor een marginaal deel een gedeelte van het pand Hinmanweg 11. Dit pand is een bedrijfspand dat wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object. Voor bestaande situaties is dit wettelijke toegestaan en geldt er hiervoor dus ook geen saneringsplicht. Gelet op het feit dat de contour voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde is wordt een marginale overschrijding in dit geval aanvaardbaar geacht. In het bestemmingsplan is het bouwvlak afgestemd op de plaatsgebonden risicocontour, dat betekent dat het pand Hinmanweg 11 geen uitbreidingsmogelijkheid heeft in de richting ondergronds reservoir.

Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde. Het maximum aantal slachtoffers is circa 100 bij bevoorrading overdag en 's avonds binnen een afstand tot 150m vanaf de installatie. De hoogte van het groepsrisico wordt voornamelijk veroorzaakt door het ondergrondse reservoir. Er is geen sprake van een toename van het groepsrisico doordat het bestemmingsplan conserverend van aard is. Bij de berekening is al wel rekening gehouden met een mogelijke bedrijfsvestiging op het perceel Elsmorsweg 8.

¹ AVIV (2012), Externe Veiligheid Bestemmingsplan De Elsmors te Oldenzaal. Project 122276. 11 juni 2012.

Autosnelweg A1

Langs de zuidzijde van het plangebied loopt de snelweg A1. Over deze weg worden ook gevaarlijke stoffen vervoerd, voornamelijk brandbare vloeistoffen, brandbare gasen en toxische vloeistoffen. Daaruit blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour op de weg moet blijven. Het groepsrisico komt uit op 0,031 bij een maximum aantal slachtoffers van 234. Er is geen sprake van een toename van het aantal aanwezigen nabij de snelweg, waardoor ook het groepsrisico niet toeneemt. De situatie voldoet daarmee aan de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

Aardgasleiding

De berekeningen voor de leiding N-528-80 hebben niet geleid tot een groepsrisico.

Dat wil zeggen dat de kans op 10 slachtoffers kleiner is dan $1.0 \cdot 10^{-9}$ per jaar.

Op basis van het 'populatiebestand groepsrisicoberekeningen' blijkt dat er in de dagperiode 1880 personen aanwezig in het invloedsgebied van de leiding. Voor de nachtperiode is een aantal van 63 personen gegenereerd. Voor de dagperiode is bij de woonpromenade van Gils uitgegaan van 1000 bezoekers. Het overgrote deel van de woonpromenade ligt echter buiten het invloedsgebied.

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico 0.001 onder de oriëntatiewaarde ligt bij 24 slachtoffers.

De situatie voldoet daarmee ruimschoots aan de wet en regelgeving.

Vliegveld Twenthe

In het kader van mogelijke ontwikkelingen om te komen tot een burgerluchthaven zijn diverse onderzoeken verricht. Vooralsnog is in het kader van dit bestemmingsplan uitgegaan van een kleine commerciële burgerluchthaven. In die situatie ligt over een deel van het bestemmingsplangebied een plaatsgebonden risicocontour.

Nieuwbouw van woningen of andere kwetsbare objecten is ter plaatse niet toegestaan tenzij er invulling kan worden gegeven aan de verantwoordingsplicht Bevi/Regeling Burgerluchthaven en Militaire Luchthavens (RBML). In de op te stellen MER-rapportage zullen de consequenties voor de plaatsgebonden contour en groepsrisico in kaart worden gebracht.

Bronmaatregelen

Reductie van de kans van optreden van een ongeval met gevaarlijke stoffen is een mogelijkheid om het groepsrisico te verlagen. De gemeente is het bevoegd gezag bij het LPG-tankstation en heeft zodoende de mogelijkheid via de vergunning maatregelen te treffen. Deze zijn echter al genomen, waardoor de risico's van het LPG-tankstation beperkt blijven. Bovendien geeft de ruimtelijke situatie geen aanleiding om verdere maatregelen te treffen.

De gemeente heeft geen directe invloed op de eigenschappen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over snelwegen. De kaders voor bronmaatregelen worden op landelijk niveau bepaald. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in dat kader opdracht gegeven tot de ontwikkeling van een zogenaamd basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen, onder andere voor het wegvervoer.

