



datum 21 februari 2017
onderwerp ontwerpbeschikking wabo inclusief
bijbrief
bijlagen
uw brief van 27 oktober 2016
referentie 1742-HZ_WABO-160922
behandeld door [redacted]
doorkiesnummer (0548) 854 616
document nr.
verzonden 23 februari 2017

Geachte [redacted],

Op 27 oktober 2016 heeft u een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend. Bij deze brief ontvangt u de ontwerpbeschikking op uw aanvraag.

Beschikking

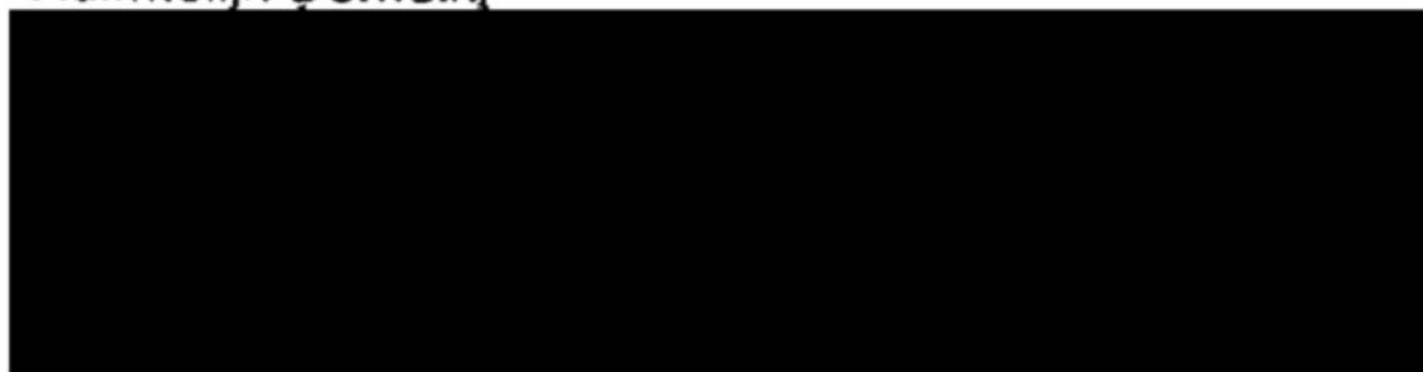
De beschikking met het kenmerk 1742-HZ_WABO-160922 bestaat uit vier delen:

- **Besluit**
In dit deel leest u waarvoor de omgevingsvergunning vergund gaat worden, welke procedure is gevolgd, welke stukken deel uitmaken van de vergunning en welke rechtsmiddelen gelden.
- **Procedure**
Hierin vindt u een procedurele toetsing: of uw aanvraag ontvankelijk is, wie het bevoegd gezag is en de kennisgeving.
- **Inhoudelijke overwegingen**
In dit deel leest u welke inhoudelijke overwegingen/toetsingen ten grondslag liggen aan de omgevingsvergunning.

Vragen?

Neemt u dan contact met mij op. Ik ben bereikbaar op telefoonnummer (0548) 854 616 of per e-mail s.vugteveen@rijssen-holten.nl. Wilt u het referentienummer vermelden als u reageert?

Met vriendelijke groet,
namens het college van burgemeester en wethouders
Ruimtelijk Domein,



ONTWERPBESCHIKKING

ONTWERPOMGEVINGSVERGUNNING VERLENEN

Onderwerp

Burgemeester en wethouders van de gemeente Rijssen-Holten hebben op 27 oktober 2016 van **[REDACTED]**, **[REDACTED]** een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor het uitbreiden van de fietsenstalling. De aanvraag gaat over Stationsdwarsweg, Molenstalweg in Rijssen, op het perceel kadastraal bekend gemeente Rijssen, sectie F, nummer 2250, 6378, 6852, 4536 en 6891. De aanvraag is geregistreerd onder nummer 1742-HZ_WABO-160922.

Ontwerpbeschikking

Burgemeester en wethouders van de gemeente Rijssen-Holten zijn voornemens te besluiten de omgevingsvergunning te verlenen (gelet op artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). De vergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

- Handelen in strijd met regels RO
- Bouw

Aan deze vergunning zijn de bijgevoegde voorschriften verbonden.

De vergunning wordt verleend voor onbepaalde tijd.

Procedure

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de uitgebreide voorbereidingsprocedure). De aanvraag is beoordeeld voor de activiteit bouwen aan artikel 2.10, de activiteit RO (afwijken van de bestemming) aan artikel 2.12, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Daarnaast hebben wij de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriele regeling omgevingsrecht. Uw aanvraag voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften en daarom verlenen wij u de gevraagde omgevingsvergunning.

Bijgevoegde documenten

De volgende documenten maken deel uit van de beschikking, met OLO-nummer 2623025:

- RM001000_Rsn_1_DO_Ns_pdf, Plattegrond nieuwe situatie, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Rsn_1_DO_Bs_pdf, Plattegrond bestaande situatie, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Rsn_1_DO_Ns_Dsn_pdf, Doorsneden nieuwe situatie, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- Constructief rapport Armada_pdf, Constructief rapport Armada behorend bij onbewaakte rijwielstalling, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_006_jpg, Foto huidige situatie locatie 3, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_10_1_pdf, Constructieve gegevens - buitenmodel fietsplaatsen, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_022_jpg, Foto huidige situatie locatie 1, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_4_3_pdf, Constructieve gegevens - klemmen etagerekken met kap (3/3), ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_025_jpg, Foto huidige situatie locatie 1, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_4_2_pdf, Constructieve gegevens - klemmen etagerekken met kap (2/3), ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_040_jpg, Foto huidige situatie locatie 1, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_4_1_pdf, Constructieve gegevens - klemmen etagerekken met kap (1/3), ingekomen op de OLO op 27-10-2016;

- WP_20160927_047_jpg, Foto huidige situatie locatie 1, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_2_2_pdf, Constructieve gegevens - klemmen en kluizen met kap (2/3), ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_045_jpg, Foto huidige situatie locatie 1, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_2_1_pdf, Constructieve gegevens - klemmen en kluizen met kap (1/3), ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_061_jpg, Foto huidige situatie locatie 4, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- RM001000_Tech_2_3_pdf, Constructieve gegevens - klemmen en kluizen met kap (3/3), ingekomen op de OLO op 27-10-2016;
- WP_20160927_068_jpg, Foto huidige situatie locatie 4, ingekomen op de OLO op 27-10-2016;

Ondertekening

Rijssen, 23 februari 2017

Met vriendelijke groet,
namens het college van burgemeester en wethouders
Ruimtelijk Domein



Verzending

Verzonden op: 23 februari 2017

Een exemplaar van deze beschikking is gezonden aan:

- archief
- gemachtigde via OLO

Rechtsmiddelen

De ontwerpbeschikking en de aanvraag met de bijbehorende stukken worden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (ABW) met ingang van 8 maart 2017 gedurende 6 weken ter inzage gelegd. U kunt binnen zes weken na de start van deze termijn eventuele zienswijze of advies over de ontwerpbeschikking indienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rijssen-Holten.

Meer informatie is te vinden via deze link: [Bezwaar Website Rijssen-Holten](#). Let op: een zienswijze kan niet digitaal worden ingediend.

PROCEDURELE OVERWEGINGEN

GEVOLGDE PROCEDURE

Gegevens aanvrager

Op 27 oktober 2016 hebben wij een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ontvangen. Het betreft een aanvraag van:

- [REDACTED]

die betrekking heeft op Stationsdwarsweg, Molenstalweg in Rijssen, op het perceel kadastraal bekend gemeente Rijssen, sectie F, nummers 2250, 6378, 6852, 4536 en 6891.

De aanvrager heeft [REDACTED], gevestigd [REDACTED] gemachtigd om namens hem op te treden.

Projectbeschrijving

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd is als volgt te omschrijven:

- het uitbreiden van de fietsenstalling.

Gelet op bovenstaande omschrijving wordt vergunning gevraagd voor de volgende in de Wabo omschreven activiteiten:

- Bouw
- Handelen in strijd met regels RO

Bevoegd gezag

Gelet op bovenstaande projectbeschrijving, alsmede op het bepaalde in artikel 2.4 van de Wabo en hoofdstuk 3 Bor van het Besluit omgevingsrecht zijn wij het bevoegd gezag om de omgevingsvergunning te verlenen of (gedeeltelijk) te weigeren. Daarbij dienen wij ervoor zorg te dragen dat de aan de omgevingsvergunning verbonden voorschriften op elkaar zijn afgestemd.

Ontvankelijkheid

Artikel 2.8 van de Wabo biedt de grondslag voor een geharmoniseerde regeling van de indieningsvereisten. Dit betreft de gegevens en bescheiden die bij een aanvraag om een omgevingsvergunning moeten worden gesteld om tot een ontvankelijke aanvraag te komen. De regeling is uitgewerkt in paragraaf 4.2 van het Besluit omgevingsrecht, met een nadere uitwerking in de Regeling omgevingsrecht.

Na ontvangst van de aanvraag hebben wij deze aan de hand van de Regeling omgevingsrecht getoetst op ontvankelijkheid. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook ontvankelijk en in behandeling genomen.

Aanvraag, procedure en zienswijze (uitgebreid)

Deze beschikking is voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo. Gelet hierop zijn wij niet verplicht om van de aanvraag kennis te geven in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze, tenzij bij de voorbereiding van de beslissing op de aanvraag een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. Nu deze uitzonderingsgrond zich niet voordoet hebben wij wel kennis gegeven van de aanvraag in het Rijssens Nieuwsblad op 8 november 2016.

Wij gaan dit ontwerp van de beschikking ter inzage leggen en eenieder in de gelegenheid stellen om zienswijzen naar voren te brengen

INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN

BOUW

Inleiding

De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteit 'bouwen' als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a Wabo niet voldoet aan de in artikel 2.10 Wabo gestelde toetsingsaspecten. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

Toetsing

De activiteit voldoet aan de voorschriften die zijn gesteld bij of krachtens het Bouwbesluit 2012. Gelet hierop kan de omgevingsvergunning op deze grond worden verleend.

De activiteit voldoet aan de bouwverordening van de gemeente Rijssen-Holten (inclusief 13e wijziging). Gelet hierop kan de omgevingsvergunning op deze grond worden verleend.

