

bestemmingsplan

Buitengebied 2007, 2e partiële herziening

Toelichting

Planstatus: vastgesteld

Datum: 28-1-2013

Plan identificatie: NL.IMRO.0173.BP16035-va03

Gemeente Oldenzaal

Afdeling Beleid en Ontwikkeling

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging plangebied.....	3
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	4
1.4 Opzet bestemmingsplan.....	4
2 Bestaande situatie	5
2.1 Ruimtelijke en functionele karakteristiek	5
3 Planbeschrijving	6
3.1 Algemeen.....	6
3.2 Ontwikkelingen	6
3.3 Planopzet.....	6
4 Verantwoording bestemmingskeuze	8
4.1 Opzet van het plan	8
4.2 Wijze van bestemmen	9
5 Haalbaarheid van het plan.....	11
5.1 Beleid	11
5.2 Milieu	16
5.3 Water	19
5.4 Archeologie en Cultuurhistorie	19
5.5 Flora en Fauna	20
5.6 Verkeer en Parkeren	21
5.7 Economische uitvoerbaarheid	21
6 Procedure	22
6.1 Overleg	22
6.2 Zienswijzen	22

Bijlagen

Bijlage 1: Akoestisch rapport

Bijlage 2: Flora en faunaonderzoek

Bijlage 3: Advies Archeologie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ter verhoging van de verkeersveiligheid op de provinciale weg van Oldenzaal naar Denekamp bestaat het voornemen tot een herinrichting van de weg. De weg ligt grotendeels in de gemeenten Losser en Dinkelland en slechts voor een klein deel op Oldenzaalse grondgebied. Binnen het Oldenzaalse grondgebied, nabij de Overesweg voorziet het herinrichtingsplan in de aanleg van een middenberm en verplaatsing van de bushalte. Die geplande maatregelen kunnen niet geheel binnen de huidige verkeersbestemming worden gerealiseerd. De aanleg van de bushalte is daarbij geprojecteerd op een strookje grond met een agrarische bestemming. Om de herinrichting mogelijk te maken is aldus een wijziging van de bestemming noodzakelijk.

In het bestemmingsplan Buitengebied 2007 is de reclamemast terzijde van de Enschedesestraat nabij de afrit van de autosnelweg niet juist weergegeven en is in de bestemmingsregeling een foutieve hoogtemaat opgegeven. Om die ommissie te herstellen is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit twee verspreid in het gebied liggende plandelen namelijk:

1. Overesweg-Denekamperstraat, een strookje langs de Denekamperstraat ter plaatse van de aansluiting met de Overesweg;
2. Een perceel aan de Enschedesestraat ter hoogte van de afrit van de autosnelweg;

Op de onderstaande afbeelding is de verspreide ligging van de twee plandelen weergegeven.



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Op de twee voorliggende plandelen is het op 5-3-2009 vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied 2007 van toepassing.

Aan plandeel 1 is daarin de bestemming 'Agrarisch- Landschappelijke en natuurlijke waarden' toegekend. Die bestemming laat de aanleg van een bushalte niet toe.

Het bestemmingsplan Buitengebied 2007 kent aan plandeel 2 de bestemming 'Agrarisch met aanduiding mast' toe. De locatie van de aanduiding mast is echter foutief waardoor de bestaande mast buiten het aanduidingsvlak staat.

1.4 Opzet bestemmingsplan

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 is de planbeschrijving weergegeven, waarna in hoofdstuk 4 de juridisch-planologische opzet van het plan en de wijze van bestemmen aan de orde komen. Hoofdstuk 5 gaat in op de haalbaarheid van het plan. Hier komen aspecten als beleid, milieu, flora en fauna en archeologie aan de orde. Hoofdstuk 6 is ten slotte gereserveerd voor de resultaten van de procedure.

2 Bestaande situatie

2.1 Ruimtelijke en functionele karakteristiek

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de bestaande ruimtelijke en functionele karakteristiek van de plangebieden.

1 Overesweg-Denekamperstraat

Het perceel Overesweg-Denekamperstraat ligt in het landelijke gebied direct ten noorden van de bebouwde stadsrand en aan een hoofdonsluitingsweg (Denekamperstraat) van de stad. De Overesweg is een erftoegangsweg waaraan enkele woningen in de stadsrand zijn ontsloten. Het perceel heeft agrarische functie in dit geval wordt het gebruikt als weiland.

2 Perceel Enschedesestraat

Het perceel Enschedesestraat ligt aan de oostzijde van de straat en bestaat uit een weiland met daarop een reclamemast van 23,50 m hoog. De reclamemast staat tegenover de afrit van de A1 en grenst direct aan de openbare weg. Per abuis is in het vigerende bestemmingsplan locatie van de mast niet juist aangeduid.

Aan de westzijde van de Enschedesestraat ligt het bedrijventerrein Hanzepoort. De Enschedesestraat zelf vormt de zuidelijke toegangsweg naar de stad Oldenzaal.

3 Planbeschrijving

3.1 Algemeen

Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op 2 verspreid liggende plangebieden;

1. Overesweg-Denekamperstraat hier wordt de agrarische bestemming gewijzigd in een verkeersbestemming om een verkeersmaatregel mogelijk te maken.
2. Perceel Enschedesestraat, in dit plandeel wordt de exacte locatie van de reclamemast vastgelegd.

