



GEMEENTE RIJSSEN-HOLTEN

Wijzigingsplan Bedrijventerrein Rijssen, aanleg rotonde Morsweg - Spoelerstraat

Maart 2019

Vastgesteld

Wijzigingsplan

“Bedrijventerrein Rijssen, aanleg rotonde Morsweg - Spoelerstraat”

Plan: “Bedrijventerrein Rijssen, aanleg rotonde Morsweg - Spoelerstraat”
IMRO-idn: NL.IMRO.1742.WPRB2018001-0401
Status: Ontwerp
Plantype: Wijzigingsplan
Datum: Maart 2019



**Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle**

**Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo**

**T: 0546 - 45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu**

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
1.1	INLEIDING.....	5
1.2	LIGGING PLANGEBIED.....	5
1.3	HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME.....	6
1.4	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN.....	7
1.5	LEESWIJZER	7
HOOFDSTUK 2	HUIDIGE SITUATIE	8
2.1	BEDRIJVENTERREIN RIJSSEN	8
2.2	HET PLANGEBIED	8
HOOFDSTUK 3	BESCHRIJVING VAN HET PLAN	10
3.1	AANLEIDING	10
3.2	DE ONTWIKKELINGEN	10
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	12
4.1	RIJKSBELEID	12
4.2	PROVINCIAAL BELEID	13
4.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	18
HOOFDSTUK 5	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	20
5.1	GELUID	20
5.2	BODEMKWALITEIT.....	21
5.3	LUCHTKWALITEIT	21
5.4	EXTERNE VEILIGHEID.....	22
5.5	MILIEUZONERING	23
5.6	ECOLOGIE.....	24
5.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	25
5.8	BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	26
HOOFDSTUK 6	WATERASPECTEN.....	28
6.1	WATERPARAGRAAF	28
HOOFDSTUK 7	JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING	29
7.1	INLEIDING.....	29
7.2	OPZET VAN DE REGELS	29
7.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS.....	30
HOOFDSTUK 8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	32
HOOFDSTUK 9	VOOROVERLEG EN INSpraak	33
9.1	VOOROVERLEG	33
9.2	INSpraak	33
BIJLAGE BIJ DE TOELICHTING	34	
BIJLAGE 1:	AKOESTISCH ONDERZOEK.....	35

BIJLAGE 2:	STANDAARD WATERPARAGRAAF.....	36
-------------------	--------------------------------------	-----------

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Inleiding

De gemeente Rijssen-Holten streeft naar een goede verkeersstructuur, waar zowel het auto- als fietsverkeer wat betreft capaciteit en veiligheid zich in de toekomst op een adequate manier kan afwikkelen. Dit streven is verwoord in diverse beleidsdocumenten, waarbij in dit geval specifiek de update Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen (hierna: LTVV) en de Fietsvisie Rijssen-Holten.

In deze beleidsdocumenten is onder andere aangegeven welke maatregelen de komende jaren worden uitgevoerd om het fietsverkeer op korte afstanden te bevorderen. De grootste opgaven voor de kern Rijssen zijn het verbeteren van de fietsdoorstroming, de fietsveiligheid en het fietsparkeren. In dat kader wordt onder andere prioriteit gegeven aan het fietsproject Morsweg in combinatie met capaciteits- en veiligheidsknelpunt Morsweg/Spoelerstraat. Voldoende capaciteit van het wegennet garandeert immers een goede en vlotte verkeersdoorstroming.

De aanleg van de fietspaden in het kader van het fietsproject Morsweg zijn passend binnen het geldende bestemmingsplan, dit onderdeel zal dan verder ook achterwege worden gelaten. Enkel de fietspaden rond de aan te leggen rotonde zullen worden meegenomen.

Concreet heeft voorliggend wijzigingsplan betrekking op de aanleg van een rotonde Spoelerstraat/Noordermorssingel/Morsweg;

In het bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Rijssen’ is in artikel 20.1 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee burgemeester en wethouders onder voorwaarden de ligging van grenzen van bestemmings- en bouwvlakken en aanduidingen te kunnen wijzigen. Het onderhavig plan is te realiseren binnen deze wijzigingsbevoegdheid. In voorliggend wijzigingsplan zal worden aangetoond dat de aanleg van infrastructuur ter plaatse van het plangebied in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de noordzijde van de kern Rijssen, op het bedrijventerrein Rijssen. Het plangebied omvat de gronden waar de rotonde wordt aangelegd. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied in Rijssen weer. Voor de exacte ligging en begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1.1: Ligging van het plangebied (Bron: provincie Overijssel)

1.3 Huidig planologisch regime

Het plangebied bevindt zich binnen de begrenzing van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Rijssen", vastgesteld door de gemeenteraad op 23 september 2010. In dit bestemmingsplan zijn de gronden bestemd tot 'Groen' en 'Verkeer – Wegverkeer'. Zoals in paragraaf 1.1. aangegeven bestaat de ontwikkeling uit de aanleg van een rotonde Spoelerstraat/Noordermorssingel/Morsweg.

Een uitsnede van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan wordt hierna weergegeven. Het plangebied is met gele omlijning aangegeven.



Afbeelding 1.2: Uitsnede bestemmingsplan "Bedrijventerrein Rijssen" (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De tot 'Groen' bestemde gronden zijn aangewezen voor groen- en speelvoorzieningen, watergangen en -partijen, fiets- en voetpaden, in- en uitritten en andere, ondergeschikte verhardingen.

De tot 'Verkeer – Wegverkeer' bestemde gronden zijn aangewezen voor wegen met één of twee rijstroken, en opstelstroken, parkeerstroken en -voorzieningen, fiets- en voetpaden en fiets- en voetgangerstunnels, bermen en andere groenvoorzieningen, watergangen, en bovendien voor water, oeverstroken en daarbij behorende voorzieningen.

Om de gewenste infrastructurele voorzieningen te kunnen realiseren, is het gewenst om de in dit wijzigingsplan besloten gronden grotendeels te bestemmen tot 'Verkeer – Wegverkeer'. Een deel van de rotonde is immers bestemd tot 'Groen'. Binnen deze bestemming is realisatie van de rotonde niet mogelijk. Een klein gedeelte van het plangebied zal conform het geldend bestemmingsplan als groen worden bestemd. Het betreffen de bermen gelegen tussen de rotonde en verschillende aansluitingen hierop.