De activiteit vindt plaats in diverse bestemmingsplannen waarbij bouwwerken geen gebouw zijnde geplaatst mogen worden met een hoogte van maximaal 3 meter. Echter de stallingen aan de Molenstalweg zijn strijdig omdat deze hoger zijn dan 3 meter. Dit betekent dat wij de omgevingsvergunning in beginsel moeten weigeren.

Het bestemmingsplan zelf biedt geen afwijkingsbevoegdheid op basis waarvan medewerking verleend kan worden aan het bouwplan.

Om de gewenste ontwikkeling te kunnen realiseren wordt middels een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 eerste lid onder a, sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (uitgebreide voorbereidingsprocedure), afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Deze afwijking van het bestemmingsplan is in de raad besproken en zal gemotiveerd moeten worden met een ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met 'een goede ruimtelijke ordening'. De ruimtelijke onderbouwing is als bijlage bij deze vergunning gevoegd en voorziet hierin. Gelet hierop kan de omgevingsvergunning op deze grond worden verleend.

Uw aanvraag hebben wij voorgelegd aan de stadsbouwmeester van onze gemeente en is in de openbare vergadering van 17 november 2016 behandeld. Deze heeft het plan beoordeeld aan de criteria zoals vastgelegd is in de "Welstandsnota Rijssen-Holten" en is van mening dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Wij kunnen met dit advies instemmen.

Conclusie

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het 'bouwen' zijn er ten aanzien van deze activiteiten geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

In deze beschikking zijn voorschriften opgenomen.

Planbeschrijving kwantitatieve en kwalitatieve upgradering fietsstallingen nabij NS- en busstation in Rijssen.

1.- Algemeen

Het huidige stationsplein en omgeving is een weinig uitnodigende ruimte als je met het openbaar vervoer naar Rijssen komt. Het is een doorgangsruijnte. Fietzers passeren het plein om via de tunnel naar hun bestemming te komen of de fiets te stallen en naar de perrons te gaan. Voetgangers lopen vanaf het trein- en busstation snel door naar hun bestemming. De kruising Boomkamp-Molenstalweg-Stationsdwarsweg is onoverzichtelijk en breed asfalt domineert. Het is als aankomend reiziger lastig je te oriënteren richting het centrum van Rijssen. Het oude station is echter een blikvanger op het plein, mooi gerestaureerd en als kantoor in gebruik. De daarvoor aangelegde parkeerplaatsen zijn omgeven door beukenhagen en bomen en vormen met het oude stationsgebouw een samenhangend geheel. Dit in contrast met de weinig aansprekende omgeving van het busstation, fietsenstallingen en de ruimte voor de Open Hof kerk. De ontwikkelingen aan de oostelijke zijde van het stationsplein (realisering A-H, appartementen, horeca en kantoren) zorgen voor een ruimtelijke kwaliteitsimpuls en dynamiek voor de gehele omgeving. De herinrichting van de buitenruimte speelt daarbij een belangrijke rol. Het huidige stationsplein, de ruimte voor de fietsenstallingen en de ruimte voor de Open Hof kerk worden als 1 samenhangend gebied heringericht. Dit wordt als het entreegebied van Rijssen gezien. Het gebruik van hoogwaardige materialen, klinkers in warme kleuren, zitelementen en groene elementen zorgen voor een prettig verblijfsklimaat. Er komen echter veel verkeersstromen samen in deze ruimte. De veiligheid van het langzaam verkeer staat daarbij voorop. Helder en eenduidig worden de verschillende stromen begeleid. De fietsenstallingen krijgen een kwaliteitsimpuls, worden beperkt uitgebreid en opnieuw geordend en heringericht. Groene elementen omzomen de fietsvoorzieningen. Dit werkt als een soort plint rondom de stallingen en neemt samen met de nieuwe stallingen het huidige 'rommelige' beeld weg.

2.- Huidige situatie fietsstallingen

Capaciteit en bezettingsgraad

In de huidige situatie staan er in totaliteit circa 1150 stallingen. Op locatie 1 (Molenstalweg) staan circa 780 fietsstallingen die niet voldoen aan de normen van [REDACTED] en fietsparkeur. Nabij het busstation stonden er op locatie 2 circa 370 simpele fietsenrekken en "aanbind" fietsstallingen. Deze zijn al verplaatst in verband met de ontwikkeling van de stationsomgeving. Ook deze voldoen niet aan de normen.

Locatie 1



Locatie 2



Recente tellingen uit 2015 geven aan dat er in totaliteit circa 775 – 850 fietsen op beide locaties worden gestald. In totaliteit geeft dit een bezettingspercentage van circa 70 %. Bij het busstation staan circa 110 – 130 fietsen, vooral van busreizigers (bezettingsgraad 30%) en in de fietsstalling aan de Molenstalweg staan circa 665 – 720 fietsen (bezettingsgraad 88 %). Waarvan er vooral bij de ingang van de Maximatunnel circa 50 – 70 buiten de stallingen staan. Dit heeft onder nadere te maken met de grote afstand van de meest westelijke fietsstallingen langs de Molenstalweg en de hoge bezettingsgraad van deze stalling. De stalling bij het busstation wordt hoofdzakelijk door buspassagiers gebruikt (circa 15 % van het totaal aantal gestalde fietsen). Duidelijk is dat de fietser zo dicht mogelijk bij de toegang van het perron wil parkeren of busstation wil parkeren (100 meter is de

maximale afstand). Bij de toegang tot het perron in de Maxima tunnel wordt frequent gehandhaafd, anders zouden hier veel meer fietsen fout gestald worden.

Aangrenzende infrastructuur

Door de ontwikkeling van de diverse plannen (eerder genoemd bouwproject, aanbrengen geluidsscherm en de verbreding van de Molenstalweg ter plaatse van de fietsstalling) wijzigt de beschikbare ruimte voor de fietsstallingen. De wijzigingen van de infrastructuur zijn een gevolg van de nieuwbouw plannen, het realiseren van de centrumring en bijbehorende verbeteringen zoals vastgelegd in de update LTVV. Het geluidsscherm wordt aangebracht opdat het geluidsniveau in de woningen langs de Molenstalweg als gevolg van het treinverkeer voldoet aan de eisen.

Handhaving en aanpak weesfietsen en fietswrakken

Een absolute randvoorwaarde voor het goed functioneren van de stations stallingen is dat er op regelmatige basis handhaving plaatsvindt in de vorm van een controle op weesfietsen en/of fietswrakken. Van stations stallingen in grotere steden is bekend dat de capaciteit tot 30% kan worden ingeperkt als gevolg van weesfietsen en fietswrakken. In Rijssen en Holten worden op regelmatige basis controles uitgevoerd. Het uitvoeren van controles op weesfietsen/fietswrakken is gekoppeld aan de financieringsvoorwaarden van het Actieplan Fiets parkeren (2017-2020).

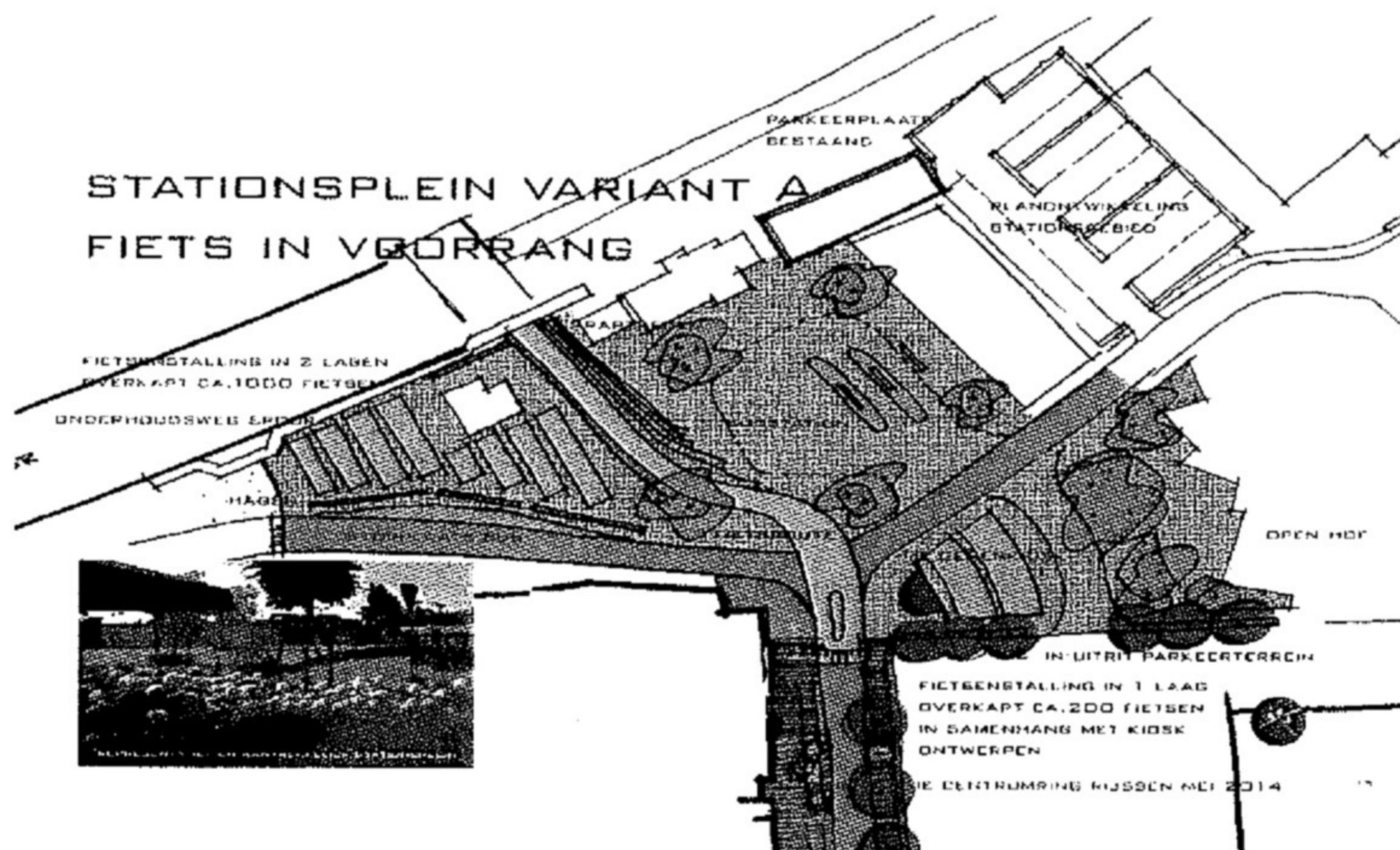
3.- Vigerende beleidskaders

Fietsvisie 2013

In de fietsvisie is voor de fietsstallingen bij NS-stations het volgende opgenomen: voldoende capaciteit (acceptabele bezettingsgraad van 80%, rekening houdend met het eenvoudig vinden van een plek en opvang van enige groei in het fietsgebruik), korte loopafstanden naar de perronopgang en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen (aanduidingsmogelijkheden en overkapping). Uitvoering conform programma van eisen (beheerder van de stations stallingen).

