

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bedrijventerrein Rijssen, Reggesingel, opleidingscentrum

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

‘BEDRIJVENTERREIN RIJSSEN, REGGESINGEL, OPLEIDINGSCENTRUM’

Naam: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Bedrijventerrein Rijssen, Reggesingel, opleidingscentrum

Datum: Juli 2020

Versie: Definitief

Opsteller: [REDACTED]

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING.....	3
HOOFDSTUK 2	KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN.....	6
HOOFDSTUK 3	BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN	10
HOOFDSTUK 4	CONCLUSIE.....	16

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Aan de Reggesingel 48 tot en met de Morsweg 8, op het bedrijventerrein 'Noordermors' te Rijssen, bevinden enkele bedrijfspanden binnen het bestaande bedrijfsgebied van het bedrijventerrein. Binnen het gebied bevinden zich momenteel enkele bedrijven en het vakopleidingscentrum Twente (een beroepsonderwijsinstelling). De Morsweg is de belangrijkste toegangs- en ontsluitingsweg van het bedrijventerrein van Rijssen en een belangrijke toegangsweg van het centrum van Rijssen en is nagenoeg aan beide zijden volledig bebouwd.

Een aantal beroepsonderwijsinstellingen in Rijssen hebben het voornemen het vakopleidingscentrum aan de oost- en westzijde uit te breiden om op deze manier de doorstroming van studenten naar het bedrijfsleven in Rijssen en omgeving te faciliteren en te bevorderen alsook de om-, her- en bijscholing van bestaande vaklui. Initiatiefnemer is daartoe voornemens de bestaande bedrijfspercelen aan de Reggesingel 48 en de Morsweg 8, gelegen aan de noordoostzijde en de zuidwestzijde van het huidige vakopleidingscentrum bij het plan te betrekken en deze gronden te gebruiken voor het vakopleidingscentrum.

Op de gronden ten westen van het huidige vakopleidingscentrum (Morsweg 8) wordt de bestaande bebouwing gesloopt. Op de gronden ten oosten (Reggesingel 48) van het huidige vakopleidingscentrum blijft de bebouwing behouden en in gebruik genomen ten behoeve van het vakopleidingscentrum.

Op basis van het geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Rijssen' heeft het plangebied momenteel gedeeltelijk de enkelbestemming "bedrijventerrein" (ter plaatse van de bedrijfspercelen) en gedeeltelijk de enkelbestemming "maatschappelijk" (ter plaatse van het bestaande vakopleidingscentrum). Teneinde het voornemen mogelijk te maken dient het gehele plangebied te worden voorzien van een passende bestemming. Tevens dienen hierbij de maatvoeringseisen in de bouwregels te worden aangepast om de bouw van het beoogde pand mogelijk te maken.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Een herziening van het bestemmingsplan is dan ook noodzakelijk. Vanuit het ruimtelijke spoor is vanwege de aard en omvang een vormvrije toets aan het Besluit Milieueffectrapportage noodzakelijk. Voorliggende notitie voorziet hierin. Op basis van deze notitie besluit het bevoegd gezag binnen zes weken na ontvangst of een m.e.r.-procedure benodigd is.

M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke 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 het 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 het 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).

Passende beoordeling

Bij het opstellen van een bestemmingsplan beziet het bevoegd gezag in de zogenoemde 'voortoets' of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Dit is het geval indien de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan – al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten – significante gevolgen heeft voor één of meerdere Natura 2000-gebieden. Dat risico bestaat volgens het Hof van Justitie van de

Europese Unie, wanneer deze gevolgen op grond van objectieve gegevens niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Een uitzondering op de verplichting om een passende beoordeling op te stellen is neergelegd in artikel 2.8, lid 1 Wnb. Ingeval het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor reeds eerder een passende beoordeling is gemaakt, kan ingevolge dat artikel lid een nieuwe passende beoordeling achterwege blijven, voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen ervan. De plan-m.e.r. die voor bestemmingsplannen is gekoppeld aan het opstellen van een passende beoordeling is in deze situatie ook niet nodig. Feitelijk is er dan al een – nog steeds actuele – passende beoordeling aanwezig, die aantoont dat schadelijke effecten als gevolg van het plan zijn uitgesloten.