In het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Rijssen' is in artikel 20.1 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee burgemeester en wethouders onder voorwaarden de ligging van grenzen van bestemmings- en bouwvlakken en aanduidingen te kunnen wijzigen zodanig, dat:

- De geldende oppervlakte van de bij wijziging betrokken vlakken met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot, en
- Geen van de grenzen met meer dan 10 m wordt verschoven.

Het onderhavig plan is te realiseren binnen deze wijzigingsbevoegdheid, aangezien geen van de bestemmingsgrenzen met meer dan 10 m wordt verschoven en de geldende oppervlakte van de bij de wijziging betrokken gronden met niet meer dan 10% wijzigen. In voorliggend wijzigingsplan zal worden aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het wijzigingsplan “Bedrijventerrein Rijssen, Morsweg” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.1742.WPRB2018001-0401) en een renvooi;
- regels;

Op de verbeelding is de bestemming 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 wijzigingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het wijzigingsplan.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie in en rondom het plangebied.

Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van rijk, provincie en de gemeente beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid van het project.

Hoofdstuk 9 gaat in op de inspraak en het vooroverleg.

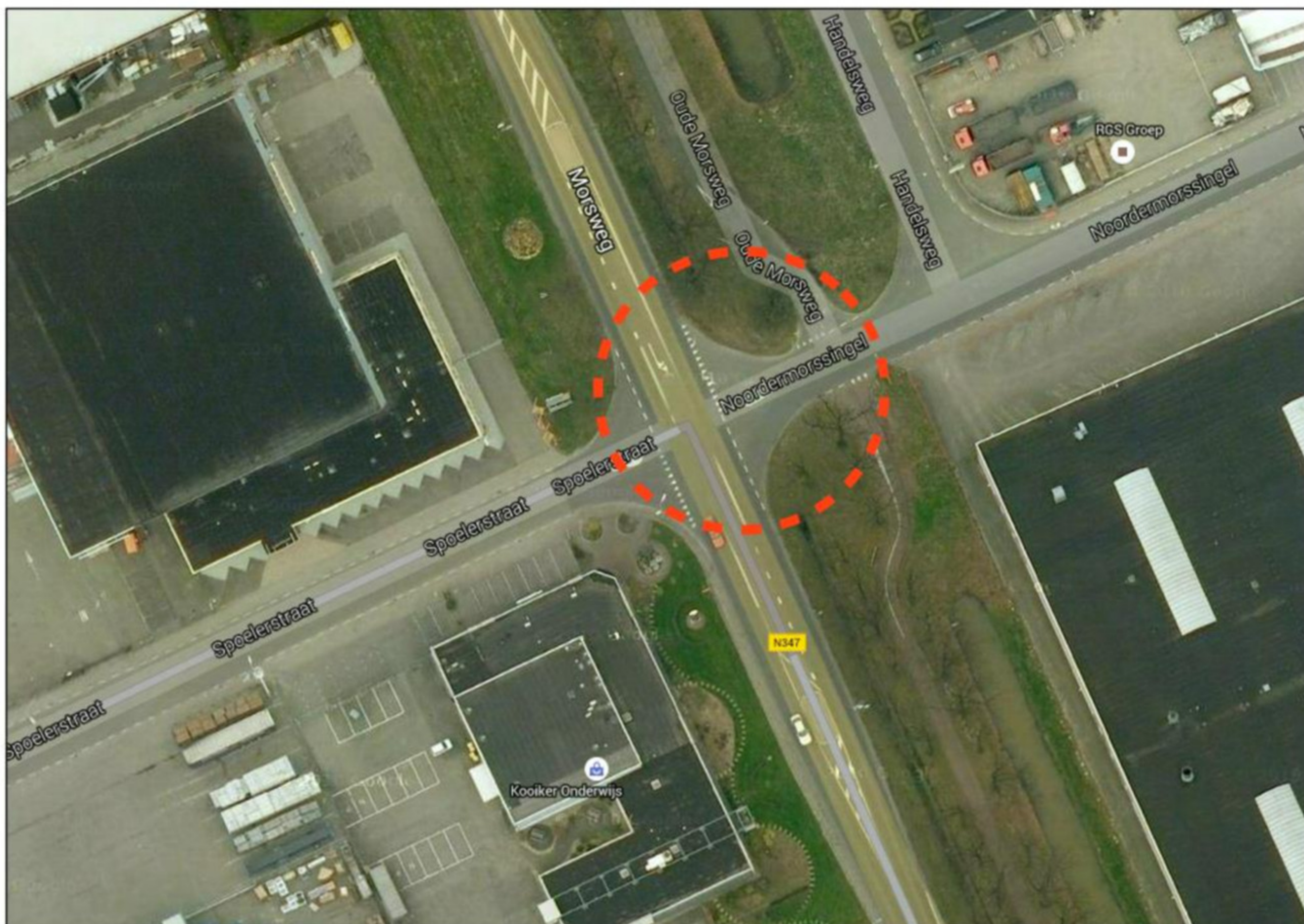
HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Bedrijventerrein Rijssen

Het bedrijventerrein Rijssen ligt aan de noordzijde van de kern Rijssen. Het terrein vormt een aaneengesloten bedrijventerrein en heeft een netto oppervlakte van circa 180 hectare. Het wordt getypeerd als lokaal gemengd bedrijventerrein (milieucategorie 1 t/m 4.2). Ten zuiden van het bedrijventerrein ligt de spoorlijn Almelo - Deventer, het station Rijssen en de N350 (Almelo - Deventer). De N350 en de Morsweg vormen de hoofdonthuizing van het bedrijventerrein. Via de N350 is de A1 Apeldoorn-Deventer-Hengelo te bereiken.

2.2 Het plangebied

De ontwikkeling bestaat uit de aanleg van een rotonde Spoelerstraat/Noordermorssingel/Morsweg. De toekomstige rotonde bevindt zich ter plaatse van het huidige kruispunt Morsweg – Spoelerstraat – Noordermorssingel. De Oude Morsweg die nu in gebruik is als fietspad is ook nog te zien op de luchtfoto.



Afbeelding 2.1: Luchtfoto globale ligging rotonde (Bron: Google maps)

De Morsweg is een belangrijke invalsweg voor Rijssen. De laatste jaren is het verkeer op de Morsweg afgenomen (-3.500 motorvoertuigen) door de doortrekking van de A35 tot Wierden. Dit zorgt voor een snelle route buiten Wierden en Almelo om. Daarmee is het belang van de alternatieve Twenteroute (via de N347/Morsweg en de Reggesingel naar de A1) minder geworden. De komende jaren zal de verkeersintensiteit weer toenemen door diverse ontwikkelingen. Dit wordt in het volgende hoofdstuk beschreven. De Morsweg betreft een doorgaande weg. Uit analyses is gebleken dat verkeer van de Noordermorssingel en Spoelerstraat moeilijk de Morsweg op komt door de huidige verkeerssituatie. Straatbeelden van de huidige situatie worden

hierna weergegeven.



