

TOELICHTING

**Toelichting behorende bij
het bestemmingsplan
“Stadscentrum 2006, herziening 1”**

Gemeente Enschede
Programma Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Bestemmingsplannen
september 2011

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
HOOFDSTUK 1 INLEIDING	3
HOOFDSTUK 2 AANLEIDING TOT HET MAKEN VAN HET PLAN.....	4
2.1 Project Stationsomgeving Noord	4
2.2 Aanleg spoortunnel.....	4
2.3 Herziening voorschriften bestemmingsplan "Stadscentrum 2006"	5
HOOFDSTUK 3 HUIDIGE SITUATIE.....	6
3.1 Gebied	6
3.2 Bestemmingsplan	6
HOOFDSTUK 4 PLANOLOGISCH BELEIDSKADER.....	8
4.1 Rijksbeleid.....	8
4.2 Provinciaal beleid.....	8
4.3 Regionaal beleid	11
4.4 Gemeentelijk beleid	12
4.4.1 Toekomstvisie Enschede 2020	12
4.4.2 Ruimtelijke visie Spoorzone	12
4.4.3 Herijking RO-Visie, binnenstadsvisie inclusief mobiliteitsvisie	13
HOOFDSTUK 5 OMGEVINGSASPECTEN	15
5.1 Milieu.....	15
5.1.2 Bodemkwaliteit	15
5.1.2 Geluid	16
5.1.3 Externe veiligheid	17
5.1.4 Luchtkwaliteit	18
5.1.5 Explosievenonderzoek	18
5.1.6 Kabels, leidingen en straalpaden	19
5.2 Water	19
5.2.1 Waterbeleid	19
5.2.2 Watertoets	20
5.2.3 Wateraspecten bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1"	20
5.3 Archeologie	21
5.4 Ecologie en natuurwetgeving.....	22
HOOFDSTUK 6 DE HERZIENING.....	25
6.1 Herziening voorschriften spoortunnel	25
6.2 Ambtshalve herziening voorschriften.....	25
6.2.1 Overgangsbepalingen voor bouwwerken (artikel 3.2.1 Bro)	25
6.2.2 Overgangsbepalingen voor gebruik (artikel 3.2.2 Bro).....	26
6.2.3 Anti-dubbeltelbepaling (artikel 3.2.4 Bro)	27
6.2.4 Handhaving	27
HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	29
HOOFDSTUK 8 PARTICIPATIE	30
8.1 Adviezen	30
8.2 Vooroverleg.....	30
8.3 Procedure	30
BIJLAGEN.....	32

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

De Stationsomgeving is onderdeel van het programma Spoorzone. De Spoorzone wil een brugfunctie vervullen in meerdere betekenissen. Ten eerste in fysiek, geografische zin. De Spoorzone verbindt de binnenstad met Roombeek en Enschede Noord en de Universiteit en Kennispark met de binnenstad. De huidige invulling van (grote) delen van de Spoorzone biedt grote mogelijkheden voor een transformatie naar een aantrekkelijk woongebied. De korte afstand tot de binnenstad wordt benut om een specifiek binnenstad- woonmilieu te ontwikkelen. Hiermee slaat de Spoorzone een brug naar (nieuwe) doelgroepen die nu nog niet bediend worden op de Enschedese woningmarkt. En voor de Enschedeër wordt de Spoorzone een aangenaam doorgangs- en verblijfgebied.

De herontwikkeling van de noordelijke stationsomgeving en het ontsluiten van het station aan de noordzijde zijn voorwaardenscheppend voor de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone ten noorden van het spoor waarin wonen en werken centraal staat. Het stationsgebied is de schakel tussen het centrum en de Boddenkamp en een belangrijke entree van de stad.

Het project Stationsomgeving Noord bestaat uit een aantal deelprojecten, namelijk het realiseren van een spoortunnel, het ontsluiten van het station aan de noordzijde, de aanleg van een plein, een fietsenstalling en de aankoop van een parkeerplaats.

Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt de aanleiding tot het maken van het bestemmingsplan toegelicht. Hoofdstuk 3 bevat een omschrijving van de huidige situatie. Het planologisch beleidskader op de diverse bestuurlijke niveaus dat voor dit bestemmingsplan relevant is komt aan de orde in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden de omgevingsaspecten van het plan toegelicht. De juridisch-inhoudelijke herziening van de voorschriften staan beschreven in hoofdstuk 6. De laatste twee hoofdstukken gaan respectievelijk over de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2 AANLEIDING TOT HET MAKEN VAN HET PLAN

2.1 Project Stationsomgeving Noord

De doelstelling van het project Stationsomgeving Noord is het ontsluiten en beter bereikbaar maken van het station aan de noordzijde zodat de herontwikkelingsmogelijkheden van het omliggende gebied verbeteren. De herontwikkeling van de stationsomgeving draagt bij aan de realisatie van de ambities en doelen zoals die zijn genoemd in de Binnenstadsvisie en de ruimtelijke visie voor de Spoorzone.

De grootste ingreep in het gebied is de realisatie van een onderdoorgang onder het station voor voetgangers en fietsers, maar het project omvat meer dan dat. Het gaat om de ontsluiting van het station aan de noordzijde door tunnel met opgang naar het perron, de aanleg van een nieuw plein aan de noordzijde van het station, de realisatie van een fietsenstalling voor ongeveer 1000 fietsen en de aankoop van een parkeerterrein.

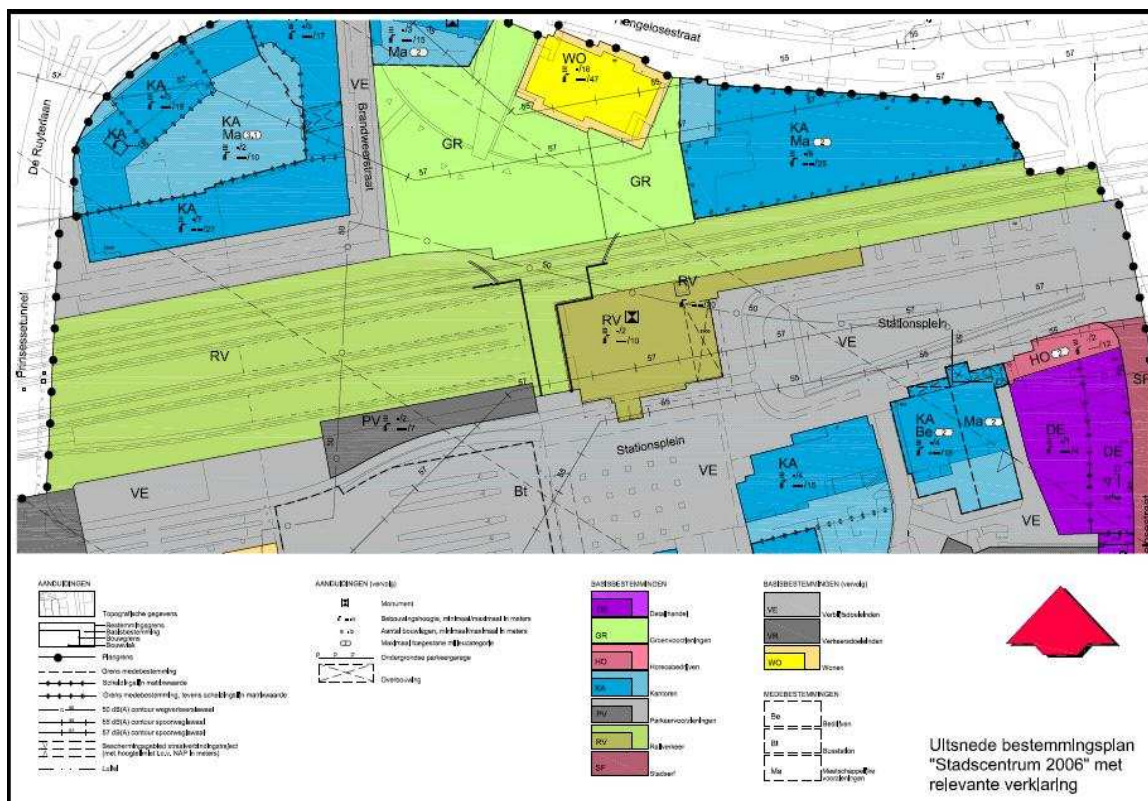
Het betreft een duurzame gebiedsontwikkeling, met als doel het gebied direct ten noorden van het station aantrekkelijk te maken voor bedrijven. Daarnaast wordt het station door de spoortunnel op een goede manier ontsloten en bereikbaar gehouden. Bovendien wordt de veiligheid op spoorwegovergang Korte Hengelosestraat wordt vergroot.

