

## Bestemmingsplan

# **Ootmarsum, Stadsweide**

## Plangegevens

Naam: **Ootmarsum, Stadsweide**  
Plantype: **Bestemmingsplan**  
IMRO: NL.IMRO. 1774.OOTBPSTADSWEIDE-VG01  
Status: Vastgesteld  
Datum: 20 september 2016

Opsteller: **Gemeente Dinkelland**  
Nicolaasplein 5,  
7591 MA Denekamp  
T) (0541) 854100  
E) info@dinkelland.nl

## **Ootmarsum, Stadsweide**

# Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 De bij het plan behorende stukken	7
1.5 Leeswijzer	7
<b>Hoofdstuk 2 Het plan</b>	<b>8</b>
2.1 Beschrijving huidige situatie	8
2.2 Toekomstige situatie	8
<b>Hoofdstuk 3 Beleid</b>	<b>10</b>
3.1 Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid Overijssel	11
3.3 Gemeentelijk beleid	16
<b>Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten</b>	<b>19</b>
4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	19
4.2 Milieuzonering	20
4.3 Geur	21
4.4 Bodem	21
4.5 Geluid	22
4.6 Luchtkwaliteit	22
4.7 Externe veiligheid	24
4.8 Water	25
4.9 Ecologie	28
4.10 Archeologie en Cultuurhistorie	29
4.11 Verkeer / parkeren	30
<b>Hoofdstuk 5 Juridische toelichting</b>	<b>31</b>
5.1 Planopzet en systematiek	31
5.2 Opbouw van de regels	31
5.3 Bestemmingen	32
<b>Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>34</b>
<b>Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>35</b>
7.1 Vooroverleg	35
7.2 Zienswijzen	35
<b>Bijlage toelichting</b>	<b>37</b>
Bijlage 1 Advies parkeerterrein Stadsweide	38
Bijlage 2 Watertoets	56
<b>Regels</b>	<b>59</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleidende regels</b>	<b>60</b>
Artikel 1 Begrippen	60
Artikel 2 Wijze van meten	63
<b>Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels</b>	<b>64</b>
Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening	64
Artikel 4 Groen	65
Artikel 5 Verkeer	67
Artikel 6 Leiding - Gas	68
<b>Hoofdstuk 3 Algemene regels</b>	<b>70</b>
Artikel 7 Anti-dubbeltelregel	70
Artikel 8 Algemene bouwregels	71
Artikel 9 Algemene gebruiksregels	72

Artikel 10	Algemene aanduidingsregels	73
Artikel 11	Algemene afwijkingsregels	74
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Overgangs- en slotregels</b>	<b>75</b>
Artikel 12	Overgangsrecht	75
Artikel 13	Slotregel	76



# Toelichting

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Het onderhavig bestemmingsplan voorziet in een actualisatie van het bestemmingsplan en de uitbreiding van de parkeervoorzieningen ter plaatse van parkeerplaats de Stadsweide in Ootmarsum.

Op 24 april 2014 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Commanderie Ootmarsum gewijzigd vastgesteld. In dit plan was onder andere de uitbreiding van parkeerplaats Stadsweide opgenomen. Daarnaast voorzag dit bestemmingsplan in de herontwikkeling van de Commanderie, in woningbouw op de voormalige gemeentewerf, een deel van de vijvers en langs de Commanderiestraat en de bouw van een brouwerij en hotel. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 10 december 2014 het bestemmingsplan vernietigd.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State heeft een heroverweging van de plannen plaats gevonden. In eerste instantie is de afgeslankte planvorming voor de Commanderie opgepakt. Het bestemmingsplan 'Ootmarsum, Commanderie' is daartoe op 3 november 2015 vastgesteld. Het voorliggende plan voor parkeerplaats Stadsweide komt nu aan bod. In het onderhavig bestemmingsplan is daarvoor het planologisch juridisch kader opgenomen.

### 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

#### Ligging

De Stadsweide is gesitueerd in het zuiden van Ootmarsum. Het plangebied ligt op ca. 300 m van het stadscentrum van Ootmarsum en bestaat uit de huidige parkeergelegenheden, infrastructurele en nutsvoorzieningen en weidegrond. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Ootmarsum, sectie C, perceelnummers 340, 2060, 2061, 2663 en gedeeltelijk 2239. In figuur 1.1 is globaal de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1: Ligging plangebied ten opzichte van Ootmarsum (bron: Atlas van Overijssel)

#### Begrenzing

De begrenzing van het plangebied is globaal in figuur 1.2 weergegeven (rood omkaderd). In dit figuur is een kadastrale kaart weergegeven waarop parkeerplaats de Stadsweide en omgeving te zien is. Aan de noordzijde vormt de Alleeweg de plangrens, in het oosten is dit De Wildbaan en ten zuiden de Wolfsbree. Aan de westzijde begrenst de Oldenzaalsestraat het plangebied. Binnen het plangebied is de bestaande parkeerplaats opgenomen. Daarnaast zijn de locaties opgenomen waar de uitbreiding van de parkeergelegenheid en de infrastructurele aanpassingen plaatsvinden. Zie de verbeelding voor de exacte begrenzing van het plangebied.







Figuur 1.3: Uitsnede bestemmingsplan 'Vinke I'

#### 1.4 De bij het plan behorende stukken

Het onderhavige bestemmingsplan 'Ootmarsum, Stadsweide' bestaat naast deze toelichting uit de volgende stukken.

- Verbeelding, schaal 1:1000 (tek. nr. NL.IMRO.1774.OOTBPSTADSWEIDE-VG01);
- Bijlagen bij de toelichting;
- Regels.

#### 1.5 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de huidige situatie en het te realiseren plan beschreven. Hoofdstuk 3 schetst het beleidskader. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de uitgevoerde omgevingsonderzoeken behandeld. In hoofdstuk 5 wordt het bestemmingsplan in juridisch opzicht toegelicht. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 7 wordt ten slotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid belicht.

## Hoofdstuk 2 Het plan

### 2.1 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied is voor het grootste deel reeds in gebruik als parkeervoorziening voor Ootmarsum. De parkeerplaats heeft een groene uitstraling door het gebruik van diverse groenelementen.

In het oosten van het plangebied is momenteel weidegrond gelegen. Door het gebied loopt vanaf het oosten De Wildbaan en vanaf het noorden het Oldenzaalsvoetpad. In de noordoostelijke punt van de Stadsweide op de hoek van het Oldenzaalsvoetpad en de Wildbaan staat een gasverdeelstation. De parkeerplaats wordt aan de zuidkant ontsloten via de Wolfsbree. De Oldenzaalsestraat in het westen is de belangrijkste ontsluitingsweg nabij het gebied. In figuur 2.1 is een aanzicht van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1: aanzicht vanaf de Wolfsbree met parkeerplaats de Stadsweide (L) en weidegrond (R)

### 2.2 Toekomstige situatie

De bestaande parkeerplaats wordt uitgebreid door middel van extra parkeerplaatsen en het toevoegen van groenelementen. Op basis van het Advies parkeerterrein Stadsweide (Goudappel Coffeng 10 mei 2016, zie Bijlage 1) is de benodigde uitbreiding berekend. Daaruit blijkt dat er 62 extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Tevens worden er vier parkeermogelijkheden voor bussen in het groen gerealiseerd. Deze touringcarparkeerplaatsen vervangen de huidige parkeerplaatsen voor touringcars aan de Smithuisstraat. De uitbreiding van parkeerplaatsen vindt gedeeltelijk plaats door toevoegingen aan de bestaande parkeervoorziening. Daarnaast is een deel van de parkeerplaatsen voorzien op de weidegrond (ca. 2.400 m<sup>2</sup>) in het zuidoosten van het plangebied.

De behoefte aan de uitbreiding komt deels voort uit de opwaardering van het Commanderiegebied. Een deel van parkeerbehoefte vanuit het plan 'Commanderie' wordt opgevangen middels de uitbreiding op parkeerplaats de Stadsweide. De Stadsweide en omgeving wordt daarnaast in kwalitatief opzicht verbeterd door een groene en aantrekkelijke

entree te creëren richting het commanderiegebied en stadscentrum. Om de naastgelegen woonwijken te ontzien is bij de inrichting gebruik gemaakt van een groene bufferzone en daarnaast worden de parkeervoorzieningen ingepast met diverse groene streekeigen elementen.

Er worden een aantal infrastructuurle aanpassingen doorgevoerd. Zo wordt het Oldenzaalsvoetpad doorgetrokken op de Wolfsbree. Tevens worden er extra wandelroutes van het Oldenzaalsvoetpad richting het commanderieplein aangelegd. Vanaf het parkeerplaats de Stadsweide ontstaan daardoor voor langzaam verkeer diverse mogelijkheden om naar het centrum en commanderiegebied te komen. Naast het Oldenzaalsvoetpad als de directe route naar het centrum, kunnen bezoekers ook via het gebied rondom de Commanderie richting de binnenstad wandelen.

In figuur 2.2 is de beoogde situatie indicatief weergegeven, de uitbreiding en infrastructuurle aanpassingen zijn hierin naar voren gebracht.



Figuur 2.2: voorlopig schetsontwerp (Odin, 9 mei 2016)

## Hoofdstuk 3      **Beleid**

### 3.1      **Rijksbeleid**

#### 3.1.1      **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijnakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit deze Structuurvisie heeft het Rijk op basis van de Wet ruimtelijke ordening, twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van elkaar in aard (beleidsmatig versus procesmatig):

- Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk beleid te borgen.
- Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij verschillende overheden.

Mede gelet op de ligging van het plangebied, zijn er geen directe raakvlakken met de hiervoor beschreven Nationale belangen. Voor wat betreft het hoofdenergienetwerk (380 kV) richting Duitsland wordt opgemerkt dat het tracé ten zuiden van Enschede is geprojecteerd. Van enige belemmeringen of aantasting van dat tracé is eveneens vanwege de ligging van het plangebied dan ook geen sprake.

#### **Conclusie**

Voorliggend bestemmingsplan heeft geen raakvlakken met de nationale belangen zoals deze benoemd zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Derhalve wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

### 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruime is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het doel van deze ladder is het bevorderen van een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte én het voorkomen van overprogrammering. Om dit te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, artikel 3.1.6, tweede lid). Dit betekent dat bij ruimtelijke besluiten (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De procesvereiste is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten die voorzien in een stedelijke ontwikkeling. In het Bro is een stedelijke ontwikkeling gedefinieerd als: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De procesvereiste ziet er als volgt uit:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging met betrekking tot die ontwikkeling.

#### Conclusie

Bij voorliggend bestemmingsplan is sprake van de herinrichting, gedeeltelijke uitbreiding en landschappelijke inpassing van parkeerplaats de Stadsweide. Gezien de aard van de ontwikkeling, de ligging van het plangebied binnen de bebouwde kom van Ootmarsum en de beperkte omvang van de uitbreiding wordt dit niet gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Nadere toetsing op dit onderdeel kan daarmee achterwege blijven.

## 3.2 Provinciaal beleid Overijssel

### 3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel 2009 betreft een integrale visie die het voorheen geldende Streekplan Overijssel 2000+, het Verkeer- en vervoerplan, het Waterhuishoudingsplan en het Milieubeleidsplan samen brengt in één document. Hiermee is de Omgevingsvisie het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De Omgevingsvisie is op 1 juli 2009 vastgesteld door Provinciale Staten en op 1 september 2009 in werking getreden.

In 2013 is de Omgevingsvisie op een aantal onderwerpen aangepast. Provinciale Staten hebben op 3 juli 2013 de actualisatie Omgevingsvisie vastgesteld. Reden voor deze actualisatie is de evaluatie van de Omgevingsvisie en het Hoofdlijnenakkoord uit 2011. De actualisatie richt zich alleen op de volgende onderwerpen: de ecologische hoofdstructuur (EHS), het streefbeeld Wegencategorisering, windenergie (rol provincie), nieuwvestiging van intensieve veehouderijen in landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's), kantorenbeleid, definitie van lokaal gewortelde bedrijvigheid, ruimtelijke reservering gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. en tot slot de aanpassing van de verordening op basis van eerder uitgevoerde evaluatie. Wanneer hieronder wordt gesproken over de Omgevingsvisie, dan is dat de geactualiseerde versie.

De hoofdambitie van de Omgevingsvisie is een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn

met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden. Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee de provincie haar ambities wil realiseren zijn:

- door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's; dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen;
- investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan;
- zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik bij bebouwing door hantering van de zogenaamde 'SER-ladder'; deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden, wordt bekeken; hierbij is afstemming tussen gemeenten over woningbouwprogramma's en bedrijfslocaties noodzakelijk;
- ruimtelijke plannen ontwikkelen aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.

### 3.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de meest optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel 2009. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

### 3.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

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, te weten:

- generieke beleidskeuzes;
- ontwikkelingsperspectieven;
- gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

#### Generieke beleidskeuzes

Generieke beleidskeuzes zijn keuzes die bepalend zijn voor de vraag of ontwikkelingen nodig dan wel mogelijk zijn. In deze fase wordt beoordeeld of er sprake is van een behoefte aan een bepaalde voorziening. Ook wordt in deze fase de zgn. 'SER-ladder' gehanteerd. Deze komt er kort gezegd op neer dat eerst bestaande bebouwing en herstructurering worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

Andere generieke beleidskeuzes betreffen de reserveringen voor waterveiligheid, randvoorwaarden voor externe veiligheid, grondwaterbeschermingsgebieden, bescherming van de ondergrond (aardkundige en archeologische waarden), landbouwontwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij, begrenzing van Nationale Landschappen, Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur en verbindingszones enzovoorts. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

#### Ontwikkelingsperspectieven

Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids-

en kwaliteitsambities.

De ontwikkelingsperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven.

#### Gebiedskennmerken

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

Aan de hand van de drie genoemde 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.



Figuur 3.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2009 (Bron: Provincie Overijssel)

#### **Toetsing van het plan aan de uitgangspunten Omgevingsvisie Overijssel 2009**

Indien het concrete initiatief, de aanpassing van parkeerplaats de Stadsweide en omgeving, wordt getoetst aan de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

#### Generieke beleidskeuzes

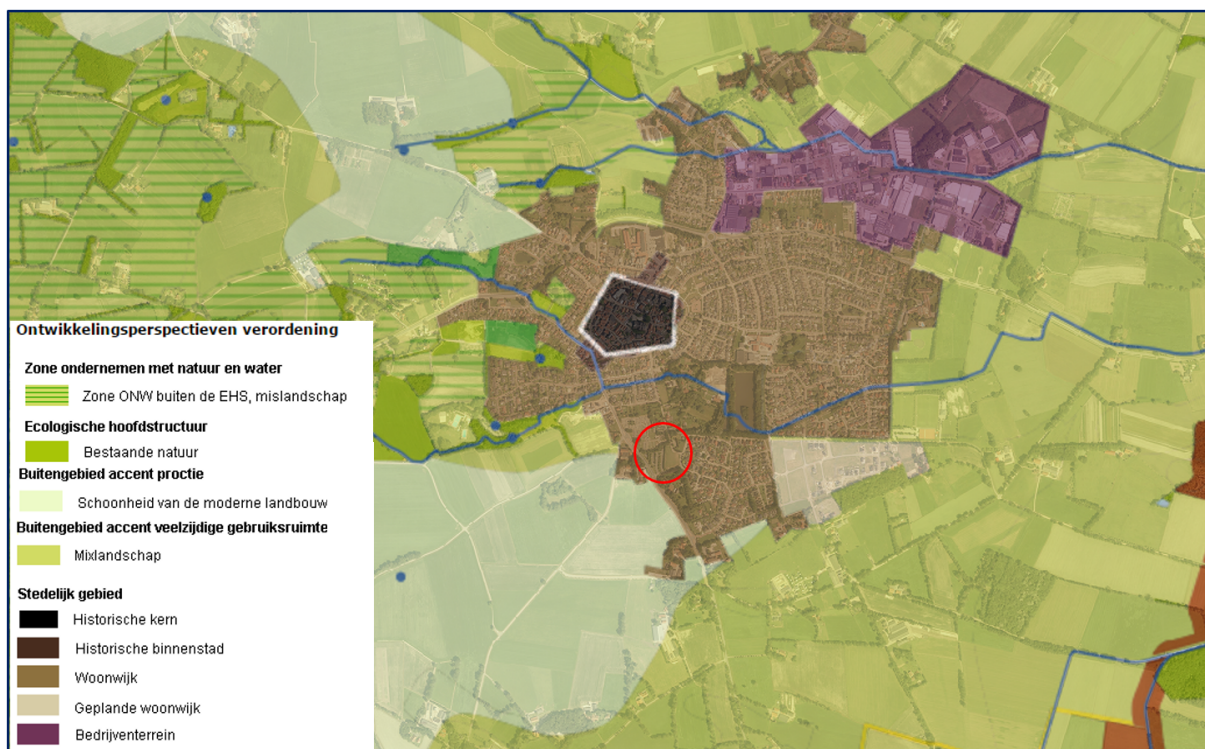
Vanuit de generieke beleidskeuzes is voor de herontwikkeling van parkeerplaats de Stadsweide de SER-ladder voor de stedelijke omgeving het meest relevant. In de SER-ladder is bepaald dat bestemmingsplannen uitsluitend voorzien in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding 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 bestaande bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie. Bovendien moet aannemelijk worden gemaakt dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaande bebouwd gebied optimaal zijn benut.