Afbeelding 2.2: Straatbeelden huidige situatie rotonde (Bron: Google maps)

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN HET PLAN

3.1 Aanleiding

De gemeente Rijssen-Holten streeft in haar beleid naar een goede verkeersstructuur. De verkeersveiligheid, de positie van de voetganger en fietser en de bereikbaarheid van het centrum en parkeervoorzieningen zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Beleidsmatig zijn de gemeentelijke visie en bijbehorende maatregelen uitgewerkt in de update Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen (hierna: LTVV) en de Fietsvisie Rijssen-Holten 2013 – 2020. In paragraaf 4.3.1. en 4.3.2. worden deze beleidsdocumenten nader beschreven en getoetst. Kortweg gezegd worden in de Fietsvisie Rijssen-Holten en update LTVV aangegeven welke maatregelen de komende jaren genomen moeten worden om het fietsverkeer op korte afstanden te bevorderen. De grootste opgaven voor de kern Rijssen zijn het verbeteren van de fietsdoorstroming, de fietsveiligheid en het fietsparkeren. In dat kader wordt onder andere prioriteit gegeven aan het fietsproject Morsweg in combinatie met capaciteits- en veiligheidsknelpunt Morsweg/Spoelerstraat. In voorliggend wijzigingsplan wordt ingegaan op het oplossen van het capaciteits- en veiligheidsknelpunt Morsweg/Spoelerstraat.

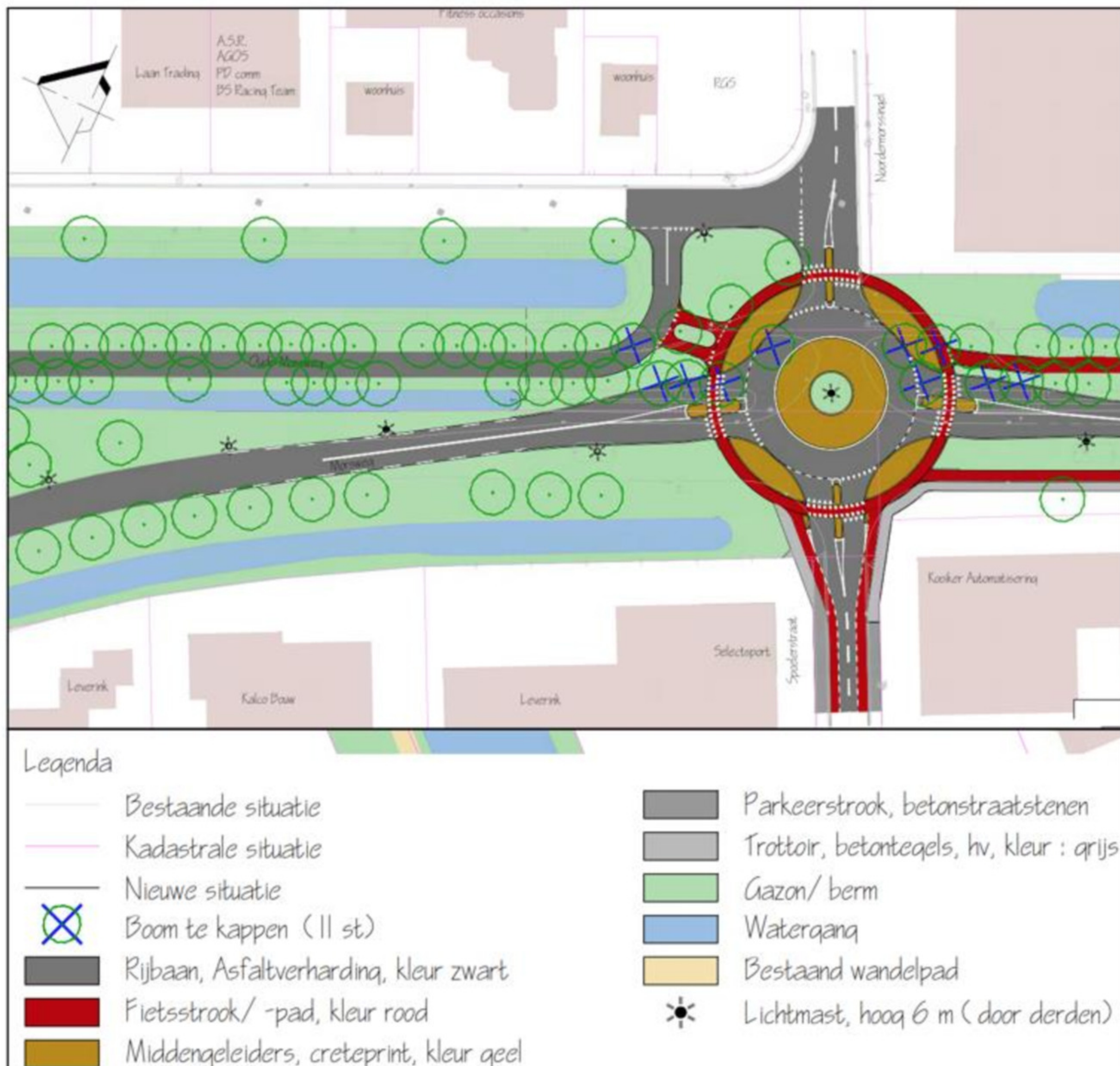
3.2 De ontwikkelingen

3.2.1 Reconstructie kruispunt Morsweg-Spoelerstraat-Noordermorssingel

Voldoende capaciteit van het wegennet garandeert een goede en vlotte verkeersdoorstroming. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van Rijssen. In het Rijssense hoofdwegennet drie ‘kiemen’ (dit zijn kruispunten met te weinig capaciteit om het verkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen):

- de aansluiting Reggesingel-Wierdensestraat;
- de aansluiting Nijverdalseweg-Reggesingel;
- het kruispunt Morsweg-Spoelerstraat-Noordermorssingel.

