



GEMEENTE RIJSSEN-HOLTEN

Bestemmingsplan

“Kern Holten, herinrichting Kalfstermansweide en
Dorpsstraat”

27 september 2012

Vastgesteld

gemeente
Rijssen-Holten

 **BJZ.nu**
bestemmingsplannen

Toelichting

“Kern Holten, herinrichting Kalfstermansweide en Dorpsstraat”

Plan: “Kern Holten, herinrichting Kalfstermansweide en Dorpsstraat”

IMRO-idn: NL.IMRO.1742.BPHC2011001-0401

Status: Vastgesteld (d.d. 27 september 2012)

Plantype: Bestemmingsplan

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	6
1.5	LEESWIJZER	7
HOOFDSTUK 2	BESTAANDE SITUATIE	8
2.1	ONTSTAANSGESCHIEDENIS HOLTEN	8
2.2	RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK HOLTEN	8
2.3	HET PLANGEBIED	9
HOOFDSTUK 3	BESCHRIJVING VAN HET PLAN	11
3.1	INLEIDING.....	11
3.2	PLANBESCHRIJVING	11
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	14
4.1	RIJKSBELEID	14
4.2	PROVINCIAAL BELEID	15
4.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	20
HOOFDSTUK 5	MILIEU-ASPECTEN.....	27
5.1	GELUID	27
5.2	BODEMKWALITEIT.....	28
5.3	LUCHTKWALITEIT	28
5.4	EXTERNE VEILIGHEID.....	29
5.5	MILIEUZONERING	31
5.6	VOORTOETS MER-BEOORDELING	31
HOOFDSTUK 6	FLORA EN FAUNA, ARCHEOLOGIE, GROEN EN WATERTOETS.....	33
6.1	FLORA EN FAUNA	33
6.2	ARCHEOLOGIE	34
6.3	GROEN	36
6.4	WATERTOETS.....	37
HOOFDSTUK 7	JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING	39
7.1	INLEIDING.....	39
7.2	OPZET VAN DE REGELS	39
7.3	VERANTWOORDING VAN DE REGELS.....	40
7.4	HANDHAVING	41
HOOFDSTUK 8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	43
HOOFDSTUK 9	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	44
9.1	VOOROVERLEG	44
9.2	INSPRAAK	44
9.3	ZIENSWIJZEN.....	FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING		45
BIJLAGE 1:	AKOESTISCH ONDERZOEK.....	46

BIJLAGE 2:	QUICKSCAN FLORA EN FAUNA	47
BIJLAGE 3:	ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK	48
BIJLAGE 4:	VERPLANTBAARHEIDSONDERZOEK	49

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Inleiding

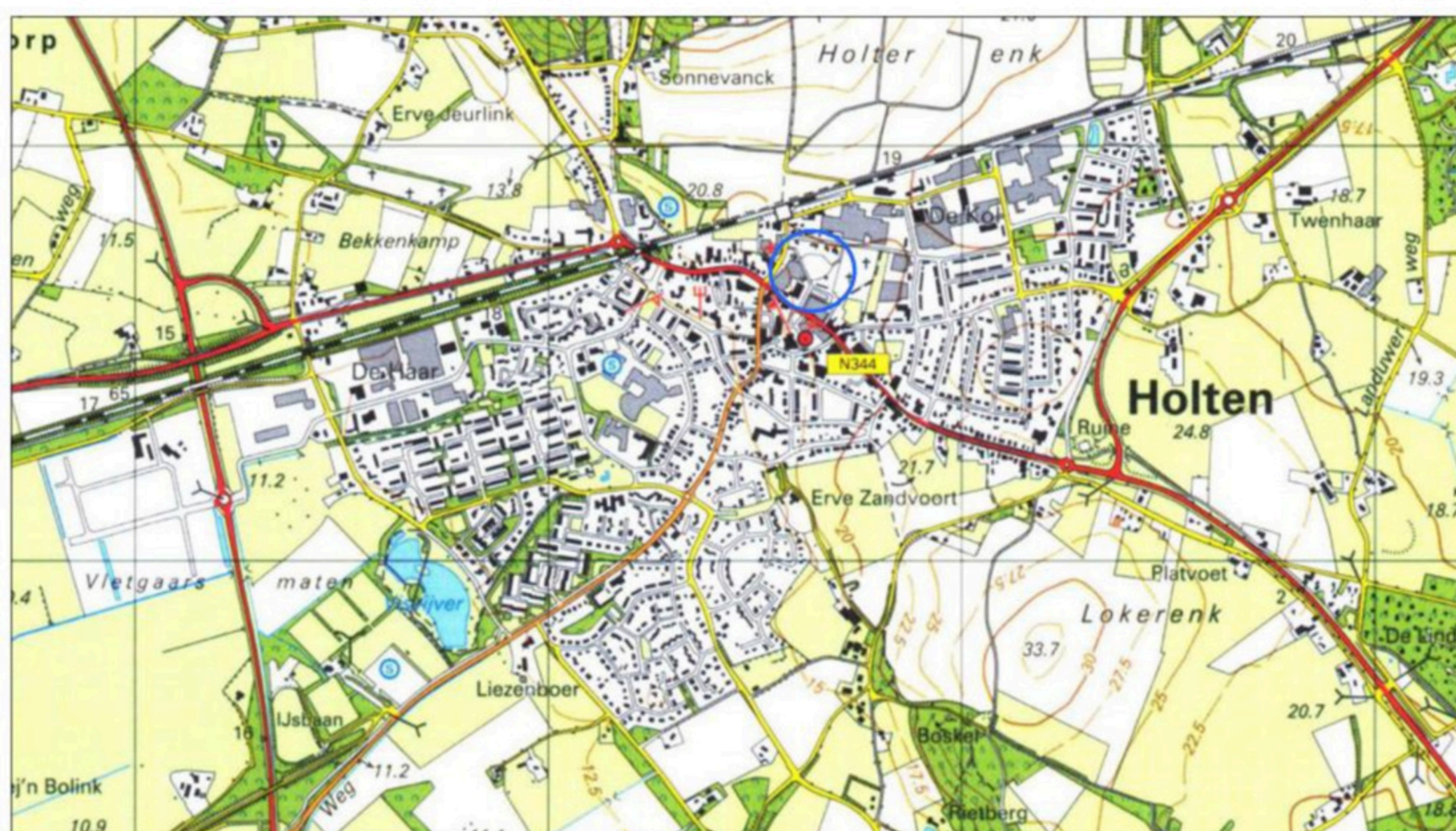
Het project “Nieuw Hart voor Holten” maakt onderdeel uit van het programma “Heerlijk Holten” (2009). De werkzaamheden hebben tot doel het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Holten sterk te verbeteren, de horeca ondernemers en de winkeliers ontwikkelingsmogelijkheden te geven (en concentratie in centrum). Deze maatregelen beogen dat het centrum voor zowel voor bewoners als toeristen aantrekkelijker wordt, waardoor de plaatselijke binding hoger wordt en er meer toeristen komen, langere verblijfstijden en meer bestedingen. Een belangrijk onderdeel van het project Nieuw Hart voor Holten is de herinrichting van het gebied in en rondom Kalfstermansweide (parkeren en voetgangersverbinding richting Station) inclusief de verplaatsing van de huidige schietbaan en het verwijderen van de muziekkoepeel en de schuur. Dit onderdeel van voorgenoemd project voorziet in de realisatie van een tweetal toegangen tot het gebied ‘Kalfstermansweide’: één via de Stationsstraat (dit betreft een in- en uitrit) en één via de verbinding tussen Beltman en Schuppert. De uitgang is gepland via de Kerkhofsweg richting de Industriestraat. Het plan voorziet ook in de aanleg van circa 190 parkeerplaatsen. Het verplaatsen van de schietbaan en sloop van de muziekkoepeel en schuur maken hier onlosmakelijk onderdeel van uit. De keuzes die hierbij zijn gemaakt, zijn in het kader van het algemeen maatschappelijk belang noodzakelijk. Ook maakt de herinrichting van de Dorpsstraat onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

Aangezien de herinrichting van het gebied in en rondom Kalfstermansweide niet in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan, is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk om het gewenste plan mogelijk te maken. Voorliggend bestemmingsplan voorziet daarin. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met onder meer:

- nota's en visies op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau;
- de nieuwe eisen ten aanzien van de vormgeving van het project; hierbij wordt bedoeld opgestandaardiseerde regels en een digitale verbeelding, gebaseerd op objectgerichte vlakken en voorzien van een codering zoals omschreven in het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO);
- de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen in het centrum van Holten. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied in Holten weer.



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied (Bron: Kadaster)

1.3 Huidig planologisch regime

De locatie is gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan “Holten Kom Noord” (1978-00). Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 27 juni 1978 en goedgekeurd op 21 augustus 1979. In figuur 1.2 is een uitsnede van het bestemmingsplan “Holten Kom Noord” opgenomen.



Figuur 1.2 Uitsnede bestemmingsplan “Holten Kom Noord” (Bron: Gemeente Rijssen-Holten)

Aangezien dit bestemmingsplan meer dan 30 jaar oud is, moge het duidelijk zijn dat het geldende planologische regime geenszins in overeenstemming is met de huidige situatie binnen de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling. Bijvoorbeeld ter plaatse van de huidige parkeerplaatsen geldt op grond van het bestemmingsplan “Holten Kom Noord” de bestemming ‘Recreatieve Doeleinden’ met nadere functieaanduiding ‘park’. Niet alleen het geldende bestemmingsplan is gedateerd, er zijn de afgelopen 30 jaar vele vrijstellingen verleend die geleid hebben tot de voorliggende situatie. Er is bijvoorbeeld in de jaren negentig vrijstelling verleend voor het evenemententerrein en parkeren. Dit geldt voor veel locaties rondom de Kalfstermansweide. De herinrichting van de Dorpsstraat maakt ook onderdeel uit van het plan. De herinrichting van deze straat past grotendeels wel binnen het vigerende bestemmingsplan.

Inmiddels wordt het bestemmingsplan voor de kern Holten geactualiseerd. Geconstateerd is dat het gewenste plan op veel punten niet binnen het geldende bestemmingsplan past. Derhalve is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Dit plan “Kern Holten, herinrichting Kalfstermansweide en Dorpsstraat” bestaat uit de volgende stukken:

- toelichting;
- regels;
- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.1742.BPHC2011001-0401) en een renvooi.

Op de verbeelding is de bestemming van het bewuste plangebied aangegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen.

Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving.

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

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieuthema's de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de aspecten betreffende flora & fauna, archeologie en de watertoets.

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 maatschappelijke uitvoerbaarheid.

HOOFDSTUK 2

BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ontstaansgeschiedenis Holten

Holten en de Holterberg zijn voor velen een begrip. Voordat er sprake was van de 'Berg' werd datgene wat nu land is overstroomd door water van de zee. De rivieren Rijn en Maas voerden enorme hoeveelheden zand en grind aan en bedekten daarmee de zeebodem. In de IJstijd drong het ijs uit Scandinavië op en stuwde het hele aardlagen op. Hierdoor zijn de Holter- en de Lemelerberg en de heuvels van de oostelijke Veluwe ontstaan. Toen het ijs van deze gletsjers wegsmolt bleven er grote rotsblokken achter. Bodemkundige vondsten geven een indruk van flora en fauna, maar vooral van menselijk leven door de eeuwen heen. In de omgeving zijn voorwerpen gevonden die duiden op de aanwezigheid van de Neanderthalers. Stenen en bronzen gereedschappen en scherven van aardewerk, onder andere gevonden in de Beuseberg en de Zuurberg, vormen sporen uit het Laat-Neolithicum, de Vroege Bronstijd en de IJzertijd. In 1277 komt de naam Holten voor het eerst voor in geschriften. Volgens 'Verslagen en mededelingen Overijssels Regt en Geschiedenis' stonden er in het jaar 1429 37 huizen in de marke Holten. In 1470 waren het er al 70. Vanuit het dorp waaierden, op spinnenweb-achtige wijze, paden en wegen uit in de omgeving. Het verloop van deze paden en wegen kwam voort uit het agrarisch gebruik van het omliggende gebied in combinatie met de routes naar de dorpen rondom. Na verloop van tijd is er een hiërarchie in deze wegen ontstaan: verbindingen met andere dorpen werden belangrijker en de agrarische werkwijze veranderde. Holten groeide langs de routes die het meest werden gebruikt. Vanuit de dorpskern ontstond een lintvormige uitwaaiering langs de Markeloseweg en de Raalterweg, en later ook de Larenseweg.

In de straatnamen is nog terug te vinden waar deze routes naar toe liepen. Deze wegen vormen tot op heden nog steeds de belangrijkste routes in het dorp. Langs deze routes vonden verschillende functies een plek: winkels, ambachten en diensten. Oorspronkelijk is Holten een agrarisch dorp, met name op het gebied van melkvee. Maar er werden ook varkens gehouden en verhandeld. De industrie in Holten heeft met name na de Tweede Wereldoorlog een grote ontwikkeling doorgemaakt. Hieronder zijn historische kaarten van Holten te zien.