Significantie

Bij de voortoets draait het om de vraag of sprake kan zijn van significante gevolgen. De significantie van de gevolgen voor een gebied van een plan wordt afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. Deze zijn neergelegd in het aanwijzingsbesluit en zijn uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied. Wanneer een plan gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet in gevaar brengt, zijn significante gevolgen uitgesloten. Omgekeerd moet een plan dat de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken gebied in gevaar dreigt te brengen, noodzakelijkerwijs worden beschouwd als een plan dat significante gevolgen kan hebben. De significantie van de gevolgen moet met name worden beoordeeld in het licht van de specifieke milieukeurmerken en omstandigheden van het gebied waarop het plan betrekking heeft.

In hoeverre stikstofdepositie voor significante gevolgen op Natura 2000-gebieden kan zorgen, wordt bepaald door te bezien of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt tot een toename van de depositie leiden. Van plannen, die ten opzichte van de feitelijke situatie op het referentiemoment geen toename van de stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats waarvan de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden, zijn significante gevolgen met zekerheid uit te sluiten. In dit geval hoeft geen passende beoordeling te worden opgesteld. Als uit de voortoets blijkt dat de realisatie van de in het plan opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden wel leidt tot een toename van stikstofdepositie op één of meer in het kader van Natura 2000 beschermde stikstofgevoelige habitats waarvan de KDW al wordt overschreden of door de toename van de stikstofdepositie kan worden overschreden, moet het bevoegd gezag wel een passende beoordeling opstellen. In een passende beoordeling kan als maatregel en onder voorwaarden externe saldering worden toegepast.

Zoals uit hoofdstuk 3 van deze notitie blijkt heeft de voorgenomen ontwikkeling geen dusdanige milieugevolgen die het opstellen van een passende beoordeling noodzakelijk maken. Van een directe m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm is dan ook geen sprake.

Besluit milieueffectrapportage (Besluit MER)

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer moet bij initiatieven voor (het wijzigen van) bepaalde activiteiten worden beoordeeld of er sprake is van milieueffecten. In gevallen dat een besluit of plan betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de C- of D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit MER) moet bepaald worden welke procedure doorlopen moet worden om mogelijke milieueffecten te beoordelen.

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. In voorliggend geval gaat het om directe eindbestemmingen en is sprake van een 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.

Het realiseren van de uitbreiding van een vakopleidingscentrum (VOC WT) is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: *‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen’*. Het realiseren van de uitbreiding/nieuwbouw van een bedrijfspand is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het beoogde bouwplan bestaat uit het realiseren van een gedeeltelijk nieuw pand en gedeeltelijk de renovatie van de bestaande panden met een bruto vloeroppervlak van in totaal 10.500 m² incl. 3.500m² nieuwbouw. De overige gronden in het plangebied worden ingericht met parkeerplaatsen, overige verkeersvoorzieningen en groenvoorzieningen.

In voorliggend geval is geen sprake van het realiseren van een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer en wordt de oppervlakte van 100 hectare niet overschreden. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Voorliggende oplegnotitie voorziet hierin.

Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inhoudelijk gaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling in op de *mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* als gevolg van het initiatief. Deze belangrijke nadelige gevolgen worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt:

- De kenmerken van de activiteit;
- De plaats van de activiteit (ligging en samenhang met andere activiteiten (cumulatie));
- De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Er zijn twee uitkomsten mogelijk:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet worden uitgesloten. In dat geval dient er m.e.r.-procedure te worden doorlopen;
2. er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. In dat geval kan er gemotiveerd worden dat geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

Betrokken partijen

Bij het project zijn diverse partijen betrokken, waaronder de gemeente Rijssen-Holten en de initiatiefnemer.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeenteraad van de gemeente Rijssen-Holten het bevoegd gezag. Daarnaast worden de provincie Overijssel, het waterschap Vechtstromen en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het project betrokken en zal het bestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) naar deze partijen worden toegezonden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voornemen beschreven. Daarbij komen aanleiding, achtergronden en uitgangspunten aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voornemen. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

HOOFDSTUK 2 KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling, de projectlocatie en eventuele (samenhangende) ontwikkelingen in de omgeving waarmee rekening dient te worden gehouden.

Voorgenomen ontwikkeling

Een aantal beroepsonderwijsinstellingen in Rijssen hebben de intentie uitgesproken te willen onderzoeken hoe zij in een nieuw op te richten en te realiseren Vakopleidingscentrum West Twente (VOC WT) tot een gezamenlijke en wederzijdse meerwaarde kunnen komen. Een meerwaarde met verschillende aspecten, ondermeer praktisch (ruimtegebruik en voorzieningen), inhoudelijk (synergie tussen verschillende disciplines) en formeel adequate uitstraling voor behoud van aantrekkelijk onderwijs om daarmee uiteindelijk de doorstroming en aansluiting naar het bedrijfsleven in Rijssen en omgeving te faciliteren en te bevorderen.