Uit berekeningen met de rotondeverkenner van Goudappel blijkt dat het gewenst is om het capaciteitsknelpunt op te lossen ter plaatse van het kruispunt Morsweg – Spoelerstraat – Noordermorssingel. Tevens is uit analyses gebleken dat verkeer van de Noordermorssingel moeilijk de Morsweg op komt. Ook is in dat licht bezien een rotonde wenselijk. Rotondes zorgen immers voor een snellere doorstroming doordat het verkeer niet of korter stilstaat. Ze zijn daarnaast veiliger. Dat komt doordat de constructie goed opvalt en de snelheid flink wordt verlaagd, ook bij weinig verkeer. Fietzers zijn bovendien goed zichtbaar voor automobilisten en worden op rotondes met vrijliggende fietspaden niet klemgereden. Een weergave van het voorlopig ontwerp van de aan te leggen rotonde Morsweg – Spoelerstraat – Noordermorssingel wordt weergegeven op afbeelding 3.1.



Afbeelding 3.1: Voorlopig ontwerp van de aan te leggen rotonde (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

HOOFDSTUK 4 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.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

4.1.1.1 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.

4.1.1.2 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.

4.1.1.3 Ladder van duurzame verstedelijking

In de SVIR is 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. Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen ‘bestaand stedelijk gebied’ en ‘stedelijke ontwikkeling’.

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

bestaand stedelijk gebied: ‘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’.

stedelijke ontwikkeling: ‘ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.’

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het wijzigingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

Voordat gestart wordt met het doorlopen van de ladder, moet er allereerst sprake zijn van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Het begrip ‘andere stedelijke voorzieningen’ wordt niet nader omschreven in het Bro. Op basis van jurisprudentie kan worden bepaald dat de aanleg van infrastructurele voorzieningen zoals beoogd in dit wijzigingsplan, niet kan worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro.

De Afdeling oordeelt in een uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6) dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. In de voorgenomde uitspraak zoekt de Afdeling aansluiting bij de nota van toelichting bij het Bro. Hierin is opgenomen dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd om een handreiking beschikbaar te stellen. Deze is in oktober 2012 vastgesteld. In die handreiking staat dat onder het begrip ‘overige stedelijke voorzieningen’ wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure.

De Afdeling oordeelt vervolgens dat gelet op de nota van toelichting, maar ook de strekking van de ladder (die er mede op gericht is leegstand tegen te gaan) de in het wijzigingsplan voorziene rotonde niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. Deze uitspraak ligt in lijn met de uitspraak d.d. [14 januari 2015](#), waarbij de Afdeling ten aanzien van een verbindingsweg eveneens oordeelde dat geen sprake was van een stedelijke ontwikkeling. Hieraan lag echter niet dezelfde overweging ten grondslag. In deze uitspraak overweegt de Afdeling “slechts” dat de verbindingsweg gezien de omvang en de situering niet als ‘andere stedelijke voorziening’ kan worden aangemerkt en dat de weg evenmin kan worden begrepen onder een van de in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i genoemde stedelijke ontwikkelingen.

Gelet op voorgenomde uitspraken kan gesteld worden dat de ontwikkelingen zoals opgenomen in voorliggend wijzigingsplan niet worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling en toetsing aan de Ladder dus niet aan de orde is.

4.1.2 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

Geconcludeerd kan worden dat het rijksbeleid de uitvoerbaarheid van de in dit wijzigingsplan opgenomen ontwikkelingen niet in de weg staat.

4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijkste plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel, welke is verankerd in de Omgevingsverordening.

4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is dé provinciale visie voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In 2017 is de Omgevingsvisie en –verordening 2017 vastgesteld. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of ‘rode draden’ bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel.

4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

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

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

4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

4.2.3.1 Algemeen

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. Of- generieke beleidskeuzes;
2. Waar - ontwikkelingsperspectieven;
3. Hoe - gebiedskenmerken.

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

4.2.3.2 Of - 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 maatschappelijke opgave. Of een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie. Denk aan beleidskeuzes om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen. Andere generieke beleidskeuzes betreffen het voorkomen van overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantoorlocaties.

Ook wordt in deze fase de zgn. Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd. Deze Overijsselse ladder geeft een nadere invulling aan de vraag hoe de behoefte moet worden bepaald, zowel in de stedelijke als in de groene omgeving, en op welke wijze de regionale afstemming vorm gegeven moet worden. Integraliteit, toekomstbestendigheid, concentratiebeleid, (boven)regionale afstemming en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn beleidskeuzes die invulling geven aan de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor specifieke gebieden in Overijssel geldt dat niet alle initiatieven mogelijk zijn. Dit heeft te maken met zwaarwegende publieke belangen, Gebiedsspecifieke beleidskeuzes om de zwaarwegende publieke belangen te borgen, zijn: reservering voor waterveiligheid en beperking wateroverlast, drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), de Nationale Landschappen en het provinciaal routenetwerk transport gevaarlijke stoffen.