Ontwerpkaders Update LTVV 2014

In de ontwerpkaders van de LTVV is het beleid vanuit de fietsvisie vertaald naar de locaties. Op de locatie Molenstalweg zijn 1000 fietsstallingen geprojecteerd (dubbel laags) en op plein nabij de Openhof circa 200 fietsstallingen (enkel laags). Beiden overdekte stallingen (zie figuur hieronder). De aangegeven stopplaats voor de bus en bloemenkiosk zijn niet meer nodig en zijn bij het maken van het definitieve ontwerp niet meer meegenomen.



Actieplan fiets parkeren [REDACTED] en Keten Mobiliteit provincie Overijssel

Gezien de toename van het aantal treinreizigers, dat in het voor- en natransport van de fiets gebruik maken en in de toekomst gebruik gaan maken wil [REDACTED] deze zo goed mogelijk faciliteren door het aanbrengen van voldoende fietsstallingen die aan de normen voldoen. In Rijssen voldoet de huidige stalling kwalitatief niet aan de eisen. Kwantitatief wil [REDACTED] circa 1200 fietsstallingen realiseren om aan de toekomstige behoefte te kunnen voldoen. Prorail gaat de stallingen beheren en doet een bijdrage van 50% in de realisatiekosten. In het kader van de bevordering van het fietsgebruik in de keten met onder andere openbaar vervoer stelt de provincie Overijssel een bijdrage van maximaal € 200.000,00 ter beschikking.

4.- Nut- en noodzaak van reconstructie fietsstallingen en ontwerp nieuwe situatie

Fietsstalling moet aantrekkelijk zijn voor het gebruik door de fietser

Bij NS-stations en bushaltes heeft de aanwezigheid van voldoende en goede stallingsmogelijkheden een relatief grote invloed op het gebruik van de fiets. Daarnaast blijkt het ook een positief effect te hebben op het gebruik van het openbaar vervoer (trein en bus). Antidiefstal, het voorkomen van beschadigingen en bescherming tegen weersinvloeden (fietsen worden immers langere tijd gestald) zijn belangrijke eisen aan fietsparkeergelegenheden bij stations en bushaltes. Zowel uit de enquête als uit het overleg met de klankbordgroep gehouden bij het opstellen van de fietsvisie, blijkt dat het veilig en goed kunnen stallen van de fiets vooral bij de NS-stations een belangrijk aandachtspunt is. Tenslotte moeten de fietsstallingen logisch in de aan- en afvoer routes van de fietsers liggen en de afstand van het perron tot de fietsstalling moet niet te groot zijn. Een loopafstand van maximale 100 meter vanaf de toegang tot het perron is goed te noemen. Het is gewenst om in dit gebied de meeste fietsstallingen te plaatsen. Wanneer er veel fietsstallingen op grotere afstand staan dan zal frequenter gehandhaafd moeten worden omdat anders de fietsen buiten de stallingen worden geparkeerd. Wanneer dubbel laags parkeren moet plaatsvinden dan moeten deze in ieder geval binnen deze afstand staan omdat anders buiten de stalling wordt geparkeerd.

[REDACTED] is beheerder van de stations fietsstallingen. Aanpassingen aan de stations fietsstallingen zal in overleg met en in opdracht van [REDACTED] moeten gebeuren. De aanpak van weesfietsen/fietswrakken is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van stations stallingen en financieringsvoorwaarde in het landelijke Actieplan Fiets parkeren. Uitgangspunten zijn het voldoen aan de normen van [REDACTED] en fietsparkeur, waarbij overkapping een in de fietsvisie en update LTVV vastgelegd kwalitatief uitgangspunt is. Ook de sociale controle en veiligheid is een belangrijk ontwerp uitgangspunt.

Capaciteit

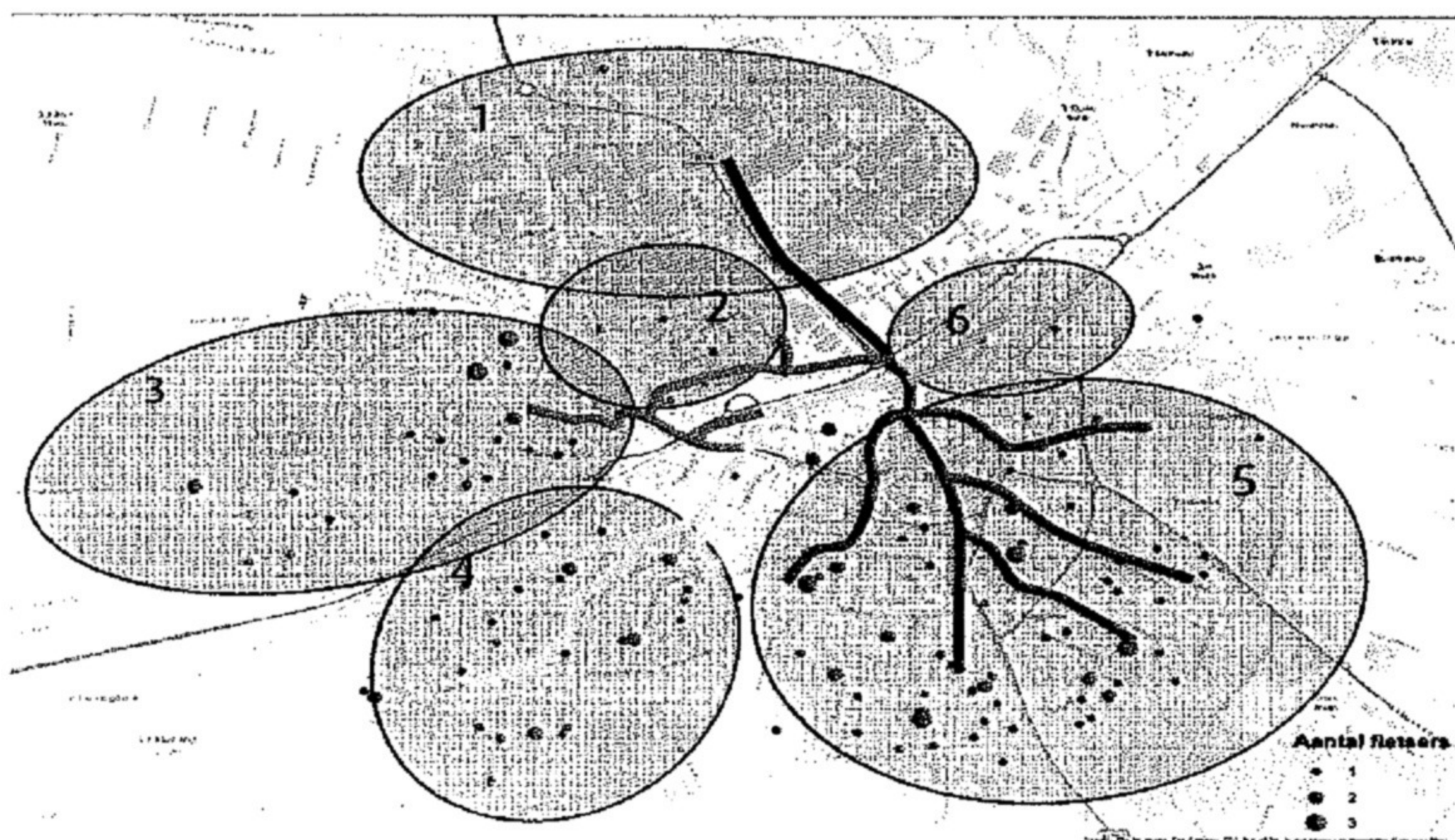
In de prognosecijfers van [REDACTED] is voor 2030 voorzien in een uitbreiding naar circa 1.200 fietsstallingen. Hierbij is ook rekening gehouden met opvang van de stallingscapaciteit van de bushalte bij het NS-station. Daarnaast wordt rekening gehouden met de plaatsing van 6 OV-fietskluizen, 12 overkapte kluizen en 16 buitenmodel fietsstallingen. De huidige fietsenstalling bij het busstation, is verdwenen als gevolg van de realisering van het bouwproject en is verplaatst nabij het "Open Hof plein" en kan eventueel ook door de Open Hof kerk gebruikt worden. Hier komen uiteraard ook nieuwe stallingen te staan.

In de fietsvisie is aangegeven dat zowel in Holten als in Rijssen de fietsstalling bij het station moest worden uitgebreid en overkapt. De reden dat [REDACTED] en de provincie een forse bijdrage doen in de kosten is dat de huidige fietsstallingen voor de reizigers onvoldoende kwaliteit bieden. De plannen moeten integraal worden ontworpen en uitgevoerd met de reconstructie van de Stationsomgeving en de aanliggende straten.