Uit het bovenstaande blijkt dat bij plandeel 1 sprake is van een nieuwe ontwikkeling. Met betrekking tot plandeel 2 is sprake van de juridisch-planologische vastlegging van de bestaande situatie.

3.2 Ontwikkelingen

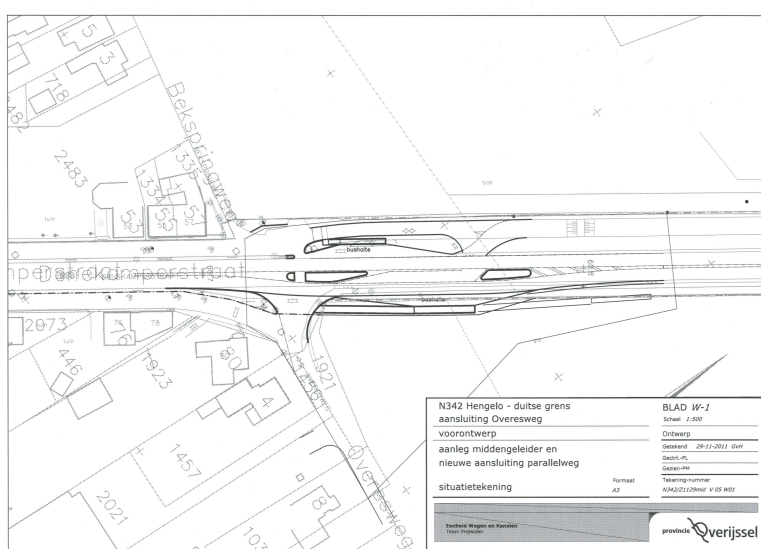
Indien er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling, moet het betreffende initiatief worden getoetst aan de diverse beleidskaders en onderzoeksaspecten.

Uit paragraaf 3.1 blijkt dat er alleen voor het plandeel 1 Overesweg-Denekamperstraat sprake is van een nieuwe ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt op het beleid en de onderzoeksresultaten ingegaan.

3.3 Planopzet

1 Overesweg-Denekamperstraat

Om de aanleg van een verkeersmaatregel in de Denekamperstraat mogelijk te maken is een strookje grond aan de oostzijde van de straat benodigd. De verkeersmaatregel behelst de aanleg van een middengeleider met aan weerszijden van de straat een bushalte. De aanleg van de bushalte aan de oostzijde van de straat is geprojecteerd op een strookje weiland. In het voorliggende bestemmingsplan is dat strookje bestemd als 'Verkeer'. In de ondergrond ligt een hoofdwaterleiding hiervoor is de dubbelbestemming 'Leiding-Water' opgenomen. Tevens ligt het plandeel binnen een gebied waaraan een archeologische waarde is toegekend. Daarvoor is eveneens een dubbelbestemming opgenomen.



Afbeelding inrichtingsvoorstel

2 Perceel Enschedesestraat

Het agrarische perceel aan de Enschedesestraat is conform het bestaande gebruik bestemd als 'Agrarisch'. Aan de zijde van de Enschedesestraat is ter plaatse van het knooppunt met de autosnelweg een reclamemast gesitueerd. Gelet op de situering ten opzichte van het landelijk gebied dient de uitstraling van de reclame gericht te zijn richting bedrijventerrein en infrastructuur. Gelet op de relatie met het landelijk gebied dienen contrasterende kleuren te worden voorkomen. De reclamemast is voorzien van een aanduiding 'reclamemast'. Binnen de bestemmingsregeling 'Agrarisch' zijn specifieke bouwregels voor de mast opgenomen.

4 Verantwoording bestemmingskeuze

4.1 Opzet van het plan

4.1.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Buitengebied, 2^e herziening bestaat uit een verbeelding, regels en een plantoelichting. Verbeelding en regels vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De wijze waarop dit juridisch bindende deel is vormgegeven, wordt de planmethodiek genoemd. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens nader ingegaan op de opbouw van de verbeelding, de regels en de functie van de plantoelichting.

Tevens volgt een toelichting op de diverse bestemmingen in het plan zijn opgenomen.

4.1.2 Planmethodiek

verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien en voor zover deze daaraan in de regels wordt gegeven. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van die kaart (bijvoorbeeld kadastrale lijnen, topografische symbolen en huisnummers).

regels

De regels zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin bepalingen die van belang zijn voor een juiste interpretatie en toepassing van de regels in de overige hoofdstukken (begripsbepalingen, meetbepalingen en een bepaling die een beperkte overschrijding van bouwgrenzen door ondergeschikte onderdelen van gebouwen toestaat);
- hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), waarin per bestemming een bestemmingsomschrijving, bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijking van de bouwregels, afwijking van de gebruiksregels en eventueel bepalingen omtrent een omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden worden gegeven;
- hoofdstuk 3 (algemene regels), waarin een anti-dubbeltelbepaling en algemeen geldende bouw- en gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen;
- hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), waarin een aantal gebruikelijke slotbepalingen is te vinden, waaronder het overgangsrecht en de slotregel.

inleidende, algemene en slotregels

De inleidende regels, de algemene regels en de slotbepalingen behoeven hier geen nadere toelichting. Voor zover een toelichting noodzakelijk is, volgt die in de hierna volgende hoofdstukken van deze plantoelichting.

bestemmingsbepalingen

De bestemmingsbepalingen kennen allen eenzelfde opbouw. Deze opbouw bestaat uit achtereenvolgens, voor zover aanwezig, de volgende leden:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

De omschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In deze omschrijving worden limitatief de functies genoemd die binnen de bestemming zijn toegestaan. In een aantal gevallen geeft de omschrijving daarbij nog een nadere beperking in de vorm van een bestemmingscategorie of bijvoorbeeld een maximaal aantal of een maximale maatvoering.