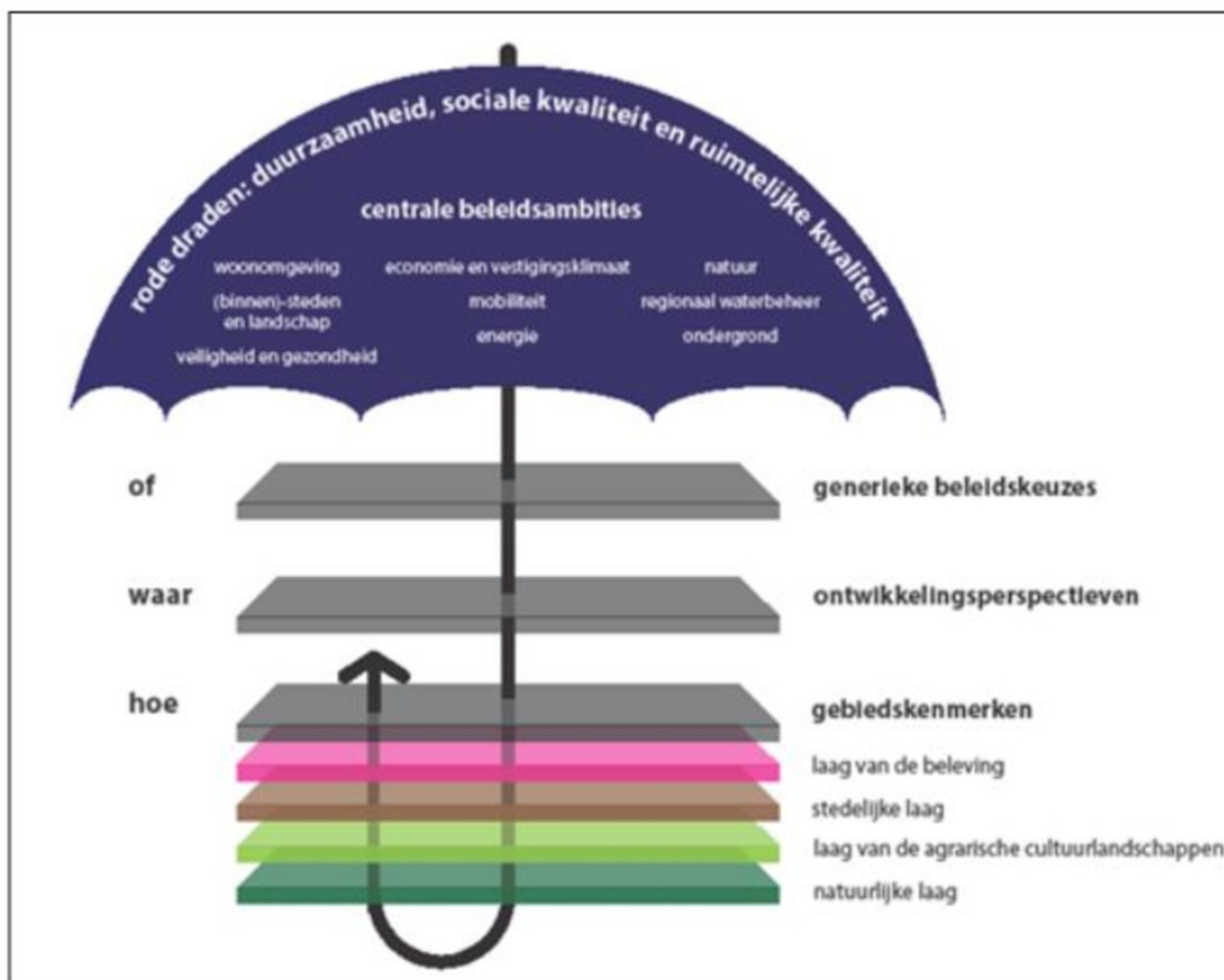
4.2.3.3 Waar - ontwikkelingsperspectieven

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.

4.2.3.4 Hoe - gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) 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 4.1. geeft dit schematisch weer.



Afbeelding 4.1: Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

4.2.4 Toetsing aan de uitgangspunten van het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

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

4.2.4.1 Of - generieke beleidskeuzes

Bij de overige afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn er geen aspecten die bijzondere aandacht verdienen.

4.2.4.2 Waar - ontwikkelingsperspectieven

Het plangebied behoort tot het de ontwikkelingsperspectieven “Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken” en “Wonen en werken in het kleinschalig mixlandschap”. Gezien de feitelijke ligging binnen de bestaande bebouwing wordt er in dit geval uitgegaan van het ontwikkelingsperspectief “Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken”. In afbeelding 4.2 is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen.



Afbeelding 4.2: Uitsnede Ontwikkelperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

“Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken”

De steden en dorpen buiten de stedelijke netwerken mogen altijd bouwen voor de lokale behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, inclusief lokaal gewortelde bedrijvigheid, mits onderbouwd en regionaal afgestemd. Herstructurering en transformatie van de woon-, werk-, voorzieningen- en mixmilieus moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken. Herstructurering en transformatie bieden kansen om te anticiperen op klimaatverandering (bijvoorbeeld door ruimte voor groen, natuur en water te reserveren). Van belang is de stedelijke ontwikkeling altijd af te stemmen op de kenmerken van het watersysteem, bijvoorbeeld in laaggelegen gebieden bij bouw- en evacuatieplannen rekening houden met risico's op overstroming of wateroverlast. Herstructurering en transformatie kunnen ook bijdragen aan de energietransitie (door het nemen van energie-efficiënte maatregelen en/of het opwekken van duurzame energie door bijvoorbeeld het aanwezige dakoppervlak te benutten).

Toetsing van het initiatief aan het “Ontwikkelingsperspectief”

De gewenste ontwikkelingen dragen bij aan een verbetering van de verkeersstructuur, zodat zowel het auto- als fietsverkeer wat betreft capaciteit en veiligheid beter worden afgewikkeld. Hiermee is sprake van het vergroten van de kwaliteit, efficiëntie, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het bedrijventerrein en algehele verkeerssituatie. De ontwikkeling wordt als passend geacht binnen het ter plekke geldende ontwikkelingsperspectief.

4.2.4.3 Hoe - gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en laag van de beleving) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en -opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. De “Natuurlijke laag” en de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” kunnen in dit geval buiten beschouwing blijven aangezien de oorspronkelijke waarden van deze lagen niet meer voorkomen in het plangebied. Daarnaast wordt de “Laag van de beleving” buiten beschouwing gelaten omdat er geen kenmerken of elementen vanuit deze laag op het plangebied van toepassing zijn.

De “Stedelijke laag”

In de “Stedelijke laag” ontstaat de koppeling van de sociale en fysieke dynamiek van de stedelijke functies aan het verbindende netwerk van wegen, paden, spoorwegen en kanalen. Elke stad of dorp bezit zijn eigen karakteristieke ruimtelijke, sociale en functionele opbouw en kwaliteiten. Het plangebied is gelegen in het gebiedstype “Bedrijventerrein”, dit is in afbeelding 4.3 weergegeven.



Afbeelding 4.3: De Stedelijke laag: “Bedrijventerreinen” (Bron: Provincie Overijssel)

“Bedrijventerreinen”

De bedrijventerreinen zijn georganiseerd op basis van uitgegeven kavels aan bedrijven. Het zijn meestal monofunctionele werkgebieden met een ‘no nonsense’ karakter en vaak krappe openbare ruimtes. De gebieden zijn ingericht en bebouwd op basis van een beperkte set aan kwaliteitsregels. De terreinen zijn veelal volledig gericht op autobereikbaarheid en hermetisch van karakter en liggen los van de woonwijken en het buitengebied. Als ontwikkelingen plaats vinden op of rond bedrijventerreinen, dan dragen deze bij aan versterking van het vitale karakter en de kwaliteit van bedrijventerreinen, aan het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van de profilering gericht op onderlinge differentiatie, met respect voor het verstedelijkingspatroon.

Toetsing van het initiatief aan de “Stedelijke laag”

De gewenste ontwikkelingen zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het bedrijventerrein en hiermee ook aan het versterken van het vitale karakter en de kwaliteit van het bedrijventerrein. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling uitstekend aansluit bij de ‘stedelijke laag’.

Daarmee wordt gesteld dat het initiatief in overeenstemming is met de uitgangspunten uit de “Stedelijke laag”.

