



GEMEENTE RIJSSEN-HOLTEN

Bestemmingsplan Kern Rijssen, herontwikkeling Stationsomgeving

Augustus 2014

Ontwerp



BESTEMMINGSPLAN

KERN RIJSSEN, HERONTWIKKELING STATIONSOMGEVING

Plannaam: Kern Rijssen, herontwikkeling Stationsomgeving
IMRO-nummer: NL.IMRO.1742.BPRC2012002-0301
Plantype: Bestemmingsplan
Status: Ontwerp



Twentepoort Oost 16a
7609 RG ALMELO

t. 0546-45 44 66
e. info@bjz.nu
i. www.bjz.nu

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	6
1.1	AANLEIDING	6
1.2	LIGGING VAN HET PLANGEBIED	6
1.3	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN	8
1.4	HUIDIGE PLANOLOGISCHE REGIEM.....	8
1.5	LEESWIJZER	9
HOOFDSTUK 2	DE HUIDIGE SITUATIE	10
2.1	HISTORISCHE ONTWIKKELING	10
2.2	HET PLANGEBIED	11
HOOFDSTUK 3	PLANBESCHRIJVING	13
3.1	HERONTWIKKELING STATIONSOMGEVING	13
3.2	VERKEER EN PARKEREN	15
HOOFDSTUK 4	DETAILHANDELSONTWIKKELING EN KANTOREN	19
4.1	DISTRIBUTIEVE TOETS	19
4.2	RUIMTELIJK ECONOMISCHE ONDERBOUWING KANTOREN	22
HOOFDSTUK 5	BELEIDSKADER	24
5.1	RIJKSBELEID	24
5.2	PROVINCIAAL BELEID	27
5.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	34
HOOFDSTUK 6	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	37
6.1	GELUID	37
6.2	BODEMKWALITEIT.....	39
6.3	LUCHTKWALITEIT	40
6.4	EXTERNE VEILIGHEID.....	42
6.5	MILIEUZONERING	44
6.6	ECOLOGIE.....	46
6.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	48
6.8	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	49
HOOFDSTUK 7	WATERASPECTEN.....	51
7.1	VIGEREND BELEID.....	51
7.2	WATERPARAGRAAF	52
HOOFDSTUK 8	JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING	57
8.1	INLEIDING.....	57
8.2	OPZET VAN DE REGELS	57
8.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS.....	59
HOOFDSTUK 9	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	61
HOOFDSTUK 10	VOOROVERLEG & INSpraak.....	62
10.1	VOOROVERLEG.....	62

10.2 INSPRAAK..... 62

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING 64

BIJLAGE 1 VERKEERSONDERZOEK..... 64
BIJLAGE 2 MODELLEN LADEN EN LOSSEN 64
BIJLAGE 3 DISTRIBUTIEVE TOETS EN EFFECTEN ONTWIKKELING RIJSSSEN - STATIONSOMGEVING 64
BIJLAGE 4 SECOND OPINION DPO ADVIESBUREAU SEINPOST BV..... 64
BIJLAGE 5 RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONDERBOUWING KANTOREN..... 64
BIJLAGE 6 AKOESTISCH ONDERZOEK..... 64
BIJLAGE 7 VERKENNEND BODEMONDERZOEK..... 64
BIJLAGE 8 BRIEF PROVINCIE OVERIJSEL INZAKE BODEMONDERZOEK 64
BIJLAGE 9 LUCHTKWALITEITSONDERZOEK..... 64
BIJLAGE 10 RISICOBEREKENINGEN 64
BIJLAGE 11 ADVIES BRANDWEER TWENTE 64
BIJLAGE 12 QUICKSCAN NATUURWAARDENONDERZOEK..... 64
BIJLAGE 13 ARCHEOLOGISCH ADVIES OVERSTICHT 64
BIJLAGE 14 GEOHYDROLOGISCH ONDERZOEK ORANJEWOUDE 64
BIJLAGE 15 MEMO ACTUALISATIE GEOHYDROLOGISCH ONDERZOEK 64

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Naast het station in de kern Rijssen ligt al ruim 10 jaar een braakliggend terrein. Op dit terrein ontbreekt begeleidende bebouwing langs het stationsplein, de spoorlijn Deventer-Almelo en de Stationsdwarsweg. Dit terwijl een stationsomgeving een prominente locatie in de stad dient te zijn. Als schakelpunt tussen het station en de binnenstad van Rijssen komen er dagelijks veel passanten voorbij. Er is derhalve sprake van een ongewenste open ruimte op een prominente plek in de kern Rijssen.

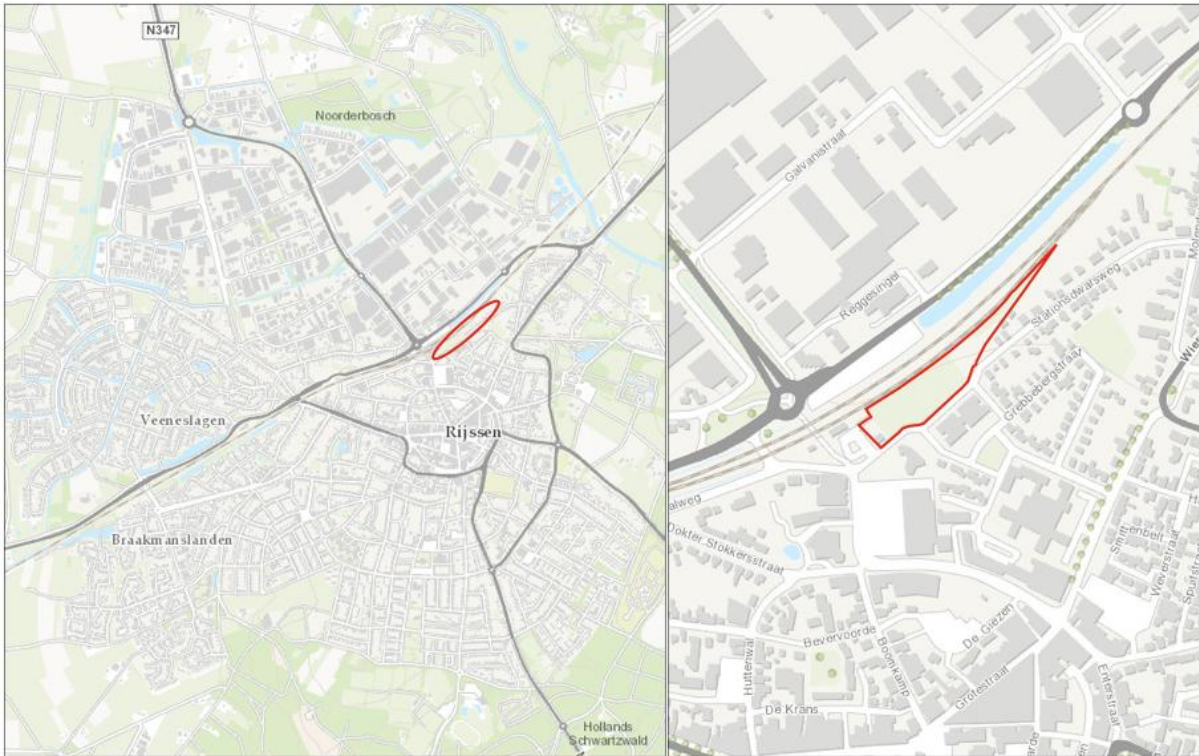
De gemeente Rijssen-Holtten wil samen met Ter Steege Vastgoed de stationsomgeving herontwikkelen. De herontwikkeling dient te voorzien in een stedenbouwkundige verantwoorde invulling van het terrein waardoor een nieuwe karaktervolle plek wordt gecreëerd en de belevingswaarde van de locatie wordt vergroot. Een juiste invulling van het gebied qua functies draagt bij aan de belevingswaarde en de dynamiek van het gebied. Hierbij bestaat de gewenste invulling van het gebied uit functies als een supermarkt (Albert Heijn), twee dagwinkels (bijvoorbeeld een slijterij of een slager), zelfstandige kantoren, commerciële dienstverlening en/of horeca, woningen in de vorm van maximaal 32 appartementen en een groenvoorziening.

Zoals aangegeven maakt de ontwikkeling van zelfstandige kantoren onderdeel uit van het plan. Aan de overzijde van het spoor, op het bedrijventerrein, is de realisatie van zelfstandige kantoren middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk. In overleg met de gemeente en provincie is overeengekomen om deze wijzigingsbevoegdheid te verwijderen van een perceel met een oppervlakte van circa 1.500 m² middels dit bestemmingsplan. Omdat deze wijziging beperkt van aard is en geen invloed heeft op de overige bouw- en gebruiksmogelijkheden in de omgeving, wordt hier in deze plantoelichting, met uitzondering van dit hoofdstuk, 5.2.4.1 en paragraaf 8.3, gaan nadere aandacht aan besteed.

Omdat het gewenste plan niet in overeenstemming is met het geldend bestemmingsplan is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. In voorliggend bestemmingsplan zal worden aangetoond dat de herontwikkeling van het stationsgebied in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied dat herontwikkeld wordt is gelegen in de kern Rijssen nabij het centrum. Aan de noordzijde wordt dit deel van het plangebied begrensd door het spoor en aan de zuidzijde door de Stationsdwarsweg en enkele achtertuinen van woningen aan de Stationsdwarsweg. Aan de oostzijde vormt het stationsplein de grens. Het herontwikkelingsgebied is ruim 1,2 hectare groot. De ligging van het te herontwikkelen plangebied in de kern Rijssen en de ligging van dit gebied tussen de spoorlijn Deventer-Almelo en de Stationsdwarsweg wordt weergegeven in afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1: Ligging van het plangebied (Bron: ArcGIS)

Zoals in de aanleiding aangegeven wordt de wijzigingbevoegdheid om de bestemming 'Bedrijventerrein' om te zetten naar 'Kantoren' middels dit bestemmingsplan op een perceel met een omvang van circa 1.500 m² verwijderd. Dit bewuste perceel wordt weergegeven in afbeelding 1.2.



Afbeelding 1.2: Ligging perceel waarvan de wijzigingsbevoegdheid middels dit plan verwijderd wordt (Bron: ArcGIS)

Opgemerkt wordt dat daar waar in deze plantoelichting gesproken wordt over 'plangebied', uitsluitend het te herontwikkelen gebied wordt bedoeld zoals weergegeven in afbeelding 1.1. Daar waar noodzakelijk wordt het perceel waarvan de wijzigingsbevoegdheid wordt verwijderd specifiek genoemd.

1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan 'Kern Rijssen, herontwikkeling Stationsomgeving' bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.1742.BPRC2012002-0301) en een renvooi;
- regels (met bijbehorende bijlagen).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.4 Huidige planologische regiem

De herontwikkelingslocatie kent momenteel geen geldend bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan voorziet voor wat betreft de gronden in het plangebied in de juridisch-planologische kaders voor de voorgenomen herontwikkeling van het stationsgebied.

Het perceel waarvan de wijzigingsbevoegdheid wordt verwijderd maakt onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Rijssen'. Dit plan is op 23 september 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Rijssen-Holten. Een uitsnede van de verbeelding van dit plan met daarin weergegeven het bewuste perceel is opgenomen in afbeelding 1.3.



Afbeelding 1.3: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Rijssen' (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Het voert te ver om in dit geval de bestemming 'Bedrijventerrein' uitgebreid toe te lichten. Dit temeer omdat deze bestemming niet wijzigt en in dit plan, met uitzondering van de bewuste wijzigingsbevoegdheid en de regels die niet van toepassing zijn op dit perceel, integraal wordt overgenomen.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ontwikkeling van Rijssen en wordt een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving.

De in het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving uitgevoerde distributieve toets wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van rijk, provincie en de gemeente Rijssen-Holten beschreven.

In hoofdstuk 6 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue.

Hoofdstuk 7 gaat in op de wateraspecten waaronder de watertoets.

In de hoofdstukken 8 en 9 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid van het project.

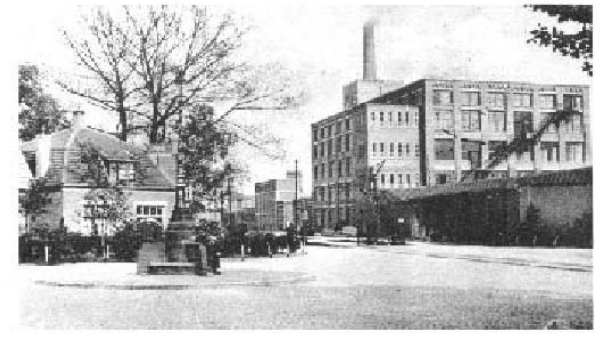
Hoofdstuk 10 gaat in op de inspraak en het vooroverleg.

HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE SITUATIE

2.1 Historische ontwikkeling

Rijssen is ontstaan op de overgang van de hoge gronden van het in het zuiden gelegen stuwwalcomplex (de Rijsserberg) en de ten noorden van dit complex gelegen lagere gronden die gevormd worden door de uitgestrekt veengebieden en de langs de Regge gelegen gronden. De hogere gronden leenden zich goed voor de akkerbouw, wat resulteerde in een vestiging op de lagere zandgronden die tussen de lagere weidegronden en de hogere akkerbouwgronden gelegen waren.

In 1243 kreeg Rijssen stadsrechten, waardoor ze tevens een grotere zelfstandigheid verkreeg. Uiteindelijk ontstonden in de buurt van oude bewoningskernen door de ophoging esdekken. In de 16e en 17e eeuw ontstonden ambachten als wevers en schoenmakers. In de tweede helft van de 19e eeuw heeft Rijssen zich ontwikkeld tot een industriestad. De stationsomgeving stond in die tijd in het teken van textiel. Ter plaatse bevonden zich de fabriekscomplexen van Ter Horst & Co. Deze complexen strekten zich uit van het directe stationsgebied tot de Wierdensestraat. Na de crisis in de textielindustrie kwamen de complexen leeg te staan en werden nadien gesloopt.



Afbeelding 2.1: Fabriekscomplex Ter Horst & Co

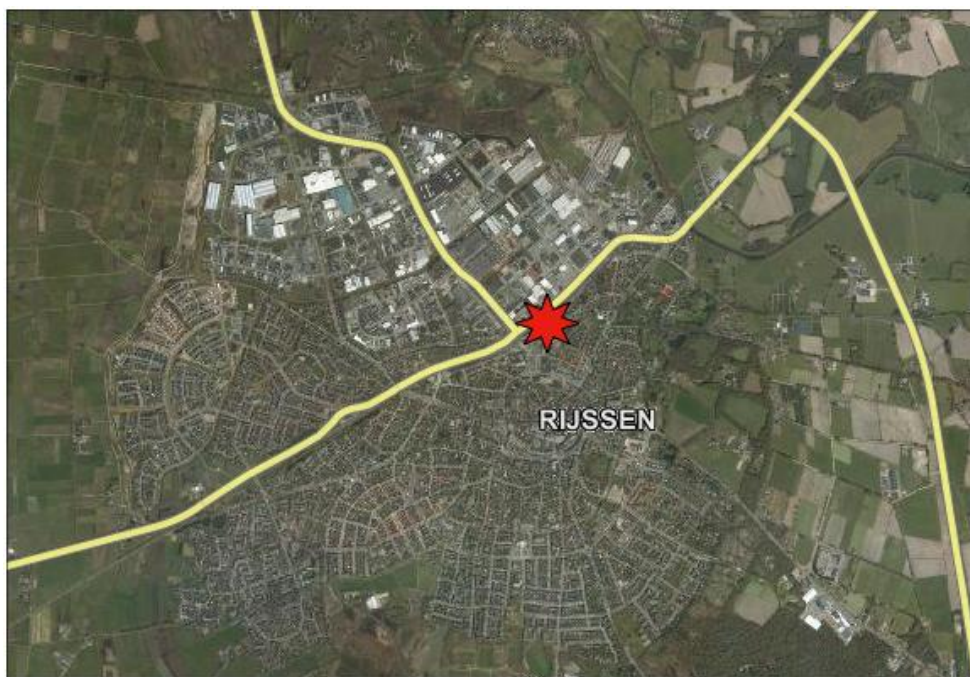
De grootste veranderingen in het ruimtelijk beeld zijn in de laatste decennia tot stand gekomen (zie ook afbeelding 2.2). Zo werd de es grotendeels volgebouwd, werden de Hagslagen voor een groot deel als woongebied ingericht en zijn de lager gelegen gronden ten zuiden van de Holterstraatweg grotendeels bebouwd. Een groot deel van De Mors (ontgonnen veengebied) is inmiddels voor industriële doeleinden in gebruik genomen. Nu nog is de oorspronkelijke middeleeuwse ronde structuur te herkennen. Deze wordt begrensd door de Walstraat, De Huttenwal, De Watermolen en de Oranjestraat. Hierdoor is de concentrische opbouw ontstaan. Rondom de kern lagen stadswallen. Bij de Watermolen en Oranjestraat is dit nog herkenbaar in de hoogteverschillen in de ondergrond. De kenmerkende ronde burchtvorm, doorsneden met radiale historische uitvalswegen is nog aanwezig en cultuurhistorisch waardevol.



Afbeelding 2.2: Historische kaarten Rijssen uit 1900, 1950 en anno nu (Bron: Provincie Overijssel)

2.2 Het plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de rand van de centrumring van Rijssen tussen het centrum van Rijssen en bedrijventerrein De Mors. Het plangebied is gelegen naast het station en nabij de drukbereden Reggesingel. Dagelijks passeren circa 2000 fietsers en circa 20.000 auto's de Reggesingel. Ten noorden van het plangebied (achter de Reggesingel) bevindt zich tevens de provinciale weg N347 richting Nijverdal/ Zwolle en de verbindende schakel (via de N350) naar de rijksweg A1. In afbeelding 2.2 is de ligging van het plangebied in de kern Rijssen en nabij deze verkeerscorridors weergegeven.