Het voorliggende bestemmingsplan is daarmee een initiatief van ondermeer de onderstaande opleidingen:

- Bouwgilde 'Vakademy en OCT'
- ROC MBA (Loopbaanontwikkeling & Participatie) OCT
- Opleidingscentrum Transport & Logistiek
- REMO West Twente
- ROC MBO (Bouw, Infra & Interieur)
- ROC MBO (Commercie & Ondernemen)
- Zorggilde (ROC & Hoornbeeck)
- InfraVak Holten
- Reggesteyn College

Ook wordt het initiatief breed gesteund door lokale bedrijven om zo geschikt en geschoold personeel te kunnen krijgen. Dit zorgt namelijk voor een grotere aantrekkingskracht voor nieuwe medewerkers voor de bedrijven in de directe maar ook regionale omgeving.

De beoogde locatie voor dit centrum ligt ter plaatse van het bestaande vakopleidingscentrum en de ten westen en oosten gelegen bedrijfspercelen van de bedrijven REMO en Workx. Het bestaande VOC-pand blijft behouden, verder zullen de gebouwen aan de oost- en westzijde betrokken worden. Aan de westzijde (Workx) wordt bebouwing gesloopt (bedrijfswoning en pand). Aan de oostzijde blijft de bebouwing behouden en betrokken bij het VOC. Op deze manier wordt "The Mall" voor een deel gerevitaliseerd.

De thematische ontwikkeling vindt hier plaats door de verschillende onderwijsinstellingen samen te voegen die elkaar daardoor kunnen versterken. De gevels van de bestaande gebouwen blijft gehandhaafd en worden gekoppeld aan het nieuw te realiseren gebouw. De zilverkleurige gevel van de voormalige vlasgarenfabriek wordt doorgetrokken/ verlengd naar de nieuwbouw richting Morsweg. Hierdoor wordt de mate van eenheid benadrukt en het langgerekte gebouwvolume parallel aan het spoor naar de Morsweg is daarmee niet te missen.

Het bouwplan voor het plangebied voorziet in de nieuwbouw van een gebouw aan de zijde van de Morsweg met hoofdzakelijk een maximale bouwhoogte van 19,5 meter. Het huidige ontwerp wordt beoogd met een bouwhoogte van 19,5 m, maar er wordt met dit bestemmingsplan reeds richting de toekomst gekeken door het mogelijk maken van een uitbreiding van 2 bouwlagen, waarmee de maximale bouwhoogte uitkomt op 25 m. Totaal heeft het gebouw in de nieuwe situatie een vloeroppervlakte van 10.500 m². Dit is inclusief 3.500 m² vloeroppervlakte welke door nieuwbouw gerealiseerd wordt.

De overige gronden op de betreffende locatie worden ingericht met parkeerplaatsen, overige verkeersvoorzieningen en groenvoorzieningen. Vanuit het oogpunt van maat, schaal en positionering voorziet het bouwplan in een passende invulling.

Ook leidt het bouwplan tot een luchtiger invulling van deze locatie ten opzichte van de huidige situatie. Op dit moment is het plangebied, en met name de zijde aan de Morsweg, nagenoeg volledig bebouwd en bestraat. In de toekomstige situatie zal de nieuwbouw worden omrand door groenzones. Dit heeft een positief effect op de hittestress in de omgeving van het plangebied. Daarnaast zal er waar mogelijk gebruik worden gemaakt van duurzaam bouw materiaal, en zal de renovatie van de buitenkanten van de panden leiden tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van het plangebied en directe omgeving. Eveneens zullen er

voorbereidingen worden getroffen voor de toekomst inzake het realiseren van voorzieningen met betrekking tot het opwekken van duurzame energie op de daken van de bebouwing.

