Gemeente Enschede

Toelichting

Bestemmingsplan

Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat

Status: Vastgesteld

enschede.nl

Centrum kwadraat - Brammelerdwarsstraat

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding bestemmingsplan 3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 3
1.3 Geldende juridische regelingen 3
1.4 Wettelijk kader 5
1.5 Adviezen, vooroverleg en procedure 6

Hoofdstuk 2 Planologisch beleidskader **8**
2.1 Ruimtelijk beleid en regels van het Rijk 8
2.2 Ruimtelijk beleid en regels van de provincie Overijssel 9
2.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch beleid 13

Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving **18**
3.1 Gebiedsbeschrijving 18
3.2 Cultuurhistorie 18

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving **23**
4.1 Centrumkwadraat 23
4.2 Stedenbouwkundig plan 24
4.3 Welstand en beeldkwaliteit 26
4.4 Ladder Duurzame Verstedelijking (artikel 3.1.6, 2e lid Bro) 27
4.5 Duurzaamheid 29
4.6 Verkeer en parkeren 31

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten **34**
5.1 Milieu 34
5.2 Water 42
5.3 Natuur 45
5.4 Bezonningsstudie 47

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet **48**
6.1 Algemeen 48
6.2 Indeling planregels 48
6.3 Beschrijving van het plan 49
6.4 Handhaving 55

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid **56**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**" heeft als doel de bestemming van de binnen het plan gelegen gronden en de bouw- en gebruiksmogelijkheden daarvan vast te leggen.

Op 3 februari 2020 heeft de gemeenteraad kennisgenomen van het ambitiedocument Centrumkwadraat. In dit document is de ambitie voor een zestal locaties rondom het centraal station als kwalitatief hoogstedelijk gebied opgenomen. Centrumkwadraat moet de kwaliteit van Enschede vergroten. Bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid zijn sleutelwoorden in de gebiedsontwikkeling rondom en ten noorden van het station. Het resultaat is een dynamisch gebied met ruimte om te wonen en te werken, vlakbij het station met alle gemakken van de stad binnen handbereik.

In het ambitiedocument is de locatie van het stationsplein en de gronden ten zuiden ervan uitgelicht. De ambitie is om het stationsplein in te richten als dé ontvangstruimte van de stad. De stationsomgeving van Enschede moet de komende jaren worden omgevormd tot het visitekaartje van de stad.

De geplande nieuwbouw zal onderdeel uitmaken van het aangezicht op de wand van deze ontvangstruimte. De nieuwbouw is zichtbaar vanaf het Stationsplein, omdat deze boven de bestaande bebouwing (van één bouwlaag) achterop de horecagelegenheid van Stationsplein 1 zal uitkomen. De nieuwbouw voegt zich tussen het bestaande kantoorpand aan het Stationsplein en achterop de percelen van de bebouwing aan de Korte Hengelosestraat. Om dit mogelijk te maken zal een deel van de bestaande schuurtjes in overleg en conform afspraken met de eigenaren van de panden aan de Korte Hengelosestraat verdwijnen. Op dit beschikbaar gemaakte terrein zullen 36 appartementen komen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het gebied waarop het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**" betrekking heeft wordt globaal begrensd door de Brammelerdwarsstraat aan de west-, zuid, en oostzijde. Aan de noordzijde grenst het plangebied Stationsplein. Het plangebied ligt in het stadsdeel Centrum.



Figuur 1.1 Globale ligging van het plangebied

1.3 Geldende juridische regelingen

Voor het plangebied geldt momenteel het volgende ruimtelijke regime:

Naam	Beschrijving	Besluitdatum
Binnenstad 2016	 Het plangebied heeft de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied en Centrum met meerdere aanduidingen. De aanduiding die, daar waar deze is opgenomen binnen de bestemming Centrum het gebruik mede bepaalt, is de functieaanduiding "specifieke vorm van horeca - 3" (horeca in categorie 3a van de categorie-indeling horecabedrijven Binnenstadetailhandel). Tevens ligt over het gehele bouwvlak de gebiedsaanduiding 'cultuurhistorisch attentiegebied'. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden tevens aangewezen voor het behoud, herstel en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied zijn er geen nadere aanduidingen.	17-7-2017

Naast het bovenstaande bestemmingsplan gelden ook de volgende parapluplannen voor het plangebied:

Naam	Beschrijving	Besluitdatum
Onzelfstandige Bewoning Enschede	Het parapluplan "Onzelfstandige bewoning Enschede" richt zich op de regulering van onzelfstandige bewoning. Het aandeel onzelfstandige bewoning kan van invloed zijn op de leefbaarheid van de buurt of de wijk. In combinatie met andere factoren, zoals een zwakke sociaal-economische structuur of de aanwezigheid van veel kwetsbare groepen of een diversiteit aan leefstijlen, komt het woon- en leefklimaat in bepaalde buurten en wijken in Enschede onder druk te staan. Regulering vindt plaats om concentratie van onzelfstandige bewoning tegen te gaan. Hiermee wordt voorkomen dat de druk op het woon- en leefklimaat en daarmee de druk op de leefbaarheid verder toeneemt voor zover de factoren een relatie hebben met onzelfstandige bewoning. De relevante regels zijn doorvertaald in voorliggend plan. In de regels is een koppeling gemaakt met de beleidsregel, wat als toetsingkader dient voor aanvragen die betrekking hebben op onzelfstandige bewoning.	13-11-2013
Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol, geluid)	Het paraplu-bestemmingsplan "Bedrijven met milieuzones (vuurwerk, risicovol, geluid)" sluit vestiging van risicovolle inrichtingen uit. Het plangebied heeft de gebiedsaanduidingen 'overige zone - risicovolle inrichtingen uitgesloten' en 'overige zone - vuurwerk uitgesloten'.	18-11-2014

Kwalitatief sturen op appartementen	Het paraplu-bestemmingsplan "Kwalitatief sturen op appartementen" heeft als doel dat de juiste appartementen voor de juiste doelgroepen op de juiste locaties worden gerealiseerd. Het realiseren van kwalitatief goede appartementen is nodig om belangrijke doelgroepen vast te kunnen houden in Enschede. Daarnaast willen we verder gaan met het versterken van Enschede vanuit het hart. Enschede heeft deze verstedelijking nodig voor het versterken van de agglomeratiekracht en het vestigingsklimaat. Voor het overgrote deel van het plangebied ligt de gebiedsaanduiding wetgevingszone - afwijkingsgebied 1. Onder voorwaarden zijn appartementen voor de middenhuur toegestaan, waarbij in afwijkingsgebied 1 woningen in de middenhuur met minimale gebuikersoppervlakte van 50 m² zijn toegestaan.	30-9-2019
Parkeren Enschede	Het paraplu-bestemmingsplan "Parkeren Enschede", zorgt ervoor dat de beleidsregel 'Parkeernormennota Enschede 2017' van toepassing is op (bijna) de hele gemeente, waaronder het plangebied.	11-3-2019

1.4 Wettelijk kader

Het wettelijk kader van een bestemmingsplan is de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro).

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De Wro schrijft voor dat de gemeenteraad "voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in dat plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven".

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In het Bro is geregeld hoe een bestemmingsplan en andere ruimtelijke plannen er uit moeten zien, wat vastgelegd moet worden en wat meegewogen moet worden (artikelen 3.1.2 t/m 3.1.7 en artikelen 3.2.1 t/m 3.2.4 Bro). In artikel 3.1.6 van het Bro is bepaald dat elk bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. In de toelichting moet worden vermeld wat de uitkomsten zijn van onderzoeken over ecologie/flora/fauna, hoe het is gesteld met de waterhuishouding, of de Wet milieubeheer van toepassing is voor bijvoorbeeld een Milieu Effect Rapport (MER), of sprake is van archeologische/cultuurhistorische waarden, welke milieukwaliteitseisen wat betreft lucht, bodem, geluid bij het plan betrokken zijn en welk beleid van gemeente, provincie en Rijk een rol speelt.

Een bestemmingsplan is daarom een juridisch ruimtelijk beleidsdocument, waarin de bestemming van de gronden met inbegrip van de daarop van toepassing zijnde gebruiks- en bouwregels en de daarop aanwezige bebouwing worden vastgelegd, maar waarin ook ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn opgenomen.

Digitalisering

Alle ruimtelijke plannen moeten voor iedereen digitaal beschikbaar en raadpleegbaar zijn. Daarvoor is een landelijke voorziening in het leven geroepen. Er moet gewerkt worden via landelijk vastgestelde regels (artikel 1.2.1 en 1.2.2 Bro, nader uitgewerkt in de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening).

Kosten

In de wet is bepaald dat de kosten voor het maken van een bestemmingsplan verhaald kunnen worden op de aanvrager. Die kosten worden vastgesteld in een exploitatieplan, maar ze kunnen ook op een andere wijze verhaald worden bijvoorbeeld door het sluiten van een overeenkomst (afdeling 6.4 Wro).

1.5 Adviezen, vooroverleg en procedure

Adviezen

Voorafgaand aan het in procedure brengen van een bestemmingsplan vragen burgemeester en wethouders aan het binnen het plangebied werkzame erkende wijkorgaan advies uit te brengen over het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Dit is geen wettelijke procedurestap maar een binnen de gemeente Enschede gehanteerde werkwijze, die is vastgelegd in de Regeling Wijkorganen 2008 en nader uitgewerkt in de notitie Wijkorganen en Adviesafspraken.

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**" is het erkende wijkorgaan wijkraad Binnenstad actief. De wijkraad Binnenstad is gevraagd schriftelijk advies uit te brengen. Hierop is geen reactie ontvangen.

Vooroverleg

In het Bro is voorgeschreven (artikel 3.1.1) dat burgemeester en wethouders voorafgaand aan het in procedure brengen van een nieuw bestemmingsplan overleg moeten plegen met de besturen van eventueel betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het 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. Van het wettelijke vooroverleg met Rijk en provincie kan in de praktijk in veel gevallen worden afgezien. De provincie Overijssel en het Rijk hebben beleid vastgesteld, waarin is bepaald dat zij een bestemmingsplan alleen nog voor vooroverleg willen ontvangen, indien dat bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt die raken aan bepaalde ruimtelijke belangen van de provincie of het Rijk.

In het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied kunnen ook andere belangen spelen. Als gevolg zijn de erkende overlegpartners provincie Overijssel, Waterschap Vechtstromen, Prorail en Brandweer Twente gevraagd worden voor advies.

- Het plan is voor vooroverleg naar de provincie Overijssel gestuurd. De provincie heeft op 3 oktober 2022 per email te kennen gegeven met de inhoud van dit bestemmingsplan te kunnen instemmen. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd is met het provinciale beleid.
- Ook is het Waterschap Vechtstromen over dit bestemmingsplan in kennis gesteld. Van hen is geen reactie terug ontvangen. Met het waterschap bestaat overigens de afspraak dat zij geen reactie versturen indien zij met het bestemmingsplan kunnen instemmen.
- ProRail heeft gereageerd en aangegeven dat meer gegevens ontvangen om een goed advies te kunnen uibrengen. Als gevolg is er nader overleg geweest waarin het plan is toegelicht. In dit gesprek en bevestigd bij navolgende mail van 27 oktober 2022, is geconcludeerd dat het voorliggende bestemmingsplan niet belemmerend werkt voor ProRail.
- Tot slot is het plan voor de zekerheid ook nog aan de veiligheidsregio voorgelegd. De veiligheidsregio heeft per email op 6 oktober 2022 gereageerd. Zij heeft geen opmerkingen op de inhoud van het bestemmingsplan, maar heeft wel een aantal aandachtspunten meegegeven. Het is van belang dat wordt voldaan aan de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland. Initiatiefnemer kan hier in de aanvraag omgevingsvergunning al rekening mee houden. Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning kan de locatie van opstelplaatsen voor de brandweer getoetst worden en bepaald worden of er brandkranen bijgeplaatst moeten worden.

Procedure

Participatie

Bij het meewegen of een ruimtelijk plan aanvaardbaar is dient draagvlak mee te spelen. Draagvlak voor een ontwikkeling kan gecreeerd worden door het doorlopen van een goed participatietraject. Voor het Centrumkwadraat is hier ook aandacht aan geschonken. Uitgaande van de participatieladder, waarbij de mate van participatie is ingedeeld in 5 treden. De 5 treden in volgorde van toename in betrokkenheid zijn: 1. informeren, 2. raadplegen, 3. adviseren, 4. coproduceren, 5. meebeslissen. Het participatieniveau voor Centrumkwadraat is maximaal te typeren als trede 2 raadplegend.

In het voortraject zijn op verschillende momenten de gemeentelijke visie en de meer uitgewerkte structuurvisie van de ontwikkelaar met omwonenden en belanghebbenden gedeeld. Hierbij valt te denken aan presentatie en inloopbijeenkomsten voor omgeving en wijkraden en cultuurhistorische verenigingen, maar ook raad en raadscommissies, provincie en hogescholen. Hieronder een niet uitputtend overzicht van de verschillende organisaties/belanghebbenden die betrokken zijn in de aanoop van dit bestemmingsplan:

- 25 januari 2019 - presentatie Hogeschool Saxion;
- 24 september 2019 - presentatie Spoorzone voor omwonenden;
- 16 oktober 2019 - inloopbijeenkomst Centrumkwadraat voor omwonenden;
- 28 januari 2020 Stadsdeelcommissie Centrum;
- 3 februari 2020 - Gemeenteraad stemt in met het ambitiedocument voor de verdere ontwikkeling van het Centrumkwadraat;
- 27 februari 2020 - klankbordgroep (afgevaardigden van omwonenden, ondernemers en (cult.historische) verenigingen) informeren;
- 4 maart 2020 - presentatie ambitiedocument provincie Overijssel;
- 11 januari 2021 - technische sessie Gemeenteraad;
- 13 juli 2021 - presentatie aan klankbordgroep;
- 22 september 2021, het structuurontwerp van 't Bölke en het gemeentelijk ambitiedocument is op meerdere momenten voor omwonenden gepresenteerd;
- 29 september 2021 - presentatie voor regio Stedendriehoek.

Vooraankondiging

Burgemeester en wethouders moeten burgers en anderen informeren over het voornemen een bestemmingsplan voor te bereiden op verzoek van een derde of uit eigen beweging. Dat voornemen wordt gepubliceerd in het gemeentelijk huis-aan-huisblad en op internet. In Enschede wordt geen gelegenheid geboden om zienswijzen hieromtrent naar voren te brengen (artikel 1.3.1 Bro).

In dit geval is het voornemen om een nieuw bestemmingsplan genaamd: **“Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**” in voorbereiding te nemen op 27 juli 2022 gepubliceerd in het gemeentelijk blad “Huis aan Huis" en op de website van de gemeente Enschede.

Terinzagelegging ontwerpplan

In de Wro staat dat op de procedure van een bestemmingsplan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Dit betekent dat het ontwerp van een bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken ter inzage moet worden gelegd. Deze terinzagelegging biedt iedereen de mogelijkheid om gedurende die periode zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Die terinzagelegging wordt gepubliceerd in de Nederlandsche Staatscourant en in het gemeentelijk blad "Huis aan Huis" en langs “elektronische weg”, dus internet.

De aankondiging van de terinzagelegging van dit ontwerpbestemmingsplan **“Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**” en de mogelijkheid om tijdens die periode een zienswijze naar voren te brengen is gepubliceerd in "Huis aan Huis", op de website van de gemeente Enschede, in de Staatscourant en het Gemeenteblad.

Rechtsbescherming

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad staat voor belanghebbenden nog de mogelijkheid open om bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Planologisch beleidskader

2.1 Ruimtelijk beleid en regels van het Rijk

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als structuurvisie. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

De NOVI schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. Dit toekomstperspectief voor Nederland is:

- Een klimaatbestendige delta, waarbij Nederland beschermd is tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid (ook voor de laaggelegen gebieden in het westen) gegarandeerd is en voldoende zoetwater beschikbaar is van goede kwaliteit;
- Duurzaam, concurrerend en circulair: een toekomstbestendige en volledig circulaire economie zonder vervuilende manieren van produceren en consumeren, met een uitstekend vestigingsklimaat en een hoge quality of life, met een zo goed mogelijke inpassing van duurzame energie in onze leefomgeving en slimme combinaties van functies zonder de risico's en milieunadelen te vergroten. Een economie die veel maatschappelijke winst oplevert in termen van banen, innovatie en nieuwe bedrijvigheid en exportmogelijkheden;
- Kwaliteit van leven in stad en dorp: met een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een goede verbondenheid van stad en land. De ontwikkelingen zijn gericht op kwaliteit, met gecontroleerde en doordachte groei waar dat nodig is, waardoor diversiteit in wonen, een stedelijk netwerk, prettige woonmilieus, met rust en ruimte maar ook vitale en leefbare regio's ontstaan.
- Nabijheid en betrouwbare verbindingen: een uitstekende bereikbaarheid wordt met een goede en betrouwbare infrastructuur gegarandeerd, waarbij wordt ingespeeld op locatiekeuzes voor wonen en werken (nabijheid). De infrastructuur is onderdeel van een mobiliteitssysteem dat een meer divers patroon van mobiliteit veilig, robuust en duurzaam afhandelt. Luchthavens blijven belangrijk voor een sterk internationaal netwerk voor de lange afstanden. De uitdaging is om het vliegverkeer net als het goederenvervoer op een zo veilige, efficiënte en duurzame manier vorm te geven.
- Veilig en gezond, herkenbaar en natuurlijk: een veilig en gezond leven voor iedereen staat voorop. De leefomgeving nodigt uit om te bewegen, elkaar te ontmoeten en te ontspannen. Daarbij horen een goede milieukwaliteit, robuuste natuur, klimaatbestendigheid en voor iedereen goede toegang tot wonen, werken en voorzieningen.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transities. Deze prioriteiten zijn:

1. Naar een ruimte voor klimaat adaptatie en energietransitie;
2. Naar een duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Naar sterke en gezonde steden en regio's;
4. Naar een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied;

Deze vier opgaven kunnen alleen in samenhang verder worden gebracht wanneer aandacht is voor thema's die hier dwars doorheen lopen, zoals omgevingskwaliteit, gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, water, bodem, (nationale) veiligheid en milieukwaliteit.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening

De basis van juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Bro.

Het Barro is in werking sinds 2011 en bevat onderwerpen die van rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening en toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. Per onderwerp bevat het Barro regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Binnen drie jaar moet het onderwerp zijn opgenomen in een bestemmingsplan.

2.1.3 Toetsing bestemmingsplan aan beleid en regels van het Rijk

Voorliggend plan voorziet in een nieuwe ruimtelijke kwaliteit op een in verval geraakte centrumlocatie, en draagt daarmee bij aan de woon- en leefomgeving voor Enschede. Er is veel aandacht voor de diverse thema's, waaronder bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. In navolgende hoofdstukken worden deze thema's toegelicht. Er zijn op rijksniveau verder geen belangen benoemd die rechtstreekse doorwerking hebben in het plangebied.

2.2 Ruimtelijk beleid en regels van de provincie Overijssel

2.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

Het ruimtelijk beleid van de provincie Overijssel staat vooral in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. Op 12 april 2017 hebben Provinciale Staten van Overijssel een herziening van de visie en verordening vastgesteld en op 1 mei 2017 zijn deze in werking getreden.

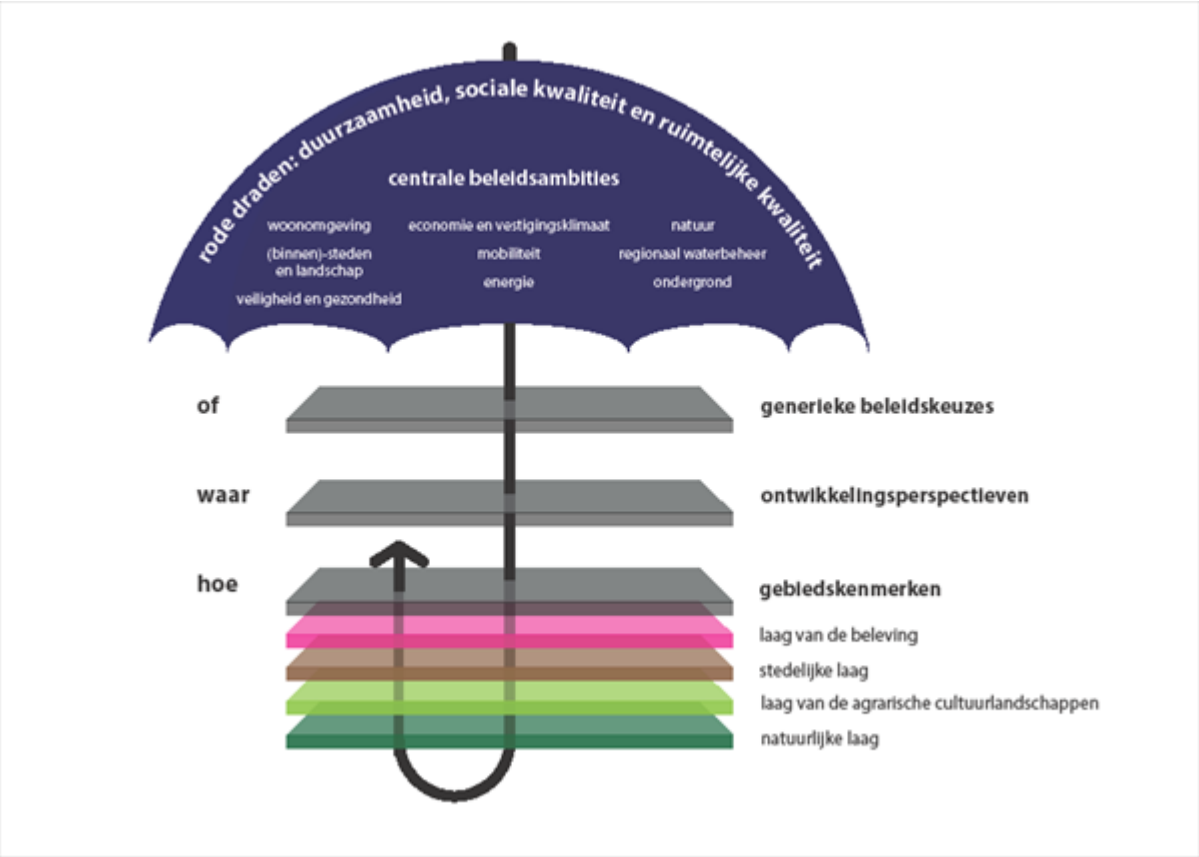
De Omgevingsvisie is een integrale visie waarin de beleidsambities en doelstellingen staan die van provinciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel. Het uitgangspunt is gericht op het jaar 2030. De visie biedt kaders in de vorm van ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Daarbinnen krijgen gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en andere initiatiefnemers mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

De hoofdambitie van de visie is, net als in de oorspronkelijke omgevingsvisie van 2009, een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. De opgaven en kansen waar de provincie Overijssel voor staat heeft men vertaald in centrale beleidsambities voor negen beleidsthema's. Deze benadert zij vanuit de drie overkoepelende 'rode draden': duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de ambities, gebruikt de provincie het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel. In dit uitvoeringsmodel staan de stappen of, waar en hoe centraal. Bij een initiatief kan aan de hand van deze drie stappen bepaald worden of een initiatief binnen de geschetste visie voor Overijssel mogelijk is (generieke beleidskeuzes), waar het past (ontwikkelperspectieven) en hoe het uitgevoerd kan worden (gebiedskenmerken)

In onderstaande afbeelding is het uitvoeringsmodel weergegeven. Vervolgens zijn de niveaus toegelicht. De '"vishaak" met de drie niveaus uit de Omgevingsvisie van 2009 is daarbij behouden gebleven. Boven het uitvoeringsmodel (in de paraplu) staan de rode draden en centrale beleidsambities weergegeven.