Zelfredzaamheid

Voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid, ofwel het vermogen voor mensen om zich zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen, is een belangrijke voorwaarde voor de beperking van slachtoffers. Uit het bestemmingsplan leiden wij af dat er vooral sprake is van zelfredzame personen in het plangebied. Ook zijn er voldoende wegen die van de bron af leiden. Daardoor is het mogelijk om van het eventuele gevaar weg te vluchten.

Bestrijdbaarheid

Een snelle opkomsttijd van de brandweer en een snelle ontsluiting van voldoende bluswater zijn bepalend voor een effectieve bestrijdingspoging en het beperken van de gevolgen voor de omgeving.

Vooraf om een dreigende BLEVE te kunnen voorkomen is snel voldoende bluswater nodig, bij voorkeur binnen 15 minuten 2.000 liter per minuut. Op circa 375 meter ligt een open water, welke voldoende capaciteit heeft, maar moet worden ontsloten via een zogenaamd grootwatertransport. Het duurt tot 30 minuten om dit hulpmiddel beschikbaar te krijgen. Ter hoogte van het tankstation ligt wel een brandkraan, maar hiervan is de capaciteit onbekend.

Restrisico

De situatie bij het LPG-tankstation en de snelweg A1 voldoet aan de geldende grenswaarden van het plaatsgebonden risico en de oriëntatie waarde voor het groepsrisico. Desondanks is het mogelijk dat er zich een incident bij voordoet, ook al is realistisch gezien de kans op een groot incident klein. Een eventuele warme BLEVE kan niet te allen tijde door de brandweer worden voorkomen. Het plangebied 'De Elsmors' kent een lage dichtheid van aanwezigen, wat het aantal slachtoffers beperkt zal houden. Rond het tankstation is wel een hogere dichtheid, waardoor bij niet tijdige ontruiming slachtoffers kunnen vallen in de omliggende bedrijfspanden. Doordat de aanwezigen in de buurt van de risicobronnen in staat zijn zichzelf in veiligheid te brengen, neemt de kans toe dat het gebied tijdig ontruimd is.

Advies regionale brandweer

Onderhavig bestemmingsplan is ter beoordeling voorgelegd aan de regionale brandweer. Bij brief van 20 augustus 2012 laat de regionale brandweer weten dat wordt afgezien van een advies voor aanvullende maatregelen. Dit gelet op de aard van het plan, de beperkte dichtheid van personen in het gebied, het ontbreken van verminderd zelfredzame personen binnen het effectgebied van de risicobronnen en de hoogte van de risico's.

Het advies van de brandweer Twente is opgenomen in de bijlage.

Conclusie

Het bestemmingsplan 'De Elsmors' kent een conserverend karakter. Daardoor verandert de huidige situatie niet en is er ook geen sprake van een toename van het groepsrisico. Het gebied kent een beperkte dichtheid van personen en is er in principe allen sprake van zelfredzame personen. Bovendien voldoet de situatie aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

Maatregelen aan de bron dragen bij aan een verlaging van de risico's, maar liggen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, door buisleidingen of bij luchtverkeersbewegingen niet binnen de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoering van onderhavig bestemmingsplan.

Het onderzoek externe veiligheid is opgenomen in de bijlage.

3.2.5 milieuzonering

In voorliggend bestemmingsplan worden qua nieuwbouw geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waardoor ten aanzien van de bedrijvigheid/zonering slechts de bestaande situatie van belang is. De bestaande situatie wordt vastgelegd en van een ruimtelijk-juridisch kader voorzien en daarmee integraal beheerst. Hierdoor kan het voorkomen dat bedrijven, die gezien hun categorie, te dicht bij woningen zijn gelegen, overeenkomstig het huidige gebruik zijn bestemd, ondanks het feit dat zij op grond van de ruimtelijke milieuregelgeving verder van elkaar af dienen te zijn gesitueerd. Kortom, de bestaande situatie kan voor wat betreft de milieuzonering, niet meer worden vastgelegd conform de gewenste indicatieve afstanden.