Locatiekenmerken

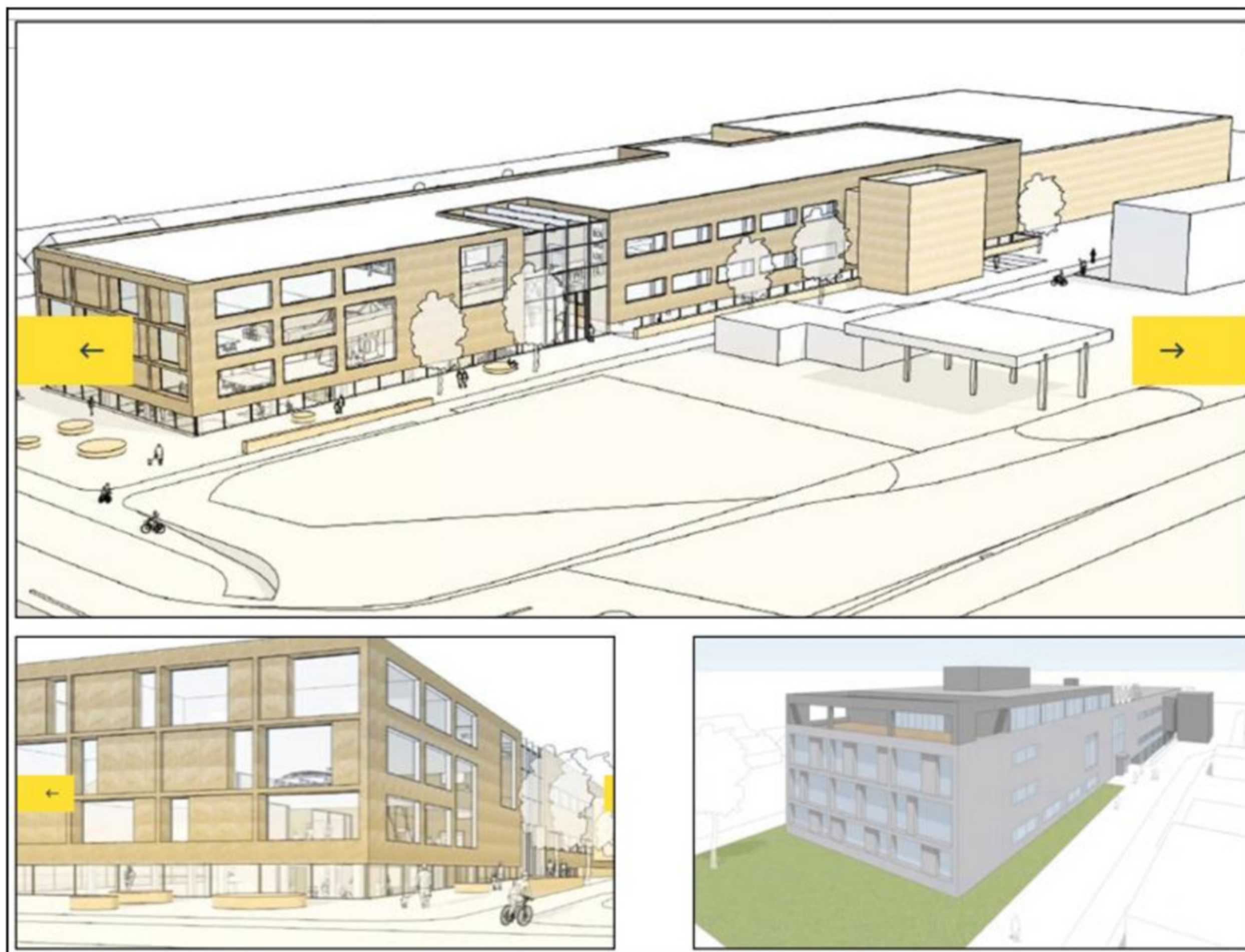
In afbeelding 1 is de ligging van het plangebied opgenomen. In afbeelding 2 is een straatbeeld van het plangebied opgenomen. In afbeelding 3 is een aanzichttekening van het voornemen opgenomen.



Afbeelding 1: ligging en huidige situatie locatie (bron: PDOK)



Afbeelding 2: Straatbeeld projectgebied (Bron: Google Streetview)



Afbeelding 3: Impressietekening-voorlopig ontwerp (Bron: IAA)

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Tijdens het bouw- en gebruiksfase maken zijn bouwmaterialen en grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit en water nodig zijn. De nieuwbouw van het pand zal gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie.

De productie van afvalstoffen betreffen voor de beoogde realisatie uitsluitend de afvalstoffen en afvalwater. Afvalwater wordt via een gescheiden rioolstelsel afgevoerd. Afvalstoffen worden zoveel mogelijk gescheiden om nuttige afvalstoffen op eenvoudige wijze te kunnen inzamelen en vervolgens verwerken/recyclen. Er is geen sprake van de productie van gevaarlijk afval.

Verontreiniging en hinder

In de sloop- en aanlegfase kan sprake zijn van tijdelijke verkeers-, geluid- en stofhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging, de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur, is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de sloop- en bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de activiteiten geen belangrijke nadelige effecten op het milieu en de omgeving plaatsvinden. Opleidingscentra worden namelijk niet gezien als milieubelastende functies. Wel zorgt de realisatie voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Zoals in hoofdstuk 3 wordt geconstateerd is er geen sprake van een onevenredige aantasting van beschermende natuurgebieden en/of het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. Van verkeersonveilige situaties zal, gelet op de wijze van ontsluiten, geen sprake zijn.