Figuur 2.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie (bron: provincie Overijssel)

Generieke beleidskeuzes (of)

Generieke beleidskeuzes vloeien voort uit beleid van EU, Rijk of provincie. Het zijn keuzes die bepalen of een ontwikkeling nodig is of mogelijk. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

De herziene Omgevingsvisie maakt daarbij onderscheid in:

- Generieke beleidskeuzes voor heel Overijssel. Dit heeft zij gevat onder de ' Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking'. Dit is een nadere invulling van de nationale Ladder voor duurzame verstedelijking, die voor 'nieuwe stedelijke ontwikkelingen' verplicht moet worden doorlopen. De Overijsselse ladder geeft onder andere aan dat alle belangen die bij een ontwikkeling betrokken zijn, zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen ('integraliteit'; is ook een eis uit het Bro). Ook wordt onder andere ingegaan op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik (voorheen verwoord in de 'SER-ladder') en '(boven)regionale afstemming' (gemeenten moeten hun ruimtelijke ontwikkelingsplannen afstemmen met buurgemeenten om te voorkomen dat inefficiënte concurrentie tussen gemeenten ontstaat).
- Gebiedsspecifieke beleidskeuzes, zoals aanduidingen voor grondwaterbeschermingsgebied, Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Nationale Landschappen.

Ontwikkelingsperspectieven (waar)

Na de toetsing aan de generieke beleidskeuzes komen de ontwikkelingsperspectieven aan de orde. In de Omgevingsvisie staan zes ontwikkelperspectieven beschreven: drie voor de groene en drie voor de stedelijke omgeving. Daarbinnen is nog een onderverdeling gemaakt. De ontwikkelperspectieven zijn flexibel voor de toekomst en geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden.

Gebiedskenmerken (hoe)

Tot slot zijn de gebiedskenmerken van belang, die bestaan uit vier lagen (natuurlijke laag, laag van agrarische cultuurlandschappen, stedelijke laag en laag van de beleving. Voor elke laag gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

In het resterende deel van deze paragraaf wordt nader ingegaan op de generieke beleidskeuzes, de ontwikkelingsperspectieven en de gebiedskenmerken.

2.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De hoofdlijnen van de Omgevingsvisie zijn juridisch geborgd in de Omgevingsverordening. Het gaat om de onderwerpen uit de visie die de provincie zo belangrijk vindt dat deze dwingend worden opgelegd.

In de verordening staan algemene regels op het gebied van de ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, water en bodem. De verordening als juridisch instrument om de doorwerking van provinciaal beleid af te dwingen, is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen. De Omgevingsverordening geeft regels aan gemeenten die bij het maken van bestemmingsplannen in acht genomen moeten worden.

2.2.3 Toetsing bestemmingsplan aan beleid en regels van de provincie Overijssel

Generieke beleidskeuzes (of)

Of een ontwikkeling mogelijk is, wordt bepaald op basis van generieke beleidskeuzes. Bij de afweging in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn de artikel 2.1.2, 2.1.3, 2.1.5 en 2.2.2 van de Omgevingsverordening Overijssel van belang.

- Artikel 2.1.2: Principe van concentratie

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in woningbouw, aanleg van bedrijventerreinen voor lokaal gewortelde bedrijvigheid en het realiseren van stedelijke voorzieningen, met bijbehorende infrastructuur en groenvoorzieningen om te voldoen aan de lokale behoefte en de behoefte van bijzondere doelgroepen.

De voorliggende ontwikkeling komt voort uit een lokale concrete behoefte naar woonruimte. De woningbouwlocatie is gelegen in het centrum van een stedelijke omgeving. Het voornemen is dan ook in overeenstemming met artikel 2.1.2 van de Omgevingsverordening Overijssel.

- Artikel 2.1.3: Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharden leggen op de groene omgeving wanneer aannemelijk is gemaakt:

- dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
- dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.

De ontwikkeling is gesitueerd op een inbreidingslocatie binnen bestaand stedelijk gebied. Het voldoet daarmee aan de eis van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

- Artikel 2.1.5 Ruimtelijke kwaliteit

In de toelichting op bestemmingsplannen wordt onderbouwd dat de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken. In navolgende motivering onder de kop "Gebiedskenmerken (hoe)" is beschreven dat de ontwikkeling geen afbreuk doet aan de provinciale gebiedskenmerken.

- Artikel 2.2.2 Realisatie nieuwe woningen

De ontwikkeling betreft een in hoofdzaak een woningbouwontwikkeling. Daarvoor is artikel 2.2.2 van de omgevingsverordening van toepassing. In dit artikel is aangegeven dat nieuwe woningbouwontwikkelingen mogelijk zijn, mits de behoefte aan deze woningen is aangetoond en het woningaantal past binnen de woningbouwafspraken. In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op de woningbouwbouwafspraken. Daaruit blijkt dat voldaan wordt aan de gemaakte woningbouwafspraken.

Ontwikkelingsperspectief (waar)

De locatie is gelegen binnen het ontwikkelingsperspectief 'Woon- en werklocaties binnen de stedelijke netwerken'. Binnen het ontwikkelingsperspectief is ruimte voor een verscheidenheid aan functies, waarvan (nagenoeg zelfstandig) wonen er één is. Transformatie van bestaande functies moet een bijdrage leveren aan het vitaal en aantrekkelijk houden en versterken van de verschillende milieus, waarbij er kansen zijn te anticiperen op onder meer klimaatverandering (bijvoorbeeld door ruimte voor groen, natuur of water te reserveren).

De voorliggende ontwikkeling betreft herstructuering- transformatie van binnenstedelijk gebied. De ontwikkeling draagt op deze manier bij aan het vitaal en aantrekkelijk houden van de omgeving. Verder draagt het bij aan het voorzien in voldoende woningen. De plannen doen geen afbreuk aan het eigen karakter van het gebied en leveren geen extra belemmeringen op voor de omgeving. In het kader van het anticiperen op klimaatverandering is een minimale waterbergingseis in dit bestemmingsplan opgenomen.

Het voornemen is in overeenstemming met het ter plaatse geldende ontwikkelingsperspectief.

Gebiedskenmerken (hoe)

a. Natuurlijke laag

Het plangebied ligt in de Natuurlijke laag van de gebiedskenmerken "Dekzandvlakte en ruggen". De ambitie van de provincie in deze gebieden is de natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat functioneel meer sturend en beleefbaar te maken. Dit kan onder andere worden bereikt door een meer natuurlijk watersysteem en door beplanting met 'natuurlijke' soorten. Voorgeschreven is een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van het huidige reliëf.

b. Agrarisch cultuurlandschap

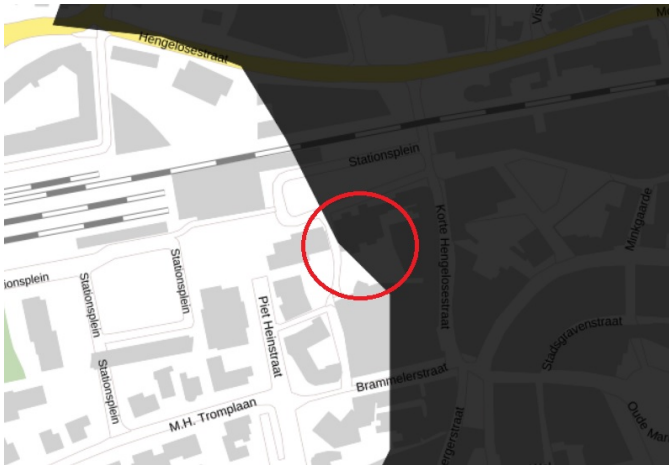
Voor de Laag van het Agrarisch cultuurlandschap gelden geen gebiedskenmerken.

c. Stedelijke laag

Het plangebied behoort tot het ontwikkelingsperspectief 'historische centra, binnensteden'. De historische centra, binnensteden en landstadjes vormen de functionele en emotionele kernen van de steden en dorpen. Ruimtelijk kenmerkend zijn de compacte bebouwingsstructuur, veelal binnen (voormalige) omwalling en veel individuele karakterverschillen op korte afstand. Functioneel worden deze gebieden gekenmerkt door een mix van functies waarvan de concentratie van voorzieningen op gebied van detailhandel, horeca, cultuur, onderwijs en gezondheidszorg een belangrijk deel vormt.

Als ontwikkelingen plaats vinden in historische centra, binnensteden en landstadjes, dan dragen deze bij aan behoud en versterking de mix van functies, het historisch gegroeide patroon van wegen en openbare ruimten en de leefbaarheid.

Het voorliggende initiatief is in overeenstemming met dit gebiedskenmerk. Het historisch bebouwingspatroon wordt in stand gehouden. De programmatische invulling versterkt met een mix van functies het centrum. De toevoeging van deze functies op een centrumlocatie is ruimtelijk gezien aanvaardbaar. Onderbouwing hiervan is te vinden in hoofdstuk Omgevingsaspecten. Hierin wordt per omgevingsaspect beschreven op welke wijze de ontwikkeling is onderzocht.



Figuur 2.2 Gebiedskenmerken Stedelijke laag Omgevingsvisie (bron: provincie Overijssel)

d. Lust- en leisurelaag

Deze laag voegt de dimensie van het welbehagen, het plezier, de trots en de beleving toe. De lust- en leisurelaag voegt eigen kenmerken toe, zoals landgoederen, recreatieparken en recreatieve routes, maar benut vooral de kwaliteit van de andere drie lagen. Het stelt kwaliteiten zoals de natuur, de productielandschappen en de steden in een ander daglicht en maakt ze beleefbaar tot een belevenis.

Het plangebied is niet gelegen in één van de categorieën van de lust- en leisurelaag. In de directe omgeving ligt de weg Korte Hengelosestraat, dit is een historische route. Daarnaast is de fietsroute die loopt van M.H. Tromplaan via Hoedemakeplein en Brammelerdwarsstraat naar de Marktstraat aangemerkt als recreatieve route. Het plangebied ligt niet aan de Korte Hengelosestraat noch direct aan de recreatieve route en laat de weg c.q. route verder in tact, daarmee is het bestemmingsplan in overeenstemming met de lust- en leisurelaag.

Conclusie:

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

2.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch beleid

Deze paragraaf bevat een korte beschrijving van het algemene ruimtelijke relevante beleid van de gemeente Enschede. De inhoud van deze toelichting is zodanig opgebouwd dat eerst algemene informatie aan de orde komt en vervolgens onderwerpen die specifiek aan dit bestemmingsplan zijn toegeschreven. Het sectorale beleid wordt daarom verderop in deze toelichting behandeld.

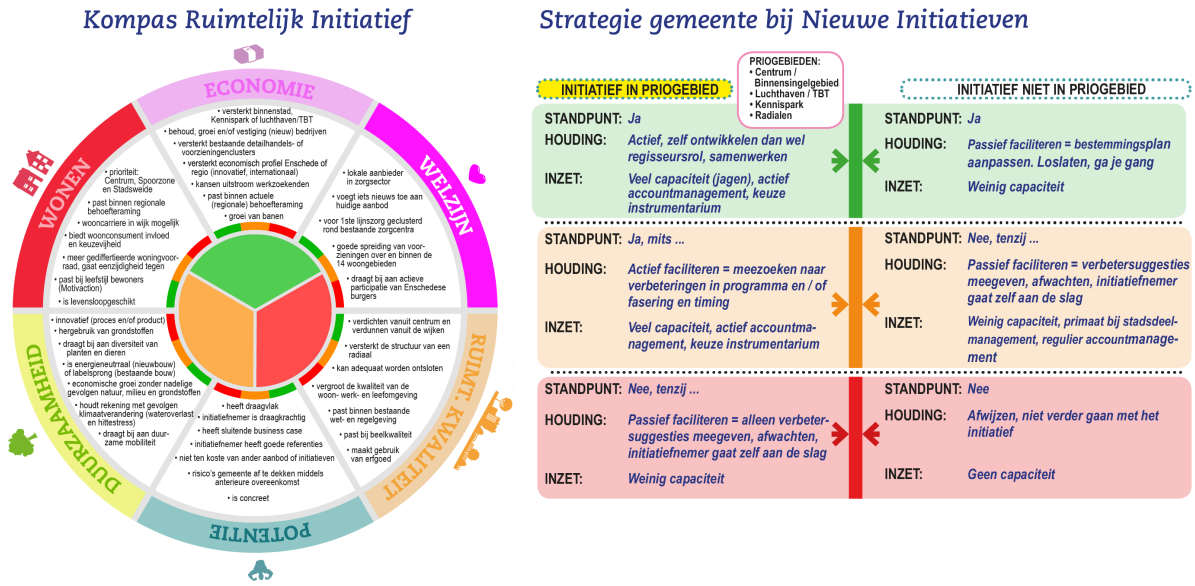
2.3.1 Toekomstvisie Enschede 2020 en uitwerkingsvisies

De gemeenteraad heeft op 17 december 2007 de Toekomstvisie Enschede 2020 vastgesteld, waarin de hoofdlijnen en doelstellingen voor het gemeentelijke beleid tot 2020 staan. Het document geeft richting aan het beleid, dat nader uitgewerkt wordt in andere beleidsstukken.

De ruimtelijk relevante aspecten van de hoofdlijnen en beleidsdoelstellingen in de Toekomstvisie zijn uitgewerkt in de Herijking van de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie, die op 22 juni 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld. Integraal onderdeel hiervan is een visie op de binnenstad (Binnenstadsvisie) en mobiliteit (Mobiliteitsvisie). Vervolgens is de inhoud van het document Herijking RO-Visie, binnenstadsvisie inclusief mobiliteitsvisie ruimtelijk vertaald in de Structuurvisie Enschede, die in één van de volgende paragrafen aan de orde komt.

2.3.2 Richting aan Ruimte

Op 5 april 2016 hebben burgemeester en wethouders van Enschede 'Richting aan Ruimte' (RAR) vastgesteld. Dit is een richtinggevend ontwikkelingskader waarin wordt verduidelijkt hoe Enschede omgaat met de programmering. Niet langer de kwantitatieve aspecten staan centraal maar er wordt gestuurd op kwaliteit. Daarbij wordt gekeken naar de totale stedelijke programmering maar ook naar de behoefte van het gebied. Een integrale afweging van alle relevante belangen (o.a. ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, economie, welzijn) op basis van het 'RAR-kompas' leidt uiteindelijk tot een besluit over de (on)wenselijkheid van een nieuw ruimtelijk initiatief. Ongewijzigd onderdeel van het integrale afwegingskader is het 'versterken vanuit het hart'.



Figuur 2.3 het 'RAR kompas'

2.3.3 Structuurvisies

De Wro verplicht iedere gemeente om voor het hele grondgebied één of meer structuurvisies vast te stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Een soortgelijke verplichting geldt ook voor de provincies en het Rijk.

In een gemeentelijke structuurvisie staan de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied en de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid. De structuurvisie bevat ook een uitvoeringsparagraaf waarin de raad aangeeft via welke instrumenten en bevoegdheden de voorgenomen ontwikkeling gerealiseerd zal kunnen worden.

Structuurvisie Enschede

De gemeenteraad van Enschede heeft op 26 september 2011 de Structuurvisie vastgesteld. Hierin is het bestaande ruimtelijk beleid uit de hieronder genoemde gemeentelijke nota's opgenomen en met elkaar in relatie gebracht.

- Groenstructuur Actieplan, bevat de belangrijkste gemeentelijke ambities op het gebied van behouden en versterken van parken en groenstructuren;
- Beleidskader kleine windturbines, hierin zijn mogelijke locaties voor kleine windturbines aangewezen;
- Mobiliteitsplan 2004-2015, bevat de gemeentelijke ambities voor de verkeerscirculatie en bereikbaarheid van de stad. Hieruit zijn de belangrijkste verkeersprojecten voor auto, openbaar vervoer en fiets in de Structuurvisie opgenomen;
- Nieuwe Energie voor Enschede, bevat de gemeentelijke duurzaamheidsambities voor nieuwe ontwikkelingen, herstructurering en renovatie. Hierbij staat de reductie van CO_2 centraal.
- Gids Buitenkans, bevat op basis van landschapstypologieën en -plekken het kwalitatieve kader voor ontwikkelingen in het buitengebied;
- Hotelnota, hierin zijn de ontwikkellocaties voor hotels aangewezen;
- Structuurvisie Luchthaven Twente en omgeving, bevat het ruimtelijke ontwikkelingskader voor de herontwikkeling van het terrein van de voormalige militaire vliegbasis Twente;
- Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en Binnenstadsvisie 2009, bevat het actuele integrale kader voor ruimtelijke ontwikkeling, verkeer, economie en de ontwikkeling van de binnenstad;
- Ontwikkelingskader Horeca 2005-2015, hierin zijn de horecaconcentratiegebieden en horeca-ontwikkellocaties aangewezen.

In de Structuurvisie gaat het om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de toekomst op het gebied van wonen, groen, economie, verkeer, milieu en gebiedsontwikkeling.

Het doel van de Structuurvisie is het in samenhang presenteren van de hoofdlijnen van sectoraal of gebiedsgericht beleid. Het gaat om de hoofdlijnen van ruimtelijk beleid op de lange termijn, zodat er op projectniveau voldoende flexibiliteit is om in te kunnen spelen op veranderingen.

De Structuurvisie is continu in ontwikkeling. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en nieuw stedelijk beleid wordt de Structuurvisie aangevuld of nader uitgewerkt, zodat het een actueel strategisch en integraal kader vormt.

Sectorale en gebiedsgerichte structuurvisies

In aanvulling op de eerder genoemde integrale Structuurvisie, heeft de gemeenteraad van Enschede ook diverse sectorale structuurvisies en een gebiedsgerichte structuurvisie vastgesteld. Hierin worden specifieke onderwerpen geregeld.

Woonvisie

Recentelijk is de Woonvisie Enschede 2019 vastgesteld (en in 2020 geactualiseerd). Deze woonvisie is opgesteld om duidelijkheid te geven over Enschedese woonopgave. De Enschedese woonopgave is volop in ontwikkeling. De stad gonst van de bouwactiviteiten, kavels raken uitverkocht, huizenprijzen stijgen fors en grote projecten staan op stapel. Het zijn ontwikkelingen die passen bij de ambities van Enschede: een stad die door blijft groeien naar 170.000 inwoners. Op de achtergrond van deze ontwikkeling ligt een veelheid van uitdagingen.

Detailhandelsstructuurvisie

Op 23 januari 2012 is de Detailhandelsstructuurvisie Enschede 2012 vastgesteld. In deze sectorale structuurvisie staan de hoofdlijnen van het gemeentelijk detailhandelsbeleid voor de komende vier jaar. Na een technische aanpassing in de besluitvorming op 12 november 2012 is dit formeel een structuurvisie zoals bedoeld in artikel 2.1 van de Wro.

Watervisie

Op 27 mei 2013 is de Watervisie 2013-2025 vastgesteld. Deze sectorale structuurvisie richt zich op het samen met partners in de waterketen aanpakken van waterknelpunten in Enschede op het gebied van hemelwateroverlast, grondwateroverlast, grondwaterverontreiniging en waterkwaliteit. De Watervisie heeft twee sporen, het oplossen van knelpunten en het realiseren van een zestal waterambities.

De op te lossen knelpunten zijn:

- Overbelasting van het rioolstelsel.
- Grondwateroverlast.
- Problemen met waterkwaliteit.