Figuur 2.1: Historische kaarten Holten uit 1848, 1910 en 1954 (Bron: Watwaswaar.nl)

2.2 Ruimtelijke karakteristiek Holten

Kenmerkend voor het kampenlandschap is de uitwaaierende wegenstructuur. Op knooppunten van wegen ontwikkelden de boerderijgroepen zich tot dorpjes. De routes tussen dorpjes werden steeds intensiever gebruikt en kregen een belangrijkere betekenis. Er ontstonden hoofdroutes die de kernen met elkaar verbonden.

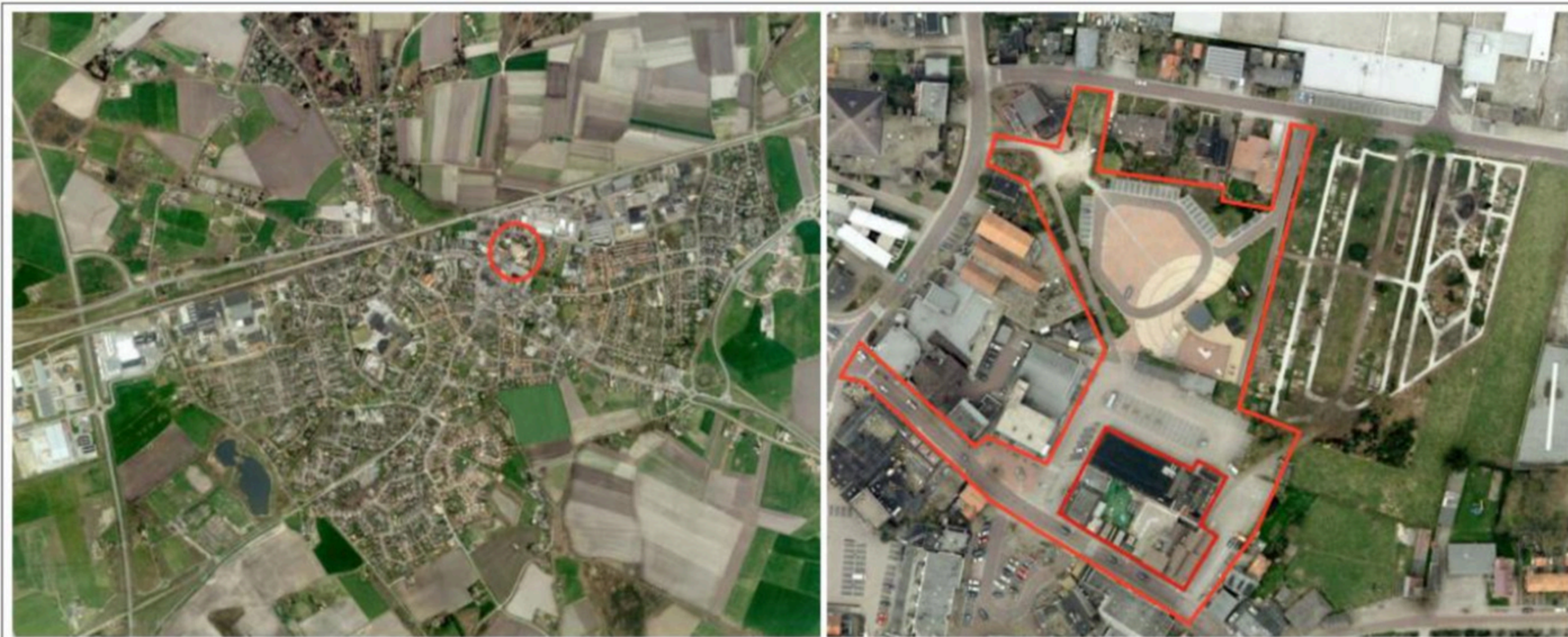
Holten ligt op het knooppunt van de routes naar Laren, Deventer, Raalte en Markelo. De route naar Rijssen sluit ten zuiden van Holten aan op de route van Markelo naar Deventer door de routing langs de zuidrand van de Holterberg. De route vanuit Laren sluit ten zuiden van de Beuseberg aan op de route van Deventer naar

Markelo. Hier heeft de kern van Holten zich ontwikkeld doordat centraal om dit knooppunt heen een aantal enken liggen.

De spoorlijn van Deventer naar Rijssen loopt langs de noordzijde van de kern van Holten gedeeltelijk parallel aan de Deventerweg. Deze spoorlijn is aangelegd in de tweede helft van de 19e eeuw. Het karakteristieke witte stationsgebouw dateert uit 1865. Al lange tijd is de spoorlijn een scherpe grens van de bebouwing van Holten aan de noordzijde. De komst van de Rijksweg A1 van Amsterdam naar Duitsland halverwege de 20e eeuw heeft veranderingen in de wegenstructuur teweeggebracht. Tot dat moment ging het doorgaande verkeer van Deventer richting Almelo en andersom dwars door de dorpskern. De structuur van Holten kan worden opgehangen aan de (kruising van de) wegen Dorpsstraat/Oranjestraat en de Larenseweg – Stationsstraat. Van oudsher was hier de bebouwing aan gesitueerd. Achter de bebouwing lagen veelal tuinen en erven. Deze zijn in de tijd steeds verder opgevuld, waardoor het gebied hoe langer hoe meer een 'echt' centrum werd. De Smidsbelt, gelegen aan de Dorpsstraat, is tevens een belangrijk oriëntatiepunt in de kern. Ten noorden van het centrum is het station gelegen.

2.3 Het plangebied

Het plangebied is gelegen in het centrum van Holten. De bebouwing in het centrum bestaat uit een voorzetting van de lintbebouwing vergelijkbaar met die langs de historische invalswegen, maar onderscheidt zich hiervan door invullingen met nieuwe grootschaliger bebouwing. Op de begane grond bevinden zich commerciële en dienstverlenende functies. Op de verdiepingen wordt vaak gewoond.



Figuur 2.2: Ligging plangebied in Holten en nader ingezoomd op de omgeving (Bron: Google Maps)

Wanneer we inzoomen op de in dit bestemmingsplan besloten plangebied, zien we dat het gebied globaal begrensd wordt door de Kerkhofsweg en woonpercelen aan de noordzijde, het kerkhof en het Meermanspad aan de oostzijde en de Dorpsstraat aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde is ook de Albert Heyn (inclusief Gall en Gall) en Beltman Mannenmode gevestigd, maar valt buiten de in dit bestemmingsplan besloten plangebied. Aan de westzijde komt het plangebied op twee plekken uit op de Stationsstraat. Voor het overige grenst het plangebied aan de westzijde aan verschillende centrumfuncties die hier gevestigd zijn, zoals detailhandel op de begane grond en appartementen op de verdieping, horeca en een maatschappelijke functie in het oude gemeentehuis van de voormalige gemeente Holten. De Kalfstermansweide in de huidige situatie is ook al in gebruik als openbaar gebied en wordt vooral de toegang en uitgang naar de Kalfstermansweide tussen Albert Heijn en het appartementen- c.q. winkelcomplex gebruikt om het parkeerterrein te bereiken. Dit zal in de toekomst veranderen. Hier zal in het volgende hoofdstuk nader op ingegaan worden. In de huidige situatie zijn ook nog een drietal in het oog springende gebouwen c.q. bouwwerken aanwezig: de te verwijderen muziekkoepeel, het te verplaatsen gebouw van schietvereniging de Eendracht en de te verwijderen schuur. Deze zullen gesloopt c.q. verplaatst (particulier initiatief) worden om ruimte te maken voor parkeerplaatsen.



Figuur 2.4: Straatbeelden plangebied gezien vanuit verschillende richtingen (Bron: Google Streetview & Gemeente Rijssen-Holten)

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN HET PLAN

In hoofdstuk 2 is al ingegaan op de bestaande situatie in plangebied. In dit hoofdstuk wordt op de ontwikkeling zelf ingegaan.

3.1 Inleiding

Het project Nieuw Hart voor Holten maakt onderdeel uit van het programma Heerlijk Holten. Omdat er nu duidelijkheid is over de belangrijkste randvoorwaarde voor het starten van de centrumontwikkeling (aanleg Zilverzandtracé en Wanssinktracé) worden nu aansluitend de werkzaamheden voor de realisering Nieuw Hart voor Holten gestart. Het project Nieuw Hart voor Holten bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Reconstructie Waagweg/Stationsstraat tussen Beukenlaan en kruising met Dorpsstraat incl. aanleg rotonde op deze kruising.
2. Herinrichting Kalfstermansweide en Dorpsstraat (parkeren en voetgangersverbinding richting Station) incl. verplaatsing schietbaan en verwijderen muziekkoezel en schuur.
3. Goede bereikbaarheid parkeervoorzieningen en besluit toepassen parkeerregulering.
4. Verkeersluw centrum (Dorpsstraat en Smidsbelt).

De werkzaamheden hebben tot doel het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Holten sterk te verbeteren, de horeca ondernemers en winkeliers ontwikkelingsmogelijkheden te geven (en concentratie in centrum) waardoor zowel voor bewoners als toeristen een aantrekkelijker centrum ontstaat waardoor de plaatselijke binding hoger wordt en er meer toeristen komen, langere verblijfstijden en meer bestedingen.

3.2 Planbeschrijving

In april 2011 is er een besluit genomen over de ontsluiting van de Kalfstermansweide voor personenauto's (eventueel wel laden lossen zolang dit noodzakelijk is). Er komen twee toegangen, één via de Stationsstraat en één via de verbinding tussen Beltman en Schuppert. De uitgang is gepland via de Kerkhofsweg richting de Industriestraat. Op de lange termijn zal er mogelijk een verbinding worden gemaakt tussen de Industriestraat en de Kalfstermansweide. Er is gekozen om de bestaande toegang en uitgang naar de Kalfstermansweide tussen AH en het appartementencomplex niet meer als toegang en uitgang te gebruiken voor personenauto's (wel laden en lossen zolang dit noodzakelijk is) om zo een belangrijke bijdrage te leveren aan een verkeersluw centrum en te voorkomen dat de bedoelde voetgangersverbinding tussen de Smidsbelt en het station langs de te realiseren winkels op de Kalfstermansweide niet te doorsnijden met auto's.

In september 2011 is naar aanleiding van de inspraakreacties op het in juli/augustus 2011 ter inzage gelegde geactualiseerde parkeeronderzoek uit 2005 besloten om het parkeeronderzoek opnieuw uit te voeren. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in september 2011. Uit het parkeeronderzoek blijkt duidelijk de noodzakelijke parkeerfunctie van de Kalfstermansweide. Op grond van het parkeeronderzoek is besloten om de toegang van de Kalfstermansweide via de Stationsstraat in twee richtingen open te stellen om hierdoor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het parkeren op de Kalfstermansweide te vergroten. De uit parkeercapaciteit gewenste aantallen parkeerplaatsen na uitvoering van de plannen Nieuw Hart voor Holten voor de Kalfstermansweide inclusief het Meermanspad is 210.

Binnen de winkelzone is de parkeercapaciteit in de huidige situatie voldoende. In 2020 c.q. na uitvoering van de plannen Nieuw Hart voor Holten zal de parkeercapaciteit onvoldoende zijn mits een blauwe zone in de winkelzone wordt ingesteld. In de parkeernota is dit verder onderbouwd.

Onderdeel van het plan is ook de verplaatsing van de schietbaan en de verwijdering van de muziekkoezel en de schuur. Voor de schietbaan wordt een alternatieve locatie gezocht. Het gebruik van de muziekkoezel is zeer beperkt. Uit financieel oogpunt is het ook niet aan de orde om een nieuwe muziekkoezel te bouwen. Bij de meeste evenementen wordt veelal gezorgd voor eigen voorzieningen. Derhalve zijn de sloop van de muziekkoezel en de schuur (particulier initiatief, zonder elders terug te bouwen) de beste optie. Tevens wordt op deze plek benadrukt dat het verwijderen van de muziekkoezel, de schuur en het verplaatsen van de

schietbaan nodig zijn in verband met een belangrijk maatschappelijk belang: het creëren van voldoende parkeerplaatsen.



Figuur 3.1: Herinrichting gebied in en rondom Kalfstermansweide (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

Het plein de Smidsbelt en het erf de Dorpsstraat wordt nagenoeg parkeervrij. In de Dorpsstraat worden incidenteel parkeerplaatsen aangelegd. Hierdoor wordt voorzien in de behoefte van diverse ondernemers in het centrumgebied om haar klanten kortparkeren te kunnen aanbieden voor een 'snelle boodschap'. De materialisering van de huidige Smidsbelt wordt over de Dorpsstraat heen getrokken en sluit aan op de voetgangersroute tussen de bestaande en nog te realiseren winkels en de parkeerfunctie van de Kalfstermansweide. Een groenstrook omzoomt de woningen grenzend aan de noordzijde van het plangebied. Momenteel wordt nog gewerkt aan de inrichting van de Kalfstermansweide en betreffende deel Dorpsstraat, in overleg met betrokkenen.

De huidige ontsluiting van de parkeerplaats AH/Kalfstermansweide vanaf de Dorpsstraat vervalt wanneer de nieuwe toegangen klaar zijn. Dit wordt voetgangersgebied. Vrachtverkeer voor bevoorrading van de Albert Heijn wordt momenteel nader uitgewerkt. Hierbij wordt bekeken waar dit afgewikkeld en opgevangen wordt. Zowel op de Smidsbelt als langs de Dorpsstraat zal voldoende ruimte zijn voor terrassen.