2.2 Aanleg spoortunnel

De tunnel is ongeveer 43 meter lang en biedt fietsers en voetgangers een onbelemmerde doorgang van de noordelijke binnenstadswijken richting het centrum. Ook biedt de tunnel de mogelijkheid een noordelijke aansluiting op het station te realiseren.

Het voordeel van de aanleg op deze locatie onder het perron is dat er maar één spoor gekruist hoeft te worden. De rest van de tunnel gaat onder het stationsgebouw door.

Het is om logistieke en financiële redenen voor de ontwikkeling van het gebied van groot belang om aan te kunnen sluiten bij de buitengebruikstelling van het station in 2013. In de periode april – augustus 2013 vindt vanwege werkzaamheden aan het spoor een tijdelijke sluiting van het station plaats. De spoorwegbeheerder voert gedurende deze periode een totale reconstructie van het emplacement uit. Omdat een aantal werkzaamheden aan de tunnel tijdens die periode kan plaatsvinden, kan een goedkopere bouwmethode worden toegepast. Ook hoeft de gemeente geen kosten te maken voor een buitendienststelling of vervangend vervoer. Bovendien wordt (extra) overlast voor reizigers voorkomen.



Afbeelding: Locatie spoortunnel ingetekend op de plankaart

2.3 Herziening voorschriften bestemmingsplan “Stadscentrum 2006”

Tijdens de voorbereidingen voor de spoortunnel kwam een omissie in het vigerende bestemmingsplan “Stadscentrum 2006” aan het licht. Het voorliggende bestemmingsplan beoogt deze omissie te herstellen.

Het geldende bestemmingsplan “Stadscentrum 2006” biedt onvoldoende duidelijkheid over de vraag of de realisatie van een tunnel op de gewenste locatie mogelijk is. Omwille van de tijdsdruk bij de realisatie van de spoortunnel is besloten om een partiële herziening van het bestemmingsplan “Stadscentrum 2006” in procedure te brengen die de spoortunnel planologisch mogelijk maakt.

Daarnaast beoogt de partiële herziening de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan op een aantal punten ambtshalve aan te passen naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wro en het daarbij behorende Bro per 1 juli 2008. Het Bro verplicht namelijk tot het opnemen van een aantal standaardbepalingen in bestemmingsplannen. Inhoudelijk blijft het geldende bestemmingsplan “Stadscentrum 2006” verder ongewijzigd.

HOOFDSTUK 3 HUIDIGE SITUATIE

3.1 Gebied

Het plangebied is gelegen in de spoorzone aan de noordzijde van het station. De stationsomgeving bestaat uit stationsgerelateerde onderdelen, zoals een spoortracé, een busstation, kantoren en vooral veel ruimte om bij het station te komen te voet, per fiets, taxi, auto of bus. Deze ruimte functioneert nu niet altijd goed en de verschillende gebruikers conflicteren met elkaar. De nadruk van het gebied ligt met name aan de zuidkant van het spoor, de noordzijde wordt als de achterzijde van het station beschouwd.

Het stationsgebouw zelf is aangemerkt als monument. Het is gebouwd in 1950 naar een ontwerp van H.G.J. Schelling. Het belang van dit object is onder meer gelegen in de architectonische detaillering en het gebruik van geprefabriceerde claustra-elementen. Op de plankaart van het geldende bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" heeft het station een monumentaanduiding. Deze aanduiding heeft slechts een signaleringsfunctie. Bescherming van dit monument vindt plaats via de Monumentenverordening.

Overige cultuurhistorische waarden zijn niet van toepassing op de herziening van het geldende bestemmingsplan. Voor meer informatie over archeologie wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van deze toelichting.

3.2 Bestemmingsplan

De ligging en begrenzing van de onderhavige partiële herziening valt binnen het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006", dat op 27 november 2006 is vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede en op 3 juli 2007 gedeeltelijk is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Overijssel. De onthouding van goedkeuring had geen betrekking op het plangebied.

Bestemming "railverkeer"

In het geldende bestemmingsplan is de spoortunnel voor voetgangers en fietsers geprojecteerd binnen de bestemming "railverkeer". De gronden, op de kaart aangewezen voor "Railverkeer", - voorzover gelegen binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak - zijn onder andere bestemd voor spoorwegvoorzieningen en daarbuiten voor onder meer spoorwegvoorzieningen, zoals spoorwegovergangen en overige verkeersvoorzieningen met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, straatmeubilair en andere werken.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt dat deze zowel binnen als buiten het bouwvlak opgericht mogen worden. Omdat de tunnel deels buiten het bouwvlak ligt, is het noodzakelijk om duidelijkheid te hebben over de vraag of de tunnel een gebouw is of een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

In de voorschriften van het bestemmingsplan “Stadscentrum 2006” is het begrip “gebouw” gedefinieerd als: elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt. Deze definitie komt overeen met de begripsbepaling uit de Woningwet. Van het begrip “bouwwerk, geen gebouw zijnde” is in het bestemmingsplan geen definitie opgenomen. Ook in de Woningwet is dit begrip niet nader omschreven.

HOOFDSTUK 4 PLANOLOGISCH BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk bevat een korte samenvatting van het ruimtelijk relevante rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en doorvertaald op de verbeelding en in de regels.

4.1 Rijksbeleid

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer voor de periode tot en met 2020. Hierin staat een nadere uitwerking van het ruimtelijk beleid op het gebied van verkeers en vervoer, zoals dat is vastgelegd in de Nota Ruimte. De Nota Mobiliteit beschrijft een algemene visie op verkeer en vervoer maar bevat ook beleid voor de verschillende soorten mobiliteit: wegverkeer, openbaar vervoer, spoor en fiets, luchtvaart en scheepvaart. Aanvullend daarop wordt het beleid om negatieve effecten voor veiligheid en leefomgeving tegen te gaan beschreven. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze dit gebeurt. Bij de Nota Mobiliteit is ook een Uitvoeringsagenda uitgebracht, waarin is beschreven hoe het Rijk de komende jaren concreet - met decentrale overheden, bedrijven, burgers, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen - uitvoering geeft aan het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten van Overijssel hebben op 1 juli 2009 de Omgevingsvisie Overijssel vastgesteld. Deze integrale visie verwoordt de beleidsambities en doelstellingen die van provinciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel. Het vizier is daarbij gericht op 2030.

De Omgevingsvisie heeft de status van structuurvisie (Wro), Regionaal Waterplan (Waterwet), milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), provinciaal verkeer- en vervoersplan (Planwet Verkeer en Vervoer) en bodemvisie (ILG-afspraken met het Rijk). De visie schept kaders en geeft daarbinnen ruimte voor gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en andere initiatiefnemers om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren. De hoofdlijnen van dit beleid zijn normstellend vastgelegd in de Omgevingsverordening Overijssel 2009.

In het beleid van de provincie staan de zorg voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid centraal. Dat vraagt om een transparante afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities. De provincie wil ruimtelijke kwaliteit realiseren door, naast bescherming, ook vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving staat voorop, met het oog op een goed vestigingsklimaat, een goede woonomgeving en een fraai buitengebied. De essentiële gebiedskenmerken zijn daarbij uitgangspunt.

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Een belangrijke beleidskeuze waarmee de provincie haar ambities wil realiseren is onder andere het investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2009

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, namelijk generieke beleidskeuzes, ontwikkelperspectieven en gebiedskenmerken. Aan de hand van deze drie niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel



Afbeelding: Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie wordt hieronder nader toegelicht.

Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn bepalend voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In de Omgevingsvisie is onder meer aangegeven dat, net als de samenstelling van de bevolking, ook de samenstelling van het bedrijfsleven zal veranderen. Doel van de provincie Overijssel is dat er in Overijssel voldoende vitale werklocaties zijn die aansluiten bij de voortdurend veranderende wensen en eisen van het bedrijfsleven. Het is de bedoeling om werklocaties te creëren die fysiek en virtueel goed bereikbaar zijn, passen bij de gevestigde bedrijvigheid en op duurzame wijze gebruik maken van grond en energie.

Ontwikkelingsperspectieven

Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, wordt getoetst aan de ontwikkelingsperspectieven. De Omgevingsvisie bevat een spectrum van zes ontwikkelperspectieven voor de groene en stedelijke omgeving. Hiermee geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities. De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisure-laag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag 'hoe' een ontwikkeling invulling krijgt.

Omgevingsvisie Overijssel 2009 en het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1"

In de hierna volgende alinea's komt aan de orde wat de generieke beleidskeuzes, de ontwikkelingsperspectieven en de gebiedskenmerken uit de Omgevingsvisie concreet betekenen voor het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1".

Generieke beleidskeuze

Het station is een belangrijk punt in de stad als knooppunt voor verschillende vervoerssystemen. Op dit moment heeft het Enschedese station een duidelijke voor- en achterkant. De treinreizigers kunnen het station aan de zuid en oostkant verlaten. Beide zijden zijn gericht op het bereiken van het centrum. De noordkant kent geen ontsluiting. Aan de noordkant van het station doen zich de komende jaren echter wel een aantal ontwikkelingen voor waarvoor een noordelijke ontsluiting een positieve werking heeft. Dat geldt onder andere voor de herinvulling van de brandweerlocatie, de omgeving van de Raiffeissenstraat, het Huiskes Kokkelerterrein en de Boddenkamp. Bij het ontwerpen van de tunnel is daarom ook een noordelijke ontsluiting van het station ontworpen.

Ontwikkelingsperspectieven

Ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Op de bijbehorende beleidsperspectievenkaart valt het plangebied niet in één van de ontwikkelingsperspectieven.

Gebiedskenmerken

- Natuurlijke laag: De afwisseling van opgewaaide ruggen en uitgesleten beekdalen en de daarbij horende hoogteverschillen kenmerken de dekzandvlaktes van Overijssel. Opvallend is de overwegend oost-west georiënteerde richting van ruggen en dalen. Het projectgebied is gelegen op een dekzandlaag.

- Stedelijke laag: Het plangebied is gelegen in de categorieën "bebouwingsschil 1900-1955" en "spoor met station". Voor de eerste categorie geldt dat de woonwijken zich kenmerken door de individuele bebouwing met een eigen karakter en uitstraling en de maat, de schaal en het ritme waarin deze bebouwing zich als wijk manifesteert. De wijken herbergen bijzonder industrieel erfgoed en hebben veelal een mix van functies.

Voor de categorie "spoor met station" geldt dat spoorwegen soms moeilijk te kruisen lijnen in het landschap vormen. De stations zijn 'brandpunten': kruispunten van nationale, regionale en lokale routes, dragers van intensieve woon-, werk- en voorzieningenmilieus in steden en dorpen. Verdwenen spoorlijnen en stationsgebouwen zijn vaak cultuurhistorisch waardevol als object of route.

De laag van het Agrarische Cultuurlandschap en de Lust en Leisure laag zijn niet van toepassing op het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" omdat het plangebied niet ligt in de categorieën die bij deze lagen horen.

Conclusie

Het planologisch mogelijk maken van een tunnel voor voetgangers en fietsers onder het spoor is in overeenstemming met provinciale beleid zoals dat in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 verwoord en in de Omgevingsverordening verankerd is.

4.3 Regionaal beleid

De Agenda van Twente is een door de Regio Twente vastgesteld ontwikkelingsprogramma met een looptijd van circa tien jaar dat door de regio in samenwerking met de provincie Overijssel en de Twentse gemeenten wordt uitgevoerd. De Agenda van Twente bundelt regionale beleidsvisies, zoals het Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan, het Regionaal Mobiliteitsplan en het Bestuurlijk Manifest "Wij zijn Twente", en projecten. Met de Agenda van Twente wordt beoogd de Twentse ambities op sociaaleconomisch en ruimtelijk terrein gezamenlijk te realiseren met als uiteindelijk doel een productief en welvarend Twente tot stand te brengen, waar het prettig wonen, werken en recreëren is. De ambities zijn vertaald in concrete doelstellingen, die moeten worden gerealiseerd op basis van een viertal programma's, zijnde:

- Mensen in Twente, gericht op het welbevinden van mensen;
- Werken in Twente, gericht op het versterken van duurzame werkgelegenheid;
- Twente langs alle wegen, gericht op betere bereikbaarheid en mobiliteit en
- Landgoed Twente, gericht op een betere benutting van landschappelijke kwaliteit, een goede ruimtelijke ordening, een aantrekkelijk woonklimaat en investeren in recreatie en toerisme.

Om uitvoering te kunnen geven aan werken in Twente, is het van belang om de best ontsloten gebieden - zoals deze - verder te ontwikkelen. Het leggen van verbindingen en het geven van een kwalitatieve impuls kan deze ontwikkeling bespoedigen.

4.4 Gemeentelijk beleid

Het relevante gemeentelijke beleid wordt omschreven in de Toekomstvisie Enschede 2020, de Ruimtelijke visie Spoorzone en de Herijking RO-Visie, binnenstadsvisie inclusief mobiliteitsvisie.

4.4.1 Toekomstvisie Enschede 2020

De Toekomstvisie Enschede 2020, vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede op 17 december 2007, beoogt op een inspirerende wijze richting te geven aan het gemeentelijk beleid tot 2020. Volgens de Toekomstvisie dient er voor te worden gezorgd, dat Enschede in 2020 onder andere:

- een zeer sterke centrumpositie in de Euregio heeft met grootstedelijke allure en top culturele uitstraling;
- een belangrijke werkgelegenheidsfunctie in de Euregio heeft en een goed opgeleide beroepsbevolking;
- groen en duurzaam onlosmakelijk verbonden heeft met het leven in Enschede en
- het imago heeft van Europese kennisstad.

De drie strategische opgaven die in de Kadernota en in de programmabegroting zijn uitgewerkt: "Enschede werkt", "Stad Enschede" en "Ons Enschede" zijn een eerste belangrijke stap in de realisatie van de ambities uit de Toekomstvisie.

4.4.2 Ruimtelijke visie Spoorzone

In de ruimtelijke visie Spoorzone Enschede is geschetst dat de Spoorzone volop kansen biedt voor een hoogwaardig woongebied met een bijzondere stedelijke uitstraling aan de noordzijde van de binnenstad en nabij het station. De visie geeft een doorzicht over de transformatie die in de komende decennia in de Spoorzone tot stand moet komen. In de visie wordt verbeeld welke ruimtelijke kwaliteit in het gebied kan worden gerealiseerd. Daarnaast beschrijft de visie de ontwikkelingsambitie en probeert een antwoord te geven op slecht gebruikte terreinen in de spoorzone en deze zodanig in te vullen dat de stad een spannende entree krijgt.

De gemeente Enschede beoogt met de ontwikkeling van de Spoorzone het centrum van de stad een impuls te geven. De ontwikkeling van het gebied is gericht op het ontwikkelen van hoogwaardig stedelijk wonen in een hoge dichtheid, (openbare) parkeervoorzieningen, verblijfsgebieden, kantoorlocaties, horeca, een nieuwe spoortunnel en maatschappelijke voorzieningen.

In stedelijke centrumgebieden is de openbare ruimte in de eerste plaats afgestemd op langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Daarom leveren stedelijke centrumgebieden een belangrijke bijdrage aan duurzaamheid.