In onderhavig plangebied is bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 toegestaan.

3.3 Water

3.3.1 Beleid

Waterschap Regge en Dinkel

Afkoppelen of het niet-aankoppelen van verharde oppervlakken wordt gezien als een maatregel met milieuhygiënische voordelen. Door af te koppelen reduceert de vuiluitworp via rioolstelsels en verbetert het zuiveringsrendement van RWZI's. Verder draagt afkoppelen bij aan het bereiken van een veerkrachtig watersysteem en het realiseren van het gewenste grond- en oppervlaktewaterregime.

In de zogenaamde 'Afkoppelnota' van het waterschap is één van de doelstellingen, dat bij vernieuwing van bestaand bebouwd gebied gestreefd wordt naar het afkoppelen van zoveel mogelijk vierkante meters schoon verhard oppervlak. Ook in de 'Beleidsnota Retentie' wordt de noodzaak tot het vasthouden en bergen van water onderstreept.

Gemeentelijk waterplan

De gemeenteraad van Oldenzaal heeft op 23 oktober 2003 het waterplan vastgesteld. Hierin staat beschreven wat de gemeente wil bereiken op het gebied van water in de komende 30 jaar. De gemeente Oldenzaal streeft naar integraal duurzaam waterbeheer, dit kan met deze principes worden weergegeven:

- geen kwantitatieve afwenteling;
- geen kwalitatieve afwenteling;
- geen verspilling van water, locale benutting;
- water als ordenend principe;
- samenwerking en afstemming, goede communicatie;
- lerende organisatie ontwikkelen.

Op basis van deze principes en de inhoudelijke bijdrage van de workshop is een concreet eindbeeld opgesteld voor 2033. In het waterplan wordt beschreven hoe Oldenzaal er in 2033 uit zal zien, voor wat betreft water. Alle aspecten van onder andere waterkwaliteit, waterkwantiteit, beheer en inrichting, riolering komen aanbod. Onderstaande afbeelding toont een samenvatting van het eindbeeld. In dit eindbeeld zijn de volgende onderdelen te onderscheiden:

- oppervlaktewater met groene, natuurlijke inrichting in het buitengebied;
- schoonwaterafvoer/-stelsel en oppervlaktewater ingepast in omgeving, stedelijk;
- oppervlaktewater met inrichting tussen natuurlijk en stedelijk vijvers;
- inrichting combinatie van beleving, gebruiksfuncties en natuur;
- ruimte voor communale buffers en helofytenfilters;
- nadruk op recreatie.

Een belangrijk onderdeel in het gemeentelijk waterplan is het ombouwen van een gemengd rioolstelsel naar een zoveel mogelijk gescheiden rioolstelsel. Hierbij worden verschillende waterkwaliteiten gescheiden en apart afgevoerd. Het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. In de gehele stad wordt een schoonwaterstelsel (in delen) aangelegd. Voor het grootste deel zal dat ondergronds plaatsvinden, maar waar mogelijk ook zichtbaar. Op deze manier kunnen diverse problemen of knelpunten worden opgelost. Emissie vanuit het gemengde rioolstelsel op oppervlaktewater kan bijvoorbeeld grotendeels worden voorkomen, wateroverlast kan worden beperkt en drainages kunnen water afvoeren ter voorkoming van grondwateroverlast.

Door deze keuze te maken moet, daar waar mogelijk, in de stad berging (bijvoorbeeld vijvers) gecreëerd worden. In verband met ruimtegebrek zal dat niet in voldoende mate mogelijk zijn, daarom zal aan de rand van de stad ook ruimte beschikbaar moeten komen om het water op te vangen. Daarna kan het water rustig worden afgevoerd naar de afvoerende beken. Het is een duurzame oplossing en hierdoor kan in de toekomst ook beter ingespeeld worden op de veranderingen van het klimaat (langere droge periodes afgewisseld met hevige neerslag).