Om het autoverkeer zoveel mogelijk te beperken wordt het erf van de Dorpsstraat zodanig ingericht dat de auto zich te gast voelt en de voetganger prioriteit heeft. Ook worden bij de verdere uitwerking infrastructurele

maatregelen aangebracht om het ongehinderd doorrijden te voorkomen. Het erf is zodanig ingericht dat er circa 1500 - 2000 auto's per dag kunnen passeren om de verblijfsfunctie geen geweld aan te doen.

De parkeerplaats de Kalfstermansweide is in de toekomstige situatie zodanig ingericht dat enerzijds aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de noodzakelijke minimale parkeerfunctie kan worden ingevuld (circa 190 pp, +20 t.p.v. Meermanspad). Wanneer in de toekomst de locatie Boer Biet tot ontwikkeling komt, dan kan de gewenste bebouwing eventueel worden aangebracht om de voetgangers route te optimaliseren. Hierover is het dan nodig om bij de te ontwikkelen locatie parkeercapaciteit wordt gereserveerd. De ontsluiting van de Kalfstermansweide zal bij de ontwikkeling van de locatie Boer Biet en de mogelijke ontwikkeling van het groentransferium opnieuw moeten worden bekeken. Hierbij zal worden gezocht naar een goede balans tussen enerzijds een goede ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de benodigde faciliteiten zoals parkeerplaatsen, ontsluiting en dergelijke.

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 Nota Ruimte, 2006

Het beleid van het Rijk over de Ruimtelijke Ordening is kenbaar gemaakt met de Nota Ruimte. Als hoofddoel is in deze Nota het volgende opgenomen.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om (1) op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies, (2) de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten, en (3) de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken. Meer specifiek richt het kabinet zich in het nationaal ruimtelijk beleid op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn. Als sturingsfilosofie om dit doel te bereiken, wordt door het Rijk als uitgangspunt gehanteerd: "centraal wat moet, decentraal wat kan".

Binnen deze beleidsdoelen zal het concept van stedelijke netwerken worden gehandhaafd. Ruimtelijke kwaliteit en concentratie in de stedelijke netwerken zijn hierbij harde uitgangspunten. Wel zullen ook de kernen in het landelijk gebied mogen bouwen voor de opvang van de eigen bevolkingsbehoefte. Het beleid is met name gericht op uitvoering van plannen en projecten. De rijksbemoeienis is daarbij vooral gericht op die projecten die van nationale betekenis zijn, zoals de nationale stedelijke netwerken, de nationale ecologische hoofdstructuur en de nationale verkeers- en vervoersverbindingen. Uit een recent door de minister van VROM aan de Tweede Kamer gestuurde brief blijkt dat deze voornemens is om de met de stedelijke netwerken overeengekomen intentie afspraken voor de verstedelijking in de periode 2005 tot 2010 ook in deze zin bij te stellen. Uitvloeisel hiervan is o.a. de Verstedelijkingsafspraken die voor de periode 2005-2010 in een convenant tussen Rijk en de Regio Twente zijn vastgelegd. Ook is het ruimtelijk beleid gericht op verbetering van het verslechterd economisch klimaat. De ruimtelijke ontwikkeling moet een bijdrage leveren aan de structuurversterking van de economie.

Het rijk is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur van weg, spoor, en water. Die verbindt Schiphol en de Rotterdamse haven (en de daarmee verbonden mainportregio's Noord- en Zuidvleugel van de Randstad) met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland. De hoofdverbindingssassen structureren op nationaal niveau in belangrijke mate de (bundeling van) verstedelijking en economische activiteiten. Zij dragen bij aan de ruimtelijke samenhang van Nederland als geheel.

De provincies en de kaderwetgebieden ontvangen geld voor verkeer en vervoer in de vorm van een Brede Doeluitkering van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Hiermee kunnen zij hun provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen in grote mate zelf financieren en uitvoeren. De BDU is bedoeld voor aanleg van lokale en regionale infrastructuur, zowel openbaar vervoer als wegen.

4.1.2 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

Geconstateerd wordt dat de herinrichting van Kalfstermansweide in het centrum van Holten, voldoet aan de uitgangspunten en doelstellingen van de Nota Ruimte. Dit vooral door de verbetering van de verkeersstructuur in het centrum van Holten. Tevens wordt opgemerkt dat er geen Rijksbelangen worden geschaad door de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

4.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid is verwoord in tal van plannen. Het belangrijke plan betreft de Omgevingsvisie Overijssel 2009.

4.2.1 Omgevingsvisie Overijssel 2009

4.2.1.1 Beleid Omgevingsvisie Overijssel 2009

In de Omgevingsvisie schetsen Provinciale Staten hun visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van onze provincie. Het vizier is daarbij gericht op 2030. Zij geven aan wat volgens hen de ambities en doelstellingen van provinciaal belang zijn en hoe zij Gedeputeerde Staten opdragen deze te realiseren. Provinciale Staten heeft de Omgevingsvisie op 1 juli 2009 vastgesteld.

De Omgevingsvisie heeft de status van:

- Structuurvisie onder de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening
- Regionaal Waterplan onder de (nieuwe) Waterwet (en Provinciaal Waterhuishoudingsplan onder de Wet op de waterhuishouding tot de inwerkingtreding van de Waterwet)
- Milieubeleidsplan onder de Wet milieubeheer
- Provinciaal verkeer- en vervoersplan onder de Planwet Verkeer en Vervoer
- Bodemvisie in kader van ILG-afspraken met het Rijk

Enkele belangrijke beleidskeuzes waarmee Provinciale Staten hun ambities willen realiseren:

- Een continu en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel: de wateropgave wordt meer met natuuropgaven verbonden. Gestreefd wordt naar realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur in 2018.
- Door meer aandacht voor herstructurering wordt ingezet op een breed spectrum aan woon-, werk- en mixmilieu's: dorpen en steden worden gestimuleerd hun eigen kleur te ontwikkelen.
- Investeren in een hoofdinfrastructuur voor wegverkeer, trein, fiets en vervoer over water, waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan. Provinciale Staten vinden dat ontwikkelingen die mobiliteit meebrengen (wegaansluitingen, stations, havens) alleen gelokaliseerd mogen zijn rond de aanwezige infrastructuur.
- Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik bij bebouwing door de zogenaamde 'SER-ladder' als regel voor Overijssel in te voeren. Deze methode gaat ervan uit dat eerst het gebruik van de ruimte wordt geoptimaliseerd, dan de mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik wordt onderzocht en dan pas de mogelijkheid om het ruimtegebruik uit te breiden wordt bekeken. Hierbij vinden Provinciale Staten afstemming tussen gemeenten over woningbouwprogramma's en bedrijfslocaties noodzakelijk.
- Ruimtelijke plannen dienen te worden ontwikkeld aan de hand van gebiedskenmerken en keuzes voor duurzaamheid.
- Ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw zullen worden zeker gesteld, maar wel met behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit. Verder vinden Provinciale Staten dat ontwikkelingen in de groene ruimte alleen mogelijk moeten zijn als de sociaaleconomische structuur en de ruimtelijke kwaliteit worden versterkt.
- Een forse reductie van de uitstoot aan broeikasgassen door een energiepact af te sluiten met partners en door ruimtelijke mogelijkheden te creëren voor duurzame energie.

4.2.1.2 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2009

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving.

Om de ambities van de provincie waar te maken, bevat de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel. Dit model is gebaseerd op drie niveaus, te weten:

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

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

Generieke beleidskeuzes

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

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

Ontwikkelingsperspectieven

Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes 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.

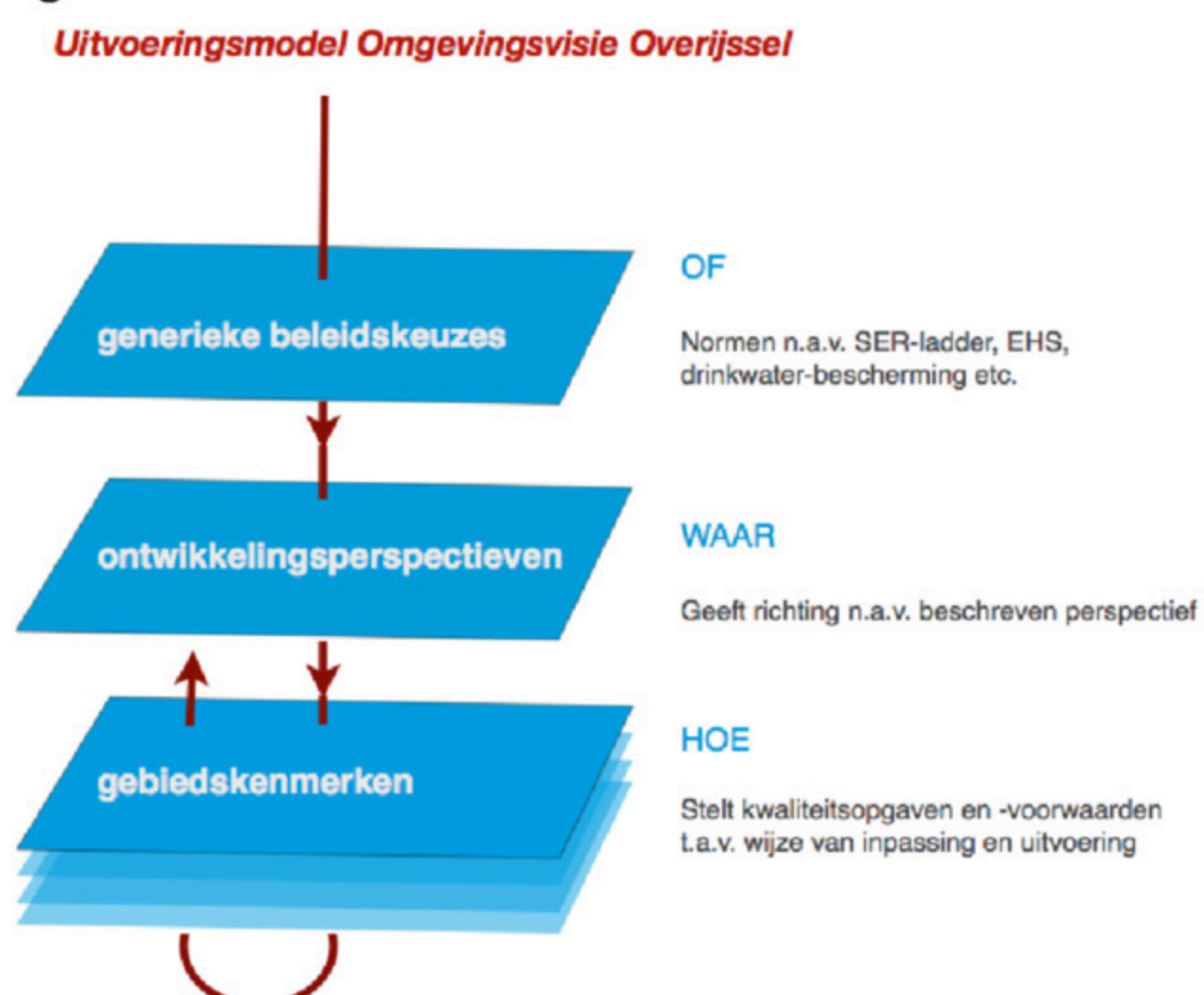
De ontwikkelperspectieven geven richting aan wat waar ontwikkeld zou kunnen worden. Daar waar generieke beleidskeuzes een geografische begrenzing hebben, zijn ze consistent doorvertaald in de ontwikkelingsperspectieven. De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend en bieden de nodige flexibiliteit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

Gebiedskenmerken

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

Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden.

Figuur 4.1. geeft dit schematisch weer.



Figuur 4.1

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel 2009 (Bron: Provincie Overijssel)

4.2.1.3 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel 2009

Indien het concrete initiatief, de herinrichting van Kalfstermansweide en omgeving in het centrum van Holten, wordt getoetst aan de Omgevingsvisie Overijssel ontstaat globaal het volgende beeld.

Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn er geen aspecten die bijzondere aandacht verdienen. Van grote belemmeringen is niet gebleken.

Ontwikkelingsperspectieven

De opgaven, kansen, beleidsambities en ruimtelijke kwaliteitsambities voor de provincie zijn geschetst in ontwikkelingsperspectieven voor de groene omgeving en stedelijke omgeving. Met de ontwikkelingsperspectieven wordt de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de provincie Overijssel vorm gegeven. Hiervoor gelden de gebiedskenmerken als onderligger.