Afbeelding 2.2: Ligging van het plangebied in de kern Rijssen (Bron: Provincie Overijssel)

Het plangebied is gelegen in de kern Rijssen nabij het centrum. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door het spoor en aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Stationsdwarsweg en enkele achtertuinen van woningen aan de Stationsdwarsweg. Aan de oostzijde vormt het stationsplein de grens. Het gebied is ruim 1,2 hectare groot. In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied aangegeven.

Tussen de spoorlijn Deventer-Almelo, ten noorden van het plangebied, bevindt zich een parkeerterrein voor de openbaarvervoer reizigers en in het verlengde van het parkeerterrein is een retentievijver gelegen ten behoeve van hemelwaterafvoer vanuit de stationsomgeving.

Net buiten het plangebied is het stationsgebouw gelegen welke al dateert uit 1886. Bij dit gebouw bevindt zich het huidige busstation. Haaks op het stationsgebouw is de verbinding met het centrum van Rijssen via de Boomkamp. In de nabijheid van het station bevinden zich verder de brandweerkazerne, het politiebureau en de Open Hof, gelegen tegenover het plangebied.

De gronden in het plangebied zijn, met uitzondering van het gebouw in de zuidwestelijke hoek van het plangebied, onbebouwd. Het betreffen gronden die na de sloop van de hier voorheen aanwezige bebouwing braak zijn blijven liggen. De luchtfoto in afbeelding 2.3 geeft een beeld van de huidige situatie in het plangebied.



Afbeelding 2.3: Luchtfoto huidige situatie plangebied (Bron: Provincie Overijssel)

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

In hoofdstuk 2 is al ingegaan op de huidige situatie in het plangebied. In dit hoofdstuk zal op de ontwikkeling zelf worden ingegaan.

3.1 Herontwikkeling Stationsomgeving

3.1.1 Algemeen

Naast het station in de kern Rijssen ligt al ruim 10 jaar een braakliggend terrein. Op dit terrein ontbreekt begeleidende bebouwing langs het stationsplein, de spoorlijn en de Reggesingel en de Stationsdwarsweg. Dit terwijl het stationsgebied een prominente locatie dient te zijn. Als schakelpunt tussen het station en de binnenstad van Rijssen komen er dagelijks veel passanten voorbij. Er is derhalve sprake van een ongewenste open ruimte op een prominente plek in het binnenstedelijk gebied van Rijssen.

Het streven is om met de invulling van het stationsgebied een nieuwe karaktervolle plek te creëren en het vergroten van de belevingswaarde van deze locatie.

3.1.2 Gewenste ruimtelijke invulling

De stationsomgeving biedt ruimte voor een stedelijk profiel. Het stationsplein dient duidelijk de voorkant te zijn van het stationsgebied met een mogelijk hoogteaccent, welke afloopt richting de Stationsdwarsweg. Aan het stationsplein is ruimte voor een hoogteaccent van maximaal 20 meter met maximaal 5 bouwlagen. De bouwhoogte wordt afgebouwd richting de aangrenzende woonwijk en het spoor. Het gebied gaat de koppeling vormen tussen de 'nieuwstad' en het historisch centrum. Vanuit de trein is het gebied onderdeel van het beeld van Rijssen.

Het stationsgebied krijgt een eigen karakter, zodat het de stad nieuwe kwaliteiten biedt, zowel in ruimte als in programma. De Boomkamp en de Watermolen bieden ruimte voor een meer stedelijke invulling. Mede hierdoor kan de kleinschaligheid van de binnenstad worden behouden.

In afbeelding 3.1 is een tekening van de gewenste situatie opgenomen. Deze situatietekening geeft een globaal beeld van de mogelijk invulling van het gebied. Benadrukt wordt dat dit slechts een impressie betreft, de daadwerkelijke uitwerking kan hiervan afwijken.



Afbeelding 3.1: Situatietekening gewenste invulling stationsomgeving

Het stationsgebied vormt een belangrijke entree van de stad (met name voor treinreizigers). Voor fietsers en voetgangers is het tevens een belangrijk knooppunt tussen 'Noord' en 'Zuid'. Automobilisten bereiken de stationsomgeving via de Boomkamp / Watermolen, de Molenstalweg of de Stationsdwarsweg. Het is daarom belangrijk om het stationsplein om te vormen tot een karaktervolle plek met voldoende verblijfskwaliteit.

Om de verblijfskwaliteit van het stationsplein te vergroten zijn een aantal ingrepen gewenst:

- Voldoende wandwerking aan het plein. Dat geldt zowel voor de spoorzijde, de hoek Boomkamp – Stationsdwarsweg alsmede de nieuw te vormen pleinwand (westgevel van de nieuwe ontwikkeling). Om deze reden is ook een minimale bouwhoogte opgenomen in de regels van dit plan;
- Voldoende functies die invulling geven aan een prettig verblijfsklimaat. Vandaar de suggestie van horeca aan de pleinzijde van de ontwikkeling. Maar ook kantoren of appartementen en de Albert Heijn kunnen de levendigheid en sociale controle van het gebied versterken.

3.1.3 Programma

De herontwikkeling van het gebied moet in belangrijke mate bijdragen aan een correctie van het verbrokkelde beeld van het stationsgebied. Er dient sprake te zijn van een harmonische wisselwerking tussen de stationsomgeving en het gebied gelegen ten zuiden hiervan. Bezoekers moeten zich oriënteren op de stad en andersom dient het gebied zich in totaal als stationslocatie in het stedelijk gebied te presenteren. De nieuwe bebouwing moet qua beeld en karakter bijdragen aan de herkenbaarheid van het gebied als stationsgebied.

Bij een stationsgebied hoort drukte en dynamiek. Een juiste invulling qua functies draagt bij aan de drukte, de dynamiek en de beleving van het gebied. Voor wat betreft de gewenste invulling van het plangebied is gekozen voor de navolgende functies:

- Supermarkt (maximaal 1.900 m² bruto vloeroppervlak waarvan 50 m² uitsluitend mag worden gebruikt ten behoeve van een pick-up-point);

- Dagwinkels (bijv. slijterij, slagerij etc.) (maximaal 250 m² bruto vloeroppervlak);
- Commerciële dienstverlening en/of horeca tot en met categorie 2 (o.a. cafetaria, bistro, restaurant etc.) (maximaal 500 m² bruto vloeroppervlakte);
- Kantoren (maximaal 1.500 m² bruto vloeroppervlakte);
- Woningen (maximaal 32 wooneenheden op de verdiepingen).

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Verkeer

3.2.1.1 Algemeen

Ten behoeve van de ontwikkeling van de stationsomgeving heeft Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek is uitgevoerd om inzicht te kunnen verkrijgen in de toekomstige verkeersintensiteiten als gevolg van de ontwikkeling en de bandbreedte van de totale intensiteit (inclusief de ontwikkeling) op het omliggende wegennet. De resultaten en de conclusie van dit onderzoek zijn hierna opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het onderzoeksrapport welke is opgenomen als bijlage 1 bij deze toelichting.

Opgemerkt wordt dat in het verkeersonderzoek is uitgegaan van de realisatie van 35 appartementen terwijl dit bestemmingsplan voorziet in maximaal 32 appartementen. Omdat het bijstellen van het aantal appartementen naar beneden in elk geval niet leidt tot meer of andere verkeerskundige effecten en juist leidt tot minder verkeersbewegingen is het onderzoek niet aangepast. In het kader van deze ontwikkeling kan dit onderzoek ook onverkort gehanteerd worden aangezien is uitgegaan van een scenario dat de maximale invulling van dit bestemmingsplan overstijgt.

3.2.1.2 Onderzoeksresultaten verkeersonderzoek

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zijn de kencijfers uit CROW publicatie 317 (Kengetallen verkeersgeneratie en parkeren – oktober 2012) aangehouden. Hierbij is uitgegaan van het in 3.1.3 genoemde programma, dit betreft overigens ook de maximale invulling voor wat betreft planologische mogelijkheden qua functies. In de CROW wordt uitgegaan van het bruto vloeroppervlak.

De kern van Rijssen is 'sterk stedelijk'¹. De functies zijn gelegen in de schil rondom het centrum, waarbij is uitgegaan van het gemiddelde kencijfer binnen de bandbreedte. De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling wordt, voor zowel het etmaal als de werkdag in de avondspits, in tabel 3.1 weergegeven. Zoals blijkt uit de tabel brengt de ontwikkeling op werkdagen 2.250 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal met zich mee.

functie	werkdag etmaal	werkdag avondspitsuur
supermarkt	1.737 mvt	196 mvt
kantoor	131 mvt	12 mvt
appartementen	238 mvt	24 mvt
commerciële plint incl. horeca	153 mvt	16 mvt
totaal	2.259 mvt	248 mvt
totaal afgerond in 50-tallen	2.250 mvt	250 mvt

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling op werkdagen en avondspits (Bron: Goudappel Coffeng)

¹ Stedelijkheid volgens CBS in 2012 voor de kern Rijssen. De omgevingsadressendichtheid bevindt zich aan de onderzijde voor sterk stedelijke gebieden.

De huidige verkeersintensiteiten zijn op twee manieren bepaald, namelijk uit tellingen ter plaatse en uit het verkeersmodel. In het verkeersmodel is een variant gemaakt waarin de ontwikkeling is toegevoegd aan de huidige verkeersintensiteiten.

Hieruit blijkt dat de toename van de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen rondom de geplande ontwikkeling van het stationsgebied in de avondspits (per uur) varieert van 23 motorvoertuigen op de Stationsdwarsweg tot 118 motorvoertuigen op het 'eerste' deel van de Stationsdwarsweg. Een manier om te bepalen of de verkeersintensiteiten op de wegen na gereedkomen van de ontwikkeling nog acceptabel zijn is de mate van oversteekbaarheid te bepalen. Tot een intensiteit van 400 motorvoertuigen/uur is een weg zonder fysieke ingrepen (bijvoorbeeld middengeleider) goed oversteekbaar.

Wanneer de hoogste waarde op de verschillende wegvakken na gereedkomen van de ontwikkeling wordt aangehouden (372 motorvoertuigen/uur op de Molenstalweg), blijft deze overal nog ruim onder de 400 motorvoertuigen/uur. De verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet, na gereedkomen van de ontwikkeling van het stationsgebied, zijn dus acceptabel.

In de onderstaande tabel is de toename van de intensiteiten als gevolg van de ontwikkeling en de totale intensiteit (inclusief ontwikkeling) op het omliggende wegennet weergegeven voor een gemiddelde zaterdag.

telloccatie	slangtellingen	ontwikkeling	totaal
1: Stationsdwarsweg	128 mvt	85 mvt	213 mvt
2: Stationsdwarsweg	142 mvt	338 mvt	480 mvt
3: Boomkamp	352 mvt	254 mvt	606 mvt
4: Molenstalweg	411 mvt	84 mvt	495 mvt

Tabel 3.2: Drukste uur op gemiddelde zaterdag inclusief ontwikkeling (Bron: Goudappel Coffeng)

Ook deze intensiteiten worden beoordeeld op basis van de mate van oversteekbaarheid. De oversteekbaarheid van de Stationsdwarsweg ter plaatse van telpunt 1 is goed, ter plaatse van telpunt 2 is de oversteekbaarheid iets minder goed, maar niet zodanig dat deze matig is te noemen.

Op de plekken waar in de Boomkamp en de Molenstalweg de fietsers bij het oversteken geen voorrang hebben en de voetgangers geen fysieke 'hulpmiddelen' hebben is de oversteekbaarheid matig op het drukste uur op een zaterdag. Ter hoogte van het kruis punt Molenstalweg – Stationsdwarsweg - Boomkamp hebben de fietsers voorrang bij het oversteken van de weg, de oversteekbaarheid is hier dus goed. Ter hoogte van de kruising van de Boomkamp met de Watermolen zijn middengeleiders met op twee plekken een zebraapad gesitueerd, de oversteekbaarheid voor de voetgangers is hier dus goed.

Daarbij komt dat in de nabije toekomst het hele gebied rondom het station 30 km/h wordt, wat de oversteekbaarheid ten goede komt. Door een lagere snelheid duurt het langer voordat een voertuig de oversteekplaats heeft bereikt ten opzichte van de huidige situatie. Deze extra tijd komt ten goede aan de overstekende voetgangers.

In tegenstelling tot de berekening van de verkeersintensiteiten op de werkdag avondspitsuur is hierbij geen rekening gehouden met het eventueel 'verdringen' van verkeer dat nu gebruik maakt van de genoemde wegen.

3.1.2.3 Sluipverkeer

Uit onderzoek van adviesbureau Goudappel Coffeng uit Deventer blijkt dat er op voorhand geen maatregelen nodig zijn in verband met de verwachte toename qua verkeersbewegingen. Op korte termijn zal de gemeente echter verkeersstellingen starten met als doel het verkrijgen van inzicht in de huidige verkeerssituatie in de woonstraten in de directe omgeving van het plangebied. Na de ingebruikname van de supermarkt zal de gemeente opnieuw de verkeersstellingen gaan uitvoeren. Mocht er sprake zijn van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen, dan wil de gemeente in overleg met de buurt bezien welke oplossingen mogelijk zijn en waar draagvlak voor bestaat in de buurt.

3.2.2 Parkeren

3.2.2.1 Algemeen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling. In het in bijlage 1 opgenomen Verkeersonderzoek is o.a. ingegaan op de verkeergeneratie in relatie tot de ontwikkeling. Hierna wordt nader ingegaan op de parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling. Hiertoe zijn berekeningen uitgevoerd op basis van de Nota parkeernormen gemeente Rijssen-Holten.

3.2.2.2 Situatie plangebied

In de Nota parkeernormen gemeente Rijssen-Holten wordt qua gebiedstypering onderscheid gemaakt tussen het centrum, rest bebouwde kom en het buitengebied. In dit geval is sprake van het gebiedstype 'centrum'.

Opgemerkt wordt dat in de regels is bepaald dat commerciële dienstverlening en horeca tot en met categorie 2 is toegestaan tot maximaal 500 m². Hierbij is nader bepaald dat het maximaal bruto vloeroppervlak van horeca 200 m² mag bedragen. Omdat horeca een grotere parkeerbehoefte genereert is in de onderstaande tabel als uitgangspunt gehanteerd dat het bruto vloeroppervlak van commerciële dienstverlening 300 m² bedraagt en het bruto vloeroppervlak van horeca 200 m².

Verder wordt commerciële dienstverlening niet expliciet genoemd in de parkeernota. Deze functie, behorend tot de categorie 'werken', is gelijk te stellen met een kantoor met baliefunctie.

Voor wat betreft de appartementen is uitgegaan koopappartementen in de midden/dure sector. De gemiddelde parkeernorm hiervan bedraagt 1,5 parkeerplaats per appartement. Opgemerkt wordt dat op voorhand niet zeker is of daadwerkelijk sprake zal zijn van koopappartementen. De parkeernorm voor huurappartementen ligt echter lager dan die voor koopappartementen, in geval van huurappartementen zal daarom zeker worden voldaan aan de parkeernorm.

Het voorgaande in acht nemend heeft de volgende parkeerbehoefte opgeleverd:

Functie	Aantal	Eenheid	Benodigd aantal parkeerplaatsen per functie
Fullservice supermarkt (incl. 2 dagwinkels en pick-up-point)	2.150 b.v.o.	3,4 per 100 m ² b.v.o.	73,1
Commerciële dienstverlening	300 m ² b.v.o.	2,1 per 100 m ² b.v.o.	6,3
Horeca	200 m ² b.v.o.	5,0 per 100 m ² b.v.o.	10
Kantoren	1.500 m ² b.v.o.	1,6 per 100 m ² b.v.o.	24
Appartementen	32 woningen	1,5 per 100 m ² b.v.o.	48
Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen			161,4

Zoals blijkt uit de in afbeelding 3.1 opgenomen situatietekening zijn er voorsnog 166 parkeerplaatsen gepland. Hiermee wordt voldaan aan de parkeerbehoefte zoals hiervoor weergegeven. Juridisch borging van voldoende parkeerplaatsen vindt plaats door de parkeernormen als bijlage bij de regels op te nemen. Dit betekent dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning dient te worden aangetoond dat ten behoeve van de betreffende functie, op eigen terrein, kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de normering zoals vermeld in de bij de regels behorende Parkeernormen (Bijlage 2 bij de regels).

3.2.3 Laden & lossen

Voor het laden & lossen ten behoeve van de supermarkt zijn diverse modellen ontwikkeld en beoordeeld aan de hand van vooraf opgestelde criteria. De criteria die gehanteerd zijn bij het beoordelen van de verschillende modellen betreffen:

1. Manoeuvreren niet op de openbare weg;
2. Verkeerstromen klanten en bevoorrading scheiden, maar ook andere verkeerstromen scheiden;
3. Aanrijdrichting vrachtwagens vanaf Boomkamp;
4. Efficiënt grondgebruik;

5. Front (kantoor)gebouw aan Stationsplein zo breed mogelijk houden;
6. Toepassing dock-shelter met laadkuil moet mogelijk zijn;
7. Aantrekkelijk gebouw aan Stationsdwarsweg / openheid aan deze zijde / kassazone.

Aan de hand van de bovenstaande criteria zijn in totaal 6 modellen beoordeeld. Alle modellen, evenals het beoordelingsmodel, worden weergegeven in bijlage 2 bij deze toelichting. Zoals blijkt uit de bijlage is het model waarbij aan de zijkant van het gebouw het laden en lossen plaatsvindt als beste beoordeeld. De wijze van laden en lossen zoals weergegeven in dit model zal dan ook worden doorvertaald in het uiteindelijke ontwerp. In afbeelding 3.2 wordt weergegeven op welke wijze het laden en lossen gaat plaatsvinden.