3.3.2 Conclusie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast waarbij de waterhuishoudkundige structuur niet wijzigt en de verharde oppervlakte niet toeneemt. Om deze reden vormt het aspect water geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Binnen het plangebied komt open water voor in de vorm van watergangen, die vanwege hun omvang en/of relevantie zijn voorzien van een waterbestemming.

3.4 Flora en fauna

3.4.1 Inleiding

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 en beschermde soorten.

3.4.2 *Het plangebied*

Binnen het plangebied ligt een ecologische verbindingzone. Deze zone maakt verbinding mogelijk tussen het bos- en recreatiegebied Het Hulsbeek en de landgoederen tussen Hengelo, Enschede en Oldenzaal (beide kerngebieden uit de PEHS). Verbindingszones zijn van belang vanwege de verbreiding, migratie en uitwisseling van plant- en diersoorten tussen verschillende kerngebieden. Met name lijnvormige structuren zoals houtwallen, singels en beken met hun oeverbegroeiing vervullen hierbij een functie.

In dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie bestemd. Binnen het plan worden juridisch planologisch gezien geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Om deze reden heeft het plan geen negatief effect op beschermde soorten en treedt er geen verslechtering op voor beschermde gebieden.

3.4.3 *Conclusie*

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig bestemmingsplan.

3.5 *Archeologie en cultuurhistorie*

3.5.1 *Inleiding*

In deze paragraaf wordt aan de hand van inventarisaties ingegaan op de in het plangebied aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplangebied.

3.5.2 *Archeologie*

Beleid

De in 2007 aangepaste Monumentenwet, een wijziging op de Monumentenwet 1988, regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. De gemeenten hebben een archeologische zorgplicht en initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, zijn verplicht rekening te houden met de archeologische relicten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient rekening gehouden te worden met archeologische waarden in het plangebied.

Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

Archeologische waarden

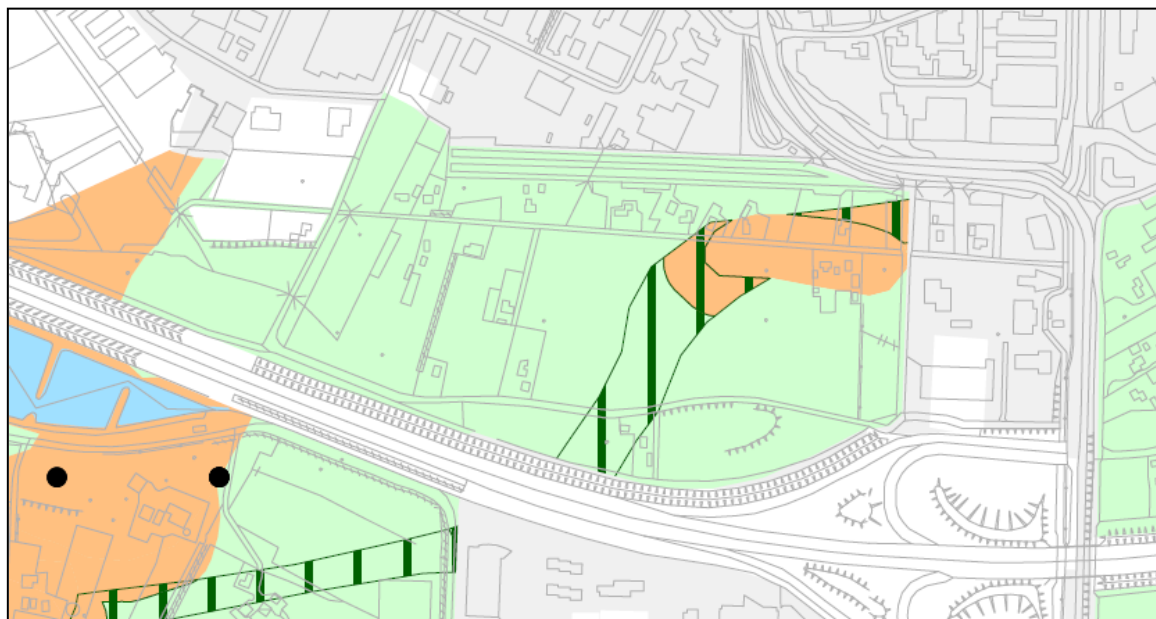
Het plangebied bestond tot in de 20^e eeuw grotendeels uit woeste gronden, afgewisseld met enkele hooi- en weidelanden. Van nature gaat het om vrij natte en kwelrijke bodems op een slecht doorlatende ondergrond van grondmorene en keileem.