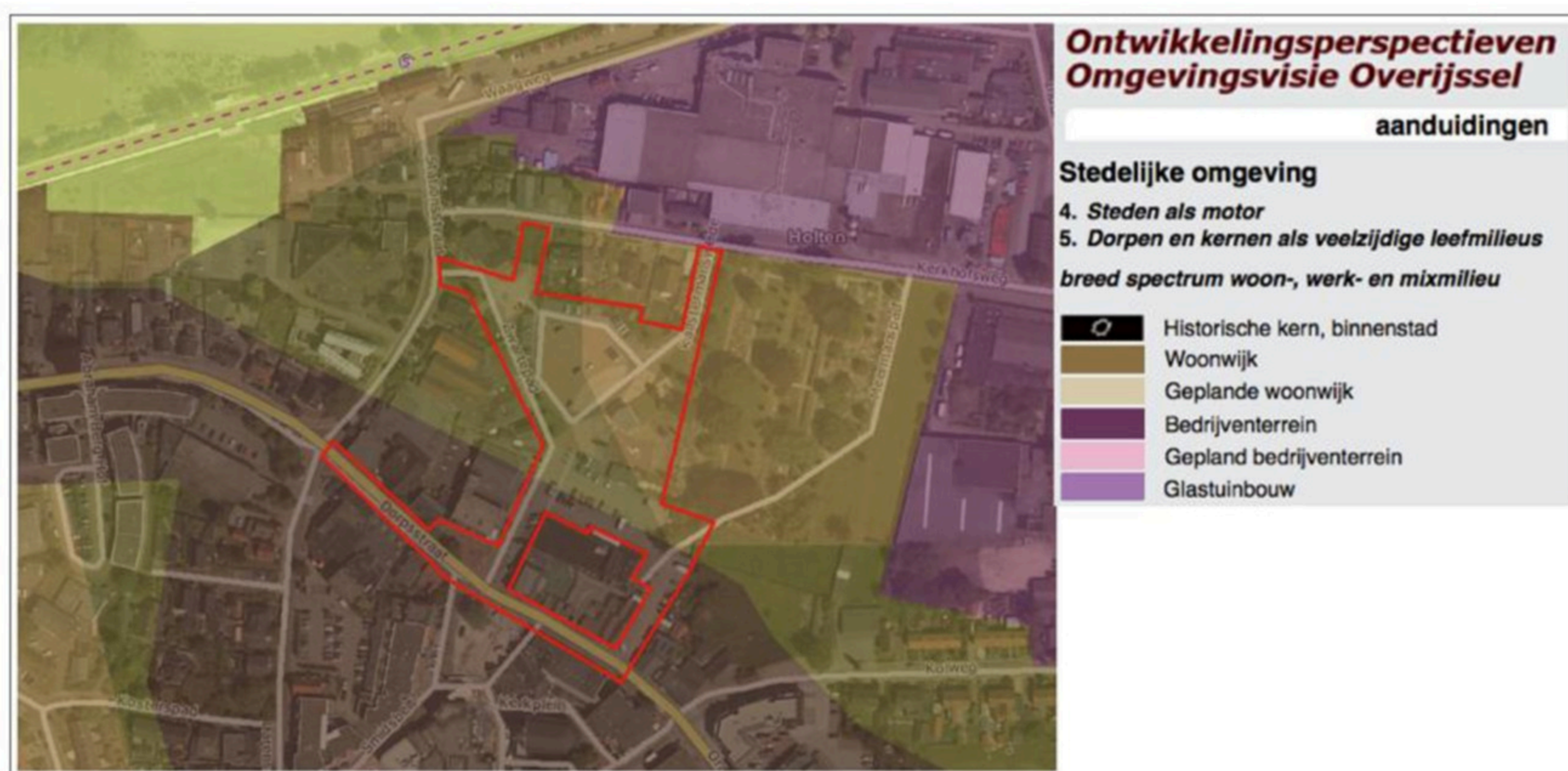
Het ontwikkelingsperspectief geeft een hoofdkoers op provinciaal niveau. Dit vraagt maatwerk op lokaal niveau. De begrenzing van de gebieden moet worden gezien als signaleringsgrens. Bij doorvertaling naar gemeentelijk niveau betekent dit dat er nog variaties en detailleringen kunnen voorkomen.

Omdat ontwikkelingsperspectieven geen functies bepalen maar een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief schetsen voor een combinatie aan functies is er, naast een lokale invulling van de begrenzing, ook ruimte voor lokale afwegingen binnen de ontwikkelingsperspectieven.

De ontwikkelingsperspectieven zijn dan ook niet normstellend maar richtinggevend. Afwijkingen van de ontwikkelingsperspectieven zijn mogelijk als daar op lokaal niveau maatschappelijke of sociaaleconomische redenen voor zijn, mits de ruimtelijke kwaliteit conform de gebiedskenmerken wordt versterkt en er voor de beoogde ontwikkeling geen sprake is van een MER-plicht.

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

In figuur 4.2. is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen.



Figuur 4.2 Uitsnede ontwikkelperspectievenkaart Omgevingsvisie Overijssel 2009 (Bron: Provincie Overijssel)

Het plangebied behoort tot de ontwikkelingsperspectieven “Historische kern, binnenstad” en “Woonwijk”. Deze worden hieronder behandeld.

“Historische kern, binnenstad”

Binnen dit ontwikkelingsperspectief is ruimte voor een multifunctioneel milieu gebaseerd op voorzieningen (winkels, cultuur, openbaar vervoer etc.) en versterking van de eigen identiteit gebaseerd op het historisch karakter, erfgoed en monumenten.

“Woonwijk”

Binnen dit ontwikkelingsperspectief is ruimte voor herstructurering, inbreiding en transformatie naar diverse woon- werk- en gemengde stadsmilieus.

Toetsing

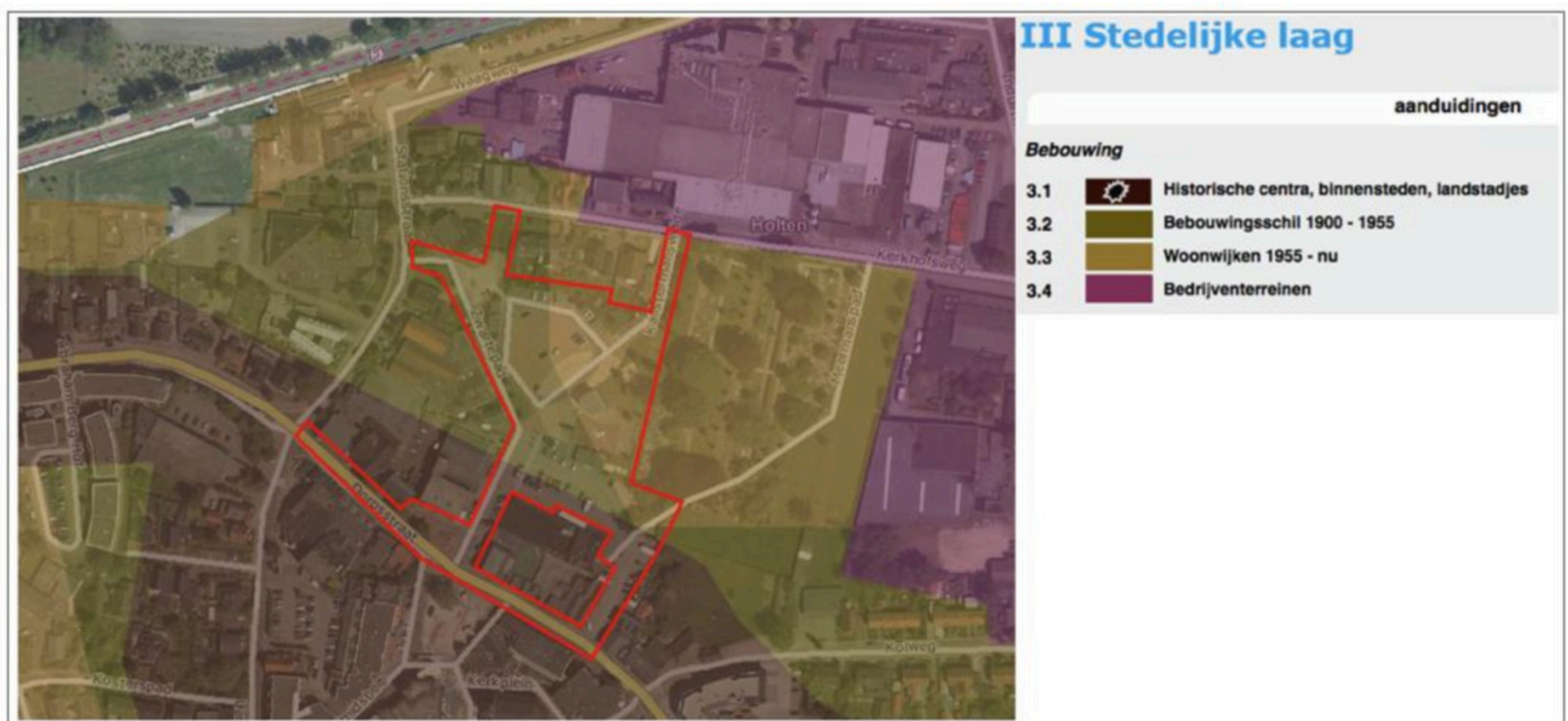
De ontwikkelingsperspectieven “Historische kern, binnenstad” en “Woonwijk” verzetten zich niet tegen de herinrichting van de Kalfstermansweide en omgeving in het centrum van Holten.

Gebiedskenmerken

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

1. De “Stedelijke laag”

De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart 'de stedelijke laag' aangeduid met de gebiedstypen “Historische centra, binnensteden, landstadjes”, “Bebouwingsschil 1900-1955” en “Woonwijken 1955-nu”. In figuur 4.3. is dat aangegeven.



Figuur 4.3

De stedelijke laag: “Historische centra, binnensteden, landstadjes”, “Bebouwingsschil 1900-1955” en “Woonwijken 1955-nu” (Bron: Provincie Overijssel)

“Historische centra, binnensteden, landstadjes”

De historische centra, binnensteden en landstadjes vormen de functionele en emotionele kernen van de steden en dorpen. Ruimtelijk kenmerkend zijn de compacte bebouwingsstructuur, veelal binnen (voormalige) omwalling en veel individuele karakterverschillen op korte afstand. Veel historische centra, binnensteden en landstadjes herbergen bijzondere condities zoals een waterfront of stationsgebied en staan symbool voor de identiteit en eigenheid van de steden en stadjes. Functioneel worden deze gebieden gekenmerkt door een mix van functies. De ontwikkelingen in historische centra en binnensteden staan in het teken van een hoge dynamiek: functieveranderingen, verdichting en inbreiding. De eigen karakteristiek van centra staan onder druk van ontwikkelingen.

De ambitie is om vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld te creëren. Het eigen karakter van het centrum wordt opgezocht en versterkt. Het patroon van straten, pleinen en andere openbare ruimten wordt in stand gehouden en waar mogelijk versterkt of hersteld. Behouden en versterken van de leefbaarheid van de centra door het behouden en versterken van de mix van functies (bijvoorbeeld door het stimuleren van wonen boven winkels) en integrale oplossingen voor de functionele claim op de openbare ruimte (bijvoorbeeld door het toepassen ‘shared space’ concept: een integrale herinrichting van weg en omgeving met minimaal gebruik van verkeersborden, belijning, gescheiden rijbanen, drempels etc.).

“Bebouwingsschil 1900 – 1955”

De bebouwingsschil 1900-1955 bestaat uit gemengde stadswijken en woonwijken direct aansluitend op de historische centra en binnensteden. Op sommige plaatsen liggen (voormalige) grootschalige fabriekscomplexen direct aansluitend aan woonwijken. Deze stadswijken kennen een gesloten, compacte vorm (bouwblokken) en zijn veelal opdeelbaar in wijken met eigen karakter. De wijken worden van elkaar gescheiden door doorgaande lanen, singels en stadsstraten

Werkfuncties dreigden te verdwijnen, mede onder druk van milieuwetgeving en schaalvergroting in de detailhandel, waardoor de vitaliteit afnam. Het tij lijkt inmiddels te keren. Er is sprake van een hoge verkeersdruk met name rond de stadsassen, stations en direct aansluitend op de binnensteden. Het beeld van de ‘verkeersmachine’ (waarin rijdende en stilstaande auto’s en bewegwijzering het beeld bepalen) wordt soms overheersend. Verkeersstromen en parkeren worden beeldbepalend en bedreigen leefbaarheid

Als herstructurering etc. plaats vindt, dan voegt de vernieuwde/nieuwe bebouwing zich in de structuur van de bebouwde massa en groenstructuur, gericht op behoud van eenheid en eenduidigheid, met oog voor details.

“Woonwijken 1955 – nu”

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

Toetsing van het initiatief aan de “Stedelijke laag”

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling past binnen de ambities van de betreffende stedelijke laag. Gezien het feit dat het een binnenstedelijke locatie betreft, waarbij sprake is van behoud en versterking van de leefbaarheid en verkeersveiligheid door een verbetering van de openbare ruimte ter plaatse, past het plan binnen de ambities zoals verwoord binnen de betreffende stedelijke laag. Er is sprake van een belangrijk maatschappelijk belang.

2. De “Lust en Leisurelaag”

De locatie heeft op de gebiedskenmerkenkaart „de lust- en leisurelaag” geen bijzondere eigenschappen. Deze gebiedskenmerken kunnen derhalve buiten beschouwing worden gelaten.

4.2.2 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd kan worden dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel 2009 verwoorde en in de Omgevingsverordening verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

4.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Rijssen-Holten heeft op tal van onderwerpen beleid ontwikkeld. Uitsluitend de relevante aspecten worden genoemd.