Bij voorliggend plan wordt een bestaand parkeerterrein binnen de bebouwde kom van Ootmarsum opnieuw ingericht om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid binnen de

stad. De bestaande parkeerplaats wordt heringericht zodat deze optimaal kan worden benut en een deel van de nieuwe parkeerplaatsen hier kan worden gerealiseerd. Dit is echter niet voldoende om het totale aantal parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Daarom is er sprake van een beperkte uitbreiding op het naastgelegen grasland. Het parkeerterrein kan worden benut ten behoeve van verschillende functies in Ootmarsum waarbij o.a. kan worden gedacht aan het kernwinkelgebied, het Openluchtmuseum en het Commanderiegebied. Geconcludeerd wordt dat met deze herstructurering wordt voldaan aan de SER-ladder voor de Stedelijke omgeving.

### Ontwikkelingsperspectieven

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. In dit geval zijn voornamelijk de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke omgeving van belang. In figuur 3.2 is een fragment van de kaart van de ontwikkelingsperspectieven behorende bij de Omgevingsvisie weergegeven.



*Figuur 3.2: Fragment ontwikkelingsperspectievenkaart, Omgevingsvisie Overijssel, de locatie is omcirkeld (bron: Atlas van Overijssel)*

Het plangebied ligt binnen het ontwikkelingsperspectief 'Woonwijk'. Het perspectief voor deze gebieden luidt als volgt: Rond de binnensteden liggen de diverse woonwijken en bedrijventerreinen elk met hun eigen woon-, werk- of gemengd milieu. Herstructurering van de woon-, werk- en voorzieningenmilieus moet deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken. In de gebieden aangemerkt als 'Woonwijk' is ruimte voor herstructurering, inbreiding en transformatie naar diverse woon- werk- en gemengde stadsmilieus.

De plannen voor uitbreiding van de bestaande parkeergelegenheid doen geen afbreuk aan het eigen karakter van het gebied en leveren geen extra belemmeringen op voor overige functies in de omgeving. Daarnaast geven de plannen invulling aan de herstructurering van de Stadsweide en omgeving. Het voornemen past daardoor uitstekend binnen het ontwikkelingsperspectief 'Woonwijk'.

### Gebiedskenmerken

#### *Stedelijke laag*

De stedelijke laag laat zien dat aan het gebied het kenmerk 'woonwijken 1955 - nu' toegekend is (zie figuur 3.3).





*Figuur 3.3: Stedelijke laag, omgevingsvisie Overijssel (bron: Atlas van Overijssel)*

De kenmerken van deze aanduiding 'woonwijken 1955 - nu' kan als volgt worden samengevat. De woonwijken van 1955 tot nu zijn planmatig opgezette uitbreidingswijken op basis van een collectief idee en grotere bouwstromen. De functies (wonen, werken, voorzieningencentra) zijn uiteengelegd en de wijken zijn opgedeeld in buurten met een homogeen bebouwingskarakter: buurten met eengezinswoningen, flatwijken, villawijken, wijk(winkel)centra. Er is sprake van een tijdsgebonden verkavelingsstructuur op basis van verschillende ordeningsprincipes. Er is aandacht voor de aansluiting op de binnenstad en het hoofdwegenetwerk, maar vaak minder op fietsaansluitingen naar het buitengebied. Lokaal zijn kleine eenheden die afwijken van het systeem, zoals 'goudkustjes' aan de rand van de wijk. Steeds is sprake van een afgeronde eenheid met duidelijke in- en uitgangen.

Het onderhavig voornemen geeft verdere invulling aan de kenmerken die geformuleerd zijn voor het gebiedstype 'woonwijken 1955 - nu'. Door middel van de uitbreiding wordt de connectie tussen de bereikbaarheid van de binnenstad en de aansluiting op het hoofdwegenetwerk gelegd. Daarnaast wordt door middel van het onderhavig plan een verbetering voorzien in de routestructuren voor langzaam verkeer.

#### *Lust en leisurelaag*

Op basis van de Lust- en leisurelaag loopt aan de noordgrens van het plangebied een recreatieve route (zie figuur 3.4). Deze route volgt vanuit noorden het Oldenzaalsvoetpad en buigt af op de Alleeweg.



Figuur 3.4: Lust- en leisurelaag, omgevingsvisie Overijssel (bron: Atlas van Overijssel)

De bevindingen vanuit de Lust- en leisurelaag leidt tot de conclusie dat met het onderhavig plan een bijdrage wordt geleverd aan het toeristisch perspectief van de omgeving. Het uitbreiden van de parkeervoorziening is onder meer bestemd om meer parkeergelegenheid te kunnen creëren voor toeristen en recreanten.

### Conclusie

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

## 3.3 Gemeentelijk beleid

### 3.3.1 Structuurvisie Dinkelland

De gemeente Dinkelland heeft op grond van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening een structuurvisie vastgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente (10 september 2013). De visie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid.

In de structuurvisie worden de hoofdkeuzes verder uitgewerkt in integrale streefbeelden voor enkele belangrijke thema's. Er zijn daarvoor deelvisies gemaakt voor de diverse gebieden in de gemeente Dinkelland. Onderscheid is gemaakt in drie verschillende deelvisies. Deelvisie één is de visie van de vele kernen binnen de gemeente, hierin wordt Ootmarsum aangemerkt als verzorgingskern.

De visie op hoofdlijnen voor de kern Ootmarsum is als volgt:

- Toeristische potenties doorontwikkelen, profielversterkende bedrijvigheid ontwikkelen, centrumfunctie en verzorgingsfunctie ontwikkelen;
- Woningbouw uitbreiding vindt plaats binnen de schil van de Dusinksweg. Voor woningbouw in het plan Brookhuis is circa tien hectare gereserveerd (130 woningen);
- Afronding bedrijventerrein De Mors IV aan de oostzijde door middel van oostelijke ontsluitingsweg vanaf de Denekamperstraat. Ten noorden van het bedrijventerrein vormt de verlegde Kropsbeek de afronding. Aldaar is ruimte voor een kleine uitbreiding (2,5 hectare);
- Verplaatsing tenniscomplex op flank Kuiperberg naar 'n Tooslag geeft de mogelijkheid de

- vrijkomende locatie te herontwikkelen, eventueel in de vorm van een Landhuis;
- De ambitie is er om de ruimtelijke kwaliteiten van de Molenbeek beter te benutten. Herstel van de beekloop van de Molenbeek is hiervoor noodzakelijk;
- Voor de kern is het Masterplan Ootmarsum met ontwikkellocaties vastgesteld. Dit Masterplan ligt ten grondslag aan de incidentele herstructurerings- en/of ontwikkellocaties binnen de kern Ootmarsum;
- Gebied ten noorden van wijk De Vinke tussen begraafplaats, sporthal en De Wildhof wordt herontwikkeld voor bouw commanderie, woningbouw, museum, horeca en parkeren.

#### Toets

In de structuurvisie Dinkelland is voor Ootmarsum verwoordt dat de kern aangemerkt wordt als verzorgingskern. Hierdoor moet er plaats geboden worden aan grote gemeenschapsvoorzieningen, daarnaast moeten de toeristische potenties van Ootmarsum doorontwikkeld worden. Concreet wordt onder het laatste kopje van de bovenstaande opsomming benoemd dat, binnen het gebied waaronder het plangebied valt, de ontwikkeling van parkeren gewenst is. Onderhavig plan geeft invulling aan het beleid zoals geformuleerd in de Structuurvisie Dinkelland.

### **3.3.2 Masterplan Ootmarsum**

Het Masterplan Ootmarsum is de toekomstvisie voor de stad Ootmarsum voor de periode 2006-2020. Het document is op 3 juli 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Belangrijkste streven van de toekomstvisie is om de stad Ootmarsum in kwalitatief opzicht verder te ontwikkelen als toeristisch centrum van het Oosten. Tegelijkertijd moet er zorg worden gedragen voor de leefbaarheid in Ootmarsum, zodat deze in stand blijft en waar mogelijk wordt verbeterd. Ootmarsum kent een oogstrelend historisch centrum, karakteristieke gebruiken en tradities en ligging in een fraai landschap met een zeldzame natuur. De belangrijkste ambities voor Ootmarsum hebben betrekking op economisch/toeristisch, sociaal en ruimtelijk vlak.

Op het ruimtelijke vlak wordt verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, versterking van het voor Ootmarsum kenmerkende reliëf, verbetering van parkeergelegenheden in en rond de stad, verbetering van de entrees naar de stad, het uitbreiden en verbeteren van fiets- en wandelvoorzieningen en het zichtbaar maken van water nagestreefd.

De stad kampt, naast onveilige verkeerssituaties en overlast, met een parkeerprobleem, vooral tijdens de (koop)zondagen en evenementen. De Stadsweide en het parkeerterrein bij De Meierij voorzien in mogelijkheden om langer te parkeren, terwijl in noodgevallen (bij goed weer) weilanden extra soelaas bieden. Als de aantrekkingskracht van de stad toeneemt, groeit het parkeerprobleem. Nieuwe parkeervoorzieningen, grotere overloopcapaciteit aan de stadsrand, betere bewegwijzering en strenger toezicht in de binnenstad zijn nodig.

#### *Locatie Stadsweide*

Uitbreiding van het parkeerterrein aan de Oldenzaalsestraat is gewenst. Eventueel is een combinatie mogelijk met de reeds aanwezige parkeervoorzieningen voor de naastgelegen begraafplaats, zonder overigens het Oldenzaalsvoetpad met autoverkeer te belasten. De mogelijkheden daartoe dienen op civieltechnische aspecten te worden onderzocht. De bezoeker moet vooral het Oldenzaalsvoetpad als rechtstreekse en bovenal veilige looproute naar het centrum gaan gebruiken. Verder is er aan de rand van de Stadsweide een TOP (Toeristisch Ontmoetings Punt) geplaatst als herkenbaar Twents baken voor de toerist / bezoeker.

#### Toets

Vanuit het Masterplan Ootmarsum komt naar voren dat - met name in de weekenden en tijdens evenementen - er een tekort is aan voldoende parkeergelegenheid in Ootmarsum. Het centrum kan de toestroom van zoveel verkeer in verkeerstechnisch opzicht niet aan. Zoals het Masterplan verwoordt is er daardoor behoefte aan voldoende parkeerplaatsen buiten het stadscentrum. Concreet wordt benoemd dat uitbreiding van het parkeerterrein de Stadsweide gewenst is, evenals een verbetering van de verkeerskundige situatie ter plekke. Het onderhavig plan geeft invulling aan deze ambities.

### 3.3.3 Beleidsnotitie Bouwen en Parkeren 2014

In de beleidsnotitie Bouwen en Parkeren 2014 (versie april 2014) is voor de gemeenten Dinkelland en Tubbergen een beleidskader bij het beoordelen van vergunningsaanvragen en ruimtelijke plannen neergelegd. Het is in ieders belang dat bouwplannen en bestemmingsplannen voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Het beleid heeft uitsluitend toepassing op gebouwen en ontwikkelingen binnen de bebouwde kommen van Dinkelland en Tubbergen, met uitzondering van bedrijventerreinen. In de nota zijn voor verschillende functies parkeernormen opgenomen.

#### Toets

Binnen het plangebied worden geen nieuwe voorzieningen toegevoegd waarvoor het realiseren van parkeerplaatsen verplicht is. Wel geeft de uitbreiding van parkeerplaats de Stadsweide invulling aan de parkeerbehoefte vanuit het plan Commanderie. In het Advies parkeerterrein Stadsweide (Bijlage 1) is benodigde extra parkeerruimte binnen het plangebied berekend. Hiervoor zijn de parkeernormen uit de beleidsnotitie Bouwen en Parkeren 2014 toegepast. Parkeerplaats de Stadsweide moet hierdoor in totaliteit 7 parkeerplaatsen kunnen bieden voor de parkeervraag vanuit de Commanderie. Het onderhavig plan geeft invulling aan de deze parkeerbehoefte op basis van de beleidsnotitie Bouwen en Parkeren 2014.

## Hoofdstuk 4      Omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving staan van het verrichte onderzoek naar de voor het plan relevante feiten en de af te wegen belangen (Algemene wet bestuursrecht, artikel 3.2).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geldende wet- en regelgeving die op voorliggend plan en plangebied van toepassing zijn. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk worden daarom de resultaten van het onderzoek naar o.a. de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, geur, flora & fauna, archeologie & cultuurhistorie, verkeer, water en vormvrije m.e.r.-beoordeling.

### 4.1      Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst is niet toereikend. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig.

In het kader van de wijziging van het Besluit m.e.r. is een handreiking opgesteld over de vraag hoe moet worden vastgesteld of een activiteit met een omvang onder de drempelwaarde toch belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In de handreiking is opgenomen dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die een omvang hebben die beneden de drempelwaarden liggen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt. Uit deze toets kunnen twee conclusies volgen:

- belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten of;
- belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten.

In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.(-beoordelings)-plichtig in het andere geval dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure te worden gevolgd. De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

#### Toets

Het voorliggend plan voorziet in de uitbreiding van het parkeerterrein de Stadsweide en daarnaast de benodigde infrastructurele aanpassingen in het plangebied.

De beoogde activiteit wordt in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage aangemerkt als: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (D 11.2). Het onderhavige project wordt niet gezien als een m.e.r.-plichtige activiteit omdat deze pas geldt bij:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

De genoemde maximum oppervlakken gelden als drempelwaarden, waar het onderhavige project ruimschoots onder blijft. Het milieubelang is in dit bestemmingsplan zorgvuldig afgewogen in de plantoelichting.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in voldoende mate is afgewogen en dat belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten. Het plan is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen en heeft ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving, waardoor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

## 4.2 Milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan/wijzigingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/buitengebied' dan wel 'gemengd gebied'. In figuur 4.1 zijn de richtafstanden weergegeven.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Figuur 4.1: Richtafstanden VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering

### Toets

Het onderhavig plan voorziet in de uitbreiding van een bestaand parkeerterrein en een aantal infrastructurele aanpassingen. De beoogde functie wordt in de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering omschreven als 'autoparkeerterreinen, parkeergarages'. Voor deze functie wordt een richtafstand gehanteerd van 30 m. Omdat het plangebied gelegen is in een gebied dat omschreven kan worden als 'gemengd gebied' mag deze richtafstand teruggebracht worden naar 10 m. Er bevinden zich geen milieugevoelige objecten binnen de zone van 10 m van de beoogde uitbreidingen. De dichtstbijzijnde woning ligt op meer dan 30 meter afstand. Omgekeerd is een parkeerterrein geen milieugevoelige functie waardoor geen sprake is van verdere restricties voor omliggende milieubelastende objecten. Geconcludeerd wordt dat sprake blijft van een goede ruimtelijke ordening.

### 4.3 Geur

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het toetsingskader bij vergunningverlening, als het gaat om geurhinder vanwege dierenverblijven van veehouderijen. De Wgv stelt één landsdekkend beoordelingskader met een indeling in twee categorieën. Voor diercategorieën waarvan de geuremissie per dier is vastgesteld, wordt deze waarde uitgedrukt in een ten hoogste toegestane geurbelasting op een geurgevoelig object. Voor de andere diercategorieën is die waarde een wettelijke vastgestelde afstand die ten minste moet worden aangehouden.