In de loop van de 19^e en de eerste helft van de 20^e eeuw zijn de woeste gronden allemaal ontgonnen en is het gebied verkaveld. Ook de oprichting van de eerste kalkzandsteenfabriek van Nederland (1898) is van belang.

Mogelijk zijn er rondom deze fabriek gebieden afgegraven voor zandwinning maar het is niet goed te achterhalen welke gebieden dichterbij de fabriek zijn afgegraven.

Op de gemeentelijke archeologische waarden- en beleidsadvieskaart ligt het plangebied hoofdzakelijk binnen een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde (groen). In het oostelijk deel is een kleine dekzandkop met een hoge archeologische verwachtingswaarde (oranje) aangeduid en in het meest westelijke deel is eveneens een zone met een hoge verwachtingswaarde aangeduid. Het gaat hier om een dekzandkop met een oud bouwlanddek die zich grotendeels buiten het plangebied uitstrekt. Het grijze deel op de verwachtingskaart is niet gekarteerd op de bodem- en geomorfologische kaart maar kan gezien de lage verwachtingen aan beide kanten ook met een lage verwachtingswaarde geëxtrapoleerd worden. Bovendien gaat het om het voormalige terrein van de kalkzandsteenfabriek waar grootschalige bodemvergravingen hebben plaatsgevonden en waar eventuele vindplaatsen geheel verloren zijn gegaan.

Volgens de geomorfologische kaart loop er vanuit het noordoosten naar het zuiden een smal beekdal. Dit is op de verwachtingskaart aangeduid met een groene lijnarceering.



Archeologische verwachtingskaart gemeente Oldenzaal, uitsnede. Plangebied globaal aangeduid met zwarte rechthoek

Archeologische vindplaatsen en monumenten

Binnen het plangebied zijn in ARCHIS geen vindplaatsen en monumenten geregistreerd. In het verleden zijn er in de directe omgeving van het plangebied diverse vondsten gedaan waarvan echter de vondstlocaties niet precies meer bekend zijn. In de meeste gevallen gaat het om de vermelding dat ze in de buurt van de kalkzandsteenfabriek zijn gevonden. Het gaat met name om vondsten uit de periode van het laat neolithicum (aardewerk en stenen bijlen) die zowel op een nederzettingsterrein als op graven, al dan niet onder grafheuvels, kunnen duiden.

Vermoedelijk zijn deze vondsten vooral in de buurt van het wat hogere oostelijke deel van het plangebied aangetroffen bij afgravingen of ontginningen van zandkoppen. In hoeverre deze vondsten ook uit het plangebied afkomstig zijn is helaas niet te achterhalen.

Onderzoeken

Binnen het plangebied zijn in het verleden geen archeologische onderzoeken uitgevoerd. Bij de herinrichting van de Eektestraat en het aansluitende deel van de Enschedesestraat is booronderzoek uitgevoerd maar zijn geen archeologische resten aangetroffen.

Beleid; bestaande bestemmingen

Het bestemmingsplan is conserverend van aard. Op de plankaart zijn de hoge archeologische verwachtingszones opgenomen en aangeduid met de bestemming 'Waarde Archeologie'. In deze zones gelden onderzoeksverplichtingen bij bestemmingsprocedures en omgevingsvergunningen indien als gevolg daarvan bodemingrepen zijn te voorzien die meer dan 40 cm diep reiken en in totaal meer dan 250 m² in omvang bedragen. Bij deze bestemming worden daartoe regels opgenomen en bij omgevingsvergunningen kan archeologisch onderzoek gevraagd worden.