4.3.1 Verkeersstructuurplan (VSP) Holten

4.3.1.1 Algemeen

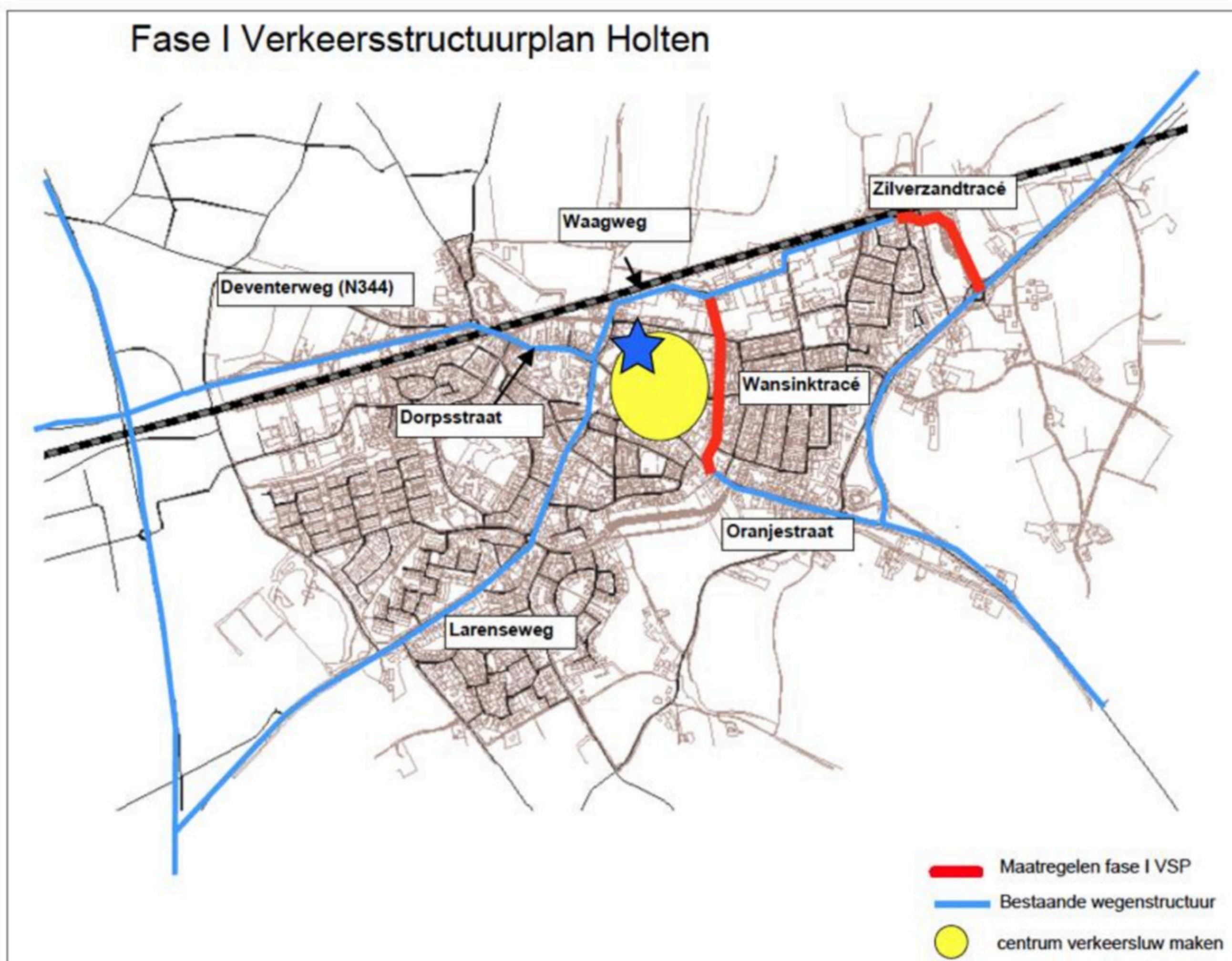
Het Verkeersstructuurplan (VSP) Holten gaat over het verkeer in Holten. Welke maatregelen zijn nodig, wanneer en hoe? In dit beleidsdocument is de basis gelegd voor een nieuwe verkeersstructuur in Holten. De maatregelen voor de eerste fase zijn in oktober 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. In juli 2009 heeft de raad een besluit genomen over de uitvoering van fase 1 van het Verkeersstructuurplan.

4.3.1.2 Aanpassen hoofdstructuur autoverkeer Holten (fase 1)

De maatregelen van de eerste fase van het VSP hebben betrekking op aanpassingen aan de hoofdstructuur voor het autoverkeer:

- het verkeersluw inrichten van het centrale deel van de Dorpsstraat;
- het aanleggen van een centrumlus (Wansinktracé);
- het aanleggen van een wijkontsluitingsweg (Zilverzandtracé).

Het doel van deze maatregelen is het verbeteren van de omgevingkwaliteit in het centrum van Holten en het voorkomen van sluipverkeer door woonwijk De Kol. Een uitsnede van de maatregelen ten aanzien van fase 1 worden hieronder weergegeven.



Figuur 4.6: Weergave maatregelen fase 1 VSP (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

Fase 1 is inmiddels in uitvoering. Voor wat betreft fase 2 moet nog een besluit worden genomen (t.a.v. de doorgetrokken Waagweg en Noordelijke Rondweg). Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit 2013.

4.3.1.3 Toetsing

De herstructurering van het Kalfstermansweide wordt niet specifiek genoemd in het VSP. Voor de specifieke uitwerking is gekozen om dit uit te werken in meer recentere uitwerkingen. Hiervoor wordt korthedshalve verwezen naar de volgende subparagrafen. Wel kan op deze plek worden gesteld dat de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling een belangrijke bijdrage levert aan het verkeersluw maken van het centrum.

4.3.2 Structuurvisie Kom Holten (2006)

4.3.2.1 Algemeen

Met de structuurvisie “een nieuw Hart voor Holten” uit 2006 heeft de gemeente richting gegeven aan de vernieuwing van het dorpscentrum (De Kom). In de structuurvisie Kom Holten wordt gesteld dat door de spreiding van de centrumfuncties langs de oude routes in Holten nooit een herkenbaar centrum is ontstaan. Hierdoor wordt het dorp als weinig levendig ervaren. Om die reden wordt in de aanzet voor de structuurvisie een voorstel gedaan voor de herstructurering van het centrum van Holten, waarbij een echt dorpshart wordt gecreëerd. De ontwikkelingsrichting ‘een nieuw hart voor Holten’ gaat uit van een concentratie bij de “Smidsbelt” en van daaruit een oriëntatie richting het station, met de daarachter liggende Beukenlaan naar de Holterberg. Belangrijkste elementen van dit model zijn:

- verdraaiing van de centrumas (van de oost-west richting naar de noord-zuid richting);
- één centrumplein (Smidsbelt);
- opwaarderen stationsomgeving;
- het creëren van een openbare ruimte die enerzijds als eindpunt van de centrumas, en anderzijds als startpunt voor bezoekers van het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug kan fungeren. De ruimte kan meer betekenis krijgen als stationsplein, bijvoorbeeld met enkele horecagelegenheden.

4.3.2.2 Visie op de kom

De ontwikkelingsrichtingen voor de kom zijn uitgewerkt in twee modellen: 'Een kruis van wegen' en 'een ruit van ruimten'. Deze twee modellen zijn besproken in de klankbordgroep van april 2005. Als reactie daarop werd aangegeven dat beide modellen waardevolle elementen bevatten die in combinatie tot een optimale oplossing zouden kunnen leiden. Dit heeft gestalte gekregen in het uiteindelijke model: "een nieuw hart voor Holten". Dit model vormt de grondslag voor de structuurvisie voor de Kom van Holten.

De werkzaamheden hebben tot doel het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Holten sterk te verbeteren. Daardoor krijgen de horeca ondernemers en winkeliers meer ontwikkelingsmogelijkheden te geven waardoor zowel voor bewoners als toeristen een aantrekkelijker centrum ontstaat waardoor de plaatselijke binding hoger wordt en er meer toeristen komen, langere verblijfstijden en meer bestedingen.

Zoals gezegd, het model is opgezet aan de hand van een aantal elementen die in combinatie tot een optimale oplossing zouden kunnen leiden. De belangrijkste onderwerpen worden hieronder behandeld, waarna het eindbeeld wordt weergegeven en een toetsing plaatsvindt.

Verdraaiing van de centrumas

Een belangrijke essentie van dit model is een verdraaiing van de centrumas van de oost-west- naar de noord-zuid richting. Deze verdraaiing heeft een aantal voordelen: De huidige as (Dorpsstraat) is tevens een belangrijke verkeersader. Hierdoor wordt het verblijfsklimaat nadelig beïnvloed. De nieuwe as wordt beoogd over Het Zwarte pad/Kalfstermansweide. Binnen de aanwezige wegenstructuur kan deze as autovrij worden ontwikkeld, zonder dat de bereikbaarheid van de winkels ongunstig wordt beïnvloed. Ook is nog ruimte en een duidelijke behoefte aan herstructurering/herinrichting. De richting van de nieuwe as sluit goed aan bij de wens om de relatie tussen het centrum van Holten en het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug c.q. de Holterberg te versterken.

Doordat er ruimte is langs de nieuwe as zijn er goede faseringsmogelijkheden. Met de herstructurering van het gebied Zwarte pad/Kalfstermansweide ontstaat ruimte in het centrum voor nieuwe functies en verplaatsing van functies. De nieuwe as kan autovrij worden gehouden omdat het wegennet er om heen voldoende ontsluitingsmogelijkheden biedt en net achter deze as toch dicht bij het centrum te parkeren.

Één centrumplein

Een tweede kenmerk van het model is dat voor de Smidsbelt wordt gekozen als het centrumplein van Holten. Dit betekent dat de verblijfskwaliteit van het plein moet worden verbeterd. De Dorpsstraat moet daarom niet meer over het plein doorlopen, maar op het plein uitmonden. De Smidsbelt moet weer een eindpunt worden waar verschillende routes, waaronder ook Het zwarte pad, op uitkomen. Qua inrichting moet het plein tot een geheel worden gesmeed.

Opwaarderen stationsomgeving

Een derde kenmerk van het model is een opwaardering van de stationsomgeving. Niet alleen het stationsgebouw zelf vormt een aantrekkelijk element, ook het uitzicht dat zich hier aandient over de Holterenk naar de Holterberg is uniek. Deze kwaliteiten worden nauwelijks benut, omdat de afstand tot het centrum groot is, maar vooral doordat de aanwezige bedrijvigheid tussen de Kerkhofsweg en Waagweg een grote barricade vormt.

De stationsomgeving kan een uitstekende schakel gaan vormen tussen de natuur en het dorp(scentrum). De herstructurering van het Enkcoterrein, die toch op termijn wordt voorzien, zal hiervoor kansen bieden waarop met deze structuurvisie reeds wordt ingespeeld.

Met de opwaardering van de stationsomgeving wordt beoogd hier een openbare ruimte te creëren die enerzijds als eindpunt van de centrumas, anderzijds als startpunt voor bezoekers van het Nationaal Park kan fungeren. De ruimte kan de evenementenfunctie die nu de Kalfstermansweide heeft gaan overnemen en buiten die momenten ruimte bieden voor de auto's van bezoekers aan de Holterberg. Bij het opwaarderen van de stationsomgeving speelt de relatie met het VSP een belangrijke rol. In het VSP worden verschillende alternatieven beschouwd om het doorgaande verkeer noordelijk om de kom van Holten heen te leiden.

Wandelcircuit en bereikbaarheid

Het centrum van Holten kan verder versterkt worden door een wandelcircuit te introduceren zodat het winkelend publiek niet via dezelfde route terug hoeft te lopen. Dit wandelcircuit wordt gevormd door De Smidsbelt, Zwarte pad, Kalfstermansweide, Stationsstraat, Dorpsstraat en Kerkstraat.

Een goede bereikbaarheid van de winkels staat vaak op gespannen voet met de wens voor een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied. Dit speelt ook in Holten. Enerzijds ligt er de dringende wens het centrum verkeersluw te maken, anderzijds vragen de ondernemers voortdurend aandacht voor de bereikbaarheid van hun winkels. Daarbij speelt een rol dat het centrum vooral gebruikt wordt om boodschappen te doen en veel minder om te winkelen. De tijd die men nu in het centrum doorbrengt is beperkt en de bereidheid om op enige afstand van het centrum te parkeren is daardoor gering. Deze structuurvisie is er enerzijds op gericht de aantrekkelijkheid van het centrum te vergroten om daarmee de verblijfstijd te verlengen. Daardoor zal de levendigheid en herkenbaarheid van het centrum toenemen. Anderzijds beoogt de visie de goede bereikbaarheid van de winkels te behouden. Dit kan door de introductie van de nieuwe as Zwarte pad/-Kalfstermansweide.