Afbeelding 3.2: Gewenste oplossing laden en lossen nieuwe supermarkt

De wijze van laden & lossen zoals weergegeven in afbeelding 3.2 is de beste keuze gebleken. Op deze wijze is de overlast voor omwonenden en bezoekers van de supermarkt tot een minimum beperkt en kan op een veilige wijze gemanoeuvreed worden op eigen terrein zonder dat gevaarlijke conflictsituaties ontstaan. Daarnaast wordt het doorgaande verkeer (en de doorstroming daarvan) doordat via de Boomkamp- Stationsdwarsweg direct het eigen terrein op wordt gereden en het achteruit rijden de laaddock in ook geheel plaatsvindt op eigen terrein niet belemmerd. Ook kan op deze wijze meer efficiënt gebruik worden gemaakt van de beschikbare ruimte.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de transporteurs die in opdracht van Ahold rijden, uitsluitend rijden met PIEK-gecertificeerd materiaal. Het PIEK-keurmerk is een keurmerk dat aangeeft dat carrosserieën van vrachtwagens en andere transportmiddelen, zoals opleggers, aan de toegestane geluidsnormen voldoen bij het laden en lossen in de bewoonde omgeving. Het doel hiervan is een stille distributie van goederen en het zoveel mogelijk voorkomen van overlast voor de omgeving. Daarnaast worden de koelmotoren en de motor van de vrachtwagen uitgezet op de locaties, zijn de trailers en laadklep voorzien van vlak materiaal, maakt de laadklep bij het bewegen niet of nauwelijks enig geluid en zijn de vrachtwagens voorzien van een camerasysteem voor het achteruit rijden en niet meer van een geluidsignaal.

HOOFDSTUK 4 DETAILHANDELSONTWIKKELING EN KANTOREN

4.1 Distributieve toets

4.1.1 Algemeen

In de rapportage 'Distributieve toets en effecten ontwikkeling Rijssen - Stationsomgeving', opgesteld door Bureau Stedelijke Planning (BSP), wordt uitgebreid uiteengezet wat de ruimtelijk-economische effecten zijn van de beoogde ontwikkeling in Rijssen. In het onderzoek, welke is opgenomen in bijlage 3 bij deze toelichting, staan de volgende vragen centraal:

- Is de beoogde detailhandelsontwikkeling in de Stationsomgeving Rijssen distributief te verantwoorden en voorziet deze in een (regionale) behoefte?
- Welke ruimtelijke argumenten zijn aan te dragen voor deze ontwikkeling?
- Wat zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling (meer in het bijzonder de supermarkt)? Leidt de ontwikkeling tot duurzame ontwrichting van de detailhandelsstructuur en/of aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat in de gemeente Rijssen-Holten en omgeving?

De onderzoeksnotitie fungeert als onderlegger bij dit bestemmingsplan, daarbij rekenschap nemend van de vereisten vanuit overheidsbeleid, een recente tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het centrumplan Emmeloord (en de daarop volgende lijn in de jurisprudentie) en artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening ('ladder voor duurzame verstedelijking').

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in aanvulling op de ladder voor duurzame ontwikkeling in deze analyse tevens de vraag beantwoord wat de effecten zullen zijn op de bestaande winkelstructuur en op het woon-, leef- en ondernemersklimaat in Rijssen.

De effectenstudie (paragraaf 3.1 tot en met 3.3 van het onderzoek) is hierna integraal opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksnotitie in bijlage 3. Opgemerkt wordt dat het pick-up-point niet specifiek wordt genoemd in de onderzoeksnotitie. Het pick-up-point wordt in het betreffende onderzoek gezien als onderdeel van de supermarkt.

In opdracht van de gemeente Rijssen-Holten heeft Seinpost Adviesbureau BV een second opinion uitgevoerd op de voornoemde en in bijlage 3 opgenomen rapportage 'Distributieve toets en effecten ontwikkeling Rijssen - Stationsomgeving'. In 4.1.5 is de conclusie van de second opinion van Seinpost opgenomen. Het complete rapport van Seinpost is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting.

4.1.2 Ruimtelijke effecten

Op de huidige locatie kan Albert Heijn de functie van lokaal en regionaal verzorgende supermarkt niet naar behoren vervullen. De supermarkt is te klein voor een plaatsverzorgende functie, en het parkeren is niet optimaal (kwantitatief en kwalitatief). Doordat Albert Heijn hier niet uit de verf komt, is ook de functie als bronpunt van centrumbezoek niet optimaal. Met de relocatie annex vergroting kan Albert Heijn die plaats- en regioverzorgende functie beter vervullen, wat ook (in indirecte zin) het centrum van Rijssen ten goede komt: het leidt immers tot een hogere binding van de inwoners van Rijssen aan het dagelijks (centrum)aanbod, en ook leidt het tot een versterking van de regiofunctie van het centrumgebied.

Echter, in ruimtelijke zin is op de nieuwe locatie sprake van een minder logische verbinding met het kernwinkelgebied (Grotestraat/Haarstraat). De afstand is groter, en het zicht op het kernwinkelgebied verdwijnt. Een herinvulling van de huidige Albert Heijn-locatie met een trekker is zeer wenselijk, als (ruimtelijke) tegenhanger van de Dirk van den Broek in het zuidelijk deel van het centrumgebied. Bij de invulling van deze locatie door een trekker is het belangrijk dat de nieuwe invulling:

- veel klanten trekt, goed verdeeld over de dag en de week;
- een groot verzorgingsbereik heeft (lokaal en regionaal verzorgend);
- veel combinatiebezoek uitlokt;
- aanvullend is op wat nu in het centrum van Rijssen gevestigd is;

- toekomstwaarde heeft: ook over 10 jaar nog een functie als trekker van het centrumgebied heeft.

Invulling met een hard-discounter of invulling met een trekker in de niet-dagelijkse sfeer voldoet aan deze criteria. Invulling met een hard-discount supermarkt heeft als voordeel dat het voorziet in een segment dat nu niet in het centrum van Rijssen vertegenwoordigd is, maar zet in distributieve zin enige spanning op de balans tussen vraag en aanbod. In ruimtelijk opzicht is een invulling met een hard-discounter (scenario 1b) te verkiezen boven een invulling met een andere functie, niet zijnde detailhandel (scenario 1a).

In ruimtelijk opzicht heeft de beoogde ontwikkeling nog een aantal andere positieve effecten:

- Het betekent een opwaardering van een markante locatie in Rijssen, dat – direct nabij het station – als visitekaartje kan gelden van (het centrumgebied van) Rijssen.
- Katalysator voor nieuwe investeringen. Een dergelijke ontwikkeling fungeert vaak als katalysator voor nieuwe investeringen in de directe projectomgeving (opwaardering onroerend goed en openbare ruimte).
- Ruimtelijk-functionele versterking van het centrumgebied. De versterking van het noordelijk deel van het centrum zorgt (zeker bij een goede herinvulling van de huidige Albert Heijn) voor een betere doorstroming (evenwichtiger druktebeeld) van het centrumgebied. Het noordelijk deel komt daarmee beter in balans met het zuidelijk deel (omgeving Hoge Pad).
- Versterking vestigingsklimaat in de plaats en regio. Een aantrekkelijk aanbod aan (dagelijkse en niet-dagelijkse) voorzieningen draagt bij aan de versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven en daarmee aan het concurrentieprofiel van Rijssen als winkelstad.

Het alternatieve scenario ('niets doen') is weinig aantrekkelijk. In dat geval blijft de noodzakelijke kwaliteitsimpuls rond het stationsgebied uit en zal de versterking van het centrum niet van de grond komen. De Albert Heijn kan dan immers minder goed een regioverzorgende functie vervullen, wat ook (in indirecte zin) leidt tot een verminderde regiofunctie van het centrum van Rijssen.

4.1.3 Effecten op de supermarktstructuur

De relocatie annex vergroting van Albert Heijn zal een effect hebben op de gevestigde supermarkten in Rijssen. De nieuwe supermarkt, die ca. 550 m² wvo (winkelvloeroppervlak) groter is dan de huidige Albert Heijn, zal immers meer omzet moeten draaien om levensvatbaar te zijn. Omdat de huidige supermarkt al een hogere vloerproductiviteit kent dan gemiddeld, zal de additionele omzet beperkter zijn dan op grond van de groei van het winkelvloeroppervlak (meer dan 50%) mag worden verwacht. Mede op basis van de verwachtingen van Albert Heijn gaat het hier om een omzetgroei van 30%. Op jaarbasis gaat het dan om een meeromzet van ca. € 2,5 miljoen (excl. BTW). Wanneer de huidige Albert Heijn wordt ingevuld met een hard-discount supermarkt, komt daar nog een omzetclaim van ca. € 5 tot € 6,4 miljoen (excl. BTW) op jaarbasis bij. In dit scenario (1b) komt de totale extra omzetclaim neer op € 7,5 tot € 8,9 miljoen (excl. BTW) op jaarbasis.

Deels komt de additionele omzet voor rekening van de groei van het inwonertal van Rijssen, en voor rekening van een hogere koopkrachtbinding en –toevloeiing. Doordat het supermarktaanbod in (het centrum van) Rijssen kwantitatief en kwalitatief sterker wordt, zullen immers meer lokale consumenten aan het dagelijks aanbod gebonden worden, en zullen ook de inwoners van de regio voor hun dagelijkse aankopen meer op Rijssen georiënteerd raken. Gegeven ook de uitkomsten van het distributieve onderzoek zal de additionele omzetclaim echter ook voor een zeker deel voor rekening van verlies van omzet van gevestigde (supermarkt)aanbod.

4.1.3.1 Economisch effecten scenario 1a, verplaatsing Albert Heijn

In het scenario situatie waarin Albert Heijn reloceert en vergroot (scenario 1a) bedraagt de additionele omzetclaim ca. € 2,5 miljoen (excl. BTW). Dat is ruim 3% van het nu door het gevestigde dagelijkse aanbod in de kern Rijssen uitgeoefende omzetclaim. De omzeteffecten van de beoogde ontwikkeling zullen naar verwachting het grootst zijn voor de naastgelegen Jumbo, maar ook dan is het toekomstperspectief van Jumbo overigens gezond. Daarnaast is er ook enig omzeteffect voor de Dirk van den Broek supermarkt in het centrum merkbaar, zonder dat dit leidt tot het onder druk komen van het toekomstperspectief. Voor de overige

supermarkten in Rijssen zal het effect nauwelijks merkbaar zijn en ook hier is dit niet van invloed op het toekomstperspectief.

4.1.3.2 Economische effecten scenario 1b: verplaatsing AH en komst hard-discounter

In scenario 1b bedraagt de additionele omzetclaim ca. € 7,5 tot € 8,9 miljoen (excl. BTW). Ter vergelijking: dat is ca. 10% van het nu door het gevestigde dagelijkse aanbod in de kern Rijssen uitgeoefende omzetclaim. Ook in dit scenario zullen de omzeteffecten het grootst zijn voor de naastgelegen Jumbo. Deze zijn substantieel (>10%), maar wij verwachten niet dat daarmee het toekomstperspectief van Jumbo ter discussie komt te staan. Naast Jumbo zal ook Aldi met omzeteffecten geconfronteerd worden, vooral omdat de mate van formule-overlap dan groot is. Ook hier gaat het om een substantieel effect (>10%), maar wij verwachten dat dit geen negatieve gevolgen heeft voor het toekomstperspectief van Aldi. Daarnaast is er ook enig omzeteffect voor de Dirk van den Broek supermarkt in het centrum merkbaar. De formuleoverlap is weliswaar kleiner en de afstand groter, maar ook deze supermarkt vervult een lokaal en regionaal verzorgende functie. Voor Dirk van den Broek en ook voor de overige supermarkten in Rijssen (waar het effect nauwelijks merkbaar is) zal dit scenario niet van invloed zijn op het toekomstperspectief.

4.1.4 Effecten op leegstand en voorzieningenniveau

In hoofdstuk 1 van de in bijlage 3 opgenomen onderzoeksnotitie is geconstateerd dat de leegstand in geheel Rijssen (6,4%) lager ligt dan landelijk (7%). Ook in het centrum staat 6,4% van het totale winkelvloeroppervlak leeg. De leegstand in het centrum is wel opgelopen in de laatste jaren (was krap 3% in 2009). Dit is een ontwikkeling die we ook elders in het land aantreffen, en houdt deels verband met de crisis. Van een duidelijke concentratie van leegstand op een specifieke plek in het centrum is geen sprake.

Zoals eerder gezegd valt het op voorhand niet geheel uit te sluiten dat een enkel verkooppunt uitvalt als gevolg van deze ontwikkeling. Dit zullen vooral de matig functionerende winkels zijn op kwetsbare locaties. Tot grote uitval c.q. onbeheersbare toename van het leegstandspercentage elders zal de beoogde ontwikkeling echter niet leiden. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een dusdanige toename van de bestaande leegstand dat de winkelstructuur hierdoor zodanig wordt aangetast dat in Rijssen, en in het bijzonder het centrumgebied, een onaanvaardbaar woon-, leef- en ondernemersklimaat zal ontstaan.

Uit dit onderzoek is voorts gebleken dat de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in Rijssen (en daarbij in het bijzonder het centrumgebied). Het voorzieningenniveau blijft in voldoende mate behouden in die zin dat de inwoners van Rijssen en in het bijzonder het centrumgebied op aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun geregelde inkopen kunnen (blijven) doen. Door het eventueel verdwijnen van een aantal winkels wordt het voorzieningenniveau niet duurzaam ontwricht, nu binnen Rijssen in het algemeen en het centrumgebied in het bijzonder voor consumenten voldoende aanbod en variatie in winkels op acceptabele afstand van hun woning blijft bestaan.

4.1.5 Second opinion DPO Adviesbureau Seinpost BV

Zoals in het voorgaande aangegeven heeft het bureau Seinpost een second opinion uitgevoerd op de vorige subparagrafen behandelde distributieve toets. De conclusie van deze second opinion is hierna opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de rapportage welke is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting.

De conclusie van Seinpost uit de second opinion luidt:

- De marktruimteberekeningen van Seinpost en BSP zijn niet helemaal vergelijkbaar. BSP heeft een berekening voor de dagelijkse sector opgesteld, Seinpost voor de supermarktsector. Als de door BSP berekende marktruimte volledig wordt benut door de supermarktsector is de marktruimte door BSP berekend hoger dan de door Seinpost berekende marktruimte. De belangrijkste verklaring voor het verschil zijn de aannames in koopkrachtbinding.
- Naar verwachting leidt het scenario relocatie AH niet tot faillissementen bij andere supermarkten. Seinpost verwacht wel dat alle servicesupermarkten in Rijssen enige omzet zien wegvloeien naar AH omdat AH de kernverzorgende functie zal verstevigen.

- Het scenario relocatie AH + toevoeging harddiscountsupermarkt leidt tot een fors overschat aan supermarktmeters waarbij het faillissement van één of meerde supermarkten niet is uitgesloten. Omdat het goedkopere supermarktaanbod in Rijssen onderbezet is (alleen ALDI en Dirk zijn aan te merken als voordelige supers in Rijssen) en het inkomensniveau minder dan gemiddeld is (relatief grote gezinnen) verwacht Seinpost dat de harddiscountsupermarkt een bovengemiddelde omzet gaat behalen. Linksom of rechtsom gaat dat ten koste van omzet bij andere supermarkten.
- Van duurzame ontwrichting in de dagelijkse sector is bij eventuele faillissementen van supermarkten geen sprake. Ook bij een eventueel faillissement van één of meerdere supermarkten blijft er voldoende dagelijks aanbod op aanvaardbare afstand over.
- De supermarktsector in Rijssen is qua segmentering onevenwichtig met een extra overaccent op serviceformules. Ondanks een gebrek aan marktruimte voor een extra harddiscountformule (als Lidl) heeft deze tweede discounter voor de consument toegevoegde waarde. Het supermarktaanbod wordt van een marktsegment voorzien wat nu slechts beperkt aanwezig is waardoor met name de koopkrachtbinding wordt versterkt. Men hoeft voor een bezoek aan Lidl immers niet meer bijv. Wierden of Nijverdal.
- Het Stationsgebied is een locatie die voor herstructurering in aanmerking komt. De functie van AH op deze locatie als bronpunt voor het centrum verslechtert omdat AH op het Stationsgebied enkele honderden meters verder weg is gelegen van het centrum en er geen directe zichtrelatie met het centrum meer is. De ruimteclaim van een moderne AH-supermarkt is (incl. Parkeren en ontsluiting) echter niet op een locatie dichtbij het centrum te realiseren. De Stationslocatie voldoet hiermee aan de criteria van de ladder voor duurzame verstedelijking.
- In het winkelgedrag is een duidelijke trend zichtbaar naar meer efficiency waarbij boodschappen doen steeds vaker gecombineerd wordt met winkelen. Deze combinaties liggen minder voor de hand als AH op de Stationslocatie is gevestigd. Voor bezoekers die een combinatie tussen het kernwinkelgebied en de AH-supermarkt willen maken betekent de verplaatsing geen goed nieuws. Met andere woorden, AH zal op de Stationslocatie meer solitair gaan functioneren dan op de huidige locatie.

4.2 Ruimtelijk economische onderbouwing kantoren

4.2.1 Algemeen

Onderdeel van de herontwikkeling van de stationsomgeving betreft de realisatie van 1.500 m² aan kantoorruimten. Conform provinciaal beleid moet in een ruimtelijk-economische onderbouwing zijn afgewogen en aangetoond of er in de gemeente een gesignaleerde behoefte bestaat aan een kwalitatieve nieuwe kantoorlocatie nabij het station van Rijssen. Deze ruimtelijk-economische onderbouwing is geleverd door I&O Research/STOGO onderzoek + advies BV.

De conclusie voortkomend uit de ruimtelijk-economische onderbouwing is hierna opgenomen in 4.2.2. Voor een andere toelichting hierop wordt verwezen naar de complete onderbouwing welke is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting.

4.2.2 Conclusie ruimtelijk-economische onderbouwing

Aangetoond moet worden dat er in Rijssen een gesignaleerde behoefte bestaat aan een kwalitatieve nieuwe kantoorlocatie nabij het station van Rijssen. Daarvoor moet de SER ladder worden gevolgd wat inhoudt dat aan het accommoderen van de ruimtebehoefte voor nieuwe kantoorruimte het volgende pad moet worden bewandeld:

1. optimalisering gebruik huidige in gebruik zijnde kantoorruimte;
2. het beter benutten van de huidige, aangeboden kantoorruimte;
3. pas dan indien nodig het realiseren van nieuwe kantoorruimte.