De Enschedese waterambities zijn:

- Daar waar het kan is het regenwater afgekoppeld van het gemengde riool.
- De beleving van de groene en blauwe kwaliteit van Enschede versterken door water zichtbaar te maken.
- Water in de buitenruimte wordt zoveel mogelijk benut voor het opvangen van extreme regenbuien en om bij warme perioden de stad te verkoelen.
- De watergerelateerde component van de (woon)lasten blijft beheersbaar.
- Enschedeërs gaan bewuster met water om en zijn meer betrokken bij de watervoorzieningen in de stad.
- De waterpartners zorgen samen voor een goede waterkwaliteit en – kwantiteit in Enschede.

Structuurvisie Cultuurhistorie

Op 8 december 2014 is de Structuurvisie Cultuurhistorie vastgesteld. In deze sectorale structuurvisie staat het gemeentelijk beleid voor het bij ruimtelijke plannen en ontwikkelingen omgaan met het aanwezige cultuurhistorisch erfgoed. Daarbij wordt onder cultuurhistorisch erfgoed verstaan: alle cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, objecten en structuren in de gemeente Enschede, met uitzondering van gemeentelijke monumenten, rijksmonumenten en archeologische waarden. Voor monumenten en archeologische waarden is reeds in afzonderlijke gemeentelijke beleidskaders vastgelegd hoe daarmee dient te worden omgegaan in het kader van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen.

Structuurvisie Externe Veiligheid

Op 8 december 2014 is de Structuurvisie Externe Veiligheid vastgesteld. In deze sectorale structuurvisie staat het gemeentelijk beleid met betrekking tot het beheersen van risico's die mensen lopen door de opslag, de protectie, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij is vastgelegd wat in Enschede nog als een toelaatbaar risico wordt beschouwd en hoe ongewenste situaties zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen of beperkt. In deze structuurvisie is tevens het beleid voor opslagplaatsen en verkooppunten van consumentenvuurwerk vastgelegd.

Energievisie (2021)
In 2015 kwam het Klimaatakkoord van Parijs tot stand. Daarin is vastgelegd dat de opwarming van de aarde tot 2 graden dient te worden beperkt ten opzichte van het pre-industriële tijdperk en dat er naar gestreefd moet worden om die opwarming tot 1,5 graad te beperken. Het akkoord van Parijs is inmiddels door bijna 200 landen ondertekend,

waaronder Nederland. De afspraken uit het Klimaatakkoord van Parijs zijn voor Nederland uitgewerkt in een nationaal Klimaatakkoord. Dit nationale akkoord, dat op 29 november 2019 namens de Nederlandse gemeenten door de VNG werd ondertekend, beschrijft welke maatregelen Nederland in de gebouwde omgeving, in de industrie, in de landbouw en met betrekking tot mobiliteit en het opwekken van elektriciteit moet treffen om de uitstoot aan koolstofdioxide (CO2) in 2030 met 49 procent te verminderen ten opzichte van de uitstoot in 1990.
Enschede draagt bij aan de oplossing en ziet ook ruimte voor kansen Enschede wil een aantrekkelijke en leefbare gemeente zijn voor iedereen die er woont, werkt of op bezoek komt. Nu en in de toekomst. Daarom maken we ons sterk voor maatregelen die de opwarming van de aarde beperken. Dit betekent onder meer een overstap van fossiele naar duurzame vormen van energie, de 'energietransitie'.Deze transitie is niet alleen noodzakelijk om de opwarming van de aarde te beperken, zij biedt ook allerlei kansen, zoals een verbetering van de luchtkwaliteit, op meer comfortabele en zuiniger woningen, op werkgelegenheid en kansen voor onze bedrijven.
De visie is van toepassing op dit bestemmingsplan door de pijler 3.1 Benutten van daken en onbebouwde ruimtes binnen de bebouwde kom voor het opwekken van zonne-energie. De voorkeur van de gemeente is dat zonnepanelen te leggen op locaties waar ze zo min mogelijk uit de toon vallen. In de meeste gevallen gaat het daarbij om situaties waarbij de grond dubbel wordt gebruikt (zoals daken, parkeerterreinen, water, bermen). Dit bestemmingsplan weerhoudt de realisatie van zonnepanelen op daken niet.

Mobiliteitsplan(2019)

De Mobiliteitsvisie is in 2019 geactualiseerd. Het gebied rondom het station als toegangspoort tot de stad is als belangrijke ambitie gesteld. Opgaven die aan de ambtie is gekoppeldambities behoeven een nadere uitwerking. Opgaven als:

- het versnellen van de spoorverbindingen en het doortrekken van de lijn Zwolle – Enschede – Munster.
- samen met NS, Prorail en Provincie het station opwaarderen met een volwaardige noordelijke entree van het station;
- het verbeteren van de loop- en fietsstromen tussen het station en de Binnenstad;
- herinrichting Molenstraat als fietsstraat en herinrichting Hengelosestraat als stationsplein noord;
- het uitwerken van de ambitie voor een ondergrondse parkeergarage als P+R, bewoners en bezoekersgarage onder het voorplein / busstation;
- het busstation voorbereiden op emissievrij OV (elektrische bussen/ waterstof bussen);
- de stationsomgeving te vergroenen en ruimte te maken voor water.

De opgaven die hierboven zijn opgesomd worden al (deels) in werking gezet. Zo is de Molenstraat herinigericht tot fietsstraat waar de auto te gast is. De opgaven zijn niet strijdig aan de voorgenomen ontwikkeling van dit bestemmingsplan.

2.3.4 Toetsing bestemmingsplan aan het gemeentelijk ruimtelijk relevant strategisch beleid

In de strategische beleidsdocumenten Toekomstvisie, Stedelijke Koers en de diverse structuurvisies zijn voor het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" beperkte specifieke beleidsdoelstellingen of ontwikkelingsrichtingen benoemd. In het navolgende wordt getoetst aan thematisch gericht gemeentelijke beleid alsmede aan de in de vorige paragraaf beschreven structuurvisies.

Water- en klimaatadaptatieplan gemeente Enschede 2022-2026

De gemeenteraad heeft 25 oktober 2021 unaniem het Water- en Klimaatadaptatieplan 2022-2026 aangenomen. Dit beleidsplan beschrijft hoe Enschede toewerkt naar een waterrobuuste, klimaatbestendige en biodiverse gemeente in 2050. Enschede wordt nog 'groener' en 'blauwer' om goed voorbereid te zijn op een nattere, hetere en drogere toekomst. Water de ruimte geven en stenen vervangen door planten en bomen gaan wateroverlast, hittestress en verdroging tegen. Zo werkt Enschede verder aan een aantrekkelijke 'duurzame en groene stad' waar mensen graag wonen, leven en werken! Nu en in de toekomst.

In het plan zijn nieuwe waterbergingsnormen opgenomen. Vanwege dat de bouwplannen voor het Bölke vergevorderd waren voor dat dit plan is vastgesteld, wordt voor dit deelgebied uitgegaan van een waterbergingsnorm die gold voor vaststelling van het Water- en klimaatadaptatieplan.

De nieuwe norm is van toepassing op het plangebied en is als planregel in dit bestemmingsplan opgenomen.

Woonvisie

In de Woonvisie (2019 met actualisatie in 2020) staan belangrijke thema's omschreven zoals het vasthouden van 'talent' en 'werken aan de inclusieve samenleving'. Met dit project wordt aan beide invulling gegeven. De binnenstad en het aangrenzend gebied is belangrijk voor het vasthouden van talent. Deze mensen hebben veelal een leefstijl waarbij een comfortabele woning in de nabijheid van voorzieningen van de (binnen)stad belangrijk is. Met dit project

kan een bijdrage worden geleverd aan zowel woningen voor doorstromers vanuit een huur- naar een koopwoning, als ook voor startende talenten met de huurappartementen.

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op het plan in relatie tot de uitgangspunten van de Woonvisie als ook de behoefteonderbouwing op grond van de ladder van duurzame verstedelijking.

Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een algemene beschrijving van de huidige situatie in het plangebied gegeven. Daarbij zal worden ingegaan op de huidige ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en op de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. Doel is het aanreiken van een kader waaraan ontwikkelingen in de wijk of buurt (of, in geval van Boekelo, Lonneker, Usselo of Glanerbrug: het dorp) kunnen worden getoetst.

3.1 Gebiedsbeschrijving

Plangebied in zijn omgeving

Het historische stadshart is de oude kern van Enschede. De Oude Markt met de Grote Kerk, vormt het middelpunt. Om dit plein liggen twee eivormige ringen, waaraan het stadshart zijn bijnaam dankt (het 'Ei'). De ringen volgen de loop van de gedempte stadsgrachten. De eerste kleinschalige ring met kleine panden, de tweede is ruimer en heeft grotere panden. De ringen zijn met elkaar verbonden door smalle geplaveide straatjes.
Enschede is meermalen getroffen door rampen waarbij stukken stadshart zijn verwoest. De bebouwing is daardoor een mengelmoes van architectuurstijlen uit vele perioden. De straten hebben allemaal een eigen sfeer: eenvoudig en dorps, rijk en stads of weids en modernistisch. In elke straat staan wel panden die de sfeer verstoren. Toch vormt het stadshart een eenheid. Dit is te danken aan de aaneengesloten gevels, het cirkelvormige stratenpatroon, de continuïteit van winkels in de onderlaag en de aanwezigheid van enkele dominante, monumentale panden. Door het cirkelvormige stratenplan blijft het winkelhart aaneengesloten, compact en herkenbaar.

Aan de noordkant van het Ei ligt de spoorlijn, met station Enschede aan de noordwestkant van het Ei. Rondom het lage stationsgebouw uit 1950 is het ene na het andere kantoorgebouw verrezen. Het Stationsplein is op te delen in een oostelijk en een westelijke gelegen deel. Het westelijk deel is omgeven met moderne bebouwing aan fungeert als busstation. Het treinstation staat als los object te midden van een grootschalig, wijds, open, modern plein. De oostkant van het Stationsplein heeft een ander karakter, gezien de omvang van het plein kleiner is dan het westelijk deel, is ook de bebouwing gericht op de voetganger. Het plangebied zal onderdeel uitmaken van de (aan de zuidzijde van de) gevelwand van het oostelijk plein. De bouwhoogte van de wand aan de zuidkant beperkt zich in de huidige situatie afwisselend van 2 tot 4 à 5 bouwlagen, aansluitend op het westelijk deel van het plein waar de randen van de bebouwing in 5 tot 6 bouwlagen beslaan.

Het oostelijk deel van het plein was voorheen de plek waar personenautos werden geparkeerd. Na enkele transformaties is in 2009 het plein ingericht als cultuurplein. Het cultuurplein is een ensemble van gebouwen met culturele voorzieningen met als doel om de beleving van Enschede als bijzondere stad te promoten. Het plein zelf is veelal ingericht met kunstzinnige objecten. Aan het plein ligt de ingang van het treinstation met daarvoor de kiss en ride zone voor personenauto's. Tevens is hier de taxistandplaats. De parkeergelegenheid voor auto's is aanwezig in de parkeergarage aan de Brammelerdwarsstraat. Het Stationsplein vormt de toegang naar het kernwinkelgebied. Op korte afstand van het plangebied zijn allerlei commerciële functies aanwezig. Rondom het plein zijn de functies overwegend gericht op kantoor en horeca, waarna deze via de Korte Hengelosestraat naar de Oude Markt overgaan naar detailhandel, dienstverlening en horeca.

Verkeer

Enschede heeft een vrij kleine, ei-vormige historische structuur die als Stadserf auto-vrij is ingericht. Het centrum is wel bereikbaar voor bewoners en leveranciers. Door de concentrische structuur van de stad lopen veel lijnen vanuit de wijken naar het centrum, waardoor het centrum zelf en vooral de aangrenzende aanloopstraten veel doorgaand fietsverkeer hebben.

Het station ligt vrij dicht op het stadserf en is voor auto's in de huidige situatie via de spoorwegovergang aan de Korte Hengelosestraat ontsloten. Het stationsplein is een rondrijlus met in het midden een verharde oppervlakte met kunstwerken. Aan de noordkant van het plein is stallingsruimte voor wachtende taxi's. Via de lus is ook de parkeergarage Stationsplein ontsloten, de garage voor bezoekers en reizigers komend vanuit het noorden van de stad. Ontsluiting van het ontwikkelingsgebied vindt plaats via het Stationsplein. Ten westen van het Stationsplein liggen de busstations voor busverbindingen zowel binnen de stad als binnen de regio.

3.2 Cultuurhistorie

Historie en ontstaansgeschiedenis plangebied

Enschede ontstond in de vroege middeleeuwen als agrarische nederzetting rond een versterkte en met een gracht omgeven boerderij. Binnen het ei-vormige grachtenstelsel dat in de loop van de jaren ontstond, vond ook de

uitbreiding van de bebouwing plaats. Het agrarische vestigingsstadje werd in de periode van 1830 tot 1862 getransformeerd tot textielindustriebolwerk. Vanaf 1833 vestigde de Enschedese Katoenspinnerij zich als eerste katoenspinnerij van Enschede. Op korte afstand werd de eerste katoenweverij gebouwd aan de Deurningerstraat. In de nabijheid ervan werden arbeiderswoningen gebouwd. Door de stadsbrand van 7 mei 1862 werd bijna de hele stad in de as gelegd. Bij de opbouw werd de kenmerkende ei-vormige structuur gehandhaafd. Met de wederopbouw van het stadscentrum werden de stadspoorten geslecht, bestaande straten verbreed en de stinkende en brandgevaarlijke (textiel)fabrieken uit het stadscentrum verplaatst. In 1865 werd Enschede aangesloten op het spoorwegennetwerk waarmee de groei van de textielindustrie een enorme impuls kreeg. Langs de spoorlijn ontsproten uitgestrekte fabrieksterreinen.

Na de Tweede Wereldoorlog moest de stad weer opgebouwd worden. De wederopbouw werd door het stadsbestuur aangegrepen om het stadsbeeld te moderniseren. Een belangrijke stap hierin was het verplaatsen van het station. Het station werd 300 meter richting het oosten verplaatst. Hiermee kwam het station dichter bij de binnenstad te liggen. Het stationsplein is ontstaan in de jaren ‘50 door de bouw van het huidige stationsgebouw. Het stationsgebouw uit 1950 is ontworpen door architect ir. H.G.J. Stelling. Het gebouw staat op de rijksmonumentenlijst.



Figuur 3.1 Stationsplein in 1952 (Bron: beeldbank Enschede)

Aan de zuidzijde van het Stationsplein stond destijds aaneengesloten bebouwing aan de Parkweg die het plein een duidelijke begrenzing gaf. In de jaren 70 is deze bebouwing gesloopt.



Figuur 3.2 Bebouwing vanuit het station richting zuiden begin jaren 70 (Bron: Beeldbank Enschede)

In 1978 was de parkeergarage aan het Stationsplein gerealiseerd. Op de afbeeldinng uit 1982 (zie figuur hieronder rechts) is al zichtbaar dat het fundament werd gemaakt voor de bestaande bebouwing aan Stationsplein 1 t/m 5.



Figuur 3.3 Parkeergarage Stationsplein 1978, links en 1982, rechts (Bron: Beeldbank Enschede)

Voor een meer diepgaande analyse en waardering van de ontstaansgeschiedenis en de cultuurhistorische waarde wordt verwezen naar het onderzoek dat uitgevoerd is door Monumenten adviesbureau (zie bijlage 8). Ook hieruit volgt dat er in het plangebied zelf geen gebouwen staan die hoog gewaardeerd worden en behouden dienen te blijven.

Monumenten en het plangebied

In het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. In de directe omgeving van het plangebied zijn de volgende monumenten te vinden:

Rijksmonument

- Piet Heinstraat 4-8: bankgebouw van de Incassobank

- Korte Hengelosestraat 1: warenhuis

Gemeentelijk monument

- Stationsplein 33-39: Stationsgebouw

De voorgenomen bebouwing doet niets af aan de waardering van deze cultuurhistorische bebouwing.

Overige cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren in het plangebied

In het plangebied zijn op basis van het geldende bestemmingsplan geen karakteristieke panden aanwezig.

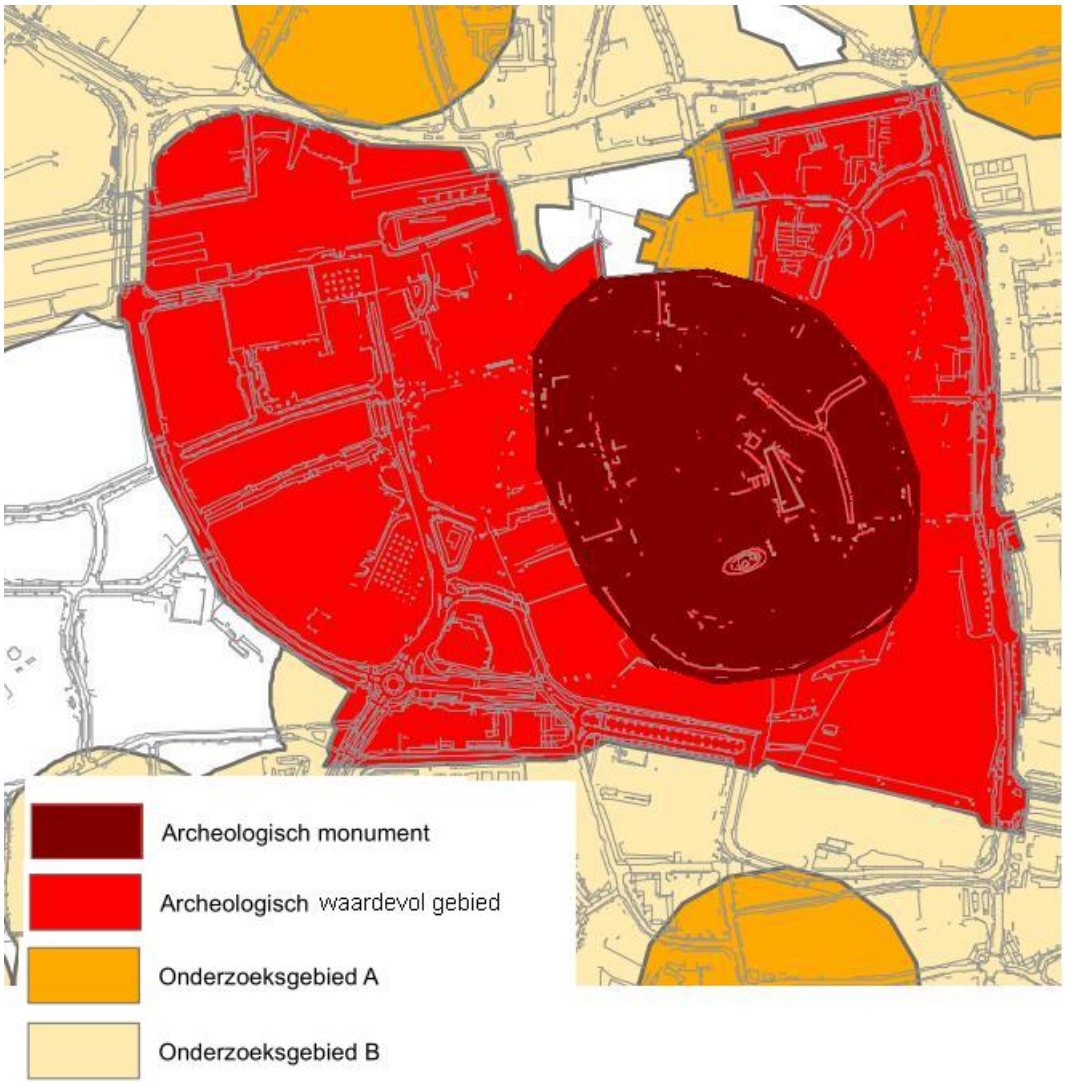
Ook is gekeken naar waardevolle structuren en zichtlijnen. Op grond van de Structuurvisie Cultuurhistorie is voor locaties in de binnenstad het uitgangspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen het behoud, herstel en verstering van cultuurhistorische waarden. Er zijn binnen het plangebied geen overige cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren aanwezig waarmee bij de planvorming rekening had moeten worden gehouden.

Archeologisch erfgoed in het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" heeft op de Archeologische beleidskaart de aanduidingen 'Archeologisch waardevol gebied'.
Voor het als 'Archeologisch waardevol gebied' aangemerkte gebieden is nagegaan of hier gebieden bij zitten waarvan op voorhand kan worden geconcludeerd dat de bodem ter plaatse zodanig diep is geroerd en verstoord dat redelijkerwijs geen archeologische waarden meer zijn te verwachten. De uitkomst daarvan is dat het plangebied grotendeels als verstoord kan worden aangemerkt. Hier staan veel grootschalige gebouwen met diepe funderingen. Voor deze gebieden kan de aanduiding 'Archeologisch waardevol gebied' komen te vervallen.

Gezien de te verwachten verstoring van het plangebied is een archeologisch onderzoek dan ook niet noodzakelijk. Op de beleidskaart zal dit bij de eerste herziening worden meegenomen.

Ook wanneer er geen onderzoek hoeft te worden uitgevoerd betekent dit niet dat er geen archeologie kan worden aangetroffen. Op grond van de Erfgoedwet geldt de meldplicht voor toevalsvondsten. Als tijdens het uitvoeren van graafwerkzaamheden een archeologische vondst wordt gedaan, geldt volgens artikel 5.10 van de Erfgoedwet, een meldingsplicht bij het bevoegd gezag.



Figuur 3.4 Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Enschede

Beschermwaardige bomen in het plangebied

In het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" zijn diverse beschermwaardige bomen aanwezig.

De bescherming van bomen is geregeld in de Verordening kwaliteit leefomgeving (Vkl). Op het bij de Vkl behorende bomenoverzicht zijn de beschermde bomen en boomgroepen weergegeven, voor het vellen waarvan in ieder geval een omgevingsvergunning (kapvergunning) op grond van de Vkl is vereist.