In deze structuurvisie voor de Kom Holten wordt uitgegaan van de aanleg van het Wansinktracé en het Zilverzandtracé, nodig om het dorpscentrum verkeersluw te kunnen maken. De aanleg van deze tracés is erop gericht de doorgaande verkeersstromen om het centrum heen te leiden. In het kader van het verkeersstructuurplan (VSP) worden verdere uitspraken gedaan over maatregelen die mogelijk op langere termijn nodig zijn om de verkeersdruk in de Kom Holten aanvaardbaar te houden.

Het Wansinktracé komt er op neer dat het verkeer dat vanaf het oosten Holten binnenkomt over de Oranjestraat aan het begin van de Dorpsstraat naar het noorden wordt geleid naar de Wansinkstraat/Industriestraat. Het Zilverzandtracé leidt ertoe dat het verkeer vanaf de Rijssenseweg noordelijk langs de kern wordt geleid en op de splitsing Industriestraat-Waagweg uitkomt. Beide stromen komen dan samen op het westelijk deel van de Waagweg en vervolgen over de Stationsstraat en Larenseweg hun route. Fase 1 is inmiddels in uitvoering. Na de structuurvisie is er een verdiepingsslag gemaakt voor de hoofdstructuur voor het centrum van Holten. Een beeld hiervan is hieronder te zien.



Figuur 4.4: Gewenste hoofdstructuur centrum Holten (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

4.3.2.3 Toetsing

Het moge duidelijk zijn dat het model 'Nieuw Hart voor Holten' goede bouwstenen bevat om het centrum van Holten aantrekkelijker te maken. De bouwstenen bevatten belangrijke elementen die ertoe moeten leiden dat het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Holten sterk verbeteren, de horeca ondernemers en winkeliers ontwikkelingsmogelijkheden krijgen (en concentratie in centrum), waardoor zowel voor bewoners als toeristen een aantrekkelijker centrum ontstaat waardoor de plaatselijke binding hoger wordt en er meer toeristen komen, langere verblijfstijden en meer bestedingen ontstaan.

4.3.3 Heerlijk Holten! een ontwikkelingsperspectief voor Holten (2009)

4.3.3.1 Algemeen

Holten wil zich de komende vijftien jaar ontwikkelen tot een krachtige kern met een belangrijke recreatieve waarde in Overijssel. Van deze ontwikkeling zal zowel de inwoner, als de toerist en de regio profiteren. Dit wil Holten bereiken door de ruimtelijke kwaliteit te verhogen en door middel van speerpunten op het gebied van 'sport & bewegen', 'kunst & cultuur' en 'Ecofun' de recreatieve functie van Holten te versterken. Ook dient het aantal toeristen te groeien door het toevoegen van horeca, detailhandel, zorg en toeristische functies en dient Holten haar plek binnen het provinciaal toeristisch beleid te versterken. Om tot deze doelen te komen wil Holten de volgende projecten uitvoeren:

- het voltooiën van het Kulturhus (is inmiddels voltooid);
- het aanpakken van de buitenruimte (Smidsbelt);
- verkeersmaatregelen om van het centrum een gezellig verblijfsgebied te maken;
- nieuwe ontwikkelingen lang het dorpsplein mogelijk maken;
- de Holterenk als 'podium' benoemen voor de culturele beleving in Holten;
- de ontwikkeling van de Stationsomgeving / groentransferium;
- start woningbouw De Kol.

4.3.3.2 Verkeersmaatregelen

De gemeente Rijssen-Holten heeft een omvangrijk plan voor verkeersmaatregelen. Deze maatregelen houden onder andere in dat het centrum goed bereikbaar blijft voor het publiek en voor laden en lossen. Het verkeer dat geen bestemming heeft in het centrum wordt via een ring rond het centrum geleid. Het centrum en de parkeerterreinen zijn vanaf deze ring goed bereikbaar. Het verkeer kan daarbij niet meer door het centrum rijden maar wordt steeds teruggedleid naar de ring.

Vanuit de ambities van Heerlijk Holten is het van belang dat toekomstig te nemen verkeersmaatregelen altijd in afstemming met de ambities van Heerlijk Holten worden gebracht. Dit kan betekenen dat inpassing in het landschap of de bebouwde omgeving een belangrijke voorwaarde is om ervoor te zorgen dat bestaande kwaliteiten niet teniet worden gedaan door noodzakelijke verkeersmaatregelen. De te nemen verkeersmaatregelen zijn uitgewerkt in een apart project: "Nieuw Hart voor Holten". Hier zal hieronder nader op in worden gegaan.

4.3.3.3 Nieuw Hart voor Holten

Het project Nieuw Hart voor Holten maakt onderdeel uit van het programma Heerlijk Holten. Omdat er nu duidelijkheid is over de belangrijkste randvoorwaarde voor het starten van de centrumontwikkeling (aanleg Zilverzandtracé en Wanssinktracé) worden aansluitend de werkzaamheden voor de realisering Nieuw Hart voor Holten worden gestart. Het project Nieuw Hart voor Holten bestaat uit de volgende onderdelen:

- Reconstructie Waagweg/Stationsstraat tussen Beukenlaan en kruising met Dorpsstraat incl. aanleg rotonde op deze kruising.
- Herinrichting Kalfstermansweide en Dorpsstraat (parkeren en voetgangersverbinding richting Station) incl. verplaatsing schietbaan en verwijderen muziekkoepeel en schuur.
- Goede bereikbaarheid parkeervoorzieningen en besluit toepassen parkeerregulering.
- Verkeersluw centrum (Dorpsstraat en Smidsbelt).

De werkzaamheden hebben tot doel het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Holten sterk te verbeteren, de horeca ondernemers en winkeliers ontwikkelingsmogelijkheden te geven (en concentratie in centrum) waardoor zowel voor bewoners als toeristen een aantrekkelijker centrum ontstaat waardoor de plaatselijke binding hoger wordt en er meer toeristen komen, langere verblijfstijden en meer bestedingen.

Hieronder is een uitsnede te zien van de uitwerking ten aanzien van de verkeersmaatregelen 'Nieuw Hart voor Holten'.



Figuur 4.5: Weergave inrichting 'Nieuw Hart voor Holten' (Bron; gemeente Rijssen-Holten)

4.3.3.4 Toetsing

De herinrichting van Kalfstermansweide en omgeving is een belangrijk onderdeel van het project 'Nieuw Hart voor Holten'. Dit onderdeel van voorgenoemd project voorziet in de realisatie van een tweetal toegangen tot het gebied 'Kalfstermansweide': één via de Stationsstraat (dit betreft een in- en uitrit) en één via de verbinding tussen Beltman en Schuppert. De uitgang is gepland via de Kerkhofsweg richting de Industriestraat. Er is voor gekozen om de bestaande toegang en uitgang naar de Kalfstermansweide tussen AH en het appartementencomplex niet meer als toegang en uitgang te gebruiken voor personenauto's (wel laden en lossen) om zo een belangrijke bijdrage te leveren aan een verkeersluw centrum en te voorkomen dat de bedoelde voetgangers verbinding tussen de Smidsbelt en het station langs de te realiseren winkels op de Kalfstermansweide niet te doorsnijden met auto's. Het plan voorziet ook in de aanleg van circa 190 parkeerplaatsen. Gesteld wordt dat hiermee voldaan wordt aan het verbeteren van het verblijfsklimaat en de ruimtelijke kwaliteit in het centrum van Holten, het geven van ontwikkelingsmogelijkheden aan de horeca ondernemers en winkeliers (en concentratie in centrum) waardoor zowel voor bewoners als toeristen een aantrekkelijker centrum ontstaat, waardoor de plaatselijke binding hoger wordt en er meer toeristen komen, langere verblijfstijden en meer bestedingen gegenereerd worden. Het verplaatsen van de schietbaan en sloop van de muziekkoepeel en schuur (particulier initiatief) maken hier onlosmakelijk onderdeel van uit. De keuzes die hierbij zijn gemaakt, zijn in het kader van het algemeen maatschappelijk belang noodzakelijk.

4.3.4 Parkeernotitie Holten Centrum

4.3.4.1 Algemeen

De parkeernotitie beschrijft de prognose van de huidige parkeersituatie en de parkeersituatie in 2020. Hierbij is rekening gehouden met de plannen genoemd onder Nieuw Hart voor Holten en de nu bekende initiatieven voor herontwikkeling, uitbreiding en nieuw vestiging van winkels, horeca e.a. Wanneer er zich nieuwe ontwikkelingen voordoen zullen deze worden getoetst aan de parkeernota.

4.3.4.2 Toetsing

In september 2011 is naar aanleiding van de inspraakreacties op het in juli/augustus 2011 ter inzage gelegde geactualiseerde parkeeronderzoek uit 2005 besloten om het parkeeronderzoek opnieuw uit te voeren. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in september 2011. Uit het parkeeronderzoek blijkt duidelijk de noodzakelijke parkeerfunctie van de Kalfstermansweide. Op grond van het parkeeronderzoek is besloten om de toegang van de Kalfstermansweide via de Stationsstraat in twee richtingen open te stellen om hierdoor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het parkeren op de Kalfstermansweide te vergroten. De uit parkeercapaciteit gewenste aantallen parkeerplaatsen na uitvoering van de plannen Nieuw Hart voor Holten voor de Kalfstermansweide inclusief het Meermanspad is 210.

Binnen de winkelzone is de parkeercapaciteit in de huidige situatie voldoende. In 2020 c.q. na uitvoering van de plannen Nieuw Hart voor Holten zal de parkeercapaciteit onvoldoende zijn mits een blauwe zone in de winkelzone wordt ingesteld. In de parkeernota is dit verder onderbouwd.

HOOFDSTUK 5 MILIEU-ASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid en milieuzonering.

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 bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect "geluid". De Wet geluidhinder behandelt drie geluidsbronnen: industrielawaai, verkeerslawaaai en railverkeerslawaaai. In dit geval is geen sprake van een (nabije) aanwezigheid van een industrieterrein of spoorweg. In deze paragraaf wordt derhalve uitsluitend ingegaan op het aspect wegverkeerslawaaai.

5.1.2 Samenvatting en conclusie

In opdracht van de gemeente Rijssen-Holten is door Alcedo een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de herinrichting van de Kalfstermansweide te Holten. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 1. Aanleiding van het onderzoek is de wijziging van de verkeersstructuur en de inrichting van het centrum van Holten. De wijziging van het centrum heeft onder andere betrekking op het parkeren op en in de omgeving van de Kalfstermansweide. De nieuwe inrichting heeft geluidsconsequenties voor omwonenden. Deze consequenties kunnen positief zijn, doordat er lokaal sprake zal zijn van minder autobewegingen. De consequenties kunnen ook negatief zijn doordat er lokaal sprake is van meer autobewegingen of parkeeractiviteiten op kortere afstand.

Dit onderzoek brengt de consequenties van de gewijzigde inrichting op de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen rondom de Kalfstermansweide en rondom de huidige parkeerplaatsen aan het Meermanspad en het Zwartepad bij de Dorpsstraat in beeld. Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidsniveaus ten gevolge van de parkeerplaatsen op de nabijgelegen woningen. Er is sprake van verkeerslawaaai. Daarmee lijkt toetsing aan de Wet geluidhinder aan de orde. De Wet geluidhinder is echter niet van toepassing op parkeerplaatsen. Om toch een uitspraak te kunnen doen, wordt in analogie met de Wet geluidhinder en het geluidsbeleid van de gemeente Rijssen-Holten getoetst.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- bij toetsing aan de Wet geluidhinder niet voldaan wordt in de toekomstige situatie;
- ter plaatse van de woningen aan de Kerkhofsweg en Stationsstraat sprake is van een aanzienlijke toename van de optredende geluidsniveaus;
- voor de woningen aan de [REDACTED] en de [REDACTED] variant 2 (deels eenrichtingsverkeer) gunstiger is en voor de woningen aan de [REDACTED], 3, 5 en 7 en de [REDACTED] en 9 variant 0 (volledig eenrichtingsverkeer) gunstiger is.

Gekozen is voor variant 2. Geadviseerd wordt om, indien afschermende maatregelen redelijkerwijs niet kunnen worden getroffen, te onderzoeken of de geluidswering van de gevels van de woningen aan de [REDACTED], de [REDACTED], 3, 5, 7 en 9 en de [REDACTED] en 9 voldoende is om te kunnen voldoen aan de grenswaarde van 33 dB voor het binnenniveau ten gevolge van wegverkeerslawaaai.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

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

Dit doet zich voor in situaties waarin personen langdurig verblijven of aanwezig zijn. In voorliggend geval betreft het de herinrichting van een openbaar gebied. De in dit bestemmingsplan 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 de 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 bestemmingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beoordelingskader

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

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

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

5.3.2 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.

5.3.2 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.

5.3.3 Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007

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

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

5.3.4 Onderzoeksresultaten luchtkwaliteit

In voorliggend geval is sprake van de herinrichting van openbaar gebied. Het onderhavige project is, gelet op de beperkte omvang ervan, aan te merken als een project dat „niet in betekende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging“. Toetsing aan het Besluit gevoelige bestemmingen kan achterwege blijven.

Uit de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit blijkt dat er, in de omgeving van het plangebied, langs wegen geen overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde zijn. Een overschrijding van de grenswaarden is ook in de toekomst niet te verwachten.