Onderzoek herkomst en bestemming van de fietsers die gebruik maken van de stalling

Het uitgevoerde onderzoek in het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving is weergegeven in bijgaande notitie RSN142/Adr/1610.03 opgesteld door [REDACTED] van 24 februari 2014. In deze notitie wordt aangegeven dat [REDACTED] van plan was om een derde perron te realiseren aan de zuidzijde van het spoor. Het onderzoek hierna is uitgevoerd en [REDACTED] heeft aangegeven dat dit op dit moment niet meer aan de orde is. In onderstaande zijn de resultaten van het onderzoek kort samengevat:

- Hoofdroutes van fietsers van en naar station zijn in onderstaande afbeelding aangegeven



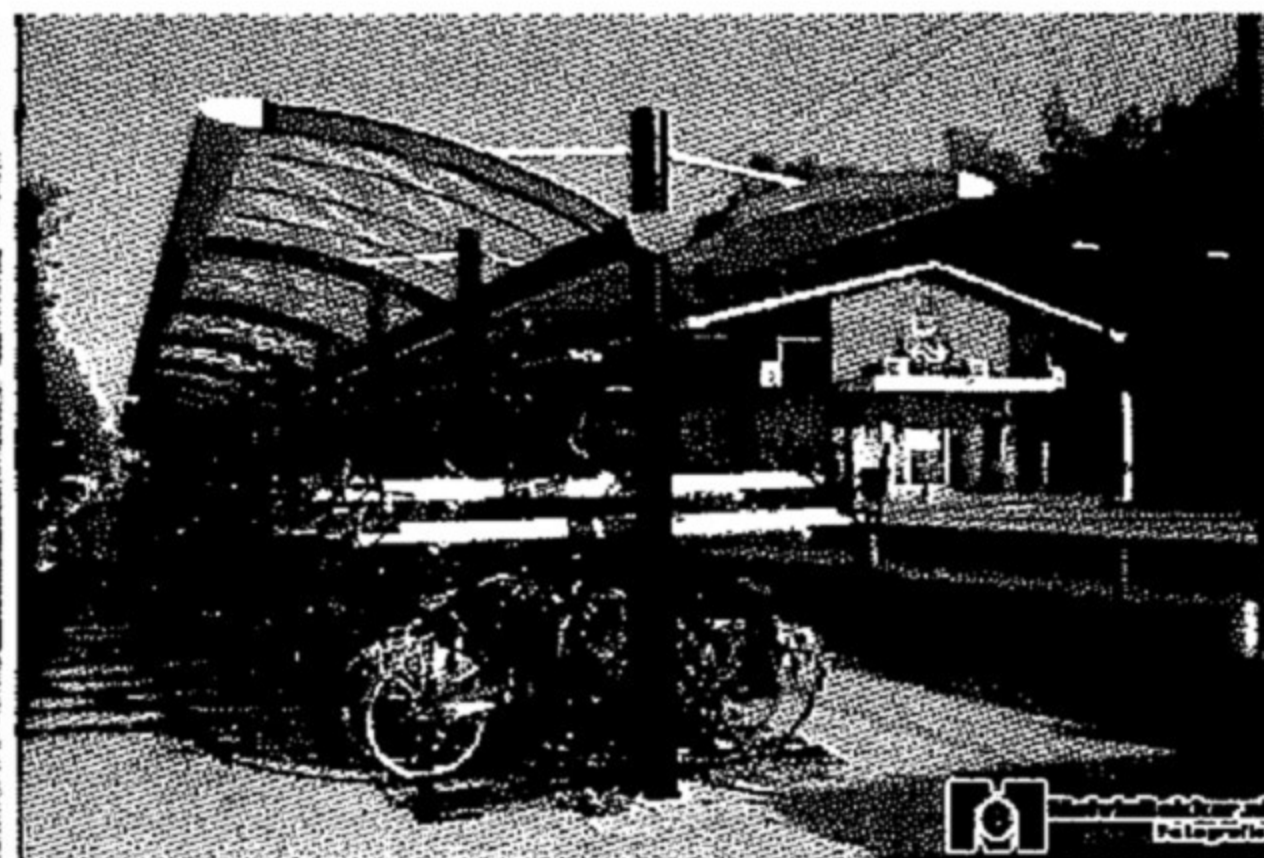
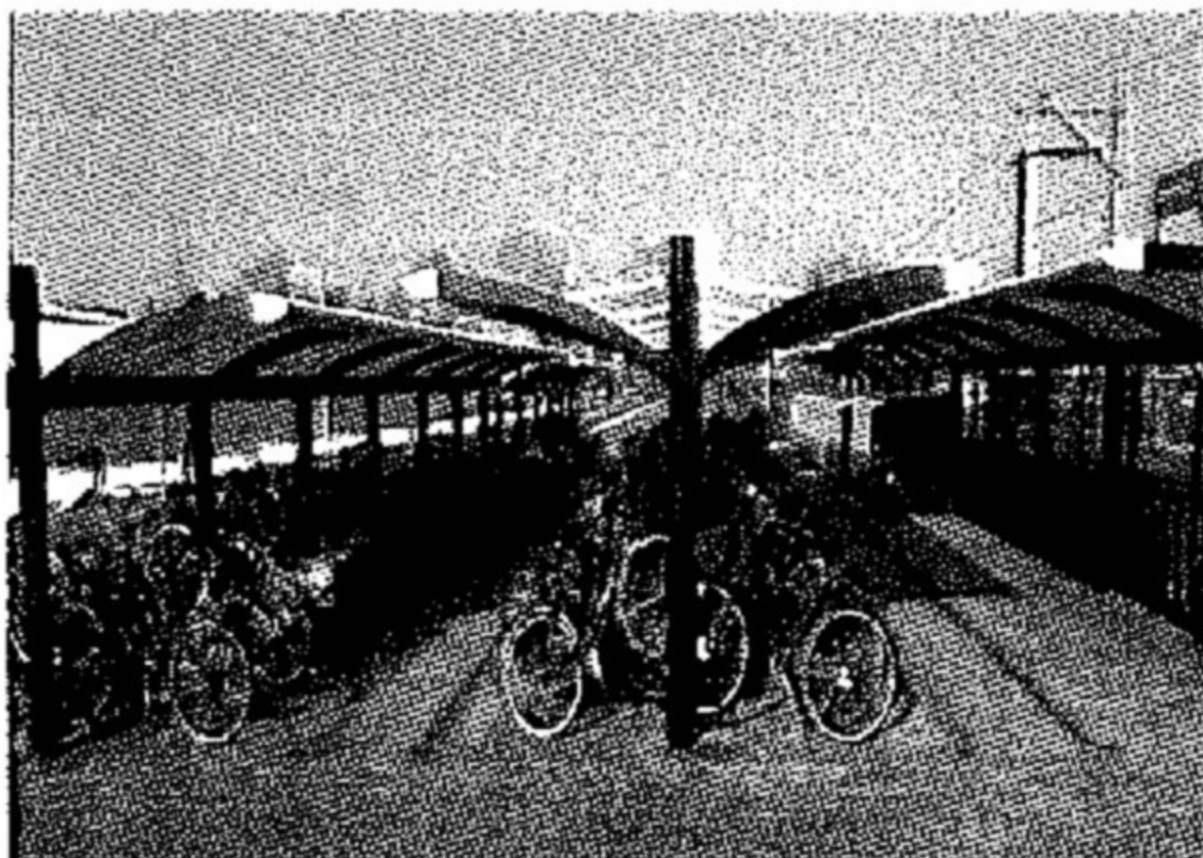
richting	aantal*	%
1 noord	3	2%
2 noord-west	5	3%
3 west (Veeneslagen)	28	17%
4 zuidwest	36	22%
5 zuidoost	88	54%
6 oost	4	2%
	164	

Voor Veeneslagen zijn twee routes die ongeveer even lang zijn (t.o.v. het perron) mogelijk. Omdat de fietsstalling nu aan de Molenstalweg is gelegen, kiezen de fietsers hoofdzakelijk voor de zuid route via de rotonde Otje van Potje naar de Molenstalweg. Dit is dan ook de kortste route.

- 70% van de vertrekkende trein- en busreizigers komt met de fiets naar het station. Dat is een hoog percentage, landelijk gemiddelde circa 40%. Daarnaast gaat 30% van de aankomende treinreizigers met de fiets naar de bestemming, voor de bus ligt dit op 12%
- Voor de busreizigers is de stalling nabij het "Openhof plein" de beste locatie. Omdat de fietsstalling aan de Oostzijde van het busstation is vervallen functioneert deze nu al in de tijdelijke situatie. Het gaat hier op dit moment om circa 150 fietsen. En volgens de prognoses in 2030 om circa 215 fietsen.
- Voor treinpassagiers is de stalling Molenstalweg de beste plek. Het gaat hier nu om 700 fietsen. En volgens de prognoses in 2030 om circa 985 fietsen. De toepassing van dubbel laags fietsstallingen, op niet te grote afstand van het perron, kan worden toegepast om de benodigde capaciteit te kunnen opvangen.
- De stalling aan de Dannenberg kan mogelijk 10 - 15 % van de fietsers opvangen (nu circa 120, in de toekomst circa 180). Advies is negatief om deze stalling te maken. Hierbij geldt dat de loopafstand vanaf de stalling naar de toegang perron gemiddeld circa 30 -35 m groter is dan vanaf de stalling Molenstalweg. De fietsafstand naar de stallingen is ten opzichte van de ingang het begin van de toerit van de fietstunnel in Veeneslagen circa 160 meter minder. Dit compenseert de langere loopafstand. Hierdoor is het aantal fietsers uit Veeneslagen moeilijk te voorspellen. De fietsers uit het oostelijke deel van Veeneslagen zullen eerder naar de stalling aan de Dannenberg gaan dan de fietsers uit het westelijk deel. Een aantal van de in de notitie genoemde nadelen, als verkeersveiligheid kunnen worden opgeheven door de stalling aan de noordzijde van de tunnel inrit te plaatsen. Het fietsen via de Dannenberg is daarnaast wel rustiger en veiliger dan via Otje van Potje en de Molenstalweg.