Op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) dient voor diercategorieën waarvoor per dier geen geuremissie is vastgesteld (bijvoorbeeld melkkoeien) en een geurgevoelig object de volgende afstanden aangehouden te worden:

- ten minste 100 meter indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen;
- ten minste 50 meter indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.

Voor diercategorieën waarvoor in de Wgv een geuremissie per dier is vastgesteld geldt dat, binnen een concentratiegebied, de geurbelasting op geurgevoelige objecten binnen de bebouwde kom niet meer dan 3 odour units per kubieke meter lucht mag bedragen. Voor geurgevoelige objecten buiten de bebouwde kom mag deze niet meer bedragen dan 14 odour units per kubieke meter lucht.

#### Toets

Het onderhavig plan voorziet in de uitbreiding van een parkeergelegenheid en een aantal infrastructurele aanpassingen. Gezien het feit dat een parkeerplaats niet gezien kan worden als een geurgevoelig object en verder geen geurgevoelige objecten door het plan worden toegevoegd, blijft op basis van het aspect geur sprake van een planologisch correcte situatie.

### 4.4 Bodem

Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Bij een ruimtelijk plan moet worden bepaald of de bodemkwaliteit van het betreffende gebied geschikt is voor het beoogde gebruik. Hiervoor is er sprake van een wettelijke verplichting om informatie over de bodemkwaliteit te inzichtelijk te maken. Hierbij is het van belang te weten of er mogelijk sprake is van een bodemverontreiniging, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen.

#### Toets

Op basis van de Woningwet, de Wabo en bijbehorende regelgeving gelden de volgende uitzonderingen voor de bodemonderzoekplicht:

- als het gaat om bouwwerken die de grond niet raken of het bestaande, niet wederrechtelijke gebruik wordt gehandhaafd;
- het bouwwerk een te verwezenlijken bebouwingsoppervlakte heeft van ten hoogste 50 m<sup>2</sup>;
- als het gaat om het bouwen van bouwwerken waarin niet (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven (Woningwet, artikel 8, derde lid). Hierbij wordt een verblijftijd van minder als 2 uur gehanteerd;
- als B&W vrijstelling verlenen omdat er al voldoende gegevens met betrekking tot de bodemkwaliteit bekend zijn, bijvoorbeeld op basis van een reeds eerder uitgevoerd bodemonderzoek (maximaal 5 jaar oud en waarbij het gebruik sindsdien niet is gewijzigd).

Voor het realiseren van extra parkeerplaatsen en de infrastructurele aanpassingen is geen bodemonderzoek noodzakelijk. De gronden worden niet geschikt gemaakt voor langdurig verblijf van mensen, waardoor de voorziening niet als een gevoelig object wordt beschouwd op grond waarvan een bodemonderzoek vereist is.

## 4.5 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder moet er bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, c.q. een ontheffing op grond van de Wro, een onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten, voor zover deze geluidsgevoelige objecten zijn gelegen binnen een zonering van een industrieterrein, wegen en/of spoorwegen.

De Wet geluidhinder kent de volgende geluidsgevoelige functies:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen (behoudens voorzieningen zoals een gymnastieklokaal).
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen en daarmee gelijk te stellen voorzieningen zoals verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken, medische kleuterdagverblijven, etc.

Eenzijds betekent dit dat (geluids-)eisen worden gesteld aan de nieuwe milieubelastende functies, anderzijds betekent dit eveneens dat beperkingen worden opgelegd aan de nieuwe milieugevoelige functies.

### *Wegverkeerslawaa*

Op grond van het artikel 74 van de Wet geluidhinder bevindt zich langs een weg een geluidszone, die aan weerszijde een breedte heeft van:

- a. in stedelijk gebied:
  - voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
  - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
- b. in buitenstedelijk gebied:
  - voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
  - voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
  - voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

Deze zonering geldt niet:

- a. voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- b. voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt;
- c. wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveau vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB (A) of minder bedraagt (art. 74, lid 3 Wgh).

### Toetsing

Met voorliggend plan wordt de realisatie van extra parkeerplaatsen en het doorvoeren van infrastructurele wijzigingen mogelijk gemaakt. Met betrekking tot de infrastructurele wijzigingen dient opgemerkt te worden dat het hierbij hoofdzakelijk gaat om het Oldenzaalsvoetpad. Het plan voorziet daarbij niet in het toevoegen van een doorgaande weg, maar slechts uit een verbetering van de voorzieningen ten behoeve van het parkeren en de ontsluiting van het langzame verkeer richting de stadskern van Ootmarsum en het Commanderiegebied.

De afstand tussen de parkeervoorzieningen en de dichtstbijzijnde woning bedraagt minimaal 30 m. Deze afstand voldoet daarmee ruimschoots aan de gehanteerde richtafstand van 10 m voor parkeerterreinen. Bovendien is bestaande infrastructuur op kortere afstand van de omliggende woningen gestuurd en wordt het wegvlak tussen de Wildbaan en het Oldenzaalsevoetpad verwijderd en vervangen door een groene buffer. Er blijft hierdoor met betrekking tot het aspect geluid sprake van een goed woon- en leefklimaat.

## 4.6 Luchtkwaliteit

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).



### *Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen*

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

### *Besluit gevoelige bestemmingen*

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

### Toets

De beoogde uitbreiding van de parkeerplaats kan extra verkeersbewegingen met zich meebrengen. Als wordt uitgegaan van een worst-case scenario kan het aantal verkeersbewegingen op 264 per dag gesteld worden. Dit worst-case scenario is gebaseerd op twee maal de volle bezetting van de extra parkeerplaatsen (62 auto en 4 touringcar parkeerplaatsen), daarbij rekening houdende met het af en aan rijden (2x). Er zal geen sprake zijn van vrachtverkeer, waardoor het percentage vrachtverkeer op nul gezet kan worden. In figuur 4.2 is de worst-case berekening weergegeven met 264 extra voertuigbewegingen.

## **Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		264
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,25
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

*Figuur 4.2: Worst-case berekening voor bijdrage van extra verkeer (bron: infomil.nl)*

Uit deze berekening volgt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is. Er is geen nader onderzoek nodig. Uit de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit blijkt

bovendien dat er, in de omgeving van het plangebied, langs wegen geen overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde zijn. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten. Aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet nodig.

#### 4.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Per 1 januari 2010 moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's Zware Ongevallen 1999 (Brzo 1999);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs). Op transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) van toepassing.

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

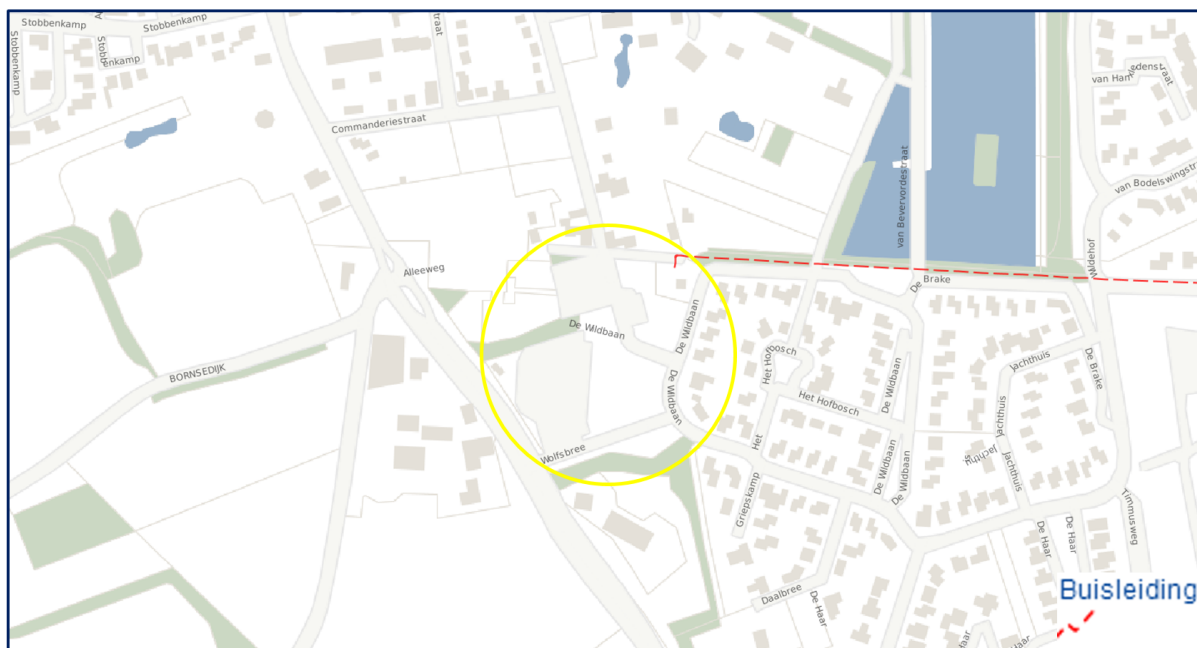
- Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen een inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
- Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoerd voorval binnen de inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

In het BEVI zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Deze normen zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een kansberekening. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Gezondheidschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. Er is in het BEVI geen harde norm voor het groepsrisico vastgesteld. Voor het groepsrisico geldt geen norm maar slechts een oriënterende waarde. Er is sprake van een verantwoordingsplicht in geval van een toename van het groepsrisico.

##### *Risicokaart*

Aan hand van de Risicokaart (figuur 4.3) is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven.

Voor de locatie geldt dat in het noordoosten van het plangebied (geel omcirkeld) een hogedrukgasleiding van de Gasunie loopt, die vervolgens richting De Wildbaan en De Brake gaat.



Figuur 4.3: uitsnede risicokaart omgeving met plangebied geel omcirkeld (bron: risicokaart.nl)

#### Toets

Naast de hogedrukgasleiding van de Gasunie bevindt zich in het noordoosten een gasdrukmeet- en regelstation. Voor deze inrichting geldt risicocontour van 15 meter, waarbinnen geen kwetsbare objecten zijn toegestaan.

Doordat in het onderhavig plan geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten of risicovolle inrichtingen worden toegevoegd is er geen sprake van een strijdige situatie met de wet- en regelgeving omtrent externe veiligheid. Er blijft sprake van een planologisch verantwoorde situatie.

## 4.8 Water

Belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte watertoets 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, lozings op oppervlaktewater).

### 4.8.1 Waterbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is richtinggevend voor de bescherming van de oppervlaktewaterkwaliteit in de landen in de Europese Unie. Aan alle oppervlaktewateren in een stroomgebied worden kwaliteitsdoelen gesteld die in 2015 moeten worden bereikt. Ruimtelijk relevant rijksbeleid is verwoord in de Nota Ruimte en het Nationaal Waterplan (inclusief de stroomgebiedbeheerplannen).

Op provinciaal niveau zijn de Omgevingsvisie Overijssel en de bijbehorende Omgevingsverordening richtinggevend voor ruimtelijke plannen.

#### Watersysteem

In het waterbeheer van de 21e eeuw worden duurzame, veerkrachtige watersystemen nagestreefd. Dit betekent concreet dat droge perioden worden doorstaan zonder droogteschade, vissterfte en stank, en dat in natte perioden geen overlast optreedt door hoge grondwaterstanden of inundaties vanuit oppervlaktewateren. Problemen worden niet afgewendeld op andere gebieden of latere generaties. Het principe "eerst vasthouden, dan bergen, dan pas afvoeren" is hierbij leidend. Rijk, provincies en gemeenten hebben in het

Nationaal Bestuursakkoord Water doelen vastgelegd voor het op orde brengen van het watersysteem.

#### *Afvalwaterketen*

Het zoveel mogelijk scheiden van vuil en schoon water is belangrijk voor het bereiken van een goede waterkwaliteit. Door te voorkomen dat grote hoeveelheden relatief schoon hemelwater door rioolstelsels worden afgevoerd, neemt het aantal overstorten van verontreinigd rioolwater op oppervlaktewater af en neemt de doelmatigheid van de rioolwaterzuivering toe. Hierdoor verbetert zowel de kwaliteit van oppervlaktewateren waarop overstorten plaatsvinden als de kwaliteit van het effluent ontvangende oppervlaktewater. Indien het schone hemelwater door middel van infiltratie in het gebied wordt vastgehouden alvorens het wordt afgevoerd naar oppervlaktewater, draagt dit bovendien bij aan de duurzaamheid van het watersysteem. Vandaar dat het principe "eerst schoonhouden, dan scheiden, dan pas zuiveren" een belangrijk uitgangspunt is bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Als het hemelwater niet wordt aangekoppeld of wordt afgekoppeld van het bestaande rioolstelsel is oppervlakkige afvoer en infiltreren in de bodem uitgangspunt. Als infiltratie in de bodem niet mogelijk is, is lozing op het oppervlaktewater via een bodempassage gewenst.

#### **4.8.2 Wateraspecten in het plangebied**

Ten zuidoosten van de historische kern van Ootmarsum ligt de ontwikkellocatie van de Stadsweide. In de nabijheid vind de ontwikkeling plaats van de Commanderie. Het gebied rondom het plangebied de Commanderie wordt opnieuw ingericht en worden er herstelmaatregelen uitgevoerd rondom het plangebied.

De uitbreiding van de Stadsweide ligt aan de rand van deze planontwikkeling. De wadi's rondom de Hoptuin Commanderie zal voor een beperkt deel worden ingezet als extra waterberging voor de waterafvoer vanuit de ontwikkeling van de Stadsweide.

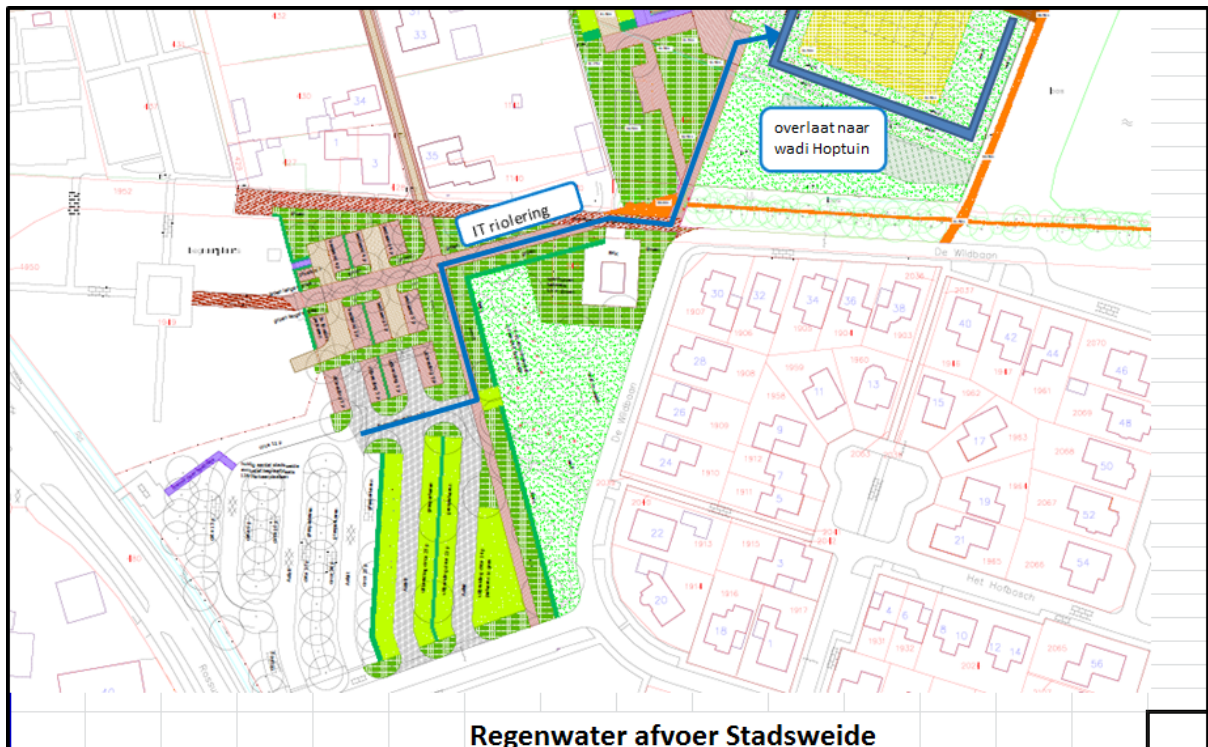
#### *Nieuwe Situatie*

Door de uitbreiding van de Stadsweide vindt er een toename plaats van het verhard oppervlak van ca. 1250 m<sup>2</sup>. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd met open doorlatende verharding met daartussen graszoden, zoals in de huidige situatie ook reeds aanwezig is. De rijbaan wordt uitgevoerd als aan gesloten verharding, waardoor er een toename is van het verhard oppervlak (1250 m<sup>2</sup>).