Op het bomenoverzicht zijn niet alle beschermde bomen weergegeven. Ook de gemeentelijke bomen die niet op het bomenoverzicht zijn weergegeven zijn beschermd op grond van de Vkl. Het bij de Vkl behorende bomenoverzicht is een interactieve bomenkaart die is te raadplegen op de website van de gemeente Enschede (zie figuur 3.5).



Figuur 3.5 Fragment interactieve bomenkaart met globale invulling plangebied

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten wordt in bestemmingsplannen zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige beschermwaardige bomen door bouwgrenzen en infrastructurele werken, voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is, zodanig te situeren dat daardoor de maximale kroonprojectie van de bomen niet of zo min mogelijk wordt beperkt.

In het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" is 1 (jonge) boom aanwezig volgens de bomenkaart. Deze boom is niet beschermwaardig en zal worden verwijderd. Overigens zal er in de binnenruimte plek zijn voor realisatie van opgaand groen.

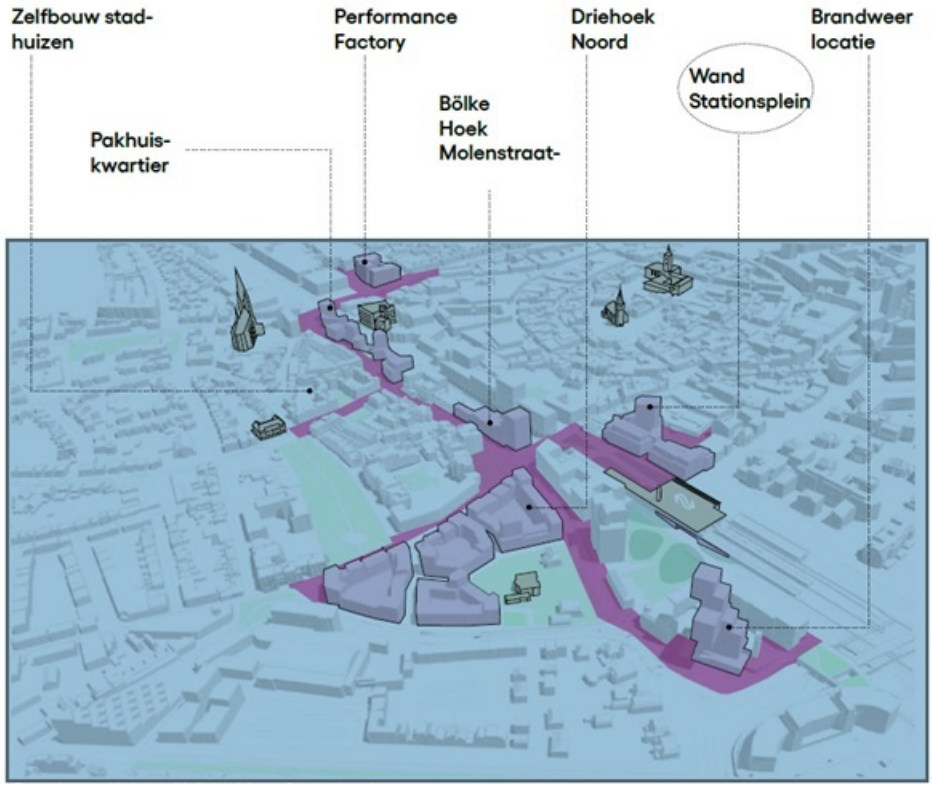
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Centrumkwadraat als hoogstedelijk gemengd milieu. Rondom het station wordt de komende jaren gewerkt aan een uniek gebied. Wat nu bestaat uit een bonte verzameling van braakliggende terreinen, parkeerterreinen, leegstaande panden, woningen, winkels en appartementen wordt komend decennium samengesmeed tot onderdeel van het centrum. Karakteristieke panden, veel ruimte voor groen en een goede verbinding met het station zijn kwaliteiten die je hier straks beleeft. Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen zorgt voor een reductie van de gemiddelde forens-afstand en maakt Centrumkwadraat leefbaar. Gemengde gebieden zijn flexibel in hun ontwikkeling en dragen bij aan een structurele versterking van de economie van onze stad.

Centrumkwadraat vormt de brug tussen Roombeek, Universiteit Twente, Kennispark, Technology Base en het centrum. Van Randstad tot Duitsland, dit is het knooppunt waar alle vervoersstromen bijeenkomen. Verdichting maakt het mogelijk om interessante en nieuwe binnenstedelijke woon- en werkvormen aan dit deel van de stad toe te voegen. Dit biedt ons de mogelijkheid om het woningaanbod in Centrumkwadraat te verruimen. Een gevarieerd aanbod voor iedereen die nu onvoldoende bediend wordt. Enschede kan zo het centrum vergroten en haar talenten vasthouden door het aanbieden van een aantrekkelijk gebied dat de stad nu nagenoeg niet heeft.

4.1 Centrumkwadraat

Op 3 februari 2020 heeft de gemeenteraad het ambitiedocument Centrumkwadraat behandelt. In dit document is de ambitie voor een zestal locaties rondom het centraal station als kwalitatief hoogstedelijk gebied opgenomen. Enschede heeft de ambitie om haar Stationsplein te transformeren tot een ruimte in het centrum van de stad dat de bezoekers en treinreizigers een warm welkom geeft, klimaatadaptief en natuurinclusief is ingericht. Het plein krijgt een duidelijke identeit: ontmoeten, verblijven, spelen en groen. Daarvoor gaan we de openbare ruimte compleet vernieuwen die in de huidige situatie vooral op de (auto)verkeersfunctie is ingericht. Om voetgangers en fietsers, plus de grote uitdagingen van de klimaatveranderingen centraal te kunnen stellen, gaan we de auto geen ruimte meer bieden op het nieuwe plein. Een betere ontsluiting voor de fiets en de voetganger naar het stationsgebied richting de binnenstad heeft prioriteit, net als goede en helder beleefbare verbindingen vanuit het station naar de Oude markt en het Van Heekplein. Het Stationsplein wordt straks de ontvangstruimte van de stad, een hotspot van gezonde en duurzame mobiliteit. Daarnaast draagt het toevoegen van woonprogramma in combinatie met centrum stedelijke functies bij aan het vergroten van de levendigheid en leefbaarheid van de Stationsomgeving. Door het naar voren schuiven van de pleinwand en het vergroten van de bouwhoogte gaan we de grote open ruimtes beter begeleiden en ontstaat een meer geborgen gevoel op het plein. Het toepassen van een pandsgewijze opbouw van de bebouwing en setbacks in hoogte geven de wand een menselijke maat en schaal. Via heldere zichtlijnen en herkenbare bebouwing ontstaan duidelijke looproutes van en naar het centrum.



Figuur 4.1 Overzicht gebiedsontwikkelingen binnen Centrumkwadraat

Hoge architectonische kwaliteit van de pleinbebouwing in combinatie met een passend programma benadrukt de ambitie om het Stationsplein te transformeren tot een waardige entree van de stad met hoogstedelijke verblijfskwaliteit. Een naadloze aansluiting van de nieuwe bebouwing op het omliggende stedelijk weefsel en een zorgvuldig opgebouwde gevelwand zorgt voor vanzelfsprekende en herkenbare verbindingen. Door in de toekomst de ontsluiting van de parkeergarage Stationsplein te verplaatsen naar de Piet Heinstraat, verdwijnt de verkeersstroom over het Stationsplein. Daarnaast wordt onderzocht of de parkeergarage Stationsplein dan enkel nog beschikbaar kan worden gesteld aan abonnementhouders (bewoners en werknemers directe omgeving), of volledig wordt herontwikkeld. Dit is echter pas haalbaar wanneer in de directe omgeving een vervangende parkeervoorziening is gerealiseerd. Voor het binnengebied ligt een grote kans om te transformeren tot een aangename, autoluwe verblijfsruimte, waar gewoond en gewerkt wordt. Het maaiveldparkeren maakt plaats voor bebouwing met de voordeur aan het maaiveld, een groene inrichting van de openbare ruimte zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat. Nieuwe straatjes en een groen pleintje zorgen ervoor dat het binnengebied straks onderdeel uitmaakt van het stedelijk weefsel van het centrum. Enschede heeft groot-stedelijke ambities rondom het stationsgebied.

4.2 Stedenbouwkundig plan

Het is de intentie om stapsgewijs te komen tot volledige transformatie van de bebouwing aan het Stationsplein en het gebied daarachter. Elke stap dient hierbij een bijdrage te leveren aan de ambities voor Centrumkwadraat. Het bouwblok nabij het Stationsplein wordt in dit document beschouwd als Blok A. Binnenin het bouwblok, achter de pleinwand en aan de Brammelerdwarsstraat bevindt zich Blok C. De herontwikkeling van beide blokken hangt nauw met elkaar samen. De bebouwing tussen Blok A en C ligt aan een gezamenlijk binnenterrein dat semi-openbaar zal gaan worden. Dat terrein zal 's nachts door een poort afgesloten worden.



Figuur 4.2 Blok A als onderdeel van de nieuwe wand aan het Stationsplein, blok C als intermediair tussen bestaand en nieuw

Het plan voor Blok A betreft twee gebouwen die onderling met elkaar zijn. Het gehele blok zal als een bijzonder gemengd woonconcept ontwikkelt gaan worden. Het voorliggende plan richt zich op Blok C. Het plan voor Blok C bebouwd de ruimte aan de achterzijde van de Korte Hengelosestraat. Het ensemble vormt een ruimtelijke schakel tussen deze verschillende entiteiten door te variëren in maat en schaal. We ontwerpen een gebouw dat bestaat uit gelede volumes met 'groene' setbacks en met voldoende afstand tot bestaande bebouwing. Hiermee creëren we een luchtig, doch stevig genoeg, ensemble dat zowel aansluiting vindt bij de historische bebouwing alsook reageert op de nieuwe buitenruimte tussen Blok A en C. Het ensemble staat zichtbaar in de tweede rij en respecteert het cultuurhistorische ensemble aan de Korte Hengelosestraat.



Figuur 4.3 Schets bouwplan

Bouwplannen zoals die op dit moment bekend zijn en waarop dit bestemmingsplan op is gericht om mogelijk te maken, zijn afgebeeld in volgende artist impressions (zie figuur 4.4). In bijlage 2 is het ontwerp bouwplan te vinden, waarin nadere verbeelding van initiatiefnemer te vinden is.



Figuur 4.4 Artis impressions aangezicht bouwplan

4.3 Welstand en beeldkwaliteit

In de Welstandsnota "Bouwen aan identiteit" is aangegeven aan welke welstandseisen bouwwlannen moeten worden getoetst. Daartoe zijn in de Welstandsnota voor het gehele grondgebied van de gemeente Enschede welstandsidentiteiten opgenomen. Voor het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" geldt de welstandsidentiteit Nieuw stadshart.

De uitgangspunten voor bebouwing die onder deze criteria vallen zijn:

- het bouwvolume moet groot en hoog zijn
- het bouwvolume moet een samenhangende compositie vormen met naastgelegen bouwvolumes
- het bouwvolume moet zo in de omgeving geplaatst zijn, dat een aangename openbare ruimte rondom het volume ontstaat.

Hoewel de nieuwe bebouwing op basis van de geldende welstandscriteria in overeenstemming lijkt te zijn met deze welstandscriteria, is met het vastleggen van een beeldkwaliteitsplan beoogt een meer op maat gemaakt welstandskader te creeren die recht doet aan de prominente locatie in de binnenstad van Enschede. De welstandsnota van Enschede is een beheersinstrument, willen zeggen dat het beleid geschreven is voor bestaande

bebouwing en bebouwing die zich in de geest van de bestaande context gaat vernieuwen. In het Centrumkwadraat ontwerpen we aan een hoogstedelijke Enschede met veel meer aandacht voor de stad op ooghoogte. Dat vraagt om specifieke beeldkwaliteitseisen, zeker aan het Stationsplein waar we als stad een zeer hoge beeldkwaliteitsregie willen voeren. Daarom hebben we een specifiek beeldkwaliteitsplan opgesteld die de plannen gedetailleerd weergeeft.

Beeldkwaliteitplan

Rijkheid in detaillering van de verschillende kleinschalige panden is goed te zien. Zie ook de analyse als uitsnede uit het beeldkwaliteitsplan in figuur 4.5. Deze detailering dient terug te komen in het eindontwerp en is als gevolg kaderstellend in het beeldkwaliteitsplan opgenomen.



Figuur 4.5 Analyse omgeving met kader welstand nieuw bouwplan (bron: Beeldkwaliteitsplan)

4.4 Ladder Duurzame Verstedelijking (artikel 3.1.6, 2e lid Bro)

Artikel 3.1.6, 2e tot en met 4e lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat van een stedelijke ontwikkeling die in een bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt in de toelichting moet worden aangetoond dat er sprake is van een behoefte. Wanneer een bestemmingsplan een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet in de toelichting tevens worden gemotiveerd waarom in die behoefte niet kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied. Bij iedere 'stedelijke ontwikkeling', waaronder iedere ontwikkeling van detailhandelsvloeroppervlak, moet inzichtelijk worden gemaakt of er, in relatie tot het bestaande aanbod, concreet behoefte bestaat aan de desbetreffende ontwikkeling. Die behoefte moet dan worden afgewogen tegen het bestaande aanbod, waarbij moet worden gemotiveerd dat rekening is gehouden met het voorkomen van leegstand. Dit wordt de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' genoemd.

Deze zogenoemde 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' is geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen en schrijft geen vooraf bepaald resultaat voor. De 'Ladder' is alleen van toepassing als er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling dient voldoende substantieel te zijn om als 'stedelijke ontwikkeling' te kunnen worden aangemerkt. Daarvan zal in beginsel geen sprake zijn indien het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt. Dit kan anders zijn indien het bestemmingsplan ten opzichte van het voorgaande planologische regime in een vanuit ruimtelijk oogpunt ingrijpende nieuwe planologische functiewijziging voorziet.

Wanneer de 'stedelijke ontwikkeling' die een bestemmingsplan mogelijk maakt alleen betrekking heeft op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet, heeft het onderzoek naar de behoefte slechts tot doel om na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

4.4.1 Stedelijke ontwikkeling

Onder 'stedelijke ontwikkeling' wordt in het Bro (art. 1.1.1, 1e lid onder i) verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Of in een bestemmingsplan sprake is van een of meer stedelijke ontwikkelingen als bedoeld in het Bro is niet altijd even duidelijk. Dit dient per plan te worden getoetst en gemotiveerd. In de jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, zie uitspraken 201310814/1/R1 en 201311211/1/R3, is inmiddels de lijn te ontdekken dat wanneer er sprake is van bestaande bebouwing en geen toename van het ruimtebeslag, er in dat geval geen sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro. Ook bij nieuwbouw hoeft volgens de jurisprudentie, zie uitspraak 201310222/1/R6, niet altijd sprake te zijn van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een feitelijke capaciteitsafname doordat er minder commercieel vloeroppervlak wordt teruggebouwd dan er is afgebroken. Ook een op grond van het voorgaande plan reeds mogelijke maar nog niet gerealiseerde ontwikkeling hoeft niet altijd een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro te zijn. Dit is onder meer het geval wanneer er geen sprake is van toename maar wel van concentratie van de bebouwingsmogelijkheden. Ook wanneer er sprake is van 'saldering' (verplaatsing van een stedelijke ontwikkeling, zonder netto extra (planologisch) ruimtebeslag of waarbij bebouwing wordt gereduceerd, zoals de 'Ruimte voor Ruimte' regelingen) is er meestal geen sprake van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro. In de uitspraak 201608869/1/R3 geeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een overzicht op hoofdlijnen van alle relevante aspecten waar aan moet worden getoetst om te bepalen of sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro en zo ja, welke eisen er worden gesteld aan de beschrijving van de behoefte aan de betreffende stedelijke ontwikkeling.

4.4.2 'Stedelijke ontwikkeling' en het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Stationsplein 5"

In het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" worden diverse ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Onderstaand wordt per ruimtelijke ontwikkeling nagegaan of daarbij sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro. De ontwikkelingen die als 'stedelijke ontwikkeling' moeten worden aangemerkt worden vervolgens getoetst aan de Ladder Duurzame Verstedelijking.

4.4.2.1 Woningbouw

Dit project betreft vanwege de woningbouw een stedelijke ontwikkeling die getoetst moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Voor de reguliere woningbehoefte wordt gebruik gemaakt van de 'trendscenario' dat het bureau 'STEC' voor de gemeente Enschede heeft ontwikkeld. Dit is in onze Woonvisie opgenomen. In 2021 heeft 'STEC' dit scenario op basis van de nieuwste prognoses en de Regionale Woonagenda van de provincie Overijssel geactualiseerd. Dit geactualiseerde rapport is als bijlage 4 bij deze plantoelichting gevoegd (Stadsbrede laddertoets Enschede, d.d. 8 juni 2021).

Hieruit komt naar voren dat er tot 2031, 3.225 woningen aan de woningvoorraad moeten worden toegevoegd. Pas voor een deel hiervan (1215 woningen per peildatum 1 januari 2021) is een bestemmingsplan gemaakt. De woningen binnen dit project passen dan ook binnen de behoefte.

Het betreft hier een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt midden in de stad en had voorheen ook al een stedelijke functie.

4.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een centraal thema in het gemeentelijk beleid van Enschede. Duurzaam handelen is daarbij meer dan het ontzien van natuur en milieu. In dat opzicht vraagt duurzaam handelen bijvoorbeeld ook om een solide financieel beleid. Voor 2015 werd onder de noemer van het duurzaamheidsbeleid vooral gewerkt aan maatregelen die gericht zijn op het tegengaan van gevolgen voor de klimaatverandering. Daarmee is niet gezegd dat er voor thema's die op andere plaatsen wel onder het beleidsveld duurzaamheid worden geschaard, zoals afval, water en bodem, geen aandacht was maar van een breed en samenhangend duurzaamheidsbeleid was toen nog geen sprake. Om daar verandering in te kunnen brengen is het Actieplan Duurzaamheid opgesteld. Hierin wordt uitgewerkt aan welke doelen onder de noemer van het duurzaamheidsbeleid actief wordt gewerkt, welke aanpak daarvoor is vereist, welke partijen bij de realisatie daarvan een rol spelen en welke rol de gemeente daarbij voor zichzelf ziet weggelegd, alsmede de toewijzing van mensen en middelen om de gestelde doelen te realiseren.

4.5.1 Speerpunten van het duurzaamheidsbeleid

In het Actieplan duurzaamheid, dat op 8 juni 2015 door de gemeenteraad van Enschede is vastgesteld, heeft de gemeenteraad er voor gekozen om het duurzaamheidsbeleid toe te spitsen op de volgende punten:

Energie
Verhogen van het op eigen grondgebied opgewekte aandeel hernieuwbare energie tot minimaal 12 procent in 2030 en minimaal 27 procent van het voor 2050 voorziene gebruik van energie.

Eigen organisatie
Zelf het goede voorbeeld geven.

Biodiversiteit
Behoud en versterken van de verscheidenheid aan dier- en plantsoorten in de leefomgeving

Groene groei
Groei van de economie zonder dat dit nadelig is voor klimaat, water,
bodem, grondstoffen en biodiversiteit.

Circulaire economie
Verminderen van de hoeveelheid (rest-)afval door afvalpreventie en het beter scheiden van restafval.

Klimaatadaptatie
Negatieve gevolgen die gepaard gaan met klimaatverandering beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt benutten.

Duurzame mobiliteit
Verhoging van het aandeel fietsgebruik in het totaal aantal verplaatsingen, stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en stimuleren van het gebruik van elektrische auto's.

WEconomy
Bewoners in Enschede dragen in collectief verband actief bij aan een of meer van de duurzame
doelstellingen.

Aanpak van het duurzaamheidsbeleid

Binnen de aanpak van het Actieplan Duurzaamheid staan de begrippen 'duurzame daden', 'duurzame deals' en 'duurzaam doen' centraal.

Duurzame daden

De gedachte hierbij is dat het zichtbaar maken van bestaand duurzaam gedrag de beste manier is om anderen te inspireren en aan te zetten tot duurzaam handelen. We richten ons daarbij op de groep die in beginsel bereid is tot duurzaam gedrag.

Duurzame deals

Duurzame deals, oftewel afspraken over duurzaam handelen, zijn een middel om nieuw duurzaam gedrag uit te lokken. Bij de uitvoering van duurzame initiatieven lopen bedrijven, instellingen en groepen inwoners soms tegen barrières aan. De gemeente wil die belemmeringen wegnemen. Soms kunnen we daar zelf voor zorgen. In andere

gevallen doen we daarvoor een beroep op anderen. De deals maken duidelijk dat verduurzaming van de samenleving een opgave is die we samen moeten oppakken.

Duurzaam Doen

Zelf het goede voorbeeld geven is binnen de gekozen aanpak een belangrijk uitgangspunt. Verduurzaming van de eigen organisatie is in dit Actieplan duurzaamheid verder uitgewerkt onder de noemer Duurzaam Doen.

Voor deze benadering is gekozen, omdat het een positieve benadering is, die anderen inspireert en stimuleert tot duurzame handelingen (gedrag, het doen van investeringen etc.). Het voordeel van deze aanpak is bovendien dat het gedrag voor de doelgroep herkenbaar en dichtbij is, de communicatieboodschap hierdoor aansluit bij de belevingswereld van mensen en de huidige doeners de afzender/ambassadeur zijn (in plaats van de gemeente). Hierdoor is het een aanpak van de stad, in plaats van de gemeente.