Duidelijk is dat het niet mogelijk is om op de huidige locatie haar kantoorruimte uit te breiden. De direct omliggende ruimte biedt daarvoor geen mogelijkheid, omdat zij te klein is en een trafohuisje de mogelijkheid beperkt.

Daarna is gekeken of er onder de in de regio aangeboden kantoorruimte mogelijkheden aanwezig waren. Daarvoor heeft het bedrijf een extern bureau (Joncheere Vastgoed) ingeschakeld. Dat heeft geleid tot een lijst van elf mogelijke locaties, waarvan er uiteindelijk drie op de shortlist overbleven. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat renovatie en opwaardering van bestaand aanbod op de kantorenmarkt en van andere redelijkerwijs in aanmerking komende gebouwen (b.v. leegkomende scholen) niet de vereiste kwaliteit geleverd kan worden.

Uiteindelijk bleef de nieuw te ontwikkelen kantoorlocatie bij het station in Rijssen over. Deze locatie past in het streven van de provincie om nieuwe werklandschappen en woonwerklandschappen in de beschouwingen te betrekken. Dit om het palet aan woon-, werk- en voorzieningenmilieus te verbreden. Rijssen ontbeert nog een kantoorlocatie bij het station, die als trekker kan dienen voor het upgraden van het stationsgebied, waar al lang een strook grond ongebruikt ligt.

Tot slot is het bedrijf eigenaar van het achter te laten pand in Nijverdal. Zij heeft er alle belang bij dat er een nieuwe huurder of koper voor het pand komt. Inmiddels wordt er met een gegadigde al serieus gesproken. De kans dat verhuizing van het bedrijf tot een toename van de leegstand op de kantoorruimtemarkt in Nijverdal leidt is daarmee te verwaarlozen. Hetzelfde geldt feitelijk voor de kans op toekomstige leegstand op de stationslocatie in Rijssen, omdat ook daar het bedrijf eigenaar van het pand wordt en daarom er alle belang bij heeft dat het gevuld blijft.

HOOFDSTUK 5 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

5.1 Rijksbeleid

5.1.1.1 Algemeen

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.

5.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

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:

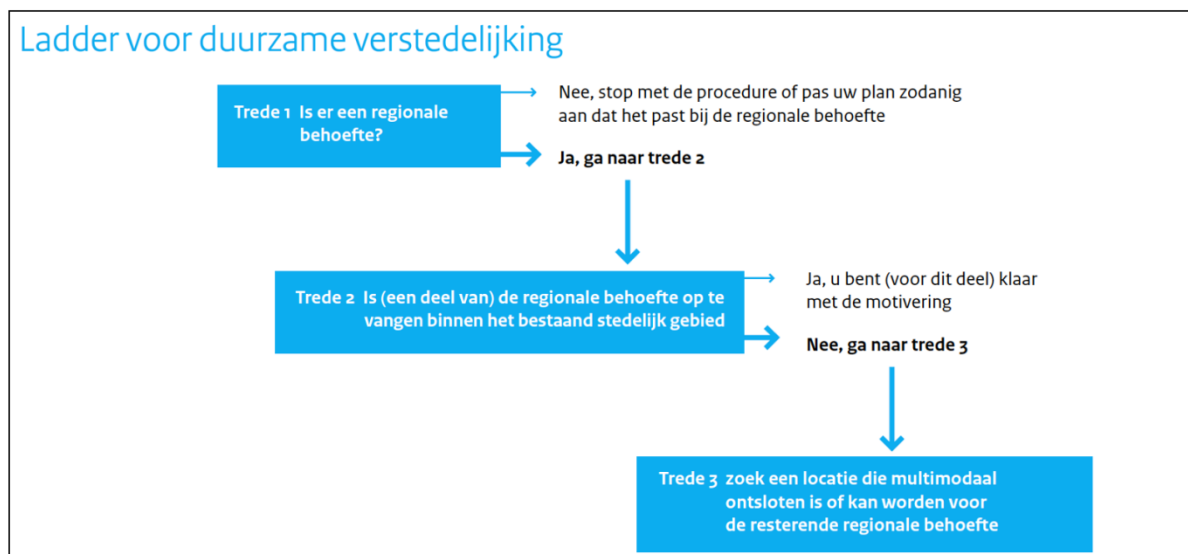
- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale riviereengebied van Maas en Rijnakken (Waal, 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.

Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) is als Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) direct gekoppeld aan de SVIR. In het Barro is concreet aangegeven welke nationale belangen geborgd worden in bestemmingsplannen en andere plannen van de overheden.

5.1.1.3 Duurzaam verstedelijkingsladder

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor

duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond. De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.



Afbeelding 5.1: Ladder voor duurzame verstedelijking (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de in afbeelding 5.1 genoemde begrippen 'regionale behoefte' en 'bestaand stedelijk gebied'.

2.1 Regionale behoefte

Uit de nota van toelichting behorende bij artikel 3.1.6 Bro (Staatsblad 2012, 388, pp. 49-50) blijkt dat met regionale behoefte niet per se wordt bedoeld op een bovengemeentelijke behoefte (regionaal in de zin van meerdere gemeenten omvattende). Centraal staat een passend regionaal schaalniveau; in geval van een lokale ontwikkeling kan het daarom ook gaan om een lokale (binnen de gemeente) vallende behoefte. Een dergelijke behoefte kan dan worden gezien als "regionale behoefte" zoals bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

2.2 Bestaand stedelijk gebied.

De ruimtevraag moet bij voorkeur worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Op basis van gebiedsspecifieke situatie dient bepaald te worden wat wordt ervaren als stedelijk gebied.

In de Bro is in artikel 1.1.1 een definitie opgenomen voor *bestaand stedelijk gebied*. De definitie luidt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

5.1.2 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

De SVIR laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. De ontwikkeling van de stationsomgeving raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de SVIR.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de rapportage 'Distributieve toets en effecten ontwikkeling Rijssen - Stationsomgeving' wordt nader ingegaan op de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' in relatie tot de beoogde detailhandelsontwikkeling (een supermarkt en twee dagwinkels (detailhandel)). Uit de rapportage blijkt dat de beoogde detailhandelsontwikkeling in overeenstemming is met de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Voor een toelichting hierop wordt korthedshalve verwezen naar de in bijlage 3 en 4 opgenomen rapportages.

Hierna wordt nader ingegaan op de overige functies (kantoren, commerciële functies en woningen (appartementen)) in het plangebied in relatie tot de 'Ladder voor duurzame verstedelijking':

Trede 1: *Kantoren*

Dit plan maakt in totaal 1.500 m² bruto vloeroppervlak aan zelfstandige kantoorruimten mogelijk. In verband met deze kantorenontwikkeling is een ruimtelijk-economische onderbouwing opgesteld (zie paragraaf 4.2). Hieruit blijkt onder meer dat er sprake is van een concrete behoefte, er is immers al een toekomstig gebruiker. In de ruimtelijk-economische onderbouwing wordt daarnaast ingegaan op het bestaand aanbod en mogelijk andere in aanmerking komende gebouwen. Uit de ruimtelijk-economische onderbouwing zoals opgenomen in bijlage 5 is naar voren gekomen dat met de renovatie en opwaardering van bestaand aanbod op de kantorenmarkt en van andere redelijkerwijs in aanmerking komende gebouwen (bijvoorbeeld leegkomende scholen) niet de vereiste kwaliteit geleverd kan worden.

Voor de vrijkomende kantorenlocatie heeft zich inmiddels een gegadigde gemeld die serieuze belangstelling heeft. De leegstand van dit kantorenpand is daarmee te verwaarlozen.

Gezien het vorenstaande wordt gesteld dat kan worden voldaan aan trede 1 van de 'Ladder van duurzame verstedelijking'.

Commerciële functies waaronder horeca

Dit plan maakt tevens commerciële functies en horeca tot een maximaal bruto vloeroppervlak van 500 m² mogelijk. Stationsgebieden lenen zich bij uitstek voor de vestiging van commerciële functies of horecavoorzieningen. Uit paragraaf 5.3.3 blijkt dat met name een horecafunctie sterk ondervertegenwoordigd is in Rijssen. Qua commerciële functies moet gedacht worden aan reis- en uitzendbureaus, hypotheekwinkels, makelaars, kappers etc. Benadrukt wordt dat het hierbij niet gaat om zelfstandige kantoren of detailhandel. Gezien de potentie van de locatie (a-locatie) en het feit dat de horeca in Rijssen ondervertegenwoordigd is, is er sprake van een behoefte naar vestigingsgelegenheid op deze A-locatie.

Woningen (appartementen)

Dit bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om maximaal 32 woningen op de verdiepingen te realiseren. Zoals ook blijkt uit paragraaf 5.3.2 is er binnen Rijssen behoefte aan woningen en zijn de geplande aantallen woningen in de stationsomgeving in overeenstemming met de gemeentelijke woonvisie. Hiermee wordt voor wat betreft de te bouwen woningen voldaan aan deze trede van de 'Ladder van duurzame verstedelijking'.

Trede 2: De behoefte wordt met de ontwikkeling van het stationsgebied opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied. Hoewel de locatie momenteel onbebouwd is, wordt de locatie omringd door woningbouw, infrastructuur, bedrijvigheid en andere functies. Er is sprake van een binnenstedelijke inbreidingslocatie. Dergelijke locaties zijn, indachtig het tegenwoordige beleid met betrekking tot woningbouwlocaties, uitermate geschikt voor woningbouw. Dat er sprake is van een locatie in bestaand stedelijk gebied blijkt eveneens uit het feit dat de locatie:

- Onderdeel uitmaakt van de centrumring van Rijssen;
- op basis van het gemeentelijk- en provinciaal beleid wordt aangewezen als 'woonwijk';
- op basis van de Wegenverkeerswet is aangewezen als 'bebouwde kom'.

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de behoefte wordt opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Trede 3: Indien uit trede 2 van de Ladder voor duurzame verstedelijking volgt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, dient beschreven te worden in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld. Nu de ontwikkeling waarin dit bestemmingsplan voorziet in bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, heeft er geen toetsing aan trede 3 van de Ladder voor duurzame verstedelijking plaats te vinden.

Wel wordt opgemerkt dat de ontwikkeling onmiskenbaar onderdeel is van het stedelijk gebied en bovendien bij uitstek multimodaal ontsloten wordt door zijn ligging nabij het station van Rijssen.

Gezien het vorenstaande wordt gesteld dat wordt voldaan aan de 'Ladder van duurzame verstedelijking'.

5.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel en de daarbij behorende Omgevingsverordening Overijssel.

5.2.1 Uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In 2009 is de Omgevingsvisie en -verordening 2009 vastgesteld. Naar aanleiding van monitoring en evaluaties is de Omgevingsvisie en -verordening op onderdelen geactualiseerd. De Actualisatie Omgevingsvisie en -verordening is op 3 juli 2013 vastgesteld door Provinciale Staten en is op 1 september 2013 in werking getreden.

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.

5.2.2 De 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 Overijssel. Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie Overijssel te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. 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.

5.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 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:

1. generieke beleidskeuzes;
2. ontwikkelingsperspectieven;
3. gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

5.2.3.1 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 verbindingzones etc. De generieke beleidskeuzes zijn veelal normstellend.

5.2.3.2 Ontwikkelingsperspectieven

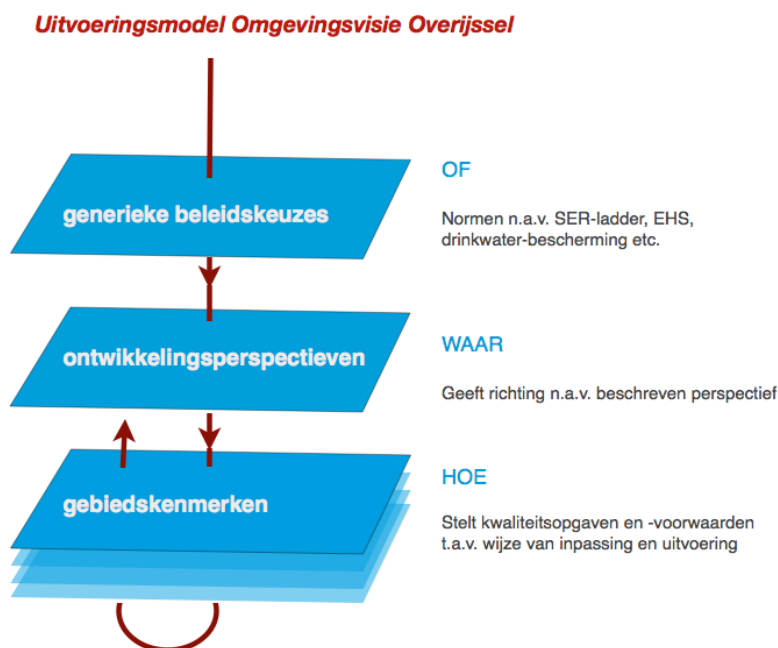
Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke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

De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit voor de toekomst.

5.2.3.3 Gebiedskenmerken

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

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. Afbeelding 5.2. geeft dit schematisch weer.



Afbeelding 5.2: Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

5.2.4 Toetsing van het initiatief aan het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Indien het concrete initiatief wordt getoetst aan de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

5.2.4.1 Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase 'generieke beleidskeuzes' zijn een aantal artikelen uit de Omgevingsverordening Overijssel van belang. Op deze artikelen zal hierna nader worden ingegaan.

Artikel 2.1.2, lid 1 (Principe van concentratie)

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

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.2, lid 1 van de Omgevingsverordening Overijssel

Zoals is gebleken uit paragraaf 5.1.2 is er sprake van een lokale behoefte. Korthedshalve wordt naar deze paragraaf verwezen. Hier wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling voldoet aan het bepaalde in artikel 2.1.2, lid 1 van de Omgevingsverordening Overijssel.

Artikel 2.1.3 (SER-ladder voor de Stedelijke omgeving)

Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend 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 bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
- dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.

In de Omgevingsverordening Overijssel is het begrip 'groene omgeving' nader gedefinieerd als: *de gronden die niet vallen onder bestaand bebouwd gebied.*

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.1.3 van de Omgevingsverordening Overijssel

De herontwikkeling van de stationsomgeving in Rijssen betreft een binnenstedelijke ontwikkeling die voldoet aan de SER-ladder. Zoals hierna ook zal blijken uit het ter plekke geldende ontwikkelingsperspectief en het ter plekke geldende gebiedskenmerk van de 'Stedelijke laag' is het plangebied gelegen in bestaand bebouwd gebied. Met de herontwikkeling van de stationsomgeving wordt een braakliggend gebied ingevuld met stedelijke functies passend bij de ontwikkelpotentie van een stationsomgeving. Er vindt geen extra ruimtebeslag plaats op de groene omgeving. In verband hiermee is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met artikel 2.1.3 uit de Omgevingsverordening Overijssel.

Artikel 2.2.2 (Nieuwe woningbouwlocaties)

1. Bestemmingsplannen en projectbesluiten voorzien in de totstandkoming van nieuwe woningbouwlocaties voor zover de nieuwe woningbouwlocatie naar aard, omvang en locatie in overeenstemming is met een woonvisie waarover overeenstemming is bereikt met de buurgemeenten en met Gedeputeerde Staten van Overijssel.
2. In afwijking van het bepaalde in lid 1 geldt de eis van overeenstemming met buurgemeenten niet voor buurgemeenten buiten de provincie Overijssel. In dat geval is het voldoende dat aangetoond is dat afstemmingsoverleg heeft plaatsgevonden.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening Overijssel

De gemeente Rijssen-Holten heeft, zoals ook blijkt uit subparagraaf 5.3.2, een woonvisie voor de periode tot 2015 met een doorkijk naar 2020 opgesteld. Bij de uitwerking van de woonvisie is nadrukkelijk rekening gehouden met de eisen uit de Omgevingsverordening Overijssel die door de provincie zijn gesteld en is tevens overleg gevoerd met de provincie Overijssel. De gemaakte prestatieafspraken met de provincie Overijssel zijn doorvertaald in de gemeentelijke woonvisie en de woningbouwprogrammering.

Het nieuwbouwprogramma in de gemeente Rijssen-Holten gaat uit van 334 woningen in Rijssen en 216 in Holten in de periode 2010-2014. Dit is in overeenstemming met de prestatieafspraken met de Provincie (545 in totaal). In de woonvisie wordt voor wat betreft de stationsomgeving uitgegaan van in totaal 35 woningen.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische kaders voor de realisatie van in totaal 32 woningen. Deze woningbouwinvulling is in overeenstemming met de prestatieafspraken zoals deze gesloten zijn tussen de gemeente Rijssen-Holten en de provincie Overijssel.

Artikel 2.3.3, lid 1 en 2 (Nieuwe kantoren en kantorenlocaties)

1. Bestemmingsplannen en projectbesluiten voorzien niet in de totstandkoming van nieuwe zelfstandige kantoren en/of kantorenlocaties.
2. In afwijking van het eerste lid kan met een bestemmingsplan of projectbesluit medewerking worden verleend aan de totstandkoming van nieuwe zelfstandige kantoren als in een ruimtelijk-economische onderbouwing is aangetoond dat er behoefte is aan extra kantoorruimte waarin niet kan worden voorzien vanuit de bestaande capaciteit aan kantoorruimte.

Toetsing van het initiatief aan artikel 2.3.3, lid 1 en 2 van de Omgevingsverordening Overijssel

Ten aanzien van het vorenstaande wordt opgemerkt dat in dit geval een ruimtelijk-economische onderbouwing is opgesteld, dit conform het bepaalde in artikel 2.3.3, lid 2. Hieruit is gebleken dat er behoefte is aan extra kantoorruimte waarin niet kan worden voorzien vanuit de bestaande capaciteit aan kantoorruimte. De betreffende ruimtelijk-economische onderbouwing is opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting en in paragraaf 4.2 is de conclusie van de betreffende onderbouwing opgenomen. Hiermee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 2.3.3, lid 2.

Aanvullend wordt opgemerkt dat aan de overzijde van het spoor, op het bedrijventerrein, de realisatie van zelfstandige kantoren middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk is. Middels dit bestemmingsplan wordt deze wijzigingsbevoegdheid op een perceel met een oppervlakte van 1.500 m² verwijderd. Het ter plaatse van dit perceel geldende bestemmingsplan staat een bouwhoogte van 15 meter toe.