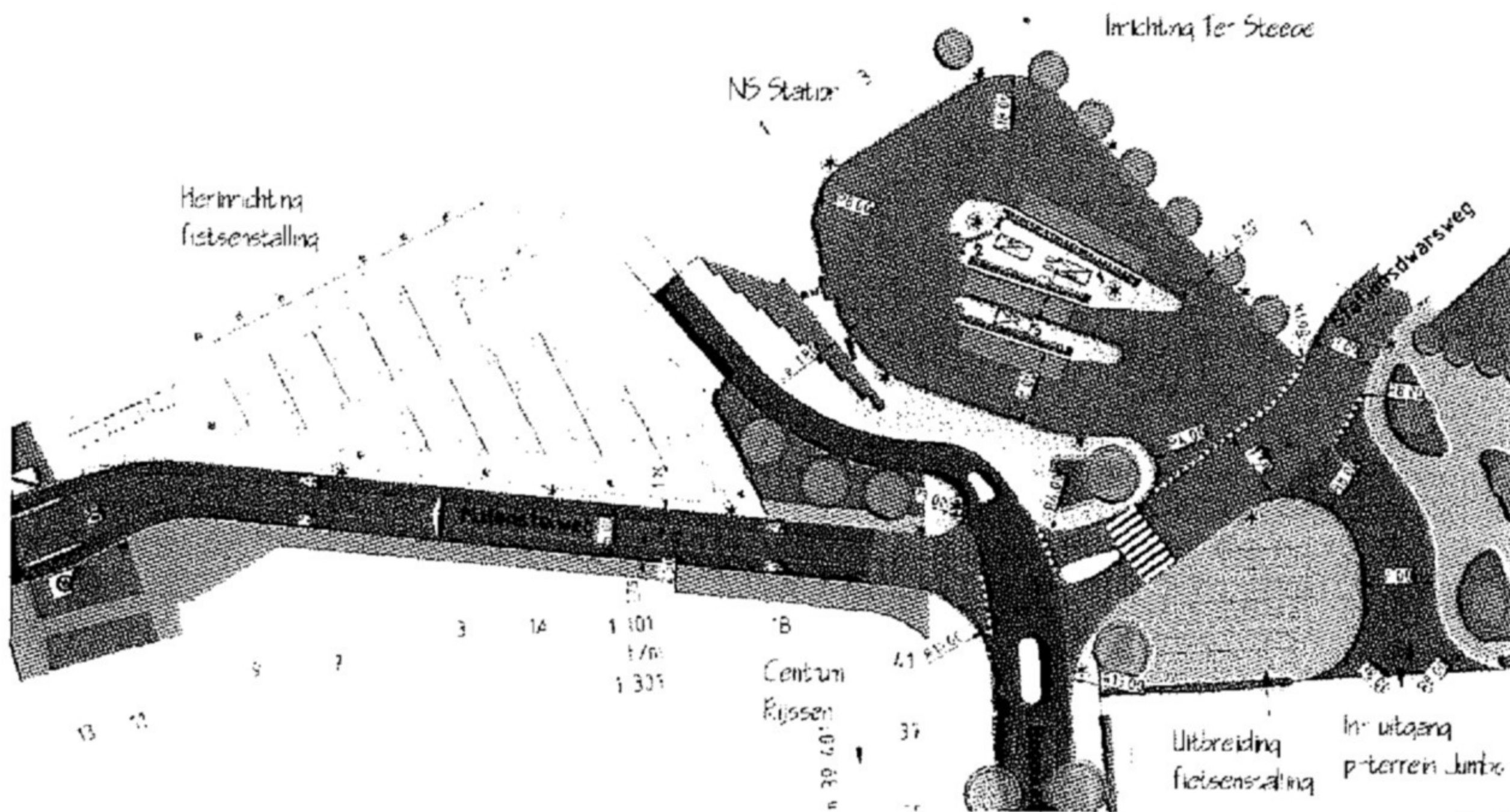
Ontwerpuitgangspunten (samenvatting)

- Voldoen aan de eisen van ~~XXXXXX~~, fietsparkeer en de stalling voorzien van een overkapping.
- Zoveel mogelijk fietsstallingen binnen de afstand van 100 meter tot de toegang van het perron.
- Als de stalling aan de Dannenberg in beeld komt, dan deze aan de noordzijde van de fietstunnel realiseren in verband met verkeersveiligheid in fietstunnel.
- Fietsstalling aan de oostzijde van het busstation vervalt.
- Fietsstalling nabij "plein Openhof" geschikt voor parkeren busstation (tijdelijke inrichting functioneert al zo) voor treinreizigers kan deze worden toegepast maar Molenstalweg is beter.
- Principe uitgangspunten capaciteit fietsstallingen (optimaal voor reizigers): Molenstalweg circa 1000, plein Openhof circa 200.
- Stalling Dannenberg is voor de fietsers uit Rijssen Noord en Veeneslagen een oplossing. Bij de technische- en belangenafweging zal dit aspect worden meegenomen.
- Bij de uitwerking van het definitief ontwerp aandacht voor de "oversteken" met het fietspad in de fietstunnel voor de voetgangers komend vanuit de fietsstalling Molenstalweg en de Dannenberg en de oversteek met de Stationsdwarsweg voor de voetgangers die komen uit de stalling nabij Openhofplein.



Uitgewerkt Ontwerp

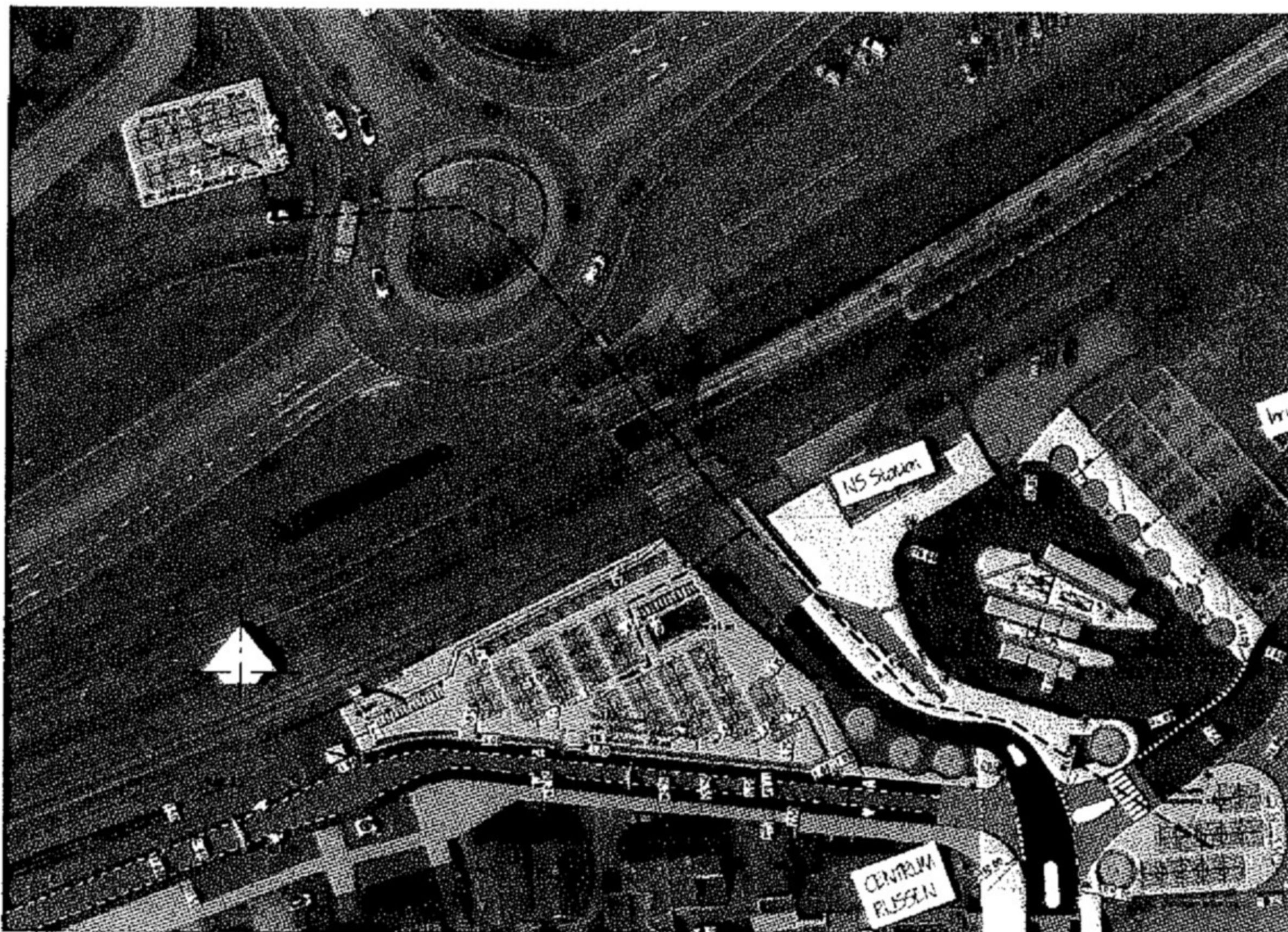
Voordat met de uitwerking van het ontwerp is begonnen zijn in het kader van de update LTVV de globale ontwerputgangspunten voor de Stationsomgeving, de aangrenzende wegen en de fietsstallingen aangegeven.



Na afweging van enkele alternatieven (zie hoofdstuk 5 – Belangen- en technische afweging) is gekozen voor alternatief 3. Fietsstallingen aanleggen op drie locaties.

- locatie Molensdalweg, waarbij zo weinig mogelijk dubbel laags stallingen (352 fietsstallingen enkel laags en 464 dubbel laags).
- locatie plein Openhof, waarbij enkel laags wordt gestald (192 fietsstallingen)
- locatie Dannenberg, waarbij groot deel van de fietsers uit Veeneslagen kan worden afgevangen (192 fietsstallingen).

Daarnaast komen er nog 34 afwijkende stallingsplaatsen. In totaliteit circa 1234 fietsstallingen. Op onderstaande ontwerpschets is de fietsstalling technisch uitgewerkt.



5.- Belangenafweging

Het vigerende bestemmingsplan kern 2010 geeft voor het gebied waar de fietsstallingen worden geplaatst de bestemming "Verkeer-verblijfsgebied" (zie regels bestemmingsplan hieronder).

Verkeer-verblijfsgebied

De bebouwing dient te voldoen aan de volgende regels:

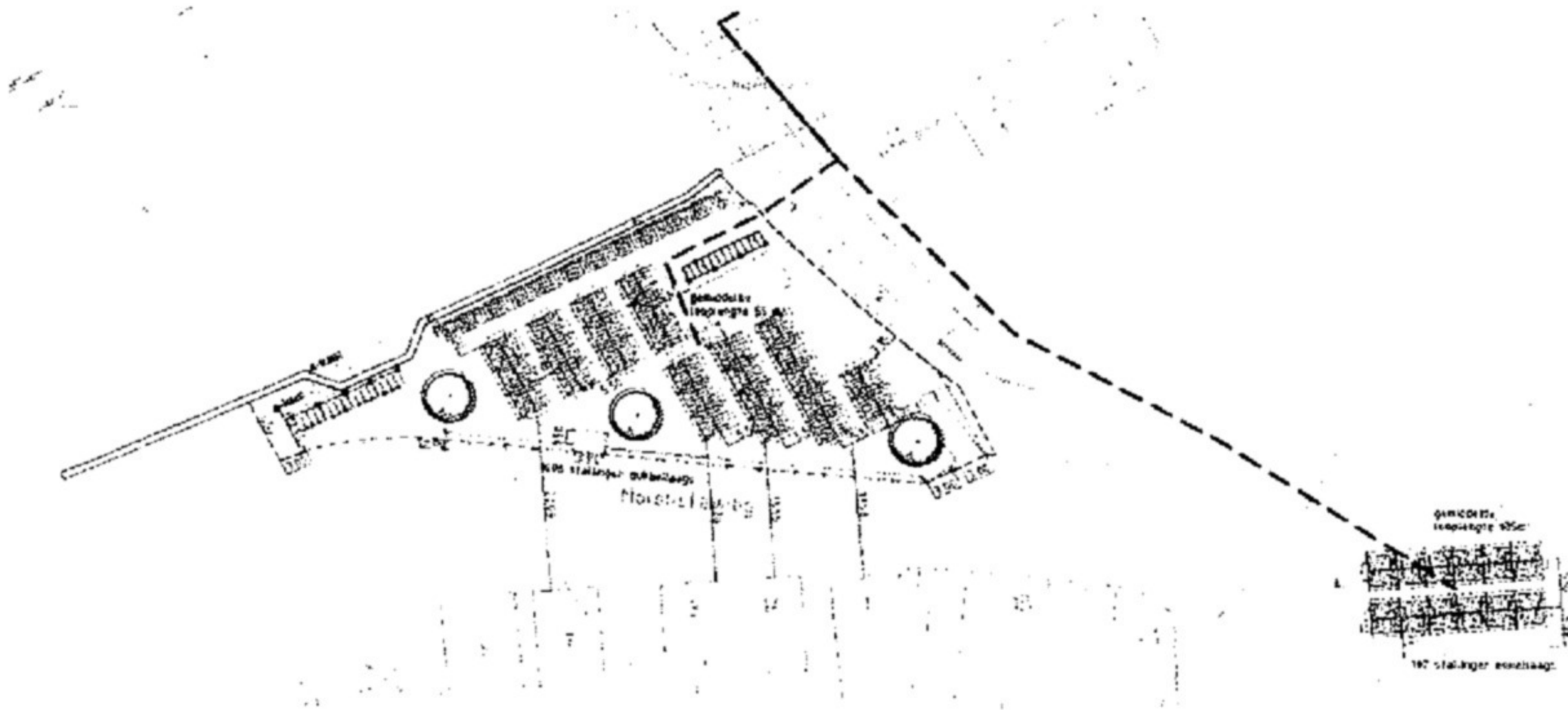
- a. toiletgebouwtjes met een maximale bouwhoogte van 2,5 m en een maximale oppervlakte van 12 m²;*
- b. gebouwen in de vorm van fietsenbergingen met een maximale bouwhoogte van 3 m;*
- c. één gebouw ten behoeve van een openbare functie, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - in- en uitgang parkeergarage', met een maximale bouwhoogte van 5 m en een maximale oppervlakte van 30 m²;*
- d. gebouwen ten behoeve van ondergrondse parkeervoorzieningen worden gerealiseerd in ten hoogste 1 bouwlaag;*
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een maximale bouwhoogte van 5 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals lichtmasten, verwijsborden, kunstwerken en fonteinen maximaal 9 m mag bedragen;*
- f. de bouwhoogte van dak overstekken bedraagt minimaal 11 m;*
- g. de doorgangshoogte van de loopbrug bedraagt maximaal 3 m.*

Omdat op enkele plekken een dubbel laags fietsstalling nodig is en een overkapping uitgangspunt, wordt hier de hoogte circa 3,50 meter. Een enkel laags fietsenstalling met kap is circa 2,5 meter hoog evenals een dubbel laags stalling zonder kap.

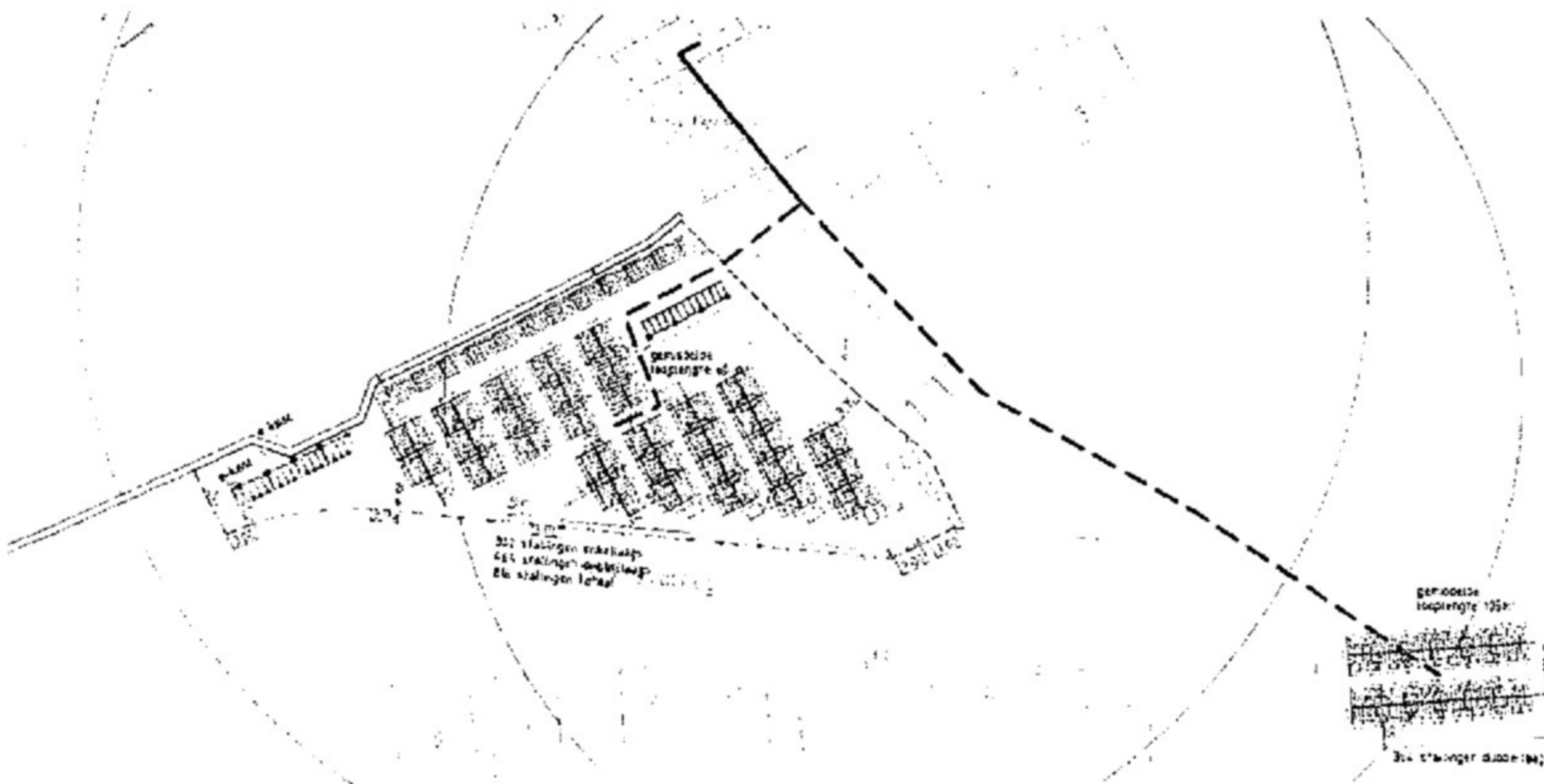
In het kader van de omgevingsvergunning moet een project afwijkingsbesluit worden genomen om de dubbel laags stalling te realiseren. In het kader hiervan is een belangenafweging opgesteld waarbij is gekeken naar de diverse belangen.

De onderstaande alternatieven zijn bekeken:

- 1.- Fietsstallingen zoveel mogelijk concentreren op locatie Molenstalweg (dubbel laags – 1008 stallingen) en voldoende fietsstallingen voor de bus op plein Openhof (enkel laags – 192 stallingen). Daarnaast komen er nog 34 afwijkende stallingsplaatsen. In totaliteit circa 1234 fietsstallingen.

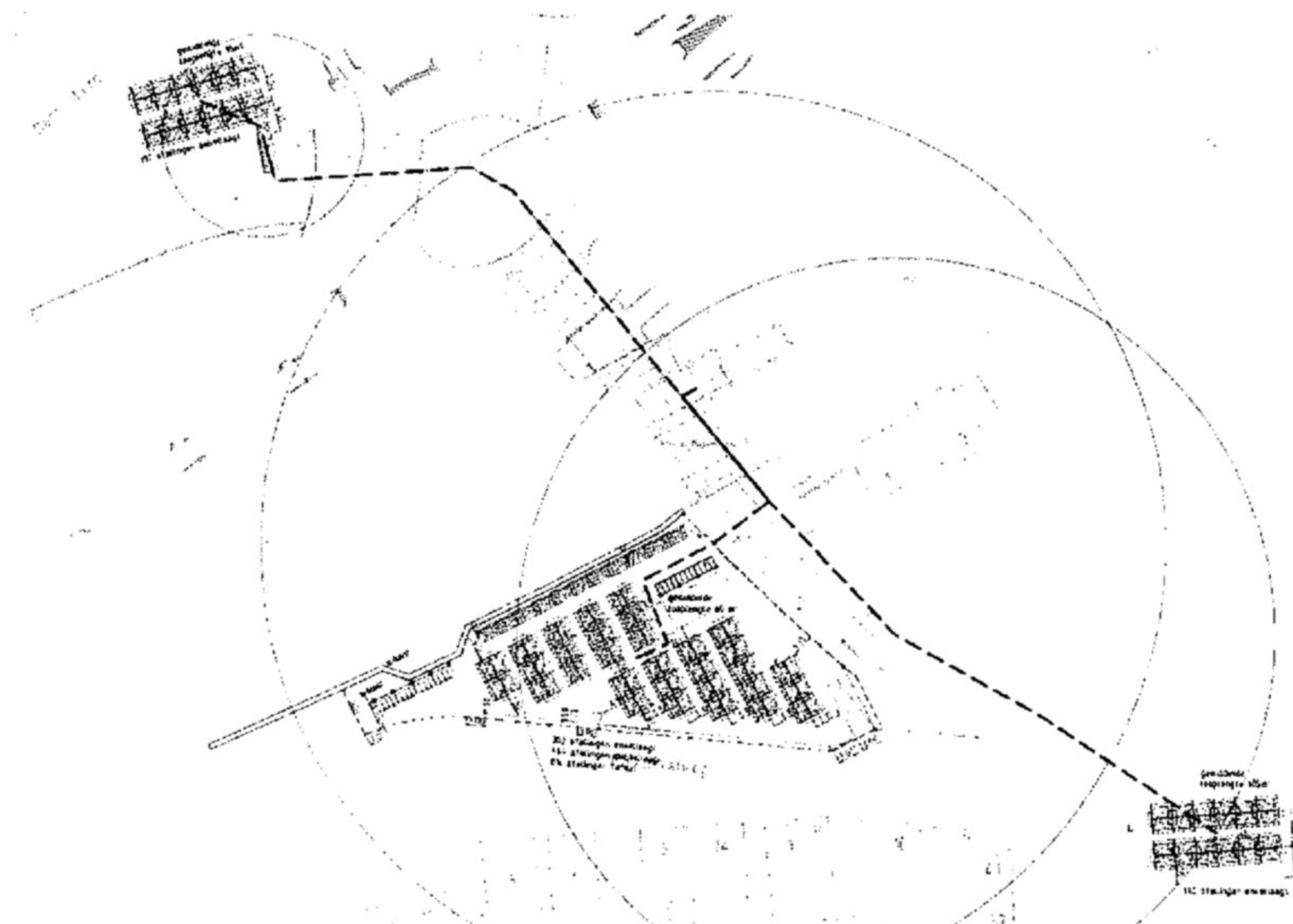


- 2.- Fietsstallingen zoveel mogelijk concentreren op locatie Molenstalweg, maar dan wel met zo weinig mogelijk dubbel laags stallingen (dubbel laags – 464 fietsstallingen en enkel laags – 352 fietsstallingen) en dubbel laags fietsstallingen op plein Openhof (dubbel laags – 384 fietsstallingen). Daarnaast komen er nog 34 afwijkende stallingsplaatsen. In totaliteit dus circa 1234 fietsstallingen.