HOOFDSTUK 3 **BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN**

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voornemen relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, gaat het om het realiseren van een vakopleidingscentrum met bijbehorende (parkeer)voorzieningen en groenstructuren. Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water en ecologie, waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn door diverse externe bureaus onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

Verkeer

Het te realiseren Vakopleidingscentrum West Twente levert op basis van de CROW-publicatie (versie 381), een nieuwe verkeersgeneratie op per weekdagemaal.

Bestaande situatie

Wanneer naar de bestaande verkeersgeneratie wordt opgemerkt dat in het pand diverse functies zijn gevestigd welke allen een eigen verkeersgeneratie kennen. Er zijn in de huidige situatie geen problemen inzake de afwikkeling van het aantal verkeersbewegingen behorend bij de ter plaatse gevestigde functies.

Toekomstige situatie

Wanneer er wordt gekeken naar de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie ten gevolge van de nieuwbouw valt op te merken dat er sprake is van diverse functies binnen het plangebied. Allereerst is er gedeeltelijk sprake van een reeds bestaande situatie voor wat betreft de reeds ter plaatse gevestigde functies. In het kader van de toename van het aantal verkeersbewegingen wordt gekeken naar de drukste dag gezien maximale studenten-bezetting van de panden (341 studenten maximaal aanwezig). In dat geval kan de volgende verkeersgeneratie-berekening worden gemaakt: $341 \text{ studenten} : 100 \times 10,5 = \text{minimaal } 36 \text{ nieuwe verkeersbewegingen per weekdagemaal}$.

Deze verkeersbewegingen zullen in de praktijk echter lager uitvallen, aangezien het plangebied op een korte afstand van het station is gelegen en hierdoor het plangebied per openbaar vervoer goed te bereiken is voor de studenten. Daarnaast ligt de locatie op een goed bereikbare locatie binnen Rijssen en zullen in de praktijk veel bezoekers lopend of per fiets/scooter of soortgelijk vervoermiddel het plangebied bereiken. Er is naar verwachting in de praktijk op de doordeweekse dagen geen sprake van een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen.

De omliggende infrastructuur (Reggesingel en Morsweg) is in voldoende mate ingericht om het toekomstige aantal verkeersbewegingen eenvoudig en veilig af te kunnen wikkelen. Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er geen bezwaren hiertegen, dit vanwege het feit dat er voldoende ruimte is om één overzichtelijke en verkeersveilige ontsluiting te realiseren.

Het aspect verkeer leidt niet tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

Geluid

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient een toetsing aan milieukwaliteitseisen plaats te vinden. Omdat de planlocatie gelegen is in de wettelijke geluidzones van wegen en het spoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn berekeningen voor het wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï uitgevoerd. De bevindingen van de berekeningen zijn in een rapport samengevat en het effect van cumulatie is inzichtelijk gemaakt. Deze aspecten zijn getoetst aan de Wet geluidhinder.

In dit geval wordt er een onderwijsinstelling gerealiseerd, wat wordt aangemerkt als geluidsgevoelige functie. De functie ligt binnen de geluidszone van het spoor Almelo-Deventer en de Morsweg en de Reggesingel. Cauberg Huygen heeft daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd inzake het aspect wegverkeerslawaaï en industrielawaaï. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 1 bij het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Rijssen, Reggesingel, opleidingscentrum". Hierna wordt ingegaan op de resultaten ten aanzien van wegverkeerslawaaï. Daarna wordt ingegaan op railverkeerslawaaï.

Morsweg

Om de geluidbelasting te verlagen naar de voorkeurwaarde is een reductie benodigd van 9 dB. Een manier om een reductie van de geluidbelasting te behalen is het plaatsen van een scherm tussen de geluidbron en het te bouwen object. Om aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te voldoen is een scherm met een hoogte van 7 meter benodigd. Echter, gelet op het groenstedelijke karakter van het betrokken gebied is het plaatsen van een scherm landschappelijk niet gewenst. Daarnaast zou het plaatsen van een scherm vlak langs de weg een onveilige oplossing. De oplossing van een scherm is daarom niet doelmatig.

Er zijn daarom geen doeltreffende en doelmatige maatregelen te treffen ter verlaging van de optredende geluidbelasting vanwege de Morsweg. Daarom moet er ten aanzien van deze weg een hogere waarde verleend worden.