4.2.5 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

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

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Update LTVV (Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer)

4.3.1.1 Algemeen

Om richting te geven aan de wenselijke en/of noodzakelijke verkeersstructuur in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen en het oplossen van verkeersknelpunten rondom het spoor (de gelijkvloerse spoorwegovergangen) is in 1998 de Lange Termijnvisie Verkeer en Vervoer Rijssen opgesteld (hierna: de LTVV).

4.3.1.2 Doel LTVV

De gemeente Rijssen-Holten stimuleert en faciliteert het „bewust op weg zijn” en de inzet van duurzame mobiliteit. Voor het fietsverkeer moet dit resulteren in goede fietsverbindingen in de kernen Rijssen en Holten en in het buitengebied. Daarnaast ligt er een opgave in het verbeteren van de fietsveiligheid. Landelijke is een trend zichtbaar dat het aantal ernstige fietsslachtoffers toeneemt. In de media is hier veel aandacht voor, onder andere in relatie tot de opkomst van de elektrische fiets. Om de fietsveiligheid te verhogen is er een landelijke modelaanpak fietsveiligheid ontwikkeld. Het ministerie verwacht van gemeenten dat zij een (impuls) aanpak veilig fietsen vaststellen en daar financiële middelen voor reserveren.

4.3.1.3 Uitvoeringsprogramma

Op de onderstaande afbeelding is samengevat waar de verkeerskundige opgaven in Rijssen in de periode tot 2022 liggen. Het streven is dat de bijbehorende maatregelen worden uitgevoerd in de periode tot 2022. Of dit kan worden uitgevoerd is afhankelijk van het beschikbaar komen van de benodigde financiële middelen. De maatregelen zijn onderverdeeld in een vijftal onderdelen: binnenring/centrumring, capaciteitsuitbreiding

kruispunten, verkeersveiligheid, fietsmaatregelen uit de fietsvisie en overig. Het uitgangspunt is om de maatregelen waar mogelijk te koppelen aan geplande wegwerkzaamheden (beheer en onderhoud).



Afbeelding 4.5: Uitvoeringsprogramma (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

4.3.1.4 Toetsing van het initiatief aan de Update LTVV

Met de in dit wijzigingsplan besloten ontwikkeling wordt invulling gegeven aan een specifieke ontwikkeling die genoemd wordt in de Update LTVV, namelijk de reconstructie van het kruispunt Morsweg-Spoelerstraat-Noordermorssingel. De ontwikkeling is opgenomen in het maatregelenpakket en er is budget gereserveerd voor uitvoering van het plan. De ontwikkeling sluit naadloos aan bij de beleidsambities zoals verwoord in de Update LTVV en draagt bij aan de verbetering van de verkeerssituatie op het bedrijventerrein.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het wijzigingsplan 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 wijzigingsplan 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, ecologie, archeologie & cultuurhistorie en het Besluit milieueffectrapportage.

5.1 Geluid

5.1.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een wijzigingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect "geluid". De Wet geluidhinder behandelt drie geluidsbronnen: industrielawaai, verkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. In dit geval wordt geen nieuw geluidsgevoelig object gerealiseerd, waardoor de aspecten railverkeers- en industrielawaai buiten beschouwing gelaten kunnen worden.

De aanleg van een rotonde betreft een fysieke wijziging aan een weg. Wanneer de geluidsbelasting daardoor met 2 dB toeneemt, is sprake van een reconstructie¹ als bedoeld in de Wet geluidhinder. In verband daarmee is door Buijvoets Bouw- en Geluidsadvies een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. De resultaten en conclusies van dit onderzoek zijn opgenomen in de navolgende subparagrafen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek welke is opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting.

5.1.2 Verantwoording

Uit het akoestisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- De geluidsbelasting op de gevels bedraagt bij de aanleg van de rotonde maximaal 55 dB. Dat is een toename van 2 dB ten opzichte van de huidige situatie waardoor er in de zin van de Wet geluidhinder sprake is van een reconstructie;
- Bij het toepassen van een dunne deklaag A, op het aan te passen weggedeelte van de Morsweg ten noorden van de rotonde, bedraagt de toename van de geluidsbelasting 1 dB. In dat geval is er geen sprake van een reconstructie en is een hogere grenswaardeprocedure niet noodzakelijk;
- Overige maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke, of financiële aard.
- Indien er op het aan te passen weggedeelte DAB-asfalt wordt toegepast, is een hogere grenswaardeprocedure noodzakelijk voor de drie bedrijfswoningen. Een hogere grenswaarde ten gevolge van de Morsweg moet dan worden aangevraagd conform de hoogst gemeten geluidsbelasting per bedrijfswoning.

5.1.3 Conclusie

Met inachtneming van de conclusies in paragraaf 5.1.2. vormt de Wet geluidhinder geen belemmering.

¹ Een reconstructie is gedefinieerd (art.1 Wgh) als: "een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting, vanwege de weg, met 2 dB of meer wordt verhoogd".

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een wijzigingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Dit gebeurt doorgaans aan de hand van een actueel bodemonderzoek conform de richtlijnen NEN 5740.

5.2.2 Verantwoording

Het uitvoeren van onderzoek naar de bodemkwaliteit doet zich voor in situaties waarin personen langdurig verblijven of aanwezig zijn. In voorliggend geval betreft het de aanleg van infrastructurele voorzieningen in de vorm van een rotonde. De in dit wijzigingsplan besloten ontwikkeling betreft geen risicovolle activiteit voor de bodem. Er is geen plicht tot het instellen van een bodemonderzoek.

Wanneer grond verplaatst wordt buiten het plangebied, moet in het kader van het Besluit bodemkwaliteit wel onderzocht worden wat de kwaliteit van deze grond is en of de grond in het vrije grondverkeer mag terechtkomen. Dit kan echter in een later stadium onderzocht worden en is niet van belang voor de procedure ten aanzien van het wijzigingsplan.

5.2.3 Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Algemeen

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);

5.3.1.1 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.

5.1.1.2 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.

5.3.2 Verantwoording

De aanleg van de rotonde is met name beoogd ter optimalisatie van de verkeersveiligheid en zal niet leiden tot extra verkeersbewegingen.

Gesteld wordt dat dit wijzigingsplan niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het project is aan te merken als een project dat in 'niet betekenende mate bijdraagt' aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Tot slot wordt opgemerkt dat dit plan eveneens niet voorzien in 'gevoelige bestemmingen' als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit wijzigingsplan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 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. Bij nieuwe ontwikkelingen 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 inrichtingen (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen, per buisleiding of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgesteld in:

- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- de Regeling basisnet;

- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

De regelgeving omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleiding is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

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.