#### *Uitgangspunten waterhuishouding*

De ingrepen als gevolg van de ontwikkeling van de Stadsweide leiden tot beperkte effecten op de waterhuishouding. Met betrekking tot de waterhuishouding worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Schoon houden wat schoon is
2. Volledig gescheiden afvoerstelsel voor hemelwater
3. Grondwaterneutraal bouwen
4. Geen afwenteling van het waterbezwaar



Figuur 4.4: afvoer regenwater vanuit parkeerplaats Stadsweide

### 1. Schoon houden wat schoon is

Om dit risico van vervuild afstromend regenwater naar het oppervlaktewater te beperken, is voorzien in een hemelwatersysteem met overstortdrempels en met leidingen met ruime diameters. Door het stelsel uit te voeren met IT-leidingen loopt het stelsel na afloop van een regenbui leeg door infiltratie van het geborgen water in de bodem. Bij grote neerslaghoeveelheden stort het regenwater via de overloop in de IT-leidingen over op de wadi's rondom de Hoptuin van plan Commanderie, vanwaar het regenwater alsnog zal infiltreren in de bodem.

Het eerste straatvuil wordt afgevangen in de IT-riolering en wordt via een bodempassage geïnfilteerd in de bodem.

Conclusie: door bovengenoemde inrichtingsmaatregelen wordt in de nieuwe situatie voldaan aan het uitgangspunt "schoon houden wat schoon is" en zal dit aspect geen belemmering vormen voor de voorgenomen procedure van het bestemmingsplan.

### 2. Volledig gescheiden afvoerstelsel voor regenwater

Het hemelwater dat op het nieuwe verharde oppervlak van de Stadsweide valt, wordt afgevoerd via een eigen ondergronds leidingensysteem (IT-riolering), zodat het niet vermengd wordt met afvalwater. Via dit IT-stelsel, dat reeds in bepaalde mate berging oplevert, wordt het overschot aan regenwater afgevoerd naar de bergingsvoorziening (wadi) ter hoogte van de Hoptuin.

Conclusie: door bovengenoemde inrichtingsmaatregelen wordt in de nieuwe situatie voldaan aan het uitgangspunt "volledig gescheiden afvoerstelsel voor regenwater" en zal dit aspect geen belemmering vormen voor de voorgenomen procedure van het bestemmingsplan.

### 3. Grondwaterneutraal bouwen

Uitgangspunt is dat de voorgenomen activiteiten geen invloed hebben op de grondwaterstanden in het gebied. Dit wordt gerealiseerd door de toekomstige straatpeilen af te stemmen op de huidige grondwaterstanden. Daar waar niet aan de ontwateringsdiepte wordt voldaan worden de straatpeilen aangepast.

Het uitgangspunt voor stedelijk gebied is dat voldoende ontwateringsdiepte wordt gerealiseerd voor de gewenste functie: voor wegen en parkeerplaatsen is dit 0,7 meter. De droogleggingseisen dienen te worden afgezet tegen de lokale (fluctuaties van )

grondwaterstanden. De straatpeilen dienen niet alleen op het grondwaterpeil, maar eveneens afgestemd te worden op de hoogtes van de omgeving.

Conclusie: door bovengenoemde inrichtingsmaatregelen wordt in de nieuwe situatie voldaan aan het uitgangspunt "Grondwaterneutraal bouwen" en zal dit aspect geen belemmering vormen voor de voorgenomen procedure van het bestemmingsplan.

#### 4. Geen afwenteling van het waterbezwaar

In het kader van het landelijk beleid voor het waterbeheer in de 21e eeuw wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk vasthouden van water in het plangebied en het water geleidelijk af te voeren naar het benedenstrooms gebied. Zodat bij grote neerslaghoeveelheden ook gebieden, die stroomafwaarts liggen, beschermd zijn tegen overstromingen. Volgens regulier beleid van het waterschap wordt voor inbreidingslocaties een retentie eis van 20 mm van de toename van het verhard oppervlak gehanteerd, welke binnen het plangebied vastgehouden moet worden.

De toename van het verharde oppervlak (rijbaan) bedraagt ca. 1.250 m<sup>2</sup>.

Dit verharde oppervlak zorgt voor een bergingsopgave van ca. 21 m<sup>3</sup> (20-3 mm= 17 mm berging over 1250 m<sup>2</sup>). Binnen de IT-riolering die wordt aangelegd (150 meter PVC 400 mm) zit een berging van 19 m<sup>3</sup>. Daarmee wordt nagenoeg de berging eis van 17 mm gerealiseerd. De IT riolering voert het regenwater af naar de wadi rondom de Hoptuin. De resterende 2 m<sup>3</sup> aan berging kan simpelweg in die wadi worden opgevangen (262 m<sup>3</sup> beschikbaar).

Conclusie: door bovengenoemde inrichtingsmaatregelen wordt in de nieuwe situatie voldaan aan het uitgangspunt "Geen afwenteling van het waterbezwaar" en zal dit aspect geen belemmering vormen voor de voorgenomen procedure van het bestemmingsplan.

### 4.8.3 Watertoetsproces

Op 16 december 2015 is via [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl) de digitale watertoets verricht, zie Bijlage 2. Het resultaat van deze watertoets is verwerkt in deze paragraaf.

Vanwege het aantal vierkante meters aan verhardingsoppervlak is op basis van deze toets een verkorte/normale procedure in gang gezet, hetgeen betekent er overleg heeft plaatsgevonden met de gemeente en het waterschap.

Resultaat overleg:

De plannen voor de uitbreiding van de Stadsweide zijn in overleg met het waterschap Vechtstromen tot stand gekomen. Daarbij zijn ook de wateraspecten met betrekking tot de overige ontwikkelingen in het plangebied integraal meegenomen. Indien tijdens de uitvoering de waterhuishouding nader uitgewerkt wordt, dan wordt het waterschap daarover ingelicht.

### 4.9 Ecologie

Bij een ruimtelijk plan moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot aanwezige natuurwaarden in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ingegaan op de relatie van het plan met beschermde gebieden, beschermde soorten, en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De wettelijke kaders hiervoor worden gevormd door Europese richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), nationale regelgeving (Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet, Barro) en provinciale regelgeving (EHS in provinciale verordening).

#### Toetsing

Een groot deel van de gronden in het plangebied vervullen in de bestaande situatie reeds een parkeer- of verkeersfunctie. Op de resterende weidegrond wordt op regelmatige basis onderhoud (zoals maaien) gepleegd. Gelet op de terreingesteldheid van de gronden is de locatie ongeschikt voor beschermde flora en/of fauna. Op basis hiervan lijkt van aantasting van leefgebied voor beschermde flora en fauna geen sprake, daarnaast is de invloedssfeer van de voorgenomen ontwikkeling lokaal.

Het plangebied bevindt zich meer dan 200 meter ten oosten van de dichtstbijzijnde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is 'Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek', op 1,7 km ten zuiden van het plangebied. Op bijna 2 km ten noorden van het plangebied bevindt zich Natura 2000 gebied 'Springendal & Dal van de Mosbeek'. Bovendien is het plangebied in de huidige situatie reeds omsloten door stedelijk gebied en bevindt zich daarmee binnen de kern Ootmarsum. Van een negatieve invloed op

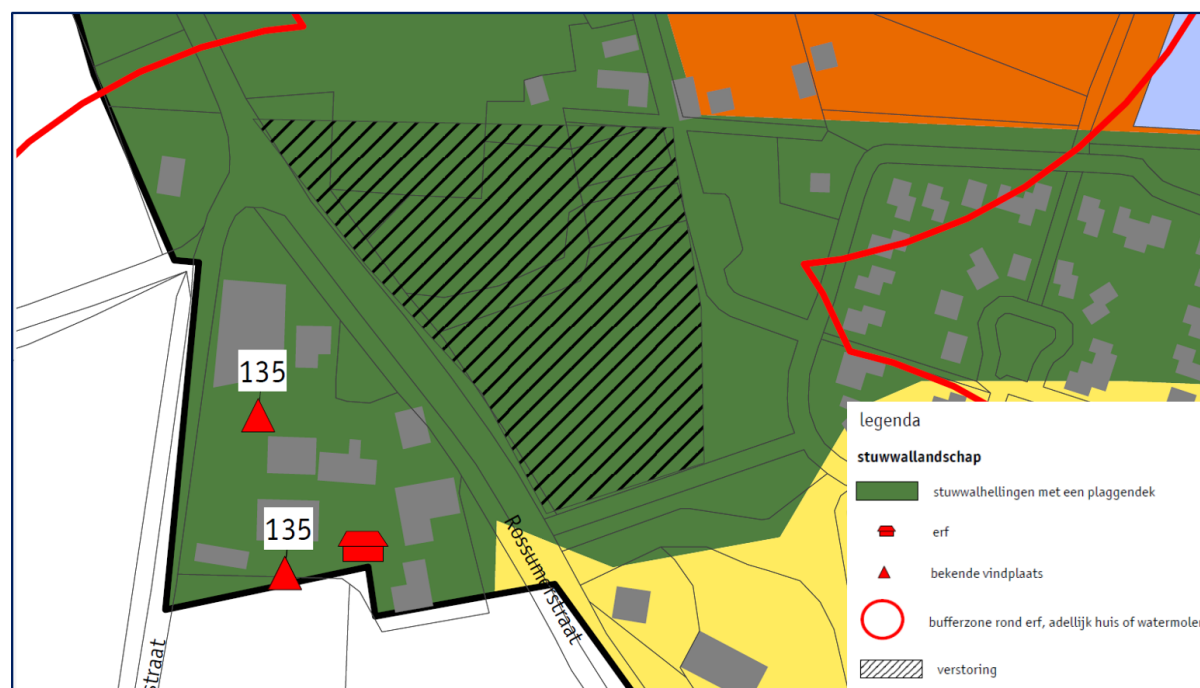
EHS of Natura 2000 gebieden is derhalve geen sprake. Op basis van deze gegevens wordt nader onderzoek op basis van de flora- en faunawet niet noodzakelijk geacht.

#### 4.10 Archeologie en Cultuurhistorie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), een wijziging op de Monumentenwet 1988, van kracht geworden. Deze wijziging van de wet heeft ervoor gezorgd dat gemeenten een archeologische zorgplicht krijgen en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relicten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

##### Archeologie

De gemeente Dinkelland hanteert met betrekking tot archeologie een gemeentelijk archeologie beleid. De archeologische verwachtingenkaart (figuur 4.4) die aan dit beleid is gekoppeld geeft inzage over de archeologische verwachtingen en bijbehorend advies. Uit deze verwachtingenkaart is af te lezen dat het overgrote deel van het plangebied aangeduid wordt als 'verstoord'. Voor de verstoorde gebieden geldt een vrijstelling van nader archeologisch onderzoek. Het overige deel van het oostelijk plangebied is gelegen binnen het gebied 'stuwwallhellingen met een plaggendek'. Voor deze gebieden geldt dat bij een plangebied groter dan 2500 m<sup>2</sup> en bodemingrepen dieper dan 40 cm nader archeologisch onderzoek plaats dient te vinden.



Figuur 4.4: uitsnede archeologische verwachtingen- en advieskaart (bron: gemeente Dinkelland)

##### Toets

Binnen het plangebied is een groot gedeelte van de ondergrond reeds als verstoord aangemerkt. Archeologisch onderzoek voor bodemingrepen binnen dit gebied is niet noodzakelijk. Met betrekking tot het overige deel van het plangebied vinden slechts op beperkte schaal bodemingrepen dieper dan 40 cm plaats. De totale hoeveelheid verhard oppervlak dat binnen het plangebied wordt toegevoegd is namelijk 1250 m<sup>2</sup>. Deze oppervlakte blijft daarmee ruimschoots onder de drempelwaarde van 2500 m<sup>2</sup> waarboven archeologisch onderzoek moet plaatsvinden. Nader archeologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

##### Cultuurhistorie

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. De bescherming van cultuurhistorische elementen is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. Deze wet is vooral gericht op het behouden van historische elementen voor latere generaties.

#### Toets

Uit de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Overijssel kan worden afgeleid dat er zich binnen het plangebied geen cultuurhistorische waarden bevinden die door onderhavig plan worden aangetast. Derhalve wordt geconcludeerd dat voorliggend plan geen negatieve gevolgen heeft voor het aspect cultuurhistorie.

#### **4.11 Verkeer / parkeren**

De parkeergelegenheid in het plangebied de Stadsweide wordt ontsloten via de Wolfsbree. Bij de herontwikkeling van parkeerplaatsen rondom de Stadsweide wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluiting via de Wolfsbree en de Oldenzaalsestraat die hierop berekend zijn. Het aspect verkeer levert derhalve geen belemmeringen op voor dit plan.

Het onderhavig plan voorziet in de uitbreiding van parkeergelegenheid voor de kern Ootmarsum. Deze uitbreiding is gebaseerd op het Advies parkeerterrein Stadsweide, zoals is opgenomen in Bijlage 1. Het draagt daarmee bij aan voldoende parkeergelegenheid en goede ruimtelijke ordening aangaande het aspect parkeren.



## Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

### 5.1 Planopzet en systematiek

De hiervoor beschreven planopzet is juridisch-planologisch vertaald in een bestemmingsregeling, die bindend is voor overheid, bedrijven en burgers. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en is voorzien van een toelichting. De regels en verbeelding vormen het juridisch bindende deel. Op de verbeelding worden de toegekende bestemmingen en aanduidingen visueel weergegeven. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De toelichting heeft zelf geen juridische bindende werking, maar moet worden beschouwd als handvat voor de uitleg en de onderbouwing van de opgenomen bestemmingen.

### 5.2 Opbouw van de regels

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet. De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. Voor de systematiek is aangesloten op de SVBP2012, zoals verplicht is sinds 1 juli 2013. Dit houdt onder meer in dat het plan IMRO-gecodeerd wordt opgeleverd. Navolgend wordt de opbouw, indeling en systematiek van de regels kort toegelicht.

#### Inleidende regels

- **Begrippen (artikel 1)**  
In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.
- **Wijze van meten (artikel 2)**  
Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding (plankaart) geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

#### Bestemmingsregels

De opbouw van de bestemmingen ziet er als volgt uit:

- **bestemmingsomschrijving:**  
De omschrijving van de doeleinden. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies;
- **bouwregels:**  
In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels geregeld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd. Indien mogelijk wordt verwezen naar bouwvlakken en aanduidingen op de verbeelding (plankaart);
- **afwijken van de bouwregels:**  
Bij een omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden afgeweken van de bouwregels ten aanzien van het oppervlak en de vorm van bijbehorende bouwwerken;
- **specifieke gebruiksregels:**  
In dit onderdeel is aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval zijn toegestaan dan wel strijdig zijn met de bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke toegestane en strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die functies, waarvan het niet op voorhand duidelijk is. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling/verduidelijking op de in de bestemmingsomschrijving genoemde functies;
- **afwijken van de gebruiksregels:**  
Bij een omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden afgeweken van het in de bestemmingsomschrijving beschreven gebruik van hoofdgebouwen.