De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving. In artikel 'algemene gebruiksregels' is een verbod opgenomen om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan.

De algemene afwijkingsregels zijn gebaseerd op artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om onder voorwaarden af te wijken van een specifieke regel.

Ter bescherming van de gronden met een archeologische verwachtingswaarde, alsmede ter bescherming van een gasleiding is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.

plantoelichting

De plantoelichting behoort niet tot het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan en heeft geen rechtskracht. Het belang ervan is vooral gelegen in de weergave die de toelichting vormt van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Deze zijn ook in belangrijke mate bepalend voor de wijze waarop het gemeentebestuur omgaat met ruimtelijke initiatieven en ontwikkelingen in het plangebied. Daarnaast is de toelichting van belang voor een juiste interpretatie en toepassing van de verbeelding en regels.

4.2 Wijze van bestemmen

algemeen

De bestaande ruimtelijke situatie in het plangebied wordt grotendeels in het bestemmingsplan vastgelegd. Dat wil zeggen, dat de mogelijkheden voor uitbreiding of vergroting van bouwwerken beperkt zijn, evenals de mogelijkheden om veranderingen aan te brengen in het gebruik van grond en bebouwing. Deze vormt het toetsingskader voor bouwaanvragen en gebruiksinitiatieven. Dat geldt echter niet voor alle bestemmingen in gelijke mate. De bestemming 'Verkeer' laat een wijziging van het grondgebruik toe.

de bestemmingen

bestemmingen 'Agrarisch'

Op deze bestemde gronden worden agrarische bedrijfsactiviteiten uitgevoerd.

Op de verbeelding is binnen de bestemming 'Agrarisch' een aanduiding opgenomen voor de bestaande reclamemast. In de bouwregels is de hoogte van de mast vastgelegd en de omvang van de reclame-uiting.

bestemming 'Verkeer'

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen voor de realisatie van een verkeersmaatregel. De verkeersmaatregel behelst onder andere de aanleg van een bushalte. Er mogen uitsluitend gebouwen ten dienste van de bestemming en/of nutsvoorzieningen worden gebouwd tot een maximale hoogte van 3 m en een oppervlakte van 25 m². Daarnaast mogen er ook bouwwerken, geen gebouw zijnde worden opgericht tot een maximale bouwhoogte van 4 m.

dubbelbestemmingen 'Leiding-Water' en 'Waarde-Archeologie 2'

Naast de „gewone” bestemmingen zijn binnen het plan twee dubbelbestemmingen opgenomen: 'Leiding-Water' en 'Waarde – Archeologie 3'. Dubbelbestemmingen „vallen” over „onderliggende” (primaire) bestemmingen en regelen heel specifieke ruimtelijke belangen.

In de regels betreffende de dubbelbestemming 'Leiding-Water' is een regeling opgenomen met betrekking tot de in het plangebied voorkomende (hoofd)leidingen en/of bijbehorende beschermingszones.

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' wijst die gronden aan die mede bestemd zijn voor de bescherming van archeologische waarden. Bouwen en of het uitvoeren van werkzaamheden 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.

5 Haalbaarheid van het plan

5.1 Beleid

5.1.1 Rijksbeleid

Aangezien de initiatieven van dusdanig kleinschalige omvang zijn, is het niet relevant om in het kader van dit plan nader in te gaan op het nationale beleid betreffende het landelijk gebied.

5.1.2 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 hoofdambitie 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

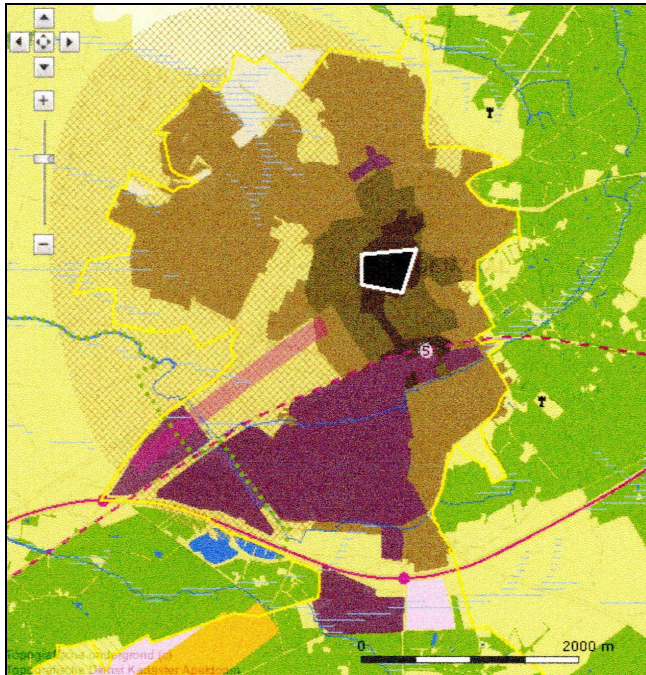
De plandelen van dit bestemmingsplan liggen op grond van de kaart met ontwikkelingskenmerken binnen diverse gebieden.