Reggesingel

Om de geluidbelasting te verlagen naar de voorkeurwaarde is een reductie benodigd van 4 dB. Ook voor de geluidbelasting van de Reggesingel zijn geen doeltreffende en doelmatige maatregelen te treffen ter verlaging van de optredende geluidbelasting vanwege de Reggesingel. Uit de beoordeling blijkt dat voor het wegverkeer geen doeltreffende en doelmatige maatregelen te treffen zijn aan de geluidbron en in de overdracht van het geluid van de bron naar de ontvanger.

Hogere waarde

In art 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is bepaald dat een hogere grenswaarde alleen kan worden verleend indien:

Toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de betrokken terreinen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

In de 'Nota hogere grenswaarden' van de gemeente Rijssen-Holten zijn criteria beschreven, waaraan een hogere grenswaarde afweging wordt getoetst en wat de overwegingen zijn om een verzoek al dan niet toe te kennen. Zoals uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek (bijlage 1) blijkt, zijn maatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeurswaarde te voldoen niet haalbaar/wenselijk en wordt er voldaan aan de eisen en voorwaarden van de betreffende nota. Het gebied waarin de planlocatie zich bevindt valt onder een bedrijventerrein zoals beschreven in het gemeentelijk geluidbeleid. Hiervoor geldt een ambitiewaarde van 53 dB en een maximale waarde van 58 dB voor het wegverkeerslawaai. De ambitiewaarde uit het gemeentelijk beleid wordt na aftrek volgens artikel 110g Wgh, alleen overschreden door de geluidbelasting vanwege de Morsweg. Echter wordt de maximale waarde uit het gemeentelijk geluidbeleid niet overschreden.

Wanneer de in het akoestische onderzoek genoemde gevelmaatregelen worden getroffen, wordt een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd.

Gelet op het bovenstaande is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het te realiseren initiatief wat betreft het aspect wegverkeerslawaai.

Railverkeerslawaai

In artikel 1.4a van het Besluit geluidhinder is aangegeven dat een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart een zone heeft die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. In onderstaande tabel staan de zones in meters aangegeven die horen bij het betreffende geluidproductieplafond (Gpp).

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100 m
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200 m
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300 m
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600 m
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900 m
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200 m

Cauberg Huygen heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd inzake het aspect railverkeerslawaai. Het gebied waarin de planlocatie zich bevindt valt onder een bedrijventerrein zoals beschreven in het gemeentelijk geluidbeleid. Hiervoor geldt een ambitiewaarde van 58 dB en een maximale waarde van 63 dB voor het spoorweglawaai. De hoogste geluidbelasting vanwege het spoor is 57 dB. Daarmee wordt voldaan aan de ambitiewaarde en is toekenning van hogere grenswaarde niet nodig.

Gelet op vorenstaande wordt geconcludeerd dat ten aanzien van het aspect railverkeerslawaai sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Cumulatie weg- en railverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden door beide wegen en het spoor. Daartoe is de gecumuleerde waarde inzichtelijk gemaakt voor het bepalen van maatregelen.

Maatregelen aan de bron en in de overdracht van de bron naar de ontvanger blijken niet doeltreffend of doelmatig te zijn. Om het geluidniveau binnen toch te waarborgen dienen maatregelen te worden genomen aan de gevels. De hoogst geluidbelaste gevels zullen in ieder geval een karakteristieke geluidwering moeten hebben van $63 - 33 = 30$ dB om het geluidniveau binnen te waarborgen.

Uit de resultaten blijkt dat de Morsweg de ambitiewaarden het gemeentelijke geluidbeleid overschrijdt. Aangetoond is dat aan de voorwaarden van het gemeentelijke geluidbeleid voor het toekennen van hogere grenswaarden wordt voldaan. Daaruit wordt geconcludeerd dat de gemeente een hogere grenswaarde van de gemeentelijke doelstelling van 53 dB kan verlenen.

Industrielawaai

De realisatie van het Vakopleidingscentrum West Twente komt te liggen op een bedrijventerrein. De realisatie betreft een uitbreiding van een bestaande gebouw. Gezien het feit dat de afstand van de uitbreiding tot de bedrijven ongeveer gelijk is en het bestaande gebouw ook een geluidgevoelige bestemming is, is het niet nodig dat de geluidniveaus van het Industrielawaai berekend wordt voor de nieuwe situatie.

De Wet geluidhinder vormt na verlening van een hogere grenswaarde door de gemeente Rijssen – Holten geen belemmering voor de uitvoering van het voorgenomen plan. De procedure voor een hogere grenswaarde wordt gelijktijdig gevoerd met deze bestemmingsplanprocedure.