3.5.3 Cultuurhistorie

Beleid

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

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

De resultaten van de inventarisatie worden gewogen, om een antwoord te geven op de vraag welke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied toelaatbaar worden geacht. De gemeente Oldenzaal heeft nog geen specifiek beleid dat de aanpassing van de Bro regelt. In dit bestemmingsplan wordt met de inventarisatie van cultuurhistorische waarden echter voorzien in de eisen volgens het Bro.

Cultuurhistorische inventarisatie in het bestemmingsplangebied

Historische ontwikkeling van het plangebied

De omgeving van het plangebied bestond in de 19e eeuw nog uit heidegronden die tot de woeste gronden van de marke Berghuizen behoorden. De ontginning van het plangebied en omgeving heeft vanaf het midden van de 19^e eeuw plaatsgevonden waarbij de vestiging van de eerste Nederlandse kalkzandsteenfabriek een markante ontwikkeling was.

Historisch geografische kenmerken

Er zijn binnen het plangebied en de directe omgeving geen waardevolle cultuurhistorische elementen aanwezig.

Gebouwde objecten en monumenten

Binnen het plangebied zijn geen monumentale objecten aanwezig.

Aanbevelingen cultuurhistorie

Gezien de afwezigheid van cultuurhistorische elementen en objecten in het plangebied hoeft daar verder ook geen rekening gehouden mee te worden.

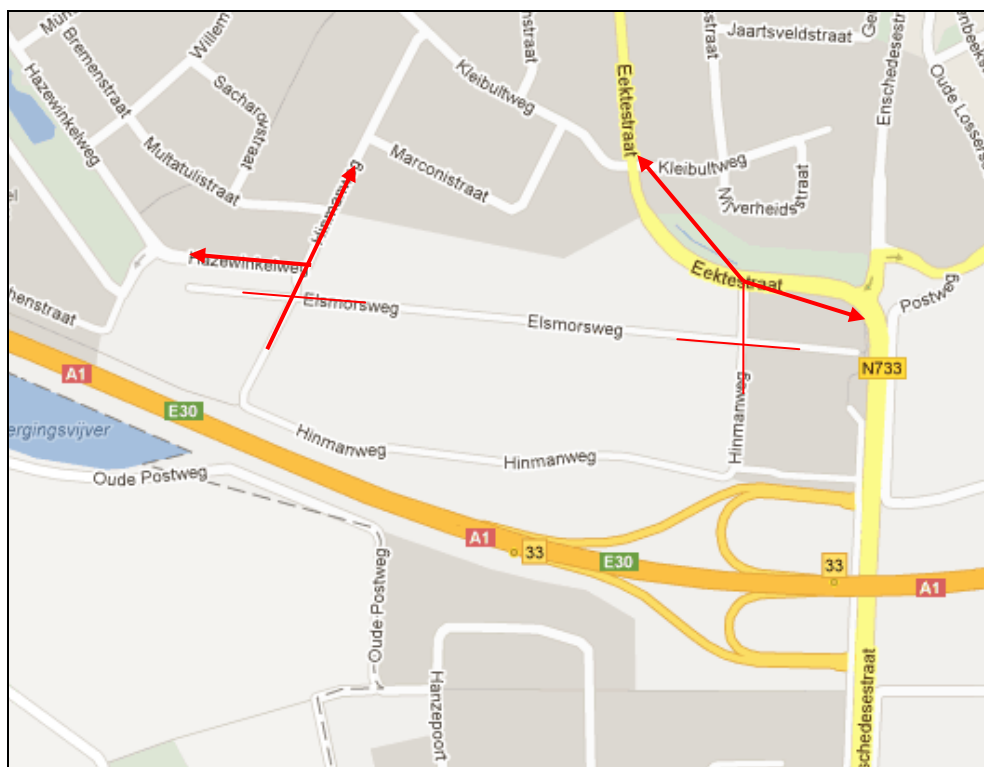
3.6 Verkeer en parkeren

3.6.1 Verkeer

De belangrijkste wegen binnen het plangebied zijn de Hinmanweg en de Elsmorsweg, beide 60 km/ uur. In het noordoosten van het plangebied ontsluit De Hinmanweg op de Eektestraat N733. Naar het noorden geeft deze weg een goede verbinding met de kern Oldenzaal en het verder gelegen Denekamp en Nordhorn (D). Naar het zuiden vormt de Eektestraat een goede verbinding met de A1. Meer naar het noorden richting het centrum van Oldenzaal gaat de Eektestraat over in de Ossenmaatstraat.