#### Algemene regels

- Anti-dubbeltelbepaling (Artikel 7)  
Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld;
- Algemene bouwregels (Artikel 8)  
Dit artikel bevat een regeling voor bestaande bouwwerken die groter zijn dan volgens het plan is toegestaan en een regeling voor beperkte overschrijdingen van de bouwgrenzen.
- Algemene gebruiksregels (Artikel 9)  
Deze bepaling bevat een opsomming van strijdig gebruik van gronden en bouwwerken in algemene zin;
- Algemene aanduidingsregels (Artikel 10)  
In de algemene aanduidingsregels zijn zones aangegeven waarvoor bijzondere regels gelden. Deze zones zijn weergegeven op de verbeelding. Voor dit plan gaat het met name om de molenbiotoop.
- Algemene afwijkingsregels (Artikel 11)  
In deze bepaling is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven;

#### Overgangs- en slotregels

- Overgangsrecht (Artikel 12 )  
Bouwwerken welke op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. De overgangsbepaling houdt niet in dat het bestaand, illegaal opgerichte, bouwwerk legaal wordt, noch brengt het met zich mee dat voor een dergelijk bouwwerk alsnog een bouwvergunning kan worden verleend. Burgemeester en wethouders kunnen in beginsel dus nog gewoon gebruik maken van hun handhavingsbevoegdheid. Het overgangsrecht is opgenomen zoals opgenomen in artikel 3.2.1 Bro. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het plan mag eveneens worden voortgezet;
- Slotregel (Artikel 13)  
Deze bepaling geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

### **5.3 Bestemmingen**

Het plan kent de bestemmingen 'Verkeer', 'Groen' en 'Bedrijf - Nutsvoorziening' en de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Hieronder worden de bestemmingen beknopt toegelicht:

- Bedrijf – Nutsvoorziening (Artikel 3)  
Het gasverdeelstation (met bijbehorend perceel) is bestemd tot 'Bedrijf – Nutsvoorziening'. Deze gronden zijn bestemd voor een (openbare) nutsvoorziening en gasontvangststation, met daaraan ondergeschikt groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen.  
In de bouwregels wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd. Middels een afwijkingsbevoegdheid kan een gebouw ook buiten het bouwvlak worden gerealiseerd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn ook mogelijk buiten het bouwvlak. De maatvoering wordt gelimiteerd in de bouwregels.
- Groen (Artikel 4)  
De groenvoorzieningen binnen het plangebied zijn bestemd tot "Groen". Deze gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Voor de als 'Groen' bestemde gronden geldt dat de (bestaande) inrichting van de gronden niet gedetailleerd op de verbeelding is vastgelegd.  
In deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan; enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- Verkeer (Artikel 5)  
De gronden binnen de bestemming "Verkeer" zijn bestemd voor wegen en straten en alle daarbij horende voorzieningen ten behoeve van het bestemmingsverkeer. Binnen de bestemming Verkeer zijn uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde, toegestaan.
- Leiding - Gas (Artikel 6)

De dubbelbestemming "Leiding - Gas " ligt op een buisleiding die aan de noordoostzijde van het plangebied is gesitueerd. Derhalve is een dubbelbestemming met een belemmerende strook opgenomen. De belemmerende strook betreft een zone van 4 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leiding. Deze is gericht op de bescherming van de buisleiding. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van de bestemming Leiding - Gas vóór de bepalingen die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bedoelde leiding(en) worden gebouwd. Voor het uitvoeren van diverse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden nodig. Voordat er een omgevingsvergunning wordt verleend, wordt door het bevoegd gezag schriftelijk advies ingewonnen bij de leidingbeheerder.

## Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening 2008 (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. De gemeenteraad stelt een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij voorliggend plan is geen sprake van een bouwplan zoals beschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. De gemeenteraad kan daarom besluiten geen exploitatieplan vast te stellen. Ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid van voorliggend plan zijn reeds financiële middelen gereserveerd door de raad.

## Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 7.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat het bestuursorgaan, dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg pleegt met instanties, zoals gemeenten, waterschappen, provinciale diensten en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

#### Rijksdiensten

Op 1 januari 2012 is de Vrom-Inspectie samengevoegd met de Inspectie V&W tot de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft in het nieuwe toezichtbeleid geen adviserende en coördinerende rol meer met betrekking tot de advisering over gemeentelijke ruimtelijke plannen. Dit betekent onder meer dat geen plannen voor vooroverleg naar de ILT gestuurd hoeven te worden. Omdat de coördinatierol vervalt, reageren andere rijksdiensten (Rijkswaterstaat, Defensie en Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) afzonderlijk.

#### *Rijkswaterstaat*

Bij brief van 10 februari 2012 heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat zij tijdig betrokken wenst te worden bij plannen die betrekking hebben op de drie netwerken die bij Rijkswaterstaat in beheer zijn: het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Aangezien geen van de belangen van Rijkswaterstaat in het plan betrokken zijn, is vooroverleg met deze dienst niet vereist.

#### *Defensie*

Bij brief van 16 februari 2012 wordt aangegeven dat binnen het Ministerie van Defensie de behartiging van ruimtelijke uitgevoerd door de Dienst Vastgoed Defensie. Het gaat hierbij om militaire terreinen (direct ruimtebeslag), het beheer van diverse zoneringen, brandstofleidingen, verstoringsgebieden, laagvliegroutes en -gebieden (indirect ruimtebeslag). De belangen die door het Ministerie van Defensie worden bewaakt, spelen in het voorliggend plan geen rol. Vooroverleg met de Dienst Vastgoed Defensie (Directie noord) is niet vereist.

#### *Economische Zaken, Landbouw en Innovatie*

Bij brief van 6 maart 2012 wordt aangegeven dat gemeentelijke bestemmingsplannen die een relatie hebben met rijksinpassingsplannen op het terrein van energie-infrastructuur gemeld moeten worden bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Het onderhavige bestemmingsplan heeft geen raakvlakken met de energie-infrastructuur, waardoor vooroverleg met dit ministerie niet vereist is.

#### Provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft in april 2015 een uitzonderingslijst opgesteld van categorieën bestemmingsplannen en projectbesluiten van lokale aard waarvoor vooroverleg niet noodzakelijk is. Het plan valt onder categorie A onder 5, waardoor vooroverleg niet nodig is.

#### Waterschap Vechtstromen

Op 16 december 2015 is het plan via de digitale watertoets kenbaar gemaakt bij het waterschap Vechtstromen. Op basis van de watertoets is de normale procedure van toepassing. Bij de planvorming is aangaande de wateraspecten het waterschap betrokken. Hiermee is voldaan aan het verplichte vooroverleg.

### 7.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 20 mei tot en met 30 juni 2016 ter inzage gelegen. Binnen deze periode kon een ieder zijn of haar zienswijze ten aanzien van dit bestemmingsplan kenbaar maken. Tijdens de termijn van de terinzagelegging zijn twee zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn in de 'reactienota zienswijzen' voorzien van een gemeentelijke reactie".



## Bijlage toelichting

## **Bijlage 1 Advies parkeerterrein Stadsweide**



Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Dinkelland

### Advies parkeerterrein Stadsweide

Datum 12 mei 2016  
Kenmerk DLD025/Grd/0069.04  
Eerste versie 22 april 2016

## 1 Inleiding

Ootmarsum is een toeristische trekker. De oude stad heeft veel kleine kunstwinkels en musea die bezoekers trekken. De gemeente Dinkelland wil deze 'Kunststad van het Oosten' versterken. Om deze ambitie werkelijkheid te laten worden, is er een masterplan geschreven en dienen de faciliteiten zoals parkeren, mee te groeien. In 2006 heeft Goudappel Coffeng BV in opdracht van de gemeente Dinkelland een parkeeronderzoek uitgevoerd in Ootmarsum en daarop voortbordurend het Parkeerplan Ootmarsum opgesteld. In dit parkeerplan is een parkeerbalans gepresenteerd voor het centrumgebied van Ootmarsum van de destijds huidige situatie en de toekomstige situatie in 2020, waarin beoogde ontwikkelingen zijn doorgerekend. Een van de conclusies uit het Parkeerplan is de realisatie van een nieuw parkeerterrein op de Stadsweide met een omvang van circa 100 parkeerplaatsen. Ook de bewoners van de nieuwbouw van de Commanderie zullen parkeren op de Stadsweide. Binnen het bestemmingsplan is berekend dat het hierbij om 62 parkeerplaatsen gaat.

De gemeente Dinkelland is nu, een aantal jaren later, voornemens het parkeerterrein op de Stadsweide te realiseren. Omdat enkele ontwikkelingen die waren voorzien niet meer worden gerealiseerd of in gewijzigde vorm zijn gepland, en daarnaast een aantal nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, heeft de gemeente Dinkelland Goudappel Coffeng gevraagd een advies te geven over het aantal parkeerplaatsen dat op de Stadsweide moet worden gerealiseerd.

Om deze vraag te beantwoorden, is de parkeerbalans voor het centrum van Ootmarsum in 2020 geactualiseerd (hoofdstuk 2) en is de parkeerbalans voor de ontwikkeling van de Commanderie, waarvan de parkeerplaatsen eveneens op de Stadsweide worden gerealiseerd, in hoofdstuk 3 weergegeven. Het benodigde aantal parkeerplaatsen op de Stadsweide is in hoofdstuk 4 gegeven.

Tot slot heeft de gemeente Dinkelland een vraag gesteld over de mogelijke verplaatsing van de touringcarparkeerplaatsen ten behoeve van het Openluchtmuseum Ootmarsum naar parkeerterrein Stadsweide. In hoofdstuk 4 wordt hierop ingegaan.

## 2 Actualisering parkeerbalans centrum Ootmarsum

In dit hoofdstuk is het resultaat van de actualisering van de parkeerbalans voor het centrum van Ootmarsum opgenomen. Met een parkeerbalans wordt een model gemaakt van de parkeersituatie voor een bepaald gebied. Het gaat hierbij om de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen. Het model wordt gevuld met het functieprogramma, parkeerkcijfers van de functies, aanwezigheidspercentages van functies voor bepaalde perioden en het aanbod aan parkeerplaatsen. Destijds is het model gekalibreerd op de resultaten van het parkeeronderzoek dat in 2006 is gehouden, zodat het model een weergave is van het daadwerkelijke parkeersituatie. Door vervolgens de ontwikkelingen en autonome groei toe te voegen aan het model is een parkeersituatie voor 2020 berekend. De opgestelde parkeerbalans geeft een benodigd parkeeraanbod weer. Hierin is de vertaling van gewenste frictieleegestand van parkeerplaatsen verwerkt. In bijlage 3 wordt ingegaan op de werking van het parkeermodel.

In paragraaf 2.1 wordt eerst ingegaan op de wijzigingen in planontwikkelingen die sinds het opstellen van de parkeerbalans zijn opgetreden. Vervolgens worden de geactualiseerde resultaten van de parkeerbalans gepresenteerd. In de parkeerbalans van 2016 is rekening gehouden met een groeifactor van 1,17 en in de parkeerbalans van 2020 met een groeifactor van 1,23.

### 2.1 Gewijzigde uitgangspunten Ootmarsum

Ootmarsum is destijds opgedeeld in vijf deelgebieden. Voor dit onderzoek wordt dezelfde indeling gehanteerd:

- gebied 1: oude stadshart;
- gebied 2: oostwal en (woon)gebied noordoost;
- gebied 3: woongebied west (in oksel rondweg en Oldenzaalsestraat);
- gebied 4: woongebied noordwest (binnen rondweg);
- gebied 5: Meierij en omgeving.

Voor de vijf deelgebieden is in 2006 een zevental herontwikkelingslocaties benoemd. Aan deze herontwikkelingslocaties zijn meerdere ontwikkelingen gebonden, die input zijn voor het functieprogramma van Ootmarsum. In de beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014 van de gemeente Dinkelland is voor Ootmarsum onderscheid gemaakt in de parkeernormen naar centrum en rest bebouwde kom. Voor de vijf deelgebieden geldt het volgende: deelgebied 1 is centrum en deelgebieden 2 tot en met 5 worden bestempeld als rest bebouwde kom. In bijlage 1 zijn de ontwikkelingen, zoals nu bekend, beschreven per herontwikkelingslocatie.

### 2.1.1 Functieprogramma

In tabel 2.1 is per deelgebied het geactualiseerde functieprogramma van Ootmarsum gepresenteerd. De waarden tussen haakjes geven de huidige situatie in 2016 weer.

functie*	eenheid	deelgebieden					totaal
		1	2	3	4	5	
woning vrijstaand	woning	59	83	19	30	2	<b>193</b>
woning geschakeld	woning	50	28	8	17	0	<b>103</b>
woning appartement	woning	78	9	0	16	21	<b>124</b>
woning appartement nieuw	woning	6	10 (0)	0	0	23	<b>39 (29)</b>
woning senioren	woning	8	14	0	0	0	<b>22</b>
kantoor met balie	m <sup>2</sup> bvo	1.385	0	0	0	0	<b>1.385</b>
kantoor zonder balie	m <sup>2</sup> bvo	300	0	15	30	150	<b>495</b>
bedrijven	m <sup>2</sup> bvo	330	165	15	1.215	30	<b>1.755</b>
detailhandel zondag open	m <sup>2</sup> bvo	7.615 (6.155)	390	0	0	2.120	<b>10.125 (8.665)</b>
detailhandel zondag niet open	m <sup>2</sup> bvo	705	220	0	0	1.150	<b>2.075</b>
café	m <sup>2</sup> bvo	2.090	40	0	95	0	<b>2.225</b>
restaurants	m <sup>2</sup> bvo	430	0	400	450	0	<b>1.280</b>
museum	m <sup>2</sup> bvo	1.455	0	0	0	0	<b>1.455</b>
bibliotheek	m <sup>2</sup> bvo	255	0	0	0	0	<b>255</b>
kerk	m <sup>2</sup> bvo	450	0	0	0	0	<b>450</b>
hotel	kamers	33	12	20	38	0	<b>103</b>
arts, kruisgebouw	behandelkamers	6	2	0	0	19	<b>27</b>
apotheek	eenheid	0	0	0	0	1	<b>1</b>
verzorgingstehuis	bedden	20	0	0	0	50	<b>70</b>
sociaal cultureel	m <sup>2</sup> bvo	240	0	0	0	0	<b>240</b>
begraafplaats	begravenissen	0	0	0	1	0	<b>1</b>

Tabel 2.1: Geactualiseerd functieprogramma Ootmarsum situatie 2020

### 2.1.2 Parkeeraanbod

Het aanbod aan parkeerplaatsen is in 2006 bepaald tijdens het veldwerk. In vergelijking met dit bepaalde aantal parkeerplaatsen is in de huidige situatie (2016) het parkeeraanbod van deelgebied 1 vergroot met 74 parkeerplaatsen. Dit betreft parkeerplaatsen ten behoeve van de Kloostertuin die zijn bestempeld als openbaar gratis. In tabel 2.4 zijn de aantallen parkeerplaatsen per reguleringsoort weergegeven per deelgebied. Alleen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en vergunning-parkeerplaatsen zijn meegenomen. Op zondag wordt een deel van het centrum in deelgebied 1 afgesloten voor auto's. Het aanbod aan parkeerplaatsen neemt hierdoor af met 45 parkeerplaatsen. De aantallen tussen haakjes maken dit inzichtelijk.

soort regulering	deelgebieden				
	1	2	3	4	5
openbaar gratis	195 (195)	131	20	78	83
openbaar gereguleerd	45 (0)	25	0	0	104
vergunning	86 (86)	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>326 (281)</b>	<b>156</b>	<b>20</b>	<b>78</b>	<b>187</b>

Tabel 2.2: Parkeeraanbod Ootmarsum

## 2.2 Parkeerbalans Ootmarsum 2016

In de tabellen 2.3 tot en met 2.5 zijn de resultaten van de geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2016 gepresenteerd. Dit is berekend voor de maatgevende momenten werkdagochtend, zaterdagmiddag en zondagmiddag. Zaterdagavond wordt niet meegenomen in de parkeerbalans, omdat het overgrote deel van de functies niet geopend is.

### 2.2.1 Werkdagochtend

	deelgebieden					totaal
	1	2	3	4	5	
parkeervraag	238	37	8	80	161	524
parkeeraanbod	326	156	20	78	187	767
<b>saldo</b>	<b>88</b>	<b>119</b>	<b>12</b>	<b>-2</b>	<b>26</b>	<b>243</b>

Tabel 2.3: Geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2016 werkdagochtend

Uit tabel 2.3 blijkt dat er op een werkdagochtend een tekort aan parkeerplaatsen is in deelgebied 4. Dit tekort bedraagt in totaal 2 parkeerplaatsen. Over het totale gebied gezien is er een overschot van 243 parkeerplaatsen. Dit betekent dat een deel van de parkeerders met bestemming in deelgebied 4 in een van de andere deelgebieden parkeren.