Op grond van de kaart met ontwikkelingskenmerken is het plandeel 'Overesweg-Denekamperstraat' aangewezen als „mixlandschap met landbouw, natuur, water en wonen als goede burens“ binnen de categorie „Buitengebied, accent veelzijdige gebruiksruimte“. Tevens ligt het plandeel binnen het Nationaal Landschap Noordoost Twente. In dit ontwikkelingsperspectief is sprake van verweving van functies. Aan de ene kant melkveehouderij en akkerbouw als belangrijke vorm van landgebruik. Aan de andere kant gebruik voor landschap, natuur, milieubescherming, cultuurhistorie, recreatie, wonen en andere bedrijvigheid. Voorop staat de ambitie om voort te bouwen aan de kenmerkende structuren van het agrarische cultuurlandschap. Ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw en de andere sectoren met nadrukkelijke verbindingen met behoud en versterking van cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke elementen. Binnen het nationaal landschap dragen de ontwikkelingen bij aan het behoud of de ontwikkeling van de benoemde kernkwaliteit van dit landschap. In dit geval; een samenhangend complex van beken, essen, kampen en moderne ontginningen, de grote mate van kleinschaligheid en het groene karakter.

Het plandeel 'Perceel Enschedesestraat' is aangeduid als 'gepland bedrijventerrein'.

Onder gepland 'bedrijventerreinen' zijn zogenaamde 'pijplijnplannen' aangegeven.

Behoeftteonderbouwing dient te geschieden met een bedrijventerreinvisie en SER-ladder



Kaartbeeld Ontwikkelingsperspectief.

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

Het voorliggende bestemmingsplan kan binnen de kaders van de omgevingsvisie en omgevingsverordening worden uitgevoerd.

5.1.3 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.

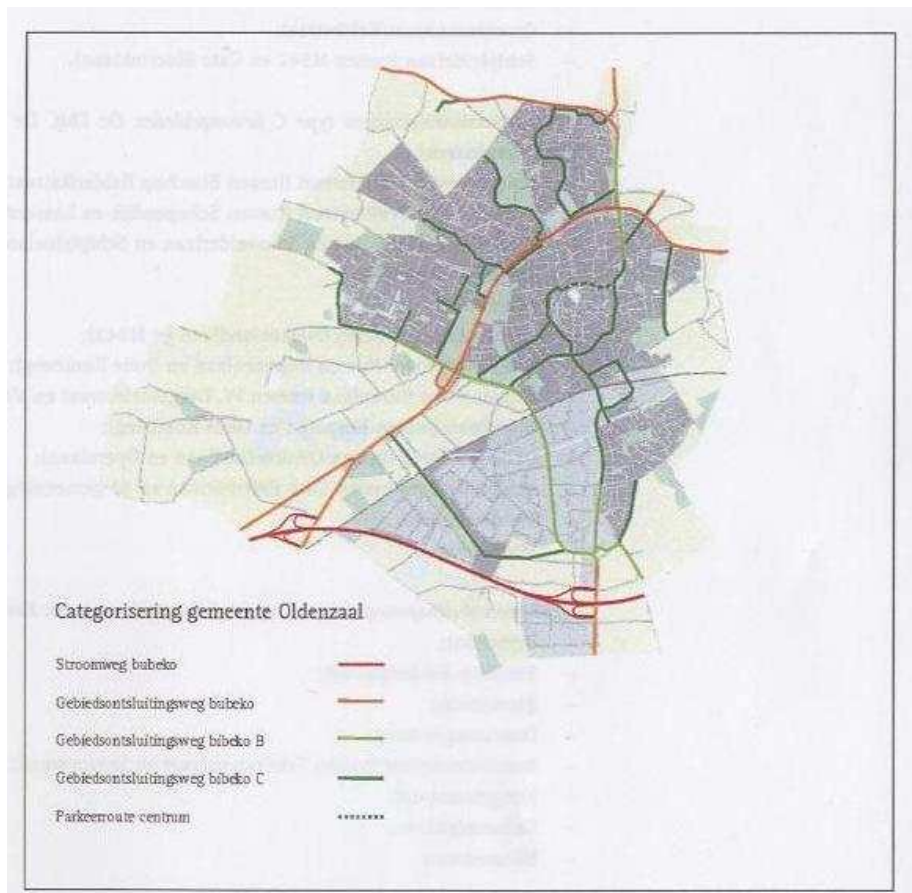
GVVP Oldenzaal 2004 (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan)

In het GVVP Oldenzaal wordt geconstateerd dat de omvang van het doorgaand verkeer door Oldenzaal 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 gaan ontstaan dat meer (doorgaand) verkeer door de kern gaat rijden. Deze ontwikkeling moet tegengegaan worden. Algemeen kan worden gesteld dat de gemeente de verkeersveiligheid wil verbeteren, de leefbaarheid in zowel de binnenstad als woonwijken wil vergroten, maar ook de bereikbaarheid van economische centra in Oldenzaal wil waarborgen en binnen de mogelijkheden een redelijke verkeersafwikkeling bieden.