Het aspect geluid leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Luchtkwaliteit

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

In de Wet luchtkwaliteit staan 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).

Besluit 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: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 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.

Beoordeling

Het plan heeft, zoals geconstateerd bij het onderdeel verkeer, slechts een beperkte toename van verkeersbewegingen tot gevolg. Via een NIBM-tool berekening is desalniettemin onderzocht of de ontwikkeling op zichzelf wel of niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit de berekening blijkt dat voorliggend plan 'niet in betekende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar effecten op de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Water

Het waterschap Vechtstromen is geïnformeerd over voorliggende ontwikkeling door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de zogenoemde 'normale procedure' van de watertoets van toepassing is. Hiertoe is de waterhuishoudkundige in de nieuwe situatie in beeld gebracht.

Hieronder wordt ingegaan op de waterhuishoudkundige situatie binnen het projectgebied.

Planbeschrijving

Het beoogde bouwplan bestaat uit het realiseren van een gedeeltelijk nieuw pand en gedeeltelijk de renovatie van de bestaande panden met een bruto vloeroppervlak van in totaal 10.500 m² incl. 3.500m² nieuwbouw. De overige gronden in het plangebied worden ingericht met parkeerplaatsen, overige verkeersvoorzieningen en groenvoorzieningen.

Hemelwater

De hemelwaterafvoer in voorliggend plan wordt volledig gescheiden van het afvalwater. Een deel van het hemelwater wordt geïnfiltreerd en een deel wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Op het eigen terrein wordt minimaal 40 mm neerslag verwerkt (infiltratie). Neerslag boven deze 40mm wordt afgevoerd naar de te realiseren groenstructuren binnen het plangebied en daarna richting het oppervlaktewater in de omgeving. In voorliggend geval zal de toename aan verharding niet leiden tot waterproblematiek, aangezien er in het omliggend gebied voldoende ruimte is voor water en daar eveneens voldoende groenstroken zijn gesitueerd. Infiltratie van hemelwater is een goede optie omdat hiermee zuivering, retentie en grondwateraanvulling worden gerealiseerd.

Afvalwater

Op basis van het geldende bestemmingsplan en bij de inrichting van het omliggende bedrijventerrein is al een gescheiden rioolstelsel aangelegd. De nieuwbouw kan op het reeds aangelegde rioolstelsel worden aangesloten.

Grondwater

Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Daarnaast is er in de huidige situatie geen sprake van grondwateroverlast. Het grondwater wordt zoveel mogelijk aangevuld met schoon infiltrerend water.

Oppervlaktewater

In het plangebied zijn geen (hoofd)watergangen aanwezig. Op korte afstand van het plangebied bevindt zich de Maatgraven. De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling heeft geen effect op de ligging van deze waterloop.

Materialen

Bij de nieuwbouw zullen geen uitlogbare materialen worden toegepast. Kunststof en EPDM zijn daarin de oplossingen voor zink en lood.

Veiligheid

Het projectgebied bevindt zich niet binnen een kern of beschermingszone van een waterkering

Grondwater

Het projectgebied wordt gekenmerkt door een bepaalde grondwaterstand. De drooglegging van het gebied is hiervoor medebepalend. Drooglegging is de maat waarop het maaiveld, het straatniveau of het bouwpeil boven het oppervlaktewaterpeil ligt. Doorgaans geldt voor het maaiveld een drooglegging van 0,70 meter, voor het straatpeil een drooglegging van 1 meter en voor het bouwpeil een drooglegging van 1,3 meter.

Voldoende drooglegging is nodig om grondwateroverlast te voorkomen. Bij het realiseren van bebouwing en het aanleggen van de verharding moet rekening worden gehouden met voldoende drooglegging om bijvoorbeeld opdrijven van verharding en schimmelvorming in kruipruimten te voorkomen. Het Waterschap adviseert voor bebouwing met kruipruimten een drooglegging van 1,00 meter en voor bebouwing zonder kruipruimte een drooglegging van 0,70 meter. Er kan dan ook worden voorzien in voldoende drooglegging. Op voorhand worden geen belemmeringen verwacht.

Met het realiseren van voldoende waterbergende voorzieningen is er geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen wat betreft het aspect water.

Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Nederlands Natuurnetwerk (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Volgens het wettelijk kader ten aanzien van gebiedsbescherming zoals vastgelegd in de Wet natuurbescherming zal Nederland aan de hand van een vergunningstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Hiernaast is het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het projectgebied behoort niet tot het Natuurnetwerk Nederland. Gronden die tot het NNN behoren liggen op minimaal 1,0 kilometer afstand van het projectgebied. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de onderlinge afstand tot het NNN is geen sprake van een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden.