4.5.2 Duurzaamheidsbeleid en het bestemmingsplan

In deze paragraaf wordt aan de hand van het Actieplan Duurzaamheid bekeken in hoeverre het bestemmingsplan kan bijdragen aan de realisatie van de gemeentelijke duurzaamheidsambities.

Algemeen

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal, afhankelijk van de opgave en de locatie, bezien moeten worden welke duurzame energiebronnen aangeboord worden. Dit kan er toe leiden dat in het ene geval ingezet wordt op een zongerichte verkaveling, terwijl in het andere geval gekoerst wordt op het gebruik van bodem- en/of windenergie, dan wel aansluiting op het warmtenet. Ook de aanpassing aan de klimaatverandering is in hoge mate een ruimtelijk vraagstuk. Meer warme zomers en een toenemende kans op extreme weersituaties vragen bij een verdere ontwikkeling van de stad om het vergroten van afvoer- en absorptievermogen in stedelijke watersystemen en het voorkomen van 'hitte-eilanden' en hittestress.

Energie:

Voor het realiseren van veel energie besparende maatregelen of voorzieningen in, aan of op gebouwen, zoals isolatie van vloer, muren of dak, het plaatsen van zonnepanelen of een zonnecollector op het dak, is geen omgevingsvergunning vereist. Voor warmte-koude opslag en bodemenergiesystemen is de provincie Overijssel het bevoegd gezag. Voor nieuwbouw geldt dat moet worden voldaan aan de energieprestatienormen uit het Bouwbesluit. Voor dat soort maatregelen en voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen. Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor bijvoorbeeld het realiseren van windturbines of zonneparken en andere voorzieningen en bouwwerken met een mogelijke impact op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Klimaatadaptatie:

Voor het realiseren van relatief eenvoudige klimaatadaptieve maatregelen en voorzieningen als groene dakbedekking op gebouwen en het in de bodem infiltreren van hemelwater is geen omgevingsvergunning vereist. Voor dat soort maatregelen en voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen. Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor het realiseren van voorzieningen voor de berging van hemelwater, het vrij houden van bebouwing van overloopgebieden (bij overstroming), het vrij houden van bebouwing langs beken of van lage plekken die natuurlijke waterbergingen vormen, het ophogen van gronden of het realiseren van bouwwerken ter voorkoming van overstromingen en andere voorzieningen en bouwwerken met een mogelijke impact op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Circulaire economie:

Voor het realiseren van afvalcontainers voor het gescheiden inzamelen van afval en herbruikbare materialen is geen omgevingsvergunning vereist. Voor dat soort voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen. Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor het realiseren van voorzieningen en bedrijven voor de verwerking van afval.

Biodiversiteit:

Natuurgebieden, bossen, parken en andere structurele, veelal openbaar toegankelijke, groenvoorzieningen worden in een bestemmingsplan als zodanig bestemd en voorzien van een passende beschermende gebruiks- en bouwregeling. Daarnaast maakt een bestemmingsplan het in nagenoeg elke bestemming mogelijk om groenvoorzieningen van ondergeschikte aard te realiseren.

Overige actiepunten:

Voor de overige actiepunten uit het Actieplan Duurzaamheid kan kortheidshalve worden volstaan met de conclusie dat deze geen ruimtelijke relevantie hebben en als zodanig dus ook niet of hooguit indirect van invloed zijn op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

4.6 Verkeer en parkeren

Algemeen

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Parkeren

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van Nota parkeernormen Enschede 2017 en de memo parkeernormen Centrum Kwadraat van 13 december 2021. De memo geeft aangepaste parkeernormen voor wonen en kantoren, de overige functies en de methodiek van berekenen zijn beschreven in de Nota parkeernormen gemeente Enschede 2017.

<u>Nota parkeernormen Enschede 2017</u>

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 36 woningen mogelijk. De nota parkeernormen van de gemeente Enschede geeft aan hoe om te gaan met eventuele tekorten aan parkeren van de voorgaande functie. In artikel 3.3 is dit beschreven:

> ***3.3 nieuw voor oud***
>
> *Conform uitspraken van de Raad van State wordt bij de berekening van de parkeernormen bij functiewijziging/verbouw als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie afgewikkeld mogen worden. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernorm huidige situatie minus parkeerplaatsen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit verschil aan parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om aan de nieuwe parkeereis te voldoen (zie ook de rekenvoorbeelden bijlage 13 van de bijlagennota).*

De berekening van het verschil vindt dus plaats op basis van de theoretische benadering. De parkeernormen voor de voorgaande functie worden gebruikt, wel op basis van dezelfde normen.

Tot slot geeft de Nota parkeernormen gemeente Enschede aan dat gebruik gemaakt kan worden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, zolang dat in praktische zin ook mogelijk is. Bijvoorbeeld wanneer een bewonersparkeerplaats overdag ook beschikbaar is voor een kantoormedewerker of -bezoeker, dan kan gebruik gemaakt worden van de aanwezigheidspercentages. Zijn parkeerplaatsen exclusief voor een bewoner gemaakt, dan kan daar geen gebruik van gemaakt worden.

<u>Beleidsregel Parkeernormen Centrum Kwadraat</u>

In de memo Parkeernormen Centrumkwadraat wordt een andere norm voor het gebied rondom het Stationsplein gehanteerd. De memo richt zich op wonen en kantoor. De nieuwe normen worden in de memo onderbouwd vanuit de volgende argumenten:

- Bouwen voor specifieke doelgroepen, waar autobezit minder een rol speelt;
- Het feitelijke autobezit;
- Inzetten op andere modaliteiten (STOP-principe);

- Inzetten op deelmobiliteit;
- Inzetten op meer fietsgebruik;
- Gunstige ligging ten opzichte van het station.

- Wonen

We bouwen rond de binnenstad voor een belangrijk deel woningen voor studerenden en jong professionals. Het merendeel van de woningen heeft een grootte van tussen de 40m2 en 80m2. Deze woningen en doelgroepen betreffen mensen bij wie autobezit minder een rol speelt. Grotere woningen, waaronder penthouses, trekken andere doelgroepen aan, waar autobezit een grotere rol speelt. Hoe groter de woning, hoe hoger de norm. In de onderstaande tabel hebben we de parkeernormen opgenomen zoals we deze realistisch achten.

Gebruiksoppervlakte per woning	Parkeernorm Centrumkwadraat
> 120 m2	1,0
80 > 120 m2	0,7
60 > 80 m2	0,5
40 > 60 m2	0,3
< 40 m2	0,1

- Randvoorwaarden

- De fietsparkeernorm is conform parkeernormennota en wordt gerealiseerd middels gemeenschappelijke stallingen;
- Alle ontwikkelingen die vallen binnen de gebiedsomschrijving van Centrumkwadraat worden uitgesloten van het vergunningenstelsel van de Gemeente Enschede.
- Parkeeroplossingen zijn niet zichtbaar vanaf de straat.

Voor overige functies geldt de reguliere Nota parkeernormen Enschede uit 2017.

Toetsing aan de parkeernormen

De definitieve toets op de parkeervraag wordt gedaan bij de aanvraag omgevingsvergunning. Op dat moment liggen de precieze invulling van het type wonen, de invulling van de gezamenlijke ruimte en de definitieve oppervlaktes per functie vast. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 36 woningen mogelijk. Voor een worst case benadering wordt uitgegaan van de hoogstse parkeernorm (>120 m2) van 1,0 pp per woning. Hiervoor geldt dan dat er een parkeerbehoefte is van 36 parkeerplaatsen.

Deze woningen kunnen niet allemaal in de grootste categorie vallen omdat dan de grenzen van bouwoppervlakte en hoogte worden overschreden. Uitgaande van dubbelgebruik is het maatgevende moment de werkdag nacht en is de parkeervraag 34 parkeerplaatsen. Bij de berekening van de parkeernormen bij functiewijziging/verbouw als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie afgewikkeld mogen worden. De regeling komt erop neer dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen is de parkeernorm van de huidige situatie minus de parkeerplaatsen in de nieuwe situatie. Voor het maatgevende moment: werkdag nacht, wijzigt de behoefte van 34 parkeerplaatsen niet. De worst case-berekening is in de memo Parkeerbalans Brammelerdwarsstraat opgenomen (bijlage 12).

Conclusie

Deze 34 parkeerplaatsen moeten in eerste instantie op eigen terrein gerealiseerd worden. De hoeveelheid parkeren die niet op eigen terrein worden gerealiseerd kunnen een plek vinden in de parkeergarage Stationsplein. In de parkeergarage Stationsplein is voldoende overcapaciteit. Deze oplossing wordt getoetst aan artikel 3.9 van de nota Parkeernormen *Enschede 2017:*

> *"[…] De (rest)parkeerbehoefte kan op het terrein van derden, op eigen terrein ver weg of in één van de (gemeentelijke) parkeergarages worden gerealiseerd vermits de restcapaciteit hier toereikend is. De aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen, zoals een getekende koop- of huurovereenkomst voor tenminste 10 jaar."*

Het bestemmingsplan biedt geen maximale omvang van appartementen. Wel in aantallen, wat betekent dat er ook woningen kunnen komen die ruimer zijn dan zijn voorzien op grond van door initiatiefnemer aangegeven bouwtekeningen op basis waarvan dit bestemmingsplan is opgesteld. Indien meer parkeerplaatsen nodig zijn is er in de parkeergarage voldoende ruimte om hierin te voorzien, omdat in de berekening uitgegaan is van een worst-case-situatie.

Op grond van het bovenstaand wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van aantasting van goede ruimtelijke ordening, immers de parkeerbehoefte van het woningbouwplan leidt niet tot een te hoge parkeerdruk.

Ontsluiting

Het plangebied wordt voor langzaamverkeer als ook voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Brammelerdwarsstraat en het Stationsplein. Aan de noordzijde ligt het treinstation. Ten noordoosten van het plangebied ligt het busstation. Voor het langzame verkeer is het ontwikkelgebied goed ontsloten door zowel oost-west richting, waarbij richting het oosten aan wordt gesloten op de Korte Hengelosestraat en Willem Wilminkplein en richting het westen via het Stationsplein naar de Piet Heinstraat. In noord-zuidrichting, is het plangebied richting het zuiden ontsloten via de Brammelerdwarsstraat.

Verkeersgeneratie

Om een beeld te krijgen van de gevolgen van het bouwplan op de verkeersgeneratie is de verkeersgeneratie van de oude/bestaande functies vergeleken met de verkeersgeneratie van de nieuwe functies. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW uit publicatie 381. Omdat we ten behoeve van de functies wonen een onderbouwde afwijking van de parkeernormen hanteren, ligt het ook voor de hand dat we de kencijfers voor verkeersgeneratie in vergelijkbare verhouding aanpassen. In bijlage 13 zijn de rekentabellen opgenomen. In onderstaande tabel is de conclusie uit die tabellen samengevat:

	Huidige vk-generatie	Toekomstige vk-generatie	Verschil
Brammelerdwarsstraat	235 mvt	134 mvt	-86

De conclusie is dat de ontwikkeling een gunstig effect heeft op de hoeveelheid verkeer dat door deze locatie wordt gegenereerd.

Verkeersveiligheid

Het bouwplan is een herontwikkeling van een bestaande situatie. De hoeveelheid verkeer dat de ontwikkeling genereerd wordt minder dan de huidige/oude functies genereren. Daarmee wordt de verkeersveiligheid niet in negatieve zin beïnvloed.

Conclusie

De ontsluiting van de planontwikkeling is goed. Er vindt een verkeersafname van 86 mvt/etmaal plaats. De omliggende wegen bieden ruim voldoende capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken en het bouwplan zal dan ook niet leiden tot knelpunten op het omliggende wegennet. Er is voldoende ruimte aanwezig om te voorzien in de berekende parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Het aspect verkeer en parkeren staat de ontwikkeling daarmee niet in de weg.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan nagegaan of dat plan uitvoerbaar is. In dat kader moet elk bestemmingsplan worden getoetst aan een aantal omgevingsaspecten. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan namelijk gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu en voor de waterhuishouding. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"** getoetst aan de belangen van milieu, natuur en waterhuishouding.

5.1 Milieu

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de milieuaspecten bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Daarnaast wordt in deze paragraaf verslag gedaan van de uitkomsten van de bedrijven- en milieu-inventarisatie en de toepassing van milieuzonering.

5.1.1 Milieueffectrapportage

Bij ruimtelijke plannen en besluiten die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor het milieu dient te worden beoordeeld of ten behoeve van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om milieubelangen bij verschillende ruimtelijke procedures een volwaardige plaats bij de besluitvorming te geven. Het wettelijk kader voor de m.e.r. is hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

In het Besluit m.e.r. is geregeld voor welke plannen en besluiten die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken daadwerkelijk een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden dan wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgevoerd.

Bij het toetsen van plannen en besluiten aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

1. het plan of besluit maakt geen activiteiten mogelijk die in het Besluit m.e.r. zijn genoemd. Er geldt geen m.e.r.-plicht of (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht.
2. m.e.r.-plicht: voor (onderdelen van) het plan of besluit is het uitvoeren van een m.e.r.-verplicht;
3. m.e.r.-beoordelingsplicht: voor (onderdelen van) het plan of besluit moet eerst worden beoordeeld of er mogelijk aanzienlijke milieugevolgen optreden. Zo ja, dan is alsnog het uitvoeren van een m.e.r. verplicht;
4. vormvrije m.e.r.-beoordeling: het plan of het besluit omvat een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, maar deze activiteit ligt (ruim) beneden de daarvoor in het Besluit m.e.r. opgenomen indicatieve drempelwaarden. Het bevoegd gezag moet nagaan of die activiteit mogelijk aanzienlijke milieugevolgen zou kunnen hebben.Zo ja, dan moet er alsnog een volledige m.e.r.-(beoordelings)procedure worden doorlopen.

Toetsing bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" aan het Besluit m.e.r.

Het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat' heeft tot doel de realisatie van 36 appartementen aan de Brammalerdwarsstraat mogelijk te maken. Deze beoogde ontwikkeling is geen activiteit / project als genoemd in de bijlage bij het Besluit m.e.r. waarvoor een m.e.r. of m.e.r. beoordeling dient te worden uitgevoerd. Een nadere toetsing aan het Besluit m.e.r. kan dan ook achterwege blijven.

5.1.2 Milieuhinder van bedrijven en voorzieningen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nagegaan of er bestaande bedrijfsactiviteiten en voorzieningen rondom het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" aanwezig zijn, die van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat in het plangebied. Daarbij is gekeken naar de potentiële milieubelasting van deze bedrijfsactiviteiten en voorzieningen. De milieubelasting en de bijbehorende hindercontouren worden bepaald door verschillende ruimtelijk relevante milieuaspecten, zoals geur, stof, geluid en gevaar. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het plangebied is gelegen in het centrum van de stad Enschede en kan worden gezien als een gemengd gebied. Op basis van de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering", is van de aanwezige bedrijven en voorzieningen rondom het plangebied de milieucategorie bepaald. Verder is een beknopte beschrijving gemaakt van de (bedrijfs)activiteiten en zijn voor de bedrijven en voorzieningen de wenselijke afstanden (indicatieve hindercontouren) aangegeven. De VNG heeft in hun publicatie aangegeven dat wanneer de ontwikkeling is gelegen in gemengd gebied dat de richtafstanden met één trede verlaagd kunnen worden.

In de omgeving van het plangebied zijn diverse bedrijven gelegen (zie bijlage 5). Van twee bedrijven (NS station en

parkeergarage Stationsplein) zijn de indicatieve hindercontouren gelegen binnen het plangebied. Voor deze bedrijven is een nadere beoordeling uitgevoerd. Hieruit is het volgende naar voren gekomen:

Stationsplein 33 / NS station / treinemplecement

De relevante milieuaspecten m.b.t. het station/emplacement betreffen geluid en gevaar.

- *Geluid*

De belangrijkste geluidbronnen zijn het gebruik van de treinen (rangeren) en het reinigen van de treinen.

Het emplacement waar de rangeerbewegingen plaatsvinden en de locatie waar het reinigen van treinen plaatsvindt, liggen ten westen van het station. De plangebied Brammelerdwarsstraat/Stationsstraat ligt ten zuid-oosten van het station. Ten oosten van het station vindt alleen regulier treinverkeer (onder dienstregeling) plaats. Het reguliere treinverkeer valt niet onder de bepalingen van de milieuvergunning van het emplacement.

Ten westen van het Stadskantoor is een appartementencomplex gelegen. Dit complex ligt aanzienlijk dichterbij het emplacement dan de ontwikkellolcatie. Als op dit complex door het emplacement aan de geluidsnormen van de milieuvergunning wordt voldaan, dan wordt zeker op het plangebied voldaan.

- *Gevaar*

Op grond van de gegevens uit de milieuvergunning blijken de specifieke gevaarsaspecten beperkt te zijn. Er vindt alleen personenvervoer plaats en dus geen transport van (gevaarlijke) goederen. De gevaarsaspecten worden voornamelijk bepaald door:

a. de opslag van gevaarlijke stoffen (olie en schoonmaakmiddelen) in het dienstgebouw dat is gelegen op het emplacement direct ten noorden van de Prinsessentunnel;
b. de verwarmingsinstallaties, de acculader en de relaisruimte in het stationsgebouw;
c. het verwarmen van wissels;
d. de aanwezige transformatoren.

Gelet op het feit dat alleen personenvervoer plaatsvindt en de relatief beperkte gevaarsaspecten kan geconcludeerd worden dat het aspect gevaar geen knelpunt oplevert voor de ontwikkeling. Uit de nadere beoordeling is gebleken dat het NS station geen knelpunt oplevert voor de planontwikkeling voor deze locatie.

Parkeergarage Stationsplein 6

Een parkeergarage wordt op grond van de VNG Publicatie Bedrijven en milieuzonering ingedeeld in categorie 2 met een richtafstand van 30 m voor het aspect geluid. In de inleiding van deze subparagraaf is al aangegeven dat in gemengd gebied de richtafstand een trede omlaag mag. Dat betekent dat er de richtafstand voor het bepalende milieuaspect geluid niet 30 meter is, maar 10 meter. Aan deze afstand kan niet worden voldaan. Het plangebied is op minder dan 10 meter tot de parkeergarage gelegen, namelijk ca. 7 meter. In nader akoestisch onderzoek (bijlage 17) is beoordeeld in hoeverre en sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Met toepassen van maatregelen als gevelisolatie van de zuidgevel van de woningen en de sluiting van de gevelopeningen van de parkeergarage kan worden voldaan aan een goed woon- en leefklimaat in de woning.

Conclusie milieuhinder bedrijven en voorzieningen

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er uit oogpunt van milieuhinder van bedrijven en voorzieningen geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.3 Bodemkwaliteit

Bodemkwaliteit algemeen

Bij de toetsing of een bestemmingsplan uitvoerbaar is, moet worden nagegaan of er mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. Bij functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen dient daarom te worden bekeken of de bodemkwaliteit past binnen het toekomstige gebruik van de bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Het bodembeleid in Nederland heeft een hervormingsfase ondergaan. Er is sprake van een overgang van het saneren van vervuilde bodems naar het duurzaam beheren en bewust gebruiken van de bodem en de ondergrond. Het beleid richt zich niet uitsluitend meer op het wegnemen van bodemverontreiniging, maar de nadruk is komen te liggen op creatief, innovatief en integraal beheer en gebruik van de bodem en ondergrond. Het oude beginsel van niet bouwen op een vervuilde bodem is hiermee verlaten. Bouwen op een ernstig verontreinigde bodem is onder voorwaarden mogelijk. Functiegericht en kosteneffectief saneren is dan voldoende. Het uitgangspunt hierbij is dat aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem.

Bodemkwaliteit en het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"

Algemeen

De nadruk op het bodembeleid in Nederland ligt op de mogelijkheden die de bodem en ondergrond biedt om een locatie te gebruiken. Daaronder vallen ook eventuele bodemverontreinigingen. Drie aspecten om te komen tot een veilig en gezond gebruik van de bodem en ondergrond staan daarbij centraal:

1. Het voorkomen van een nieuwe bodemverontreiniging of aantasting van de bodem en ondergrond.
2. Het beheren en/of functiegericht saneren van een bodemverontreiniging bij het wijzigen of toekennen van een functie.
3. Het beheren van overige bodemverontreinigingen. Dit geldt met name voor locaties waar de functie en/of bestemming niet wijzigt, maar waar door vroegere activiteiten een bodemverontreiniging is ontstaan.

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem speelt een rol om vast te stellen of een bestemmingsplanwijziging uitvoerbaar is. Dit is geregeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. De Wet bodembescherming kan hierop eveneens van toepassing zijn. Bijvoorbeeld bij de aanwezigheid van een bodemverontreiniging.

Uitgevoerde bodemonderzoeken

Binnen het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken bekend. In 2022 heeft de gemeente Enschede een bodemonderzoek uitgevoerd op een deel van het plangebied. Het verkennend asbest- en bodemonderzoek Stationsplein/Brammelerdwarsstraat te Enschede, is uitgevoerd door Geofoxx (zie bijlage 14). In het rapport is de locatie opgedeeld in vier terreindelen. Alleen terreindeel 3 uit het verkennend asbest- en bodemonderzoek van 27 juli 2022 is van toepassing op dit plan.

Terreindeel 3

Het onderzochte terreindeel is momenteel ingericht als parkeerplaats voor scooters. In de bodemlaag tot 0,5 meter minus maaiveld is een gehalte aan kwik aangetoond die de achtergrondwaarde overschrijdt. Dit gehalte heeft geen invloed op de mogelijkheid om de locatie te kunnen ontwikkelen. Wel moet bij eventuele afvoer van grond naar een verwerker rekening worden gehouden met extra kosten.