Op basis van deze hoogte kunnen minimaal 4 bouwlagen gerealiseerd worden. Dit betekent dat met dit bestemmingsplan de mogelijkheid om minimaal 6.000 m² brutovloeroppervlak aan zelfstandige kantoren te realiseren komt te vervallen. Hier staat tegenover dat dit bestemmingsplan het mogelijk maakt om 'slechts' 1.500 m² aan zelfstandige kantoren te realiseren binnen het te herontwikkelen gebied.

5.2.4.2 Ontwikkelingsperspectieven

In dit geval zijn vooral de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke omgeving van belang. In de stedelijke omgeving is de uitdaging om de economische centra bereikbaar te houden en door herstructurering de kwaliteit van de woonomgevingen en bedrijfslocaties te vergroten.

In afbeelding 5.3 is een uitsnede van de ontwikkelingsperspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen. Uit deze kaart blijkt dat het plangebied is gelegen binnen het perspectief 'Woonwijk' en maakt het onderdeel uit van het perspectief 'stationsgebied'.



Afbeelding 5.3: Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

'Woonwijk'

Het plangebied behoort tot het ontwikkelingsperspectief 'Woonwijk'. 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.

'Stationsgebieden'

In dit ontwikkelingsperspectief ligt de nadruk op de kwaliteitsambitie 'het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk'. De aantrekkelijkheid van een stedelijk netwerk voor bedrijven en mensen wordt mede bepaald door de 'knoopkwaliteit'. De knoopkwaliteit wordt bepaald door het aantal en de kwaliteit van de verbindingen en de overstapmogelijkheden op verschillende vervoerswijzen. Daarom zijn in de Stedelijke omgeving veel van deze 'knoep' (stationsgebieden, stadsassen) benoemd vanwege hun vestigingskwaliteit. Het betreft hier voorkeurslocaties voor arbeids- en publieksintensieve bedrijven en voorzieningen.

Toetsing van het initiatief aan de 'Ontwikkelingsperspectieven'

De voorgenomen herontwikkeling van het plangebied past uitstekend binnen het ter plekke geldende ontwikkelingsperspectief. Er is sprake van een transformatie van een ongewenst braakliggend binnenstedelijk gelegen gebied naar een aantrekkelijk stadsmilieu waarbij sprake is van een combinatie van functies als wonen, kantoren, horeca, commerciële functies en een supermarkt en detailhandel. Functies als kantoren en commerciële functies (arbeids- en publieksintensieve bedrijven en voorzieningen) horen bij uitstek thuis in een dergelijk dynamisch gebied. Ook de overige functies passen, gezien de ligging en bereikbaarheid van het gebied nabij het centrum, uitstekend op deze plek.

Door de herontwikkeling wordt invulling gegeven aan een ongewenste open ruimte op een prominente plek in de kern Rijssen met functies die passen bij de ontwikkelpotentie van een stationsomgeving. Dat dit ook vanuit provinciaal beleid gezien een gewenste ontwikkeling is blijkt wel uit het feit dat de ontwikkeling van stationsomgevingen wordt genoemd in de realisatieschema's van onder andere *(Binnen)steden* en *Openbaar Vervoer*.

Aangegeven wordt dat *stationsgebieden "aanjagers van stedelijke dynamiek en binnensteden zijn. Dat stationsgebieden waarin de functie voor openbaar vervoer via gebiedsontwikkeling is verbonden met andere functies in directe nabijheid (zoals woningen, kantoren, scholen, winkels, culturele voorzieningen) bijdragen aan het openbaar vervoer als wervend alternatief, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. Deze bundeling van functies maakt herstructurering van stationsgebieden complex en kostbaar. Intensivering van het ruimtegebruik is nodig om naast al deze functies voldoende capaciteit te realiseren voor de afwikkeling van voetgangers, busverkeer, stallen van fietsen en parkeren van auto's en taxi's."*

In de paragraaf *Openbaar vervoer* wordt wederom aangegeven dat bij gebiedsontwikkeling wordt ingezet op stationsomgevingen.

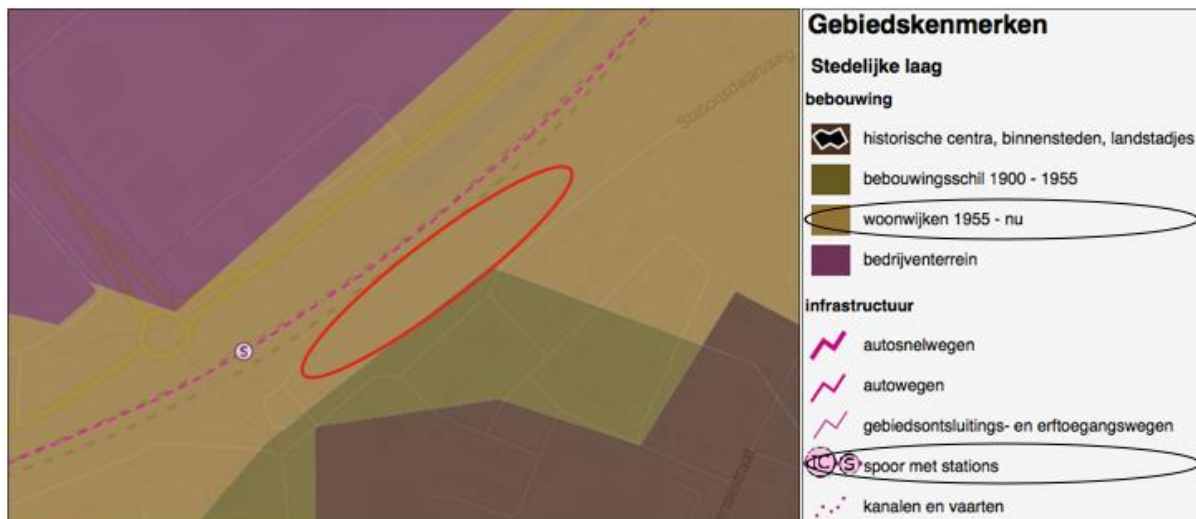
Uit de Omgevingsvisie Overijssel blijkt duidelijk dat de provincie inzet op de ontwikkeling van stationsomgevingen. Derhalve wordt gesteld dat deze herontwikkeling in overeenstemming is met de ter plekke geldende ontwikkelingsperspectieven.

5.2.4.3 Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij toetsing van het ruimtelijke initiatief aan de gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisure-laag) is van belang dat de locatie is gelegen in stedelijk gebied. Dit betekent dat de 'Natuurlijke laag' en de 'Laag van het agrarisch cultuurlandschap' buiten beschouwing kunnen blijven aangezien deze oorspronkelijke waarden niet meer voorkomen in het plangebied.

1. De 'Stedelijke laag'

De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart de 'Stedelijke laag' aangeduid met het gebiedstype 'Woonwijken 1955-nu' en maakt het onderdeel uit van het gebiedskenmerk 'spoor met stations'. In afbeelding 5.4 is dat aangegeven.



Afbeelding 5.4: De stedelijke laag: 'Woonwijken 1955 – nu' (Bron: Provincie Overijssel)

'Woonwijken 1955 – nu'

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. Er is sprake van een tijdsgebonden verkavelingsstructuur op basis van verschillende ordeningsprincipes. Er is aandacht voor de aansluiting op de binnenstad en het hoofdwegennetwerk, 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.

'Spoor met stations'

De (inter)nationale en regionale spoorwegen zijn herkenbaar als lijnen in het landschap. In stedelijk gebied en dorpen vormen ze barrières in verband met hun geringe oversteekbaarheid. Tegelijkertijd vormen de stations het hart van een radiaal netwerk in de steden en dorpen. Rond de stations zijn intensieve woon- werk- en voorzieningmilieus ontstaan.

De ambitie is het versterken van stations als 'brandpunten': goed georganiseerde overstappunten tussen (inter)nationale- (OV), regionale- (OV, auto, fiets) en lokale (OV, auto, fiets en voetganger) netwerken. De verdichtingmogelijkheden in stationsomgevingen worden benut, bijvoorbeeld ook ondergronds. Er ontstaan mixgebieden van voorzieningen, werken en wonen met een uitnodigende en aantrekkelijke kwaliteit, die met de aard en de positie van het station in overeenstemming is.

Toetsing van het initiatief aan de 'Stedelijke laag'

Terzake van de voorgenomen herontwikkeling wordt opgemerkt dat hier sprake is van een stationsomgeving die momenteel braak ligt. Het betreft een ongewenste open ruimte op een prominente plek in de kern Rijssen. Met de ontwikkeling van het gebied wordt voorzien in een aantrekkelijk stadsmilieu met een mix van voorzieningen, werken en wonen. De stationsomgeving vormt het schakelpunt tussen het station en de binnenstad van Rijssen waardoor er dagelijks veel passanten voorbij komen. Zoals ook in de Omgevingsvisie aangegeven, zijn stationsomgeving aanjagers van de stedelijke dynamiek en een voorkeurslocatie voor arbeids- en publiekintensieve bedrijven en voorzieningen. Met de herontwikkeling van het gebied wordt hier bijgedragen aan de stedelijke dynamiek en aantrekkelijkheid van het gebied en kan de stationslocatie zich als geheel beter presenteren als onderdeel van de kern Rijssen.

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling van de stationsomgeving goed past binnen de provinciale beleidsambities zoals zijn neergelegd in de ter plaatse van toepassing zijnde gebiedskenmerken.

2. De ‘Lust en Leisurelaag’

De locatie heeft op de gebiedskenmerkenkaart de ‘Lust- en leisurelaag’ geen bijzondere eigenschappen. Deze gebiedskenmerken kunnen derhalve buiten beschouwing worden gelaten.

5.2.5 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

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

5.3 Gemeentelijk beleid

5.3.1 Structuurvisie ‘Rijssen-Holten 2009-2020’

5.3.1.1 Algemeen

De structuurvisie voor de gemeente Rijssen-Holten kent een looptijd van ongeveer 10 jaar, tot 2020. De structuurvisie is een visie met een korte termijnplanning, met een actualisatie van het bestaande beleid en met afgestemd nieuw beleid. Daarnaast biedt de structuurvisie tevens een doorkijk naar de langere termijn, om transformaties voor de langere termijn nu al in te kunnen zetten.

Deze structuurvisie is tot stand gekomen op basis van een verkenning van de gemeente en haar beleid. Op basis van de verkenning is een nota van uitgangspunten opgesteld. Op basis van de nota van uitgangspunten zijn verschillende scenario’s geformuleerd en vervolgens een visie met de majeure projecten. Samen hebben de verschillende stappen tot de structuurvisie Rijssen-Holten geleid. Het doel van deze structuurvisie is het behouden en versterken van de eigen economische kracht van de gemeente Rijssen-Holten, het bundelen van verstedelijking, het veiligstellen van de groene ruimte en het bereiken van een goede ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

5.3.1.2 Ambitie

De ambitie van de gemeente Rijssen-Holten is om haar bovenlokale functie te behouden en vervolgens een kwaliteitsslag te maken. De gemeente wil haar bovenlokale functie voor zichzelf en de omgeving behouden en uitbreiden omdat dat belangrijk is voor de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in de gemeente. De inwoners dienen ook trots te zijn op hun gemeente, daarvoor wil de gemeente haar identiteit en samenhang uitbouwen en versterken. Het benutten van gelaagdheid, de economische transformatie, de nadruk op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid staan centraal.

5.3.1.3 Thema’s

De gemeente Rijssen-Holten heeft haar visie onder andere uiteengezet in een aantal thema’s. Dit betreffen de thema’s:

- Wonen
- Verkeer
- Centra
- Werken
- Landelijk gebied, groen en water
- Recreatie, toerisme en cultuur

In het voorliggende geval zijn met name de thema’s wonen en centra van belang. Deze thema’s zullen hieronder kort behandeld worden.

5.3.1.3.1 Thema Wonen

Het gemeentelijk woningbouwbeleid is vastgelegd in de ‘Woonvisie 2010’ (zie subparagraaf 4.3.2). De structuurvisie bevat enkel een samenvatting van het beleid zoals vastgelegd in de ‘Woonvisie 2010’. De

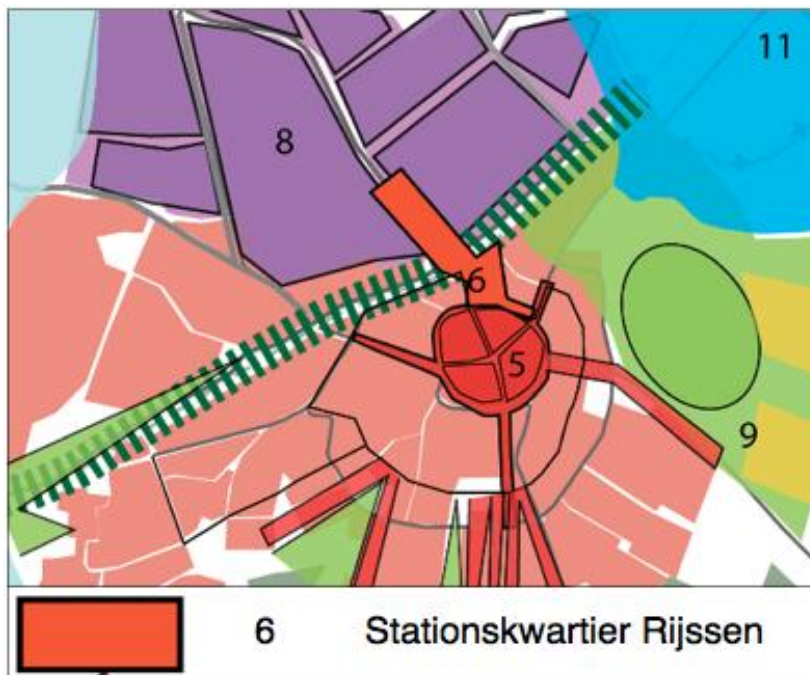
invulling van de stationsomgeving met onder andere woningbouw is binnen dit thema wel benoemd als één van de uitgangspunten.

5.3.1.3.2 Thema Centra

Met betrekking tot de in dit plan besloten ontwikkeling wordt in de structuurvisie opgemerkt dat de aansluiting van het centrum op de stationsomgeving van Rijssen moet verbeteren. In de structuurvisie wordt aangegeven dat dit op termijn een herontwikkeling van het gebied tussen het bestaande centrum en het stationsgebied betekent.

5.3.1.4 Projectprogramma's

De structuurvisie onderscheidt in totaal 12 projectprogramma's. Deze projectprogramma's staan ook weergegeven op de structuurvisieplankaart waarvan hieronder een uitsnede is opgenomen.



Afbeelding 4.4: Uitsnede structuurvisiekaart (Bron: Gemeente Rijssen-Holten)

Het plangebied behoort tot projectprogramma 6: Stationskwartier Rijssen:

De stationsomgeving van Rijssen vraagt als scharnierpunt tussen het centrum van Rijssen en het bedrijventerrein De Mors en als openbaar vervoersknooppunt om een geschikte invulling. Het is een ruimtelijk dominante plek langs De Koppellaan.

Huidige ontwikkelpunten:

- *adequate bij de functie van het gebied passende invulling van het nu nog braakliggende terrein.*

5.3.1.5 Toetsing van het initiatief aan de 'Structuurvisie Rijssen-Holten 2009-2020'

De herontwikkeling van de stationsomgeving wordt expliciet genoemd in de structuurvisie. Met de invulling van het plangebied is rekening gehouden met de uitgangspunten voortkomend uit de structuurvisie. Het Stationsgebied is een overstappunt voor verschillende vervoersstromen en om die reden een voorkeurslocatie voor arbeids- en publieksintensieve bedrijven en voorzieningen, zoals kantoren en een supermarkt. Er is sprake van intensief ruimtegebruik waarbij deze prominente plek in Rijssen een impuls kan geven aan de gehele kern Rijssen.

5.3.2 Woonvisie 2011 Rijssen-Holten, versterken van kwaliteit

5.3.2.1 Algemeen

De 'Woonvisie 2011 Rijssen-Holten, versterken van kwaliteit' geeft het gemeentelijk beleid met betrekking tot wonen weer voor de periode tot 2015 met een doorkijk naar 2020. Over het woningbouwprogramma heeft de gemeente prestatieafspraken gemaakt met de provincie.

5.3.2.2 Nieuwbouwprogramma

Het nieuwbouwprogramma is vastgelegd in de woonvisie. Uitgegaan wordt van 334 woningen in Rijssen en 216 in Holten in de periode 2010-2014. Dit is in overeenstemming met de prestatieafspraken met de provincie Overijssel (545 in totaal).

Voor wat betreft de invulling van de stationsomgeving is uitgegaan van een hard programma van 32 woningen. In de huidige woonvisie wordt uitgegaan van 35 woningen voor de stationsomgeving. In de Nota Woningbouw 2014-2020 Rijssen-Holten zijn opnieuw 35 woningen voor de stationsomgeving opgenomen.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in totaal in 32 woningen. Het type woningen bestaat uit appartementen.

5.3.2.3 Duurzame leefomgeving

De woonvisie kijkt vooral naar de duurzaamheidsaspecten van het wonen in de gemeente. Dat kan betrekking hebben op de woning zelf, maar ook op de woonomgeving. De gemeente sluit met de woonvisie aan op de doelen en maatregelen in het gemeentelijk klimaatbeleid, zoals die voor de energiebesparing in de gebouwde omgeving. Hierbij heeft de gemeente de ambitie uitgesproken om bij nieuw te bouwen woningen te voldoen aan de duurzaamheidseisen zoals die door de rijksoverheid worden gesteld (energieprestatie van gebouwen).