Aan de noordwestkant van het plangebied ontsluit de Hinmanweg op de kruising met de Hazewinkelweg en de Hinmanweg. Deze wegen zijn belangrijke ontsluitingswegen met het bedrijventerrein Eekte-Hazewinkel.

De verkeerskundige ontsluiting van het plangebied is weergegeven op navolgende afbeelding.



Gezien het feit dat er geen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die mogelijk een extra belasting vormen van de verkeerskundige ontsluiting, is dit bestemmingsplan uitvoerbaar.

3.6.2 **Parkeren**

Het parkeren in het plangebied vindt grotendeels plaats op de bedrijfskavels. In de openbare ruimte zijn geen parkeervoorzieningen. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die tot een grotere parkeervraag leiden. Om deze reden is het bestemmingsplan uitvoerbaar voor wat betreft parkeren.

3.7 **Economische uitvoerbaarheid**

Er worden met dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen toegestaan waarvan de economische uitvoerbaarheid ter discussie zou kunnen staan.

Bij het oprichten van particuliere initiatieven binnen de bepalingen van het bestemmingsplan bestaan er geen kosten voor de gemeente. Via de legesverordening worden kosten reeds doorgerekend aan initiatiefnemers. Ook het aspect planschade wordt doorberekend aan initiatiefnemers. Van het stellen van nadere eisen is in dit plan geen sprake. Met dit plan worden geen ontwikkelingen toegestaan die nader uitgewerkt dienen te worden of gefaseerd worden uitgevoerd. Het opstellen van een exploitatieplan wordt niet noodzakelijk geacht en is achterwege gelaten. Kosten kunnen eventueel verhaald worden via een anterieure overeenkomst tussen initiatiefnemers en gemeente.

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 toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

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

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van ‘werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden’ (omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
 - 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, de Wabo en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk 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 de bijbehorende regels 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 regels 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 teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. 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 Hoofdstukindeling 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 regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is 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.

4.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning' en 'ontheffing' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

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 hiervoor is beschreven.

4.2.2 *De bestemmingen*

Voorliggend bestemmingsplan kent de bestemmingen "Agrarisch met waarden", "Bedrijventerrein", "Natuur", "Sport", "Verkeer" en "Wonen". Daarnaast kent het plan de dubbelbestemmingen "Leiding - Gas", "Leiding - Hoogspanning" en "Waarde - Archeologie".

Bestemming Agrarisch met waarden

Deze bestemming is opgenomen voor het agrarisch gebied in het plangebied. Hier is sprake van een agrarisch gebruik zonder dat er agrarische bedrijven (bouwvlakken) aanwezig zijn. In de regels is dan ook bepaald dat gebouwen niet zijn toegestaan. Wel worden de gronden beschermd door middel van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden in verband met de ter plaatse aanwezige natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden.

Bestemming Bedrijventerrein

De bestemming "Bedrijventerrein" is er op gericht om het bedrijventerrein aan de oostzijde van het plangebied de mogelijkheden te bieden waar het voor is bedoeld en anderzijds op het feit dat er voor nabijgelegen functies een in milieuhygiënisch opzicht aanvaardbare situatie wordt gegarandeerd. Om milieuoverlast voor de nabijgelegen woningen te voorkomen, heeft een nadere zonering van bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden, door middel van het gebruik van een bedrijvenlijst, de zogenaamde "staat van bedrijfsactiviteiten" (als bijlage bij de regels opgenomen).

Binnen de bestemming zijn geluidzoneringsplichtige bedrijven en bedrijven waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is, uitgesloten. Een uitzondering hierop is het bestaande lpg-station.

Conform de regels kan worden afgeweken ten behoeve van andere bedrijven, die niet in de bijlage "Staat van Bedrijfsactiviteiten" zijn genoemd, maar daar naar aard, omvang en/of intensiteit wel mee te vergelijken zijn. Via wijziging zijn ook bedrijven mogelijk uit een hogere milieucategorie dan op basis van de verbeelding is toegestaan.