De huidige stationsomgeving in Enschede is versteend en wordt intensief gebruikt. De noord- en zuidzijde van het station hebben geen relatie met elkaar. Vanwege de doorsnijding van het spoor hebben ze een verschillend karakter. De noordkant wordt nog als een achterkant gezien.

Om dit te verbeteren komt aan de noordzijde van het station een nieuwe voorkant, zodat het

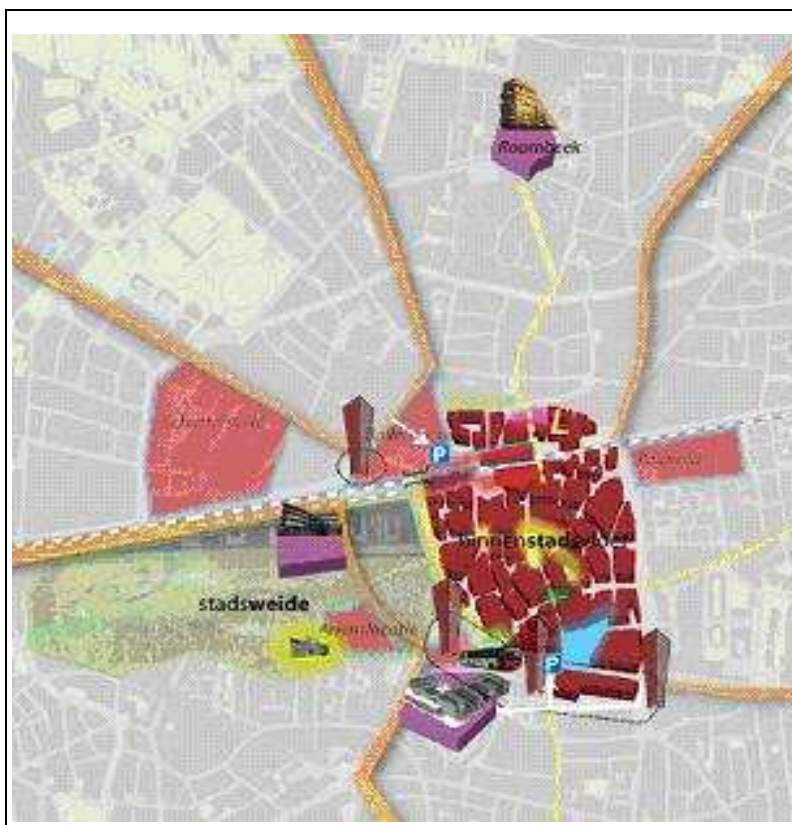
station aan twee zijden een gezicht heeft. Dit maakt dat het station letterlijk veel centraler in de stad komt te liggen. De bereikbaarheid van het stations voor met name mensen komende uit Enschede-noord wordt vele malen beter.

4.4.3 Herijking RO-Visie, binnenstadsvisie inclusief mobiliteitsvisie

Op 22 juni 2009 heeft de gemeenteraad van Enschede de Herijking van de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie vastgesteld. Integraal onderdeel hiervan is een visie op de binnenstad (Binnenstadsvisie) en mobiliteit (Mobiliteitsvisie). De visie zal vervolgens worden vertaald in een structuurvisie op grond van de Wro.

Binnenstadsvisie

Onder het motto “meer kwaliteit, realistische doelen” wordt een volgende stap gezet in de ontwikkeling van de stad. Eén van die doelen is meer kwaliteit in de ontwikkeling van de binnenstad door vergroting en versterking van de binnenstad met een diversiteit aan stedelijke functies en stedelijke kwaliteit om van te houden.



Afbeelding: Toekomstbeeld Binnenstad e.o.

Nieuwe woon- en werklocaties zijn in samenhang met te ontwikkelen infrastructuur benoemd. De belangrijkste opgave is om in het bestaand stedelijk gebied effectiever met de beschikbare ruimte om te gaan en tot kwaliteitsverbetering te komen, zodat het omliggende waardevolle landschap gespaard kan blijven. Een belangrijk accent ligt op inbreiding en herstructurering en het

bevorderen van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer.

Centraal doel daarbij is het verbeteren van de ruimtelijke samenhang en de ruimtelijke kwaliteit van stad en landschap. Samenhang in de ruimtelijke ontwikkeling, zodat het geheel meer kwaliteit biedt dan de som der delen en Enschede zich als onderdeel van de Netwerkstad Twente ontwikkelt tot een stad met een duidelijk eigen imago en een daarbijbehorend samenhangend en herkenbaar stadsbeeld in een rijke landschappelijke omgeving. Een leefbare, gedifferentieerde stad met onder andere een modern stadscentrum met goede en bereikbare voorzieningen voor Enschedeërs en voor mensen vanuit de gehele (Eu)regio.

In de herijking van de RO- en Binnenstadvisie is de verbinding, door middel van de te realiseren tunnel, reeds aangegeven. Het draagt enerzijds bij aan het versterken van de functie van het station als Bronpunt en zone voor passanten voor de stad. Anderzijds wordt voor het langzaam verkeer een verbinding gerealiseerd met een menselijke maat, zoals onze binnenstad verder zou moeten ontwikkelen.

Mobiliteitsvisie

Het Mobiliteitsplan 2004-2015, vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede op 4 oktober 2004, geeft op hoofdlijnen aan wat de gemeente nastreeft met haar mobiliteitsbeleid. In dit beleidsplan staat weergegeven welke maatregelen nodig zijn om Enschede nu en in de toekomst bereikbaar te houden. Het hoofdoel van het mobiliteitsplan is het op peil houden van de bereikbaarheid van Enschede-West en Enschede-Centrum, beide als economische kerngebieden van Enschede, evenals het op peil houden van de leefbaarheid in de verblijfsgebieden, zowel binnen de bebouwde kom als in het buitengebied.

De aanpak bestaat uit de volgende richtingen:

- de ambities van de stad faciliteren;
- de weggebruiker vrijheid en keuze bieden en
- de bestaande infrastructuur en capaciteit zo goed mogelijk benutten.

HOOFDSTUK 5 OMGEVINGSASPECTEN

Het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, voor cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. Een goede ruimtelijke ordening vereist dat aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten die bij ruimtelijke afwegingen een belangrijke rol spelen. In dit hoofdstuk wordt aan deze omgevingsaspecten nader aandacht besteed en worden de resultaten van het onderzoek beschreven.

5.1 Milieu

De ruimtelijke ordening moet nadrukkelijk rekening houden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen. De afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu is voor een deel verankerd in beleid, wet- en regelgeving. In de praktijk is het bestemmingsplan een belangrijk instrument voor een integrale afstemming tussen milieuaspecten en de ruimtelijke ordening en het doorvertalen van ruimtelijk relevante onderdelen van het milieubeleid.

Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in de plantoelichting. Hierbij moet rekening worden gehouden met de geldende wet- en regelgeving alsmede met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven of en zo ja, op welke wijze in dit bestemmingsplan rekening is gehouden met de verschillende milieu-aspecten. Aan de orde komen bodemkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid, luchtkwaliteit, mogelijke explosieven in de ondergrond en eventuele beperkingen als gevolg van kabels, leidingen en straalpaden.

5.1.2 Bodemkwaliteit

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Bodemonderzoeken kunnen echter in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of - indien de onderzoeksresultaten daar aanleiding toe geven - zelfs aanvullend bodemonderzoek te laten plaatsvinden in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Bodemonderzoek

Tebodin heeft een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de tunnel uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in het rapport d.d. 4 januari 2010 met nummer 3415001. Het doel van het verkennend bodemonderzoek is het vaststellen van de algemene bodemkwaliteit, inclusief de aanwezigheid van asbest in de grond. Het bodemonderzoek is conform de NEN-norm

5740 uitgevoerd. Voor het asbestonderzoek geldt NEN-norm 5707. Het rapport is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Resultaten

In de ondergrond tot maximaal 4,0 m -MV zijn bijmengingen met sporen puin- en kolen aangetroffen. Plaatselijk is het traject van 0,3 -1,5 m- MV sterk puin- en kolenhoudend. In de puinvrije bovengrond zijn geen verontreinigingen aangetoond met de stoffen uit het standaard pakket grond. De sterk puinhoudende grond is verontreinigd met zink en PAK boven de achtergrondwaarden, maar van de overige stoffen uit het standaard pakket grond zijn geen verontreinigingen aangetoond. In de puinvrije ondergrond (tot 4 m -MV) zijn geen verontreinigingen aangetoond met de stoffen uit het standaard pakket grond.