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. Per 1 januari 2010 moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

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

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

Het doel van het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' is om de 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 (Beperkt) kwetsbare objecten

Onder beperkt kwetsbare objecten wordt onder andere verstaan verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal 2 woningen per hectare en dienst- en bedrijfswoningen van derden, hotels,

restaurants, kantoren en winkels voor zover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren en bedrijfsgebouwen en vergelijkbare objecten.

Kwetsbare objecten zijn onder andere woningen (met uitzondering van de beperkt kwetsbare objecten) en andere objecten waar zich gedurende een groot deel van de dag grote groepen mensen bevinden of een deel van de dag kwetsbare groepen mensen bevinden.

5.4.3 Situatie in en bij het plangebied

Aan hand van de Risicokaart Overijssel is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart Overijssel 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. In de volgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied en omgeving weergegeven.



Figuur 5.1 Uitsnede Risicokaart Overijssel (Bron: Provincie Overijssel)

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich de inrichting van Enkco Food Group B.V. De hoofdactiviteit van deze inrichting is gericht op vleesverwerking. Het bedrijf beschikt over een geldige milieuvergunning (96/158/ni) en valt onder het Registratie Besluit. Het bedrijf heeft een tweetal koelinstallaties. De vergunde hoeveelheid NH in de ammoniakinstallatie [kg] bedraagt 5500 en 1395. De eerstgenoemde installatie heeft een plaatsgebonden risicocontour van 60 meter. De groepsrisicocontour bedraagt ook 60 meter. De laatstgenoemde installatie heeft risicocontouren van 0 meter. Het plangebied bevindt zich ruim buiten deze risicocontouren. Tevens bevindt zich ten noorden van het plangebied de Intercitylijn Deventer Colmschate en Holten. Op de risicokaart worden geen risicocontouren genoemd voor deze spoorlijn.

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 herinrichting van de Kalfstermansweide en omgeving worden geen kwetsbare objecten 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.

5.5 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. Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

5.5.2 Onderzoeksresultaten milieuzonering

In voorliggend geval is er geen sprake van de realisatie van een milieugevoelige functie. Er is immers enkel sprake van een herinrichting van openbaar gebied. Anderzijds is er ook geen sprake van het realiseren van een milieubelastende functie. Derhalve behoeft het aspect 'Milieuzonering' geen nadere toetsing.

5.6 Voortoets MER-beoordeling

5.6.1 Kader

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig. In het kader van de wijziging van het Besluit m.e.r. is een handreiking opgesteld over de vraag hoe moet worden vastgesteld of een activiteit met een omvang onder de drempelwaarde toch belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In de handreiking is opgenomen dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die een omvang hebben die beneden de drempelwaarden liggen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt. Uit deze toets kunnen twee conclusies volgen: belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten of belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten. In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)-plichtig in het andere geval dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure te worden gevolgd. De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

5.6.2 Onderzoek

In het plangebied is sprake van de realisatie van een herinrichting van de openbare ruimte in het centrum van Holten. Deze activiteiten worden niet aangemerkt als M.E.R.-beoordelingsplichtig. In het kader van de voorbereiding is geconstateerd dat het plan niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied ligt. Dit is bekrachtigd in de uitgevoerde onderzoeken, waaronder het uitgevoerde flora- en faunaonderzoek, de

waterparagraaf en de milieuonderzoeken. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten zijn te verwachten.

5.6.3 Conclusie

Het plan is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen en heeft ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving, waardoor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

HOOFDSTUK 6 FLORA EN FAUNA, ARCHEOLOGIE, GROEN EN WATERTOETS

6.1 Flora en fauna

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. In verband met de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling, is een toetsing van de plannen aan de natuurwetgeving en -beleid noodzakelijk. Eelerwoude heeft hiertoe een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Naar aanleiding van de quickscan moet duidelijk worden welke effecten de voorgenomen ontwikkeling heeft op de aanwezige natuurwaarden. Het onderzoek kan gebruikt worden bij bestemmingsplanprocedures of de aanvraag van een omgevingsvergunning. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 2.

6.1.1 Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura2000) worden aangemerkt als speciale beschermingszones (SBZ's).

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Vanaf dat moment heeft Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving verankerd. Nederland zal aan de hand van een vergunningstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EL&I.

6.1.1.1 Natura 2000

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd. Op ongeveer 1,5 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Sallandse Heuvelrug. Door de grote afstand en de kleinschalige ontwikkeling wordt toetsing niet noodzakelijk geacht.

6.1.1.2 EHS

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

Op ongeveer 1,5 kilometer van het plangebied ligt de EHS. Door de kleinschaligheid en de aard van het voornemen worden geen negatieve effecten of aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS verwacht. Een toetsing aan de EHS wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

6.1.2 Flora & fauna

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

Beschermde soorten

Hoewel er geen gerichte veldinventarisatie heeft plaatsgevonden, is op basis van de beschikbare literatuurgegevens en een veldbezoek vastgesteld dat het terrein mogelijk van belang is voor enkele licht beschermde soorten (tabel 1-soorten) en voor strikter beschermde soorten (vleermuizen en broedvogels).

Met de voorgenomen ruimtelijke ingrepen gaat voor tabel 1-soorten weliswaar leefgebied verloren, maar van negatieve effecten op populaties is geen sprake. Wel kunnen op individueel niveau (tijdelijk) negatieve effecten optreden, bijvoorbeeld door verlies van leefgebied. Deze licht beschermde soorten behoren tot de categorie 'niet ontheffingsplichtig bij ruimtelijke ingrepen'. Wel geldt ook voor deze soorten de algemene zorgplicht. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is voor deze soorten niet aan de orde.

Denk om broedvogels

Voor alle beschermde, inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Flora- en faunawet een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. Ook handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren zijn niet toegestaan. In de praktijk betekent dit dat versturende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen uitgevoerd mogen worden.

Strikt beschermde soorten

Geconcludeerd wordt dat het plangebied een geschikt leefgebied vormt voor een aantal strikter beschermde diersoorten in het kader van de Flora- en faunawet, het gaat hierbij om vleermuizen en (broed)vogels.

Plannen kunnen doorgang vinden mits...

- Nestkasten koolmees in de te kappen bomen verplaatsen. Nestkasten die aanwezig zijn in de te kappen bomen dienen ruim van te voren verplaatst (buiten de voortplantingsperiode van koolmees) te worden naar bomen in de directe omgeving die gehandhaafd blijven (periode eind augustus eind maart).
- De paardenkastanje aan de noordkant van het projectgebied bevat geschikte holtes voor vleermuizen. Geadviseerd wordt deze boom te sparen, indien dit niet mogelijk is dient deze kort voor aanvang van de kap onderzocht te worden met een boomcamera door een ecooloog.

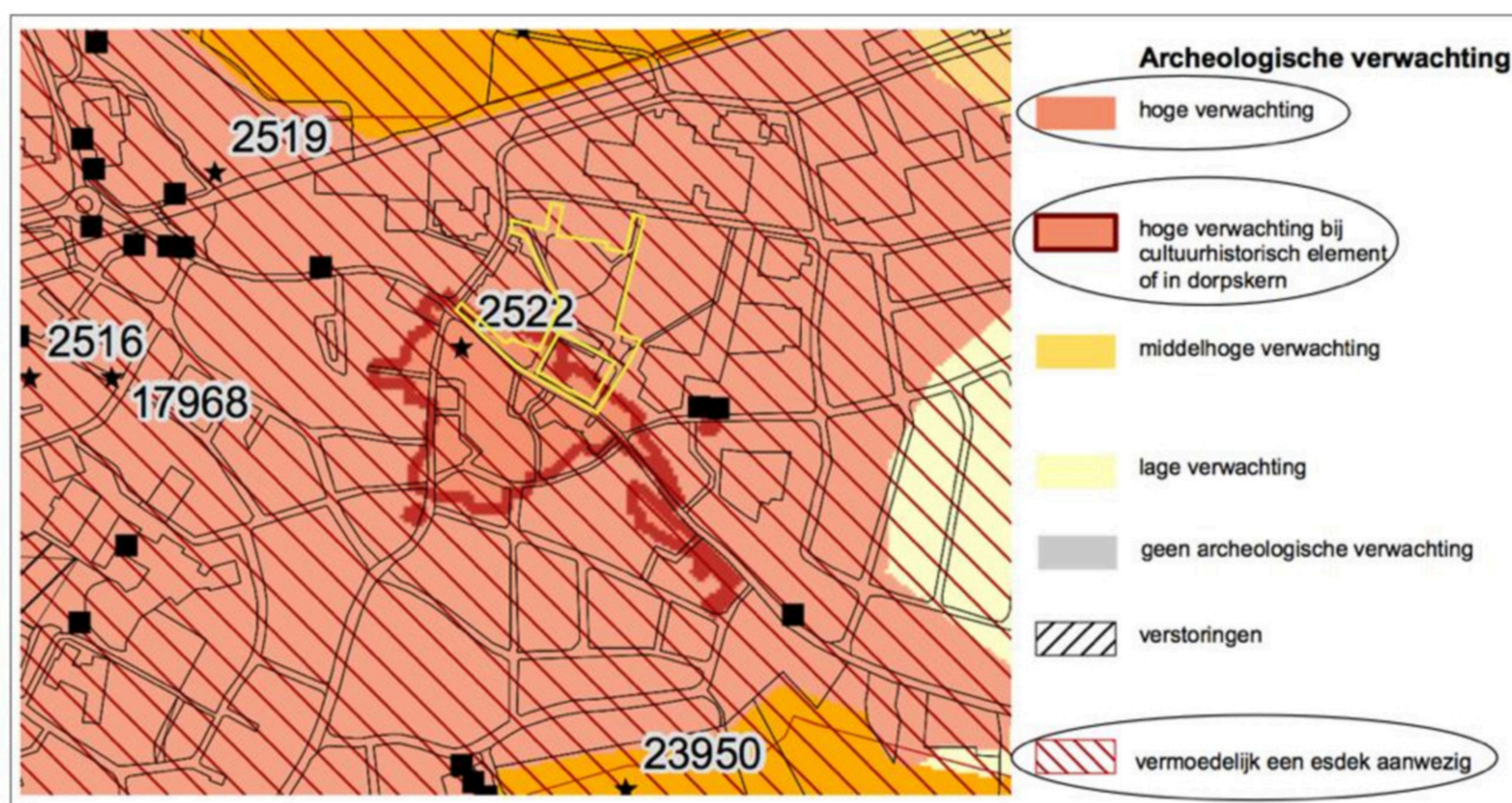
6.2 Archeologie

6.2.1 Algemeen

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

6.2.2 Archeologische verwachting

Bureau Baac heeft in 2008 voor het grondgebied van de gemeente Rijssen-Holten een inventarisatie opgesteld van de archeologische verwachtingen. Het plangebied is getoetst aan archeologische verwachtingen- en beleidskaart. Een uitsnede van de kaart is opgenomen in figuur 6.1.



Figuur 6.1: Uitsnede archeologische verwachtingskaart gemeente Rijssen-Holten (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

Het plangebied heeft op grond van de archeologische verwachtingskaart een hoge archeologische verwachting. Deze terreinen zijn meestal onderscheiden op grond van het voorkomen van bekende historische woonplaatsen, eerdere archeologische waarnemingen of een relatief hoge dichtheid van bekende archeologische vindplaatsen op vergelijkbare bodem- of landschappelijke eenheden.

In opdracht van de gemeente Rijssen-Holten heeft Vestigia b.v. Archeologie & Cultuurhistorie in 2006 een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) uitgevoerd op de locatie Kalfstermansweide. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 3. Het IVO omvatte een bureauonderzoek en een verkennend en karterend booronderzoek in het kader van een WRO artikel 19 procedure. Het doel van het archeologische vooronderzoek was vast te stellen of er in het plangebied sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische resten die door de bouwwerkzaamheden verstoord dreigen te worden en, zo ja, wat de waarde daarvan is in termen van beleving, fysieke en inhoudelijke kwaliteit. Het onderzoek bestond uit een archeologische en een fysisch-geografische component. Bij het bureauonderzoek zijn alle bekende archeologische en historische vondsten en vondstcomplexen in de directe omgeving van het plangebied geïnventariseerd. Via een literatuurstudie is een reconstructie gemaakt van de geologie, geomorfologie en bodemopbouw van het plangebied en de directe omgeving.

Het plangebied Kalfstermansweide te Holten is op de IKAW-kaart niet gewaardeerd, omdat het binnen de bebouwde kom van Holten ligt. Het vermoeden was dat plaggendecken, die nog in de directe omgeving van de bebouwde kom aanwezig zijn, zich mogelijk tot in de huidige bebouwde kom hebben uitgestrekt. Onder dit essencomplex zijn in het verleden veel prehistorische nederzettingen en –vondsten aangetroffen, waaronder mogelijk ook vondsten uit graven. Direct ten noorden van het onderzoeksgebied bevindt zich een terrein van hoge archeologische waarde waar onder het plaggendeck bewoning uit de IJzertijd is vastgesteld. Hoewel binnen het plangebied meldingen van archeologische vondsten of sporen ontbreken, kan op voorhand het niet worden uitgesloten dat er nog onverstoorde delen van een plaggendeck aanwezig zijn, met daaronder resten van prehistorische of vroeg-middeleeuwse bewoning.