Conclusie bodemkwaliteit

Voor de herontwikkeling is voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning (bouwen) een bodemonderzoek volgens de NEN 5740 nodig. Dit omdat het grootste deel van de locatie momenteel bebouwd is. Een bodemonderzoek is dan pas mogelijk, nadat de huidige bebouwing gesloopt is. Afhankelijk van de waarnemingen in de bodem kan ook een asbestonderzoek volgens de NEN 5707 nodig zijn.

5.1.4 Wet geluidhinder

In artikel 3.3.1 van het Bro is bepaald dat in een bestemmingsplan moet worden aangegeven waar geluidgevoelige gebouwen en terreinen zijn gesitueerd ten opzichte van wegen, spoorwegen en industrieterreinen met een onderzoekszone als bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Wanneer het bestemmingsplan binnen deze onderzoekszones de realisatie van nieuwe geluidgevoelige gebouwen of terreinen en/of de transformatie van bestaande panden naar wonen of een andere geluidgevoelige functie mogelijk maakt, moet door middel van een akoestisch onderzoek worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen de wettelijke normen blijft. De geluidsbelasting mag de in de Wgh genoemde grenswaarden niet overschrijden. Daarbij moet ook de doeltreffendheid worden onderzocht van de in aanmerking komende maatregelen ter voorkoming van in de toekomst optredende geluidsbelasting van de geluidgevoelige gebouwen en terreinen.

Het plangebied is gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de wegen Nijverheidstraat, Piet Heinstraat, Hoedemakerplein, Brammelerdwarsstraat, Deurningerstraat, Hengelosestraat, Korte Hengelosestraat, Molenstraat en Stationsplein West en Oost en de spoorlijnen Enschede-Hengelo en Enschede-Gronau.

Voor de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Deurningerstraat en Stationsplein West en het railverkeer op beide spoorlijnen geldt op grond van de Wet geluidhinder een onderzoeksverplichting. Voor de overige wegen geldt geen onderzoeksverplichting op grond van de Wet geluidhinder omdat het 30 km-wegen betreft. Ondanks dat op 30 km-wegen de Wet geluidhinder niet van toepassing is moet op grond van uitspraken van de Raad van State bij een ruimtelijke procedure wel aandacht worden besteed aan de geluidsbelasting vanwege 30 km-wegen.

Industrielawaai en luchtvaartlawaai zijn voor het plangebied niet relevant.

Met het bestemmingsplan Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. De nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogen geen belemmering vormen voor de aanwezige en toekomstige bedrijven. Het bedrijf waar specifiek rekening mee moet worden gehouden is de parkeergarage Stationsplein aan de Brammelerdwarsstraat.

Wegverkeerslawaai

Wettelijk kader

In artikel 74 van de Wgh is bepaald dat zich aan weerszijden van een weg een zone bevindt. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied en van het aantal rijstroken. De zonering geldt niet voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en voor wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km per uur.

Volgens artikel 76a/77 van de Wgh moet bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan of een projectbesluit, waarin nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, binnen onderzoekszones van wegen, als bedoeld in artikel 74 van de Wgh, akoestisch onderzoek worden verricht.

De geluidsgevoelige bestemmingen die met het bestemmingsplan Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat mogelijk worden gemaakt zijn gelegen in binnenstedelijk gebied binnen de zone van bestaande wegen. Op woningen bedraagt de voorkeurswaarde 48 dB (artikel 82, eerste lid Wgh). Indien deze waarde wordt overschreden kan onder voorwaarden een hogere waarde worden verleend tot ten hoogste 63 dB (artikel 83, tweede lid Wgh).

Het vaststellen van een hogere waarde is pas mogelijk indien aangetoond wordt dat maatregelen (bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en/of maatregelen bij de ontvanger) om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde niet doeltreffend zijn (bezwaren stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard), en voldaan wordt aan de voorwaarden uit de Geluidnota Enschede (verder Geluidnota). De Geluidnota is op 3 april 2018 door Burgemeester en Wethouders (gedeeltelijk herzien) vastgesteld.

De gemeente Enschede sluit bij de beoordeling van het geluid van 30 km-wegen aan bij de grenswaarden en systematiek van de Wet geluidhinder en het hogere waarde beleid uit de Geluidnota.

Akoestisch onderzoek

Om de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai in beeld te brengen is door BJZ.nu een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Brammelerdwarsstraat - Stationsplein Enschede; projectnummer 2022-391; d.d. 16 februari 2023". Het rapport is als bijlage 16 bij deze toelichting gevoegd.

Onderzoeksresultaten

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat vanwege het wegverkeer op de wegen (Deurningerstraat en Stationsplein West) waarop de Wgh van toepassing is de geluidsbelasting ten hoogste 33 dB (incl. aftrek artikel 110g Wgh) bedraagt. Daarmee wordt ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder voldaan.

Vanwege het wegverkeer op de overige wegen (30 km-wegen) wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Conclusie wegverkeerslawaai

Wegverkeerslawaai vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

Railverkeerslawaai

Het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" is gelegen aan of in de nabijheid van de op grond van de Wet geluidhinder gezoneerde spoorlijn Enschede-Hengelo / Enschede-Gronau. De nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt liggen binnen de onderzoekszone van deze spoorlijnen.

Wettelijk kader

In de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn regels opgenomen voor wat betreft het aspect railverkeerslawaai. Langs een spoorweg bevindt zich een zone. In het Besluit geluidhinder (artikel 1.4a) is aangegeven dat de breedte van de zone afhankelijk is van de hoogte van het geluidproductieplafond.

Op 1 juli 2012 zijn door een wetswijziging van de Wet milieubeheer de geluidproductieplafonds (gpp's) voor hoofdspoorwegen van kracht geworden. Met de Gpp's is de maximaal toegestane geluidproductie van de hoofdspoorwegen in Nederland vastgelegd.

Op grond van artikel 4.3 van het Besluit geluidhinder is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om voor nieuwe situaties bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan, of van een wijzigings- of

uitwerkingsplan, dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen een zone als bedoeld in artikel 1.4a, een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die binnen de zone zijn gelegen, ondervinden vanwege de spoorweg. Daarnaast wordt een onderzoek ingesteld naar de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen, om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de spoorweg optredende geluidsbelasting van de geluidsgevoelige objecten, de ten hoogste toelaatbare waarden te boven zou gaan.

Op geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt vanwege railverkeerslawaai de voorkeurgrenswaarde 55 dB. Een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde is uitsluitend mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld. De maximaal vast te stellen hogere waarde bedraagt 68 dB.

Akoestisch onderzoek

Om de geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai in beeld te brengen is door BJZ.nu een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport “Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Brammelerdwarsstraat – Stationsplein Enschede; projectnummer 2022-391; d.d. 16 februari 2023”. Het rapport is als bijlage 16 bij deze toelichting gevoegd.

Onderzoeksresultaten

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat vanwege het railverkeer op de spoorlijnen Enschede-Hengelo en Enschede-Gronau de geluidsbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt. Daarmee wordt ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB uit de Wet geluidhinder wordt voldaan.

Conclusie railverkeerslawaai

Railverkeerslawaai vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

Industrielawaai

Het plangebied van het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"** is niet gelegen in de nabijheid van een op grond van de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein. Bovendien voorziet het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" niet in bestemmingen waarop geluidzoneringsplichtige inrichtingen als bedoeld in bijlage I van het Besluit omgevingsrecht ('grote lawaaimakers') gevestigd kunnen worden. Een nadere toetsing aan de Wet geluidhinder vanwege industrielawaai kan daarom achterwege blijven.

Parkeergarage 'Stationsplein'

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient ook aandacht te worden besteed aan relevante geluidsbronnen die niet vallen onder de geluidswetgeving voor wegverkeers-, railverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaai. Ten zuiden van het plangebied is de parkeergarage Stationsplein gelegen.

Wettelijk kader

Als toetsingskader geldt de Geluidnota Enschede, welke bij besluit van 3 april 2018 door burgemeester en wethouders (gedeeltelijke herzien) is vastgesteld. Volgens de bij de Geluidnota behorende gebiedstypenkaart zijn de parkeergarage en de te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in het gebiedstype 'Centrumgebied'. Voor dit gebiedstype geldt voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Voor het maximale geluidsniveau zijn in de Geluidnota geen normen opgenomen en wordt aangesloten bij de waarde van 70 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit.

Op de parkeergarage Stationsplein is het Activiteitenbesluit van toepassing. In het Activiteitenbesluit zijn uitzonderingen opgenomen voor de beoordeling van geluid. In het kader van een ruimtelijke beoordeling, zoals ten behoeve van het bestemmingsplan Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat nodig is, moeten alle geluidsbronnen worden meegenomen.

Akoestisch onderzoek

Om inzicht te krijgen in de geluidsbelasting die de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zullen ondervinden vanwege de parkeergarage Stationsplein is door Akoestisch Buro Tideman een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Akoestisch onderzoek Woon- en leefklimaat Brammelerdwarsstraat Enschede, Geluidsbelasting als gevolg van een parkeergarage; rapportnummer 22.209.02, versie 04; d.d. 16 mei 2023". Het rapport is als bijlage 17 bij deze toelichting gevoegd.

Onderzoeksresultaten

De parkeergarage Stationsplein is een split-level garage met in totaal 8 parkeerlevels. De bovenste twee levels (level 7 en 8) bevinden zich op het dak van de parkeergarage en zijn volledig open. De rest van de parkeerlevels (level 1 t/m 6) is voorzien van gevels met openingen. De geluiduitstraling via de openingen op parkeerlevel 1 t/m 6 is zodanig dat niet aan de geluidsnormen voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau kan worden voldaan. De gemeente Enschede, eigenaar van de parkeergarage, heeft besloten om de openingen af te sluiten aan de zijde waar de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Wanneer de openingen worden afgeschermd is het geluid van de parkeerlevels 1 t/m 6 niet meer relevant. Het meest relevant zijn dan het en de piekgeluiden (zoals dichtslaan portieren/kofferbak, starten, optrekken) die die auto's produceren op de bovenste twee parkeerlevels (level 7 en 8).

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau vanwege het gebruik van de parkeergarage bedraagt op de te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen ten hoogste 47 dB(A) etmaalwaarde. Daarmee wordt voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit de Geluidnota.
Vanwege het dichtslaan van portieren op parkeerlevel 7 en 8 bedraagt het maximale geluidsniveau ten hoogste 75 dB(A) in alle perioden. Daarmee wordt de maximaal toegestane waarde van 70 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit in de dag-, avond- en nachtperiode met respectievelijk 5, 10 en 15 dB(A) overschreden. Dergelijke overschrijdingen zijn alleen mogelijk als sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Het gebouw met de te realiseren geluidgevoelige bestemmingen is aanzienlijk hoger dan de parkeergarage. Daardoor wordt "op" de bovenste parkeerlevels gekeken. Hierdoor zijn zeer hoge geluidsschermen nodig om enig effect te hebben. Dergelijke schermen zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.

De overschrijdingen van het maximale geluidsniveau zijn over het algemeen hinderlijk in de avond- en nachtperiode. In deze perioden treden slechts een beperkt aantal overschrijdingen op vanwege het beperkte gebruik van de bovenste parkeerlevels van de parkeergarage in de avond- en nachtperiode.

Om er voor te zorgen dat de maximale geluidsniveaus in de woningen niet hinderlijk zijn wordt de geluidwering van de gevels dusdanig verhoogd dat wordt voldaan aan de in het Activiteitenbesluit vastgestelde geluidsniveaus voor in- en aanpandige gevoelige gebouwen. Met een geluidwering van de gevel van minimaal 30 dB(A) wordt in de maatgevende nachtperiode voldaan aan de binnenwaarde van 45 dB(A) uit het Activiteitenbesluit.

Met het verhogen van de geluidwering van de gevel ontstaat een goed woon- en leefklimaat in de woning. Alle woningen hebben een buitenruimte. Bij diverse woningen wordt op de gevel waaraan de buitenruimte is gelegen niet aan de waarde voor het maximale geluidsniveau voldaan. De mogelijke hinder die wordt verwacht in de buitenruimte van de woningen wordt acceptabel geacht omdat:

- Geluiden als het dichtslaan van portieren niet vreemd zijn in de bebouwde kom;
- De locatie in het centrum van de stad Enschede ligt, met een hoog dynamische woon-werkmilieu, nabij een stationsomgeving (waar - op grotere afstand - een taxistandplaats is met dichtslaande portieren en kofferbakken) en uitgaans-/horecagelegenheden;
- De frequentie waarop sprake kan zijn van geluid op het bovenste parkeerdek in de avond en nacht zeer laag is:
- De toekomstige bewoners huurders zijn in de vrije sector en bewust kiezen voor binnenstedelijk wonen met de daarbij behorende omgevingskenmerken;
- Het heeft de voorkeur de woningen waar mogelijk te voorzien van een eigen buitenruimte.

Conclusie parkeergarage Stationsplein

Door de openingen van de parkeerlevels 1 t/m 6 van de parkeergarage Stationsplein dicht te zetten en de gevels van de te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen, waar niet aan de waarden voor het maximale geluidsniveau kan worden voldaan, te voorzien van een gevelwering van minimaal 30 dB(A) is in de geluidsgevoelige bestemmingen sprake van een goed woon- en leefklimaat. De mogelijke hinder die vanwege piekgeluiden wordt verwacht in de buitenruimte van de woningen wordt gezien de omgeving en de beperkte frequentie in de avond- en nachtperiode acceptabel geacht.

Conclusie geluid

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de in het bestemmingsplan Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen.

Om er voor te zorgen dat in de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat worden in de regels van het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor het dichtzetten van de openingen van de parkeergarage en voor de geluidwering van de gevel van de te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen.

Om de bedrijfsvoering van de parkeergarage niet te belemmeren zal een maatwerkvoorschrift geluid moeten worden vastgesteld waarin de maximale geluidsniveaus worden gereguleerd.

5.1.5 Luchtverkeerslawaai

Het wettelijke kader met betrekking tot luchtverkeerslawaai is geregeld in de Wet luchtvaart en specifiek de wijzigingswet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). De consequenties met betrekking tot het geluid als gevolg van vliegverkeer zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit, dat op 1 maart 2017 door gedeputeerde staten van Overijssel is vastgesteld en op 30 maart 2017 in werking is getreden.

Het plangebied van het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**" is niet gelegen in de nabijheid van het vliegveld Twente en is ook niet gelegen binnen de geluidszone van het vliegveld. Een nadere toetsing aan het Luchthavenbesluit vanwege luchtverkeerslawaai kan daarom achterwege blijven.

Conclusie luchtverkeerslawaai

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat luchtverkeerslawaai geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.6 Luchtkwaliteit

Bij de toetsing of een bestemmingsplan uitvoerbaar is, moet worden nagegaan of de realisatie van beoogde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. Op grond van het bepaalde in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer en onderliggende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

a. er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
b. een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
d. een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
e. een project niet voorziet in de realisatie van gevoelige bestemmingen binnen de zone van een op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen gezoneerde rijksweg of provinciale weg.

Luchtkwaliteit en het plangebied "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"

Het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**" beoogt het planologisch mogelijk maken van 36 appartementen.

Uit de 'Regeling niet in betekenende mate' blijkt dat woningbouwlocaties met één ontsluitingsweg en niet meer dan 1.500 woningen als niet in betekenende mate zijn aan te merken. Voor de luchtkwaliteit zijn uitsluitend de verkeersbewegingen relevant. Emissies vanwege stookinstallaties zijn er niet omdat alle appartementen gasloos zullen zijn. Volgens de CROW-publicatie bedraagt voor huur appartementen (incl. sociale huur) de verkeersgeneratie 3,2 verkeersbewegingen per appartement per dag.

Volgens de worst case berekening van de verkeersintensiteiten (zie bijlage 13) zijn er als gevolg van de ontwikkeling 149 mvt per etmaal. Dit is ruimschoots lager dan de 4.800 verkeersbewegingen voor 1.500 appartementen die als niet in betekenende mate worden aangemerkt. Het plan kan daarmee gezien worden als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Conclusie luchtkwaliteit

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.7 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. De risico's waar burgers aan worden blootgesteld door de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen in hun leefomgeving dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daarom heeft de overheid regels opgesteld voor inrichtingen, buisleidingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen die onaanvaardbaar grote risico's opleveren voor personen die zich bevinden in woningen, scholen en bejaardencentra die in de directe omgeving hiervan liggen. Kort samengevat heeft dit tot gevolg dat er veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden tussen risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten zoals woningen en dergelijke.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan een kans van 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}).

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. De contour is daarom niet bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen een bepaalde afstand (effectafstand) van een risicovolle activiteit ophoudt. Voor het groepsrisico geldt dat de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen verantwoord moeten worden.

De wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid kan grofweg in twee categorieën worden ingedeeld: regelgeving met betrekking tot risicovolle activiteiten bij inrichtingen en regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen.

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. De risico's waar burgers aan worden blootgesteld door de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen in hun leefomgeving dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daarom heeft de overheid regels opgesteld voor inrichtingen en transportroutes van gevaarlijke stoffen die onaanvaardbaar grote risico's opleveren voor personen die zich bevinden in woningen, scholen en bejaardencentra die in de directe omgeving hiervan liggen. Kort samengevat heeft dit tot gevolg dat er veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden tussen risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten zoals woningen en dergelijke.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan een kans van 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}).

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. De contour is daarom niet bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen een bepaalde afstand (effectafstand / aandachtsgebied) van een risicovolle activiteit ophoudt. Voor het groepsrisico geldt dat de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen verantwoord moeten worden.

De wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid kan grofweg in twee categorieën worden ingedeeld: regelgeving met betrekking tot risicovolle activiteiten bij inrichtingen en regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen.

Risicovolle activiteiten bij inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is het wettelijk kader voor risicovolle activiteiten bij inrichtingen. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” of in de directe nabijheid daarvan zijn geen bedrijven of inrichtingen aanwezig waarop het Bevi van toepassing is.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) het wettelijk kader. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” of in de directe nabijheid daarvan zijn geen buisleidingen aanwezig waarop het Bevb van toepassing is.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor of over het water zijn de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Circulaire Vervoer Gevaarlijke Stoffen het wettelijk kader. Momenteel is nieuwe wet- en regelgeving in voorbereiding voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. De basis van die nieuwe regelgeving wordt gevormd door het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet kent 3 vervoersmodaliteiten: Basisnet Water, Basisnet Spoor en Basisnet Weg.

<u>Basisnet Weg</u>

Binnen het plangebied of in de directe nabijheid van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” is geen weg aanwezig die in het Basisnet is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg.

Basisnet Water

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” of in de directe nabijheid daarvan zijn geen waterwegen aanwezig die in het Basisnet zijn aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen over water.

Basisnet Spoor

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” of in de directe nabijheid daarvan is geen spoorweg aanwezig die in het Basisnet is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen over het spoor.

Gebruik luchthaven

De aanwezigheid van vliegvelden en grote luchthavens in de omgeving is van belang in het kader van de externe veiligheid omdat de kans op het neerstorten van vliegtuigen in de buurt van een vliegveld of luchthaven groter is dan elders. Een luchtvaartongeval is daar dus te voorzien en het is denkbaar dat daarbij (woon)bebouwing wordt getroffen. Een vliegtuig of helikopter kan overal neerstorten, de gevolgen kunnen dus in beginsel op elke plek optreden. Het risico is echter het grootst nabij een vliegveld of luchthaven, vooral bij het opstijgen en landen.

Het plangebied van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” is hemelsbreed op ca. 5,3 kilometer van het vliegveld Twente gelegen. Dit betekent dat de kans op een luchtvaartongeluk in het plangebied (zeer) klein is.

Conclusie externe veiligheid

Op basis van het bovenstaande en het gegeven dat het plan geen (nieuwe) kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt binnen risicocontouren kan worden geconcludeerd dat de externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.8 Trillingshinder

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.Een hulpmiddel hierbij is de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Deze geeft aan dat indien met een in voorbereiding zijnde bestemmingsplan binnen een afstand van 100 meter tot een spoorweg nieuwbouw wordt gerealiseerd, dan is het aan te raden om een quickscan trillingshinder uit te voeren.

Het plangebied ligt nabij het station. De kortse afstand tot trace Hengelo - Enschede en het trace Enschede - Gronau is 55 meter. Als gevolg is een quickscan naar trillingsonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 7).

De trillingen zijn weergegeven als een bandbreedte, de werkelijke trillingen zijn namelijk afhankelijk van de afstand tot het spoor, de lokale bodem- en spooropbouw, spoorligging en constructiegegevens van de geplande bebouwing (denk aan constructietype, afmetingen, vloertypes, fundering). Uit het onderzoek volgt dat de locatie beoordeeld wordt op basis van de richtlijn SBR-B. Uit de beoordeling volgt dat de locatie voldoet. Uit de quickscan volgt dat trillingshinder kan worden uitgesloten voor deze ontwikkellocatie. Nader onderzoek is derhalve niet nodig.

5.2 Water

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro wordt in een bestemmingsplan een beschrijving opgenomen van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de waterhuishouding.

Hemelwater

Uitgangspunt in het beleid van zowel gemeente als waterschap is het voorkomen van wateroverlast, ook bij hevige buiten.

De gemeenteraad heeft op 25 oktober 2021 het Water- en Klimaatadaptatieplan 2022-2026 vastgesteld. Dit

beleidsplan beschrijft hoe Enschede toewerkt naar een waterrobuuste, klimaatbestendige en biodiverse gemeente in 2050. Enschede wordt nog 'groener' en 'blauwer' om goed voorbereid te zijn op een nattere, hetere en drogere toekomst. Water de ruimte geven en stenen vervangen door planten en bomen gaan wateroverlast, hittestress en verdroging tegen. Zo werkt Enschede verder aan een aantrekkelijke 'duurzame en groene stad' waar mensen graag wonen, leven en werken! Nu en in de toekomst. In het plan zijn nieuwe waterbergingsnormen opgenomen.