5.3.2.4 Toetsing van het initiatief aan de Woonvisie 2011 Rijssen-Holten, versterken van kwaliteit

Het voorliggende bestemmingsplan staat 32 wooneenheden in de vorm van appartementen toe, dit conform het woningbouwprogramma zoals opgenomen in woonvisie. Deze nieuwe te bouwen wooneenheden zullen voor wat betreft duurzaamheid voldoen aan de eisen zoals deze door de rijksoverheid zijn gesteld. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de 'Woonvisie 2011 Rijssen-Holten, versterken van kwaliteit'

5.3.3 Conclusie toetsing aan gemeentelijk beleid

Geconcludeerd wordt dat de in dit plan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid. Er is sprake van een stedelijke invulling van een prominente plek in de kern Rijssen. Door de herontwikkeling van het gebied ontstaat een levendig en dynamisch gebied en wordt het gebied ingevuld met stedelijke functies passend bij de ontwikkelpotentie van een stationsomgeving.

HOOFDSTUK 6 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, geur en het Besluit milieueffectrapportage.

Opgemerkt wordt dat in diverse onderzoeken die in dit kader zijn uitgevoerd, is uitgegaan van de realisatie van 35 appartementen terwijl dit bestemmingsplan voorziet in maximaal 32 appartementen. Omdat het bijstellen van het aantal appartementen naar beneden in elk geval niet leidt tot meer of andere milieueffecten dan 35 appartementen, zijn de uitgevoerde onderzoeken niet aangepast. In het kader van deze ontwikkeling kunnen deze onderzoeken ook onverkort gehanteerd worden aangezien is uitgegaan van een scenario dat de maximale invulling van dit bestemmingsplan overstijgt.

6.1 Geluid

6.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industriellawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Onder andere de functie 'wonen' wordt aangemerkt als een geluidgevoelige functie.

6.1.2 Situatie plangebied

6.1.2.1 Algemeen

Uitsluitend de wooneenheden (appartementen) die binnen het plangebied worden gerealiseerd betreffen geluidgevoelige functies. Indien hierbij de aspecten weg- en railverkeerslawaai en industriellawaai in acht worden genomen blijkt dat het plangebied is gelegen binnen de wettelijke geluidszone van meerdere wegen en de spoorlijn Deventer-Almelo.

In de nabijheid van het plangebied is geen sprake van een gezoneerd bedrijventerrein als bedoeld in de Wgh. In paragraaf 6.5 wordt nader ingegaan op de bedrijvigheid op dit bedrijventerrein en de invloed van deze bedrijvigheid op de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

In verband met de aspecten weg- en railverkeerslawaai heeft Buijvoets Bouw en Geluidsadviesing een akoestisch onderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn hierna opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke is opgenomen in bijlage 6 bij deze toelichting.

6.1.2.2 Geluidsbelasting wegverkeerslawaai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de ambitiewaarde van 48 dB t.g.v. verkeer met maximaal 6 dB wordt overschreden. De bovengrens van 63 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden.

Slechts wanneer voldoende gemotiveerd wordt aangetoond dat toepassing van een maatregel niet doeltreffend is of niet aan de hoofd- en locatie specifieke criteria kan worden voldaan, kan een hogere grenswaarde worden toegekend. In dit geval is een hogere grenswaarde uitsluitend van toepassing op de geluidsbelasting als gevolg van de Reggesingel. De Stationsdwarsweg betreft een 30km/uur weg en heeft formeel geen zone waardoor ook geen procedure hogere grenswaarde van toepassing is. Desondanks zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening gemotiveerd worden aangetoond dat toepassing van een maatregel niet doeltreffend is.

In het akoestisch onderzoek is gemotiveerd waarom het toepassen van maatregelen niet doeltreffend is. Voor een toelichting hierop wordt kortheidshalve naar de onderzoeksrapportage verwezen. De conclusie uit het akoestisch onderzoek is dat binnen de regels van het geluidbeleid voor de woningen een hogere grenswaarde van maximaal 53 dB m.b.t. verkeerslawaai op de Reggesingel moet worden aangevraagd. Voorwaarden aan het ontwerp zijn:

- de noordwest gevel wordt uitgevoerd als een “dove gevel” (zie 3-D afbeelding in bijlage II van het akoestisch rapport),
- iedere woning moet beschikken over een geluidluwe gevel;
- wanneer de woning een balkon heeft aan de geluidsbelastende zijde dan moet deze bij voorkeur afsluitbaar zijn, zodat de bewoner zelf kan kiezen of men zich wil afzonderen/afschermen van de hoge geluidsbelasting of niet.

Bij een concreet plan moet met een rekenmodel worden getoetst of aan de eisen wordt voldaan.

6.1.2.3 Geluidsbelasting railverkeerslawaai

In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting L^{DEN} berekend. Dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag, avond en nachtperiode. De modelgegevens met plots en resultaten zijn opgenomen in bijlage II van de onderzoeksrapportage. De geluidbelasting op de noordwestgevel is met maximaal 72 dB zeer hoog, echter omdat dit een “dove gevel” betreft hoeft deze niet te worden getoetst. De gevels die moeten worden uitgevoerd als dove gevel zijn aangegeven in bijlage II van het akoestisch rapport.

Gebleken is dat bronmaatregelen in dit kader niet realistisch zijn. Omdat conform het beleid een woning een luwe zijde c.q. balkon moet hebben zal de oplossing moeten worden gezocht in de gebouwworm waarmee een geluidluwe zijde kan worden gecreëerd. Binnen de bouwmassa zijn hiertoe in het rekenmodel luwe gevels gemodelleerd waar de geluidbelasting gelijk of lager is aan de voorkeursgrenswaarde. De 3D plots in bijlage II van het akoestisch rapport moeten hierbij als voorbeeld worden gezien en niet als een concrete invulling.

Zoals blijkt uit de plots moet zowel de noordwestgevel als een deel van de noordoostgevel als “dove gevel” worden uitgevoerd omdat de geluidbelasting hoger is dan de maximaal toegestane hogere grenswaarde van 68 dB. De positie van de woningen achter de zuidwest- en noordoostgevels waarvoor een hogere grenswaarde moet worden verleend varieert evenals de geluidbelasting. Omdat er nog geen concreet ontwerp ligt en de positie van de woningen niet bekend is kan niet per woning een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Wel is het mogelijk op het bouwblok met maximaal 32 woningen een hogere grenswaarde vast te stellen van 68 dB onder de voorwaarde van één geluidluwe gevel conform het geluidbeleid.

Andere geluidbeperkende maatregelen zijn vliesgevels (evt gedeeltelijk) of een wintertuin met daarachter de woning. Ook is een combinatie van maatregelen mogelijk. Bijvoorbeeld door een wintertuin aan de belaste zijde en een geluidluw atrium.

Geconcludeerd wordt dat de maatregelen om de geluidbelasting te reduceren financieel niet doelmatig zijn. De conclusie is dat binnen de regels van het geluidbeleid voor maximaal 32 woningen een hogere grenswaarde van 68 dB moet worden aangevraagd. Voorwaarden aan het ontwerp zijn:

- gevels met een geluidbelasting boven de 68 dB moeten worden uitgevoerd als een “dove gevel”,
- iedere woning moet beschikken over een geluidluwe gevel;
- wanneer de woning een balkon heeft aan de geluidsbelastende zijde dan moet deze bij voorkeur afsluitbaar zijn, zodat de bewoner zelf kan kiezen of men zich wil afzonderen/afschermen van de hoge geluidsbelasting of niet.

Bij een concreet plan moet met een rekenmodel worden getoetst of aan de eisen worden voldaan.

6.1.2.4 Cumulatie weg- en railverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder (artikel 110a) is bepaald dat bij het vaststellen van een hogere grenswaarde rekening moet worden gehouden met het eventueel optreden van cumulatie van geluid. Wanneer een concreet ontwerp is gemaakt dient per woning de cumulatieve geluidbelasting door weg- en railverkeer te worden bepaald waarop de vereiste geluidwering van de gevel moet zijn afgestemd.

6.1.4 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het treffen van diverse maatregelen het plan uitvoerbaar is. In de regels van dit bestemmingsplan zijn voorwaarden ten aanzien van de geluidluwe gevel en de dove gevel vertaald. Zo is onder andere bepaald dat:

- voor zover de gevel van een woning is gekeerd naar de gevellijn ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn', deze uitgevoerd dient te worden uitgevoerd als dove gevel (de aanduiding gevellijn komt overeen met de plot uit bijlage II van het akoestisch rapport waarin staat welke gevels moeten worden uitgevoerd als dove gevel);
- woningen minimaal moeten beschikken over één geluidluwe gevel.

Bij een concreet bouwplan wordt getoetst of aan de eisen wordt voldaan. Middels het akoestisch onderzoek is echter voldoende aangetoond dat de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid geen belemmering vormen voor de uitvoering van het planvoornemen.

6.2 Bodemkwaliteit

6.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht.

6.2.2 Situatie plangebied

6.2.2.1 Algemeen

In het voorliggende geval heeft Aveco de Bondt uit Rijssen een verkennend bodemonderzoek in het plangebied uitgevoerd. De resultaten en conclusie van dit onderzoek worden hierna weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het onderzoeksrapport welke is opgenomen in bijlage 7 bij deze toelichting.

6.2.2.1 Onderzoeksresultaten plangebied 'Stationsomgeving' [circa 1,2 hectare]

Plaatselijk is in de boven- en ondergrond tot maximaal 1,0 m-mv bijmengingen met puin, bakstenen en/of kolengruis aangetroffen. Op het maaiveld of in de opgeboorde grond zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

Uit het uitgevoerde bodemonderzoek is gebleken dat de bovengrond van de onderzoekslocatie plaatselijk licht verhoogde gehalten aan PCB en/of PAK bevat. In de ondergrond is plaatselijk een licht verhoogd gehalte aan PCB aangetoond. De aangetoonde gehalten overschrijden de betreffende achtergrondwaarden (AW2000-waarden), maar liggen beneden de toetsingswaarden voor nader onderzoek. De licht verhoogde gehalten komen overeen met de verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit na de uitgevoerde saneringen op de locatie.

In het ondiepe grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan nikkel, zink en naftaleen gemeten. De aangetoonde concentraties overschrijden de betreffende streefwaarden, maar liggen beneden de toetsingswaarden voor nader onderzoek. De in het ondiepe grondwater aangetroffen verhoogde concentratie aan barium wordt niet als verontreiniging beschouwd.

6.2.2.2 Onderzoeksresultaten 'restverontreinigingen Wbb-geval 3'

Ter plaatse van de restverontreinigingen zijn plaatselijk licht verhoogde gehalten aan kwik, lood, zink, minerale olie en PAK gemeten. De aangetoonde gehalten overschrijden de betreffende achtergrondwaarden (AW2000-waarden), maar liggen beneden de toetsingswaarden voor nader onderzoek.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de restverontreinigingen (interventiewaarde overschrijdingen met voornamelijk PAK en zware metalen) aangetroffen ter plaatse van de achterzijde van de bebouwingen aan de Stationsdwarsweg en langs de spoorbanen, buiten het plangebied 'Stationsomgeving' zijn gelegen. Binnen het plangebied wordt de interventiewaarde namelijk niet overschreden.

In diverse beleidsstukken is het navolgende inzake de bodemkwaliteit van onderhavige locatie opgenomen:

Hoewel in het gebied in het verleden sanering van bodemverontreiniging heeft plaatsgevonden, is er binnen het gebied sprake van verschillende kwaliteiten grond. Voor alle handelingen met grond binnen de saneringslocatie is toestemming nodig van de provincie Overijssel. Nader onderzoek is hiervoor vereist. Hoewel in verband met de eerdere bodemsanering geen verhoogd risico voor bodemverontreiniging geldt, kunnen de financiële risico's eerst aan de hand van de uitkomsten van het nader onderzoek exact worden ingeschat.

In verband met het vorenstaande zijn de onderzoeksresultaten ook voorgelegd aan de provincie Overijssel. Bij brief van 7 mei 2012 (ontvangen op 9 mei 2012) heeft de provincie Overijssel aangegeven in te kunnen stemmen met de conclusie van het uitgevoerde bodemonderzoek. De brief van de provincie Overijssel is opgenomen als bijlage 8 bij deze toelichting.

6.2.3 Conclusie

Gezien de vastgestelde bodemkwaliteit zijn er geen risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu. Voor geen van de gemeten stoffen wordt de interventiewaarde overschreden.

Aangezien uit het onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied 'Stationsomgeving' geen interventiewaarde overschrijdingen zijn aangetoond en geconcludeerd wordt dat de restverontreinigingen buiten het plangebied 'Stationsomgeving' zijn gelegen, wordt de grond vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt geacht voor het toekomstig gebruik.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Beoordelingskader

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 ondermeer 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);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

6.3.1.1 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 (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). 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 m² 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 NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

6.3.1.2 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.

6.3.1.3 Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007

De Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen. In de Regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethoden opgenomen om concentraties van diverse luchtverontreinigende stoffen te kunnen berekenen. Hieronder een overzicht van de rekenmodellen:

- CARII: berekening van emissies voor binnenstedelijk verkeer;
- NIBM-tool: eenvoudige berekening van emissies van verkeer volgens worst case benadering;
- ISL2: berekening van emissies voor buitenstedelijk verkeer;
- ISL3a: berekening van emissies van industrie en veehouderijen.

6.3.2 Situatie plangebied

6.3.2.1 Algemeen

In verband met de voorgenomen herontwikkeling heeft Aveco de Bondt een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek wordt hierna weergegeven in 6.3.2.2. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke is opgenomen in bijlage 9 bij deze toelichting.

6.3.2.2 Luchtkwaliteitsonderzoek

Uit de toets volgt dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Op grond van artikel 5.16, eerste lid onder c van de Wet luchtkwaliteit staat daarmee vast, dat de luchtkwaliteitsaspecten uit de Wet geen belemmering vormen voor de ruimtelijke procedure.

Uit de beoordeling van de te verwachten concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse de ontwikkeling volgt verder dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2014 en 2024 ruimschoots lager liggen dan de grenswaarden die voor deze stoffen zijn opgenomen in bijlage II van de Wet luchtkwaliteit.

Op grond van de voornoemde bevindingen wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ruimtelijke procedure inzake de beoogde ontwikkeling van de stationsomgeving Rijssen.

6.3.3 Conclusie

Gezien het vorenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

6.4 Externe veiligheid

6.4.1 Algemeen

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 (Brzo);
- 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.

6.4.2 Situatie plangebied

6.4.2.1 Groepsrisico

Op grond van het Bevi is de gemeente verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen te onderzoeken of het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijft zoals deze in het Bevi wordt gesteld. Royal Haskoning heeft risicoberekeningen uitgevoerd. Het rapportage met daarin de risicoberekeningen is opgenomen in bijlage 10. De uitgevoerde berekeningen laten zien dat de geplande ontwikkelingen in de stationsomgeving in Rijssen een geringe toename van het berekende groepsrisico veroorzaken. De toename is veroorzaakt doordat na realisatie van de ontwikkeling een hoger aantal personen in de invloedgebieden aanwezig is. In alle gevallen blijft de toename van het groepsrisico onder de oriënterende waarde. Dit houdt overigens niet in dat de hoogte van het groepsrisico automatisch acceptabel is. Alleen het bevoegde gezag (Gemeente Rijssen-Holten) kan bepalen of ze de verandering van het groepsrisico verantwoord acht. Deze groepsrisicoverantwoording maakt deel uit van het besluit dat de gemeente neemt over het initiatief tot ontwikkeling van de stationsomgeving in Rijssen.

6.4.2.2 Toetsing aan gemeentelijk externe veiligheidsbeleid

Vanuit het gemeentelijk beleid geldt voor deze ontwikkeling een toetst aan de criteria van het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid. Voor wat betreft het aspect externe veiligheid zijn de volgende drie risicobronnen van belang bij het uitvoeren van de risicoberekeningen:

1. Buisleidingen: In de spoorzone gelegen gasleiding van de Gasunie.
2. Wegtransport: Over het wegvak Reggesingel/ Morsweg, N347/N350 is transport van gevaarlijke stoffen (route transport gevaarlijke stoffen).
3. Spoorweg: Over het spoor Almelo - Deventer worden gevaarlijke stoffen vervoerd.

Ad 1: In de spoorzone is op 60 meter van de ontwikkeling een aardgasleiding gelegen. Op 5 april 2006 is door Royal Haskoning een onderzoek uitgevoerd waarbij o.a. de externe veiligheidsaspecten van deze buisleiding zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat de afstanden van de geprojecteerde ontwikkelingen tot de aanwezige buisleiding in de spoorzone zodanig groot zijn dat deze objecten niet binnen de huidige als de te verwachten toekomstige bebouwings- en toetsingsafstanden vallen. Er wordt een voldoende grote afstand aangehouden zodat de buisleiding geen belemmering vormt voor de geprojecteerde ontwikkelingen in de stationsomgeving.

Ad 2: De N350 is op 70 meter van het plangebied gelegen en de N 347 op 1750 meter. Zowel in de bestaande als de toekomstige situatie is het plaatsgebonden veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N350 en de N347 gering. De PR 10^{-5} en 10^{-6} contour kunnen niet weergegeven worden. Het groepsrisico zal in zowel de huidige als de toekomstige situatie de oriënterende waarde niet overschrijden.

Ad 3: Voor de spoorverbinding is het volgende van belang. Indien uit de berekening blijkt dat de hoogte van het groepsrisico minder bedraagt of gelijk is aan 10% van de oriënterende waarde (OW) dan geldt een beknopte verantwoording. In dit geval kan het besluit tot verantwoording van het groepsrisico worden genomen door een daartoe, voor de gehele procedure, door B&W schriftelijk gemandateerde medewerker. Uit de berekening blijkt dat sprake is van een zeer geringe toename van het groepsrisico wat onder de 10% van de oriënterende waarde blijft. De volgende criteria van toepassing:

- Bij het beoordelen van risicosituaties worden aanvullend op de beoordeling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit betrokken.

Advies Brandweer Twente

In het kader van de toetsing aan het dit criterium is de Brandweer Twente gevraagd om advies te geven. De conclusie van het betreffende advies wordt hierna weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt naar het complete advies welke als bijlage 11 is opgenomen bij deze toelichting.