Tijdens het booronderzoek bleek dat de bovengrond zwaar verstoord was met recent puin. In geen van de boringen is een plaggendeck aangetroffen of een intact bodemprofiel. De overgang naar het pleistocene zand was scherp, met uitzondering van boring 4 en 7. In deze boringen waren in het grindhoudende moedermateriaal onder de geroerde bodem nog restanten aanwezig van de onderkant van het oude bodemprofiel. In geen van de boringen zijn archeologische indicatoren aangetroffen in de vorm van aardewerk, metaal, glas of objecten van organisch materiaal, menselijk of dierlijk bot, houtskool, e.d. Indien er binnen het plangebied wel sprake is geweest van prehistorische of middeleeuwse bewoning, dan zijn de

overblijfselen daarvan naar alle waarschijnlijkheid sterk aangetast door latere bodemingrepen en de bestaande bebouwing.

Het kan niet uitgesloten worden dat zich onder het bebouwde en bestrate deel van het onderzoeksgebied nog archeologische resten bevinden. Het verdient de aanbeveling om de uitvoerder van eventueel grondwerk te wijzen op de wettelijke plicht om eventuele archeologische vondsten die tijdens bodemwerkzaamheden aan het licht komen, te melden bij het bevoegd gezag.

6.2.3 Toetsing

Gezien de conclusie van het archeologisch onderzoek uit 2006 (Vestigia b.v., Rapport nr.V311, d.d. 13-11-2006) dat overblijfselen naar alle waarschijnlijkheid sterk aangetast zijn door latere bodemingrepen en de bestaande bebouwing, kan nader archeologisch onderzoek achterwege blijven.

6.3 Groen

6.3.1 Inleiding

In verband met de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling komt de plantplaats van een groot aantal bomen te vervallen. Deze bomen zouden door ze te verplanten, in of buiten het plangebied, behouden kunnen blijven. In het plangebied staan 35 bomen, van diverse soorten en maten. De gemeente Rijssen-Holtten wil een aantal bomen zeker verplanten en heeft hiertoe een verplantbaarheidsonderzoek door BTL Bomendienst laten opstellen. Het verplantbaarheidsonderzoek is bijgevoegd in bijlage 4.

6.3.2 Advies

Uit het onderzoek is gebleken dat in principe slechts 4 van de 35 bomen goed verplantbaar zijn. Deze bomen zijn van beperkte omvang en kunnen goed onvoorbereid verplant worden. Voor een optimale slagingskans is de juiste verplanttechniek en een goed ingerichte plantplaats essentieel.

6.3.2.1 Verplanttechniek

Geadviseerd wordt het beperkte aantal van 4 bomen onverpakt of met behulp van een Newman- frame te verplanten. De eerste techniek is het eenvoudigst en meest flexibel qua kluitvorm en formaat. Nadeel' van deze techniek is dat er gehesen moet worden aan de stam. Dit houdt bepaalde risico's (bijvoorbeeld stropen van de bast) in. Met behulp van een Newman-frame wordt een ronde kluit ingepakt en aan het frame gehesen. Hierbij worden er geen krachten op de stam uitgeoefend. Deze laatste techniek is iets arbeidsintensiever en duurder, maar technisch gezien wel beter. Zeker indien de verplantafstand groter is dan 50 meter. Met beide technieken zal de kluitdiameter bij verplanten 120-150 cm zijn. Het verplantgewicht bedraagt hiermee naar schatting 3-5 ton.

6.3.2.2 Inrichting plantplaats

De 4 goed verplantbare bomen zijn 2 linden en 2 beuken. Beuken gedijen het beste in open grond. Geadviseerd wordt voor deze boom een ruim plantvak te creëren voorzien van goede, humeuze teelaarde en onderbeplanting. De onderbeplanting zorgt voor een goed klimaat onder de boom, een losse bodem en afvallend blad kan hiertussen verteren en mineralen afgeven. De doorwortelbare ruimte moet voor een levensduur van circa 40 jaar, minimaal 20 m³ groot zijn.

Ook voor de linden zou bovenstaande plantplaats een de beste optie zijn. Linden gedijen ook wel in een plantgat volledig in de verharding. In dat geval dient er voldoende vocht, voeding en zuurstof voor handen te zijn om een goede groei te garanderen. Dit is te bereiken door een ruim plantvak aan te leggen met bijvoorbeeld bomengranulaat. Voor voldoende zuurstof in de bodem is een beluchtingssysteem dan onontbeerlijk. De doorwortelbare ruimte moet voor een levensduur van circa 40 jaar minimaal 20 m³ groot zijn. Omdat slechts een deel van het bomengranulaat doorwortelbaar is moet er per boom minimaal 40 m³ aangebracht worden. Om de kans op wortelopdruk te minimaliseren kan er voor een afdekking met een

Permavoid krat gekozen worden. Deze vormt een luchtlaag die niet wortelbaar is, waardoor wortelopdruk wordt geminimaliseerd.

Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 4. Korthedshalve wordt voor een volledige uitwerking van het verplantbaarheidsonderzoek verwezen naar deze bijlage.

6.4 Watertoets

6.4.1 Vigerend beleid

Europees en rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld die dit jaar (2009) definitief worden goedgekeurd en vastgesteld door “Den Haag” en “Brussel”. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de Vierde Nota Waterhuishouding en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003). Het bestuursakkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd.

Verder is water in de Nota Ruimte een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen, moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen. Dit anticiperen is ook terug te vinden in de op 1 januari 2008 van kracht geworden Wet gemeentelijke watertaken. In deze nieuwe wet zijn de zorgplicht voor het vasthouden en afvoeren van regenwater en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht vastgelegd.

Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie Overijssel 2009 wordt ruim aandacht besteed aan de wateraspecten. De ambities zijn, naast de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water, gericht op de verbetering van de kwaliteit van de kleinere wateren, de veiligheid, de grondwaterbescherming, bestrijding van wateroverlast, de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlakte water en waterbeleving zowel in de groene ruimte als stedelijk gebied.

6.4.2 Waterparagraaf

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).

Afkoppelen bij inbreidingslocaties

In geval van inbreidingslocaties luidt het gemeentelijk standpunt dat water in het gebied moet blijven. Dit houdt in dat het hemelwater op locatie geïnfiltreerd moet worden. Het uitgangspunt bij het ontwerp is dat per m² afvoerend verhard oppervlak 30 mm berging gerealiseerd wordt. Wanneer er op locatie geen mogelijkheid is tot het vasthouden en infiltreren van 30 mm per m², dan zorgt de gemeente elders in de omgeving voor compensatie. De kosten hiervoor (€ 26 per m² afvoerend verhard oppervlak) worden verhaald op de betreffende ontwikkelaar.

Bij inbreidingen geldt dat er een gescheiden rioolstelsel wordt aangelegd (DWA en een regenwater infiltratiesysteem). Het regenwater afkomstig van de openbare wegen zal worden geïnfiltreerd in de bodem. Hierbij geldt een statische bergingseis van 30mm. Voor de particuliere percelen geldt dat deze ook met een statische bergingseis van 30mm het regenwater afkomstig van de daken en verhardingen moeten infiltreren. Hierbij opgemerkt dat de Kalfstermansweide op dit moment al is afgekoppeld.

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 bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

7.2 Opzet van de regels

7.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. Ook de Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) is vanaf deze datum verplicht. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 maakt het mogelijk bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening en tot een effectievere en efficiëntere overheid.

Met de SVBP2008 is in dit plan rekening gehouden, evenals met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die op 1 oktober 2010 in werking is getreden.

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

7.2.2 Inleidende regels

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

- Begrippen (Artikel 1)

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

- Wijze van meten (Artikel 2)

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

7.2.3 Bestemmingsregels

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

7.2.4 Algemene regels

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

- Anti-dubbeltelregel (Artikel 7)
Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- Algemene gebruiksregels (Artikel 8)
Dit artikel beschrijft de algemene gebruiksregels waarin het strijdige- en het toegestane gebruik wordt beschreven.
- Algemene afwijkingsregels (Artikel 9)
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels gelden voor het hele plangebied.
- Algemene procedureregels (Artikel 10)
In dit artikel zijn de procedureregels opgenomen voor het stellen van een nadere eis.
- Algemene nadere eisen (Artikel 11)
In dit artikel worden de algemene nadere eisen genoemd.

7.2.5 Overgangs- en slotregels

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

7.3 Verantwoording van de regels

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

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

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes nader onderbouwd.

“Groen” (Artikel 3)

Functie

De voor “Groen” aangewezen gronden zijn bestemd voor plantsoenen, groenstroken en water, een en ander met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bebouwingsmogelijkheden

Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht, met een bouwhoogte van maximaal 2 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van lichtmasten maximaal 8 m mag bedragen.

“Verkeer - Verblijfsgebied” (Artikel 4)*Functie*

De voor “Verkeer – Verblijfsgebied” aangewezen gronden zijn bestemd voor verblijfsgebied alsmede bijbehorende parkeer- en groenvoorzieningen, in- en uitritten, fietsenstallingen, en overige bebouwing.

Bebouwingsmogelijkheden

Binnen de bestemming zijn beperkte bouw mogelijkheden. Enkel de bebouwing zoals genoemd in de bestemmingsomschrijving is mogelijk binnen de bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied”. De bouwhoogte en maximale oppervlakte van de in de bestemmingsomschrijving genoemde bouwwerken zijn gelimiteerd, waarbij onderscheid is gemaakt tussen toiletgebouwtjes (maximale bouwhoogte 2,5 m en een maximale oppervlakte van 12 m²), gebouwen, zoals fietsenbergingen, winkelwagenstallingen, containers, met een maximale bouwhoogte van 3 m en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een maximale bouwhoogte van 5 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals lichtmasten, verwijsborden, kunstwerken en fontein maximaal 9 m mag bedragen.

“Waarde – Hoge verwachting cultuurhistorische elementen” (Artikel 5) en “Waarde – Middelhoge archeologische verwachting” (Artikel 6)

De voor Waarde – Hoge verwachting cultuurhistorische elementen” en “Waarde – Middelhoge archeologische verwachting” aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd worden voor de bescherming van de aan de grond eigen zijnde cultuurhistorische waarden. Binnen de bestemmingen is een bepaling met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen ter bescherming van de cultuurhistorische waarden.

7.4 Handhaving

Het bestemmingsplan wil een sturend instrument zijn voor de ruimtelijke en functionele inrichting van het plangebied. Aan de hand van de in het bestemmingsplan opgenomen regels worden voorgenomen activiteiten (bouwactiviteiten en gebruik van gronden en gebouwen) getoetst.

Middels het stelsel van vergunningverlening worden de regels toegepast. Als blijkt dat zonder of in afwijking van de regels activiteiten plaatsvinden, is handhaving in enge zin aan de orde, gericht op het ongedaan maken van een overtreding. Handhaving is belangrijk om de sturing die het bestemmingsplan beoogt tot haar recht te laten komen.

Handhaving heeft echter alleen zin wanneer de noodzaak en het nut hiervan kunnen worden aangetoond, een grondige inventarisatie van de feitelijke situatie (grondgebruik en bebouwing) heeft plaatsgevonden en draagvlak onder betrokkenen kan worden verkregen voor het beleid.

De gemeente Rijssen-Holten hanteert een strikt handhavingsbeleid. In dit beleid worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- stringent beleid: als uitgangspunt geldt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt;
- géén stilzwijgend gedogen;
- gewenste maar illegale ontwikkelingen zo snel mogelijk legaliseren;
- gedogen van illegale gevallen alleen in uitzonderlijke gevallen, bij voorkeur alleen tijdelijk en met redenen omkleed.

Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg. In de regels is daartoe de zogenaamde strafbepaling opgenomen, waarin overtredingen van de regels worden aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1a, aanhef en lid 2 van de Wet op de Economische Delicten. Bij ernstige overtredingen zal handhaving ook via de strafrechtelijke weg plaatsvinden. De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in

die gevallen proces-verbaal van de overtreding maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijk traject zal gelijktijdig worden ingezet.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De herinrichting van de Kalfstermansweide en Dorpsstraat is een initiatief van de gemeente Rijssen-Holten. De financiële middelen hiervoor zijn (bij vaststelling bestemmingsplan) 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 herinrichting van openbare ruimte 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 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk wordt nader ingevuld op het moment dat vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening en de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

9.1 Vooroverleg

9.1.1 Rijk

Op basis van de realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid wordt geoordeeld dat dit bestemmingsplan 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 bestemmingsplan besloten ontwikkeling voldoet aan bovengenoemde beschrijving. Derhalve kan worden afgezien van vooroverleg met de provincie.

9.1.3 Waterschap Regge en Dinkel

In het kader van de watertoets wordt het plan voorgelegd aan het waterschap.

9.2 Inspraak

Op verschillende momenten heeft al inspraak plaatsgevonden op inrichtingsschetsen van de Kalfstermansweide. Hierdoor kan worden afgezien van het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

BIJLAGE 1: AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 2: QUICKSCAN FLORA EN FAUNA

BIJLAGE 3: ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 4: VERPLANTBAARHEIDSONDERZOEK