Bij nieuwbouwplannen worden eisen gesteld aan de hoeveelheid regenwater die op eigen terrein moet worden geborgen. Die eisen zijn vanaf 1 januari 2022 strenger geworden en zijn nu voor alle situaties 55 mm per m^2 verhard oppervlak.

Afvalwater

Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor de waterhuishouding is dat het ontstaan van afvalwater wordt beperkt. In nieuwe situaties (nieuwbouw, herontwikkeling) wordt afvalwater gescheiden van het hemelwater aangeboden en afgevoerd. De gemeente zorgt er voor dat het afvalwater vanaf de perceelsgrens wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van het waterschap Vechtstromen. In het buitengebied is niet overal in de openbare ruimte een systeem aanwezig voor de afvoer van afvalwater. In dat geval moet op eigen terrein een individuele behandeling van afvalwater (IBA), al dan niet met een helofytenfilter, worden ingericht.

Oppervlaktewater

Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor de waterhuishouding bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is dat bestaand oppervlaktewater (sloten en vijvers) gehandhaafd blijft. Bij de herinrichting van het oppervlaktewatersysteem zijn de benodigde afvoercapaciteit, de streefbeelden en de kwaliteitsdoelstellingen van het waterschap Vechtstromen en de gemeente Enschede leidend. Het oppervlaktewater wordt liefst op fraaie wijze geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan, zodanig dat het water beleefd kan worden en goed te beheren is. Eventueel nieuw oppervlaktewater mag geen permanente verlaging van de grondwaterstand veroorzaken, tenzij dit oppervlaktewater mede als doel heeft grondwateroverlast in bestaand stedelijk gebied te beperken. De aanleghoogte van nieuw oppervlaktewater dient zodanig te zijn dat de overstromingskans vanuit oppervlaktewater beperkt wordt tot eens per 100 jaar (T=100). Bij ontwikkelingen nabij watergangen geeft het waterschap Vechtstromen een aanleghoogte advies.

Grondwater en ontwatering

In de Waterwet is vastgelegd dat perceeleigenaren zelf verantwoordelijk zijn voor het grondwater op hun perceel. De ontwatering van een perceel is afhankelijk van het gebruik van de grond. Onder ontwatering wordt verstaan: het verschil tussen het peil van de weg of van de bebouwing en de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG). Om ongewenste effecten van hoge grondwaterstanden te voorkomen wordt geadviseerd de in onderstaande tabel genoemde ontwateringshoogtes aan te houden:

Grondgebruik	**Ontwatering (m – onderkant vloer / maaiveld / as van de weg)**
Primaire wegen	0,7 m onder de as van de weg
Secundaire wegen en erfontsluitingswegen	0,5 m onder de as van de weg
Bouwwerken met kruipruimten	0,7 m onder de onderkant van de vloer
Bouwwerken zonder kruipruimten	0,5 m onder de onderkant van de vloer
Groen	0,5 m onder het maaiveld

De gemeente zorgt in voorkomende gevallen in de openbare ruimte voor passende en doelmatige maatregelen volgens de systematiek van risicogestuurd beheer. Dat betekent dat beslissingen over waar en hoe maatregelen worden getroffen genomen gaan worden op basis van mogelijke risico's.

Afwatering

Om op perceelsniveau te kunnen voorkomen dat afstromend regenwater problemen veroorzaakt gelden de volgende advieswaarden voor peilhoogtes:

- Het vloerpeil minimaal 0,30 m boven straatpeil (kruin van de weg t.o.v. toegang ter plaatse);
- Het perceel vlak of richting de weg af laten lopen;

- De maaiveldpeilen en vloerpeilen van de verschillende percelen op elkaar afstemmen.

Waterhuishouding en het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"

Het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"** beoogt het planologisch mogelijk te maken dat circa 160 appartementen en diverse commerciële ruimtes worden gerealiseerd.

onderbouwing o.b.v. de te realiseren ruimtelijke ontwikkelingen:

- toename verhard oppervlak

Het verhard oppervlak op maaiveld neemt ongeveer met 50m2 toe. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele aanleg van groene daken.

- hemelwaterafvoer en afwatering

Het hemelwater stroomt bij voorkeur oppervlakkig af naar de waterbergende voorziening. Hierin wordt het hemelwater (tijdelijk) geborgen. De voorziening dient binnen 24 uur weer leeg te zijn. Vanuit de waterbergende voorzieningen kan het hemelwater infiltreren en/of vertraagd worden afgevoerd naar en nieuw aan te leggen hemelwaterriool. Ook dient de waterberging voorzien te worden van een noodoverloop naar het hemelwaterriool.

De nieuwbouwplannen voorzien in een waterberging van 55 mm (55 liter waterberging per vierkante meter verhard oppervlak). De plannen bieden mogelijkheden voor waterberging op daken en voorzieningen in het binnenterrein.

Bij extreme neerslagsituaties, wanneer het hemelwatersysteem overbelast raakt, moet hemelwater oppervlakkig af kunnen stromen naar de openbare ruimte. In het maaiveldontwerp moet geborgd worden dat dit niet bij kelders of andere kwetsbare objecten kan komen. De huidige plannen voorzien hierin.

- afvalwaterafvoer

Binnen het plangebied wordt het vuilwater vanuit de woningen aangesloten op een nieuw aan te leggen vuilwaterriool. Het nieuwe vuilwaterriool wordt aangesloten op het bestaande gemengd riool. De gevolgen van extra afvalwateraanbod zijn, gezien de huidige capaciteit van de riolering, zeer beperkt. De nieuwbouwplannen in Enschede zijn meegenomen in de prognoses van de afvalwaterzuiveringsinstallatie Enschede west.

- oppervlaktewater

In het plangebied liggen geen watergangen en werkzaamheden vinden niet plaats binnen de beschermingszone van de primaire watergang. Nabij het plangebied bevinden zich geen primaire watergangen.

- grondwater en ontwatering

In de directe omgeving van het plangebied staan meerdere peilbuizen van het gemeentelijke grondwatermeetnet. De meetwaarden variëren tussen 1,3 en 2,5 meter minus maaiveld, ruim voldoende om aan de gewenste ontwatering te voldoen.

De grondwaterstanden zijn relatief laag wat kansen biedt om hemelwater te infiltreren. De bodem bestaat in de bovenste laag voornamelijk uit fijn zand waardoor de infiltratiemogelijkheden niet ideaal zijn.

Het infiltreren van regenwater combineren met een vertraagde afvoer naar het hemelwaterriool om tijdige leegloop van de waterbergende voorzieningen te waarborgen en verhoging van de grondwaterstanden te beperken.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de waterhuishouding geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.3 Natuur

5.3.1 Wet natuurbescherming, beschermde natuurgebieden

In hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming wordt de aanwijzing en bescherming van de Europese 'Natura 2000' gebieden en de bijzondere nationale natuurgebieden (toekomstige Natura 2000 gebieden) geregeld. De Wet natuurbescherming bepaalt dat voor alle Natura 2000 gebieden instandhoudingsdoelstellingen en een beheerplan moeten worden vastgesteld. De instandhoudingsdoelstellingen hebben betrekking op de kwaliteit van natuurlijke habitats en de aanwezige habitats van soorten in een Natura 2000 gebied.

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst of de beoogde activiteiten mogelijk significant negatieve gevolgen kunnen hebben voor de aangewezen natuurlijke habitats en habitats van soorten in een Natura 2000 gebied. Indien dat op voorhand niet met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan worden uitgesloten dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd en een plan-milieu effect rapportage (plan-MER) te worden opgesteld. Wanneer ook op basis van een uitgevoerde passende beoordeling significant negatieve gevolgen niet met aan voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kunnen worden uitgesloten kunnen de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk worden gemaakt indien er redelijkerwijs geen alternatieven aanwezig zijn, er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de negatieve gevolgen in voldoende mate worden gecompenseerd.

Beschermde natuurgebieden en het plangebied "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat"

Het plangebied van het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" is niet gelegen binnen de grenzen dan wel in de nabijheid van een gebied dat is aangewezen als Natura 2000 gebied of bijzonder nationaal natuurgebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden "Aamsveen" en Lonnekermeer zijn op respectievelijk ca. 5.4 kilometer ten zuidoosten en 5.8 kilometer ten noordoosten van het plangebied gelegen. De voor dit gebied aangewezen habitattypen en habitats van soorten zijn allen gevoelig tot zeer gevoelig voor verzuring en vermesting als gevolg van stikstofdepositie. Andere Natura 2000 gebieden in de omgeving zijn gelegen op meer dan 6 kilometer afstand van het plangebied.

Andere mogelijke verstoringsfactoren dan stikstofdepositie

Eventuele negatieve effecten op de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden als gevolg van andere mogelijke verstoringsfactoren dan stikstofdepositie kunnen op voorhand worden uitgesloten. Verstoringsfactoren als oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging, optische verstoring en verstoring door mechanische effecten kunnen alleen aan de orde zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in of in de directe nabijheid van een Natura 2000 gebied. Voor andere verstoringsfactoren dan stikstofdepositie kan een nadere toetsing aan hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming achterwege blijven.

Stikstofdepositie

Ondanks de ruime afstand tot het plangebied kan stikstofdepositie in de verschillende fases van de ontwikkeling (sloop-, bouw- en gebruiksfase) aan de orde zijn. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is door BJZ.nu een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport "AERIUS-berekening Stationsplein - Brammelerdwarsstraat, Enschede (Ska-pa); d.d. februari 2023" (zie bijlage 15). Daarbij is onderscheid gemaakt tussen stikstofdepositie in de aanlegfase (tijdelijke depositie) en de gebruiksfase (permanente depositie) van de ontwikkeling.

Uit de rekenresultaten van de gebruiksfase en de aanlegfase blijkt dat er geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is dan ook geen sprake van een stikstofdepositie met een significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Conclusie Wet natuurbesscherming, beschermde natuurgebieden

Op grond van het voorgaande kan met aan voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden geconcludeerd dat het voorliggende plan geen significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden zal hebben en daarmee in overeenstemming is met het bepaalde in de Wet natuurbescherming voor wat betreft het hoofdstuk Gebiedsbescherming.

5.3.2 Wet natuurbescherming, beschermde planten- en diersoorten

In hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming is de aanwijzing en bescherming van planten- en diersoorten geregeld. Het gaat daarbij niet om de bescherming van individuele planten of dieren maar om te voorkomen dat het voortbestaan van soorten planten of dieren in gevaar komt en dat vaste rust- en verblijfplaatsen en groeiplaatsen opzettelijk worden vernield of verstoord. Hiertoe zijn in deze wet een aantal verbodsbepalingen opgenomen, zoals het verbod op het opzettelijk doden of verontrusten van dieren of het verbod op het plukken van planten. Daarbij is het “nee, tenzij” principe het uitgangspunt, er mag geen schade worden toegebracht aan beschermde dieren of planten tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan en daarbij zorgvuldig wordt gehandeld.

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst of de beoogde activiteiten mogelijk negatieve gevolgen kunnen hebben voor in dat gebied voorkomende vaste rust- en verblijfplaatsen en/of anderszins functioneel leefgebied van beschermde soorten. Indien noodzakelijk dienen tijdig passende preventieve of mitigerende maatregelen te worden getroffen dan wel dient het plan te worden aangepast om overtreding van verbodsbepalingen te kunnen voorkomen en de functionaliteit van het gebied voor de aanwezige beschermde soorten te kunnen waarborgen. Indien door maatregelen en eventueel planaanpassing negatieve gevolgen voor aanwezige beschermde soorten niet of niet volledig kunnen worden voorkomen is een ontheffing van de betreffende verbodsbepalingen noodzakelijk en dient aannemelijk te worden gemaakt dat deze redelijkerwijs ook verleend zal kunnen worden.

Beschermde soorten en het plangebied “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat”

Om te kunnen bepalen of de in het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" mogelijk te maken transformatie van de centrumlocatie negatieve gevolgen kan hebben voor de functionele leefomgeving en/of de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten is door ecologisch adviesbureau Aveco de Bondt een verkennend ecologisch onderzoek (quickscan) uitgevoerd.

Uit de onderzoeksrapportage Verkennend natuuronderzoek Brammelerdwarsstraat van Aveco de Bondt (rapport nr. 222178 d.d. 7 september 2022) blijkt dat negatieve gevolgen op voorhand niet met aan voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kunnen worden uitgesloten. Geconcludeerd is het onderzoeksgebied voor vleermuizen toegankelijke bebouwing bevat, waardoor aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Aan de hand van aanvullend veldonderzoek naar vleermuizen dient vastgesteld te worden of daadwerkelijk verblijfplaatsen van vleermuizen in de bebouwing aanwezig zijn.

Soortgericht nader veldonderzoek

Op grond van het uitgevoerde nader soortgericht onderzoek door Natuurbank Nederland (bijlage 10) kan voorlopig worden geconcludeerd dat negatieve gevolgen met aan voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kunnen worden uitgesloten. Er zijn namelijk geen vleermuizen aangetroffen. Een verdere toetsing aan de Wet natuurbescherming voor wat betreft de bescherming van soorten kan daarom achterwege blijven.

Conclusie Wet natuurbescherming, bescherming van planten- en diersoorten

Op grond van het voorgaande kan met aan voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden geconcludeerd dat de Wet natuurbescherming voor wat betreft de bescherming van planten- en diersoorten op voorhand geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.3.3 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met veel natuurwaarden. Het NNN heeft als doel het behouden, beschermen en versterken van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit) en beoogt een bijdrage te leveren aan het realiseren en in stand houden van een (inter-)nationaal vitaal stelsel van natuurgebieden.

De aanwijzing van gebieden als onderdeel van het NNN vindt plaats bij provinciale verordening en dient te worden vertaald in gemeentelijke ruimtelijke plannen zoals structuurvisies en bestemmingsplannen. Het NNN kent geen externe werking, tenzij dit bij provinciale verordening als zodanig is bepaald.

Het NNN en het plangebied “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat”

Het plangebied van het bestemmingsplan “Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat” is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat onderdeel uitmaakt van het NNN. De dichtstbijzijnde gronden die onderdeel uitmaken van het NNN zijn op ca. 1.7 kilometer ten noordwesten van het plangebied gelegen. Een verdere toetsing aan het

NNN kan daarom achterwege blijven.

Conclusie NNN

Op grond van het voorgaande kan met aan voldoende zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden geconcludeerd dat het NNN geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Bezonningsstudie

Bij bezonning bij ruimtelijke plannen gaat het om voldoende zon op de gevel en om schaduwwerking. Nieuwbouw kan schaduw veroorzaken op de openbare ruimte of tuinen van omwonenden. Streven hierbij is dat de schaduwwerking op woningbouw niet te veel toeneemt.

Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. Bezonningsdiagrammen geven inzicht in de bezonning van de gevels en (extra) schaduw op de omgeving. Wegens het ontbreken van een officiële bezonningsnorm is de bezonning van woonkamers getoetst aan de criteria van de lichte TNO-norm. In de richtlijnen worden eisen gesteld aan de bezonningsduur van woningen. Er kan zowel een ‘lichte norm’ als een ‘strenge norm’ worden gehanteerd. In dit geval wordt het plan getoetst aan de lichte norm. Lichte TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

De mogelijke bezonningsduur is de tijd dat de betreffende gevel wordt beschenen door de zon op een onbewolkte dag. De mogelijke bezonningsduur is alankelijk van de oriëntatie en de datum. Bij toetsing aan de norm is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. De normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen; de noordgevels ontvangen immers nooit direct zonlicht.

Uit de bezonningsstudie volgt dat wordt voldaan aan het bepaalde in de lichte TNO-norm. Op basis hiervan dient er sprake te zijn van een minimale bezonningsduur van 2 uur. Deze norm wordt ruimschoots behaald.Zie bijlage 11 voor het uitgevoerde onderzoek naar schaduwwerking.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Type bestemmingsplan

De Wro en het Bro maken het mogelijk een bestemmingsplan op verschillende manieren vorm te geven. Grofweg kan gekozen worden uit de volgende planvormen:

a. een traditioneel gedetailleerd bestemmingsplan. Een dergelijk plan legt het beoogde gebruik van gronden en opstallen en de bebouwingsmogelijkheden van de in het plan opgenomen gronden gedetailleerd vast. De methodiek wordt wel ingezet om bestaande situaties te conserveren, maar wordt ook gebruikt om beoogde nieuwe ontwikkelingen nauwgezet te sturen;
b. een globaal bestemmingsplan dat nader moet worden uitgewerkt. In een dergelijk bestemmingsplan worden een of meerdere bestemmingen opgenomen, die later moeten worden uitgewerkt. Wordt veelal toegepast in gevallen waar de ontwikkeling van een gebied op hoofdlijnen bekend is, maar waar de concrete invulling nog moet volgen;
c. Een globaal eindplan. In deze planvorm wordt het ruimtelijk en functioneel streefbeeld in globale zin vastgelegd;
d. Een mix van bovenstaande planvormen afhankelijk van de specifieke problemen.

Naast dit onderscheid, dat is gebaseerd op de techniek van bestemmen, wordt verschil gemaakt tussen ontwikkelingsgerichte en beheergerichte bestemmingsplannen. Bij de keuze voor een bepaalde systematiek van bestemmingsregeling speelt een rol wat met het plan wordt beoogd: beheren of ontwikkelen. Daarnaast speelt een rol of er in een gebied sprake is van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

In het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" is gekozen voor een traditioneel gedetailleerd bestemmingsplan, omdat de toekomstige situatie bekend is en de verbeelding en regels hier op zijn afgestemd.

Wijze van bestemmen

Het uitgangspunt van een bestemmingsplan is om een passende bestemming toe te kennen aan de gronden in het plangebied. De bestemming bepaalt welke gebruiksdoelen of functies op grond van een goede ruimtelijke ordening zijn toegestaan.

Bij de keuze voor een bepaalde bestemming is de (gewenste) hoofdfunctie doorslaggevend. Als het ruimtelijk relevant is of als een bepaalde functie de omgeving beïnvloedt of daar eisen aan stelt, wordt gekozen voor een specifieke bestemming met eigen regels bouwen en gebruik.

Het is mogelijk om binnen de hoofdgroepen bestemmingen specifieker te maken door bijvoorbeeld ondergeschikte functies in de bestemmingsomschrijving op te nemen. Voor bijzondere ondergeschikte functies, die niet onder de algemene bestemmingsomschrijving vallen en niet conflicteren met de bestemming, wordt gekozen voor een afzonderlijke functieaanduiding.

In paragraaf 6.3van deze plantoelichting wordt nader inhoudelijk ingegaan op de wijze van bestemmen waarvoor in het bestemmingsplan "Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat" is gekozen.

6.2 Indeling planregels

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de bijbehorende verbeelding waarop de diverse bestemmingen zijn aangegeven. De regels en de verbeelding dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

a. Hoofdstuk 1 - Inleidende regels;
b. Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels;
c. Hoofdstuk 3 - Algemene regels;
d. Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan **"Centrumkwadraat - Brammelerdwarsstraat**".

In Artikel 1, Begrippen, zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee wordt een eenduidige interpretatie van de begrippen vastgelegd.

Artikel 2, Wijze van meten, geeft bepalingen hoe onder meer de hoogtes van gebouwen en de inhoud van gebouwen gemeten moeten worden en hoe bepaalde eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 geeft een omschrijving - de juridische vertaling - van de verschillende in het plangebied voorkomende en op de verbeelding opgenomen bestemmingen. Bij de indeling van de bestemmingsregels wordt conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012 een vaste volgorde aangehouden. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

a. bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
b. bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
c. nadere eisen (regels op grond waarvan nadere eisen aan bouwwerken en de situering daarvan kunnen worden gesteld);
d. afwijken van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
e. specifieke gebruiksregels (regels die aangeven welk specifiek gebruik verboden is);
f. afwijken van de gebruiksregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de gebruiksregels);
g. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (regels waarbij wordt geregeld wanneer en onder welke omstandigheden een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden noodzakelijk is);
h. omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (regels waarbij wordt geregeld wanneer en onder welke omstandigheden er een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk noodzakelijk is);
i. wijzigingsbevoegdheid (regels die aangeven in welke gevallen en onder welke voorwaarden onderdelen van het plan gewijzigd kunnen worden).

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, bestaande uit de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels, algemene procedureregels en overige regels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 zijn regels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik van gronden. Deze artikelen bevatten regels die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. De "Slotregel" geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

6.3 Beschrijving van het plan

6.3.1 Bestemmingen

Verkeer-Verblijfsgebied (artikel 3)

De gronden met de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" zijn bestemd voor gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en woonerven. Deze bestemming richt zich met name op langzaam verkeer en draagt het karakter van een verblijfsgebied. Dit zijn voornamelijk de 30 km/uur zones waar de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie. De inrichting van de wegen is hierop afgestemd. Op de voor "Verkeer-Verblijfsgebied" aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken worden gebouwd ten dienste van deze bestemming, zoals straatmeubilair, groen- watervoorzieningen, nutsvoorzieningen en speelvoorzieningen.