Natura 2000

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden 'Borkeld' en 'Sallandse Heuvelrug' zijn gelegen op respectievelijk 3,5 en 4,5 kilometer afstand. Gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden, de aard en omvang van de ontwikkeling en de invulling van het tussenliggende gebied met infrastructuur en bebouwing (barrièrewerking), wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden of andere Natura 2000-gebieden.

Soortbescherming

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. In het kader van voorliggende ontwikkeling is een quickscan natuurwaardenonderzoek uitgevoerd.

Op basis van deze Quick scan worden de onderstaande conclusies getrokken.

Vleermuizen

Nader onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of de panden aan de Morsweg 6 en 8 dienst doen als verblijfplaats voor vleermuizen. Aan de hand van dit nader onderzoek kan dan bepaald worden of een ontheffing in het kader van de bescherming van soorten in de Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

Overige soorten (egel en steenmarter)

Het plangebied wordt mogelijk gebruikt als leefgebied van egel en steenmarter. Het plangebied zelf betreft echter geen essentieel onderdeel van het leefgebied. Negatieve effecten op deze soorten worden niet verwacht.

Vogels

Voor alle beschermde inheemse (ook algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt een verbod op handelingen die opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. In veel situaties kan dit voorkomen worden door versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren (periode van 15 maart tot 15 juli). Echter zijn alle bewoonde vogelnesten beschermd, ongeacht het tijdstip van het jaar. De genoemde termijn moet daarom niet al te strikt worden toegepast.

De Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor uitvoering van de voorgenomen activiteiten. Het aspect ecologie leidt niet tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

Tijdelijke hinder

Met een ruimtelijke ontwikkeling kan ook tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gepaard gaan.

In de sloop- en aanlegfase kan sprake zijn van tijdelijke verkeers-, geluid- en stofhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging, de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur (korte bouwperiode), is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de sloop- en bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Cumulatie

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd.

In voorliggend geval zijn in de directe omgeving geen ruimtelijke ontwikkelingen gaande die belangrijke en vergelijkbare milieueffecten met zich meebrengen. Cumulatie is daarom niet aan de orde.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Dit hoofdstuk dient als samenvatting van de conclusies van de hoofdstukken 2 en 3. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit aan onderstaande criteria getoetst en een eindafweging gemaakt.

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Kenmerken van de activiteit

Het beoogde bouwplan bestaat uit het realiseren van een gedeeltelijk nieuw pand en gedeeltelijk de renovatie van de bestaande panden met een bruto vloeroppervlak van in totaal 10.500 m² incl. 3.500m² nieuwbouw. De overige gronden in het plangebied worden ingericht met parkeerplaatsen, overige verkeersvoorzieningen en groenvoorzieningen.

Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het project;
- hinder.

Omvang

De ontwikkeling is gelet op de schaal van de gemeente Rijssen-Holten gering van omvang. Het project blijft qua omvang ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.- plicht.

Hinder

Tijdens de uitvoering van het voornemen kunnen flora en fauna hinder ondervinden. De voorgenomen activiteiten zullen waarschijnlijk niet leiden tot wettelijke consequenties in het kader van gebiedsbescherming leiden. Het uitvoeren van de voorgenomen activiteiten leidt niet tot wettelijke consequenties in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt ten alle tijden de zorgplicht zoals vervat in de Wet natuurbescherming.

Plaats van de activiteit

Het projectgebied ligt geheel binnen grondgebied van de gemeente Rijssen en omvat reeds bebouwd terrein. Het gaat om een locatie nabij het centrum en het station van Rijssen. De voorgenomen activiteit ligt niet in beschermd gebied in het kader van waterhuishouding of natuur.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

Er vinden in de directe omgeving van het projectgebied geen andere (grootschalige) ontwikkelingen plaats waarmee rekening dient te worden gehouden.

Kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen

Voor de beoordeling van eventuele belangrijke nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

- Het bereik van het effect (geografische zone en de grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat de ontwikkeling op de relevante milieuaspecten; verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water en ecologie (waaronder stikstof), geen belangrijke structurele nadelige en onomkeerbare milieugevolgen met zich meebrengt. Wel geldt als compenserende maatregel dat er infiltratiekratten of een wadi dient te worden aangelegd, ter compensatie van de toename van verhard oppervlak. De ontwikkeling gaat wel gepaard met tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar deze zullen na afronding volledig vervallen.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-MER noodzakelijk maakt.