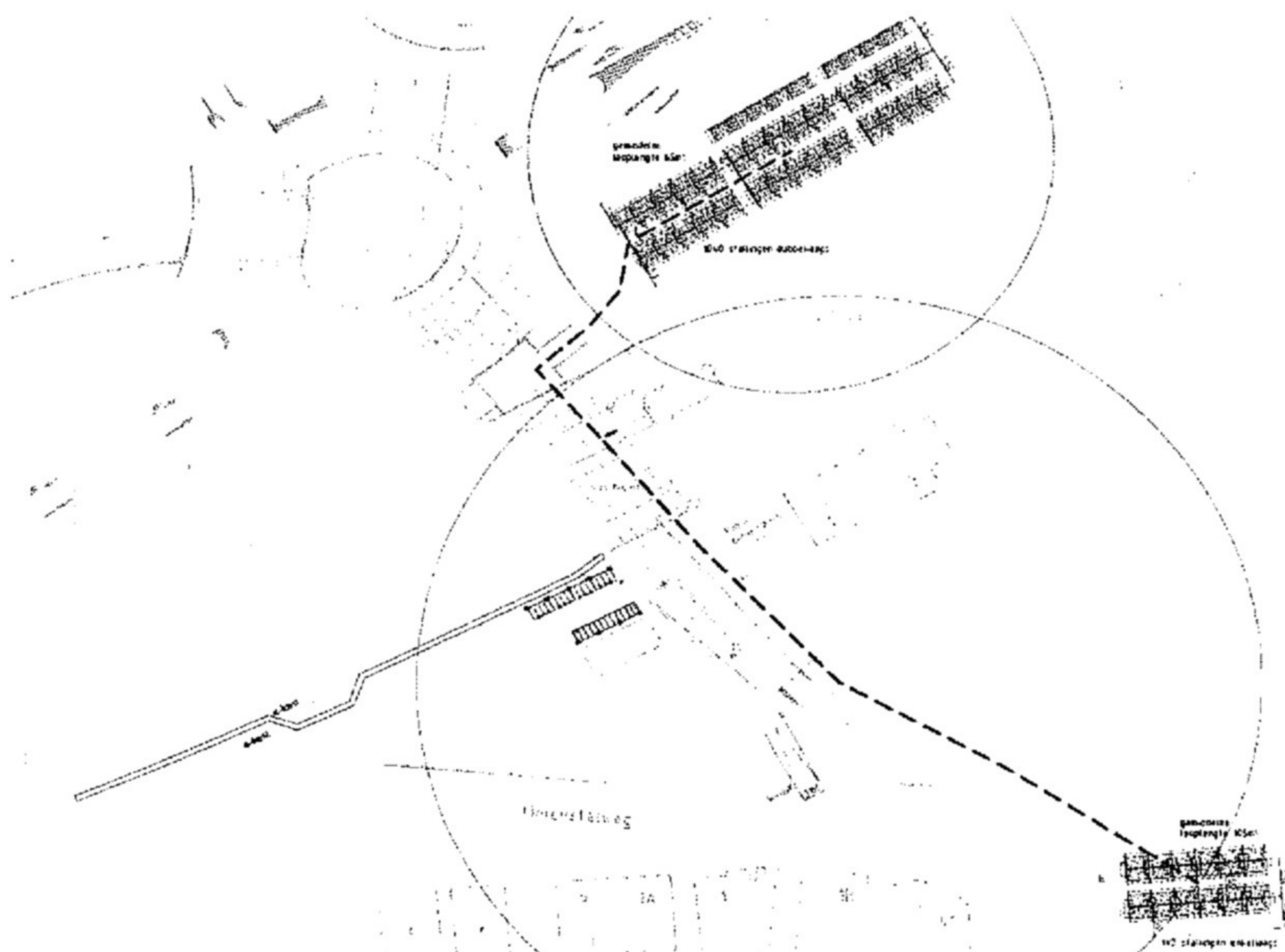


- 3.- Fietsstallingen aanleggen op drie locaties.

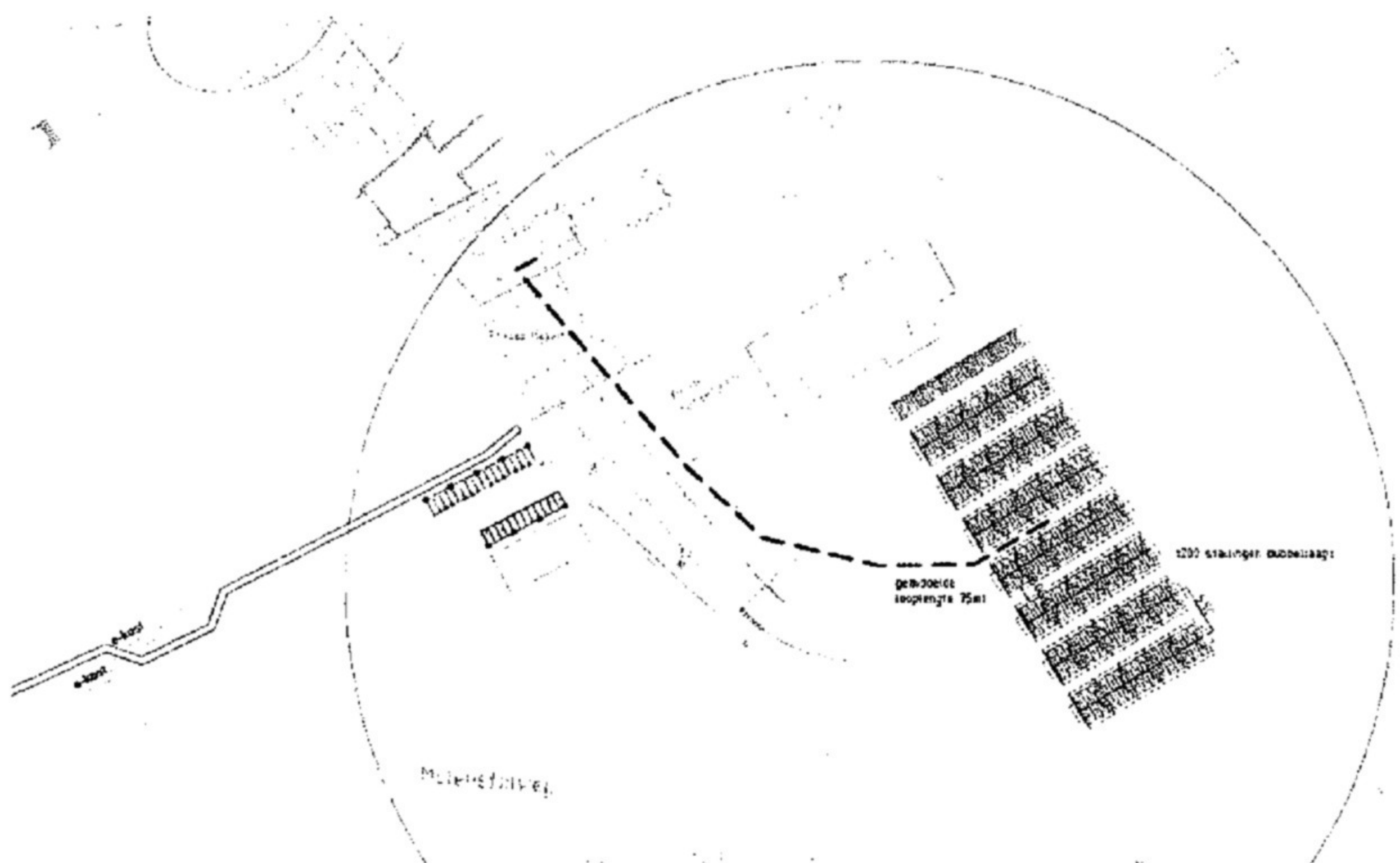
- locatie Molenstalweg, waarbij zo weinig mogelijk dubbel laags stallingen (352 fietsstallingen Enkel laags en 464 dubbel laags)
 - locatie plein Openhof, waarbij enkel laags wordt gestald (192 fietsstallingen)
 - locatie Dannenberg, waarbij grootdeel van de fietsers uit Veeneslagen kan worden afgevangen (192 fietsstallingen maximaal).
- Daarnaast komen er nog 34 afwijkende stallingsplaatsen. In totaliteit circa 1234 fietsstallingen.



- 4.- Fietsers die gebruik maken van de trein laten parkeren op het P+R terrein aan de noordzijde van de spoorlijn (dubbel laags – circa 1008 fietsstallingen). De fietsers die gebruik maken van de bus gebruiken het plein Openhof (enkel laags – 192 fietsstallingen). Daarnaast komen er nog 34 afwijkende stallingsplaatsen. In totaliteit dus circa 1234 fietsenstallingen.



5.- Alle fietsstallingen in dubbel laags (1200 stuks) voor het NS - station en busstation op locatie Molenstalweg of P+R terrein. De 34 afwijkende stallingsplaatsen ter plekke van de locatie Molenstalweg. In totaliteit dus circa 1234 fietsenstallingen.