### 2.2.2 Zaterdagmiddag

	deelgebieden					totaal
	1	2	3	4	5	
parkeervraag	341	43	13	60	141	598
parkeeraanbod	326	156	20	78	187	767
<b>saldo</b>	<b>-15</b>	<b>113</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>46</b>	<b>169</b>

Tabel 2.4: Geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2016 zaterdagmiddag

Uit tabel 2.4 blijkt dat op een zaterdagmiddag alleen in deelgebied 1 een tekort aan parkeerplaatsen wordt berekend. Dit tekort bedraagt 15 parkeerplaatsen. Dit wordt veroorzaakt door een voor dit tijdstip in vergelijking met de werkdagochtend hoger

gehanteerd aanwezigheidspercentage voor de in het centrum gesitueerde functies. Over het totale gebied gezien is er een overschot van 169 parkeerplaatsen.

### 2.2.3 Zondagmiddag

	deelgebieden					totaal
	1	2	3	4	5	
parkeervraag	401	51	30	91	138	711
parkeeraanbod	281	156	20	78	187	722
<b>saldo</b>	<b>-120</b>	<b>105</b>	<b>-10</b>	<b>-13</b>	<b>49</b>	<b>11</b>

Tabel 2.5: Geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2016 zondagmiddag

Tabel 2.5 geeft een tekort aan parkeerplaatsen in de deelgebieden 1, 3 en 4. Het tekort is het grootst in deelgebied 1, namelijk 120 parkeerplaatsen. In vergelijking met de zaterdagmiddag is dit grotere tekort te verklaren door (1) het lagere parkeeraanbod van 45 parkeerplaatsen en (2) de hogere gehanteerde aanwezigheidspercentages door de kenmerkende aantrekkingskracht van Ootmarsum op mensen die een dagje uit willen. Voor het gehele gebied is er een overschot van 11 parkeerplaatsen.

### 2.2.4 Resultaat Parkeerbalans

In tabel 2.6 is het resultaat van de geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2016 voor de deelgebieden 1 en 5 gepresenteerd.

	werkdag ochtend	zaterdagmiddag	zondagmiddag
parkeerbalans deelgebied 1	88	-15	-120
parkeerbalans deelgebied 5	26	46	49
<b>totaal</b>	<b>114</b>	<b>31</b>	<b>-71</b>

Tabel 2.6: Resultaat geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2016, deelgebied 1 en 5

Uit tabel 2.6 wordt geconcludeerd dat op zondagmiddag het beschikbare parkeeraanbod in de deelgebieden 1 en 5 niet toereikend is om de volledige parkeervraag van deze gebieden op te vangen. Op het drukste moment (zondagmiddag) bedraagt het tekort 71 parkeerplaatsen. Dit tekort wordt op dit moment (2016) reeds opgevangen door het parkeerterrein Stadsweide.

## 2.3 Parkeerbalans Ootmarsum 2020

In de tabellen 2.7 tot en met 2.9 zijn de resultaten van de geactualiseerde parkeerbalans voor de maatgevende momenten werkdagochtend, zaterdagmiddag en zondagmiddag opgenomen. De zaterdagavond wordt eveneens niet opgenomen.

### 2.3.1 Werkdagochtend

	deelgebieden					totaal
	1	2	3	4	5	
parkeervraag	260	44	9	84	168	565
parkeeraanbod	326	156	20	78	187	767
<b>saldo</b>	<b>66</b>	<b>112</b>	<b>11</b>	<b>-6</b>	<b>19</b>	<b>202</b>

Tabel 2.7: Geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2020 werkdagochtend

Uit tabel 2.7 blijkt dat er op een werkdagochtend een tekort aan parkeerplaatsen is in deelgebied 4. Dit tekort bedraagt in totaal 6 parkeerplaatsen. Over het totale gebied gezien is er een overschot van 202 parkeerplaatsen. Dit betekent dat een deel van de parkeerders met bestemming in deelgebied 4 in een van de andere deelgebieden parkeren.

### 2.3.2 Zaterdagmiddag

	deelgebieden					totaal
	1	2	3	4	5	
parkeervraag	394	52	14	63	147	670
parkeeraanbod	326	156	20	78	187	767
<b>saldo</b>	<b>-68</b>	<b>104</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>40</b>	<b>97</b>

Tabel 2.8: Geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2020 zaterdagmiddag

Uit tabel 2.8 blijkt dat op een zaterdagmiddag alleen in deelgebied 1 een tekort aan parkeerplaatsen wordt berekend. Dit tekort bedraagt 68 parkeerplaatsen. Dit wordt veroorzaakt door een voor dit tijdstip in vergelijking met de werkdagochtend hoger gehanteerde aanwezigheidspercentage voor de in het centrum gesitueerde functies. Over het totale gebied gezien is er een overschot van 97 parkeerplaatsen.

### 2.3.3 Zondagmiddag

	deelgebieden					totaal
	1	2	3	4	5	
parkeervraag	458	65	31	95	143	792
parkeeraanbod	281	156	20	78	187	722
<b>saldo</b>	<b>-177</b>	<b>91</b>	<b>-11</b>	<b>-17</b>	<b>44</b>	<b>-70</b>

Tabel 2.9: Geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2020 zondagmiddag

Tabel 2.9 geeft een tekort aan parkeerplaatsen in de deelgebieden 1, 3 en 4. Het tekort is het grootst in deelgebied 1, namelijk 177 parkeerplaatsen. In vergelijking met de zaterdagmiddag is dit grotere tekort te verklaren door (1) het lagere parkeeraanbod van 45 parkeerplaatsen en (2) de hogere gehanteerde aanwezigheidspercentages door de kenmerkende aantrekkingskracht van Ootmarsum op mensen die een dagje uit willen.

Voor het gehele gebied is dan ook een tekort te constateren van 70 parkeerplaatsen.

### 2.3.4 Resultaat parkeerbalans

Uit het onderzoek van 2006 is gebleken dat het parkeermotief in het weekend vooral toeristisch en recreatief van aard is. Het is daarom niet wenselijk om tekorten in de parkeerbalans op te vangen in woongebieden (deelgebieden 2, 3 en 4). Dit zal elders opgevangen moeten worden (Stadsweide). In het vervolg van deze notitie zal dus enkel het resultaat van de deelgebieden 1 en 5 worden meegenomen in de parkeerbalans. De parkeerbalans voor de deelgebieden 2, 3 en 4 gezamenlijk is op alle drie de momenten sluitend. Het resultaat van de parkeerbalans voor de deelgebieden 1 en 5 is opgenomen in tabel 2.10.

	werkdag ochtend	zaterdagmiddag	zondagmiddag
parkeerbalans deelgebied 1	66	-68	-177
parkeerbalans deelgebied 5	19	40	44
<b>totaal</b>	<b>85</b>	<b>-28</b>	<b>-133</b>

Tabel 2.10: Resultaat geactualiseerde parkeerbalans Ootmarsum 2020, deelgebieden 1 en 5

Uit tabel 2.10 wordt geconcludeerd dat op zaterdag- en zondagmiddag het beschikbare parkeeraanbod in de deelgebieden 1 en 5 niet toereikend is om de volledige parkeervraag van deze gebieden op te vangen. Op het drukste moment (zondagmiddag) bedraagt het tekort 133 parkeerplaatsen. Met andere woorden een tekort van (133-71) 62 parkeerplaatsen in 2020 ten opzichte van de situatie in 2016. Dit tekort zal worden opgevangen door het parkeerterrein Stadsweide.

## 3 Parkeervraag Commanderie

Naast de overloop vanuit het centrum zal het parkeerterrein Stadsweide tevens een rol vervullen voor de ontwikkeling van de Commanderie. In tabel 3.1 is het functieprogramma van de ontwikkeling gepresenteerd, inclusief de gehanteerde parkeernormen<sup>1</sup>. Deze uitgangspunten zijn overgenomen uit het bestemmingsplan Commanderie Ootmarsum.

functie	omvang (m <sup>2</sup> bvo)	gehanteerde parkeernorm	eenheid
poortgebouw:			
- brouwerij (werkplaats)	200	2,35	per 100 m <sup>2</sup> bvo
- horeca (café)	630	7,0	per 100 m <sup>2</sup> bvo
- openluchtmuseum (kantoor)	100	2,5	per 100 m <sup>2</sup> bvo
- bedrijfsgebouw	1 stuks	2,3	per woning
bijgebouw:			
- opslag (lageren bier)	250	1,05	per 100 m <sup>2</sup> bvo
- tentoonstellingen	170	1,9	per 100 m <sup>2</sup> bvo
- detailhandel	100	4,1	per 100 m <sup>2</sup> bvo

<sup>1</sup> Parkeernormen uit de Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014 van de gemeente Dinkelland.

Tabel 3.1: Ontwikkeling Commanderie

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is het kantoor van het openluchtmuseum en het café. Cafébezoekers zijn grotendeels van de tijd aanwezig buiten kantooruren. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In tabel 3.2 zijn voor de maatgevende momenten de gehanteerde aanwezigheidspercentages gepresenteerd. Deze aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de beleidsnotitie Parkeren & Bouwen 2014<sup>2</sup>.

functie	werkdag overdag	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
brouwerij (werkplaats)	100%	0%	0%	0%
horeca (café)	40%	70%	100%	45%
openluchtmuseum (kantoor)	100%	100%	0%	100%
bedrijfswoning	50%	60%	80%	70%
bezoek bedrijfswoning	20%	60%	100%	70%
opslag (lageren bier)	100%	0%	0%	0%
tentoonstellingen	100%	100%	0%	100%
detailhandel	60%	100%	0%	100%

Tabel 3.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages Commanderie

In tabel 3.3 is de parkeervraag van de ontwikkeling Commanderie voor de maatgevende momenten gepresenteerd.

	zonder dubbelgebruik	werkdag overdag	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
brouwerij (werkplaats)	5	5	0	0	0
horeca (café)	44	18	31	44	20
openluchtmuseum (kantoor)	3	3	3	0	3
bedrijfswoning	2	1	1	2	1
bezoek bedrijfswoning	0	0	0	0	0
opslag (lageren bier)	3	3	0	0	0
tentoonstellingen	3	3	3	0	3
detailhandel	4	2	4	0	4
parkeervraag		35	42	46	31

Tabel 3.3: Parkeervraag Commanderie

<sup>2</sup> Bij de functies openluchtmuseum (kantoor), tentoonstellingen en detailhandel wordt afgeweken van de geldende aanwezigheidspercentages conform de beleidsnotitie. Voor deze drie functies wordt op zaterdag- en zondagmiddag een aanwezigheidspercentages gehanteerd van 100%. Hiervoor is gekozen omdat het ondersteunende functies betreffen aan het openluchtmuseum.



Uit tabel 3.3 blijkt dat de ontwikkeling van de Commanderie op zaterdagavond de grootste parkeervraag heeft. Op dat moment zijn voor de ontwikkeling 46 parkeerplaatsen benodigd.

In het bestemmingsplan Commanderie staat beschreven dat 39 parkeerplaatsen gerealiseerd worden op eigen terrein. Dit betekent dat een groot deel van de parkeervraag van de Commanderie op eigen terrein kan worden voorzien. Tabel 3.4 maakt dit inzichtelijk.

	Werkdag overdag	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Parkeervraag Commanderie	35	42	46	31
Parkeeraanbod Commanderie	39	39	39	39
<b>Resultaat parkeervraag</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>0</b>

Tabel 3.4: Resultaat parkeervraag Commanderie

Uit tabel 3.4 blijkt dat op zaterdagmiddag en -avond een parkeervraag vanuit de Commanderie op de Stadsweide aanwezig is. Dit bedragen op het drukste moment (zaterdagavond) in totaal 7 parkeerplaatsen.

## 4 Advies omvang parkeerterrein Stadsweide

In de hoofdstukken 2 en 3 zijn respectievelijk de geactualiseerde parkeerbalans voor Ootmarsum en de parkeervraag van de Commanderie opgesteld. Om te komen tot een totale benodigde capaciteit voor het parkeerterrein Stadsweide worden deze twee resultaten samengevoegd. Het resultaat hiervan is gepresenteerd in tabel 4.1.

	werkdag- ochtend*	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
parkeervraag vanuit parkeerbalans Ootmarsum	0	28	0	133
parkeervraag vanuit ontwikkeling Commanderie	0	3	7	0
<b>totale parkeervraag</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>133</b>

\* Werkdagochtend en werkdagoverdag zijn binnen deze studie als gelijkwaardig beschouwd.

Tabel 4.1: Benodigde capaciteit Stadsweide ten behoeve van parkeerbalans centrum

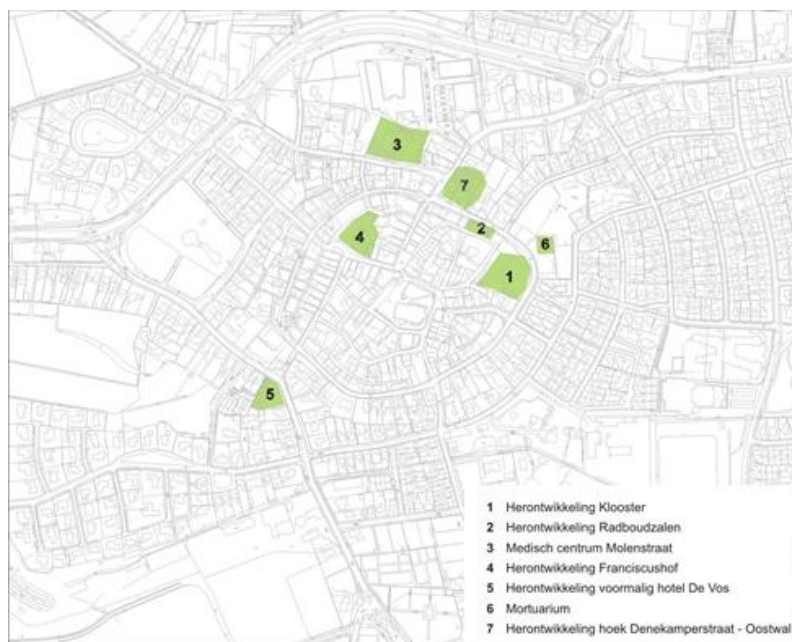
Uit tabel 4.1 blijkt dat de parkeervraag vanuit het centrum van Ootmarsum en de ontwikkeling van de Commanderie samen op de zondagmiddag het grootst is. Op de locatie Stadsweide zijn vanuit de parkeerbalans van het centrum op dat moment 133 parkeerplaatsen gewenst.

In de huidige situatie (2016) geldt dat het huidige parkeerterrein op Stadsweide op zondagmiddag voor een groot deel wordt bezet. Vanuit de parkeerbalans voor 2016 blijkt een vraagoverschot van 71 parkeerplaatsen. Deze parkeerders staan reeds op Stadsweide geparkeerd. Dit betekent dat met de nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Ootmarsum en de ontwikkeling van de Commanderie op de Stadsweide een uitbreiding van de parkeercapaciteit met minimaal (133-71) 62 parkeerplaatsen benodigd is ten behoeve van autoparkeren.

De gemeente Dinkelland is voornemens de drie touringcarparkeerplaatsen, in de huidige situatie gelegen aan de Smithuisstraat, te verplaatsen naar het parkeerterrein Stadsweide. Deze touringcarparkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers van het Openluchtmuseum. *“In praktijk blijkt dat de bestaande parkeerplaatsen voor de bussen bij het Openluchtmuseum, een lage parkeerintensiteit heeft. Gemiddeld staat er in een week bv. niet elke dag een bus, maar incidenteel staan er eens 1 a 2 bussen voor een bezoek aan het Openluchtmuseum”*, aldus de gemeente Dinkelland in overleg met het Openluchtmuseum Ootmarsum d.d. 20 april 2016. De vraag die nu staat is hoeveel touringcarparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op Stadsweide. Kijkend naar een toekomstbestendige oplossing (eventuele nieuwe ontwikkelingen in de toekomst) en het inzicht vanuit het overleg tussen de gemeente Dinkelland en het Openluchtmuseum worden vier touringcarparkeerplaatsen geadviseerd op parkeerterrein Stadsweide.

## Bijlage 1 Programma ontwikkelingen Ootmarsum

Voor het centrum van Ootmarsum en de directe omgeving is een aantal ontwikkelingen gepland. In 2006 zijn zeven herontwikkelingslocaties opgesteld. In figuur B1.1 zijn deze locaties gepresenteerd. Hierna worden de ontwikkelingen per locatie beschreven en worden de wijzigingen ten opzichte van het eerder opgestelde rapport inzichtelijk gemaakt.