- Het verkeers- en vervoersbeleid is daarom gericht op de volgende punten:
- (doorgaand) verkeer moet worden afgewikkeld op de daartoe bestemde wegen (mede in relatie tot de verkeersveiligheid, dat een speerpunt van beleid is);
- de gemeente wil er zorg voor dragen dat het verkeerssysteem uitnodigt om korte verplaatsingen binnen Oldenzaal (veilig) per fiets te maken;
- het gebruik van de auto wordt niet tegengegaan, maar ook niet bevorderd. De relatief beperkte capaciteit van het wegennet in de kern van Oldenzaal wordt hierbij niet gezien als „zwakte“, maar vanuit het oogpunt van garanderen van leefbaarheid en verkeersveiligheid vooral als „sterkte“, waarvan verkeersdeelnemers in „optimale harmonie“ gebruik maken;
- het inzetten van het prijsmechanisme is mogelijk (bijvoorbeeld toekomstige verhogingen van het tarief voor betaald parkeren in de binnenstad). Hiervoor moeten echter wel aanleidingen zijn en de maatregel moet „passen“ binnen regionaal beleid en/of een directe relatie hebben met de financiering van maatregelen die ten goede komen aan een verbetering van het verkeers- en vervoerssysteem in Oldenzaal als geheel.
- er moet een constante optimale afstemming blijven plaatsvinden tussen het totale verkeers- en vervoerssysteem en het economisch functioneren van specifieke (werk)gebieden, waaronder de binnenstad (bijvoorbeeld het aanleggen van centrale parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen en/of de mogelijke bevoorrading van winkels vanuit een distributiedepot);
- het bevorderen van gebruik van het openbaar vervoer. Hiertoe wordt gestreefd naar een optimaal buslijnnet voor de ontsluiting van alle wijken en goede verbindingen met de omliggende plaatsen en dan vooral de steden van de netwerkstad.
- De gemeente ondersteunt verkeerseducatie en treedt ten opzichte van (toenemend) ongewenst verkeersgedrag zo veel mogelijk corrigerend en handhavend op.

De gemeente Oldenzaal heeft haar wegennet gecategoriseerd (en in 1999 bestuurlijk vastgesteld) conform een duurzaam veilige inrichting. Hierdoor is op hoofdlijnen al een indeling ontstaan in

ontsluitingswegen en verblijfsgebieden, die voorwaarden schept voor zowel het stimuleren van fietsen en lopen voor de korte afstanden als voor het beteugelen van de „niet-essentiële“ automobiliteit.



Afbeelding wegcategorisering

De plandelen zijn allen ontsloten middels zogenaamde erftoegangswegen met uitzondering van het plandeel Overesweg-Denekamperstraat. Deze ligt aan de Denekamperstraat die is aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg(buiten bebouwde kom).

Gemeentelijk waterplan

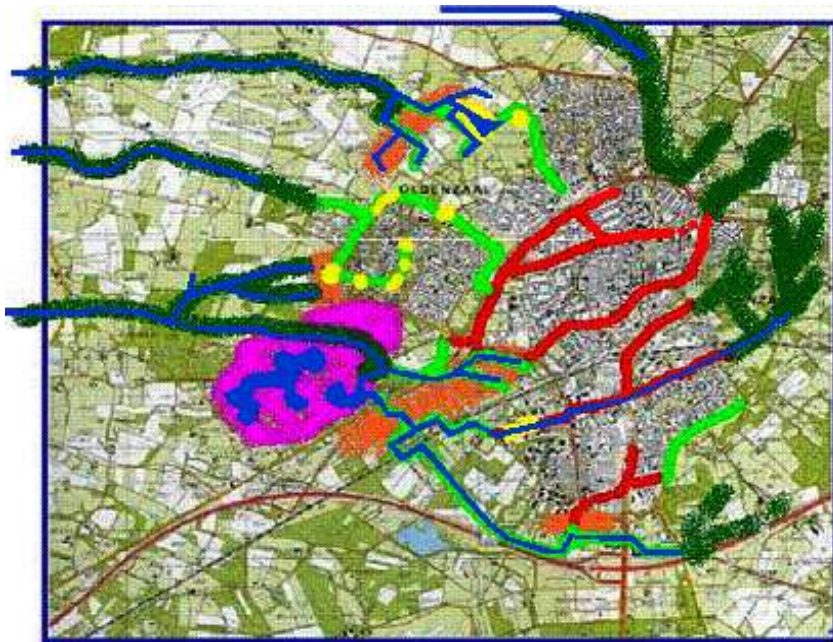
De gemeenteraad van Oldenzaal heeft op 23 oktober 2003 het waterplan vastgesteld. Hierin staat beschreven wat de gemeente wil bereiken op het gebied van water in de komende 30 jaar.

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.



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).