Door vluchtroutes van de bron af te creëren, objecten met minder zelfredzame personen uit te sluiten en de (gestapelde)bouw zo ver mogelijk van het spoor af te realiseren wordt de kans op slachtoffers verkleind. Op basis van het concept bestemmingsplan kunnen wij concluderen dat objecten met minder zelfredzame personen worden uitgesloten en de hogere delen van objecten verder van het spoor worden geplaatst. Hierdoor wordt de kans op slachtoffers verkleind. Echter constateren wij wel dat er binnen 30 meter van het spoor objecten gerealiseerd kunnen worden, die bij een plasbrand mee kunnen gaan branden. Te treffen maatregelen zijn echter niet ruimtelijk relevant en kunnen juridisch vanuit het Bouwbesluit 2013 niet geëist worden. Desondanks adviseren wij om bijvoorbeeld in overleg met de ontwikkelaar van het plan er zorg voor te dragen dat de vluchtroutes uit het object rechtstreeks van de risicobron af gaan.

Het advies om een extra geboorde put voor het plangebied te realiseren komt ook de bestrijding van de incident op het spoor ten goede. Indien het grondwaterpeil het toestaat adviseren wij een put met een capaciteit van minimaal 90m/per uur te realiseren.

Veiligheidstechnisch zijn er geen wettelijke belemmeringen om de gewenste ontwikkeling in het plangebied te realiseren. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal, voor zover redelijkerwijs mogelijk, rekening worden gehouden met het advies van de Brandweer Twente.

6.4.3 Conclusie

Gezien de geringe toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied, het advies van Brandweer Twente, de risicocommunicatie en de goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten wordt geconcludeerd dat de veiligheid van de bezoekers en het personeel in het stationsomgeving van Rijssen voldoende kan worden gegarandeerd, waardoor in dit geval de toename van het groepsrisico, die wel onder de wettelijke normen blijft, acceptabel is.

6.5 Milieuzonering

6.5.1 Algemeen

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 mogelijk is.

6.5.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' is een tweetal gebiedstypen te onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer.

Gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), worden aangemerkt als 'gemengd gebied'. Bij 'gemengde gebieden' moet gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

De richtafstanden uit het omgevingstype rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsmaat worden verlaagd indien sprake is van gemengd gebied. Daarbij wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' opgemerkt dat het vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik de voorkeur verdient functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

Het gebied waarin het plangebied zich bevindt is aan te merken als een 'gemengd gebied'. Het plangebied grenst immers direct aan de spoorlijn Deventer-Almelo en de drukbereden Reggesingel. Daarnaast liggen in de nabijheid van het plangebied diverse vormen van bedrijvigheid en woningbouw waardoor sprake is van een mix van functies.

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

6.5.2 Situatie plangebied

6.5.2.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. Onder andere woningen zijn milieugevoelige objecten. De VNG uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Zoals reeds hiervoor genoemd wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

6.5.2.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

In het plangebied worden diverse nieuwe functies gerealiseerd. De functie 'wonen' is niet milieubelastend voor de omgeving. De milieubelastende functies in het plangebied worden enkel toegestaan binnen de bestemming 'Gemengd'. In de onderstaande tabel wordt inzichtelijk gemaakt:

- tot welke categorie een in het plangebied toegestane functie op basis van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' behoort;
- welke grootste richtafstand op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied' tot omliggende milieugevoelige functie moet worden aangehouden; en
- wat de afstand is tussen het bestemmingsvlak 'Gemengd' en omliggende milieugevoelige functies.

Functies	Categorie	Afstand gemengd gebied	Afstand tot aan milieugevoelige functie
Supermarkt	1	0 meter	> 10 meter
Overige detailhandel	1	0 meter	> 10 meter
Commerciële dienstverlening en/of horeca categorie 2	1	0 meter	> 10 meter
Kantoren	1	0 meter	> 10 meter

Zoals blijkt uit de voorgaande tabel wordt aan de richtafstanden, welke gelden op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied', voldaan. Derhalve wordt geconcludeerd dat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling vanuit het oogpunt van milieuzonering aanvaardbaar is en niet leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

6.5.2.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functies binnen het plangebied hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving. De milieugevoelige functies binnen het plangebied betreft de functie 'wonen'. De woningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd binnen de bestemming 'Gemengd' ter plaatse van de aanduiding 'wonen'.

In de omgeving van het plangebied bevindt zich bedrijventerrein De Mors. Dit bedrijventerrein onderverdeeld in zones waarbij aan de rand van het bedrijventerrein voornamelijk categorie 2 bedrijven voorkomen.

In de onderstaande tabel wordt inzichtelijk gemaakt:

- op welke afstand van het plangebied welke categorie bedrijvigheid wordt toegestaan;
- welke grootste richtafstand op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied' tot de milieugevoelige functie in het plangebied moet worden aangehouden; en
- wat de afstand is tussen het bestemmingsvlak 'Gemengd' - aanduiding 'wonen' en de in de omgeving voorkomende milieubelastende functies.

Bedrijvigheid/ functie	Categorie	Afstand gemengd gebied	Afstand tot aan plangebied*
Bedrijventerrein De Mors			
2	2	10 meter	> 75 meter
3.1	3.1	30 meter	> 370 meter
3.2	3.2	50 meter	> 115 meter
4.1	4.1	100 meter	> 260 meter
4.2	4.2	200 meter	> 295 meter
Overige functies/ bedrijvigheid			
Kantoren	1	0 meter	> 15 meter
Maatschappelijk (o.a. ROC)	Max. 2	10 meter	> 110 meter
Discotheek Lucky	2	10 meter	> 170 meter
Supermarkt	1	0 meter	> 50 meter
Brandweer/ politie	3.1	30 meter	> 150 meter
Open Hof Kerk	2	10 meter	> 15 meter
Diverse commerciële functies	1	0 meter	> 70 meter

* Wat betreft de berekening van de afstand van de bedrijvigheid/functie tot aan het plangebied is uitgegaan van de meest nabij gelegen bedrijvigheid/ functie in de betreffende categorie.

Zoals blijkt uit de bovenstaande tabel wordt in alle gevallen ruimschoots voldaan aan de richtafstanden. Vanuit het oogpunt van milieuzonering is er derhalve geen belemmering voor wat betreft de ontwikkelingen van milieugevoelige functies in het plangebied.

6.5.3 Conclusie

Gezien het vorenstaande vormt het aspect milieuzonering geen belemmeringen voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

6.6 Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

Natuurbank Overijssel uit Haaksbergen heeft in het voorliggende geval een quickscan Natuurwaardenonderzoek. De resultaten en conclusies voortkomend uit dit onderzoek zijn in deze paragraaf verwerkt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke is opgenomen in bijlage 12 bij deze toelichting.

6.6.1 Gebiedsbescherming

6.6.1.1 Algemeen

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd.

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. De EHS is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van de EHS geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

6.6.1.2 Situatie plangebied

De invloedssfeer van de voorgenomen activiteit is beperkt tot het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied ligt midden in de kern Rijssen. Het onderzoeksgebied ligt niet in of direct naast de EHS of een beschermd natuurgebied (*provincie Overijssel 2014*). De herontwikkeling van het onderzoeksgebied heeft geen negatief effect op deze gebieden. In het kader van gebiedsbescherming hoeft er geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en hoeft er geen ontheffing of natuurbeschermingswetvergunning aangevraagd te worden.

6.6.2 Soortenbescherming

6.6.2.1 Algemeen

Wat betreft de soortbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

6.6.2.2 Situatie plangebied

Het onderzoeksgebied bestaat voor het grootste deel uit braakland met een korte grazige vegetatie welke is ontstaan nadat er gebouwen gesloopt zijn. Dit braakland vormt een ongeschikte habitat voor beschermde soorten.

In het plangebied staat een oude woning. Deze woning vormt de nestplaats van vogels en mogelijk een verblijfplaats van vleermuizen. Op basis van een visuele beoordeling van bouwstijl, gebruikte materialen en staat van onderhoud, wordt het gebouw ongeschikt bevonden als kraamkolonie of winterverblijf van vleermuizen. Een zomerverblijfplaats van één of enkele dwergvleermuizen of laatvliegers kan echter niet uitgesloten worden. De pannen, loodslabben, gevelbetimmeringen en kieren en spleten in de muren vormen een potentieel geschikte verblijfplaats.

Op basis het uitgevoerde onderzoek kan de functie van het pand voor vogels niet goed beoordeeld worden. Het pand wordt mogelijk door de Huismus en Gierzwaluw benut als broedplaats. Een visuele inspectie kan duidelijkheid verschaffen over de mogelijke aanwezigheid van mussennesten, dit biedt geen uitkomst voor Gierzwaluwen omdat deze geen nesten bouwen. Nesten van deze soorten zijn jaarrond beschermd en voor het wegnemen van een nestplaats dient een ontheffing ex. art. 75C van de Ff-wet verkregen worden. Voor het verstoren/vernielen van bezette nesten of het verwonden/doden van vogels kan geen ontheffing verkregen worden omdat de voorgenomen activiteit niet als een in de wet genoemd 'wettelijk belang' wordt beschouwd.

Doordat eventuele verblijfplaatsen van vleermuizen en de aanwezigheid van jaarrond beschermd nesten van vogels (Huisumus en Gierzwaluw) niet kunnen worden uitgesloten wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit aanvullende onderzoek worden te zijner tijd in deze paragraaf verwerkt.

6.6.3 Conclusie

6.7 Archeologie & cultuurhistorie

6.7.1 Archeologie

6.7.1.1 Algemeen

Op grond van de Monumentenwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Monumentenwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten 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.

6.7.1.2 Situatie plangebied

In het voorliggende geval heeft het Oversticht een archeologisch advies uitgebracht. Dit advies is opgenomen in bijlage 13 bij deze toelichting. De bevindingen en conclusie uit dit advies zijn hierna integraal overgenomen.

Bevindingen

De planlocatie is gelegen in een gebied dat niet gekarteerd is volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Uit de directe omgeving van het plangebied is een waarneming bekend. Het betreft de vondst van een bronzen kokerbijl uit de late bronstijd (1100- 800 v Chr.). Deze vondst is echter afkomstig van opgebrachte grond op het fabrieksterrein van ter Horsen.

Volgens verstrekte gegevens is de locatie gesaneerd tot een diepte van circa 1,5 meter, ook zijn de aanwezige bedrijfspanden al gesloopt.

Conclusie

Op grond van de bovenstaande gegevens hoeft er geen archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Door de reeds uitgevoerde werkzaamheden zullen eventueel aanwezige archeologische waarden aangetast of vernietigd zijn.

6.7.2 Cultuurhistorie

6.7.2.1 Algemeen

Cultuurhistorische waarden dienen uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. 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.

6.7.2.2 *Situatie plangebied*

Het plangebied zelf kent geen bijzondere cultuurhistorische waarden. In het plangebied bevinden zich geen rijks- of gemeentelijke monumenten. In de directe omgeving van het plangebied is eveneens geen sprake van rijks- of gemeentelijke monumenten. Ook uit de Cultuurhistorische Atlas van Overijssel blijkt dat er in en om het plangebied geen sprake is van cultuurhistorische waarden.

6.7.3 **Conclusie**

Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek wordt De Floraniet noodzakelijk geacht. De ontwikkeling heeft geen gevolgen voor het aspect cultuurhistorie.

6.8 **Besluit milieueffectrapportage**

6.8.1 **Kader**

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport (MER) opgesteld dient te worden. De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden zijn opgenomen in de bijlage van het Besluit m.e.r. Een plan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn op de volgende manieren:

- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien een passende beoordeling op basis van artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk is;
- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit de onderdelen C en D overschrijden en waarbij het plan wordt genoemd in kolom 3 (plannen).
- Een plan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn indien het plan wordt genoemd in kolom 4 (besluiten) en er sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit onderdeel C en D overschrijden. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel C is in dit geval sprake van een m.e.r.-plicht. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel D is het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'.

Het komt er op neer dat voor bestemmingsplan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen in onderdeel D en beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.(-beoordeling) plaatsvinden.

6.8.2 Situatie plangebied

6.8.2.1 Artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op circa 3 kilometer afstand van het plangebied. Gezien de aard en omvang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in relatie tot de ruime afstand tot Natura 2000-gebied wordt geconcludeerd dat geen sprake zal zijn van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied. Een passende beoordeling op basis van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998 is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk. Derhalve is geen sprake van een m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

6.8.2.2 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

Dit bestemmingsplan voorziet in principe in een directe eindbestemming 'Gemengd' voor wat betreft de binnen het plangebied geplande ontwikkeling en voldoet daarmee aan de definitie van een 'besluit' als bedoeld in het Besluit m.e.r. Dit betekent dat dit bestemmingsplan m.e.r.-(beoordelings)plichtig is indien activiteiten worden mogelijk gemaakt die genoemd worden in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. en de daarin opgenomen drempelwaarden overschrijden.

In dit geval is sprake van een ontwikkeling die niet wordt genoemd in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en is daarom niet direct m.e.r.-plichtig. Op basis van onderdeel D kan de in dit plan besloten ontwikkeling worden aangemerkt als: *'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'*.

De ontwikkeling in dit bestemmingsplan is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien de volgende drempelwaarden worden overschreden:

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 m² of meer.

Gezien de drempelwaarden kan worden geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er van te vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Indien de mogelijkheden van dit plan worden vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er dat sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Daarnaast blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit bestemmingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

6.8.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Tevens zijn geen nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 7 WATERASPECTEN

7.1 Vigerend beleid

7.1.1 Europees- en rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de Vierde Nota Waterhuishouding en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003). Het bestuursakkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd. Verder is water een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen, moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen. Dit anticiperen is ook terug te vinden in de op 1 januari 2008 van kracht geworden Wet gemeentelijke watertaken. In deze nieuwe wet zijn de zorgplicht voor het vasthouden en afvoeren van regenwater en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht vastgelegd.

7.1.2 Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie Overijssel wordt ruim aandacht besteed aan de wateraspecten. De ambities zijn, naast de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de kleinere wateren, de veiligheid, de grondwaterbescherming, bestrijding van wateroverlast, de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlakte water en waterbeleving zowel in de groene ruimte als stedelijk gebied.

7.1.3 Waterschap Vechtstromen

Waterschap Vechtstromen (ontstaan uit een fusie tussen de waterschappen Regge en Dinkel en Velt en Vecht) heeft een waterbeheerplan opgesteld voor de periode 2010-2015. Het plan gaat over het waterbeheer in het hele stroomgebied van Regge en Dinkel en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterketen.

Het waterbeleid van het waterschap is met name gericht op een duurzame aanpak van het waterbeheer: geen afwenteling, herstel van de veerkracht van het watersysteem, streven naar een meer natuurlijker waterbeheer, zoeken naar meer ruimte voor water, water toepassen als ordenend principe middels het gebruik van waterkansenkaarten en water langer vasthouden mede door flexibeler peilbeheer. Ook het streven naar een betere waterkwaliteit als onderdeel van duurzaamheid is een belangrijk speerpunt (tegengaan van lozingen, minder belasting van het water en het zoveel mogelijk tegengaan van diffuse verontreinigingen).

De twee belangrijkste onderdelen van het waterplan worden gevormd door:

- het tekort aan waterberging in het landelijk gebied;
- de inpassing van inrichtingsmaatregelen binnen de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

7.1.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Rijssen-Holten heeft vanuit haar rol als rioleringbeheerder beleid opgesteld ten aanzien van riolering. Op gemeentelijk niveau zijn het in overleg met de Waterschappen opgestelde gemeentelijk Waterplan en het gemeentelijk Rioleringsplan van belang bij het afwegen van waterbelangen in ruimtelijke plannen. Naar aanleiding van de wateroverlast van 2002 en 2003 heeft de gemeente het beleid geformuleerd dat in geval van inbreidingslocaties het water in het gebied moet blijven. Dit houdt in dat het hemelwater op de locatie geïnfiltreerd moet worden.

Het uitgangspunt bij het ontwerp is dat per m² afvoerend verhard oppervlak 30 mm statische berging gerealiseerd wordt. Indien niet voldaan kan worden aan de genoemde afkoppelnorm dient een bijdrage van € 26,-/m² per toegevoegd verhard oppervlak bijgedragen te worden ten gunste van het gemeentelijk rioleringsfonds

7.2 Waterparagraaf

7.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de 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, lozingen op oppervlaktewater).

7.2.2 Geohydrologisch onderzoek

Oranjewoud heeft in het plangebied in november 2007 een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Onderdeel van het geohydrologisch onderzoek is een uitgevoerde waterparagraaf welke hierna is weergegeven. Voor een nadere toelichting op deze waterparagraaf of het geohydrologisch onderzoek wordt verwezen naar het onderzoeksrapport welke is opgenomen in bijlage 14 bij deze toelichting. Opgemerkt wordt dat het geohydrologisch onderzoek is uitgegaan van de realisatie van in totaal 55 woningen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de kaders voor de realisatie van slechts 32 wooneenheden.

7.2.2.1 Wateroverlast

Wenselijke situatie

Het plangebied moet berging bieden aan 30 mm neerslag. 'Water-op-straat' situaties mogen zich niet vaker voordoen dan 1 maal per 2 jaar.

Toekomstige situatie

In het stedenbouwkundig ontwerp moet rekening worden gehouden met eventuele inpassing van bergende voorzieningen. Mocht binnen de inbreidingslocatie het realiseren van berging niet haalbaar zijn, zal door de gemeente compensatie buiten het plangebied worden gerealiseerd.

7.2.2.2 Riolering

Wenselijke situatie

Vuilwater dient te worden afgevoerd naar de RWZI. Schoon hemelwater moet zoveel mogelijk worden benut in het lokale watersysteem.

Toekomstige situatie

Vuilwaterriool wordt aangesloten op de bestaande gemengde riolering. Hemelwater kan middels infiltratievoorzieningen worden afgevoerd naar de bodem. Een duiker is aanwezig in de nabijheid. Hemelwater dat niet in de bergende en/of infiltrerende voorzieningen kan worden geborgen, moet overlopen naar het aanwezige watersysteem.

7.2.2.3 Watervoorziening

Wenselijke situatie

De toekomstige ontwikkeling mag geen nadelige gevolgen hebben voor de overige functies waartoe het watersysteem dient.