5.4.2 Verantwoording

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

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Met de aanleg van de rotonde wordt geen kwetsbaar object gerealiseerd. Hierdoor hoeft geen verantwoording van het plaatsgebonden risico en groepsrisico gegeven te worden. Een nader onderzoek naar de externe veiligheid kan dan ook achterwege blijven.

5.4.3 Conclusie

Externe veiligheidsaspecten vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype.

5.5.2 Verantwoording

De rotonde betreft, in het kader van milieuzonering, geen milieugevoelige functie. Anderzijds brengt een rotonde geen milieubelasting met zich mee (behalve wegverkeerslawaaï). Het aspect wegverkeerslawaaï wordt behandeld in paragraaf 5.1. Voor het overige behoeft het aspect 'Milieuzonering' geen verdere toetsing.

5.5.3 Conclusie

Milieuzonering staat de realisatie van de in dit wijzigingsplan besloten ontwikkelingen niet in de weg.

5.6 Ecologie

5.6.1 Algemeen

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Met deze wet worden de Europese natuurbeschermingsrichtlijnen (de Vogel- en Habitatrichtlijn) zo helder mogelijk geïmplementeerd. De Wet natuurbescherming kent een apart beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, een apart beschermingsregime voor soorten van de Habitatrichtlijn (het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn) en een apart beschermingsregime voor andere soorten, die vanuit nationaal oogpunt beschermd worden. Elk van deze beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden.

5.6.2 Gebiedsbescherming

5.6.2.1 Natura 2000-gebieden

Nederland heeft aan de hand van een vergunningenstelsel een zorgvuldige afweging gewaarborgd rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het gebied ‘Sallandse Heuvelrug’ en is gelegen op een afstand van circa 3 kilometer. De afstand tot aan het Natura 2000-gebied ‘Borkeld’ bedraagt circa 4 kilometer.

Van belang is om te beoordelen of als gevolg van de ontwikkeling sprake is van versturende effecten die significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen veroorzaken. De aanleg van de rotonde leidt niet tot de achteruitgang van de kwantiteit en kwaliteit van habitattype en leefgebied. Dit vanwege de aard van de ontwikkeling (geen toename aantal verkeersbewegingen) en de grote afstand tot Natura 2000-gebieden.

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat dit wijzigingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoeleinden van Natura 2000-gebieden.

5.6.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuur Netwerk Nederland (NNN) is, als onderdeel van het Nederlands Natuurnetwerk (NNN) de kern van het Nederlandse natuurbeleid. De NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van de NNN geldt het ‘nee, tenzij’- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

In of in de directe nabijheid van de NNN geldt het ‘nee, tenzij’- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Het plangebied is niet gelegen in of grenst direct aan de NNN. De dichtstbijzijnde gronden die onderdeel uitmaken van de concreet begrensde NNN zijn gelegen op een afstand van circa 250 meter.

De kwaliteit van de NNN wordt door de voorgenomen activiteit niet aangetast. De invloedssfeer van de voorgenomen activiteiten is lokaal. De voorgenomen activiteit heeft daarom geen negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN.

5.6.3 Soortenbescherming

5.6.3.1 Algemeen

Tevens wordt 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.

5.6.3.2 Verantwoording

De aanleg van de rotonde vindt plaats op gronden die deels in gebruik zijn als infrastructuur en deels groenstroken. De groenstroken worden regelmatig onderhouden en gemaaid. Voor zover vegetatie aanwezig is op deze gronden, is deze vegetatie niet als bijzonder en/of beschermd aan te merken. Gezien de terreingesteldheid is daarnaast evenmin sprake van een foerageergebied voor beschermde fauna. Gezien het vorenstaande wordt het uitvoeren van een quickscan flora en fauna niet noodzakelijk geacht.

Overigens wordt benadrukt dat rekening wordt gehouden met de in artikel 1.11 van de Wnb opgenomen zorgplichtbepaling.

5.6.4 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit wijzigingsplan.

5.7 Archeologie & Cultuurhistorie

5.7.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

5.7.1.2 Verantwoording

Het gehele plangebied kent een lage trefkans voor archeologische waarden. Dit betekent dat het uitvoeren van archeologisch onderzoek niet aan de orde is. Tevens is het opnemen van een archeologisch dubbelbestemming niet aan de orde, aangezien dergelijke bestemmingen op basis van het geldende bestemmingsplan enkel worden toegekend aan gebieden met een middelhoge archeologische verwachting.

5.7.2 Cultuurhistorie

5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden verstaan 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.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a) opgenomen dat een wijzigingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

5.7.2.2 Verantwoording

In het plangebied komen geen cultuurhistorische waarden voor. In de directe omgeving van het plangebied komen tevens geen cultuurhistorische waarden voor.

5.7.3 Conclusie

Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is in het kader van dit wijzigingsplan niet noodzakelijk. Het plangebied en de omgeving van het plangebied kennen geen cultuurhistorische waarden.

5.8 Besluit milieueffectrapportage

5.8.1 Kader

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in deze integrale afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

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.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

5.8.2 Situatie plangebied

5.8.2.1 Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, natuurgebied ‘Sallandse Heuvelrug’, is gelegen op ruime afstand van het plangebied. Gezien de aard en omvang van de in dit wijzigingsplan 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 2.8 is in het kader van dit wijzigingsplan dan ook niet noodzakelijk.

5.8.2.2 Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Activiteiten met een waarde van minder dan 0,05 mol per hectare per jaar worden als verwaarloosbaar beschouwd; deze activiteiten hoeven niet te worden gemeld (ook al niet onder de ontwerp Regeling). Ook cumulatief beschouwd zorgen deze activiteiten voor geen effecten voor de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, aldus de toelichting van de PAS. Gelet op de aard van het voornemen kan worden geconcludeerd dat sprake is van een activiteit die verwaarloosbaar kan worden beschouwd. Nader onderzoek naar de stikstofdepositie is niet noodzakelijk.

5.8.2.3 Drempelwaarden Besluit m.e.r.

Dit wijzigingsplan voorziet in de directe eindbestemmingen ‘Verkeer - Wegverkeer’ en ‘Groen’ 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 wijzigingsplan 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.