Voor zowel ondergeschikte en aan de bedrijfsvoering gerelateerde detailhandel als detailhandel in volumineuze goederen in de vorm van auto's, boten en caravans is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

De maximale (goot)hoogte is per bedrijf op de verbeelding aangegeven.

Bestemming Natuur

De gronden met de bestemming Natuur hebben betrekking op natuur binnen het plangebied. Op deze gronden mogen uitsluitend kleine gebouwen worden gebouwd. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden is opgenomen ter bescherming van de natuurwetenschappelijke en landschappelijke waarden van de gronden.

Bestemming Sport

Deze bestemming is opgenomen voor de gronden aan de noordzijde van het plangebied. Gebouwen mogen uitsluitend in de bouwvlakken worden gebouwd. Tevens is de maatvoering van de bebouwing, waaronder een bebouwingspercentage van het bouwvlak, opgenomen op de verbeelding.

Bestemming Verkeer

Aan de wegen in het plangebied is de bestemming "Verkeer" toegekend. De bestemmingen "Verkeer" laat gebouwen toe ten dienste van de bestemming en/of nutsvoorzieningen met een maximale oppervlakte van 25 m² en een maximale bouwhoogte van 3 m.

Kleine, niet structurele grasveldjes en beplantingsstroken zijn ook in deze bestemmingen opgenomen. Dit is gedaan om een flexibele inrichting van de openbare gebieden mogelijk te maken.

Bestemming Wonen

De bestaande burgerwoningen in het plangebied zijn bestemd tot "Wonen". Het betreft uitsluitend de bestaande woningen. Voor wat betreft de regeling voor deze bestemming is aansluiting gezocht bij de systematiek van het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Dit houdt in dat is uitgegaan van een inhoud van niet meer dan 750 m³. Dit betekent dat een kleinere woning mag worden vergroot tot deze inhoud.

Per bestemmingsvlak is niet meer dan 1 woning toegestaan.

De maximale goot- en bouwhoogte van hoofdgebouwen van respectievelijk 4 en 9 meter, is opgenomen in de regels.

Naast de zelfstandige woonfunctie is tevens inwoning toegestaan, alsmede verblijfsrecreatie in de vorm van een bed and breakfast, tot een maximum oppervlakte van 50 m².

4.2.3 De dubbelbestemmingen

Naast de 'gewone' bestemmingen zijn binnen het plan drie dubbelbestemmingen opgenomen: "Leiding - Gas", "Leiding - Hoogspanning" en "Waarde - Archeologie". Dubbelbestemmingen 'vallen' over 'onderliggende' (primaire) bestemmingen en regelen heel specifieke ruimtelijke belangen.

Dubbelbestemming Leiding - Gas

In de regels betreffende de dubbelbestemming "Leiding - Gas" is een regeling opgenomen met betrekking tot de in het plangebied voorkomende (hoofd)gasleidingen.

Dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de bescherming van de aanwezige ondergrondse 110kV-hoogspanningsverbinding.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" wijst die gronden aan die mede bestemd zijn voor de bescherming van archeologische waarden. Bouwen ten behoeve van de voor deze gronden geldende 'onderliggende' bestemmingen, is uitsluitend toegestaan na afwijking, waarbij aangetoond moet worden dat de archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast. Ook is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

4.2.4 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal 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

Het ontwerpbestemmingsplan De Elsmors heeft met ingang van 8 mei 2013 gedurende zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn twee zienswijzen binnengekomen. Voor een samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop wordt verwezen naar het raadsvoorstel, dat in de bijlage is opgenomen.

De zienswijzen hebben geleid tot de volgende aanpassingen:

- De regels in de bestemming “Leiding - Gas” zijn aangepast naar aanleiding van de zienswijze van de Gasunie;
- Naar aanleiding van de zienswijze van Tennet is de bestaande ondergrondse 110kV-hoogspanningsverbinding op de verbeelding en in de regels opgenomen.