Toekomstige situatie

In het plangebied is directe verbinding met het oppervlaktewater aanwezig. Het lokale grondwater maakt verder geen onderdeel uit van een grondwaterbeschermingsgebied of waterwingebied.

7.2.2.4 Oppervlaktewaterkwaliteit

Wenselijke situatie

Het behoud en de realisatie van een goede waterkwaliteit voor mens en natuur. Er mogen geen uitlogende of anderszins uitspoelende bouwmaterialen worden toegepast die het afstromende hemelwater vervuilen.

Toekomstige situatie

In het plangebied wordt geen directe koppeling met het oppervlaktewater aangelegd.

Schoon regenwater wordt (tot op zekere hoogte) in de bodem geïnfiltreerd. De voorzieningen dienen vanuit oppervlaktewaterkwaliteitsoogpunt een berging van minimaal 10 mm te hebben (*gemeentelijk beleid gaat uit van een statische berging van 30 mm*). Hiermee wordt een directe afvoer van vervuilde oppervlakken op oppervlaktewater beperkt.

Tevens wordt afvoer naar het bestaande gemengde rioolstelsel voorkomen en daarmee ook de frequentie en omvang van overstortgebeurtenissen van het gemengde stelsel. Nabij de overstortlocaties zal de waterkwaliteit daardoor verbeteren.

7.2.2.5 Grondwateroverlast

Wenselijke situatie

Grondwateroverlast dient te worden tegengegaan.

Toekomstige situatie

De locatie bevindt zich in een infiltratiezone waar geen grondwateroverlast voorkomt. De ontwateringsdiepte is voldoende voor bebouwing.

7.2.2.6 Grondwaterkwaliteit

Wenselijke situatie

Het behoud en de realisatie van een goede waterkwaliteit voor mens en natuur. Er mogen geen uitlogende of anderszins uitspoelende bouwmaterialen worden toegepast die het afstromende hemelwater vervuilen.

Toekomstige situatie

Het verdient de aanbeveling om bij de verdere uitwerking van de herontwikkeling geen gebruik te maken van uitlogende of verontreinigende voorzieningen. Bij de keuze van infiltratievoorzieningen wordt eveneens aanbevolen om te kijken naar de noodzaak tot zuiverende werking en het eventuele rendement.

7.2.2.7 Verdroging

Wenselijke situatie

De ontwikkeling levert geen nadelige gevolgen op voor karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden, cultuurhistorie en archeologie.

Toekomstige situatie

Middels infiltratievoorziening zal hemelwater dat op verharde oppervlakten valt zoveel mogelijk ten goede worden gebracht aan het grondwatersysteem.

7.2.2.8 Volksgezondheid

Wenselijke situatie

Het risico van watergerelateerde ziekten en plagen moet worden geminimaliseerd. Verdrinkingsrisico's moeten worden gereduceerd.

Toekomstige situatie

Infiltratievoorzieningen moeten worden ontworpen op een korte ledigingstijd om vegetatieproblemen en stankoverlast te voorkomen.

7.2.2.9 Natte natuur

Gewenste situatie

De ontwikkeling moet bijdragen aan de ontwikkeling en bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke natte natuur.

Toekomstige situatie

Net als in de bestaande situatie zal op de ontwikkelingslocatie geen open water aanwezig zijn met een directe verbinding naar het bestaande oppervlaktewater.

7.2.2.10 Bodemdaling

Wenselijke situatie

Bodemdaling en reductie van functiegeschiktheid moet worden tegengegaan.

Toekomstige situatie

Door het gebruik van infiltratievoorzieningen wordt grondwaterstands daling tegen gegaan. Van de aanwezige zandige bodem wordt niet verwacht dat deze gevoelig is voor zettingen.

7.2.2.11 Veiligheid

Wenselijke situatie

Het veiligheidsniveau moet worden gewaarborgd.

Toekomstige situatie

Indien open water wordt gerealiseerd moet het veiligheidsniveau worden gewaarborgd. Voorzieningen moeten worden ontworpen met flauwe oevers, of op een andere wijze makkelijk toegankelijk zijn.

7.2.3 Actualisatie geohydrologisch onderzoek Stationsgebied te Rijssen

7.2.3.1 Algemeen

Omdat het geohydrologisch onderzoek in november 2007 is uitgevoerd en in het onderzoek rekening is gehouden met de realisatie van 55 woningen in plaats van de 32 woningen waarin dit bestemmingsplan voorziet, is het geohydrologisch onderzoek geactualiseerd. Aveco de Bondt heeft deze actualisatie vormgegeven in een memo welke is opgenomen als bijlage 15 bij deze toelichting. Ten aanzien hiervan wordt opgemerkt dat in de memo van Aveco de Bondt is uitgegaan van 35 woningen. Omdat het bijstellen van het aantal appartementen naar beneden in elk geval niet leidt tot andere waterhuishoudkundige effecten is de betreffende memo niet aangepast.

De conclusies voortkomend uit deze actualisatie worden hierna weergegeven.

7.2.3.2 Conclusie actualisatie geohydrologisch onderzoek

Geconcludeerd wordt dat het rapport van Oranjewoud in haar huidige vorm in relatie tot de techniek aansluit op de vigerende beleidsmatige uitgangspunten. De beschrijving van de omgeving sluit ook aan bij de huidige situatie. De aangenomen uitgangspunten in de rapportage zoals: (80% verharding in de nieuwe situatie) is zodanig ruim aangehouden dat een vermindering van het afstromend oppervlak een positief effect zal sorteren (32 woningen t.o.v. 55 woningen zorgen voor minder afstromend oppervlak).

Desalniettemin zal er rekening gehouden moeten worden met de bergingseis van 30 mm per m² verharding. De omgeving leent zich voor de ontwikkeling van het plan. De haalbaarheid, ofwel de realisatie van een statische bergingsvoorziening, past binnen de mogelijkheden. De haalbaarheid van het plan is hiermee aangetoond.

7.2.4 Watertoetsproces

7.2.4.1 Algemeen

Het waterschap is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de 'normale procedure' van de watertoets is toegepast. Dit betekent dat het bestemmingsplan in het kader van vooroverleg voorgelegd moet worden aan het waterschap. De bij deze 'normale procedure' behorende uitgangspuntennotitie maakt onderdeel uit van de in bijlage 15 opgenomen memo van Aveco de Bondt.

Ten aanzien van het vorenstaande wordt opgemerkt in een eerder stadium (2012) tevens een digitale watertoets is uitgevoerd. Naar aanleiding van deze uitgevoerde watertoets heeft het waterschap op 8 februari 2012 aangegeven dat de volgende wateraspecten van belang zijn:

1. De waterkwaliteit in het plangebied mag door de ontwikkeling van het gebied niet nadelig worden beïnvloed (schoon houden wat schoon is);
2. Hemelwater- en afvalwaterafvoer geschiedt conform het vigerende beleid van het waterschap: schoon hemelwater wordt volledig gescheiden van afvalwater. Hierbij wordt het hemelwater geïnfiltreerd. Daarnaast is de omvang van het plan zodanig dat de toename van afvalwater past binnen de vergunning van het hoofdoornamepunt rioolwaterzuivering Rijssen.
3. Geen afwenteling van het waterbezwaar: Hierbij is het uitgangspunt dat de waterbeheersing in het beneden- en/of bovenstroomse gebied niet mag verslechteren.

Hierbij merken wij op dat vanuit gemeentelijk beleid (Gemeentelijk RioleringsPlan) als uitgangspunt is gesteld dat in- en uitbreidingsgebieden voorzien dienen te worden van een gescheiden inzamelsysteem voor vuilwater en hemelwater. Tevens geldt dat water in het gebied moet blijven, wat inhoudt dat hemelwater op locatie geïnfiltreerd dient te worden. Het ontwerpuitgangspunt is dat 30 mm berging moet worden gerealiseerd.

7.2.4.2 Conclusie waterschap

Vanuit waterhuishoudkundig perspectief is dit een geschikte locatie om te gaan bebouwen. Het waterschap kan dan ook instemmen met een bestemmingsplanwijziging, mits de nadelige effecten op het watersysteem zo goed mogelijk worden ondervangen. Wij vinden het belangrijk dat bij de planvorming rekening houdt met de punten 1 t/m 2 en dat deze punten terugkomen in de waterparagraaf. Vanwege de normale procedure willen wij het voorontwerpbestemmingsplan van u of van de gemeente ontvangen.

Met de uitgangspunten zoals in het voorgaande beschreven wordt met de uitwerking van het definitieve ontwerp rekening gehouden.

HOOFDSTUK 8 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

8.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

8.2 Opzet van de regels

7.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begrippen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingsregels);
4. Overgangs- en slotregels.

8.2.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- *Begrippen (Artikel 1)*

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.

- *Wijze van meten (Artikel 2)*

Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

8.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- *Bestemmingsomschrijving:*

Hierin is de omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan binnen deze bestemming opgenomen. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies.

- *Bouwregels:*

In deze regels zijn eisen opgenomen waaraan de binnen de bestemming voorkomende bebouwing aan moet voldoen. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd is hierin vastgelegd.

- *Nadere eisen (indien van toepassing):*

Deze regel geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij vergunningverlening nadere eisen te stellen. Alleen daar waar het wenselijk is om bij de vergunningverlening sturend te kunnen optreden, heeft de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen toegevoegde waarde. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen dient objectief begrensd te zijn en duidelijke criteria te bevatten;

- *Specifieke gebruiksregels (indien van toepassing):*

In de specifieke gebruiksregels is bepaald welk gebruik van gronden en opstallen in elk geval strijdig is met of wordt toegestaan binnen deze bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke toegestane en strijdige gebruiksvormen genoemd

- *Afwijken van de bouwregels (indien van toepassing):*

Op basis van deze regels hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels in het plan.

- *Afwijken van de gebruiksregels (indien van toepassing):*

Deze afwijking geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om met omgevingsvergunning af te wijken van functies die in eerste aanleg strijdig zijn met de bestemmingsomschrijving of de specifieke gebruiksregels.

8.2.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 7)*

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien voor een perceel of een gedeelte daarvan twee keer een bouwplan wordt ingediend.

- *Algemene bouwregels (Artikel 8)*

Dit artikel bevat de mogelijkheid voor burgemeesters en wethouders om nadere eisen te stellen aan met betrekking tot de situering van gebouwen en verkeersvoorzieningen zoals in- en uitritten.

- *Algemene gebruiksregels (Artikel 9)*

In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit brengt met zich mee dat de bestemmingsomschrijving van de te onderscheiden bestemming helder en duidelijk moet zijn.

- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 10)*

In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.

- *Algemene procedureregels (Artikel 11)*

In dit artikel worden de procedureregels voor het stellen van een nadere eis beschreven.

8.2.5 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregels wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

8.3 Verantwoording van de regels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

Bedrijventerrein (Artikel 3)

Het perceel waarvan de wijzigingsbevoegdheid voor zelfstandige kantoren wordt verwijderd is conform het geldend bestemmingsplan bestemd als 'Bedrijventerrein'. Naast de wijzigingsbevoegdheid zijn ook de regels die niet van toepassing zijn op het betreffende perceel verwijderd.

De bestemming 'Bedrijventerrein' is bedoeld voor bedrijven tot en met categorie 3.2, kantoren behorende bij en gebonden aan bedrijven, wegen met een rijbaanbreedte van ten hoogste 7,5 m, parkeervoorzieningen, watergangen en waterpartijen bij een en ander behorende overige voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen.

Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden opgericht. De maximale bouwhoogte van gebouwen wordt weergegeven op de verbeelding. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn binnen het gehele bestemmingsvlak toegestaan. Eén en ander is verbonden aan een maximale maatvoering.

Gemengd (Artikel 4)

Door de diversiteit aan functies binnen de stationsomgeving is in dit geval gekozen voor de hierbij passende bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming worden een supermarkt (max. 1.900 m² bruto vloeroppervlak waarvan 50 m² uitsluitend mag worden gebruikt ten behoeve van een pick-up-point), detailhandel in dagelijkse goederen (max. 250 m² bruto vloeroppervlak), zelfstandige kantoren (max. 1.500 m² bruto vloeroppervlak) commerciële dienstverlening en/of horeca tot en met categorie 2 (max. 500 m² bruto vloeroppervlak) en woningen op de verdiepingen (max. 32 wooneenheden) toegestaan. Tevens worden binnen deze bestemming water- en waterhuishoudkundige voorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, parkeervoorzieningen (verbonden aan een parkeernorm per functie), verblijfsgebied met bijbehorende voorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en wegen en paden toegestaan. Eén en ander met bijbehorende bebouwing en (on)bebouwde terreinen en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming.

In de bouwregels is bepaald dat de gebouwen uitsluitend binnen een bouwvlak mogen worden gebouwd. Op de verbeelding wordt de minimale en maximale bouwhoogte weergegeven. Voor wat betreft bouwwerken, geen gebouwen zijnde is onderscheid gemaakt tussen bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen en buiten het bouwvlak. Tot slot zijn nog overige bouwwerken in de vorm van een overdekte stalling voor winkelwagens, een flessenophaal- en inleverpunt en hiermee vergelijkbare bij een supermarkt behorende voorzieningen

toegestaan. Deze mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd en zijn verbonden aan een maximale maatvoering.

Groen (Artikel 5)

De gronden die niet functioneel worden gebruikt ten behoeve van de ontwikkeling en worden ingericht als groenvoorziening/ wadi zijn bestemd als 'Groen. Gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, water- en waterhuishoudkundige voorzieningen, incidentele parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden, alsmede toegangspaden en inritten naar omliggende bestemmingen, speelvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Gebouwen worden binnen deze bestemming niet toegestaan. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen binnen deze bestemming worden opgericht.

Wonen - Karakteristiek (Artikel 6)

De gronden achter de woonpercelen aan de Stationsdwarsweg zijn bestemd als 'Wonen - Karakteristiek'. Deze gronden mogen worden gebruikt ten behoeve van het wonen, water en groenvoorzieningen. Het oprichten van hoofdgebouwen voor woningen is binnen deze bestemming niet toegestaan. Voor bijgebouwen, overkappingen en bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde zijn specifieke regels opgenomen. De bestaande gebouwen zijn in dit geval opgenomen binnen het bouwvlak.

HOOFDSTUK 9 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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. Hoofregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

In het voorliggende geval is een exploitatieovereenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente Rijssen-Holten. Hierin is tevens het risico van planschade opgenomen zodat het kostenverhaal voor de gemeente volledig is verzekerd. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 10 VOOROVERLEG & INSPRAAK

10.1 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

10.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

10.1.2 Provincie Overijssel

Er heeft meerdere keren overleg plaatsgevonden met de provincie Overijssel. Ook de ruimtelijk economische onderbouwing voor kantoren (opgenomen in bijlage 5) is besproken met de provincie. De provincie heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de betreffende onderbouwing en de realisatie van 1.500 m² zelfstandige kantoren.

Naast kantoren maakt de ontwikkeling van woningen, horeca, commerciële dienstverlening, dagwinkels en een supermarkt onderdeel uit van het plan. In de provinciale vooroverleglijst, gebaseerd op artikel 3.1.1, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening, wordt voor wat betreft woningbouw in stedelijk gebied aangegeven dat vooroverleg niet noodzakelijk is voor: *'Plannen en projectbesluiten voor woondoeleinden met bijbehorende voorzieningen als wegen en groen mits in lijn met de tussen gemeenten en provincie gemaakte en geldende prestatieafspraken Wonen.'*

De in dit bestemmingsplan besloten woningbouwontwikkeling is, zoals ook in 5.2.4.1 verwoord, in overeenstemming met de tussen de gemeente en de provincie gemaakte en geldende prestatieafspraken.

De overige functies als horeca, commerciële dienstverlening, dagwinkels en een supermarkt (detailhandel) worden tevens genoemd in de lijst. Aangegeven wordt dat bij ontwikkelingen die voorzien in voornoemde functies vooroverleg achterwege kan blijven.

Gezien het vorenstaande kan derhalve worden afgezien van het voeren van vooroverleg met de provincie Overijssel.

10.1.3 Waterschap Vechstromen

In het kader van het vooroverleg is het waterschap geïnformeerd over het voorliggende plan. Het waterschap heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

10.1.4 ProRail/ NS-Stations

Het plan is al voorbesproken met zowel ProRail als NS-Stations. Beide partijen hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan.

10.2 Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. In dit geval wordt geen voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Wel is op 26 mei 2014 een informatieavond georganiseerd voor omwonenden/ belangstellenden. Deze avond is georganiseerd zodat omwonenden/ belangstellenden vooraf in het proces al kunnen meedenken. Onder andere middels een formulier heeft men deze avond kunnen reageren op het plan.

Naar aanleiding van de ingekomen reactie is het plan op onderdelen aangepast. Zo is de toelichting aangevuld en zijn de bouwhoogtes in het plan naar beneden bijgesteld.

Op 7 juli 2014 is een 2^e informatieavond georganiseerd voor omwonenden/ belangstellenden. Het ontwerp van de supermarkt is positief ontvangen.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

- Bijlage 1 Verkeersonderzoek**
- Bijlage 2 Modellen laden en lossen**
- Bijlage 3 Distributieve toets en effecten ontwikkeling Rijssen - Stationsomgeving**
- Bijlage 4 Second opinion DPO Adviesbureau Seinpost BV**
- Bijlage 5 Ruimtelijk-economische onderbouwing kantoren**
- Bijlage 6 Akoestisch onderzoek**
- Bijlage 7 Verkennend bodemonderzoek**
- Bijlage 8 Brief provincie Overijssel inzake bodemonderzoek**
- Bijlage 9 Luchtkwaliteitsonderzoek**
- Bijlage 10 Risicoberekeningen**
- Bijlage 11 Advies Brandweer Twente**
- Bijlage 12 Quickscan Natuurwaardenonderzoek**
- Bijlage 13 Archeologisch advies Oversticht**
- Bijlage 14 Geohydrologisch onderzoek Oranjewoud**
- Bijlage 15 Memo actualisatie geohydrologisch onderzoek**