De aanleg van een rotonde wordt niet genoemd in zowel onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. Wel blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit wijzigingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5.8.3 Conclusie

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

HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

6.1 Waterparagraaf

6.2.1 Waterschap Vechtstromen

Door de invoering van de Kaderrichtlijn Water is Nederland verdeeld in vijf deelstroomgebieden. Het deelstroomgebied Rijn-Oost wordt beheerd door de waterschappen Rijn en IJssel, Vechtstromen, Vallei en Veluwe, Drents Overijsselse Delta en Zuiderzeeland. Om te voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water hebben deze waterschappen een Waterbeheerplan opgesteld.

Het algemeen bestuur van het waterschap Vechtstromen heeft in de vergadering van 7 oktober 2015 het ‘Waterbeheerplan 2016-2021’ vastgesteld.

In het Waterbeheerplan is aangegeven hoe het waterschap zijn taken de komende jaren (2016 tot 2021) wil uitvoeren. In het plan zijn doelen en maatregelen gesteld voor de thema’s waterveiligheid, voldoende water, schoon water en het zuiveren van afvalwater. Deze zijn gericht op het:

- voorkomen of beperken van overstromingen, wateroverlast en droogte;
- beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater en het zorgen voor een goed functionerend regionaal watersysteem;
- het effectief en efficiënt behandelen van afvalwater in de afvalwaterzuiveringsinstallaties.

6.2.2 Watertoets

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).

6.2.3 Watertoetsproces

Het waterschap Vechtstromen is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. Op basis van deze toets blijkt de ‘korte procedure’ van toepassing is. Het watertoetsresultaat is opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. Het waterschap Vechtstromen heeft dan ook geen bezwaren tegen de voorgenomen ontwikkeling.

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

7.1 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 wijzigingsplan: 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.

7.2 Opzet van de regels

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 wijzigingsplan. Dit wijzigingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het wijzigingsplan 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.

7.2.1 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 hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

7.2.2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemming. 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.

In paragraaf 7.3 wordt de bestemming nader toegelicht.

7.2.3 Algemene regels

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

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 5)*

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.

- *Algemene bouwregels (Artikel 6)*

Dit artikel kent een regeling omtrent bestaande maatvoering (bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte, inhoud of afstand van bouwwerken). Deze begrippen zijn opgenomen in de begripsbepalingen.

- *Algemene gebruiksregels (Artikel 7)*

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 8)*

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

7.2.4 Overgangs- en slotregels

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

7.3 Verantwoording van de regels

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

Het is noodzakelijk dat het wijzigingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het wijzigingsplan 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.

‘Groen’ (Artikel 3)

Een klein deel van het plangebied is bestemd tot ‘Groen’. Het betreffen enkele bermen gelegen tussen de rotonde en de verschillende aansluitingen op de rotonde. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor groen- en speelvoorzieningen, watergangen en –partijen en fiets- en voetpaden, in- en uitritten en andere ondergeschikte verhardingen.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend andere bouwwerken worden gebouwd. Hieronder worden bruggen, duikers, onder- en bovengrondse containers voor huishoudelijke afvalstoffen en fietsenstallingen en –rekken bedoeld. De bouwhoogte van deze bouwwerken is gelimiteerd.

‘Verkeer - Wegverkeer’ (Artikel 4)

Alle nieuwe infrastructurele voorzieningen zijn in dit wijzigingsplan bestemd als ‘Verkeer - Wegverkeer’. De bestemming is bedoeld voor wegen met één of twee rijstroken, rotondes en opstelstroken, parkeerstroken en -voorzieningen, fiets- en voetpaden en fiets- en voetgangerstunnels, bermen en andere groenvoorzieningen en water en watergangen, oeverstroken en daarbij behorende voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend ondergeschikte gebouwen voor nutsvoorzieningen en andere bouwwerken.

Tot slot zijn binnen deze bestemming ook andere bouwwerken als lichtmasten, informatieborden, verkeerstekend en -regelinstallaties en straatmeubilair toegestaan. Eén en ander verbonden aan een maximale bouwhoogte.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De aanleg van de Rotonde is een initiatief van de gemeente Rijssen-Holten. De financiële middelen hiervoor zijn (bij vaststelling wijzigingsplan) beschikbaar. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid aangetoond. Ten aanzien van het vereiste van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening wordt het volgende opgemerkt.

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen.

De bedoelde algemene maatregel van bestuur betreft het Besluit ruimtelijke ordening. In artikel 6.2.1. van dit besluit wordt als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet aangewezen een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m².

De in dit wijzigingsplan besloten ontwikkeling wordt niet gezien als een bouwplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet. De vaststelling van een exploitatieplan kan dan ook achterwege blijven.

HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG, INSPRAAK EN ZIENSWIJZEN

9.1 Vooroverleg

9.1.1 Rijk

Op basis van de realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid wordt geoordeeld dat dit wijzigingsplan geen rijksbelangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het rijk.

9.1.2 Provincie Overijssel

Op basis van artikel 3.1.1, lid 2 Bro (Besluit ruimtelijke ordening) heeft de provincie de mogelijkheid om plannen aan te wijzen waarvoor geen vooroverleg is vereist. Onder categorieën voorontwerp bestemmingsplannen/voorontwerp (Wabo)projectbesluiten waarbij het wettelijk voorgeschreven vooroverleg met provincie achterwege kan blijven in ‘bestaand stedelijk gebied /bestaand bebouwd gebied’ wordt o.a. verstaan:

6. Infrastructuur

Plannen/projectbesluiten voor aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande weg-, water-, parkeer- en groenvoorzieningen, mits deze activiteiten kleinschalig van omvang zijn en niet samenhangen met een planmatige stads- en/of dorpsuitbreiding.

De in voorliggend wijzigingsplan besloten ontwikkeling voldoet aan bovengenoemde beschrijving. Derhalve kan worden afgezien van vooroverleg met de provincie.

9.1.3 Waterschap

De watertoets heeft plaats gevonden op de website www.dewatertoets.nl. Op basis van deze toets blijkt dat de ‘korte procedure’ van toepassing is. Nader overleg met het waterschap is niet noodzakelijk.

9.2 Inspraak

Het plan is al meerdere malen besproken met de Kring Werkgevers Rijssen. Ook hebben er verscheidene afzonderlijke gesprekken met directe betrokkenen plaatsgevonden. In voorliggend geval wordt dan ook afgezien van het ter inzage leggen van een voorontwerp-wijzigingsplan en wordt direct een ontwerp-wijzigingsplan ter inzage gelegd.

9.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 19 september 2018 voor een periode van zes weken als ontwerp ter inzage gelegen. In deze periode zijn er geen zienswijzen ingebracht.

BIJLAGE BIJ DE TOELICHTING

BIJLAGE 1: AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 2: STANDAARD WATERPARAGRAAF