Figuur B1.1: Herontwikkelingslocaties Ootmarsum

### Locatie 1: Herontwikkeling Klooster

De ontwikkeling van het Klooster is gewijzigd in drie winkels die nog ontwikkeld moeten worden. In tabel B1.1 is de wijziging in het programma gepresenteerd.

functie	geplande ontwikkeling	
	rapport 2009	geactualiseerde ontwikkeling
niet-dagelijkse detailhandel	1.060 m <sup>2</sup> bvo	1.060 m <sup>2</sup> bvo
restaurant	200 m <sup>2</sup> bvo	
kapel	450 m <sup>2</sup> bvo	
wonen	24 appartementen	

Tabel B1.1: Programma Klooster

### **Locatie 2: Herontwikkeling Radboudzalen**

De ontwikkeling van acht appartementen is komen te vervallen. Mogelijk komt er een atelier glasblazen; onderdeel van het programma als niet-dagelijkse detailhandel. In tabel B1.2 is de wijziging in het programma gepresenteerd.

functie	geplande ontwikkeling	
	rapport 2009	geactualiseerde ontwikkeling
niet-dagelijkse detailhandel	400 m <sup>2</sup> bvo	400 m <sup>2</sup> bvo
wonen	8 appartementen	

Tabel B1.2: Programma Radboudzalen

### **Locatie 3: Medisch Centrum Molenstraat**

Het nieuwe Medisch Centrum is inmiddels gerealiseerd conform het functieprogramma. In tabel B1.3 is het gerealiseerde programma gepresenteerd.

functie	geplande ontwikkeling	
	rapport 2009	geactualiseerde ontwikkeling
apotheek	350 m <sup>2</sup> bvo	350 m <sup>2</sup> bvo
arts	6 behandelkamers	6 behandelkamers
tandarts	5 behandelkamers	5 behandelkamers
fysiotherapie	6 behandelkamers	6 behandelkamers
overige medische praktijken	2 behandelkamers	2 behandelkamers
thuiszorg	150 m <sup>2</sup> bvo	150 m <sup>2</sup> bvo
wonen	23 appartementen	23 appartementen

Tabel B1.3: Programma Medisch Centrum Molenstraat

### **Locatie 4: Herontwikkeling Franciscushof**

De plannen voor herontwikkeling van deze locatie voorzien in de vestiging van het Ton Schulten museum, met daarin ondergebracht bijbehorende kunst-gerelateerde functies. Daarnaast wordt hier voorzien in de realisatie van een brasserie en een zestal woningen. Inmiddels zijn deze ontwikkelingen gerealiseerd. In tabel B1.4 is het functieprogramma van het Franciscushof gepresenteerd.

functie	geplande ontwikkeling	
	rapport 2009	geactualiseerde ontwikkeling
museum	900 m <sup>2</sup>	900 m <sup>2</sup>
horeca/brasserie	120 m <sup>2</sup>	120 m <sup>2</sup>
wonen	6 woningen	6 woningen

Tabel B1.4: Programma Franciscushof

#### **Locatie 5: Herontwikkeling voormalig Hotel De Vos**

In het vorige rapport is als functieprogramma voor deze herontwikkeling een aantal woningen en winkels opgenomen. Op realisatie van deze gehele herontwikkeling is geen zicht. Voor de toekomstige situatie worden alleen de woningen meegenomen. In tabel B1.5 is het gewijzigde programma gepresenteerd.

functie	geplande ontwikkeling	
	rapport 2009	geactualiseerde ontwikkeling
wonen	10 appartementen	10 appartementen
winkel	140 m <sup>2</sup> bvo	

Tabel B1.5: Programma voormalig Hotel De Vos

#### **Locatie 6: Mortuarium**

Binnen de laatste plannen voor de herinvulling van de kloostertuin is tevens de realisatie van een mortuarium voorzien. De hiervoor benodigde parkeerplaatsen zijn gevonden binnen het parkeerarsenaal van de kloostertuin. Om deze reden wordt deze inmiddels gerealiseerde ontwikkeling niet meegenomen in het nieuwe functieprogramma en de parkeerbalans.

#### **Locatie 7: Herontwikkeling hoek Denekamperstraat - Oostwal**

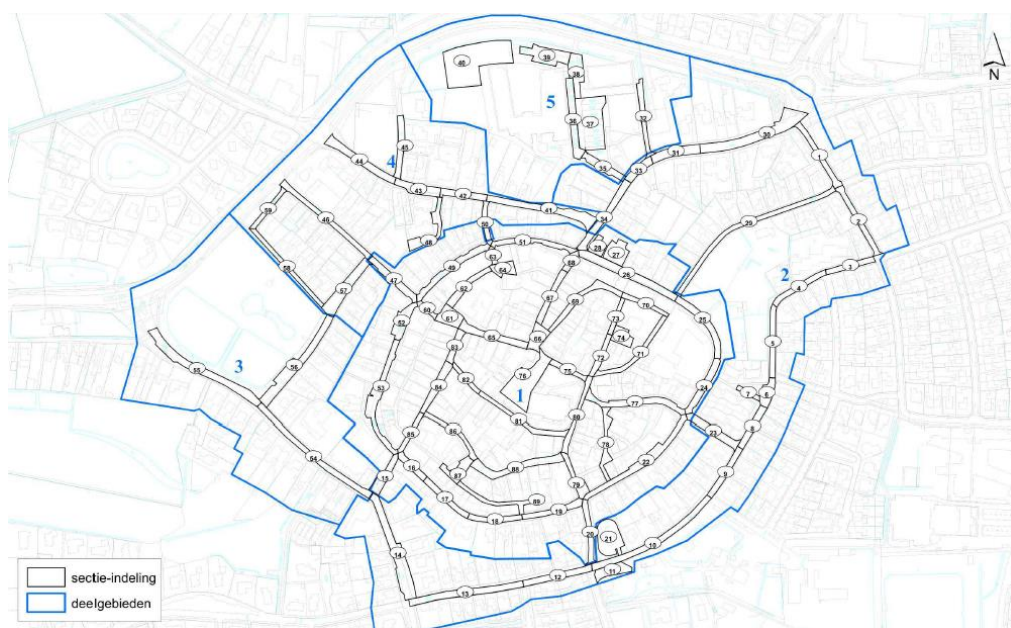
Oorspronkelijk was hier een herontwikkeling voorzien, waarbij de bestaande parkeerplaats op deze locatie zou vervallen. De plannen zijn inmiddels zodanig gewijzigd dat het oorspronkelijk hier geplande museum zal worden gevestigd op de locatie van het voormalige verzorgingstehuis Sint Franciscus (locatie 4). Vooralsnog zijn er geen plannen om deze locatie te gaan herontwikkelen. In de parkeerbalans wordt deze locatie dan ook niet meegenomen.

#### **Nieuwe ontwikkelingen Ootmarsum**

Ten opzichte van het vorige rapport is een aantal nieuwe ontwikkelingen op het programma gekomen. De hiernavolgende nieuwe ontwikkelingen zijn bekend of reeds gerealiseerd, maar worden niet meegenomen in de parkeerbalans omdat wat betreft de parkeervraag in de eigen behoefte wordt voorzien:

- nieuwbouw Albert Heijn en LIDL (conform parkeerbeleid, echter ook op zondag open);
- woningen Parkstraat (conform parkeerbeleid);
- nieuwbouw Commanderiestraat woningen acht stuks.

## Bijlage 2 Deelgebieden Ootmarsum



*Figuur B2.2: Deelgebieden Ootmarsum*

## Bijlage 3 Werking parkeermodel Ootmarsum

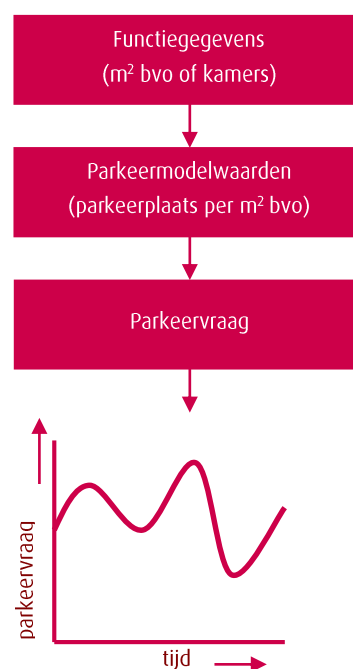
Om iets te kunnen zeggen over de toekomstige situatie wordt de parkeervraag nu eerst gerelateerd aan de functies in het centrum. De gevonden relatie tussen parkeervraag en functie wordt de parkeermodelwaarde genoemd: het aantal benodigde parkeerplaatsen per m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo). Deze parkeermodelwaarden zijn afgeleid uit het parkeeronderzoek dat in Ootmarsum op straat is uitgevoerd. Hiermee kan worden getoetst aan de feitelijke situatie in het centrum, en dat is tevens het hart van de berekening van de toekomstige parkeerbehoefte. De toekomstige aantallen m<sup>2</sup> winkels, kantoren en het aantal woningen worden daartoe vermenigvuldigd met de bijbehorende modelwaarden en de prognose is in essentie gereed. De parkeervraag van een functie is niet op elk moment van de week of dag hetzelfde. Om de fluctuatie van de parkeervraag in de berekeningen te verwerken worden correcties op basis van aanwezigheidspercentages toegepast. Deze geven per periode en per functie de mate waarin de parkeervraag wordt uitgeoefend weer.

In de parkeermodelwaarden zijn alleen functies opgenomen waarvan de parkeervraag (deels) opgevangen wordt op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

Voor functies die grotendeels op eigen terrein parkeren en functies die tijdens de onderzoeksdagen gesloten waren konden geen gebiedsspecifieke modelwaarden worden berekend. In die gevallen worden de algemene parkeernormen gebruikt. Parkeernormen van gemeente Dinkelland zijn door het gemeentebestuur en gelden voor de realisatie van nieuwe functies in de gemeenten, met daarbij onderscheid in type functie en locaties binnen of buiten de bebouwde kom.

De parkeermodelwaarden en aanwezigheidspercentages die voor Ootmarsum berekend zijn, staan in de tabellen B3.1 en B3.2 vermeld. De Ootmarsumse parkeermodelwaarden die berekend zijn, gelden alleen voor het openbaar parkeren en houden geen rekening met parkeerplaatsen op eigen terrein.

De waarden van de parkeernormen zoals die door de gemeente Dinkelland zijn vastgesteld geldt voor de totale vraag, inclusief de vraag die op eigen terrein wordt opgevangen. Voor wonen is in de parkeernormen rekening gehouden met 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners. De modelwaarden zoals afgeleid in Ootmarsum zijn lager dan de parkeernormen. Dit heeft te maken met:



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

- Wel of niet meenemen van parkeren op eigen terrein;
- Dubbelgebruik van voorzieningen. In een menggebied zoals stadshart Ootmarsum wordt eenzelfde parkeerplaats gebruikt voor bezoek aan meerdere winkels (dus bv naar een bakker en een warenhuis in hetzelfde bezoek).

functie	eenheid	parkeermodeelwaarden		Parkeernormen gemeente Dinkelland	
		parkeermodeelwaarden	centrum	rest bebouwde kom	
woning vrijstaand	woning	0,6 (deelgebieden 1 en 4) 0,3 (deelgebieden 2, 3 en 5)	1,8	2,3	
woning geschakeld	woning	0,6 (deelgebieden 1 en 4) 0,3 (deelgebieden 2, 3 en 5)	1,7	2,2	
woning appartement	woning	0,6 (deelgebieden 1 en 4) 0,3 (deelgebieden 2, 3 en 5)	1,4	1,9	
woning appartement nieuw	woning	1,4	1,4	1,9	
woning senioren	woning	0,6 (deelgebieden 1 en 4) 0,3 (deelgebieden 2, 3 en 5)	0,6	0,6	
kantoor met balie	100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	2,45	3,55	
kantoor zonder balie	100 m <sup>2</sup> bvo	2,4	1,85	2,55	
bedrijven	100 m <sup>2</sup> bvo	2,1	1,55	2,35	
detailhandel zondag open	100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	3,40	4,10	
detailhandel zondag niet open	100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	3,40	4,10	
café	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	6,0	7,0	
restaurants	100 m <sup>2</sup> bvo	10,0	11,0	15,0	
museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,6	1,1	
bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,45	1,15	
kerk	zitplaats	0,2 per m <sup>2</sup> bvo	0,15	0,15	
hotel	kamer	0,3	0,22	0,75	
arts, kruisgebouw	behandelkamer	1,8	2,25	3,25	
apotheek	eenheid	2,85	2,45	3,35	
verzorgingstehuis	bed	0,6	0,6	0,6	
sociaal cultureel	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0	-	-	
begraafplaats	begraafenis	20,0	nvt	31,6	

Tabel B3.1: Parkeermodeelwaarden Ootmarsum



functie	aanwezigheidspercentage		
	werkdagochtend	zaterdagmiddag	zondagmiddag
woningen	40%	50%	80%
kantoor met balie	100%	10%	0%
kantoor zonder balie	100%	0%	0%
bedrijven	100%	0%	0%
detailhandel zondag open	20%	70%	70%
dagelijkse zondag niet open	65%	100%	0%
café	20%	50%	75%
restaurants	0%	10%	40%
museum	0%	100%	80%
bibliotheek	50%	0%	0%
kerk	0%	0%	0%
hotel	50%	50%	50%
arts, kruisgebouw	100%	0%	0%
apotheek	100%	0%	0%
verzorgingstehuis	100%	30%	90%
sociaal cultureel	25%	100%	0%
begraafplaats	100%	100%	100%

*Tabel B3.2: Aanwezigheidspercentages Ootmarsum*

## **Bijlage 2 Watertoets**

Geachte heer/mevrouw M. Hesselink,

U heeft het Waterschap Vechtstromen geïnformeerd over het plan Ootmarsum, Stadsweide door gebruik te maken van de digitale watertoets ([www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl)). De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de Normale procedure van het watertoetsproces moet worden doorlopen. Naar aanleiding van deze digitale toets dient u zelf contact op te nemen met het waterschap Vechtstromen via tel.nr. 088-2203333.

#### **Watertoetsproces:**

Op grond van artikel 12 uit het besluit op de ruimtelijke ordening moeten ruimtelijke plannen zijn voorzien van een waterparagraaf. Hiervoor moet het proces van de watertoets worden doorlopen. Bij het watertoetsproces gaat het om het hele proces van vroegtijdig meedenken, informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterschap Vechtstromen kijkt wat de invloed van het plan op de waterhuishouding is en geeft een wateradvies. Daarbij toetst het waterschap het plan aan het voorkeursbeleid dat is geformuleerd.

#### **Waterparagraaf:**

In de waterparagraaf dienen de keuzes in ruimtelijke plannen ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd worden beschreven. Het wateradvies van het waterschap moet daarin zijn meegenomen.

Bij het opstellen van de waterparagraaf zijn ruimtelijk relevante criteria te onderscheiden in:

- criteria die betrekking hebben op de locatiekeuze;
- criteria die betrekking hebben op de inrichting van een ruimtelijk plan.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de thema's die, voor zover van toepassing, in de waterparagraaf moeten worden meegenomen:

- Veiligheid - *Waarborgen veiligheidsniveau*
- Wateroverlast - *Voorkomen en/of reduceren van wateroverlast. Vergroten veerkracht watersysteem*
- Verwerking hemelwater - *Vasthouden, bergen, afvoeren*
- Riolering - *Voorkomen van het ontstaan van afvalwater. Afvalwater afvoeren naar de rwzi*
- Watervoorziening - *Afstemmen op de toegekende functie*
- Volksgezondheid - *Minimaliseren risico op watergerelateerde ziekten en plagen*
- Bodemdaling (veengebieden) - *Tegengaan bodemdaling en reductie functiegeschiktheid*
- Grondwateroverlast - *Het tegengaan van grondwateroverlast*
- Oppervlaktewaterkwaliteit - *Behoud/realisatie goede waterkwaliteit voor mens en natuur en afstemming KRW*
- Grondwaterkwaliteit - *Behoud/realisatie goede waterkwaliteit voor mens en natuur*
- Verdroging - *Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden*
- Natte natuur - *Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur*

Voor genoemde thema's hebben niet alleen betrekking op het plangebied, maar ook op de omgeving van het plangebied.