In de bovengrond is zowel zintuiglijk als analytisch geen asbest aangetoond.

In het grondwater zijn, behoudens een licht verhoogde concentraties molybdeen (> streefwaarde), geen verontreinigingen aangetoond met de stoffen uit het standaard pakket water.

Conclusie

De resultaten van het onderzoek beletten niet de voorgenomen ontwikkeling van de tunnel. Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1".

Bij eventuele afvoer van grond van de onderzoekslocatie dient rekening gehouden te worden met het Besluit bodemkwaliteit. De beoordeling van de hergebruiksmogelijkheden van de grond vindt, conform het Besluit bodemkwaliteit, plaats door het bevoegd gezag. Bij hergebruik kunnen aanvullende eisen gesteld worden.

5.1.2 Geluid

Een tunnel is op basis van de Wet geluidhinder geen geluidsgevoelige functie. Ook een pad voor voetgangers en fietsers valt niet onder de Wet geluidhinder. Vanwege het ontbreken van gemotoriseerd verkeer is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek niet nodig.

De overlast van de tunnel voor de omgeving zal beperkt zijn in verhouding tot de stedelijke omgeving. Het nabijgelegen woongebouw "De Eendracht" ligt aan de achterzijde op korte afstand van het spoor en aan de voorzijde aan de drukke Hengelosestraat.

Vanwege de reeds bestaande geluidsbelasting als gevolg van weg- en railverkeerslawaaï en het feit dat het oorspronkelijke plan na een eerste consultatie met omwonenden al in vroeg stadium fors is aangepast door gemotoriseerd verkeer uit het plan te halen, wordt een eventuele toename van geluidsoverlast tot een minimum beperkt.

Als in de praktijk blijkt dat er toch structureel overlast optreedt, dan zullen maatregelen in de inrichtingssfeer en/of op het vlak van openbare orde ervoor moeten zorgen dat de problematiek tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.3 Externe veiligheid

Het plan is getoetst aan de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid en de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Bij de toetsing zijn onder andere het 'Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999', het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen', de 'Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen' (REVI) en de 'circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen' betrokken geweest.

Bij het raadplegen van de risicokaarten (een plattegrond met informatie over risicolocaties) van de gemeente Enschede en provincie Overijssel, is gebleken dat er zich in de omgeving van de stationsomgeving geen bedrijven of functies bevinden die een risico vormen in het kader van externe veiligheid.

Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Rondom het plangebied zijn geen wegen gelegen die zijn aangewezen als route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg levert geen veiligheidsknelpunten op. De normen voor het plaatsgebonden risico en/of groepsrisico worden ter plaatse van de projectlocatie dan ook niet overschreden. Er zijn verder geen aanwijzingen dat het weggebruik van de wegen in de omgeving van het plangebied invloed heeft op het groepsrisico en de bestrijdbaarheid en beheersbaarheid van risico's en de zelfredzaamheid van individuen in de omgeving bij uitvoering van het plan.

Railverkeer en bedrijvigheid

In het plangebied ligt de spoorweg Hengelo - Enschede - Gronau. Over dit spoortraject worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. De normen voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico worden voor het baanvak Hengelo - Enschede - Gronau dan ook niet overschreden.

Binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan zijn geen risicovolle inrichtingen en andere bedrijven gelegen welke in het kader van de externe veiligheidsbeoordeling aandacht behoeven.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan, het realiseren van een voetgangers-/ fietstunnel in een gebied met maatschappelijke en woonvoorzieningen, geen belemmeringen ondervindt ten aanzien van externe veiligheid en het is wat betreft externe veiligheid dan ook niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

5.1.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in AmvB's en ministeriële regelingen. Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

Wet ruimtelijke ordening

In het licht van een goede ruimtelijke ordening moet voor wat betreft luchtkwaliteit veelal verder worden gekeken dan de juridische verplichtingen op basis van de Wet milieubeheer. De handreiking bij de Wet milieubeheer geeft expliciet aan dat de AMvB 'gevoelige bestemmingen' nadere regels betreft die verplicht nageleefd moeten worden en geen vervanging is van het principe 'goede ruimtelijke ordening'.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Beoordeling onderzoeksresultaten gemeente Enschede

Alleen ruimtelijke projecten die in betekenende mate de luchtkwaliteit verslechteren worden nog indirect getoetst aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het gaat hierbij om grote projecten. Het bestemmingsplan heeft betrekking op een project die de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechtert, aangezien het niet of nauwelijks een bijdrage zal hebben aan luchtverontreiniging.

Nader onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

Het plan valt binnen de in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' genoemde kaders waardoor er uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmering ligt voor de realisatie van het plan.

5.1.5 Explosievenonderzoek

Enschede is in het verleden een aantal malen geconfronteerd met de problematiek van achtergebleven explosieven of oude vliegtuigbommen in de bodem als gevolg van diverse oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een aantal van deze explosieven is niet tot

ontploffing gekomen, de zogenaamde blindgangers. Blindgangers en achtergebleven explosieven vormen een risico op het moment dat in de nabijheid van deze explosieven activiteiten in de bodem worden uitgevoerd. In geval van grondverzet of vergelijkbare ontwikkelingen kan dat risico's voor werknemers of omwonenden met zich meebrengen,

De gemeente Enschede heeft in de periode 2002 tot 2008 voor de gehele stad een vooronderzoek gedaan conform de Beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven (BRL-OCE). Aan de hand van dit onderzoek zijn gebieden aangewezen die verdacht zijn van explosieven. De resultaten zijn vastgelegd op een Explosieven risicokaart, die door de gemeente Enschede is opgesteld (augustus 2008).

Conclusie

Op basis van de beschikbare informatie zijn er geen belemmeringen naar voren gekomen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.1.6 Kabels, leidingen en straalpaden

Ruimtelijk relevante leidingen en straalpaden worden op de verbeelding vastgelegd en in de planregels nader geregeld. Dit betreft de hoofdtransportleidingen voor gas en brandstof, leidingen voor het vervoer van risicovolle stoffen, bovengrondse en ondergrondse hoogspanningsleidingen en straalpaden.

Binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan liggen geen kabels, leidingen of straalpaden, die een belemmering vormen voor de toegelaten functie en die door middel van een juridische regeling in het bestemmingsplan beschermd zouden moeten worden.

5.2 Water

De voor het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" relevante aspecten komen in deze paragraaf aan de orde.

5.2.1 Waterbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is richtinggevend voor de bescherming van de oppervlaktewaterkwaliteit van de landen in de Europese Unie. Ruimtelijk relevant rijksbeleid is verwoord in de Vierde Nota Waterhuishouding, de Nota Ruimte en het Advies Waterbeheer 21e eeuw. In de provincie Overijssel is de in 2009 vastgestelde Omgevingsvisie richtinggevend voor waterschap en gemeenten.

Het waterschap Regge en Dinkel heeft de beleidskaders van rijk en provincie nader uitgewerkt in het vigerende waterbeheerplan. Diverse aspecten van het waterbeleid zijn verder uitgediept in afzonderlijke beleidsnota's.

Op gemeentelijk niveau zijn de Watervisie (2002), het Gemeentelijk Rioleringsplan (2009) en het Gemeentelijk Waterplan van belang voor het afwegen van waterbelangen in ruimtelijke plannen. Alle plannen zijn in overleg met het waterschap Regge en Dinkel opgesteld.

5.2.2 Watertoets

In het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) wordt gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Door water te laten infiltreren in de bodem, en te bergen op daarvoor aangewezen plekken wordt ongecontroleerde overstroming en droogteschade voorkomen.