In onderstaande zijn genoemde alternatieven beoordeeld door kort de voor- en nadelen op een rij te zetten en een conclusie te trekken:

Beoordeling alternatief 1

Voordelen:

- In de context van de totale stationsomgeving staan de fietsstallingen op de locatie Molenstalweg ruimtelijk op de goede plek.
- Fietsenstallingen nabij het Openhof plein zullen meest door de buspassagiers worden benut gezien de langere loopafstand voor de treinpassagiers (gemiddeld 50 meter langer). Afstand tot toegang perron is gemiddeld 105 meter. Het aantal is voldoende voor de passagiers van de bus.
- Kleinste gemiddelde loopafstand (circa 60-65 meter, overige modellen 70-75 meter)
- Het aantal dubbel laags uitgevoerde stallingen voor de treinpassagiers aan de Molenstalweg is voldoende en zijn goed bereikbaar.
- Groenere inrichting stalling Molenstalweg mogelijk, enkele bomen en haag.
- Fietsstallingen komen er netter en ordelijker uit te zien, kwalitatief en kwantitatief prima voorziening.

Nadelen:

- Alle fietsstallingen uitvoeren in dubbel laags geeft vooral voor de stallingen met de grootste loopafstand kans op foutparkeren op het maaiveld ter plekke van open ruimten.
- Dubbel laags past wat hoogte betreft niet in het huidige bestemmingsplan, in dat verband is een belangenafweging nodig.
- De 1 meter extra hoogte ten opzichte van een enkel laags stalling (0,5 meter overschrijding van de toegestane hoogte in het bestemmingsplan) geeft beperkt extra visuele hinder voor de bewoners aan de Molenstalweg, vooral de bewoners van de twee- onder één kap en vrijstaande woningen.
- Twee locaties is lastiger in gebruik en beheer. Concentreren op 1 van beide locaties is gezien de beschikbare ruimte niet mogelijk.
- De locatie van de fietsstallingen nabij het plein Openhof staan ruimtelijk op een minder gunstige plek.

Beoordeling alternatief 2

Voordelen:

- In de context van de totale stationsomgeving staan de fietsstallingen op de locatie Molenstalweg ruimtelijk op de goede plek.
- Fietsstallingen nabij het Openhof plein zijn prima voor de buspassagiers.
- Het aantal in dubbel laags uitgevoerde stallingen op de locatie Molenstalweg staan op de goede plek (korte loopafstand tot perron) omdat bij grotere afstand de dubbele stallingen slechter functioneren en de kans op foutparkeren groter wordt.
- Fietsstallingen komen er netter en ordelijker uit te zien, kwalitatief en kwantitatief prima voorziening.
- Beperkt minder visuele hinder vanuit woningen Molenstalweg doordat minder dubbel laags stallingen worden toegepast. Daar tegenover staat dat er minder openruimte is omdat er meer enkel laags stallingen worden toegepast.

Nadelen:

- De dubbel laags fietsstalling op het Openhof plein (384 stuks) is voor de treinreizigers minder gunstig, gezien de grotere loopafstand (50 meter meer) naar het perron. Het aantal stallingen dat voor treinreizigers bestemd is bedraagt circa 170 stuks. Omdat een groot deel van deze fietsers via de Boomkamp aankomt, staat voor hen de stalling wel in de route zodat deze naar verwachting wel gebruikt zal worden.
- De locatie van de fietsstallingen nabij het plein Openhof staan ruimtelijk op een minder gunstige plek, in dit geval wordt dit versterkt door de dubbel laags uitvoering.

Beoordeling alternatief 3

Voordelen:

- In de context van de totale stationsomgeving staan de fietsstallingen op de locatie Molenstalweg ruimtelijk op de goede plek.
- Op locatie nabij Openhof plein hoeven geen dubbel laags stallingen te worden geplaatst waardoor deze locatie "op maat" is voor bus passagiers.
- Mogelijkheid voor fietsers uit Rijssen-Noord en deel Veeneslagen om aan de noordkant de fiets te stallen.
- Aantal fietsers op rotonde Otje van Potje vermindert. Dit is echter slechts 4-5% van het daar in totaliteit aanwezige fietsers.
- Route via de Dannenberg is voor de fietsers veiliger.
- Het aantal in dubbel laags uitgevoerde stallingen op de locatie Molenstalweg staan op de goede plek (korte loopafstand tot perron) omdat bij grotere afstand de dubbele stallingen slechter functioneren en de kans op foutparkeren groter wordt.
- Beperkt minder visuele hinder vanuit woningen Molenstalweg doordat minder dubbel laags stallingen worden toegepast. Daar tegenover staat dat er minder open ruimte is omdat er meer enkel laags stallingen worden toegepast. Uiteraard kan hier ook de dubbel laags variant toegepast.
- Fietsstallingen komen er netter en ordelijker uit te zien. Kwalitatief en kwantitatief prima voorziening.
- Kosten zijn nagenoeg gelijk aan varianten 1 en 2 omdat minder dubbel laags fiets stallingen worden toegepast.

Nadelen:

- Kans dat fietsers uit deel Veeneslagen de fiets hier gaan stallen is geen 100% doordat enerzijds de route voor een groot deel van Veeneslagen via de Molenstalweg nagenoeg even snel is. Communicatie nodig.
- Drie aparte stallingen, uit oogpunt van beheer is dit voor XXXXXXXXXX minder gewenst, maar vormt geen probleem.
- De locatie van de fietsstallingen nabij het plein Openhof staan ruimtelijk op een minder gunstige plek.
- De locatie Dannenberg kan ruimtelijk worden ingepast.
- Extra oversteek in tunnel als gevolg voetgangers fietsstalling Dannenberg.

Beoordeling alternatief 4

Voordelen:

- Voor bewoners Molenstalweg geen hinder meer van fietsers voor de woningen.

- Fietsstallingen komen er netter en ordelijker uit te zien. Kwalitatief en kwantitatief prima voorziening

Nadelen:

- Bereikbaarheid voor fietsers is veel lastiger en onveiliger. Veel lastiger omdat met de fiets in de hand de trap op moet worden gegaan. Onveiliger omdat de fietsers onderin de tunnel moeten afstappen, terwijl daar de snelheid voor het doorgaande fietsverkeer het hoogst is. Doorgaand fietsverkeer is behoorlijk, circa 2600 fietsers per etmaal. Deze situatie is uit veiligheidsoogpunt niet acceptabel. Daarbij komt nog dat de gebruikers van het P+R terrein door de fietsstallingen heen moeten en met de mensen die de fietsen hebben gestald van de trap af moeten tegen de richting waar mensen met de fiets in de hand de trap opkomen. Dit is geen gewenste situatie.
- De verst verwijderde fietsstallingen zullen minder gebruikt worden. Veel kans op fout parkeren, zeker omdat het hier om dubbel laags stallingen gaat.
- Sociale veiligheid niet optimaal.
- De fietsstalling nabij Openhof plein zal gezien de hoeveelheid fietsers die hier langs komen, zeker gebruikt gaan worden door treinreizigers (wie het eerst komt wie het eerst maalt). Hier zullen veel fietsers buiten de stallingen geparkeerd worden. Dit vraagt om frequente handhaving. Deze fietsstalling kan niet worden opgeheven en geconcentreerd aan de noordkant omdat dit voor de busreizigers niet realistisch is.
- Door de plaatsing van de fietsstallingen zal de plek van K+R, de "noodbushalte" en een deel van de P+R parkeerplaatsen worden verplaatst. Hierdoor moet een deel van de vijver langs de Reggesingel worden gedempt en voorzien van een asfaltverharding.
- Forse extra kosten door bovengenoemde infrastructurele werken en doordat een nieuwe bredere en "luiere" trap moet worden gemaakt. Daarnaast moet aan de zuidzijde de vrijkomende ruimten opnieuw worden ingericht en voldoende worden afgeschermd omdat de kans op foutparkeren erg voor de hand ligt. Frequent handhaven is nodig. De kosten zullen circa € 400.000,00 – € 500.000 bedragen.

Beoordeling alternatief 5

Voordelen:

- Voor bewoners Molenstalweg geen hinder meer van fietsers voor de woningen.
- Fietsstallingen komen er netter en ordelijker uit te zien. Kwalitatief en kwantitatief prima voorziening en staan geconcentreerd op 1 plek. Beheersmatig goedkoper. Eventueel kunnen 5 á 6 units worden verplaatst naar de Dannenberg voor het fietsverkeer uit Rijssen-Noord en Veeneslagen.

Nadelen:

- Busstation op terrein Molenstalweg is technisch niet mogelijk (onvoldoende ruimte).
- Busstation op P+R terrein is bij busmaatschappij op dit moment niet bespreekbaar. Er rijden geen bussen meer ten zuiden van de spoorlijn door Rijssen.
- Fietsstalling bovengronds op het stationsplein is in de context van de Stationsomgeving uit ruimtelijke overwegingen niet acceptabel. Zichtlijn vanuit centrum op NS station en Stationsplein wordt belemmerd.
- Stationsplein verdwijnt. Nieuwe planontwikkeling met horeca en kantoren rekenen op open plein met busstation.
- Als busstation in de toekomst ooit verdwijnt, dan liggen er grote kansen voor de ruimtelijke inrichting van het Stationsplein. Bij fietsstallingen zijn deze mogelijkheden niet aanwezig.

Conclusie:

Op grond van bovenstaande is alternatief 3 de beste oplossing:

- Geeft voor de bewoners Molenstalweg minder visuele hinder omdat er op de locatie Molenstalweg minder dubbel laags stallingen zijn.
- Ruimtelijk staan de fietsstallingen op de locatie Molenstalweg in de context van de herontwikkeling van de Stationsomgeving op een goede plek.
- Voor het gebruik door de fietsers zijn de locaties van de stallingen een goede oplossing met zo weinig mogelijk dubbele stallingen en redelijke loopafstanden naar het busstation en het treinstation. Enige onzekere is de prognose van het aantal fietsers dat uit Veeneslagen van de stalling aan de Dannenberg gebruik zal maken. Is wel veiliger route en is net zo snel als via de Molenstalweg.
- Stallingslocatie nabij Openhof plein past wat aantallen betreft bij het gebruik door buspassagiers. Voor de treinpassagiers is deze locatie minder geschikt.

- Risico's foutstallen en niet gebruiken van stallingscapaciteit is bij dit alternatief het kleinst, minder handhaving.
- Alternatief 4 en 5 zijn, zoals in bovenstaande beoordeling aangegeven, niet acceptabel.

d.d. 28-04-2016.