Waterhuishoudkundige consequenties van een plan mogen niet op de omgeving afgewenteld worden.

Het waterschap streeft er naar om de ingrepen binnen een deelstroomgebied waterneutraal te houden. Wateraspecten die niet ruimtelijk relevant zijn, kunnen in het proces van de watertoets wel gesignaleerd maar niet geregeld worden. Dit houdt in dat als iets met een specifiek instrument geregeld kan worden, het niet met een ruimtelijk plan geregeld mag worden. Belangrijke regelstellende instrumenten zijn, de Keur van het waterschap, Activiteitenbesluit, peilbesluit, gemeentelijke verordening etc.

#### **Uitgangspunten waterschap Vechtstromen:**

Voor alle inbreidingen en uitbreidingen gelden in principe onderstaande beleidsregels. Deze dienen voor het plangebied specifiek uitgewerkt te worden.

##### *Algemeen*

Bij de keuze voor de locatie van het plangebied wordt rekening gehouden met de wateropgave en de eigenschappen van het watersysteem.

- Bij het stedenbouwkundig plan is water duidelijk het ordenend principe voor het plan. Water vormt daarmee een belangrijk aspect.
- Per project moet in het overleg tussen gemeente en waterschap worden bezien of maatwerkoplossingen nodig en/of wenselijk zijn.

##### *Afvalwater*

- Het afvalwater (het zwarte afvalwater van toilet, het grijze afvalwater van keuken, wasmachine en douche en het eventuele bedrijfsafvalwater) wordt afgevoerd naar de RWZI door middel van riolering.

### *Hemelwater*

- De afvoerpijk uit het plangebied door de toename van verhard oppervlak wordt afgevlakt door berging van hemelwater in wadi's of retentievijvers met een gedoseerde afvoer.
- De maximale hoeveelheid te lozen water wordt genormeerd in l/s/ha. bij een maatgevende neerslaghoeveelheid in mm per tijdseenheid. Binnen het beheergebied van waterschap Vechtstromen is de geldende normering per regio verschillend vastgesteld.
- Het hemelwater wordt zo min mogelijk verontreinigd en komt ten goede aan het lokale water- of grondwatersysteem.
- Zichtbare oppervlakkige afvoer van hemelwater heeft de voorkeur boven afvoer van hemelwater door buizen, vanwege het grotere risico op ongewenst lozingsgedrag en foutieve aansluitingen bij buizen.
- Infiltratie van hemelwater in de bodem via een graspassage is de beste optie, omdat hiermee zuivering, retentie en grondwateraanvulling worden gerealiseerd.
- Op kleine schaal kan dit goed door middel van individuele voorzieningen, op grotere schaal verdient de toepassing van wadi's de voorkeur.
- Afvoer van hemelwater vindt bij voorkeur plaats via de reeks regenpijp - perceelgoot - straatgoot - wadi.
- Bij het ontwerp van het bouwwerk wordt een zodanig samenspel van dakvlakken, dakgoten, regenpijpen en perceelgoten gekozen dat het water niet in riolen onder de grond hoeft.
- Goede alternatieven in geval van nauwelijks verontreinigd hemelwater zijn regenwaterhergebruik op individuele schaal of directe oppervlakkige afvoer naar sloten of vijvers met retentievoorzieningen op grotere schaal.
- In het geval van bedrijventerreinen met risico op vervuiling verdient hemelwaterafvoer via een verbeterd gescheiden rioelstelsel met retentievijvers de voorkeur.
- Het ontwerp van een verbeterd gescheiden stelsel wordt afgestemd op het risico op verontreiniging van het verhard oppervlak en het uitgangspunt dat de afvoer van relatief schoon hemelwater naar de RWZI wordt geminimaliseerd.

### *Grondwater*

- Het grondwater wordt zoveel mogelijk aangevuld met schoon infiltrerend water.
- Te hoge grondwaterstanden in natte winterperioden mogen worden beteugeld met drainage in de openbare weg en eventueel op de kavels zelf, mits dit niet leidt tot een permanente grondwaterstandsverlaging in of buiten het plangebied.
- De drainage voert af naar een wadi of naar oppervlaktewater; dus niet naar de RWZI.
- Vochtverlast door hoge grondwaterstanden wordt geminimaliseerd door te bouwen zonder kruipruimten en door kelders waterdicht te maken.

### *Oppervlaktewater*

- Bij de herinrichting van het oppervlaktewatersysteem zijn de benodigde afvoercapaciteit, de streefbeeld en de kwaliteitsdoelstellingen van het waterschap Vechtstromen leidend.
- Het oppervlaktewater wordt liefst op fraaie wijze geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan, zodanig dat het water beleefbaar is en goed te beheren.

Copyright Digitale watertoets - <http://www.dewatertoets.nl/>. Dit document is gegenereerd via de website <http://www.dewatertoets.nl/>. Het document mag alleen worden gebruikt ten behoeve van het plan, dat in dit document is omschreven. De informatie in dit document is houdbaar tot maximaal 1 jaar, gerekend vanaf de genoemde datum in dit document.

# Regels

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

#### 1.1 plan

Het bestemmingsplan Ootmarsum, Stadsweide met identificatienummer NL.IMRO.1774.OOTBPSTADSWEIDE-VG01 van de gemeente Dinkelland.

#### 1.2 bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

#### 1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### 1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### 1.5 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

#### 1.6 bedrijf

een onderneming gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten;

#### 1.7 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

#### 1.8 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

#### 1.9 bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

#### 1.10 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

#### 1.11 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

### **1.12 bouwperceel**

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

### **1.13 bouwperceelgrens**

De grens van een bouwperceel.

### **1.14 bouwvlak**

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

### **1.15 bouwwerk**

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

### **1.16 detailhandel**

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

### **1.17 erf**

een al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een woning en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van de woning;

### **1.18 gebouw**

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

### **1.19 geluidszoneringsplichtige inrichting**

een inrichting bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidszone moet worden vastgesteld;

### **1.20 hoofdgebouw**

Een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

### **1.21 overig bouwwerk**

Een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

### **1.22 pand**

De kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

### **1.23 peil**

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk in de overige situaties de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- c. het peil zoals door of namens burgemeester en wethouders is/wordt bepaald.

### **1.24 risicovolle inrichting**

een inrichting bij welke ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) een grenswaarde, richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;



## **Artikel 2     Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### **2.1     de dakhelling**

Langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

### **2.2     de goothoogte van een bouwwerk**

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

### **2.3     de inhoud van een bouwwerk**

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### **2.4     de bouwhoogte van een bouwwerk**

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een (openbare) nutsvoorziening;
- b. een gasontvangstation;

met daaraan ondergeschikt:

- c. groenvoorzieningen;
- d. wegen en paden;
- e. tuinen, erven en terreinen.

#### 3.2 Bouwregels

##### 3.2.1 Nutsvoorziening

Voor het bouwen van nutsvoorzieningen gelden de volgende regels:

- a. een gebouw ten dienste van een nutsvoorziening mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag niet meer dan 5 m bedragen.

##### 3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag ten hoogste 1 m bedragen met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen achter de naar de weg gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw dan wel het verlengde daarvan ten hoogste 2 m bedraagt;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 m bedragen.

#### 3.3 Afwijken van de bouwregels

##### 3.3.1 Bouwen buiten bouwvlak

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 3.2.1 onder a ten behoeve van de realisering van gebouwen ten dienste van nutsvoorzieningen buiten het bouwvlak, met dien verstande dat:

- a. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

#### 3.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van horeca;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van zelfstandige detailhandel;
- c. volle inrichtingen, vuurwerkbedrijven en/of geluidszoneringsplichtige inrichtingen;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van wonen. Onder het gebruik wordt tevens verstaan het laten gebruiken.

## Artikel 4 Groen

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. water(berging) en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- c. bermen en beplanting;
- d. wegen, paden en erfontsluitingen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. kunstwerken;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder begrepen duikers en/of dammen.

### 4.2 Bouwregels

#### 4.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

#### 4.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erfafscheidingen bedraagt maximaal 2 m;
- b. de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt maximaal 8 m.

### 4.3 Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. een goede woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

### 4.4 Afwijken van de bouwregels

#### 4.4.1 Hoogte bouwwerk geen gebouw zijnde

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

- het bepaalde in 4.2.2 ten behoeve van bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een hoogte van maximaal 12 meter, met dien verstande dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

### 4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 4.5.1 Verbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het af- en/of vergraven en/of ophogen van gronden;
- b. het verwijderen van bomen en/of houtgewas, alsmede de verwijdering van bodem- en oeervervegetaties;
- c. het aanplanten van bomen en/of houtgewas;
- d. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, paden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen, zulks indien de oppervlakte van

- de aan te brengen verharding 100 m2 of meer bedraagt;
- e. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- f. het aanleggen, verbreden en dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- g. het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden.

#### *4.5.2 Uitzondering op verbod*

Het bepaalde in artikel 4.5.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;

#### *4.5.3 Afwegingskader*

De in lid 4.5.1 genoemde vergunning kan uitsluitend worden verleend indien door het uitvoeren van de werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden dan wel door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden van het gebied en hieraan door het stellen van voorwaarden niet of onvoldoende kan worden tegemoet gekomen.

## Artikel 5 Verkeer

### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en paden;
- b. parkeervoorzieningen;

met daarbij behorende:

- c. groenvoorzieningen;
- d. speelvoorzieningen;
- e. water(berging)
- f. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. duikers en/of dammen.
- h. nutsvoorzieningen;
- i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 5.2 Bouwregels

#### 5.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

#### 5.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 6 m mag bedragen.

### 5.3 Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmeting van de bebouwing, ten behoeve van;

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. een goede woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

## **Artikel 6      Leiding - Gas**

### **6.1      Bestemmingsomschrijving**

De op de verbeelding als zodanig aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van ondergrondse hoge druk gastransportleidingen (inclusief voorzieningen) met de daarbij behorende belemmeringenstroken.

### **6.2      Voorrangsbepaling**

De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

### **6.3      Bouwregels**

Op of in de in 6.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.

### **6.4      Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

### **6.5      Specifieke gebruiksregels**

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding.

### **6.6      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### *6.6.1      Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning*

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding – Gas zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen en rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;
- b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
- d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

#### *6.6.2      Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod*

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

- a. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
- c. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
- d. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

### *6.6.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning*

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet schaden.

### *6.6.4 Toelaatbaarheid*

Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning, als bedoeld in 6.6.1 wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

## **Hoofdstuk 3      Algemene regels**

### **Artikel 7      Anti-dubbelregel**

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.



## **Artikel 8      Algemene bouwregels**

### **8.1      Bestaande en afwijkende maatvoering**

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van de maatvoering en situering van gebouwen gelden de bouwregels, zoals die onder de bestemming zijn voorgeschreven, dan wel de bestaande overschrijding daarvan, zoals deze bestond ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan, en destijds in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet is gerealiseerd.

### **8.2      Ondergeschikte bouwdelen**

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken, buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.

## **Artikel 9      Algemene gebruiksregels**

### **9.1      Strijdig gebruik**

Onder gebruik in strijd met alle bestemmingen wordt in elk geval verstaan:

- a. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
- b. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, waarbij in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt: brand- en explosiegevaarlijke opslag, waaronder opslagruimte voor vuurwerk, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
- c. het plaatsen en/of geplaatst houden van onderkomens;
- d. een gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting dan wel ten behoeve van prostitutie.

### **9.2      Uitzondering**

Het bepaalde in artikel 9.1 is niet van toepassing:

- a. op (tijdelijk) gebruik voor de realisering en/of handhaving van de bestemmingen of het normale onderhoud van de gronden en/of bouwwerken;
- b. op de opslag voor de normale bedrijfsvoering van de in het plan toegelaten bedrijven.

## **Artikel 10 Algemene aanduidingsregels**

### **10.1 vrijwaringszone - molenbiotoop**

#### *10.1.1 Aanduidingsomschrijving*

Ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone - Molenbiotoop' zijn de gronden, onverminderd het in deze regels bepaalde ten aanzien van de voor deze gronden overige geldende bestemmingen, mede bestemd voor het beschermen van de functie van de in dit gebied voorkomende molen als werktuig en van zijn waarde als landschapsbepalend element.

#### *10.1.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*

Ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone - Molenbiotoop' is het verboden zonder een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, geen normale onderhouds- of exploitatiewerkzaamheden zijnde, uit te voeren:

- a. het planten van bomen, heesters en andere opgaande beplantingen indien deze een hoogte kunnen bereiken die de hoogte van 6,80 m (de hoogte van de onderkant van een verticaal staande wiek) te boven gaat.

#### *10.1.3 Afwegingskader*

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden bedoelde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien door die werken de belangen van de betreffende molen als werktuig niet in onevenredige mate worden geschaad.

#### *10.1.4 Wijzigingsbevoegdheid*

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen en de aanduiding wijzigen in die zin dat de zone wordt aangepast of vervalt indien daartoe als gevolg van wijziging in gebruik, regelgeving of vergunningverlening aanleiding bestaat.

### **10.2 Veiligheidszone - bedrijven**

#### *10.2.1 Bouwregels*

In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt op of in de gronden ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bedrijven' het volgende:

- er mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone-bedrijven' geen kwetsbare objecten worden gebouwd.

#### *10.2.2 Specifieke gebruiksregels*

Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen:

- het gebruik van de gronden en bouwwerken binnen 'Veiligheidszone-bedrijven' voor kwetsbare objecten.

## Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

### 11.1 Afwijkingsregels

Bij een omgevingsvergunning kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan, de woonsituatie, het straat- en bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afgeweken worden van het bepaalde in deze regels of de aanduidingen op de verbeelding, voor:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages, tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de regels en toestaan dat het beloop of het profiel van de wegen of de aansluiting van de wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of de intensiteit daartoe aanleiding geeft;
- c. de regels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- d. de regels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 10 m;
- e. de regels en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten wordt vergroot tot ten hoogste 40 m, mits:
  1. de noodzaak tot plaatsing wordt aangetoond;
  2. de te plaatsen mast (deels) door bomen gecamoufleerd wordt dan wel dat bij de plaatsing wordt aangesloten bij bestaande gebouwen en andere verticale elementen;
  3. door middel van een landschapsplan aansluiting wordt gezocht bij de omliggende omgeving en/of landschapselementen;
  4. het principe van site-sharing wordt toegepast;
  5. door de plaatsing de beeldkwaliteit van de omgeving niet wordt verstoord;
  6. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het gebied en zijn bebouwing;
  7. er afstemming plaatsvindt met de Nota antennebeleid gemeente Dinkelland (2008);
- f. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, wordt vergroot, mits:
  1. deze vergroting niet meer dan 10 m<sup>2</sup> per plaatselijke verhoging bedraagt;
  2. de vergroting leidt tot een hoogte welke ten hoogste 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw bedraagt.

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 12 Overgangsrecht

#### 12.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of 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,
  1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  2. 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.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in 12.1 sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het 12.1 sub a met maximaal 10%.
- c. 12.1 sub a 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.

#### 12.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet, behoudens voor zover uit de Richtlijn 79/409/EEG en 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand onderscheidenlijk van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna beperkingen voortvloeiende ten aanzien van ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand gebruik.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 12.2 sub a 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.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in 12.2 sub a 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.
- d. 12.2 sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

### **Artikel 13 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan: Ootmarsum, Stadsweide van de gemeente Dinkelland.



## LEGENDA

### Plangebied

Bestemmingsplan "Ootmarsum, Stadsweide"

### Bestemmingen

#### Bestemmingen

- B-NV Bedrijf - Nutsvoorziening
- G Groen
- V Verkeer

### Ligging plangebied

### Bestemmingen

#### Dubbelbestemmingen

Leiding - Gas

### Aanduidingen

#### Bouwvlak

Bouwvlak

#### Gebledsaanduidingen

- vrijwaringszone - molenbiotoop
- veiligheidszone - bedrijven

### Verklaring

Topografische gegevens en bestaande ondergrond



## GEMEENTE DINKELLAND

Bestemmingsplan:  
"Ootmarsum, Stadsweide"

code: 15JA107    schaal 1:1000    formaat: A2    NL.IMRO.1774.OOTBPSTADSWEIDE-VG01

status:	datum:	tervisielegging:	get:
vastgesteld	20-09-2016		JK
ontwerp	18-05-2016		JK
voorontwerp	06-01-2016		JK
concept			
kaart: ---			