Een belangrijk instrument hierbij is de wettelijk verplichte watertoets, die de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding beschrijft. Het doel hiervan is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

Het waterschap Regge en Dinkel is in een vroeg stadium betrokken bij het plan. De invloed van de tunnel op de waterhuishouding is beperkt en wordt acceptabel geacht. Nadat het definitieve ontwerp en de bouwmethode bekend zijn, zal nogmaals afstemming met het waterschap plaatsvinden.

5.2.3 Wateraspecten bestemmingsplan “Stadscentrum 2006, herziening 1”

Het bestemmingsplan “Stadscentrum 2006, herziening 1” voorziet niet in verandering van dakvlakken, aanbod van afvalwater of toename van het verhard oppervlak. Tevens is in de huidige situatie geen sprake van permanente onttrekking van grondwater en zal dit voor de nieuw te bouwen tunnel ook niet plaatsvinden. Tijdens de bouw van de tunnel zal bemaling nodig zijn. Hiervoor is een bemalingsplan opgesteld, dat als bijlage bij deze toelichting is opgenomen. In het bemalingsplan wordt aandacht besteed aan de effecten van de bemaling op de omgeving voor wat betreft onderwerpen als daling van de grondwaterstand, zetting en verdroging.

In de eindsituatie heeft bemaling echter niet de voorkeur en daarom wordt de tunnel grondwaterdicht uitgevoerd.

Voor het tunnelplein neemt het verharde oppervlak wel toe, maar dit valt buiten de reikwijdte van dit het bestemmingsplan. Te zijner tijd zal dit in een ander bestemmingsplan worden geregeld.

Waterhuishoudige inrichting

De inrichting van de waterhuishouding is gebaseerd op een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten die hieronder zijn benoemd.

- Algemeen: Hemel- en afvalwater moeten gescheiden aangeleverd worden aan de perceelgrens.
- Oppervlakken: Regenwater van dakvlakken en verharding mag niet afgevoerd worden naar het gemengde riool. Regenwater van sterk verontreinigde verharding moet afgekoppeld worden via een zuiverende voorziening (voorkeur) of afgevoerd worden naar het gemengde riool (2e keus).
- (Regen)waterkwaliteit: Bronmaatregelen; Voorkomen dat water verontreinigd raakt door materialisering en bouwen volgens richtlijnen Duurzaam bouwen (DuBo-vereisten).
- Grondwater: Grondwaterneutraal bouwen.

- Grondwateronttrekking: Er mag niet permanent grondwater worden onttrokken om voldoende ontwateringsdiepte te halen. (Parkeer)kelders moeten waterdicht gebouwd worden. In de aanlegfase mag het grondwater wel tijdelijk verlaagd worden (melding of vergunningaanvraag bij waterschap).

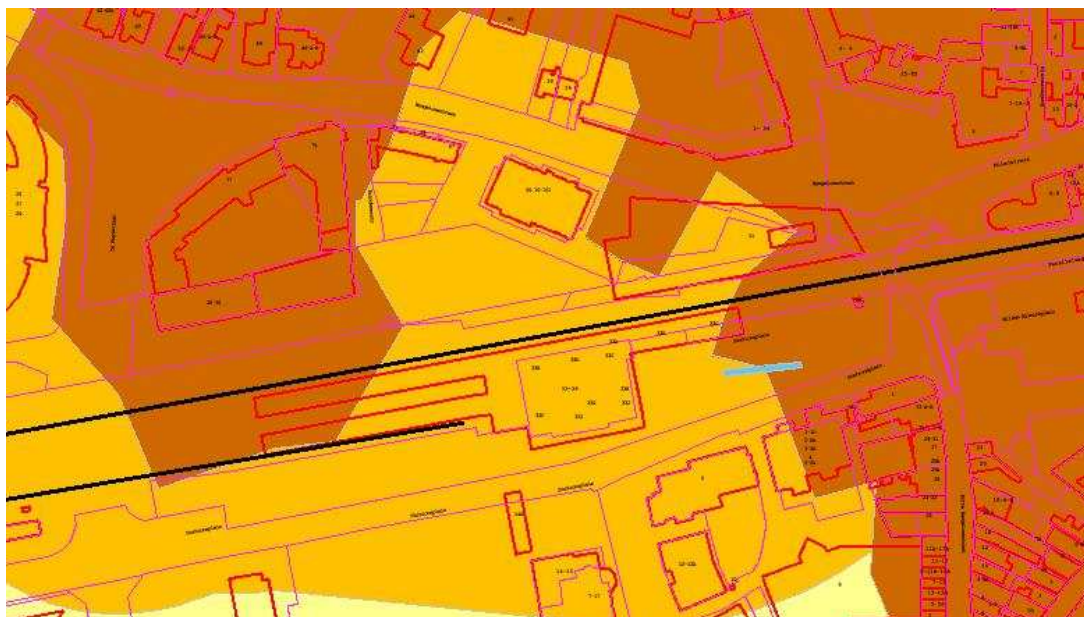
5.3 Archeologie

De doelstelling van de wet- en regelgeving op het gebied van archeologie is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden en daarmee aantasting van het bodemarchief te voorkomen. Verder wordt bevorderd dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke ordening rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.

Archeologiebeleid gemeente Enschede

Op 28 januari 2008 heeft de gemeenteraad van Enschede het gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld. Hierin is opgenomen op welke wijze binnen de gemeente Enschede invulling wordt gegeven aan de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Op basis van het beleid dient archeologie op een dusdanig vroeg tijdstip te worden betrokken bij planontwikkelingen en/of aanvragen voor bouw-, sloop- of aanlegvergunningen dat de risico's van bodemverstoringen voor de archeologie voorafgaand aan de werkzaamheden in kaart kunnen worden gebracht. Hierbij is het van belang dat inzicht bestaat in de archeologische verwachtingswaarde en de trefkans dat waardevolle archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn. Daarbij geldt dat de geologie, de geomorfologie en de aard van de bodem zeer bepalend zijn voor de archeologische verwachtingswaarde.

Op basis van kennis hierover kan een indicatie worden gegeven over hoe groot de kans is dat ergens waardevolle archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn. Deze indicaties ten aanzien van gebiedsspecifieke verwachtingen zijn op een archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Enschede aangegeven. Voor gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde en waardevolle terreinen geldt een archeologische onderzoekspllicht.



Afbeelding: Uitsnede Archeologische Verwachtingskaart

Archeologie en het plangebied "Stadscentrum 2006, herziening 1"

Uit de Archeologische Verwachtingskaart van de gemeente Enschede blijkt dat het plangebied ligt in een gebied met voornamelijk middelhoge verwachtingen en een klein deel in hoge verwachtingen. Het plangebied behoort op de Archeologische Beleidskaart bij bestemmingsplannen tot het archeologisch gebiedstype "Onderzoeksgebied B". Dit brengt met zich mee dat bij een bodemverstoring van >500m² met een diepte >50 cm archeologisch vooronderzoek verplicht is.

Uit bureauonderzoek bij de gemeente Enschede naar bodemverstoring door (eerdere) bouw, bodemsanering etc, is gebleken dat de bodem in meer of mindere mate is verstoord. Voor de verstoorde gebieden worden de archeologische verwachtingswaarden van middelhoog naar beneden bijgesteld, naar een lage archeologische verwachtingswaarde.

De gemeente Enschede neemt de conclusies en aanbevelingen in de Quickscan Archeologie van Prorail voor het deelgebied stationsonderdoorgang over. Mochten er bij de grondwerkzaamheden onverhoeds toch archeologische waarden worden aangetroffen dan dient dit direct bij de bevoegde overheid de Gemeente Enschede gemeld te worden (Monumentenwet). De quickscan is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van archeologie zijn er dan ook geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Ecologie en natuurwetgeving

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwet- en regelgeving. Een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten zijn wettelijk

beschermd. Vanwege Europese richtlijnen heeft Nederland zogenaamde speciale beschermingszones ('Natura 2000'-gebieden) aangewezen, welke zijn geïncorporeerd in de Natuurbeschermingswet 1998. In dit kader is de volgende natuurwet- en regelgeving van belang:

- Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming);
- Flora- en Faunawet (soortenbescherming);
- Nota Ruimte, in streekplannen/structuurvisies uitgewerkt voor de bescherming van de ecologische hoofdstructuur (EHS), ganzenfoeragegebied en weidevogelgebied.