Wonen (artikel 4)

De bestemming "Wonen" is toegekend aan de gronden waar uitsluitend of in hoofdzaak wordt gewoond. De voor

"Wonen" aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen, al dan niet in combinatie met een beroep of bedrijf aan huis. Binnen de bestemming "Wonen" is het gebruik van woningen voor onzelfstandige bewoning (kamerverhuur) alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'kamerverhuur'. Nieuwe situaties onzelfstandige bewoning kunnen worden toegestaan met een omgevingsvergunning voor gebruik (inclusief bouwactiviteiten) in afwijking van het bestemmingsplan, waarbij moet worden voldaan aan het toetsingskader voor onzelfstandige bewoning zoals vastgelegd in de beleidsregel 'Onzelfstandige bewoning'. Bestaande functies die afwijken van hetgeen is toegestaan binnen deze bestemming zijn met een maatwerkfunctieaanduiding positief bestemd. In totaal worden met dit bestemmingsplan 36 appartementen mogelijk gemaakt.

6.3.2 Overige aanduidingen en figuren

Binnen de in het plan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen de bouw- en gebruiksmogelijkheden worden geregeld door het gebruik van functieaanduidingen, bouwaanduidingen, maatvoeringsaanduidingen en figuren.

Bouwvlak:

Het bouwvlak is het gebied binnen de grenzen waarvan de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte bebouwing gerealiseerd dient te worden.

Functieaanduidingen:

Functieaanduidingen worden gebruikt om de gebruiksmogelijkheden binnen een gedeelte van een bestemming nader in te kaderen. Zo kan met een functieaanduiding worden aangegeven dat ter plaatse alleen een bepaalde, met name genoemde, functie is toegestaan of juist expliciet is uitgesloten. Bij functieaanduidingen gaat het vaak om het passend bestemmen van een aanwezige, niet (geheel) bij de bestemming passende functie, zoals bijvoorbeeld de functieaanduiding 'garageboxen' binnen de bestemming 'Wonen' om aan te geven waar binnen de woonbestemming garageboxen zijn toegestaan. Daarnaast kunnen functieaanduidingen worden gebruikt om aan te geven dat op een bepaalde locatie binnen een bestemming functies op boven elkaar gelegen verdiepingen zijn toegestaan. In het voorliggende bestemmingsplan is de functieaanduiding parkeergarage opgenomen om de mogelijkheid te bieden om parkeren (half)verdiept op eigen terrein op te lossen.

Maatvoeringsaanduidingen:

Maatvoeringsaanduidingen zijn alle aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen (goothoogte, bouwhoogte, bouwdiepte, inhoud, breedte), percentages (bebouwd oppervlak, gebruiksoppervlak) en dakhellingshoeken van gebouwen. Daarnaast kunnen maatvoeringsaanduidingen ook iets over aantallen zeggen, zoals het maximum aantal woningen, winkels of parkeerplaatsen.

6.3.3 Algemene regels

anti-dubbeltelregel (artikel 5)

De anti-dubbeltelregel is een wettelijk voorgeschreven regel die bepaalt dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van latere bouwplannen voor die grond buiten beschouwing blijft. Daarmee wordt beoogd te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

algemene bouwregels (artikel 6)

In de algemene bouwregels zijn de bouwregels opgenomen voor het onderkelderen van gebouwen en terreinen en voor het bouwen van nutsvoorzieningen. Daarnaast kunnen in de algemene bouwregels ook bouwregels zijn opgenomen voor het bouwen van hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken, bebouwing buiten het bouwvlak en overige bouwwerken met de daarbij behorende afwijkingsregels.

algemene gebruiksregels (artikel 7)

In de algemene gebruiksregels zijn naast een algemeen gebruiksverbod ook enkele op specifieke situaties gerichte gebruiksregels opgenomen.

In het algemeen gebruiksverbod is geregeld dat het verboden is gronden en bouwwerken te gebruiken, te laten gebruiken of in gebruik te geven op een wijze of tot een doel dat niet in overeenstemming is met de in dit bestemmingsplan aan die gronden en bouwwerken gegeven bestemming(en). Van deze regel uitgezonderd is het van het afwijkend gebruik dat door burgemeester en wethouders is toegestaan bij een omgevingsvergunning voor handelen in strijd met ruimtelijke regelgeving.

De op specifieke situaties gerichte gebruiksregels hebben betrekking op het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis in combinatie met wonen, het verbod op de verkoop, vervaardiging, verwerking en opslag van vuurwerk, het verbod op het gebruik van gronden en bouwwerken als geluidzoneringsplichtige inrichting en het verbod op het gebruik van gronden en bouwwerken als risicovolle inrichting.

algemene aanduidingsregels (artikel 8)

De algemene aanduidingsregels bevat de regels voor de diverse gebiedsaanduidingen in het bestemmingsplan. Gebiedsaanduidingen kunnen onder andere zijn opgenomen voor de bescherming van (mogelijk) in de bodem aanwezige archeologische waarden of voor de bescherming van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen of gebieden. Ook kunnen gebiedsaanduidingen zijn opgenomen voor de bescherming van milieugevoelige functies tegen milieuhinder (zoals geluids- of geurzones) of voor specifieke gebieden waar op termijn een transformatie naar een andere functie of bestemming is voorzien.

algemene afwijkingsregels (artikel 9)

In de algemene afwijkingsregels is geregeld onder welke voorwaarden burgemeester en wethouders in concrete gevallen bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken van de in het bestemmingsplan opgenomen (algemene) bouw- en/of gebruiksregels.

algemene procedureregels (artikel 10)

In de algemene procedureregels wordt verwezen naar de wettelijk voorgeschreven procedureregels voor de toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden, aangevuld met enkele specifieke gemeentelijke procedureregels.

De algemene procedureregels bevatten ook het afwegingskader voor de toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden en bevoegdheden tot het bij een omgevingsvergunning stellen van nadere eisen.

6.3.4 Overige regels

In het hoofdstuk 'overige regels' zijn regels opgenomen die aanvullende werking hebben op de bouw- en gebruiksregels in het bestemmingsplan.

Parkeren en laden en lossen (artikel 11.1)

Dit artikel bevat de regels voor het op eigen terrein realiseren van voldoende voorzieningen voor parkeren, van zowel auto's en fietsen als parkeervoorzieningen voor mindervaliden. Dit artikel bevat ook de regels voor het op eigen terrein in voldoende mate voorzien in voorzieningen voor het laden en lossen van goederen. Bij de beoordeling of in voldoende mate wordt voorzien in parkeer- en/of laad- en losvoorzieningen wordt getoetst aan de parkeernormen zoals die zijn vastgelegd in de beleidsregel 'Parkeernormennota Enschede 2017'. Het artikel bevat een dynamische verwijzing voor het geval de parkeernormennota tussentijds mocht worden gewijzigd of vervangen door een nieuwe parkeernormennota.

Bergen, vasthouden en afvoeren van hemelwater (artikel 11.2)

Dit artikel bevat de regels voor het bij nieuwbouw op eigen terrein realiseren van voldoende voorzieningen voor het bergen, vasthouden en afvoeren van hemelwater. Deze regeling is de ruimtelijke vertaling van het gemeentelijke beleidskader zoals dat is vastgelegd in de Watervisie en in het Gemeentelijk Rioleringsplan.

6.3.5 Flexibiliteit

De planregels vormen het juridisch bindend kader dat aangeeft waar en hoeveel er gebouwd mag worden en waar het voor gebruikt mag worden. De planregels kunnen niet in alle ontwikkelingen voorzien. In sommige gevallen is een bepaalde ontwikkeling wenselijk, maar niet passend binnen de planregels. In deze paragraaf wordt toegelicht op welke wijze invulling gegeven wordt aan de diverse flexibiliteitsbepalingen in de planregels.

Afwijkingsregels

De afwijkingsregels van de bouw- of gebruiksregels maken het mogelijk dat burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij om afwijkingen van geringe aard en omvang. De bestemming van de grond waarop de afwijking betrekking heeft, wijzigt daardoor niet. Om hiervan gebruik te kunnen maken, moet een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit 'handelen in strijd met ruimtelijke regelgeving' aangevraagd worden. Burgemeester en wethouders maken vervolgens de afweging of de vergunning verleend kan worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het afwegingskader dat in deze paragraaf verder wordt toegelicht. Daarnaast kunnen bij een afwijkingsbevoegdheid specifieke toepassingscriteria genoemd zijn, waar aan moet worden voldaan.

Afwegingskader
Bij toepassing van een afwijkingsbevoegdheid of wijzigingsbevoegdheid wordt het algemene beoordelingskader gehanteerd zoals in onderstaand overzicht is weergegeven. Daarnaast kunnen voor toepassing van een afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid nog specifieke toepassingscriteria gelden. Op deze wijze worden aanvragen zoveel mogelijk op dezelfde criteria beoordeeld en geeft het gebruikers/eigenaren van gronden in het plangebied meer duidelijkheid en rechtszekerheid over de toepassing van de flexibiliteitmogelijkheden in de planregels.

Bij toepassing van een afwijkingsbevoegdheid of wijzigingsbevoegdheid mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de volgende criteria:

Woon- en leefklimaat:

Er dient rekening gehouden te worden met het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat, hierbij dient gelet te worden op:
- de verkeersaantrekkende werking, deze mag geen onevenredige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de locatie en zijn directe omgeving;
- de parkeerbehoefte mag niet tot gevolg hebben dat de parkeerdruk op de openbare ruimte wordt vergroot;
- overlast door lawaai, stank en/of trillingen;
- lichttoetreding en bezonning, waarbij rekening moet worden gehouden met de uitstraling naar (bebouwing op) aangrenzende gronden;
- de eventuele gevolgen voor het aanwezige uitzicht;
- de aanwezigheid van voldoende privacy;
- mogelijkheden voor het realiseren van voorzieningen voor de berging van hemelwater;
- mogelijkheden voor het realiseren van voorzieningen voor het voorkomen van hittestress;
- mogelijkheden voor het realiseren van voorzieningen voor een duurzame energievoorziening.

Straat- en bebouwingsbeeld:

In het belang van een verantwoorde, evenwichtige en samenhangende stedenbouwkundige en architectonische inpassing dient aandacht gegeven te worden aan:
- een goede verhouding tussen bouwmassa's en open ruimte, (stedenbouwkundige en/of landschappelijke inpassing);
- de verhouding tussen de hoogte breedte van gebouwen;
- gevelbeelden;
- de samenhang van de bouwvorm met nabij gelegen bebouwing;
- de hoogtedifferentiatie;
- de situering van gebouwen op het perceel.

Bepalend daarbij is de specifieke situatie ter plaatse van de locatie waarop de beoogde ontwikkeling betrekking heeft en hoe zich die verhoudt tot zijn directe omgeving. Een hoekpand aan een belangrijke stedenbouwkundige structuur vraagt immers om een andere benadering dan een woongebouw in een woonhofje ergens in een groene buitenwijk.

Verkeersveiligheid:

Ter waarborging van de verkeersveiligheid moet rekening gehouden worden met:
- de toename van de verkeersintensiteit;
- overlast door lawaai, stank en/of trillingen;
- benodigde uitzichthoeken van wegen;
- de aansluiting van in- en uitritten op de openbare weg;
- de gevolgen voor het zicht op de openbare weg en of fiets- en voetpaden;
- de aanwezigheid van voldoende laad- en losruimte.

Sociale veiligheid:

Ter waarborging en ter voorkoming van een ruimtelijke situatie die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet-sociaal controleerbaar is moet rekening gehouden worden met:
- de mogelijkheden voor de verbetering van toezicht op en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van een sociaal onveilige plek;
- de mate waarin de toezicht op en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van een openbare ruimte wordt ingeperkt.

Brandveiligheid, externe veiligheid en rampenbestrijding

Voor de brandveiligheid, externe veiligheid en rampenbestrijding moet rekening gehouden worden met de volgende aspecten:
- aanwezigheid van kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten;
- de aanwezigheid en routering van vluchtwegen;
- de bereikbaarheid van de bouwwerken voor hulpdiensten;
- de beschikbaarheid en bereikbaarheid van adequate blusmiddelen.

Milieusituatie:

Ter waarborging en ter voorkoming van een milieukundig ongewenste situatie als gevolg van een ruimtelijke ingreep moet rekening gehouden worden met:
- de mate van hinder voor de omliggende functies;
- de gevolgen voor de externe veiligheid;
- de gevolgen van de aanwezigheid van gevoelige functies voor de hinderlijke functies;
- de gevolgen voor flora en fauna in relatie met de omgeving;
- de gevolgen voor beschermde (natuur)gebieden;
- de gevolgen voor de bodemkwaliteit;
- de gevolgen voor de (grond)waterkwaliteit en/of de grondwaterstand;
- de situering van gebouwen ten opzichte van het water.

Cultuurhistorische waarde:

Bij een ruimtelijke ingreep moet rekening worden gehouden met de cultuurhistorische waarde van een gebouw of ensemble van gebouwen in relatie met de omgeving.

Gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden:

Een nieuwe ontwikkeling in een gebied kan gevolgen hebben voor de omgeving. Als een nieuwe ontwikkeling voldoet aan de planregels van het ter plaatse geldende bestemmingsplan, dan kan de omgeving hier vooraf rekening mee houden. Het afwijken van de planregels of het stellen van nadere eisen voor een nieuwe ontwikkeling mag niet leiden tot het beperken van de bouw- en gebruiksmogelijkheden op aangrenzende gronden. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met eventuele privaatrechtelijke aspecten.

Nadere eisen
Met het stellen van nadere eisen bij een omgevingsvergunning kunnen burgemeester en wethouders een aangevraagde activiteit op ondergeschikte onderdelen aanpassen. Het gaat hierbij om zaken zoals het aanpassen van de vorm of de situering van een bouwwerk of de inrichting van een terrein. Met 'nadere eisen' kunnen geen ingrijpende veranderingen plaatsvinden in de bestemmingen of afwijkingen van de bestemming worden toegestaan.

Aanvullend afwegingskader voor het stellen van eisen ter bescherming van bomen
In de regels van het bestemmingsplan is een bevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen tot het stellen van nadere eisen bij een omgevingsvergunning ter bescherming van bomen. Hiermee kunnen in concrete gevallen beschermende maatregelen worden voorgeschreven om te voorkomen dat in de nabijheid van op grond van de APV beschermde bomen bouwwerken worden gerealiseerd die mogelijk schade kunnen veroorzaken aan deze beschermde bomen. Bij de uitoefening van deze bevoegdheid betrekken burgemeester en wethouders de bij de APV gestelde nadere regels voor de bescherming van bomen.

6.3.6 De Lijst van bedrijfstypen

Als bijlage bij de planregels behoort een Lijst van bedrijfstypen, gebaseerd op de gehanteerde indeling uit de herziene publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). De Lijst van bedrijfstypen vormt het middel voor het uitvoeren van een eerste toets of een bedrijf van een bepaald bedrijfstype op grond van de planregels toelaatbaar is. De concrete bedrijfsvoering in een bedrijf en/of milieuvergunning(en) bieden nader inzicht in hoeverre een bedrijf tot een bepaalde milieucategorie gerekend moet worden en daarom al dan niet toelaatbaar is. Het ruimtelijk beleid van rijk en provincies biedt gemeenten beleidsvrijheid voor maatwerk op lokaal niveau. De handreiking is in de praktijk een belangrijk hulpmiddel bij het toepassen van milieuzonering, dat wil zeggen het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieugevoelige en milieubelastende functies in de ruimtelijke planvorming ter bescherming van het woon- en leefklimaat. Gebruikelijk is om bij milieuzonering uit te gaan van alle belastende milieuaspecten, waarbij het milieuaspect met het grootste effect of de grootste afstand uiteindelijk maatgevend is. Gemotiveerd toepassen – in plaats van gemotiveerd afwijken - is het uitgangspunt. De richtafstanden zijn geactualiseerd, de toelichting is aangepast aan nieuw beleid en bevat stappenplannen voor veel voorkomende praktijksituaties. In de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" zijn ook richtafstanden ten opzichte van 'gemengd' gebied en een categorie-indeling voor gebieden met functiemenging opgenomen.

De Lijst van bedrijfstypen vermeldt de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen bedrijven en het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Dit is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven, kantoren, winkels) voor. Hoe gevoelig een gebied is voor bedrijfsactiviteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om gemotiveerd af te wijken van de richtafstanden in de Lijst van bedrijfstypen. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied', een gebied met een matige tot sterke functiemenging, kunnen de richtafstanden met één afstandstap worden verminderd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

De Lijst van bedrijfstypen

In de VNG-publicatie zijn de bedrijfstypen ingedeeld in milieucategorieën, die samenhangen met de indicatief aan te houden afstand ten opzichte van een milieugevoelige bestemming vanwege de mogelijke hinder van de milieufactoren geur, stof, gevaar en geluid. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. In de lijst worden zes verschillende hoofdcategorieën onderscheiden. In de Lijst van bedrijfstypen zijn veel activiteiten gedifferentieerd naar bedrijfsgrootte, waardoor kleinschalige activiteiten in een lagere milieucategorie vallen en daardoor beter inpasbaar zijn. Vooral bij productiebedrijven zijn richtafstanden toegevoegd voor kleinschalige activiteiten. Daartoe zijn in de VNG-brochure een aantal hoofdcategorieën onderverdeeld in subcategorieën. Milieucategorie 3 is onderverdeeld in subcategorieën 3.1 en 3.2, milieucategorie 4 in subcategorieën 4.1 en 4.2 en milieucategorie 5 in de subcategorieën 5.1, 5.2. en 5.3. De milieucategorieën 1 en 2 zijn niet onderverdeeld in subcategorieën. Elke milieucategorie of subcategorie heeft een eigen bijbehorende richtafstand die dient te worden aangehouden ten opzichte van milieugevoelige functies en bestemmingen.

milieucategorie	**richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk**
1	10 meter
2	30 meter
3.1	50 meter
3.2	100 meter
4.1	200 meter
4.2	300 meter
5.1	500 meter
5.2	700 meter
5.3	1.000 meter
6	1.500 meter

Tabel: overzicht milieucategorieën VNG-publicatie met bijbehorende richtafstanden

Om de bruikbaarheid van de Lijst van bedrijfstypen te vergroten, zijn de in de VNG-uitgave genoemde bedrijfstypen van bedrijven en voorzieningen in de lijst gegroepeerd per hoofdgroep, terwijl binnen elke afzonderlijke hoofdgroep tevens een onderverdeling is gemaakt in subgroepen, waarbinnen bedrijfstypen zijn geclusterd. De hoofdgroepen binnen de lijst zijn: agrarische bedrijven, bedrijven, cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijk, recreatie, sport en verkeer.

Bij de beoordeling van de milieubelasting van een bedrijf of een voorziening (feitelijke milieuhinder) dient te worden gelet op de volgende aspecten:

- potentiële geur-, stof-, geluid- of trillingshinder;
- lucht-, water- of bodemverontreiniging;
- visuele hinder;
- verkeersaantrekkende werking;
- het al dan niet continue karakter van de activiteit;
- externe veiligheid (gevaar).

Specifieke opslagen en installaties

Bij bedrijfsmatige activiteiten van bedrijven en voorzieningen kunnen specifieke opslagen en installaties voorkomen. In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009) is een afzonderlijke Lijst van opslagen en installaties opgenomen. Deze lijst bevat milieuaspecten en richtafstanden voor de daarin genoemde opslagen en installaties. Deze lijst is niet bedoeld voor de vertaling naar een Staat van Bedrijfsactiviteiten of Lijst van bedrijfstypen in een bestemmingsplanregeling. De lijst opslagen en installaties kan als hulpmiddel worden gebruikt bij de ruimtelijke inpassing van concrete milieubelastende activiteiten of de inpassing van nieuwe woningen nabij bestaande bedrijvigheid.

6.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor iedereen: burgers, ondernemers en de overheid zelf. Het is een juridisch kader voor burgers en ondernemers waaruit kan worden afgeleid wat de eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de planologische mogelijkheden in juridische zin zijn op percelen in de directe omgeving. Aan de andere kant kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen als er sprake is van gebruik en/of bebouwing die niet in het bestemmingsplan passen.

In het kader van de bedrijven- en milieuinventarisatie is voorafgaand aan het in procedure brengen van het bestemmingsplan onderzocht in hoeverre de functies die in het plangebied voorkomen in overeenstemming zijn met het geldende bestemmingsplan en bij geconstateerde afwijkingen eventueel gelegaliseerd kunnen worden.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Het hoofddoel van dit bestemmingsplan is de gewenste toekomstige situatie planologisch-juridisch vast te leggen. Binnen het plangebied zijn verschillende deelontwikkelingen beoogd, met als hoofddoel de ontwikkeling van 36 woningen.

De gronden in het plangebied zijn eigendom van een projectontwikkelaar.

Grondexploitatie

De gemeenteraad van Enschede heeft in zijn vergadering van 24 oktober 2022 de grondexploitatie met bijbehorend programma voor dit plangebied vastgesteld.

Exploitatieovereenkomst

De gebieden in het plangebied die geen gemeentelijk eigendom zijn worden in samenwerking met de gemeente Enschede door particulieren en/of projectontwikkelaars ontwikkeld, waarbij de gemeente de kosten zal verhalen middels het sluiten van een (anterieure) exploitatieovereenkomst met de betreffende particuliere ontwikkelaars. Zodra de exploitatieovereenkomsten gesloten zijn zal daar overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.24 Wro in de "Huis aan Huis" mededeling worden gedaan.

Exploitatieplan

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro dient de gemeenteraad voor gronden waarop een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro is voorgenomen een exploitatieplan vast te stellen, tenzij het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het bestemmingsplan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Gelet op het bovenstaande onder "Grondexploitatie" en "Exploitatieovereenkomst" kan worden gesteld dat het kostenverhaal voldoende anderszins is verzekerd en is de economische uitvoerbaarheid van het nu voorliggende bestemmingsplan voldoende aangetoond.

Colofon

Dit is een uitgave van:

Afdeling Bestemmen
Cluster Omgeving & Recht
Gemeente Enschede

© Mei 2023, gemeente Enschede

enschede.nl