Welstandsnota

In de gemeentelijke welstandsnota is Oldenzaal opgesplitst in zes deelgebieden met elk hun eigen karakteristieke kenmerken. De deelgebieden zijn: stadscentrum, schil, historische uitvalswegen, woonwijken, bedrijventerreinen en stadsrandgebied. De onderhavige plandelen liggen in het gebied stadsrandgebied. Het stadsrandgebied is onderverdeeld in de stuwwalzone, het agrarische gebied met boerenerven, het bosrijke recreatiegebied het Hulsbeek en overige bebouwing. De onderhavige plandelen liggen binnen het agrarische gebied. Binnen die gebiedsaanduiding is onderscheid gemaakt in drie typen bebouwing namelijk; boerenerven, overige woningen en bijzondere elementen. Onder

bijzondere elementen worden functies verstaan als bedrijven (bijv. aannemers, kwekerij, horeca). Binnen het stadsrandgebied zijn geen criteria opgenomen voor reclamemasten. Doelstelling is om het onderscheid tussen bebouwing van het buitengebied en het stedelijk gebied in stand te houden en te versterken. Het beleid richt zich op het creëren van samenhang en continuïteit tussen bebouwing en het omliggende landschap.

De Welstandsnota gaat niet specifiek in op reclamemasten in het buitengebied. De mast aan de Enschedesestraat is gesitueerd aan de oostzijde van het infra-knooppunt Enschedestraat/A1. Aan de westzijde ligt het bedrijventerrein Hanzepoort terwijl aan de oostzijde vooralsnog een bedrijventerrein is gepland. Voor de reclamemast aan de Enschedesestraat zijn de onderstaande criteria van toepassing.

Aanvullende criteria reclamemasten

Situering

Aan de randen van een industrie- en/of bedrijventerreinen die aan de openbare weg grenzen zodanig dat die locatie in het zicht zijn gelegen van de hoofdontsluitingswegen.

Een cumulatie van reclame-uitingen rondom de plaats van een reclamemast dient te worden vermeden.

Vormgeving mast

Een reclamemast kenmerkt zich door een staander met (ingekaderde panelen) billboards aan de top van de mast, minimaal 50% van de mastlengte dient vrij te zijn van reclame.

De diameter van de staander is maximaal 2m dik, voldoende voor een deugdelijke constructie.

Materiaal en kleurstelling

Materiaal en kleuren van de mast (staander) en de kaders waarin de reclame-uitingen (paneel) worden geplaatst mogen niet contrasteren met de (landschappelijke) omgeving zodat geen of zo weinig mogelijke optische vervuiling van het landschap ontstaat.

Het paneel heeft in basis een gedekte kleur, dus geen felle of fluoriserende kleuren.

Reclame-uiting

De reclame-uitingen moeten op panelen worden aangebracht, niet daarbuiten. Bovenop het panelen zijn geen losse letters toegestaan. De panelen en reclame-uitingen dienen hoofdzakelijk statisch van aard te zijn. Bijvoorbeeld geen permanent knipperende of wisselende reclame-uitingen.

Vanwege de zichtbaarheid 's avonds is verlichting toegestaan. Deze dient zo min mogelijk verstoring van de omgeving op te leveren.

Conclusie

De uitvoering van dit bestemmingsplan past binnen het bovenstaande beleid.

5.2 Milieu

5.2.1 Geluid

Wegverkeerslawaaï

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeurgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor) wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s).

In verband met de herinrichtingsmaatregelen van Denekamperstraat is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van die maatregel op de nabij gelegen woningen.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen maatregelen behoeven te worden getroffen als gevolg van de reconstructie van de weg.

Gesteld kan worden dat het aspect 'geluid-wegverkeerslawaaï' geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit plan.

Het akoestisch onderzoek is opgenomen in de bijlage.

5.2.2 Bodem

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 en/of er is sprake van ontwikkelingen waarbij geen sprake is van een langdurig verblijf van personen of een risicovolle activiteit voor de bodem. De in het plangebied voorkomende functies zijn reeds gerealiseerd met uitzondering van de nieuwe verkeersbestemming terzijde van de Denekamperstraat. Ter plaatse vinder er echter geen bouwactiviteiten plaats noch is de bestemming gericht op een langdurig verblijf van personen. Bodemonderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Bij eventuele ontwikkelingen welke binnen de kaders van dit bestemmingsplan mogelijk zijn wordt vanuit de bouwverordening binnen de vergunningverlening zorg gedragen voor een goede bodemkwaliteit.

Het aspect bodem vormt aldus geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.2.3 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen. Op basis van artikel 5.16 Wm kan, samengevat, een bestemmingsplan worden vastgesteld, indien:

1. aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
2. aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
3. aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of
4. het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in werking getreden per 01-08-2009).

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Vooralsnog geldt dat:

- woningbouw: minimaal 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitende weg of minimaal 3.000 woningen bij 2 ontsluitende wegen;
- infrastructuur: 3% concentratiebijdrage (verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie);
- kantoorlocaties: minimaal 100.000 m² brutovloeroppervlak bij 1 ontsluitende weg, minimaal 200.000 m² brutovloeroppervlak bij 2 ontsluitende wegen.

Het bestemmingsplan bevat geen nieuwe woningbouw of kantoorlocatie. Voor de N342 is door de provincie berekend. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ beide 40 ug/m³ jaargemiddelde worden niet overschreden. Evenmin wordt de etmaalgrenswaarde van PM₁₀ van 50 ug/m³ meer dan 35 keer per jaar overschreden. Ook voor de overige stoffen geldt dat de wettelijke luchtkwaliteitsgrenswaarden uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden.

Geconcludeerd kan worden dat door de ontwikkelingen, die in het onderhavige bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, de luchtkwaliteit niet "in betekenende mate" zal verslechteren. Aan het bepaalde omtrent luchtkwaliteit wordt dan ook voldaan.

5.2.4 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op en ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-station e.d.) 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.

Uit de risicokaart blijkt dat het perceel Enschedesestraat in de nabijheid van de autosnelweg A1; hetgeen een transportroute is voor gevaarlijke stoffen. De afstand van het perceel tot de autosnelweg is circa 120 meter.

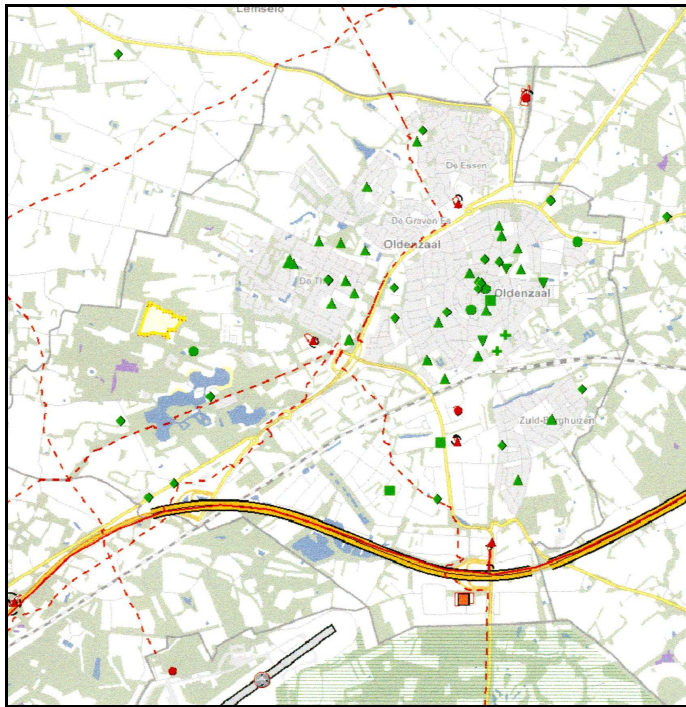
Plaatsgebonden risico

De rijksweg A1 is onderdeel van het basisnet Weg. Uit eerdere analyses ten behoeve van de aangrenzende bedrijfsterreinen Hanzepoort en Elsmors blijkt dat de Plaatsgebonden Risicocontour op de weg ligt.

Groepsrisico.

Voor het groepsrisico geldt in dit geval een afwegingszone van 200 m uit de weg. Het betreffende plandeel ligt daarmee aldus binnen het invloedsgebied van de weg. Uit eerdere onderzoeken ten behoeve van de bedrijfsterreinen Elsmors en Hanzepoort blijkt dat het groepsrisico ruim onder oriëntatiewaarde ligt namelijk respectievelijk 0,031 en 0,1. Daarnaast dient er rekening te worden gehouden met een Plasaandachtsgebied van 30 m uit de weg. Het onderhavige perceel ligt echter ruim buiten dat gebied.

Het onderhavige bestemmingsplan bestemd het perceel als agrarisch waarbij een reclamemast is toegestaan. De bestemming laat geen verdere bebouwing toe die toegankelijk is voor personen. Er is dus 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.



Kaartuitsnede Risicokaart Overijssel

Conclusie

Het bestemmingsplan is conserverend van aard en biedt geen nieuwe mogelijkheden voor ontwikkelingen en aldus geen sprake van een toename van het groepsrisico. Het plan voldoet aan de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. De externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.3 Water

5.3.1 Waterparagraaf

Bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen moet de watertoets worden toegepast. Dit houdt in dat alle ruimtelijke plannen een waterparagraaf moeten bevatten. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het kader van de watertoets is vanaf 1 november 2003 wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

Er heeft nog geen overleg met het waterschap plaatsgevonden echter de wijzigingen zijn dermate ondergeschikt dat er geen gevolgen zijn voor de waterhuishouding. Er hoeven geen aparte maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding te worden genomen.

Het aspect water vormt daarom geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.4 Archeologie en Cultuurhistorie

In 1992 is het Verdrag van Valletta (Malta) door de landen van de EU, waaronder Nederland, ondertekend. Dit verdrag verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden in situ bewaard moeten blijven. Dat wil zeggen, dat er naar gestreefd moet worden om de waarden op de locatie te behouden. Als dit niet mogelijk blijkt, bijvoorbeeld bij bouwplannen, dan moeten de waarden worden opgegraven en ex situ worden bewaard. Het Verdrag van Valletta is doorvertaald in de Monumentenwet 1988, zoals deze gewijzigd is in september 2007. Sinds deze wijziging van september 2007 is de gemeente bevoegd gezag op het gebied van cultuurhistorie en archeologie.

Vanaf 1 januari 2012 is het verplicht om in ruimtelijke plannen ook rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Dat betekent dat niet alleen rekening moet worden gehouden met de waarden onder de grond (archeologie), maar ook met de waarden boven de grond.

Binnen het plangebied zijn geen monumentale objecten aanwezig. De weg Oldenzaal-Denekamp (N342) is wel aan te merken als een historisch lijnelement. De weg als lijnelement blijft echter ook als gevolg van de reconstructiewerkzaamheden gehandhaafd.

In dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie overwegend conserverend bestemd met uitzondering van het plandeel Overesweg-Denekamperstraat. Met inachtneming van de gemeentelijke archeologische beleidskaart zijn gebieden waarvoor een archeologische verwachting geldt door middel van een dubbelbestemming beschermd.

Met betrekking tot de N342 heeft de provinciaal archeoloog op 18-4-2012 nader geadviseerd. Gelet op de omvang van de ingreep adviseert de archeoloog om geen nader archeologisch onderzoek in te stellen.

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Het advies van de provinciaal archeoloog is als bijlage opgenomen.

5.5 Flora en Fauna

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied in het kader van bijvoorbeeld de Habitat- of Vogelrichtlijn. Het plangebied ligt niet in of nabij een Habitat- of Vogelrichtlijngebied. Het plangebied is ook niet binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS) gelegen. Gebiedsbescherming is daarom niet van toepassing.

Wat betreft soortbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Hier wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden.

Voor de realisatie van de verkeersmaatregelen op de provinciale weg van Oldenzaal naar Denekamp Denekamperstraat is een Flora en Faunaonderzoek uitgevoerd.

Ecoscan N342, Oldenzaal-Denekamp

Om een indruk te krijgen van het voorkomen van beschermde dieren en planten in het plangebied is gebruik gemaakt van meerdere literatuur- en internetbronnen. Op 8 december 2011 is een veldbezoek uitgevoerd. Het veldbezoek is geen volledige inventarisatie aangezien daarvoor voor elke soortgroep een eigen methodiek (en geschikt jaargetijde) vereist is. Het veldbezoek is wel geschikt om een indruk te krijgen van (mogelijk) aanwezige soorten en habitats.

De zo verkregen gegevens zijn getoetst aan de wet- en regelgeving ten aanzien van beschermde soorten, EHS en Natura 2000. Hierbij is rekening gehouden met de onder de Flora –en faunawet, Natuurbeschermingswet en het EHS-beleid vastgestelde criteria.

Conclusie rapport:

- Voor zwaar beschermde vaatplanten, reptielen, amfibieën, dagvlinders, libellen en overige ongewervelden is het gebied niet geschikt, of deze soorten komen niet in de omgeving voor of zijn niet aangetroffen. Deze zwaar beschermde soorten worden dan ook niet in het plangebied verwacht.
- In de diverse plangebieden langs het traject Oldenzaal-Denekamp komen wel enkele zwaarder beschermde soorten broedvogels, vleermuizen en mogelijk veldspitsmuis voor. Voor deze soorten zijn maatregelen beschreven in hoofdstuk 6 van het onderzoeksrapport.
- Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.
- Significante negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS worden niet verwacht.
- Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden als gevolg van het voorgenomen plannen zijn uit te sluiten.

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

Het flora- en faunaonderzoek is opgenomen als bijlage.

5.6 Verkeer en Parkeren

Bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen dient rekening gehouden te worden met eventuele gevolgen voor verkeerskundige aspecten in of nabij het plangebied, zoals verkeersbewegingen en parkeren.

Het onderhavige bestemmingsplan is consoliderend van aard en er worden geen nieuwe verkeersaantrekkende ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De in het plan opgenomen plandelen cq functies voorzien ieder in de eigen parkeerbehoefte.

De verkeerskundige aspecten leveren geen problemen op voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.7 Economische uitvoerbaarheid

In het voorliggende bestemmingsplan wordt de bestaande bestemming voor het overgrote deel van het plan gehandhaafd; het is aldus een overwegend consoliderend plan.

De kosten welke gemoeid zijn met de samenstelling van dit plan, alsmede met de daarmee samenhangende procedure om tot inwerkingtreding ervan te komen, kunnen worden gedekt uit middelen binnen de reguliere begroting.

De kosten voor de aanleg van de verkeersmaatregelen op de N342 (Denekamperstraat) worden gedragen door de Provincie Overijssel vanuit het project KostenEffectieve Maatregelen. Daarnaast draagt de Regio Twente bij in de vorm van een subsidie.

De economische uitvoerbaarheid van het voorliggend plan wordt hiermee geacht voldoende te zijn aangetoond.

6 Procedure

6.1 Overleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet in het kader van het overleg als bedoeld in art. 3.1.1 van het Besluit ruimtelijk ordening overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het ontwerpbestemmingsplan is op de reguliere wijze toegezonden aan betrokken instanties. Hierop is geen reactie ontvangen.

6.2 Zienswijzen

Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2007, 2^e partiële herziening' heeft als ontwerp vanaf 28 november 2012 zes weken ter visie gelegen.

Gedurende die periode zijn er geen zienswijzen ingediend.