Ecologie en natuurwetgeving in het plangebied "Stadscentrum 2006, herziening 1"

Het plangebied van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" bevindt zich niet binnen een gebied dat is aangewezen als Natura 2000 gebied of beschermd natuurmonument of in de directe omgeving daarvan. Ook maakt het plangebied geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur en ligt het ook niet in de directe omgeving daarvan.

De gronden in het plangebied van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" liggen in het centrum van Enschede, direct aangrenzend aan de binnenstad. Het is een in hoge mate verstedelijkt gebied met weinig of geen hoogwaardig groen. Een bijzondere soortenrijkdom is hier dan ook niet te verwachten. Grote doorgaande groene structuren zijn hier niet aanwezig, alhoewel deze doorgaans langs spoorwegemplacements wel nadrukkelijk aanwezig zijn.

De spoorlijn maakt ter plaatse van het plangebied deel uit van de versteende stedelijke omgeving. Voor zover er langs het spoor al groen aanwezig is, is dit van een zodanig minimale kwaliteit dat deze niet geschikt is als rust- of verblijfplaats van (strikter) beschermde diersoorten, de aanwezigheid van beschermde flora is hier helemaal uitgesloten. Aan weerszijden van de spoorlijn is een hekwerk aanwezig. Mochten er binnen het hekwerk beschermde diersoorten een vaste rust- of verblijfplaats hebben dan is er - er van uitgaande dat deze zich ofwel door het hekwerk dan wel over het hekwerk kunnen verplaatsen - in de directe omgeving, aan de Hengelosestraat zijde van het hekwerk, voldoende en kwalitatief beter leefgebied over waar ze dan naar toe kunnen verhuizen.

Aan de zijde van de Hengelosestraat, achter het appartementengebouw "De Eendracht" is verder een verhoogd gelegen gecultiveerd gazon aanwezig, zonder bomen of struiken. Tussen het verhoogde gazon en de spoorlijn is een vrij open grasveld met enkele kleinere bomen en struiken aanwezig. Gelet op het schrale gras en het ontbreken van noemenswaardig beschutting biedend opgaand groen is de kans op aanwezigheid van beschermde diersoorten met een vaste rust- of verblijfplaats op deze plek vrijwel uitgesloten.

Het Stationsplein is vrijwel helemaal versteend en verhard. De aanwezige bebouwing binnen het plangebied is niet geschikt voor strikt beschermde gebouwbewonende soorten als de vleermuis of jaarrond beschermde broedvogels. Bovendien blijft de bebouwing zowel binnen het plangebied als rondom het plangebied ongewijzigd gehandhaafd.

Ecologisch onderzoek

Gelet op het voorgaande is het uitvoeren van ecologisch onderzoek ook niet noodzakelijk. Uiteraard dient wel de algemene zorgplicht in acht genomen te worden, wat inhoudt dat alle

eventueel aanwezige dieren en planten - beschermd of niet beschermd - in het gebied zorgvuldig dienen te worden bejegend en tijdens de uitvoering van werkzaamheden zoveel mogelijk dienen te worden ontzien. Daarbij kan ook worden gedacht aan het voor aanvang van de werkzaamheden ongeschikt maken van het gebied voor eventuele diersoorten, bijvoorbeeld door het gras kort te maaien of voorzieningen aan gebouwen te treffen waardoor het voor broedvogels onaantrekkelijk wordt aan of in het te slopen/reoveren gebouw te gaan broeden.

Daarnaast geldt voor eventuele aanwezige vogels dat deze alleen tijdens het broedseizoen (globaal van half maart tot half juli) zijn beschermd. Indien de werkzaamheden in het broedseizoen gaan plaatsvinden dient er voor start van de werkzaamheden te worden gekeken of er in het spaarzaam aanwezige opgaande groen of in die nog spaarzamer aanwezige boom niet toch een vogel zit te broeden. Indien dat het geval is mag het nest niet worden (ver)stoord of verjaagd en moet ofwel worden gewacht tot het broedseizoen voorbij is ofwel de werkzaamheden zodanig worden ingepland dat die locatie pas aan de beurt is als de jongen zijn uitgevlogen.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van natuurwetgeving zijn er geen belemmeringen aanwezig voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 6 DE HERZIENING

6.1 Herziening voorschriften spoortunnel

In veel gevallen wordt een tunnel als kunstwerk of als verkeersvoorziening aangemerkt en daarmee als bouwwerk, geen gebouw zijnde. Het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" bevat echter geen definities voor de begrippen "kunstwerk" of "verkeersvoorziening". Vanwege het rechtszekerheidsbeginsel zal in een juridische procedure de rechterlijke toetsing de definities in het bestemmingsplan en de Woningwet als uitgangspunt nemen. Dat betekent dat de spoortunnel, die een voor mensen toegankelijke ruimte is die wordt omsloten door wanden, aangemerkt zou kunnen worden als gebouw, met als gevolg dat de realisatie van de tunnel mogelijk in strijd zou zijn met het bestemmingsplan.

In deze partiële herziening worden de voorschriften van het bestemmingsplan zodanig aangepast dat het bouwen van een spoortunnel planologisch mogelijk is. Daartoe is een definitie van een tunnel opgenomen in de begripsbepalingen. De definitie van een tunnel luidt: "een ondergronds infrastructureel bouwwerk om tussen twee punten transport, passage of communicatie mogelijk te maken". In de bepalingen van de bestemming "railverkeer" is een tunnel voor voetgangers en fietsers toegevoegd aan de doeleindenomschrijving.

6.2 Ambtshalve herziening voorschriften

In aanvulling op de hiervoor beschreven aanpassingen dienen de voorschriften van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" ambtshalve te worden aangepast als gevolg van gewijzigde wetgeving. De noodzakelijke aanpassingen hebben betrekking op het opnemen van verplichte overgangsbepalingen voor bouwwerken, het gebruik van gronden en bouwwerken en een anti-dubbeltelbepaling.

6.2.1 Overgangsbepalingen voor bouwwerken (artikel 3.2.1 Bro)

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

Overgangsbepalingen voor bouwwerken bestemmingsplan "Stadscentrum 2006"

In het vigerende bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" staan in artikel 19 reeds overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken. De juridische strekking van dit artikel komt grotendeels overeen met de bepalingen uit het Bro. Een opvallend verschil is dat het bestemmingsplan uitgaat van een ander peilmoment, namelijk de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Een tweede verschil is het percentage waarmee een van het bestemmingsplan afwijkend bouwwerk mag worden vergroot. In het bestemmingsplan is een vergroting met maximaal 15% van de oppervlakte van een desbetreffend bouwwerk toegestaan. Het Bro gaat uit van een vergroting met maximaal 10% van de inhoud.

Aanpassing overgangsrecht bouwwerken

Hoewel het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" het vigerende bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" in geringe mate wijzigt, verandert de feitelijke en planologisch wenselijke situatie in het plangebied niet. Bovendien is het bestaande overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken inhoudelijk gelijk aan het vernieuwde wettelijk voorgeschreven overgangsrecht, met uitzondering van de peildatum (peildatum wettelijke overgangsregels ligt later in de tijd dan de peildatum geldend plan) en de toegestane vergroting van afwijkende bouwwerken (10% van de inhoud tegenover 15% van de oppervlakte). De planonderdelen die worden herzien hebben uitsluitend betrekking het planologisch regelen van een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers. Daarom is er voor gekozen het wettelijk voorgeschreven overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken van toepassing te verklaren op het gehele plangebied van het vigerende bestemmingsplan "Stadscentrum 2006". Hiertoe zullen in artikel 19 in het bestaande artikellid 19.1, "Overgangsbepalingen bouwen" de wettelijk voorgeschreven overgangsregels ten aanzien van bouwwerken in de plaats treden van de huidige regeling.

6.2.2 Overgangsbepalingen voor gebruik (artikel 3.2.2 Bro)

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Overgangsbepalingen voor gebruik bestemmingsplan "Stadscentrum 2006"

In het geldende bestemmingsplan geldt de overgangsregeling dat het gebruik van gronden en bouwwerken dat op het tijdstip van het onherroepelijk van kracht worden van dit plan in strijd is

met dit plan, mag worden voortgezet of gewijzigd, mits de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen in dit plan naar de aard en de omvang niet wordt vergroot. Een uitzondering hierop is het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan en niet krachtens de overgangsbepalingen van dat plan was toegestaan.

Aanpassing overgangsrecht gebruik

In de herziening van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" wijzigt de feitelijke en planologisch wenselijke situatie in het plangebied niet. Inhoudelijk is het bestaande overgangsrecht ten aanzien van gebruik grotendeels gelijk aan het wettelijk voorgeschreven, overgangsrecht.

Hiertoe zullen in artikel 19 in het bestaande artikellid 19.2 "Overgangsbepalingen gebruik" de wettelijk voorgeschreven overgangsregels ten aanzien van bouwwerken in de plaats treden van de huidige regeling.

6.2.3 Anti-dubbeltelbepaling (artikel 3.2.4 Bro)

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Anti-dubbeltebepaling bestemmingsplan "Stadscentrum 2006"

Het geldende bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" kent reeds een antidubbeltelbepaling. Deze is opgenomen in artikel 24, "Bescherming van het plan". Hierin staat dat geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij behorende bouwperceel, hetzij niet langer zal blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zal gaan afwijken van het plan.

Aanpassing anti-dubbeltelbepaling

De juridische strekking van artikel 24 van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006" komt in beginsel overeen met de bepalingen in artikel 3.2.4 Bro. De titel en de inhoud verschillen echter. Het is daarom noodzakelijk om het artikel te vervangen door de regeling uit het Bro.

6.2.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor overheid en burger. Enerzijds kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen (optreden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing). Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridisch kader voor de burger 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. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling hiervan in een bestemmingsplan heeft weinig zin,

indien na de vaststelling van het bestemmingsplan de regels van het plan niet gehandhaafd (kunnen) worden. Daarom is het belangrijk al bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de opgestelde regels. Hierbij is een aantal punten in het bijzonder van belang:

1. Voldoende kenbaarheid van en draagvlak voor het bestemmingsplan

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt door de gebruikers van het bestemmingsplan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is om die reden wenselijk.

2. Realistische en inzichtelijke regeling

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. De voorschriften dienen niet meer, maar ook niet minder te regelen dan noodzakelijk is. Hierbij wordt de nadruk gelegd op de leesbaarheid, hanteerbaarheid, gebruiksvriendelijkheid en handhaafbaarheid.

3. Actief handhavingsbeleid

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle op de feitelijke situatie in het plangebied. Indien de regels worden overtreden, moeten adequate maatregelen worden getroffen. Indien dit wordt nagelaten ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

Een handhaafbaar bestemmingsplan is een bestemmingsplan dat zich goed leent voor het bereiken of het beschermen van gewenste beleidsdoelstellingen en is een goede basis voor eventuele sanctionerende maatregelen. Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" hebben, vanuit het oogpunt van effectieve handhaving bezien, de volgende vragen centraal gestaan:

- is in de planregels en de toelichting helder verwoord wat de gemeente wil?
- zijn de normen duidelijk?
- wat is de reden voor opgelegde beperkingen?
- is hiervoor voldoende maatschappelijk draagvlak?
- biedt het plan voldoende flexibiliteit om onnodige beperkingen te voorkomen?

Met het oog op de toets- en handhaafbaarheid van dit bestemmingsplan is in de planvoorschriften onder meer aangegeven wat in ieder geval tot een gebruik is strijd met het bestemmingsplan moet worden verstaan, is een eenduidige regeling opgenomen voor het medegebruik van woningen voor de uitoefening van beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten en is bij vrijstelling- en wijzigingsbevoegdheden zoveel mogelijk het afwegingskader aangegeven.

HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk om een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers aan te leggen. Het bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro, waarvoor de gemeenteraad op grond van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro verplicht is een exploitatieplan vast te stellen, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Het budget om de tunnel te realiseren is opgebouwd uit diverse geldstromen. De kosten worden in hoofdzaak gedekt uit meerdere subsidies. Het overige deel wordt gefinancierd uit een eigen bijdrage van de gemeente die afkomstig is uit onder andere het fonds MSI en het budget voor het eindproduct stedelijke ontwikkelingen.

Gelet op het bovenstaande is de economische uitvoerbaarheid van het nu voorliggende bestemmingsplan voldoende aangetoond.

HOOFDSTUK 8 PARTICIPATIE

8.1 Adviezen

Op grond van de notitie Wijkorganen en Adviesafspraken worden beleidsvoorstellen, die van invloed zijn op een wijk, voorafgaand aan de besluitvorming ter advisering voorgelegd aan het erkende wijkorgaan. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" is echter geen wijkorgaan actief.

8.2 Vooroverleg

Krachtens artikel 3.1.1 van het Bro pleegt het college van Burgemeester en Wethouders overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Er is voor gekozen om geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot het houden van vooroverleg met de provincie Overijssel, de VROM-Inspectie en het waterschap aangezien er met dit plan geen directe belangen van het Rijk, de provincie en het waterschap gemoeid zijn. Zowel de provincie als het waterschap zijn reeds op de hoogte gebracht van de plannen. De provincie Overijssel heeft subsidie verstrekt voor het plan.

8.3 Procedure

Op grond van artikel 1.3.1 van het Bro geeft het college van burgemeester en wethouders dat voornemens is op verzoek of uit eigen beweging een bestemmingsplan voor te bereiden, waarbij sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen, kennis van dat voornemen in het gemeentelijk blad "Huis-aan-Huis". Bovendien wordt de openbare kennisgeving ook langs elektronische weg gedaan. Er wordt hierbij geen gelegenheid geboden om zienswijzen omtrent het voornemen naar voren te brengen. Publicatie van het voornemen heeft als doel om de burgers tijdig te informeren over het voornemen om een bestemmingsplan voor te bereiden. Het voornemen om voor het plangebied "Stadscentrum 2006, herziening 1" een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding te nemen is op 26 oktober 2011 in de "Huis-aan-Huis" gepubliceerd.

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp van het bestemmingsplan "Stadscentrum 2006, herziening 1" met ingang van 3 november 2011 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Deze terinzagelegging en de mogelijkheid om gedurende die periode zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad is op 2 november 2011 bekendgemaakt in de Nederlandsche Staatscourant en in de "Huis-aan-Huis". De kennisgeving van de terinzagelegging in de "Huis-aan-Huis" is tevens te raadplegen via de gemeentelijke website www.enschede.nl, de kennisgeving van de terinzagelegging in de Staatscourant is te raadplegen via de website www.officielebekendmakingen.nl.

Tijdens de hiervoor genoemde periode zijn er drie zienswijzen naar voren gebracht bij de gemeenteraad. Van het waterschap Regge en Dinkel is geen reactie ontvangen. De provincie Overijssel heeft op 9 november 2011 laten weten dat het bestemmingsplan geen aanleiding biedt om een zienswijze in te dienen. De twee zienswijzen die in het kader van het bestemmingsplan

“Stationsplein-Noord” zijn ontvangen, zijn integraal meegenomen in de procedure voor het bestemmingsplan “Stadscentrum 2006, herziening 1”. Van de ingekomen zienswijzen en de gemeentelijke beantwoording daarvan is een verslag vervaardigd dat na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad als bijlage aan deze toelichting zal worden toegevoegd.

Op de gebiedsontwikkeling Spoorzone is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. De stationsomgeving is hierin een deelproject. Dat betekent dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan “Stadscentrum 2006, herziening 1” ook de procedurele bepalingen van de Crisis- en Herstelwet gelden.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Overzicht onderzoeksrapporten

VERKENNEND BODEMONDERZOEK

QUICKSCAN ARCHEOLOGIE

BEMALINGSPLAN

Bijlage 2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen