

bestemmingsplan

De Kol

gemeente Rijssen-Holten

15 januari 2011

projectnummer 61155.10

INHOUD

TOELICHTING

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	LIGGING PLANGEBIED	1
1.3	GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN	2
1.4	OPZET VAN HET BESTEMMINGSPAN	3
2	HET PLAN	4
2.1	HUIDIGE SITUATIE	4
2.2	UITGANGSPUNTEN VOOR HET PLAN	7
2.3	HET ONTWERP	8
2.4	BEELDKWALITEIT	15
2.5	FASERING	15
3	HAALBAARHEID VAN HET PLAN	20
3.1	BELEID	20
3.2	MILIEU	28
3.3	WATER	48
3.4	FLORA EN FAUNA	54
3.5	CULTUURHISTORIE - ARCHEOLOGIE	57
3.6	VERKEER EN PARKEREN	58
3.7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	59
4	WIJZE VAN BESTEMMEN	61
4.1	ALGEMEEN	61
4.2	DIT BESTEMMINGSPAN	63
5	PROCEDURE	66
5.1	INSPRAAK	66
5.2	OVERLEG	69
5.3	ZIENSWIJZEN	79

BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE WONINGBOUWPLANNING TOT 2035

BIJLAGE 2: SCHEMA PARKEERBALANS

BIJLAGE 3: KAART PARKEERBALANS

BIJLAGE 4: ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING

BIJLAGEN

- *bijlage 1: gedetailleerde woningbouwplanning tot 2035*
- *bijlage 2: schema parkeerbalans*
- *bijlage 3: kaart parkeerbalans*
- *bijlage 4: zienswijzen en beantwoording*

SEPARATE BIJLAGEN

- *Geurrapport Enkco incl. kaart geurcontour Enkco, RBK milieuadvies, 9 november 2005*
- *Notitie Holten Hogerop, 4 januari 2008*
- *Akoestisch onderzoek, Aveco de Bondt, 29 januari 2009*
- *Akoestisch onderzoek briefrapportage d.d. 31 maart 2010 met kenmerk RdG/179/10.0286 inzake het voorlopig handhaven van de brandweerkazerne.*
- *Akoestisch onderzoek rotonde, reconstructie verkeerslawaaï, Aveco de Bondt, 19 juni 2008*
- *Verkenkend bodemonderzoek, DHV, 17 mei 2002*
- *Historisch onderzoek industriegebied "De Kol" te Holten, Aveco de Bondt, 26 november 2007*
- *Toetsing Wet Luchtkwaliteit, DHV 23 oktober 2008*
- *Beoordelen van de externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (traject Deventer-Almelo) in relatie tot de voorgenomen woningbouw, Royal Haskoning, 16 augustus 2006.*
- *De Kol en De Kom inrichting op hoofdlijnen van de toekomstige waterstructuur, DHV, 1 februari 2007*
- *Flora- en faunaonderzoek 3 deellocaties in Holten, SAB, 14 februari 2007*
- *Veldonderzoek in het kader van de Flora- en faunawet, Holten, ████████ 17 augustus 2006*
- *Aanvullend vleermuisonderzoek, bedrijventerrein De Kol te Holten, Tuitert natuuronderzoek en -fotografie, 26 augustus 2008*
- *Ontheffing flora- en fauna*
- *Archeologische Effect Rapportage voor het bedrijventerrein De Kol, Vestigia, 4 maart 2002*
- *Archeologie: Inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven, BAAC rapport A-09.0033, maart 2009*

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De raad van de gemeente Rijssen-Holten is voornemens de locatie De Kol in Holten te herontwikkelen. Deze locatie is in de huidige situatie in gebruik als bedrijventerrein. Het gebied is echter in de loop der jaren omsloten door woonbebouwing, waardoor op verschillende plaatsen de bedrijven direct tegenover woningen zijn komen te liggen. Voor de bedrijven levert deze situatie beperkingen op en voor de omwonenden overlast. Bovendien levert een bedrijventerrein op deze plek geen positieve bijdrage aan het beeld van het dorp Holten.

Daarom is gestart met de transformatie van De Kol in een woongebied en uitplaatsing van de bedrijven. In het kader van de planologische voorbereidingen is het structuurplan Holten-De Kol vastgesteld. Dit structuurplan heeft aan de basis gestaan van het stedenbouwkundig plan voor het nieuwe woongebied.

De herontwikkeling van het gebied De Kol staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een reeks voor het dorp grote, ruimtelijke ontwikkelingen die moeten bijdragen aan een nieuw toekomstperspectief voor Holten. De ontwikkelingen zijn nodig voor de leefbaarheid van het dorp en een gezonde economische basis. Het totale pakket aan maatregelen bestaat, naast de transformatie van De Kol tot woongebied, uit:

- een verkeersluw centrum;
- verbetering verbinding centrum - Holterberg;
- vernieuwing van het centrum van Holten;
- verfrissing van de stationsomgeving.

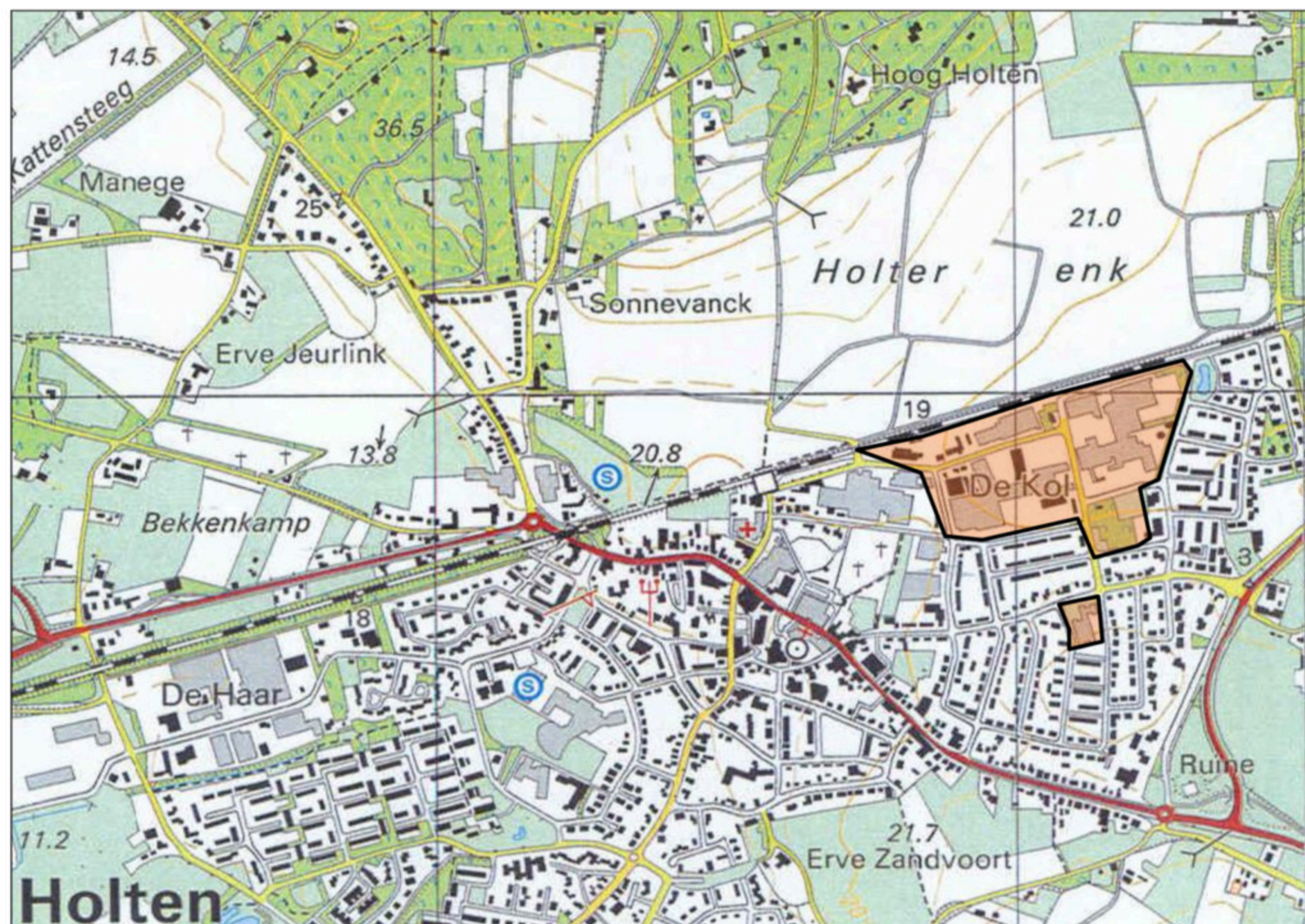
In voorliggend bestemmingsplan is het stedenbouwkundig plan voor De Kol vertaald in toelichting, regels en verbeelding. Het bestemmingsplan heeft tot doel om het woongebied De Kol juridisch-planologisch mogelijk te maken.

1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied betreft de locatie die aan de noordzijde wordt begrensd door de Drostenstraat, aan de oostzijde door de Lageweg, aan de zuidzijde door de Hoffesstraat en de Weverstraat en aan de westzijde door de Industriestraat. Ten slotte maakt ook de huidige locatie van de Holterenkschool deel uit van het plangebied.

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 10 hectare.

De afbeelding op de volgende pagina toont de ligging en begrenzing van het plangebied.



ligging en begrenzing plangebied

1.3 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN

Binnen het plangebied gelden in de huidige situatie de volgende bestemmingsplannen:

<i>naam vigerend bestemmingsplan</i>	<i>vaststelling raad</i>	<i>goedkeuring GS</i>
Holten Dorp, deelplan 1 en 2, onderdeel 1999-0	27-03-2000	31-10-2000
Holten Dorp, deelplan 1 en 2, onderdeel 2002-1	26-08-2002	10-12-2002

Op grond van bovengenoemde bestemmingsplannen zijn aan de betrokken gronden de volgende bestemmingen toegekend:

- bedrijfsdoeleinden
- openbaar erf
- verkeersgebied
- bijzondere doeleinden
- bos/beplantingsstrook
- groenvoorzieningen

Binnen deze bestemmingen is de realisatie van de beoogde woningbouw niet toegestaan. Een herziening van het geldende juridisch-planologisch regime is dan ook noodzakelijk om de plannen mogelijk te maken.

1.4 OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plan nader omschreven. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond voor wat betreft beleid, milieuaspecten, water, ecologie, archeologie, verkeer en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen, waarna ten slotte in hoofdstuk 5 de resultaten van de procedure aan de orde komen.

2 HET PLAN

2.1 HUIDIGE SITUATIE

ontstaansgeschiedenis

Bedrijventerrein De Kol is in de tweede helft van de vorige eeuw ontstaan aan de toenmalige rand van het dorp Holten. Het agrarisch verleden leidde ertoe dat met name vleesverwerkende industrie zich op het terrein vestigde. Het bedrijventerrein betekende een verbreding van de werkgelegenheid en een groei van het dorp.

Deze groei van Holten heeft er uiteindelijk toe geleid dat bedrijventerrein De Kol ingesloten is geraakt tussen de spoorlijn en de woongebieden aan de zuid- en oostzijde. Langs sommige straten, zoals de Weversstraat en Lageweg, is een situatie ontstaan waarbij woningen direct tegenover bedrijfsterrein liggen.

Hierdoor ontstonden beperkingen voor de ontwikkeling van de bedrijven zowel qua uitbreidingsmogelijkheden als qua milieu. Voor de woningen was sprake van een niet optimale kwaliteit van de leefomgeving.

Met de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Vletgaarsmaten heeft de gemeente nieuwe ruimte geboden aan bedrijven op De Kol die zich niet meer konden ontwikkelen. Een aantal bedrijven heeft daar inmiddels gebruik van gemaakt waardoor ruimte is ontstaan om de herstructurering van De Kol in gang te zetten.

beschrijving plangebied en omgeving

In de huidige situatie doet het plangebied dienst als bedrijventerrein en bestaat de bebouwing voornamelijk uit grootschalige bedrijfsbebouwing. Ten zuiden van De Kol bevinden zich woonbuurten met voornamelijk rijwoningen; aan de oostzijde treffen we een combinatie van villabebouwing en rijwoningen aan. Westelijk van de Industriestraat is ook sprake van bedrijventerrein, maar hier wordt op termijn eveneens naar een transformatie gestreefd. Indien de haalbaarheid van deze ontwikkeling wordt aangetoond zal deze in een afzonderlijk bestemmingsplan gestalte moeten krijgen. Ten zuidwesten van het bedrijventerrein is de begraafplaats gelegen. Deze sluit vervolgens direct aan op het centrum van de kern, waar sprake is van een menging van functies zoals woningen, winkels en appartementen.

De structuur van de huidige bebouwing op De Kol vertoont een grote overgang naar de aansluitende omgeving. Er is weinig samenhang tussen de bebouwing onderling, rooilijnen zijn vaak niet te ontdekken en achterkanten of binnenterreinen zijn gericht naar de openbare weg en het spoor.

Een apart deel van het plangebied vormt de huidige locatie van de Holterenschool, gelegen aan de Kolweg. De bebouwing van deze school is verouderd en is niet meer in overeenstemming met de huidige eisen te brengen. Daarom wordt sloop en herbouw op een andere locatie beoogd.

ontsluiting en parkeren

De wegenstructuur in het plangebied is grofmazig, kent weinig of geen hiërarchie. Er is sprake van een vrijwel orthogonaal stelsel van wegen parallel aan of haaks op de spoorlijn. De wegen haaks op de spoorlijn hebben een doorlopend karakter terwijl de wegen parallel aan het spoor fungeren als verbindingen daartussen. Parkeren vindt plaats op eigen terrein en langs de openbare weg. Grote oppervlakten zijn verhard.

groen en water

Op bepaalde plaatsen heeft De Kol een tamelijk groen aanzien. Het groen heeft een incidenteel karakter, is onregelmatig verspreid over het gebied en bevindt zich in de meeste situaties op privé-terrein. Een duidelijke structuur, passend bij deze zichtlocatie, en welke herkenbaarheid en identiteit verleend aan het gebied wordt gemist.

In het plangebied komt in de huidige situatie geen open water voor. Wel ligt aan de Lageweg, direct naast het gebied een waterpartij met bergingsfunctie.



luchtfoto plangebied in huidige situatie



in huidige situatie veel verharding in het plangebied



zicht vanaf plangebied op Holterenk



het spoor als harde rand



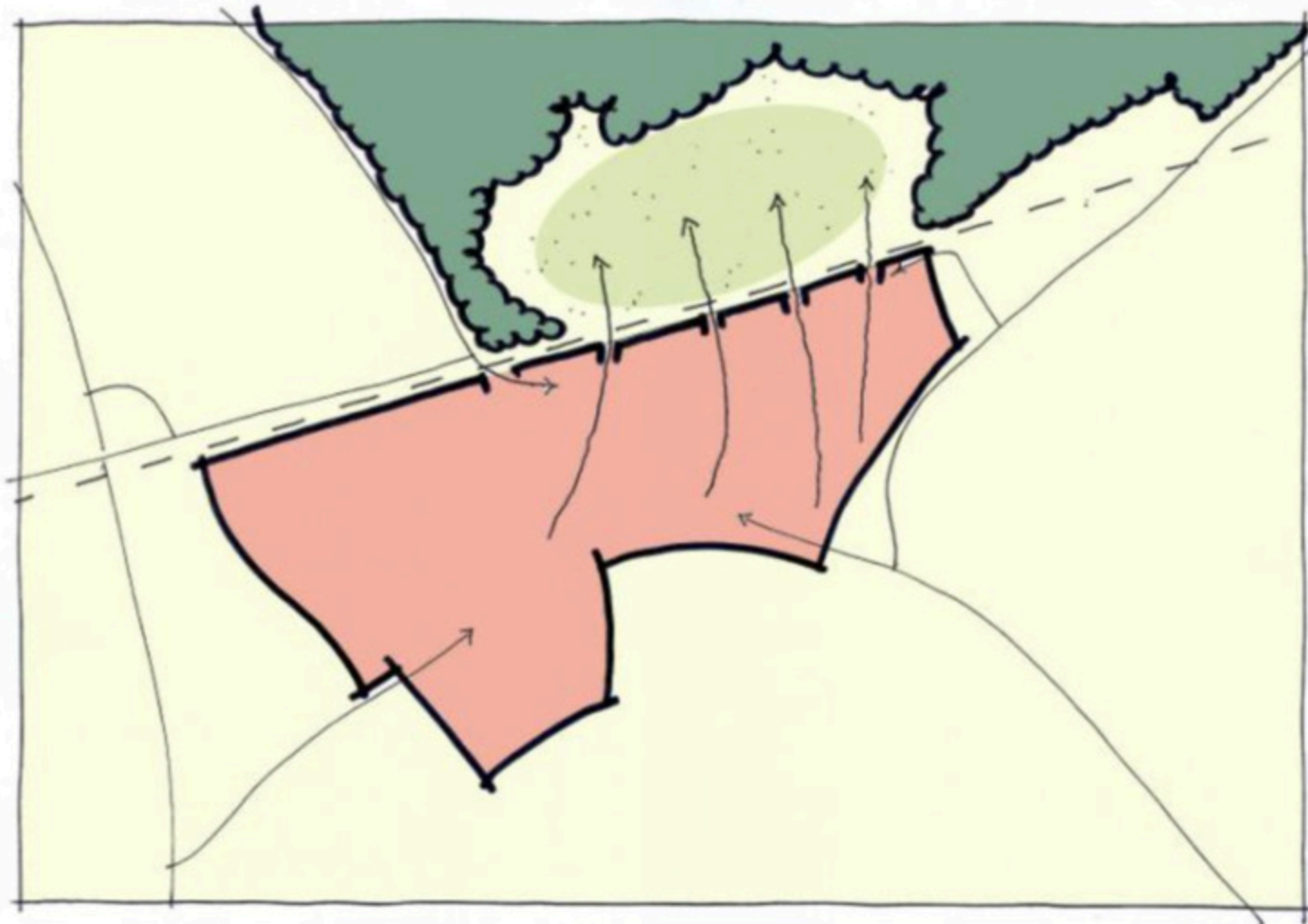
groene aanblik van het bedrijventerrein

2.2 UITGANGSPUNTEN VOOR HET PLAN

Bij de herontwikkeling van het plangebied De Kol heeft de mogelijkheid tot het creëren van een nieuw zicht op Holten een grote rol gespeeld. Ook biedt het verdwijnen van de bedrijfsbebouwing de kans om de relatie tussen de Holterberg/Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug en het dorpscentrum te verbeteren.

De volgende uitgangspunten liggen dan ook ten grondslag aan het ontwerp:

- De zone langs het spoor vraagt als definitieve dorpsrand en nieuw aangezicht van Holten een hoge kwaliteit en een zorgvuldige vormgeving.
- De trits dorpsrand-Holterenk-gesloten bosrand als 'aangezicht van Holten'. Het openhouden van de Holterenk is van groot belang omdat het een enorme kwaliteit vormt in de relatie tussen dorp en berg.
- Een optimale oplossing voor de geluidbelasting als gevolg van spoorweglawaaï, zonder dat een (stedenbouwkundig en landschappelijk ongewenst) geluidsschermbordt geplaatst.
- Behoud en waar mogelijk versterking van het eigen karakter van Holten. Dit houdt in de aansluiting bij de dorpse karakteristieken van Holten en voldoende afwisseling. Geen grootschaligheid en seriematige bebouwing.



handhaven trits dorpsrand-Holterenk-gesloten bosrand

- Aanhechten aan omgeving: de herontwikkeling moet op een goede manier aansluiten op de omgeving zodat een ruimtelijke samenhang ontstaat.
- Kwaliteiten locatie benutten. Deze zijn in ieder geval: het uitzicht aan de noordzijde en de nabijheid van het dorpscentrum.
- Met het plan wordt ernaar gestreefd nieuwe impulsen te geven aan de ruimtelijke kwaliteit in Holten. Hiervoor worden in het ontwerp specifieke kansen geboden.
- Het maken van een realistisch en haalbaar plan.

2.3 HET ONTWERP

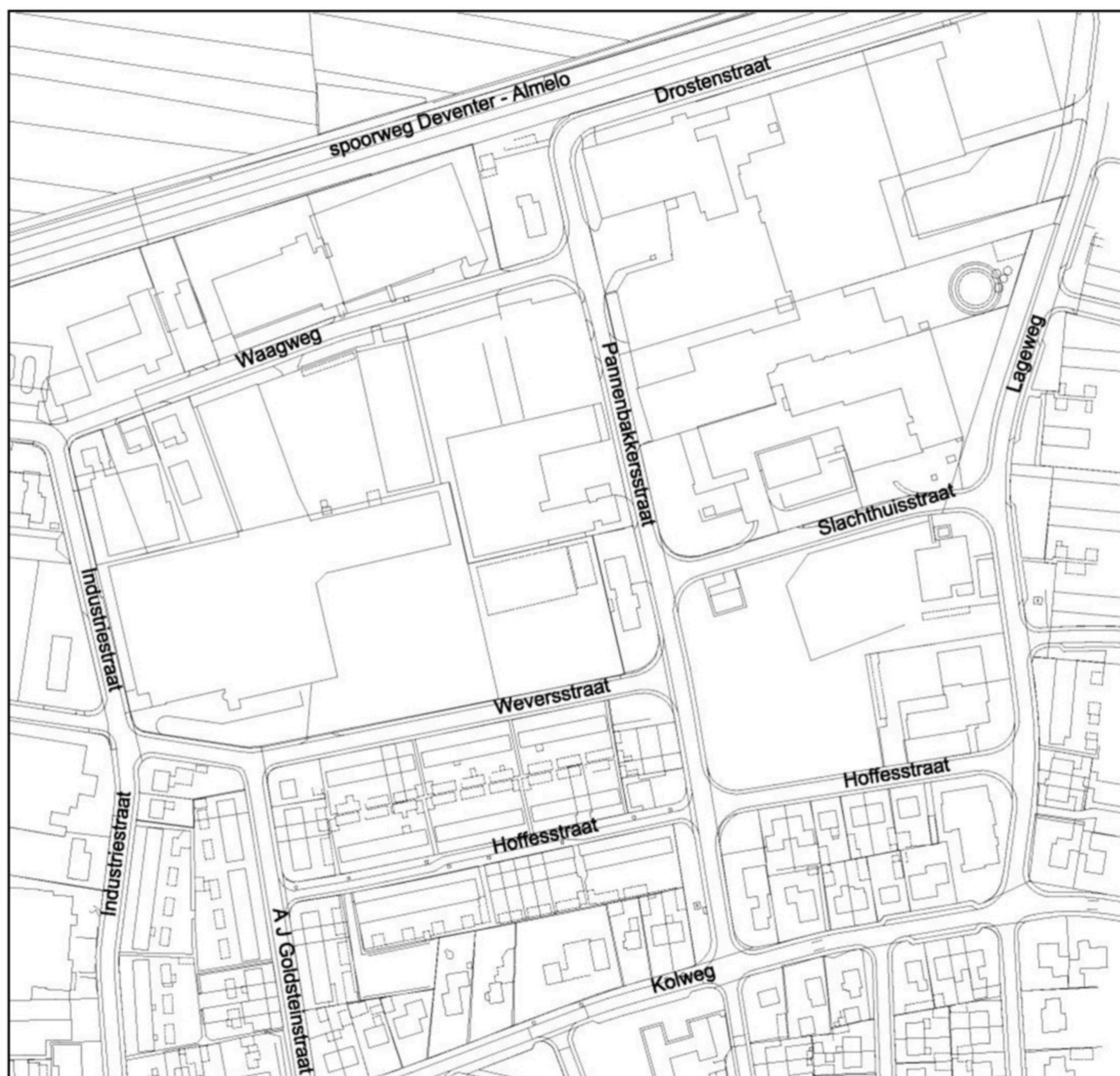
De ontwerputgangspunten, -principes en beeldkwaliteitseisen voor De Kol zijn verwoord in het "Ontwikkelplan De Kol". Bij het van kracht worden van het ontwikkelplan wordt het een juridisch toetsingskader bij de beoordeling van bouwplannen. In onderstaande paragrafen volgt een korte uiteenzetting uit het ontwikkelplan. Voor een volledige omschrijving van het stedenbouwkundig plan wordt verwezen naar dit ontwikkelplan.

functionele structuur

Qua functie is in het plangebied een tweedeling te maken tussen enerzijds het bouwblok dat wordt omsloten door de Slachthuisstraat, Lageweg, Hoffesstraat en Pannenbakkersstraat en anderzijds de overige bouwblokken (inclusief locatie Holterenkschool).

Het eerstgenoemde bouwblok wordt aangewend voor maatschappelijke functies, zoals de hervestiging van de Holterenkschool. Ook wordt hier de al bestaande speeltuin gehandhaafd. Ruimtelijk gezien vallen ook de bestaande gymzaal en een bestaand kantoor binnen dit bouwblok. Beide functies maken echter geen deel uit van dit bestemmingsplan.

De overige bouwblokken zijn gereserveerd voor woningbouw.



straatnamen De Kol



Indicatief stedenbouwkundig ontwerp De Kol

bron: SAB Arnhem

Het hierboven weergegeven stedenbouwkundig ontwerp betreft een streefbeeld en is derhalve indicatief. Een deel van het plan aan de westzijde kan vanwege de aanwezigheid van het bedrijf ENKCO vooralsnog niet worden uitgevoerd (zie faseringskaart). Voorliggend bestemmingsplan biedt derhalve geen basis voor realisatie van de in dit gebied geprojecteerde woningen.

verkavelingsstructuur

De verkavelingsstructuur is opgehangen aan de drie belangrijkste noord-zuid lopende routes door het plangebied, te weten de Lageweg, de Pannembakkersstraat en de Industriestraat. Door deze routes te handhaven en waar mogelijk te versterken door middel van groen, met name de Pannembakkersstraat en de Industriestraat, wordt de relatie met het aangrenzende landschap De Holterenk versterkt. Ook blijft het bestaande woongebied ten zuiden van het bedrijventerrein De Kol op die manier verbonden met de Holterenk.

De opzet van de verkaveling is afwisselend door een bloksgewijze menging van de rijenwoningen enerzijds en vrijstaande en geschakelde woningen anderzijds. Hiermee wordt ingespeeld op de dorpse variatie, schaal en karakter van Holten. In de blokken met me-rendeels rijenwoningen is ruimte voor goede parkeeroplossingen, terwijl bij de vrijstaan-

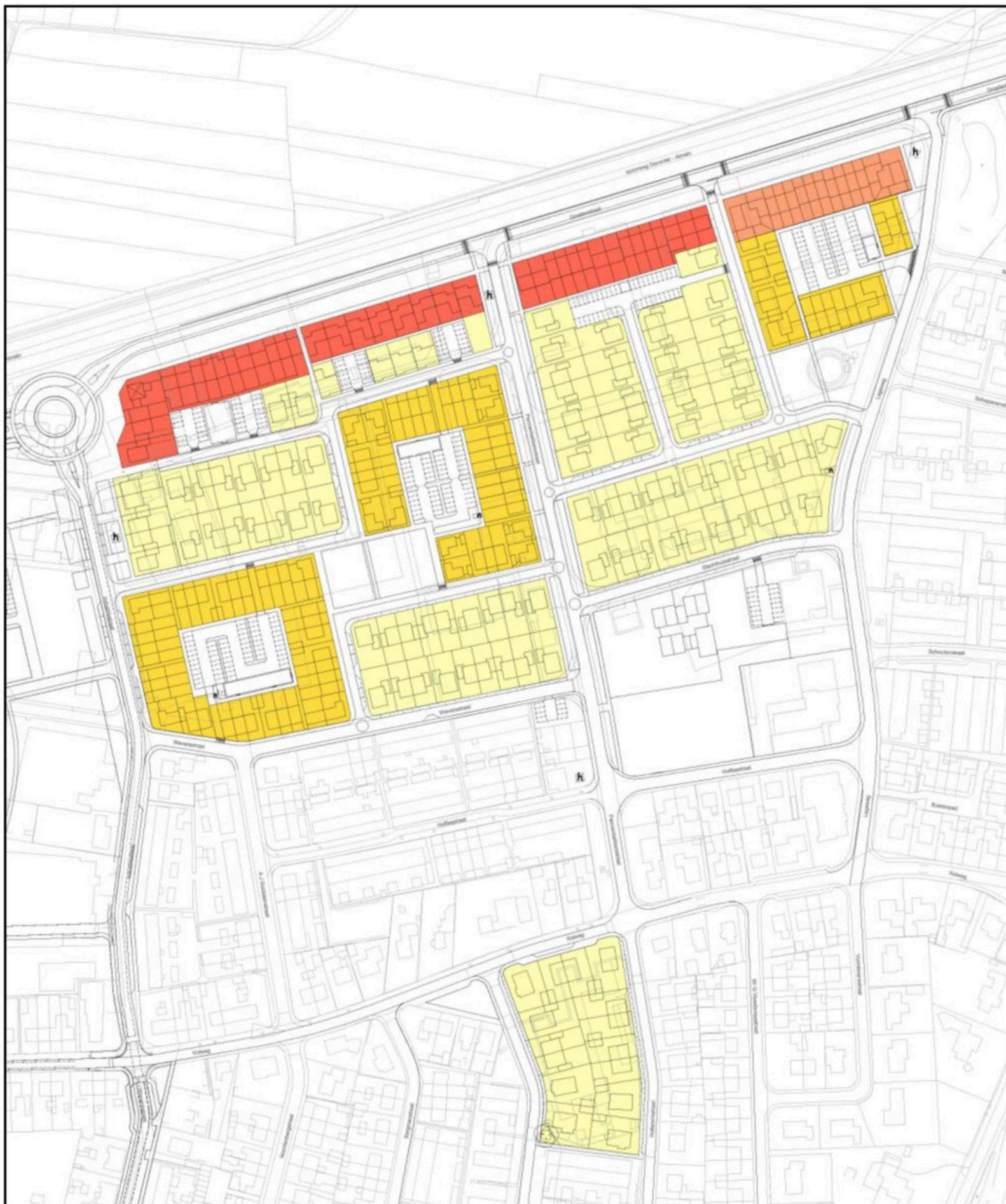
de en dubbele woningen kan worden aangestuurd op een groene setting en parkeren op eigen terrein. Doordat de blokken zijn verspreid over het plangebied liggen ze steeds in een groene entourage. Dit bevestigt een dorps beeld.

bebouwingsstructuur

Het stedenbouwkundig ontwerp gaat uit van de realisatie van circa 250 woningen, verdeeld over rijenwoningen, herenhuizen, twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen.

Het plangebied kan worden onderverdeeld in een drietal deelgebieden met een eigen, kenmerkende bebouwingsstructuur:

- Bergzicht (rood);
- De Blokken (donkergeel);
- Losse woningen (lichtgeel).



te onderscheiden bebouwingstypologieën in het plangebied

Op één plaats in het plangebied is sprake van een dubbele typologie. Het betreft hier een blok langs de Drotestraat (oranje blok noordoostelijk op de kaart). Deze woningen maken deel uit van Bergzicht (rood geel blok aan het spoor).

De bebouwingsstructuur van het deelgebied *Bergzicht* kenmerkt zich door een gesloten bebouwing. Dit is noodzakelijk vanwege het geluid afkomstig van de spoorlijn Deventer - Almelo (zie paragraaf 3.2).

Juist omdat op deze plaats Holten zich kan profileren als aantrekkelijke woon- en verblijfplaats is een saaie aaneengesloten wand hier niet gewenst maar moet de kans worden aangegrepen om een nieuwe, hoogwaardige dorpsrand te creëren. Dit wordt bewerkstelligd door het toepassen van veel variatie, onder andere in hoogte, breedte, gevelindeling, architectuurstijl en materiaalkeuze.

De essentie van de Bergzichtzone is dat hier in akoestisch opzicht wordt gestreefd naar een zoveel mogelijk gesloten wand, dat stedenbouwkundig een oriëntatie van de woningen op de Holterenk nastreeft en dat in architectonisch opzicht kansen biedt voor extra woongenot door de bezonning aan de achterzijde.

In de Bergzichtzone wordt de kans gegrepen om de historische afleesbaarheid van het dorp te herstellen. In een stad of dorp kan aan de ouderdom van de bebouwing vrijwel altijd worden afgelezen of men het centrum nadert of richting de rand van het dorp gaat. Omdat men straks langs het spoor van oost naar west van de rand naar het centrumgebied komt, wordt aan de westzijde klassieke bebouwing gerealiseerd, om aan de oostzijde in drie stappen bij moderne, eigentijdse bebouwing uit te komen.

De bebouwing in dit deelgebied bestaat uit herenhuizen met een bouwhoogte variërend tussen twee en drie lagen met een kap of enkele accenten van vier lagen met een flauwe kap. Op enkele plaatsen is op deze manier dus een (hoogte-)accent mogelijk. Vanwege de ligging op een beeldbepalende locatie aan het spoor vindt het parkeren aan de achterzijde plaats.



bergzicht: hoogteverschillen, kleine sprongen in de gevel en het afwisselen van de kaprichtingen brengt een passende variatie tot stand

Het stedenbouwkundig concept voor de *blokken* omvat een drietal blokken die gekenmerkt worden door een wat compactere bouw rondom een binnenhof, bedoeld voor parkeren en spelen. De blokken vormen met hun afmetingen en geslotenheid tevens een

verwijzing naar de gesloten industriële bebouwing van De Kol. Qua bebouwing wordt gezocht naar het juiste evenwicht; het dorpse bouwblok.

De bebouwingsstructuur van de drie blokken wordt gekenmerkt door een min of meer vierkante hoofdvorm geaccentueerd door gesloten hoeken. De bebouwing staat zodanig dat de wanden van het blok herkenbaar zijn. Toch is ook hier de dorpse variatie van belang en moet een 'stedelijk blok' worden voorkomen. Dit wordt nagestreefd door een verspringende rooilijn, subtiele hoogteverschillen en variatie in kapvorm en -richting. Door deze variatie en afwisseling is, evenals bij het deelgebied Bergzicht, geen sprake van lange, repeterende wanden met een grootschalig karakter, maar wordt juist aangesloten bij het karakter van Holten. De gewenste variatie wordt ondersteund door de blokken qua architectuur duidelijk onderling van elkaar te laten verschillen. Wel dient er in ieder blok sprake te zijn van een voor Holten vernieuwende architectuur.

Bij de blokken is een variatie in de bouwhoogte mogelijk tussen anderhalf en tweeënhalve bouwlagen. Accenten in de vorm van een derde laag met flauwe kap zijn in beperkte mate mogelijk. In dit deelgebied is sprake van de toepassing van kleine voortuinen. Voor de erfafscheiding moet worden gekozen voor een harde erfafscheiding in de vorm van een muur of een hek. Per bouwblok wordt eenzelfde type erfafscheiding gebruikt. Het parkeren vindt plaats op een groen binnenterrein.

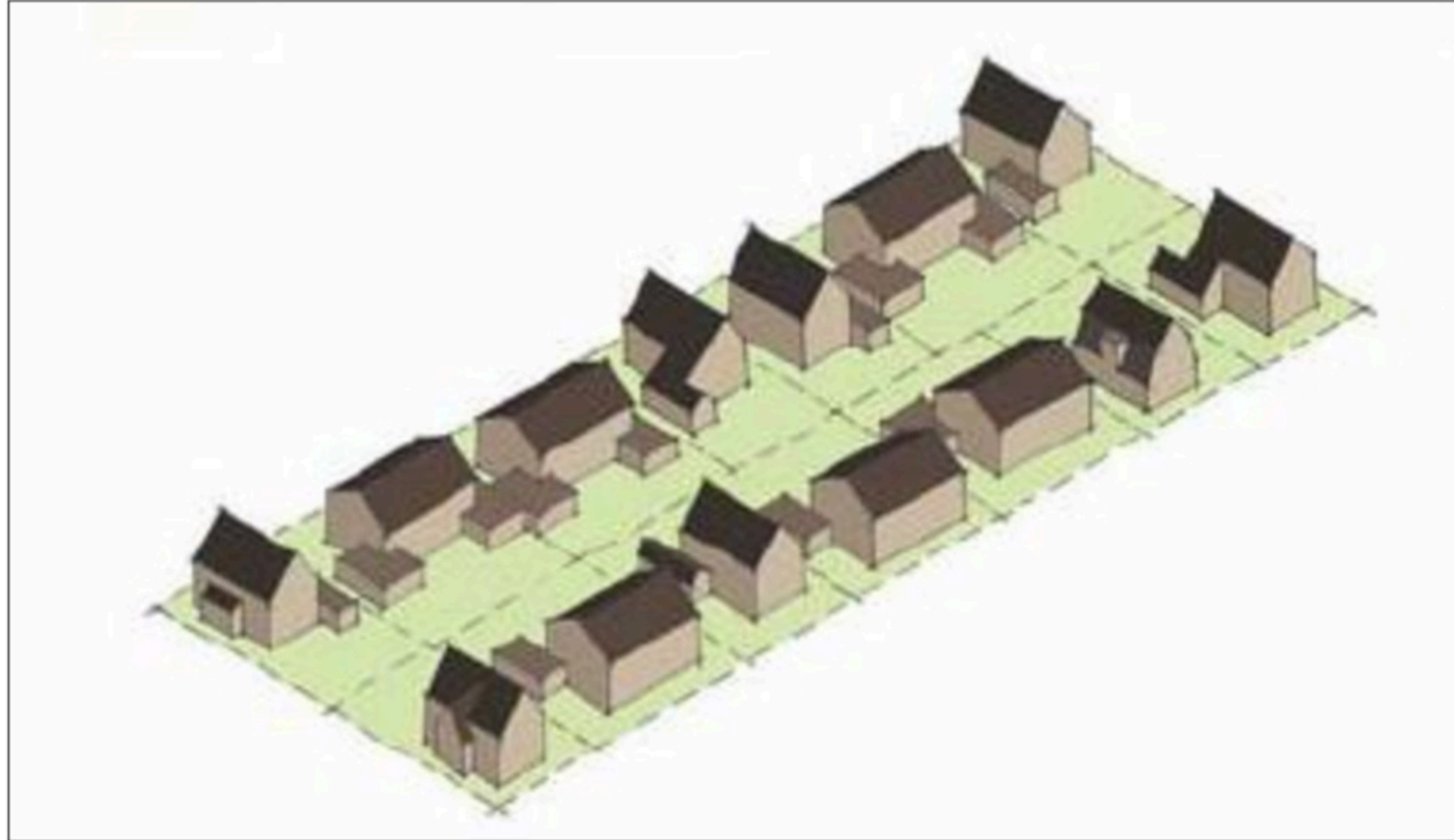


blokken: bouwblok met dorpse variatie

Ten slotte zijn er de *losse woningen*. Deze kavels zijn bedoeld voor vrijstaande en twee aaneengebouwde woningen en zijn bij uitstek geschikt om het dorpse beeld te versterken door herkenbare individualiteit van de bebouwing. Een seriematige invulling van deze kavels moet hier worden voorkomen. De gewenste variatie en afwisseling wordt hier geregeld doordat maximaal twee dezelfde typen woningen naast elkaar kunnen worden gerealiseerd. Ook mogen maximaal twee gebouwen (naast elkaar) in dezelfde rooilijn worden geplaatst. De hoogte van deze woningen is maximaal twee lagen met kap. Uitgangspunt zijn rechte kappen (zadeldaken) afgewisseld met mansardekappen eventueel met wolfseinde.

Hoekwoningen hebben altijd een tweezijdige oriëntatie; aangebouwde garages zijn nooit op de hoek gesitueerd, maar altijd tussen de woningen in. Bijgebouwen komen slechts aan één zijde van de woningen voor.

In tegenstelling tot de erfafscheidingen in de deelgebieden Bergzicht en De Blokken is in dit deelgebied sprake van het gebruik van groene erfafscheidingen.



losse woningen: dorpse variatie

Door de verplaatsing van de Holterenkschool komt ook deze locatie aan de Kolweg vrij voor nieuwbouw. De bebouwingsmogelijkheden zullen worden aangewend voor woningbouw, bestaande uit circa 15 vrijstaande en dubbele woningen. Aan de Kolweg dient de bebouwing aan te sluiten bij de karakteristiek van de omliggende bebouwing.

ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van het plangebied is gebaseerd op de toekomstige verkeersstructuur voor Holten zoals vastgelegd in het verkeersstructuurplan. Het uitgangspunt hierin is dat het Zilverzandtracé-Drostenstraat-Waagweg en Oranjestraat-Wansinkstraat-Industriestraat de hoofdroutes door de oostzijde van het dorp vormen. Hier geldt dan ook een 50 km/uur regime. Vanaf deze routes wordt het plangebied op verschillende plaatsen ontsloten.

De overige wegen in het plangebied zijn in hiërarchie duidelijk ondergeschikt aan deze hoofdroutes en dienen vooral als erftoegangsweg. Om ter plaatse van deze wegen een goede verblijfskwaliteit te waarborgen worden deze routes voorzien van een 30 km/uur regime, een fijnmaziger patroon, kortere rechtstanden, alsmede een maatvoering en vormgeving die aansluit bij de functie en de omgeving. Ook is sprake van heldere parkeeroplossingen die kwalitatief aansluiten bij de te realiseren woonmilieus.

In tegenstelling tot de overige wegen in en om het plangebied worden de huidige lijnen van de Lageweg en de Pannenbakkersstraat gehandhaafd. Het betreft hier (visueel-ruimtelijke) verbindingen vanuit het dorp naar de Holterenk/Holterberg die de relatie tussen dorp en landschap articuleren. Overigens wordt de vormgeving van deze wegen wel in overeenstemming met de nieuwe situatie gebracht.

Een belangrijke ambitie van de gemeente is dat De Kol een aantrekkelijke woon- en leefomgeving moet opleveren. Om dit te bereiken is een aantal aspecten belangrijk. Zo mag verkeer en parkeren niet domineren. De straten dienen zoveel mogelijk verblijfskwaliteit te hebben. Gezien de parkeerdruk in moderne woongebieden betekent dit dat voor

structurele oplossingen aangaande het parkeren moet worden gekozen. Straatprofielen moeten voldoende breedte hebben voor een ongehinderde doorgang, maar geen ruimte bieden voor hoge snelheden of ongewenst parkeren.

Ten aanzien van het parkeren kan worden gesteld dat ervoor is gekozen om het parkeren zoveel mogelijk uit de straten te weren en daarvoor structurele oplossingen in het plan aan te bieden. Dit aangezien de in het plangebied aanwezige straten een belangrijke rol spelen in de beleving van de kwaliteit van de woonomgeving.

De in het plan mogelijk gemaakte parkeeroplossingen zijn gerelateerd aan het woningtype. Vrijstaande en halfvrijstaande woningen zijn karakteristieke dorpse bouwvormen waar parkeren op eigen terrein gebruikelijk is. De opgave in dit plan is om voor deze woningtypen meer dan één parkeerplaats op eigen terrein te eisen, zodat wordt voldaan aan de huidige parkeernormen.

Bij aaneengebouwde woningen is deze constructie niet mogelijk; daarvoor zijn de kavels te klein. In het ontwerp is er daarom voor gekozen de aaneengebouwde woningen te clusteren in drie meer gesloten blokken met een groot binnenhof waar ruimte is voor parkeren en kleine speelplekken.

Voor een onderbouwing van het benodigde en beschikbare aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar paragraaf 3.6.

groen en water

Het groen in het woongebied zal worden ingezet als belangrijk structurerend element. Het wordt onder andere gebruikt om het landschappelijk groen ten noorden van de spoorlijn te verbinden met het dorp. Door het groen langs de noord-zuid lopende routes Lageweg, Pannenbakkersstraat en Wansinktracé te versterken worden dit groene aders die door de woonwijk lopen en de relatie tussen de groene Holterenk en het dorp versterken. Het groen wordt via deze routes vanuit het buitengebied het dorp in geleid. Naast deze groene lijnelementen wordt binnen de woonvlekken rekening gehouden met buurt- en blokgroen in combinatie met speelgelegenheden.



groenstructuur De Kom (links) - De Kol (rechts)

Binnen het plangebied komt geen water in de vorm van vijvers of watergangen voor. Wel bevindt zich direct ten oosten van het plangebied, aan de Lageweg, een bergingsvijver.

Voor een beschrijving van de afvoer van hemelwater en afvalwater wordt verwezen naar paragraaf 3.3.

2.4 BEELDKWALITEIT

In de doelen die de gemeente met de transformatie van De Kol nastreeft, speelt beeldkwaliteit een belangrijke rol. Niet alleen moet De Nieuwe Kol een aantrekkelijk woongebied worden; het zou ook moeten bijdragen aan een nieuw imago en nieuwe uitstraling van het dorp Holten.

Juist door de ligging aan het spoor en de rand van het dorp kan De Nieuwe Kol met het ruimtelijk beeld hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Het op de juiste wijze sturen op het te realiseren ruimtelijk beeld is dan ook een belangrijk deel van het uitvoeringstraject. Het voorliggend bestemmingsplan is hiervoor niet het geëigende instrument. Het bestemmingsplan schept de planologische en juridische randvoorwaarden voor de toekomstige inrichting van het plangebied. Een aantal kwalitatieve richtlijnen, waaraan de toekomstige bebouwing moet voldoen om het gewenste streefbeeld voor het plangebied en omgeving te bereiken, kan niet in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Hiertoe is een ontwikkelplan opgesteld waarin richtlijnen voor de ruimtelijke kwaliteit worden gegeven. Bij het van kracht worden van het ontwikkelplan wordt het een juridisch toetsingskader bij de beoordeling van bouwplannen.

Door de gemeente wordt een kwaliteitsteam benoemd. Het kwaliteitsteam zal aan de hand van de richtlijnen voor kwaliteit uit het ontwikkelplan de ruimtelijke kwaliteit bewaken en de verdere uitwerking van het plan beoordelen als het gaat om de architectonische uitwerking van de bebouwing en de inrichting van de buitenruimte.

2.5 FASERING

De herstructurering van De Kol zal in verschillende fasen tot stand komen. De fasering wordt enerzijds bepaald door het vrijkomen van de terreinen en anderzijds door de milieucontouren van de nog actieve bedrijven. Voor een kaart met de verschillende milieucontouren wordt verwezen naar de kaart op de volgende pagina.

De voor de fasering van belang zijnde bedrijven met hun milieucontouren komen in de onderstaande alinea's aan de orde. In deze paragraaf wordt tevens een onderbouwing gegeven van de milieucontouren. De contouren zijn geënt op de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering'. Met dit zogenaamde 'Groene Boekje' kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen de geplande woningen en de bestaande bedrijven in de omgeving. De in de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' genoemde richtafstanden zijn indicatief, waar gemotiveerd van afgeweken kan worden. Voor een uitgebreid overzicht van alle voor de ontwikkeling relevante milieuaspecten wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van de toelichting van dit bestemmingsplan. In deze paragraaf wordt eerst een toelichting gegeven op de wijze waarop de gefaseerde uitvoering in juridisch planologische zin wordt gewaarborgd en vervolgens worden de nu aanwezige bedrijven besproken.

In het bestemmingsplan De Kol is gefaseerde woningbouwontwikkeling op basis van nu aanwezige bedrijven en hun milieucontouren op een tweetal manieren juridisch / planologische gewaarborgd;

- aanduiding 'milieuzone'

In bestemmingsplan De Kol is met de fasering rekening gehouden door de aanduiding 'milieuzone', dat als het ware een voorlopig bouwverbod voor milieuhindergevoelige bebouwing inhoudt, totdat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. Vervolgens kan hier bij omgevingsvergunning van worden afgeweken.

Afwijking

Het bevoegd gezag kan binnen de aanduiding 'Milieuzone' bij omgevingsvergunning afwijken en toestaan dat overeenkomstig de bestemmingen wordt gebouwd, mits ter plaatse een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd en de bedrijfsvoering van het nog bestaande bedrijf binnen de milieuzone kan worden gewaarborgd.

- wijzigingsbevoegdheid

Voor de geprojecteerde woningen op locaties van nu nog bestaande bedrijven geldt dat deze pas kunnen worden gerealiseerd op het moment dat de bedrijvigheid is beëindigd of op het moment dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geboden. Voor de locatie waar de schuur van [REDACTED] is gevestigd (zie faseringskaart) is daartoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wro-zone - wijzigingsgebied 2) naar de bestemmingen wonen, tuin groen en verkeer-verblijfsgebied. Voor de locatie waar het bedrijf Kuijt is gevestigd (zie faseringskaart) is eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wro-zone - wijzigingsgebied 1) maar deze beperkt zich tot een wijziging naar de bestemming groen. Deze gronden zijn namelijk binnen de milieucontour van Enkco gelegen, waardoor de bestemming wonen vooralsnog niet kan worden gerealiseerd. Hiermee is de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven gewaarborgd.



Dit bedrijf bevindt zich binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan en valt ingevolge de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' onder de categorie 'Groothandelactiviteit' (SBI 5132) en 'Vervaardiging snacks' (SBI 151-8) (categorie 3.1). Voor deze activiteit geldt een grootste richtafstand van 50 meter.

De regels in de milieuvergunning geven de norm aan waaraan voldaan moet worden op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen of op 50 meter van de inrichtingsgrens. Met een meting is gekeken of aan deze norm voldaan kan worden omdat anders de milieuvergunning niet verleend mag worden. Uiteindelijk zijn de activiteiten vergund binnen een bepaalde geluidruimte. Deze wordt bij het bedrijf Hogeslag met de huidige activiteiten niet overal gebruikt ([REDACTED]).

conclusie

In de fasering voor De Kol is met het bovenstaande rekening gehouden door over het bedrijfsterrein en tot 50 meter van de inrichting de aanduiding 'Milieuzone' op te nemen. Binnen de milieuzone geldt een voorlopig bouwverbod voor milieuhindergevoelige bebouwing, totdat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. Daar

waar de geluidruimte reeds beperkt wordt door bestaande woningen is deze afstand kleiner. Het bedrijf zal binnen de planperiode verdwijnen. De gronden waarop het bedrijf zelf is gevestigd krijgen derhalve nu reeds een woonbestemming.

Enkco Foodgroup, [REDACTED]

Het bedrijf Enkco Foodgroup ligt buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan, ten westen van de Industriestraat. De milieucontouren van dit bedrijf liggen echter binnen de plangrenzen, zodat dit bedrijf van invloed is op de ontwikkeling van De Kol. Het bedrijf Enkco valt onder de categorie 'Vervaardiging snacks e.d.' (SBI 151-8), Groot-handelactiviteit (SBI 5132) en Afvalwaterbehandeling (categorie 4.1)¹. Voor deze activiteiten geldt de grootste richtafstand van 200 meter.

Op dit moment bestaat geen zekerheid over de herontwikkeling van de Stationsomgeving, waartoe het ENKCO terrein behoort. In het bestemmingsplan De Kol wordt dus rekening gehouden worden met de aanwezigheid van ENKCO.

Afgeleid van de VNG - brochure kan als indicatieve richtafstand voor de hinder van ENKCO worden uitgegaan van 200 meter (hierbij is behandeling van afvalwater maatgevend). Hiervan kan worden afgeweken als door metingen kan worden aangetoond dat de daadwerkelijke hinder minder is (hinderafstand kleiner is).

In de verleende milieuvergunning zijn duidelijk de vergunde geluids- en geurcontouren vastgelegd. Bij geur is uitgegaan van een geurconcentratie van 1.0 ge/m³ terwijl 1,9 ge/m³ ook al acceptabel is. Op basis van onderzoeken is gebleken dat binnen de afstand van de ammoniak- geur- en geluidcontour van de Enkco Foodgroup geen milieugevoelige functies zijn geprojecteerd. Deze zijn allen op de faseringskaart aangegeven.

ENKCO kan binnen de contouren van de vigerende milieuvergunning blijven functioneren en haar bedrijfsvoering optimaliseren. Gezien de huidige situering van het bedrijf ten opzichte van bestaande woningen is uitbreiding en aanpassing van de bedrijfsvoering een lastige en wellicht onmogelijke zaak. De komst van de woonwijk De Kol zal dus geen consequenties hebben voor de bestaande bedrijfsvoering, terwijl uitbreiding en aanpassing alleen mogelijk blijft binnen de contouren van het vigerende bestemmingsplan en milieuvergunning.

In de milieuvergunning is maatwerk geleverd, op basis waarvan de hindercontouren kaart is opgesteld, hiermee is in het bestemmingsplan rekening gehouden. Het naar beneden bijstellen van de richtafstand is daarmee voldoende onderbouwd.

Ammoniakcontour

De ammoniakcontour wordt bepaald door de grootste ammoniakkoelinstallatie van Encko met een inhoud van 4,11 ton. Gezien de leidingdiameter van deze installatie geldt een veiligheidsafstand van maximaal 60 meter. Dit heeft geen effecten op de geplande woningbouw daar deze buiten de geprojecteerde contour gelegen zijn.

Geurcontour

¹ Het Groene Boekje kent niet de specifieke activiteiten van de Enkco. Met name de grootschalige warme bereiding van vleesproducten levert een forse bijdrage aan de hinder voor de omgeving.

De vergunde productieprocessen van Enkco komen overeen of zijn vergelijkbaar met de in paragraaf 3.3.-B5 onderdeel 3 van de NeR genoemde bijzondere regeling. De vergunde situatie komt voort uit het geurrapport Enkco incl. kaart geurcontour Enkco van RBK milieuadvies, scenario 4. Als richtwaarde voor het acceptabele hinderniveau wordt in de bijzondere regeling B5 een geurconcentratie van 1.9 ge/m^3 als 98-percentiel gebruikt. Als de bovengrens wordt in de regeling een geurconcentratie van 5 ge/m^3 als 98-percentiel gebruikt.

Voor het bestemmingsplan De Kol is uitgegaan van de $1,0 \text{ ge/m}^3$ contour. Op de hindercontouren kaart is deze $1,0 \text{ ge/m}^3$ contour ook aangegeven. Binnen deze contour zijn geen gevoelige functies geprojecteerd.

Geluidcontour

De 40 dB(A) contour voortkomend uit het akoestisch onderzoek, onderdeel uitmakend van de vigerende milieuvergunning van 13 juni 2008, veroorzaakt voor wat betreft de milieuzonering de grootste afstand. De aangegeven 40 dB(A) contour wordt veroorzaakt door de geluidsbelasting van de totale milieu-inrichting van Enkco inclusief stallingsplaats van vrachtauto's. De 45 en 50 dB(A) contouren vallen hier binnen. Binnen de geluidscontour zijn geen gevoelige functies geprojecteerd.

conclusie

Voor de geprojecteerde woningen binnen de geluid- en geurcontour van Enkco geldt dat deze pas kunnen worden gerealiseerd op het moment dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geboden. Om die reden zijn de gronden die binnen de beide contouren gelegen zijn, feitelijk bestemd met een bedrijfs- en een groenbestemming. Het streven is er op gericht deze gronden op termijn alsnog een woonbestemming te geven overeenkomstig het voor de Kol opgestelde stedenbouwkundige ontwerp. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet echter niet in woningbouw binnen de milieucontour van Enkco. Hiermee is de bedrijfsvoering van het bedrijf Enkco voldoende gewaarborgd.

brandweerkazerne, [REDACTED]

Deze functie bevindt zich binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan en valt ingevolge de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' onder de categorie 'Brandweerkazerne' (SBI 7525) (categorie 3.1). Voor deze activiteit geldt een grootste richtafstand van 50 meter. Deze afstand is op de faseringskaart opgenomen.

De overlast van een brandweerkazerne is veelal beperkt tot het uitrukken van de hulpverleningsvoertuigen wanneer gebruik wordt gemaakt van een sirene. Daarnaast is het oefenen in de avonduren een potentiële hinderactiviteit.

In de huidige milieuvergunning is ten aanzien van de brandweerkazerne bepaald dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (Lar, LT), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en de daarin plaatsvindende activiteiten, ter plaatse van de gevel van woningen van derden of als er zich binnen 50 meter van de erfgrans geen woningen van derden bevinden, op 50 meter van de erfgrans niet meer mag bedragen dan:

- a 45 dB(A) tussen 07.00 uur en 19.00 uur;
- b 40 dB(A) tussen 19.00 uur en 23.00 uur;
- c 35 dB(A) tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

Het bovenstaande is niet van toepassing op het uitrukken van de voertuigen ten behoeve van hulpverlening.

conclusie

Met de aanwezigheid van de brandweerkazerne is in dit plan rekening gehouden door op 50 meter vanuit de grens van de inrichting de gebiedsaanduiding 'Milieuzone' op te nemen, dat als het ware een voorlopig bouwverbod voor milieuhindergevoelige bebouwing inhoudt, totdat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geboden. Omdat deze milieuzone alleen een bouwverbod voor woningen en andere milieuhindergevoelige bebouwing inhoudt, is de grens van de milieuzone afgestemd op het stedenbouwkundig plan. Daar waar de geluidruimte reeds beperkt wordt door bestaande woningen is deze afstand kleiner.

Opslagloods, Waagweg

In het plangebied bevindt zich aan de Waagweg een opslagloods. Omdat voor dit bedrijf nog geen alternatieve locatie voorhanden is, is een passende bestemming gezocht, waarbij het de locatie is bestemd als 'bedrijf' waarbij bedrijvigheid is toegestaan in categorie 1 en 2 uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten. In dit plan is eveneens rekening gehouden met de geluidszone van het bedrijf, deze valt namelijk samen met de geluidszone van de brandweerkazerne aan de [REDACTED]. Ook hiervoor geldt dat deze zone aan de westzijde is afgestemd op de reeds aanwezige woningen.

[REDACTED] Industrieelontwerp B.V., [REDACTED]

Naast bovengenoemde bedrijven bevindt zich in het plangebied aan de [REDACTED] het bedrijf van [REDACTED] Industrieelontwerp B.V. Omdat voor dit bedrijf nog geen alternatieve locatie voorhanden is, is een passende bestemming gezocht, waarbij het de locatie is bestemd als 'bedrijf' waarbij bedrijvigheid is toegestaan in categorie 1 en 2 uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten. In dit plan is eveneens rekening gehouden met de geluidszone van het bedrijf [REDACTED] Industrieelontwerp B.V. Ook hiervoor geldt een zone van 50 meter, waarbij moet worden aangetekend dat deze zone aan de westzijde is afgestemd op de reeds aanwezige woningen.

conclusie

De geprojecteerde woningen op de locatie van het bedrijf [REDACTED] Industrieelontwerp B.V. kunnen uiteraard pas worden gerealiseerd op het moment dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geboden. Door de aanwezigheid van het bedrijf Enkco kan de woonbestemming thans ter plaatse niet worden gerealiseerd. Om die reden zijn de gronden van het bedrijf die binnen de milieucontouren van Enkco gelegen zijn, feitelijk bestemd met een bedrijfs- en een groenbestemming. Het streven is er op gericht deze gronden op termijn alsnog een woonbestemming te geven overeenkomstig het voor de Kol opgestelde stedenbouwkundige ontwerp. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet echter niet in woningbouw ter plaatse van het bedrijf. Hiermee is de bedrijfsvoering van het bedrijf [REDACTED] Industrieelontwerp B.V. gewaarborgd.

3 HAALBAARHEID VAN HET PLAN

3.1 BELEID

rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is de belangrijkste nota als het gaat om het nationaal beleid voor de ruimtelijke ordening. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende functies. De nota onderscheidt daarbij vier algemene doelen:

- het versterken van de economie (door het oplossen van ruimtelijke knelpunten);
- het ontwikkelen van krachtige steden en een vitaal platteland (door bevordering van de leefbaarheid en economische vitaliteit van stad en land);
- het waarborgen van waardevolle groengebieden (door het behouden en versterken van natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- het bieden van voldoende veiligheid (voorkomen van rampen).

Voor de uitvoering van het nationaal beleid is het motto: "decentraal wat kan, centraal wat moet". Door middel van de zogenaamde 'basiskwaliteit' geeft het Rijk aan welke waarden tenminste overal gegarandeerd moeten worden. Voorts is in de Nota Ruimte aangegeven voor welke ruimtelijke structuren het Rijk een grotere verantwoordelijkheid neemt gezamenlijk met de ruimtelijke hoofdstructuur.

De locatie De Kol maakt geen onderdeel uit van de ruimtelijke hoofdstructuur en is in het rijksbeleid niet als zodanig terug te vinden. De herstructurering van bedrijventerrein De Kol tot woongebied kan dan ook niet als strijdig met het rijksbeleid worden aangemerkt. Wel draagt de herstructurering bij aan de algemene doelen van de Nota Ruimte als het gaat om het bevorderen van de leefbaarheid en het ontwikkelen van economische vitaliteit in Holten. Verwacht wordt dat het plan ook zal bijdragen aan een versterking van de landschappelijke en culturele waarden waar het gaat om de relatie tussen dorp en landelijk gebied (Holtereng/Holterberg).

provinciaal beleid

Streekplan Overijssel 2000+

In het streekplan Overijssel 2000+ is Rijssen-Holten aangeduid als 'grotere kern'. De kernen met deze kwalificatie hebben in het algemeen een meer lokale woon-, werk- en verzorgingsfunctie. De grotere kernen hebben voornamelijk een verzorgende functie voor de inwoners van de betreffende kern en de directe omgeving. Verdere ontwikkeling van de bestaande verzorgingsfunctie wordt ondersteund.

Specifiek met betrekking tot de kern Holten wordt aangegeven dat vanuit de ruimtelijke hoofdstructuur ten noorden, ten oosten en ten zuiden van de kern belemmeringen van natuurlijke en landschappelijke aard liggen. De natuur- en landschapswaarden, alsmede de aanwezigheid van het grondwaterbeschermingsgebied ten oosten van Holten, is aanleiding om ten noorden en oosten van de kern een belemmeringslijn aan te geven.

De Kol ligt binnen de bebouwde kom van Holten en de beoogde transformatie van bedrijventerrein naar woongebied verandert niets aan de bebouwingscontouren van het dorp.

gemeentelijk beleid

ontwikkelingsprogramma ISV 2000-2004

In de ISV nota wordt ten aanzien van het industrieterrein De Kol gesteld dat het geheel verplaatsen van de bedrijvigheid naar het nieuwe terrein Vletgaarsmaten op termijn de beste oplossing is. De vrijkomende locatie kan daarna worden herontwikkeld voor een menging van woningbouw en centrumvoorzieningen, complementair aan het dorpscentrum en het NS-station Holten. Ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik in de kern Holten geldt dat mogelijke nieuwe uitbreiding zo dicht mogelijk nabij het dorpscentrum en NS-station moet worden gerealiseerd. In de dorpskern is intensivering van het ruimtegebruik wenselijk, mits dit past binnen de te bebouwen dorpskwaliteit. Buiten het centrum sluiten concepten als hoogbouw en ondergronds bouwen niet voldoende aan bij het Holtense karakter.

ontwikkelingsprogramma ISV2 2005-2009

Voor de periode 2005-2009 heeft Rijssen-Holten besloten opnieuw als programmameente te handelen en heeft daartoe een nieuw ontwikkelingsprogramma opgesteld. In het programma wordt in het prestatieveld omgevingskwaliteit het doorontwikkelen van het centrum Holten genoemd. Onder prestatieveld zorgvuldig ruimtegebruik wordt intensivering centrumgebied Holten als inzet geformuleerd.

In het projectenboek is de transformatie van bedrijventerrein De Kol naar woningbouw opgenomen als project. Bij het opstellen van het projectenboek is de prioritering van de projecten met betrekking tot De Kol als "niet kansrijk" ingeschat. Dit hing samen met de verwervingsmogelijkheden. Inmiddels is deze situatie aanzienlijk veranderd en wordt verwacht dat binnen de ISV2 periode een start zal worden gemaakt met de herontwikkeling van De Kol.

structuurvisie Kom Holten (2005)

Het structuurplan De Kol is onderdeel van een visie op de herontwikkeling van een deel van het dorp Holten waar het gemeentebestuur dit noodzakelijk acht vanuit het toekomstperspectief voor Holten. Met de structuurvisie "een nieuw hart voor Holten" uit 2005 heeft de gemeente richting gegeven aan de vernieuwing van het dorpscentrum De Kom. Dit gebied grenst aan de noord- en oostzijde aan De Kol. Tussen De Kom en De Kol bestaan duidelijke relaties die in samenhang worden bekeken.

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 het centrum: 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 centrum-as kan fungeren, en anderzijds als startpunt voor bezoekers van het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug. De ruimte kan meer betekenis krijgen als een stationsplein, bijvoorbeeld met enkele horecagelegenheden.

De structuurvisie Kom Holten heeft betekenis voor onderhavig plangebied, omdat de gebieden aan elkaar grenzen. Daarbij maakt het noord-westelijk deel van De Kol (Enckoterrein) deel uit van bedrijventerrein De Kol, en is heel bepalend voor het realiseren van een aantal doelen uit de structuurvisie. Genoemd moet worden: het versterken van de relatie tussen het dorp en de Holterberg.

verkeersstructuurplan Holten

Op 31 oktober 2005 heeft de raad van de gemeente Rijsen-Holten fase 1 van het verkeersstructuurplan Holten vastgesteld. Fase 1 van het verkeersstructuurplan bestaat onder andere uit:

- het verkeersluw maken van het centrum van Holten;
- het realiseren van het Wansinktracé (centrumlus);
- het ter hand nemen van de verdere planvoorbereiding van het Zilverzandtracé (wijkontsluitingsweg);
- het starten van een onderzoek naar de aanleg van de verlengde Waagweg als alternatief voor de Stationsstraat, zoals in de structuurvisie Kom Holten is aangegeven en als speerpunt is gedefinieerd in het collegeprogramma;
- de verkennende tracéstudie van een volledige Noordelijke rondweg ten noorden van de spoorlijn.

groenstructuurplan

In het groenstructuurplan voor Holten (2003) is aangegeven dat de beplanting langs de Lageweg een belangrijke drager van de groenstructuur op buurniveau is. Voor de Pannenbakkersstraat en Industriestraat wordt versterking van de groenstructuur op buurniveau voorgesteld door aanplant van bomen.

Als belangrijk groen element in het plangebied wordt het speelterrein aan de Pannenbakkersstraat genoemd. Het zou het straatbeeld ten goede komen indien de onderbeplanting deels zou worden vervangen door gras zodat men meer zicht krijgt op dit gebied. De strakke haag langs het spoor wordt genoemd als zeer markant groenelement dat gehandhaafd zou moeten worden.

Gestreefd wordt om bestaande waardevolle bomen in het plangebied zoveel mogelijk te handhaven.

woonvisie

De gemeente Rijsen-Holten heeft haar woonbeleid vastgelegd in een woonvisie. In aanvulling hierop is in prestatieafspraken tussen gemeente en provincie in maart 2006 overeengekomen dat er in de gemeente tot en met 2009 1.100 woningen zullen worden gebouwd.

structuurplan Holten - De Kol (2007)

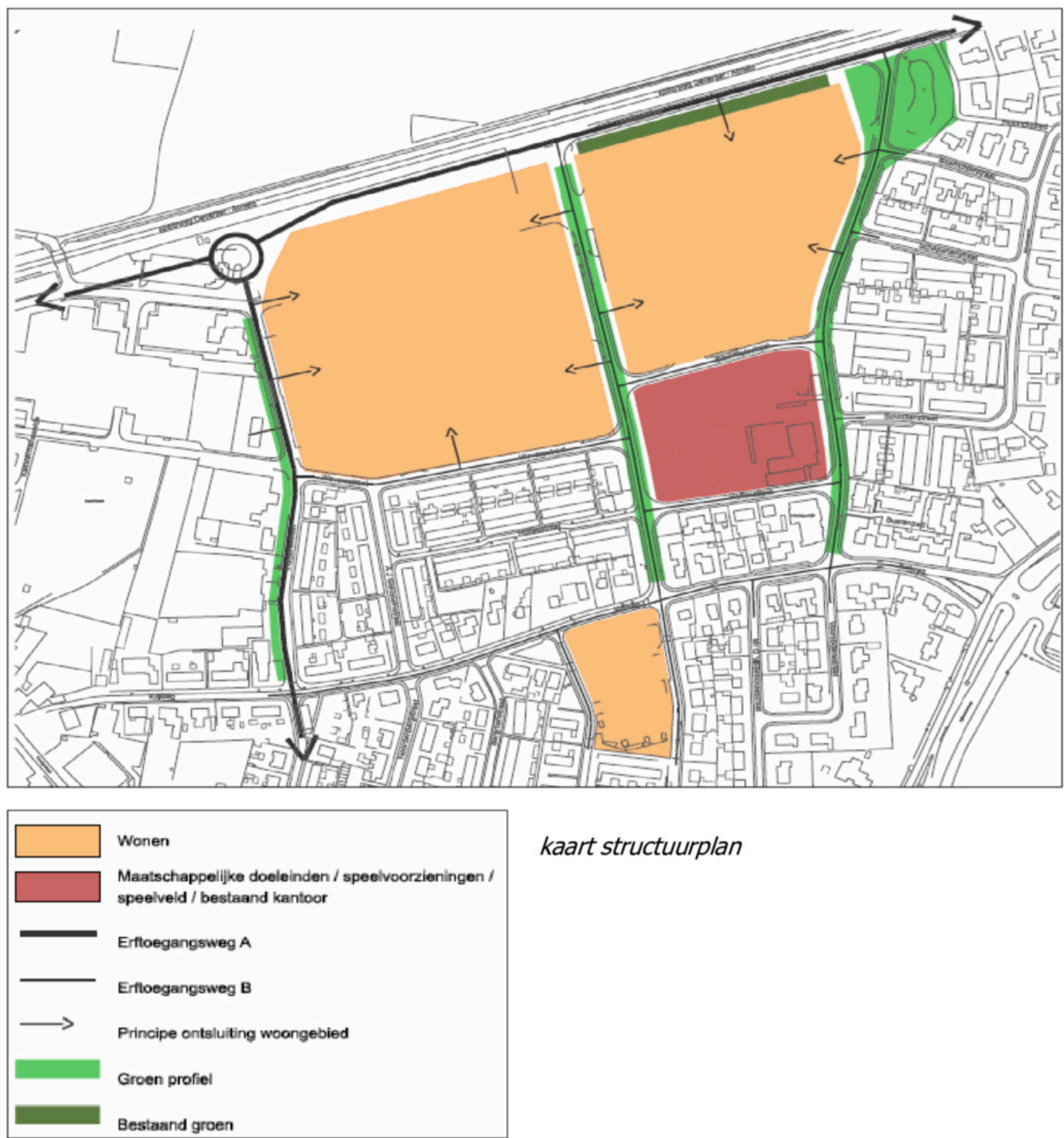
Het structuurplan Holten - De Kol (vastgesteld op 6 maart 2008) is opgesteld als eerste fase om te komen tot een planologisch-juridisch kader voor de herontwikkeling van bedrijventerrein De Kol. Met het vaststellen van de structuurvisie zijn de hoofdlijnen van de transformatie van deze locatie vastgelegd.

In de structuurvisie wordt een aantal belangrijke structuurelementen genoemd die aan de basis hebben gestaan van voorliggend bestemmingsplan. Zo is qua ontsluiting bijvoorbeeld rekening gehouden met, en aansluiting gezocht op de toekomstige verkeersstructuur voor Holten zoals vastgelegd in het verkeersstructuurplan (Wansinktracé, Zilverzandtracé). Ook is er een onderscheid aangegeven tussen erftoegangswegen A (50

km/uur, maakt deel uit van de hoofdverkeersstructuur) en erftoegangsweg B (30 km/uur, wegen met meer een verblijfskarakter). Een ander structurelement is het groen. Om de relatie tussen het landschappelijk groen ten noorden van de spoorlijn te verbinden met het dorp worden de Industriestraat, de Pannenbakkersstraat en de Lageweg ingezet als straten waar het groen wordt versterkt zodat het een structureel karakter krijgt.

Wat betreft de bebouwing is in de structuurvisie een functioneel onderscheid gemaakt tussen de locatie die wordt omsloten door de Slachthuisstraat, Lageweg, Hoffesstraat en Pannenbakkersstraat enerzijds en de overige bouwblokken (inclusief locatie Holterenschool) anderzijds. Eerstgenoemde locatie wordt niet ontwikkeld tot woongebied, maar krijgt een meer maatschappelijke functie. De overige locaties in het plangebied worden ontwikkeld tot woongebied.

Op bijgaande afbeelding van de structuurplankaart zijn de belangrijkste structurelementen weergegeven.



interim Beleid bij Hogere Grenswaarden

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet geluidhinder is de bevoegdheid voor het verlenen van hogere grenswaarden in het merendeel van de gevallen overgedragen aan de lokale overheden. Door het ministerie van VROM is aanbevolen om als lokale overheid eigen beleid te ontwikkelen voor de vervallen ontheffingscriteria voor hogere grenswaarden. Totdat voor de motivering van het verlenen van hogere waarden kan worden ver-

wezen naar vastgesteld lokaal geluidbeleid, wordt voor de motivering gewerkt volgens het interim-beleid.

Voor wegverkeerslawaaï geldt bij nieuw te bouwen woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een hoogst toelaatbare gevelbelasting van 63 dB (stedelijk gebied). Voor railverkeer geldt voor nieuwe woningen een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB.

Bij nieuwe situaties geldt een maximaal toelaatbaar binnenniveau in de woning van 33 dB (bij wegverkeer), respectievelijk 35 dB (bij railverkeer). De benodigde gevelisolatie moet gelijk zijn aan het verschil tussen de werkelijke geluidbelasting en het niveau van 33 dB respectievelijk 35 dB.

Bij het nemen van maatregelen ter beperking van geluidhinder legt de Wet geluidhinder de prioriteit bij maatregelen aan de bron, zoals toepassing van stille wegdekken of het aanbrengen van raildempers bij het railverkeer. Als daar onvoldoende effect wordt bereikt, komen maatregelen in de overdrachtssfeer in aanmerking (wallen of schermen). Als laatste worden maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld gevelisolatie) overwogen. Ten aanzien van het beleid voor de toepassing van hogere grenswaarden sluit de gemeente Rijssen-Holten grotendeels aan bij de grenswaarden en criteria voor toepassing van ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen uit de oude Wet geluidhinder. Dit omdat in de gemeente Rijssen-Holten tot op heden is gebleken dat de oude Wet geluidhinder en bijbehorende AMvB nauwelijks tot problemen heeft geleid.

De gemeente hanteert als beleidsregel dat daar waar toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen tot de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, van landschappelijke of financiële aard, gebruik zal worden gemaakt van de genoemde ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Burgemeester en wethouders zullen van deze ten hoogste toelaatbare geluidbelasting slechts in bepaalde situaties gebruikmaken. De situaties zijn afhankelijk van de geluidsbron (wegverkeer, railverkeer of industrie) en hebben zowel voor wegverkeer als railverkeer bijvoorbeeld betrekking op situaties waarbij nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom:

- door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermdende functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermdende werking wordt toegekend - of voor andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen;
- ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing.

externe veiligheidsbeleid

De gemeente Rijssen-Holten heeft externe veiligheidsbeleid opgesteld om duidelijk te maken welke externe veiligheidsrisico's er in de gemeente Rijssen-Holten zijn en hoe met deze risico's moet worden omgegaan. De gemeente heeft bestaande risicovolle situaties in kaart gebracht om toekomstige ongewenste risicovolle situaties te voorkomen. De ligging van risicovolle inrichtingen en risico's van transportassen worden in het Risico Register Gevaarlijke Stoffen (RRGS) opgenomen. Verder is door de gemeente Rijssen-Holten een signaleringskaart opgesteld. Op de signaleringskaart is de ligging van de risicobronnen weergegeven.

Uit de signaleringskaart blijkt dat de externe veiligheidsrisico's zich in hoofdzaak bevinden op en in de nabijheid van de industriegebieden en de transportroutes van gevaarlijke

stoffen (spoor, hoofdwegen en buisleidingen). Aangezien de gemeente Rijssen-Holten zich kenmerkt door de aanwezigheid van een groot buitengebied en een beperkt aantal kernen, zijn er binnen de gemeente weinig "probleemgebieden" aanwezig. Belangrijke aandachtspunten zijn industrieterrein "De Mors" en "De Kol" en het stationsgebied van Rijssen.

Om risico's te beheersen zal er preventief aandacht zijn voor externe veiligheid bij alle nieuwe vergunningen en bestemmingsplannen. Indien zich bij beoordeling van de risico's onaanvaardbare situaties voordoen, zullen saneringsacties nodig zijn. Concreet betekent dit dat de gemeente bij het vaststellen van bestemmingsplannen, het afwijken bij omgevingsvergunning en bij het houden van toezicht specifiek aandacht geeft aan:

- de exacte locatie van risicobronnen in relatie tot de ruimtelijke ordening in de omgeving (bestaande en geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten);
- de mogelijkheden voor inzet van hulpdiensten (gemeentelijke brandweer, geneeskundige dienst en politie);
- de mogelijkheden voor het treffen van aanvullende maatregelen en het verhogen van de zelfredzaamheid;
- eventuele mogelijke aanvullende maatregelen welke op basis van de voortgang van de stand der techniek kunnen worden opgelegd in de vergunning.

woningbouw De Kol

inleiding

algemeen

Voor de toekomstige ontwikkeling van de kern Holten staat een groot aantal belangrijke projecten op de stapel die onderling op meerdere terreinen een vorm van samenhang hebben. Deze projecten zijn:

- 1 Herontwikkeling van het bedrijventerrein De Kol;
- 2 Ontwikkeling Stationsomgeving/Steunpunt Holterberg in kader Nationaal park Sallandse Heuvelrug;
- 3 Uitvoering structuurvisie Holten Kom (een nieuw hart voor Holten);
- 4 Verbinding (recreatief toeristisch) Kom Holten naar Holterberg;
- 5 Realisering VSP (Verkeersstructuurplan);
- 6 Onderzoeken rondwegen/doortrekken Waagweg;
- 7 Uitbreidingsplan De Liesen fase 1(overeenkomst gesloten);
- 8 Ontwikkeling van bedrijventerreinen aan de westzijde van Holten.

Voor de meest samenhangende projecten in Holten Noord (De vijf projecten genoemd onder ad. 1, 2, 3, 4 en 5) is de notitie "Holten Hogerop" opgesteld, die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Op de tekening in de bijlage "Holten Hogerop" zijn bovenstaande projecten die betrekking hebben op Holten Noord weergegeven.

Tussen de diverse projecten bestaat op verschillende terreinen een vorm van samenhang:

- 1 Woningbouw- en voorzieningen programma (zowel kwantitatief als kwalitatief);
- 2 Ruimtelijke kwaliteit/ontwerputgangspunten;
- 3 Uitbreiding werkgelegenheid zorgt voor grotere woningbehoefte;
- 4 Fasering bebouwing (o.a. planning woningbouwuitgifte);
- 5 Risicobeheersing (financiën, markt, procedures etc.);
- 6 Marktopname (marktkwaliteit).

De realisering van de projecten is van groot belang voor de toekomstige ontwikkeling van Holten. De projecten dragen bij aan meerdere programmatische doelen die de gemeente zich heeft gesteld. In onderstaande doelen staat dit samengevat.

- 1 Voor zowel de eigen inwoners en ondernemers van Rijssen-Holten als voor de toeristen een kwalitatieve impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit en de recreatieve en sportieve functie van Holten, passend bij de schaal van Holten;
- 2 Transformatie van de kern Holten waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte en bebouwde omgeving speerpunt is om zo Holten wat betreft ruimtelijke kwaliteit beter op de kaart te zetten;
- 3 Ontwikkelen woningbouw en functies zoals horeca en zorg om enerzijds een aantrekkelijk woonklimaat te bieden voor "eigen" bewoners als wel de recreatieve aantrekkelijkheid voor zowel eigen bevolking als de toerist te vergroten;
- 4 De werkgelegenheidsfunctie voor het bedrijfsleven van Rijssen-Holten te garanderen;
- 5 Het op integrale manier realiseren van de projecten;
- 6 Zodanig programma en exploitatie dat de markt dit goed opneemt en de financiële risico's dusdanig zijn dat dit voor de gemeente behapbaar blijft.

Het ultieme doel is om het totale pakket van projecten de komende 15-20 jaar gefaseerd te realiseren.

woningbouwprogramma

In de periode 2001 t/m 2008 zijn in Holten heel weinig woningen gebouwd. De woningbouw in het plan De Liesen zorgt vanaf 2009 t/m 2010 voor een behoorlijk aanbod van woningen waarmee voor een deel de achterstand wordt ingehaald. Het bestemmingsplan De Kol zal samen met nog een aantal andere plannen de komende tien jaar zorgen voor voldoende woningbouwmogelijkheden in Holten. Hierbij is het ook nodig dat huishoudens uit Rijssen zich in Holten gaan vestigen.

Met de provincie Overijssel zijn in januari 2010 prestatieafspraken Wonen gemaakt voor de periode 2010 t/m 2015. Naar aanleiding hiervan en het feit dat de provincie voor de lange termijn blijft vasthouden aan de Primosprognose voor het bepalen van de huishoudensontwikkeling is de nota woningbouwontwikkeling Rijssen – Holten opgesteld. Deze nota is het beleidskader voor de nog vast te stellen woonvisie. Tot de vaststelling van de woonvisie wordt de in de nota opgenomen woningbouwplanning als uitgangspunt gehanteerd voor de woningbouw in Rijssen-Holten. Op bijlage 1 is de woningbouwplanning voor Holten op grond van de uitgangspunten van de nota woningbouwontwikkeling aangegeven.

De uitvoering van het bestemmingsplan De Kol past in de woningbouwplanning en in het provinciaal beleid. De provincie heeft bestuurlijk een bijdrage van € 2 miljoen toegezegd voor de uitvoering van de plannen.

Bij het sluiten van de overeenkomst voor De Liesen is vastgelegd dat wanneer de planontwikkeling van De Kol doorgaat, de woningbouw op De Kol na realisering van fase 1 van De Liesen (120 woningen bij recht), prioriteit zal krijgen.

Het woningbouwprogramma voor de Kol is in de planning ingepast voor de periode 2012 t/m 2022. Hierbij is rekening gehouden dat gebouwd wordt voor plaatselijke behoefte. Wanneer de vraag in Holten c.q. de vestiging van huishoudens uit Rijssen groter is dan verwacht zal de planning uiteraard worden versneld. In de exploitatie is rekening gehouden met de aangegeven planning.

Op grond van de concept woonvisie 2009, waarin een in november 2008 gehouden woningmarktonderzoek is verwerkt, en de nota woningbouwontwikkeling Rijssen-Holten is het in onderstaande tabel aangegeven woningbouwprogramma in het bestemmingsplan De Kol opgenomen.

<i>categorie woning</i>	<i>aantallen</i>
marktconforme huur (senioren grondgeb.)	9
bijzondere doelgroepen	25
sociale koop rijen	30
goedkope koop rijen	26
goedkope koop twee-onder-een-kap	18
vrije sector twee-onder-een-kap	32
Senioren grondgebonden (incl. patio's)	37
vrije sector herenhuis (bergzicht)	15
vrije sector vrijstaand	33
<i>totaal</i>	<i>225</i>

indicatief woningbouwprogramma

Ten opzichte van het programma in het voorontwerp bestemmingsplan is vooral de vraag naar gestapelde c.q. grondgebonden woningen voor senioren (alle functies op de begane grond) in de plannen opgenomen. Vooral in deze categorie (55+) zal samen met toekomstige gegadigden worden bekeken welk type woning het best past bij de vraag. Ook bij de andere categorieën zal geprobeerd worden vanuit de gedachte van PCO maatwerk te leveren. Uiteraard worden er ook kavels verkocht. Het woningbouwprogramma is indicatief. Gezien de huidige marktsituatie is in het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit opgenomen om te kunnen switchen van categorie.

In de concept woonvisie en prestatieafspraken met de provincie is opgenomen dat wordt gebouwd voor de eigen bevolking (sociaal economisch gebonden) waarbij meer inwoners uit de gemeente vertrekken dan zich er vestigen. Bij de toewijzing van bouwterreinen zal worden gehandeld volgens het door de gemeenteraad vastgestelde reglement "Kavelzoekenden" waarin onder andere rekening wordt gehouden met bovengenoemde uitgangspunten. Bij de inschrijving doen ook bewoners van de kern Rijssen mee. In het plan is een divers woningbouwprogramma opgenomen waar zowel starters, senioren als doorstromers een plek kunnen vinden. Ook is ruimte gereserveerd voor zorgwoningen en andere bijzondere doelgroepen.

conclusie beleid

Met de herontwikkeling van de locatie De Kol wordt voldaan aan het nationaal en provinciaal ruimtelijk beleid, waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat eerst gebruik wordt gemaakt van de locaties binnen bestaand bebouwd gebied, alvorens tot uitbreiding wordt overgegaan. Bovendien wordt hinderlijke bedrijvigheid uitgeplaatst en geprojecteerd op een meer geschikte locatie dan deze temidden van verschillende woongebieden. Met dit plan wordt de kans aangegrepen om Holten een aantrekkelijk 'gezicht' aan het spoor te geven, waarbij tevens invulling wordt gegeven aan het groenstructuurplan en aansluiting wordt gezocht bij het verkeersstructuurplan. Ook de geluidsaspecten en de risicobestrijding hebben reeds in de ontwerpfase specifieke aandacht gekregen. Het plan is opgesteld in overleg met de gemeentelijke brandweer.

Wat betreft het woonbeleid kan worden gesteld dat met dit plan een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan het inhalen van de achterstand in de woningbouwproductie in Holten. Het woningbouwprogramma in dit bestemmingsplan past binnen de huidige woonvisie van de gemeente Rijssen-Holten, voldoet aan de prestatieafspraken met de provincie Overijssel en speelt in op de huidige inzichten in de woningmarkt. Zo is het woningbouwprogramma voor De Kol divers waarin ruimte is voor zowel starters, senioren als doorstromers.

3.2 MILIEU

In paragraaf 2.5 van deze toelichting is reeds ingegaan op de wijze waarop de uitvoering van de woningbouwontwikkeling op de Kol wordt gefaseerd. Dit in verband met de nu nog aanwezige bedrijvigheid in het plangebied. In deze paragraaf komen alle relevante milieuthema's uitvoerig aan bod.

geluid

De Wet geluidhinder (1 januari 2007) regelt de mate waarin geluid bepaalde functies mag belasten. Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting om een akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op die functies.

Met dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om woningen op te richten. Woningen zijn geluidgevoelige functies. Een akoestisch onderzoek is dan ook noodzakelijk. Door Aveco de Bondt is in januari 2009 een akoestisch onderzoek² uitgevoerd waarin onder andere de geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer en wegverkeer is opgenomen. Dit onderzoek is in maart 2010 nog aangevuld in verband met het voorlopig handhaven van de brandweerkazerne. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek uit januari 2009 en maart 2010 weergegeven.

spoorweglawaaï

De geluidbelasting ten gevolge van de spoorlijn is berekend op de geplande nieuwbouw in "De Kol". De resultaten worden getoetst aan de Besluit geluidhinder 2006. Bij geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB worden mogelijke maatregelen ter reductie besproken. Bij geluidbelastingen boven de maximaal te ontheffen waarde

² Aveco de Bondt (januari 2009), Bestemmingsplan "De Kol", akoestisch onderzoek verkeerslawaaï. Projectnummer: 08.117 met aanvulling briefrapportage d.d. 31 maart 2010 met kenmerk RdG/179/10.0286 inzake het voorlopig handhaven van de brandweerkazerne.

van 68 dB is reductie van de geluidbelasting tot maximaal 68 dB in ieder geval gewenst omdat de betreffende gevels anders 'doof' moeten worden uitgevoerd.

rekenresultaten spoorweglawaaï

Uit de resultaten blijkt dat de naar het spoor gekeerde gevels van de eerste lijns bebouwing langs het spoor een geluidbelasting zullen ondervinden die hoger zal zijn dan de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB. De geluidbelastingen bedragen maximaal 71 dB. Tevens blijkt dat met name de woningen langs de straten die haaks op het spoor gelegen zijn (Industriestraat, Pannenbakkersstraat, nieuw tussenstraatje en Lageweg) een geluidbelasting zullen ondervinden die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Die geluidbelastingen blijven wel onder de maximaal te ontheffen waarde.

In totaal betreffen het 77 woningen van de geplande 228 die een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde zullen ondervinden ten gevolge van railverkeer. Daarvan behoren 46 woningen tot de eerste lijns bebouwing langs het spoor, waarbij de geluidbelasting op de noordgevel boven de maximaal te ontheffen waarde is gelegen.

mogelijke maatregelen

Voor het spoortraject zijn enkele maatregelen denkbaar die binnen het kader van het bestemmingsplan redelijkerwijs uitgevoerd kunnen worden. Een belangrijk doel is de geluidbelasting zodanig te reduceren dat deze in ieder geval op of onder de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB is gelegen.

- bronmaatregelen
Het toepassen van raildempers op het spoortraject is een bronmaatregel die gerealiseerd kan worden. Andere bronmaatregelen, zoals de samenstelling van het treinverkeer of het aanpassen van de bovenbouwconstructies, liggen in handen van de spoorwegbeheerder en kunnen in het kader van dit plan als niet realistisch worden beschouwd.
De reductie op de geluidbelasting van deze raildempers bedraagt 3 dB op alle bouwhoogtes. Bij toepassing van deze geluidreducerende maatregel wordt voldaan aan de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB. Na toepassing van raildempers zullen 70 woningen van de geplande 228 een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ondervinden ten gevolge van railverkeer. Bij geen enkele woning wordt de maximaal te ontheffen waarde overschreden.
- maatregelen in het overdrachtsgebied
Vergroting van de afstand van de woningen tot het spoor levert uiteraard een reductie van de geluidbelasting op. Maar de afstand kan redelijkerwijs niet zover vergroot worden dat voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde.
Een scherm langs het spoortraject is een mogelijke optie. Dit heeft echter wel consequenties voor het bijzondere uitzicht op de Holterenk. Om het uitzicht te behouden en vanuit landschappelijk en stedenbouwkundige inzichten is besloten om geen scherm toe te passen.
- maatregelen bij de ontvanger
Zowel met als zonder toepassing van geluidreducerende bronmaatregelen en/of maatregelen in het overdrachtgebied blijft de geluidbelasting op een deel van de woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Een verzoek om ontheffingen ofwel hogere grenswaarden (hgw) bij burgemeester en wethouders van

de gemeente zal daarom nodig zijn. De maximaal te verlenen hogere grenswaarde bedraagt 68 dB, dus indien de geluidbelasting op gevels hoger is zal de betreffende gevel van die bouwlaag 'doof' moeten worden uitgevoerd.

Het spreekt voor zich dat in het ontwerp van de woning rekening gehouden kan worden met de optredende geluidbelasting door zoveel mogelijk niet geluidgevoelige vertrekken (verkeersruimten, badkamer enz.) aan de geluidbelaste zijde te situeren. Daarnaast kan men middels bepaalde voorzieningen aan de gevel van de woning ervoor zorgen dat de geluidbelasting op de te beoordelen gevel gereduceerd wordt. Bij toepassing van een terrasgevel met een gesloten borstwering van 1,5 m hoog wordt bijvoorbeeld 5 tot 10 dB reductie behaald. Dit lijkt zeker voor de derde bouwlaag van de eerste lijns bebouwing langs het spoor een heel reële mogelijkheid. In geval van overschrijding van de maximaal te ontheffen waarde kan de gevel dan normaal worden uitgevoerd met te openen delen. Per vertrek kan middels een loggia of een Berlijnse Doos een stukje gevel gecreëerd worden met een geluidbelasting die wel onthefbaar is. In alle gevallen moeten geluidwerende voorzieningen aan de geluidbelaste gevel worden getroffen, zodat het binnenniveau in de geluidgevoelige vertrekken in de woningen zal voldoen aan de wettelijke eis van 33 dB. Voor deze woningen kan dan gedacht worden aan goede naaden kierdichting, geluidgedempte ventilatievoorzieningen, geluidwerend glas en een goed akoestisch isolerend hellend dak.

afweging maatregelen en hogere grenswaarde

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, dient onderzocht te worden op welke wijze de geluidbelasting gereduceerd kan worden. Als bronmaatregelen of afschermende maatregelen niet voldoende effect hebben, kunnen burgemeester & wethouders hogere grenswaarden vaststellen voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Alvorens een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld dient gemotiveerd te worden waarom bronmaatregelen of afschermende maatregelen niet voldoende effect hebben. Hierbij is de volgende motivatie gehanteerd.

motivering

Belangrijke ontwerputgangspunten voor het plan De Kol zoals verwoord in het bestemmingsplan zijn:

- De zone langs het spoor vraagt als definitieve dorpsrand en nieuw aangezicht van Holten een hoge kwaliteit en zorgvuldige vormgeving. De herontwikkeling moet op een goede manier aanhechten op de omgeving.
- De relatie tussen het dorp (dorpsrand) en de Holter Enk – Holter Berg moet om stedenbouwkundige en landschappelijke redenen zoveel mogelijk open worden gehouden.
- De woningen langs de dorpsrand hebben een bijzondere uitzichtkwaliteit Op de Holter Enk – Holter Berg.

Om bovengenoemde uitgangspunten te realiseren is het ongewenst om het spoorweglawaai af te schermen door middel van een hoog geluidsscherm. Er zijn in het akoestisch onderzoek twee alternatieven bekeken in de overdrachtssfeer (scherm maximaal 1 meter boven het spoor en het toepassen van railedempers) dit in combinatie met het terugschuiven van de eerste lijnsbebouwing om de geluidsbelasting in ieder geval tot 68 dB te reduceren. Het toepassen van een scherm van 1 meter boven de spoorstaaf geeft weliswaar op de begane grond een forse vermindering van de geluidsbelasting (9 –10 dB) Op de eerste

verdieping is dit de helft minder en op de tweede verdieping te weinig om de maximale ontheffingswaarde te bereiken zodat hier alsnog een dove gevel moet worden toegepast. Daarnaast blijkt in de praktijk doordat de spoorbaan hoger ligt dan het aangrenzende maaiveld het scherm van 1 meter boven de spoorstaaf visueel een afscherming van 1,75 tot 2 meter ontstaat. Hierdoor is op basis van de in het begin genoemde ontwerpuitsgangspunten, de toepassing van een scherm om stedenbouwkundige en landschappelijke oogpunt ongewenst.

Een derde alternatief in de vorm van het realiseren van dove gevels, hoewel technisch toepasbaar, valt af omdat dit bouwtechnisch (indeling woning, klimaatbeheersing in de woning) en marktechnisch (heeft niet de voorkeur van de koper) de nodige nadelen heeft.

Door het toepassen van raildempers en het terugschuiven van de bebouwing wordt de geluidsbelasting op de eerstelijns bebouwing de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB.

Door de eerste lijnsbebouwing zoveel mogelijk aaneengesloten te bouwen (minimaal 9 meter hoogte) wordt het achterliggende te ontwikkelen woongebied akoestisch doelmatig afgeschermd, wat tevens een basis is voor het verlenen van de hogere grenswaarde.

Het verder vergroten van de afstand van de woningen tot de spoorweg levert niet voldoende reductie op om aan de grenswaarde te voldoen en stuit bovendien op financiële bezwaren. Het plan heeft op dit moment een tekort van € 5-6 miljoen. Dit bedrag moet door de gemeente en derden worden betaald. Ook zijn er nog forse marktrisico's aanwezig. Een hogere bijdrage is niet mogelijk zodat voor de financiële haalbaarheid van het plan er geen woningen kunnen worden ingeleverd ten gunste van het maken van een grotere afstand tot de spoorweg.

Uiteindelijk worden de volgende maatregelen ten aanzien van spoorweglawaai getroffen:

- Het toepassen van raildempers over traject van circa 660 meter (3dB reductie);
- De eerste lijns bebouwing zo veel mogelijk gesloten uitvoeren;
- Het maximaliseren van de afstand tussen het spoor en de bebouwing.

Het college van burgemeester en wethouders dient hogere grenswaarden vast te stellen om de bebouwing te realiseren, in het rapport staat per wooneenheid en geluidbron de te ontheffen geluidbelasting aangegeven. Hieruit blijkt dat:

- in totaal 70 woningen een geluidbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor spoor of weg;
- 70 woningen een geluidbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB door toedoen van het spoortraject 140;

brandweerkazerne

In maart 2010 is onderzocht wat de geluidseffecten van het railverkeer zijn op de geprojecteerde woningbouw bij het voorlopig handhaven van de brandweerkazerne. Uit de rekenresultaten van de aangepaste situatie blijkt dat de geluidbelasting vanwege railverkeer op woningen binnen het nieuwe plan op enkele punten toe neemt. Op de punten waar de geluidbelasting toe neemt wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer (55 dB) echter niet overschreden. Het handhaven van de brandweerkazerne heeft derhalve geen invloed op de vast te stellen hogere waarden.

conclusie spoorweglawaai

De locatie is gelegen binnen de 500 meter zone van de spoorlijn Deventer-Wierden. Uit de berekening blijkt dat de geluidbelasting op de eerste lijns bebouwing langs het spoor

maximaal 71 dB zal bedragen. Daarmee wordt de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB overschreden. Ook een deel van de tweede lijns bebouwing zal een geluidbelasting ondervinden die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Geluidreducerende maatregelen zijn onder andere mogelijk middels raildempers of schermen, het effect hiervan is onderzocht en besproken in dit onderzoek. Ook na het nemen van geluidreducerende maatregelen zullen er woningen blijven met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. Het college van burgemeester en wethouders dient derhalve hogere grenswaarden vast te stellen om de bebouwing te kunnen realiseren. Het binnenniveau in de woningen moet daarbij uiteraard gewaarborgd worden.

wegverkeerslawaaï

De geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde wegen is berekend op de geplande nieuwbouw in "De Kol". De berekende geluidbelastingen worden besproken inclusief toepassing van de aftrek ex art. 110g van de Wet geluidhinder. De resultaten worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Bij geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB worden mogelijke maatregelen ter reductie besproken.

rekenresultaten Drostenstraat

De geluidbelasting ten gevolge van de Drostenstraat is opgenomen in het als separate bijlage toegevoegde rapport. Berekend is welke gevels een geluidbelasting zullen ondervinden tussen 48 en 63 dB. Dit is uitgevoerd voor twee beoordelingshoogtes, de begane grond (1,5 m) en de verdiepingen (contouren op 5 m en beoordelingspunten op 4,5 en 7,5 m). De geluidbelastingen op de verdiepingen komen in de meeste gevallen met elkaar overeen.

Uit de resultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gehele eerste lijns bebouwing langs de Drostenstraat wordt overschreden. De geluidbelasting bedraagt maximaal 58 dB en blijft daarmee wel onder de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB. De voorgevels van de noordelijkste woningen in de zijstraten haaks op de Drostenstraat ondervinden ook nog een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. Op de meeste tweede lijns bebouwing wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Op 51 woningen van de geplande 228 woningen zal de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde zijn gelegen ten gevolge van de Drostenstraat. Daarvan zijn 46 woningen direct aan de Drostenstraat gelegen. Alle 51 woningen zullen tevens een geluidbelasting ten gevolge van railverkeer ondervinden die boven de betreffende voorkeursgrenswaarde is gelegen. Het betreft dezelfde gevels. Alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel.

Mogelijke maatregelen

De gevels waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zullen eveneens een geluidbelasting ten gevolge van het spoor ondervinden. Bij de afweging of geluidreducerende maatregelen toegepast zullen worden, zal de geluidbelasting ten gevolge van het spoor eveneens betrokken worden. De volgende maatregelen zijn mogelijk om de geluidbelasting ten gevolge van de Drostenstraat te reduceren.

- **Bronmaatregelen**
De Drostenstraat is of zal worden voorzien van een wegdekverharding van SMA 0/6. Bij toepassing van bijvoorbeeld een dunne deklaag (type 2) kan een reductie van 4 dB worden gerealiseerd. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde nog niet gehaald op de eerste lijns bebouwing.

Vermindering van het verkeer is een andere effectieve bronmaatregel, maar getoet op de belangrijke verkeersfunctie ten behoeve van de wijkontsluiting is het de vraag of dit verkeerskundig mogelijk is.

- **Maatregelen in het overdrachtsgebied**
Vergroting van de afstand van de woningen tot de weg levert uiteraard een reductie van de geluidbelasting op. Maar de afstand kan redelijkerwijs niet zover vergroot worden dat voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde. Een scherm langs de Drostenstraat is een mogelijkheid om de geluidbelasting te reduceren. Bij een schermhoogte van 1 m (en 170 m lang) reduceert de geluidbelasting op de begane grond van de eerste lijns bebouwing tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Om ook op de verdiepingen de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde is een scherm van 3,5 m hoog nodig. Het scherm kan om verkeerskundige redenen niet volledig worden doorgezet, vanwege de verschillende zijwegen.
- **Maatregelen bij de ontvanger**
Als verdere bronmaatregelen en/of maatregelen in het overdrachtgebied niet tot de mogelijkheden behoren, wordt geadviseerd hogere grenswaarden (hgw) aan te vragen bij burgemeester en wethouders van de gemeente. Daarnaast moeten geluidwerende voorzieningen aan de gevel worden getroffen, zodat het binnen-niveau in de geluidgevoelige vertrekken in de woningen zal voldoen aan de wettelijke eis van 33 dB. Voor deze woningen kan dan gedacht worden aan goede naaden kierdichting, geluidgedempte ventilatievoorzieningen, geluidwerend glas en een goed akoestisch isolerend hellend dak.

rekenresultaten Industriestraat / Wansinktrace

In het rapport is eveneens de geluidbelasting ten gevolge van het Wansinktrace (Industriestraat en nieuw aan te leggen rotonde net ten zuiden van het spoor) opgenomen. In het rapport is aangegeven welke gevels een geluidbelasting zullen ondervinden tussen 48 en 63 dB. Dit is uitgevoerd voor twee beoordelingshoogtes, de begane grond (1,5 m) en de verdiepingen (contouren op 5 m en beoordelingspunten op 4,5 en 7,5 m). De geluidbelastingen op de verdiepingen komen in de meeste gevallen met elkaar overeen. Uit de resultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op 4 woningen nabij de rotonde wordt overschreden. De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB en blijft daarmee wel onder de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB. Op de overige nieuwbouw wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De 4 woningen waar de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde is gelegen zullen tevens een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ondervinden ten gevolge van railverkeer. Bij 2 van deze woningen zorgt ook de Drostenstraat voor een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde.

Mogelijke maatregelen

De gevels waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zullen eveneens een geluidbelasting ten gevolge van het spoor ondervinden. Bij de afweging of geluidreducerende maatregelen toegepast zullen worden, zal de geluidbelasting ten gevolge van het spoor eveneens betrokken worden. De volgende maatregelen zijn mogelijk om de geluidbelasting ten gevolge van het Wansinktrace te reduceren.

- **Bronmaatregelen**
De Industriestraat zal tot aan de rotonde voorzien worden van zeer stil asfalt of gelijkwaardig product. Daarmee is de belangrijkste bronmaatregel reeds doorgevoerd. Op de rotonde wordt SMA 0/6 toegepast. Geluidreducerend asfalt wordt om onderhoudstechnische redenen niet toegepast op rotondes. Vermindering van het verkeer is een andere effectieve bronmaatregel, maar gelet op de belangrijke verkeersfunctie van het Wansinktrace is de verwachting dat dit verkeerskundig niet mogelijk is.
- **Maatregelen in het overdrachtsgebied**
Vergroting van de afstand van de woningen tot de weg levert uiteraard een reductie van de geluidbelasting op. Maar de afstand kan redelijkerwijs niet zover vergroot worden dat voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde. Een scherm langs de rotonde en de Industriestraat is om verkeerskundige redenen niet mogelijk. Voor het verkeer moet er voldoende overzicht zijn over de op de rotonde aansluitende wegen.
- **Maatregelen bij de ontvanger**
Als verdere bronmaatregelen en/of maatregelen in het overdrachtgebied niet tot de mogelijkheden behoren, wordt geadviseerd hogere grenswaarden (hgw) aan te vragen bij burgemeester en wethouders van de gemeente. Daarnaast moeten geluidwerende voorzieningen aan de gevel worden getroffen, zodat het binnenniveau in de geluidgevoelige vertrekken in de woningen zal voldoen aan de wettelijke eis van 33 dB. Voor deze woningen kan dan gedacht worden aan goede naaden kierdichting, geluidgedempte ventilatievoorzieningen, geluidwerend glas en een goed akoestisch isolerend hellend dak.

rekenresultaten Rijssenseweg

De geluidbelastingen ten gevolge van de Rijssenseweg (N350) zijn opgenomen in het rapport, inclusief toepassing van 2 dB aftrek conform art. 110g Wgh. Uit de resultaten blijkt dat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op alle geplande nieuwbouw in "De Kol". De geluidbelasting ten gevolge van de Rijssenseweg levert geen belemmeringen op voor de nieuwbouw. Nadere procedures in het kader van de Wet geluidhinder zijn niet nodig.

rekenresultaten brandweerkazerne

In maart 2010 is onderzocht wat de geluidseffecten van het wegverkeer zijn op de geprojecteerde woningbouw bij het voorlopig handhaven van de brandweerkazerne. Ten gevolge van wegverkeerslawaaï zijn de gezoneerde wegen Drotestraat en het Wansinktracé opnieuw beschouwd. Het voorlopig handhaven van de brandweerkazerne leidt ertoe dat er kleine verschillen ontstaan in de eerder vastgestelde geluidbelastingen. Voor de geluidbelasting vanwege de gezoneerde wegen leiden de aanpassingen in het plan 'De Kol' niet tot wijzigingen in de reeds bepaalde hogere waarden.

rekenresultaten 30 km/uur wegen (niet gezoneerde wegen)

Om in het kader van het bestemmingsplan inzicht te krijgen in de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur wegen zijn deze wegen in dit onderzoek betrokken. Om de

geluidbelastingen te kunnen relateren aan de Wet geluidhinder worden deze wegen op dezelfde wijze behandeld als de gezoneerde wegen. Voor deze wegen is daarom ook een aftrek van 5 dB toegepast, conform art. 110g Wgh.

Uit de berekening blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur wegen op de geplande nieuwbouw overal onder 48 dB is gelegen. De Wet geluidhinder is niet van toepassing, maar bij beoordeling conform de Wet geluidhinder leveren de geluidbelastingen ten gevolge van de 30 km/uur wegen geen belemmeringen op voor de geplande nieuwbouw in "De Kol".

Afweging maatregelen en hogere grenswaarden

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, dient onderzocht te worden op welke wijze de geluidbelasting gereduceerd kan worden. Als bronmaatregelen of afschermende maatregelen niet voldoende effect hebben, kunnen burgemeester & wethouders hogere grenswaarden vaststellen voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Alvorens een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld dient gemotiveerd te worden waarom bronmaatregelen of afschermende maatregelen niet voldoende effect hebben. Hierbij is de volgende motivatie gehanteerd.

motivering

Bij railverkeer is omschreven waarom een hoger scherm van 1,5 – 2,5 meter ongewenst is. Het plaatsen van een laag scherm van 1 – 1,5 m langs de belastende weg levert enkel op het lagere gedeelte van de gevel voldoende reductie op en is stedenbouwkundig ongewenst. Ook geldt dat het railverkeerslawaaï maatgevend is.

Het vergroten van de afstand van de woningen tot de weg levert niet voldoende reductie op om aan de grenswaarde te voldoen en stuit bovendien op financiële bezwaren. Het plan heeft op dit moment een tekort van € 5-6 miljoen. Dit bedrag moet door de gemeente en derden worden betaald. Ook zijn er nog forse marktrisico's aanwezig. Een hogere bijdrage is niet mogelijk zodat voor de financiële haalbaarheid van het plan er geen woningen kunnen worden ingeleverd ten gunste van het maken van een grotere afstand tot de weg. Bij het bepalen de grens van de eerstelijns bebouwing van de maximale ontheffingswaarde voor het railverkeerslawaaï is de bebouwing al naar achteren geplaatst.

Het toepassen van een stille deklaag wordt uit onderhoudstechnische (op dit moment slecht) redenen alleen toegepast als dit strikt noodzakelijk is. In dit geval is het railverkeerslawaaï maatgevend (68 Lden). Door het toepassen van een stille deklaag zal de geluidsbelasting op de eerste lijnsbebouwing van 58 Lden naar 55 Lden. Dit zal ten opzichte van de maatgevende railverkeersbelasting geen noemenswaardige verandering geven. De gevelmaatregelen zullen hierdoor niet noemenswaardig veranderen.

Om de geluidbelasting zo veel mogelijk te beperken heeft de gemeente keuzes gemaakt in de te nemen maatregelen. De volgende maatregelen worden getroffen:

- Het toepassen van wegdekverharding SMA 0/6 op de Drostenstraat en de aan te leggen rotonde;
- Het toepassen van wegdekverharding zeer stil asfalt of gelijkwaardig product op het Wansinktracé (Industriestraat) met uitzondering van de rotonde.

Met deze maatregelen wordt de geluidbelasting ten gevolge van het spoor, de Drostenstraat en de Industriestraat niet gereduceerd tot aan de voorkeursgrenswaarde. Op geen van de te bouwen woningen wordt de maximaal te ontheffen waarde van respectievelijk

68 en 63 dB overschreden door toedoen van het spoorverkeer en het wegverkeer. Tevens hebben alle woningen conform het gemeentelijke beleid een geluidluwe zijde. Het college van burgemeester en wethouders dient hogere grenswaarden vast te stellen om de bebouwing te realiseren, in het rapport staat per wooneenheid en geluidbron de te ontheffen geluidbelasting gegeven. Hieruit blijkt dat:

- in totaal 70 woningen een geluidbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor spoor of weg;
- 51 woningen een geluidbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door toedoen van het wegverkeer op de Drostenstraat;
- 4 woningen een geluidsbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door toedoen van het wegverkeer op de Industriestraat.

berekening reconstructie rotonde

Naast de geluidsbelasting ten gevolge van het Wansinktracé (Industriestraat en nieuw aan te leggen rotonde net ten zuiden van het spoor) op de te realiseren woningen in de toekomstige situatie, is het noodzakelijk het akoestisch effect van de realisatie van de rotonde op reeds bestaande woningen in de directe omgeving in beeld te brengen. Nabij de bestaande splitsing is nu nog een aantal woningen gelegen. Het akoestisch effect moet worden getoetst aan de wet geluidhinder om te kunnen beoordelen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Om te beoordelen of er sprake is van een reconstructie is er door Aveco de Bondt³ akoestisch onderzoek uitgevoerd. Er is sprake van een reconstructie indien de belasting als gevolg van de aanleg van de rotonde met 2dB of meer toeneemt. Het gaat daarbij om de geluidsbelasting die vanwege de weg zou worden ondervonden zonder maatregelen en de heersende waarde. Deze twee waarden en een mogelijk eerder vastgestelde hoogst toelaatbare geluidsbelasting maken de beoordeling of er sprake is van een reconstructie mogelijk. Uit het onderzoek van Aveco de Bondt blijken de volgende geluidsbelastingen;

Rekenpunt	Huidige situatie	Toekomstige situatie
1002 - [REDACTED]	53,7	53,9
1003 - [REDACTED]	54,5	52,3

geluidsbelastingen, Lden [dB]

In rekenpunt 1002 neemt de geluidsbelasting als gevolg van onder andere de aanleg van de rotonde toe met 0,2 dB. In rekenpunt 1003 neemt de geluidsbelasting zelf af. Geconcludeerd kan worden dat de aanleg van de rotonde en de aansluitende wegen dus geen reconstructie zijn conform de definitie hiervan in de Wgh. Er hoeft hier dus niet getoetst te worden aan de mogelijke grenswaarden.

De akoestische onderzoeken van Aveco de Bondt zijn als separate bijlage bijgevoegd.

bodem

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, moet worden aangetoond dat de bodem en het grondwater vrij zijn van verontreinigingen of dat het plangebied tijdens het bouwrijp maken geschikt wordt gemaakt voor het beoogde gebruik en de hiermee gemoeide kosten in de exploitatie zijn opgenomen.

³ Aveco de Bondt (2008) Aanleg rotonde in Wansinktracé te Holten akoestisch onderzoek reconstructie, pr. num. 08.0443

In het plangebied De Kol zijn in de afgelopen jaren al diverse verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met de aankoop van diverse percelen door de gemeente Rijssen-Holten.

Er was echter nog geen goed totaalbeeld van de bodemrelevante historie van het gebied. Daarom heeft Aveco de Bondt in opdracht van de gemeente Rijssen-Holten alsnog een historisch bodemonderzoek conform NVN 5725 uitgevoerd.

historisch bodemonderzoek

Uit de rapportage van het uitgevoerde historische bodemonderzoek (rapport nummer R-HTI/130 van 26 november 2007) blijkt het volgende.

Binnen het plangebied zijn ten behoeve van het vooronderzoek in totaal 23 afzonderlijke (bedrijfs-) locaties onderscheiden. Daarnaast omvat het plangebied een aantal te onderscheiden openbare percelen (openbare wegen, voetpaden en groenstroken). De doelstelling van het historisch onderzoek was het verkrijgen van een indicatie van de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het plangebied 'De Kol - fase I', inclusief de globale opname van aard en oppervlakte van aanwezige verhardingslagen, de mogelijke aanwezigheid van asbesthoudende materialen in opstallen en het beoordelen of sprake is van mogelijke belemmeringen voor de voorgenomen herontwikkeling.

Per fysiek te onderscheiden locatie (bedrijfsterrein / kadastraal perceel / woonlocatie / etc.) zijn op verzoek van de gemeente de volgende onderzoeksvragen zo volledig mogelijk beantwoord:

1. Wat is op dit moment reeds bekend aan onderzoeksresultaten?
 - welke terreindelen / locaties zijn reeds voldoende onderzocht?
 - Welke terreindelen moeten nog worden onderzocht?
 - op welke (deel-)locaties dient aanvullend of nader onderzoek plaats te vinden?
2. Welke (bodembedreigende) bedrijfsactiviteiten hebben binnen het plangebied plaatsgevonden voordat het plangebied als industriegebied werd ingericht?
 - waar hebben deze bedrijfsactiviteiten exact plaatsgevonden?
 - gedurende welke periode hebben deze bedrijfsactiviteiten exact plaatsgevonden?
 - zijn de betreffende deellocaties voldoende gesaneerd?

conclusies deelonderzoek A - Vooronderzoek conform NEN 5725

Uit deelonderzoek A1 (luchtfoto-onderzoek) valt af te leiden dat het gehele plangebied tot medio 1950 - 1960 in gebruik is geweest als landbouwgrond. De vroegere openbare weg van Holten naar Rijssen, die diagonaal over het plangebied lag, is in de periode 1950 - 1960 verdwenen bij de realisatie van industrieterrein 'De Kol'.

Uit deelonderzoek A2 (archiefonderzoek) valt af te leiden dat sprake is van 11 verdachte (bedrijfs-) locaties en van 10 niet verdachte locaties. In de twee bijlagenmappen is voornoemd onderscheid gemaakt. Locatie 10 () is dusdanig klein van omvang dat deze kan komen te vervallen. Locatie 16 () is samengevoegd met locatie 15 (). Vanuit historisch oogpunt is tussen deze twee locaties geen duidelijk onderscheid te maken.

conclusies deelonderzoek B - Onderzoekshypothese en onderzoeksstrategie

Op basis van de resultaten uit deelonderzoek A is voor nagenoeg alle locaties een onderzoekshypothese en een onderzoeksstrategie opgesteld.

Voor bijna alle verdachte locaties kan de hypothese 'verdacht' en de strategie 'NEN-VEP' worden gehanteerd. Voor de overige locaties kan de hypothese 'niet-verdacht' en de strategie NEN-ONV worden gehanteerd.

conclusies deelonderzoek C - Dossierstudie aanwezigheid asbest opstallen

Uit het beperkte dossieronderzoek blijkt dat op basis van de geraadpleegde bouw- en bestektekeningen de opstallen van 12 van de 23 locaties als 'asbestverdacht' moeten worden beschouwd.

conclusies deelonderzoek D - Vastleggen per locatie van aanwezige opstallen

Tijdens het historisch onderzoek zijn van alle locaties de aanwezige opstallen door middel van foto's vastgelegd en per afzonderlijke locatie opgenomen in de bijlagenmappen.

conclusies deelonderzoek E - Vastleggen verharding per locatie

Tijdens het historisch onderzoek zijn van alle locaties de aanwezige verhardingen vastgelegd op tekening en per afzonderlijke locatie opgenomen in de bijlagenmappen. Daarbij is per locatie een inschatting gemaakt van de oppervlakte en soort aanwezige verhardingen.

resumé:

Op basis van het vooronderzoek wordt geconcludeerd dat binnen het plangebied in totaal 11 locaties (circa 75% van het plangebied) als verdacht moeten worden beschouwd. Deze 11 locaties worden als 'verdacht' beschouwd vanwege de (vroegere) aanwezigheid van met name ondergrondse opslagtanks voor brandstoffen (6 locaties), spuitcabines (2 locaties) en wasplaatsen (3 locaties).

De overige 10 (bedrijfs)locaties inclusief de openbare percelen (circa 25% van het plangebied) kunnen als 'niet-verdacht' worden beschouwd.

Gelet op de resultaten van het uitgevoerde historisch onderzoek is met voldoende zekerheid vastgesteld dat alle historisch verdachte bodemrelevante (bedrijfs)activiteiten in beeld zijn gebracht en benoemd.

Gelet op de resultaten van de in de afgelopen jaren uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken zijn er geen aanwijzingen dat er sprake is van grootschalig verontreinigde locaties binnen het plangebied. Voor een groot aantal locaties moet nog wel een aanvullend bodemonderzoek worden uitgevoerd om de definitieve bodemkwaliteit in beeld te brengen of aanwezige kleinschalige verontreinigingen verder af te perken.

Kleinschalige verontreinigingen worden tijdens het bouwrijp maken van het plangebied of in combinatie met het slopen van de aanwezige bedrijfsgebouwen verwijderd en ons uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit van het plangebied zodanig moet zijn dat deze geschikt is voor het beoogde doel.

De bodemonderzoeken die zijn uitgevoerd en noodzakelijk zijn voor de vaststelling, zijn in de toelichting van het plan opgenomen. Ook is aandacht besteed aan het asbest aspect. Ten behoeve van de voorbereiding van het sloopbestek en het verlenen van de omgevingsvergunning voor het slopen zijn de onderzoeken ten aanzien van asbest in de gebouwen uitgevoerd.

In 2009 wordt gestart met het slopen van de binnen het plangebied aanwezige bebouwing. In combinatie met de sloop wordt aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd om zeker te stellen dat eventueel onder de verwijderde bebouwing aanwezige verontreinigingen alsnog worden gesignaleerd en in kaart worden gebracht. Na de sloop worden eventueel aanwezige verontreinigingen verwijderd conform de hiervoor geldende regels.

In de grondexploitatie is een post van 350.000 euro opgenomen om eventuele kleinschalige verontreinigingen die na de sloop van de bebouwing worden gesignaleerd op te lossen.

De einddoelstelling voor het aspect bodemkwaliteit (=geschikt voor multifunctioneel gebruik) is zodanig dat bij het opstellen en doorlopen van het bestemmingsplan(proces) geen specifieke eisen worden gesteld aan de ruimtelijke inrichting van het plangebied voor het aspect bodemkwaliteit.

resultaten aanvullende bodemonderzoeken

Na sloop van de bestaande bebouwing op het bedrijventerrein De Kol kunnen aanvullende onderzoeken naar de bodemkwaliteit worden uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zullen worden getoetst aan de bodemdoelstelling 'geschikt voor de functie wonen' en als basis dienen voor het afgeven van omgevingsvergunningen voor het bouwen voor de te realiseren bebouwing.

bedrijvigheid

Met de verplaatsing van de bedrijven die momenteel op De Kol gevestigd zijn verdwijnen ook de bronnen die hinderlijk kunnen zijn voor omliggende hindergevoelige functies zoals woningen. Derhalve zal industrielawaai of een andere vorm van hinder als gevolg van het bestaande bedrijventerrein De Kol in de eindsituatie geen rol spelen. Wel zal tijdens het transformatieproces de (geluid)hinder van nog op het terrein actieve bedrijven in de gaten moeten worden gehouden waarmee in voorliggend bestemmingsplan rekening is gehouden door middel van de gebiedsaanduiding "Milieuzone". Nieuwbouw van woningen of gebouwen ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen is hier niet mogelijk totdat de hinderlijke bedrijvigheid is beëindigd.

Voorts zijn er nog omliggende bedrijven, zoals Encko, waarmee in voorliggend bestemmingsplan rekening is gehouden door geen milieugevoelige bestemmingen binnen de milieucontour van Encko op te nemen. Nieuwbouw van woningen is hier niet mogelijk totdat de milieucontour veroorzakende bedrijvigheid is beëindigd en het bestemmingsplan is herzien. In paragraaf 2.5 van deze toelichting is reeds uitvoerig ingegaan op de wijze waarop de ontwikkeling van De Kol gefaseerd zal worden uitgevoerd en zijn de milieutechnische aspecten beschreven.

Aan de gronden waarop het bedrijf Hogeslag () is gelegen is een woonbestemming toegekend. In verband met de gefaseerde ontwikkeling wordt voor de periode dat het bedrijf nog aanwezig is, voor de overgangsperiode door middel van de aanduiding "Milieuzone" rekening gehouden met de milieuzonering voor dit bedrijf. Hetzelfde geldt voor de brandweerkazerne.

Voor het bedrijf Industriële ontwerp B.V. aan de () is nog geen nieuwe locatie voorhanden. Om die reden is dit perceel voorzien van een passende bestemming Bedrijf, waarbij maximaal categorie 1 en 2 uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten is toegestaan. Met een wijzigingsbevoegdheid is realisatie naar een groenbestemming op deze locatie mogelijk.

Ook de bestaande opslagloods aan de Waagweg () is voorzien van dezelfde passende bedrijfsbestemming. Voor deze gronden ter plaatse van de aanduiding Wro-zone-wijzigingsgebied 2 is eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hiermee kan aan deze gronden de bestemming "Wonen", "Tuin", "Verkeer - Verblijf" en/of "Groen" worden toegekend.

Wat betreft de overige functies in en om het plangebied kan worden gesteld dat voor een school (de verplaatste Holterenkschool)/gymlokaal conform de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering (2007)' een indicatieve afstand van 30 meter moet worden aangehouden ten opzichte van hindergevoelige functies zoals woningen. Het aspect 'geluid' is hiervoor de maatgevende factor. De bestaande woningen hebben voldoende afstand van de projecteerde school (minimaal 30 meter). De nieuw te bouwen woningen hebben voldoende afstand of zijn met de voorgevel naar de school c.q. gymlokaal gericht waardoor de tuinzijde van deze woningen geluidluw is.

De overige bedrijven binnen het plangebied, zullen voor vaststelling van voorliggend plan zijn gesaneerd.

geurhinder

Voor wat betreft geurhinder, veroorzaakt door Enkco, geldt het volgende; Uit de "Intentieverklaring uitvoering milieubeleid vleesindustrie" en de geformuleerde Integrale Milieutaakstelling Vleesindustrie blijkt dat de milieudoelstellingen van het convenant vleesindustrie overeenkomen met hetgeen in de bijzondere regeling voor de vleesindustrie van de NeR is opgenomen. Het convenant vleesindustrie is vervallen. Het kan echter nog wel worden aangemerkt als meest recent milieuhygiënisch inzicht. Daarom is deze beschikking nog wel geraadpleegd.

De vergunde productieprocessen van Enkco komen overeen of zijn vergelijkbaar met de in paragraaf 3.3.-B5 onderdeel 3 van de NeR genoemde bijzondere regeling. Als richtwaarde voor het acceptabele hinderniveau wordt in de bijzondere regeling B5 een geurconcentratie van 1.9 ge/m³ als 98-percentiel gebruikt. Als de bovengrens wordt in de regeling een geurconcentratie van 5ge/m³ als 98-percentiel gebruikt.

Voor het bestemmingsplan De Kol is uitgegaan van de 1,0 ge/m³ contour. Op de hindercontouren kaart is deze 1,0 ge/m³ contour ook aangegeven. Alle woningen die op basis van dit bestemmingsplan worden toegelaten liggen buiten deze contour. Deze valt overigens grotendeels binnen de geluidscontour van 40 dB(A), die maatgevend is voor de toelaatbaarheid van woningen op De Kol.

luchtkwaliteit

In opdracht van de gemeente Rijssen-Holten heeft DHV B.V. de situatie van de luchtkwaliteit in kaart gebracht voor de combinatie van de bestemmingsplannen Wansinktracé en Zilverzandtracé, het structuurplan De Kol en structuurschets De Kom in Holten.

De gemeente Rijssen-Holten heeft verkeersgegevens beschikbaar voor het jaar 2020. De gemeente verwacht in 2020 klaar te zijn met zowel de uitvoering van de twee wegtraçees Wansinktracé en Zilverzandtracé als de geplande realisatie van de woningen in De Kol en De Kom. Deze ontwikkelingen zijn dan ook opgenomen in het verkeersmodel 2020. Om er zeker van te zijn dat de normen uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden, is voor het doorrekenen van 2010 uitgegaan van de verkeerscijfers van 2020. Dit betekent een worst-case situatie, omdat het aantal motorvoertuigen dat in 2010 over de wegen in Holten rijdt, lager zal liggen.

Het luchtonderzoek voor de situatie met planontwikkeling is uitgegaan van de situatie ná realisatie van de vier genoemde ontwikkelingen: Wansinktracé, Zilverzandtracé, woningen De Kol en woningen de Kom.

Geen overschrijdingen voor stikstofdioxide (NO₂)

In 2010 en 2020 vindt ten gevolge van de bijdrage van verkeer met planontwikkeling geen overschrijding plaats van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ uit de Wik.

Geen overschrijdingen voor Fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5})

Langs de onderzochte wegvakken vindt met planontwikkeling in 2010 en 2020 geen overschrijding plaats van de jaargemiddelde grenswaarde en het aantal toegestane overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ uit de Wik.

Op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten is overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} welke in 2015 van kracht wordt, langs de onderzochte wegvakken redelijkerwijs uitgesloten.

Geen overschrijdingen voor overige Wik-stoffen

Langs de onderzochte wegvakken is overschrijding van de grenswaarden voor de overige Wik-stoffen redelijkerwijs uitgesloten.

Conclusie

Op basis van dit luchtonderzoek voldoet de realisatie van de plannen Wansinktracé, Zilverzandtracé, woningen De Kol en woningen de Kom in Holten aan art. 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

Er zijn geen problemen te verwachten ten aanzien van de in voorbereiding zijnde AMvB-Gevoelige bestemmingen, aangezien er geen sprake is van een overschrijdingssituatie. Het onderzoek luchtkwaliteit is als separate bijlage bijgevoegd.

externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen groepsrisico en plaatsgebonden risico. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het

aantal mogelijke slachtoffers. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

wettelijke toets vervoer gevaarlijk stoffen over spoor

Voor wat betreft groepsrisico, effectbenadering en risicovol transport hanteert de gemeente Rijssen-Holten de volgende uitgangspunten:

- In verblijfsgebieden worden geen risicobronnen geïntroduceerd.
- In de directe omgeving van bestaande en geprojecteerde risicobronnen worden geen (beperkt) kwetsbare objecten en verblijfsgebieden geïntroduceerd.
- Risicobronnen worden niet geïntroduceerd als zich in de omgeving bestaande en geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten en verblijfsgebieden bevinden, tenzij uit beoordeling blijkt dat de aard en omvang van het risico beheersbaar is.
- Bij het beoordelen van risicosituaties worden aanvullend op de beoordeling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit betrokken.

Door Royal Haskoning is het groepsrisico en het plaatsgebonden risico Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor bepaald (rapport 9S0700.01 van 16 augustus 2006). De uitgangspunten van de gegevens zijn medio 2009 geverifieerd en onveranderd gebleven, deze berekening zijn nog steeds actueel en kunnen daarmee worden gebruikt voor de beoordeling van het groepsrisico. De contour voor het plaatsgebonden risico (PR) van het spoor ligt op de spooras en voldoet aan de wettelijke norm van 10-6. De geplande nieuwbouw ligt buiten de vastgestelde contour. Het groepsrisico (vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor) neemt toe, maar ligt nog ver beneden de oriënterende waarde. De maximale effectafstand door een spoorongeval met gevaarlijke stoffen wordt veroorzaakt door het (incidentele) transport van chloor. Omdat chloor niet meer structureel wordt vervoerd wordt dit scenario niet gehanteerd. Voor het doorgaande spoor Almelo-Deventer geldt als scenario het transport van brandbare gassen (LPG) en het ontstaan van een BLEVE (boiling liquid expanding vapour explosion = kokende vloeistofgasexpansie-explosie). De hiervoor gehanteerde maximale effectafstand is 250 meter voor een 'koude' BLEVE (falen van de wagon door bijvoorbeeld impact) en 310 meter voor een 'warme' BLEVE, veroorzaakt door opwarming van de tankwand.

wettelijke toets ammoniakkoelinstallatie Enkco

Het bedrijf Enkco, dat zich buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan bevindt, beschikt over een tweetal ammoniakkoelinstallaties verspreidt over twee machinekamers. De grootste installatie bevat 4.110 kg ammoniak bij een hoogste temperatuur van -9°C. De kleinste installatie bevat 1.400 kg ammoniak bij -25°C. Daarmee valt het bedrijf Enkco onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen en moet bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van het bedrijf worden getoetst aan de regels uit dit Besluit.

Voor ammoniakkoelinstallaties gelden, wanneer aan de randvoorwaarden wordt voldaan, de afstanden uit de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (1 juli 2007). Op basis van onderzoeken blijkt dat voor het bedrijf Enkco een daadwerkelijke veiligheidsafstand (plaatsgebondenrisico 10-6) van 60 meter geldt. Op de faseringskaart welke bij paragraaf 2.5 is opgenomen is de veiligheidsafstand van 60 meter van Encko afgebeeld.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan worden gesteld dat de toetsingstabel 6 uit het Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI) voor de installaties de volgende afstanden voor de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico geeft:

- machinekamer 1: 4.111 kg, $T = > -5^{\circ}\text{C}$, opstellingsuitvoering 1, leidingdiameter naar verdamper DN60 - PR 10-6 contour 60 meter vanaf machinekamer;
- machinekamer 2: 1.395 kg, $T = > -5^{\circ}\text{C}$, opstellingsuitvoering 2 □ geen 10-6 contour buiten de inrichting.

Wat betreft het groepsrisico kan worden gesteld dat het REVI aangeeft binnen welke afstand het groepsrisico moet worden bepaald. Deze afstand noemt men het invloedsgebied. Voor geen van beide installaties is in tabel 3 van het REVI een invloedsgebied gegeven. Het groepsrisico hoeft niet te worden bepaald.

Voor de rampenbestrijding/hulpverleningsdiensten en volgens het gemeentelijk extern veiligheidsbeleid moet een maximale effectafstand worden bepaald. In het TNO-rapport "Risicoanalyse van drie ammoniakkoelinstallaties in de gemeente Rijssen" van juni 2002 is de maximale effectafstand berekend voor het weertype F2 (stabiel weer en een windsnelheid van 1,5 m/s). Deze weeromstandigheid komt alleen voor op rustige winter- en zomeravonden (ongeveer 20% van de tijd). Als concentratiegrens is de levensbedreigende waarde gebruikt uit de VROM-uitgave "Interventiewaarde gevaarlijke stoffen 2006". Aan de maximale effectafstand is geen norm verbonden. Deze afstand is bedoeld als informatie voor de brandweer in het kader van de voorbereiding op de rampenbestrijding.

Bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt in de hulpverlening gebruikgemaakt van zogenaamde 'interventiewaarden'. Met behulp van deze interventiewaarden kan een uitspraak worden gedaan over mogelijke gezondheidsschade bij blootgestelde personen. Er worden door de hulpverleningsdienst drie waarden onderscheiden:



AGW weerklassse D windsnelheid 5 m/s



- de voorlichtingsrichtwaarde (VRW):
Dit is de waarde die met grote waarschijnlijkheid door het merendeel van de blootgestelde bevolking als hinderlijk wordt waargenomen, of waarboven lichte, snel reversibele gezondheidseffecten mogelijk zijn bij een blootstelling van één uur. Voor ammoniak is deze 20 mg/m³;
- de alarmeringsgrenswaarde (AGW):
Dit is de waarde waarboven irreversibele of andere ernstige gezondheidsschade kan optreden door directe toxische effecten bij een blootstelling van één uur. Voor ammoniak is deze 100 mg/m³;
- de levensbedreigende waarde (LBW):
Dit is de waarde waarboven mogelijke sterfte of een levensbedreigende aandoening door toxische effecten kan optreden binnen enkele dagen na blootstelling van één uur. Voor ammoniak is deze 500 mg/m³.

Bij een stabiele weersomstandigheid en een windsnelheid van 1,5 m/s ligt de grens voor de LBW op ongeveer 330 meter en de AGW op ongeveer 1.850 meter. Bij interpretatie van deze afstanden moet rekening gehouden worden met het feit dat het hier gaat om AGW weerklassen D windsnelheid 5 m/s een worstcase-scenario bij een zeer specifieke weersomstandigheid die slechts 20% van de tijd voorkomt. Bij de meest voorkomende weersomstandigheid (onstabiel weer en een windsnelheid van 5 m/s) ligt de LBW binnen de terreingrenzen en komt de AGW iets ten zuiden van de Kerkhofsweg tot aan de Stationsweg en tot aan de Industrieweg te liggen. Dit is net buiten de nieuw te realiseren woningen die ten oosten van de Industriestraat zijn gepland en dus zeker buiten de woningen in voorliggend plangebied.

pro-actie en preventie

Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is een groot aantal risico's niet weg te nemen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is een gegeven. Wel dient opgemerkt te worden dat de verwachting is dat de hoeveelheid van deze stoffen na ingebruikname van de Betuwelijn minder zal worden. Ook de aanwezigheid van een ammoniakkoelinstallatie bij het bedrijf Enkco is een gegeven. De aanwezige installatie is vergund met een milieuvergunning en voldoet aan de wettelijke eisen. Het ombouwen van de installatie naar een ammoniakvrije koelinstallatie is technisch gezien nog niet mogelijk. Zoals bij andere grote branden zal een brand bij de Enkco al snel leiden tot grote rookoverlast in het benedenwindse gebied en zal leiden tot een grootschalige inzet van brandweer en politie.

preparatie en repressie

repressieve maatregelen rondom het spoor

Bij het ontwerp en de aanleg van de wijk is en wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de aanwezige risico's van spoor en Enkco. Dit is onder meer gedaan door te zorgen voor een voldoende bereikbaarheid van de verschillende objecten. Dit alles in overleg met de gemeentelijke brandweer. Bij de indeling van de wijk is ook gekeken naar de mogelijkheden voor ontvluchting en zelfredzaamheid. De samenstelling van de wijk kan als gemiddeld worden beschouwd. Er zijn geen specifieke objecten voor beperkt zelfredzame groepen. In overleg met de gemeentelijke brandweer is gekeken naar de aanwezige wegen. Deze zijn voldoende geschikt om het gebied bij een (dreigende) calamiteit te verlaten. Potentiële nieuwe (maar ook bestaande) inwoners moeten worden geïnformeerd over de risico's en de mogelijkheden die men zelf heeft om te handelen (ventilatie, vluchtwegen en dergelijke). Het traject voor risicocommunicatie is regionaal gestart en

zal ook worden toegepast op "De Kol". Tijdens de verkoopprocedure van de woning zullen de toekomstige bewoners door middel van een folder (zie pag. 7 IVA) op de hoogte worden gebracht van de risico's en de genomen c.q. te nemen maatregelen bij een calamiteit. Ook worden de te treffen bouwtechnische maatregelen aan de bouwers/architecten bekend gemaakt. Maatregelen die hierbij worden genomen zijn o.a. goede vluchtmogelijkheden in de gebouwen (uitgang aan de zuidzijde), mogelijkheid tot het handmatig (centraal) uitzetten van ventilatie, mogelijk luchtdicht bouwen, brandwerende gevels en splinterwerend glas (aan spoorzijde).

bluswatervoorziening

De primaire bluswatervoorziening wordt aangebracht in de vorm van brandkranen. Ook langs het spoor (Waagweg) zullen voldoende brandkranen worden geplaatst. De plaatsing van deze brandkranen zal in overleg met de brandweer worden bepaald. In het plangebied is geen open water aanwezig. Om deze reden zal de bluswatervoorziening primair met brandkranen verzorgd worden. De secundaire bluswatervoorziening is niet gefaciliteerd. Tertiair kan bluswater worden onttrokken uit de visvijver bij 't Vletgoor. De brandkranen in de woonwijk zelf zullen een minimaal debiet krijgen van 30 m³ per uur de brandkranen langs het spoor krijgen een minimaal debiet van 60m³ per uur ten behoeve van externe veiligheid spoor. De brandkranen zullen om de 80 meter worden aangebracht. Bij wijkvoorzieningen of bijzondere objecten als scholen en verzorgingsflats etc. wordt 60 m³ per uur aangebracht.

Enkco

De kans dat er grote hoeveelheden ammoniak vrijkomen bij het bedrijf Enkco is niet groot. Mocht deze situatie zich toch onverhoopt voordoen dan moeten maatregelen in een groot benedenwinds gebied worden getroffen.

Enkele mogelijkheden om de vrijgekomen ammoniak te bestrijden zijn:

- 1 Ammoniakwasinstallatie
- 2 Droge leidingen
- 3 Snel ter plaatse zijn met water van elders

Ammoniakwasinstallatie

Er is een technische mogelijkheid om in een vroeg stadium de ammoniak te neutraliseren met een ammoniakvernietigingsinstallatie. Dit is een relatief dure oplossing.

Droge leidingen

Een tweede optie is het vast aanbrengen van monitoren met droge leidingen die op afstand aangesloten kunnen worden op een tankautospuut. Door het aanbrengen van deze voorzieningen wordt de tijd tussen alarmering en het treffen van maatregelen enorm bekort.

Snel ter plaatse zijn met water van elders

In het huidige uitrukvoorstel is geregeld dat er twee tankautosputten uitrukken en binnen 8 minuten ter plekke zijn. Inmiddels is een watertank van 15m³ door de brandweer aangeschaft. De aanvoer van deze tank zal in de alarmering voor Enkco moeten worden opgenomen. Hiermee is gegarandeerd dat voldoende bluswater aanwezig is.

Omdat bij de meest voorkomende weersomstandigheden de effecten (AGW) tot aan de Industriestraat reiken en niet over het te ontwikkelen gebied komen (slechts 20% van de gevallen) wordt het plaatsen van een ammoniakvernietigingsinstallatie en droge leidingen niet als redelijke eis beschouwd. Voor de beperkte overige 20% is het snel ter plaatse

zijn met water van elders afdoende. Daarbij zal het bereikbaarheidsplan en het aanvalsplan en de bijbehorende alarmering aangepast worden aan de nieuwe situatie. Ook zal in de eerder genoemde voorlichtingsfolder dit onderwerp worden opgenomen.

alarmering bevolking bij vrijkomen toxische stof vervoer over spoor en ENKCO (bijvoorbeeld ammoniak)

De informatievoorziening naar de bevolking bij een ongeval met ammoniak dient gericht te zijn op het scenario 'schuilen'. De aanwezige (WAS) sirene heeft geluidsdekking binnen het plangebied. Goede informatie over risico's en tijdens calamiteiten is een belangrijk middel om zelfredzaamheid te verhogen. Een tijdige alarmering is essentieel. In het aanvalsplan ENKCO en het coördinatieplan calamiteiten spoor wordt dit opgenomen. In de voorlichtingsfolder zullen de bewoners ook worden geïnformeerd.

alarmering bevolking bij spoorongeval BLEVE

Maatgevende effecten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor staan beschreven in het regionaal vastgestelde 'coördinatieplan spoorwegen'. Middels dit plan bereiden de hulpdiensten en de gemeenten zich voor op (onder andere) een grootschalig ongeval op het spoor waarbij toxische stoffen vrijkomen én op een grootschalig ongeval met LPG, waarbij een warme BLEVE (Bioling Liquid Expanded Vapour Explosion) het uitgangspunt is. De bereikbaarheid van het plangebied door groot materieel van de hulpdiensten en de aanwezigheid van toereikende bluswatervoorzieningen zijn belangrijke schakels (zie aldaar).

De Hulpverleningsdienst Regio Twente heeft voor grote calamiteiten op het spoor een coördinatieplan opgesteld. Binnen dit coördinatieplan is aandacht besteed aan de mogelijkheden van het bestrijden en beperken van een ramp of zwaar ongeval op het spoor, waarvan de effecten zich over de omgeving zullen uitstrekken. In algemene zin (dus niet locatiegebonden) maken ontvluchtingsmogelijkheden, ontruimingsscenario's en grootschalige inzet van repressief hulpverlenend personeel deel uit van het coördinatieplan. Door het plan te beoefenen en met enige regelmaat aan de actuele fysieke situatie te toetsen (en indien noodzakelijk bij te stellen), bereiden de hulpdiensten zich voor op de bestrijding van een grootschalig ongeval op het spoor. Daarbij wordt aangetekend dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is en in het eerste uur de hulpverlenende capaciteit per definitie beperkt is.

gemeentelijk beleid externe veiligheid

De geplande bestemmingsplanherziening voldoet aan de uitgangspunten van het door de gemeenteraad op 29 januari 2007 vastgestelde externe veiligheidsbeleid.

Er wordt voldaan aan alle wettelijke normen en de adviezen van de hulpdiensten met betrekking tot bereikbaarheid en bestrijdbaarheid zijn verwerkt in de plannen.

samenvatting en aanbevelingen externe veiligheid

Er zijn veiligheidstechnisch geen wettelijke of beleidsmatige belemmeringen om "De Kol" te ontwikkelen. Wettelijk gezien hoeft er geen verantwoording Groepsrisico plaats te vinden. De wettelijke 10-6 contour van het plaatsgebonden risico (spoor en ENKCO) heeft geen effecten op de te realiseren woningbouw plannen Voor Enkco spelen op basis van het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) het Persoonsgebonden Risico en Groepsrisico geen rol (PR valt buiten plangebied en invloedsgebied is niet-aanwezig). Bij de planvorming is nadrukkelijk aandacht gegeven aan enkele beheersmaatregelen omdat het risicobedrijf Enkco aanwezig is aan de rand van de woonwijk, aan de Noordzijde de route gevaarlijke stoffen over het spoor loopt en er veel verkeer langs de wijk komt. Het aanvalsplan voor Enkco wordt aangevuld met alarmering en tijdige opschaling. Het bestemmingsplangebied ligt gedeeltelijk in het effectgebied voor ammoniak en het spoor. Uit het ingewonnen advies en vooroverleg met de hulpverleningsdienst regio Twente is gebleken dat er wordt voldaan aan het gemeentelijke veiligheidsbeleid. De genomen risico's zijn door het treffen van maatregelen in de repressieve sfeer tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht.

Verantwoording toename GR

Ondanks een toename van het GR wordt het bestemmen van "De Kol" tot woonwijk acceptabel geacht. Er wordt ruim aan het gemeentelijke EV-beleid voldaan (de oriënterende waarde wordt niet overschreden) en er zijn voldoende maatregelen in de repressieve sfeer te treffen zodat er geen onaanvaardbaar risico wordt genomen.

De plaatselijke en de regionale brandweer hebben ingestemd met de plannen. Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten dat zij de verantwoording neemt voor de toename van het groepsrisico zoals verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan waarbij de in de toelichting aangegeven maatregelen in de sfeer van repressie, proactie en informatie worden uitgevoerd.

Conclusie milieu

Voorname milieuaspecten leggen voor wat betreft de ontwikkeling een druk op het plangebied. Vorenstaande betekent dat delen van het plangebied pas ontwikkeld kunnen worden als ter plaatse een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. De transformatie van het terrein De Kol zal om die reden gefaseerd plaatsvinden. In paragraaf 2.5 is uitvoering ingegaan op de wijze waarop de rechten van de bestaande bedrijven wordt gewaarborgd en gefaseerde uitvoering in juridisch planologische zin vorm kan krijgen.

In het bestemmingsplan De Kol is de gefaseerde woningbouwontwikkeling op een tweetal manieren juridisch/planologische gewaarborgd;

- aanduiding 'milieuzone'

In bestemmingsplan De Kol is met de fasering rekening gehouden door de aanduiding 'milieuzone', dat als het ware een voorlopig bouwverbod voor milieuhindergevoelige bebouwing inhoudt. Vervolgens kan binnen de aanduiding 'Milieuzone' bij omgevingsvergunning worden afgeweken voor het toestaan van het bouwen overeenkomstig de bestemmingen, indien wordt aangetoond dat ter plaatse een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.

- wijzigingsbevoegdheid

Voor de geprojecteerde woningen op locaties van nu nog bestaande bedrijven geldt dat deze pas kunnen worden gerealiseerd op het moment dat de bedrijvigheid is beëindigd of op het moment dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geboden. Voor de locatie waar de schuur van [REDACTED] is gevestigd (zie faseringskaart) is daartoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wro-zone - wijzigingsgebied 2) naar de bestemmingen wonen, tuin groen en verkeer-verblijfsgebied. Voor de locatie waar het bedrijf Kuijt is gevestigd (zie faseringskaart) is eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wro-zone - wijzigingsgebied 1) maar deze beperkt zich tot een wijziging naar de bestemming groen. Deze gronden zijn namelijk binnen de milieucontour van Enkco gelegen, waardoor de bestemming wonen vooralsnog niet kan worden gerealiseerd. Hiermee is de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven gewaarborgd.

3.3 WATER

provinciaal beleid

waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+

Algemeen wordt erkend dat, meer dan in het verleden, bij activiteiten rekening gehouden moet worden met water. Water moet een meer sturende rol vervullen. Dit is des te meer van belang in het licht van klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling. In het algemeen is het nodig watersystemen te herstellen, kwalitatief en kwantitatief, zowel internationaal, nationaal, regionaal als lokaal.

Bij de locatiekeuze van nieuwe functies/activiteiten en bij het herinrichten van bestaande gebieden moet het water nadrukkelijk betrokken worden. Aanvullende inrichtingsmaatregelen zullen aan de orde zijn om eventuele negatieve gevolgen te voorkomen en positieve effecten te bewerkstelligen. Vergroting van de wateroppervlakte en het langer vasthouden van water zijn daarbij van belang. In de groene ruimte gaat het vooral om ruimte creëren voor het watersysteem. Daarnaast gaat het zowel in de bebouwde omgeving, als in de groene ruimte om het terugdringen van de belasting van het watersysteem met schadelijke stoffen. Meer rekening houden met de eigenschappen van het watersysteem levert een bijdrage aan het voorkomen van problemen zoals wateroverlast, geeft minder nadelige milieueffecten en bespaart kosten.

beleid waterschap Rijn en IJssel

Het Waterschap Rijn en IJssel werkt aan het realiseren en in stand houden van een duurzaam en aantrekkelijk watersysteem en het beschermen van het beheersgebied tegen wateroverlast en overstromingen. Het waterschap stelt de volgende doelen:

- de watersystemen zijn in balans en kunnen tegen een stootje. Dit betekent dat perioden met grote neerslaghoeveelheden of perioden van extreme droogte geen grote maatschappelijke, ecologische of financiële gevolgen hebben;
- het water wordt zoveel mogelijk vastgehouden daar waar het valt. In extreme omstandigheden wordt overtollig water zoveel mogelijk in het eigen systeem opgevangen;
- het grondgebruik is afgestemd op de mogelijkheden en beperkingen van de grond, het watersysteem en het waterbeheer;

- water, landbouw en natuur zorgen gezamenlijk voor een aantrekkelijk landschap waar het ook aangenaam recreëren is, zowel in het landelijk gebied, als in de bebouwde gebieden;
- het water is zo schoon dat het optimale leef- en voortplantingsmogelijkheden biedt aan planten en dieren;
- de zwemwateren zijn schoon en helder zodat recreanten zonder risico een frisse duik kunnen nemen.

de Waterparagraaf

Het waterbeleid van Rijk en provincie is gericht op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Het voorkomen van afwenteling door het hantieren van de drietrapsstrategie "Vasthouden-Bergen-Afvoeren" staat hierbij centraal. Voor de waterkwaliteit is het uitgangspunt "stand still - step forward". Watersysteembenadering en integraal waterbeheer dienen als handvaten voor het benutten van de natuurlijke veerkracht van een watersysteem.

In het "Waterbeheersplan 2007-2010" heeft het waterschap Rijn en IJssel deze beleidsdoelstellingen uitgewerkt en vormgegeven voor zijn waterbeheer. Het waterschap streeft naar schoon water, levend water en functioneel water. Het watersysteem dient optimaal afgestemd te zijn op de ruimtelijke functies van een gebied. Aandachtspunten zijn het verbeteren van waterkwaliteit (terugdringen van oppervlaktewatervervuiling) en het voorkomen van wateroverlast. In zowel landelijk- als stedelijk gebied kunnen ruimtelijke ontwikkelingen een positief maar ook een negatief effect hebben op het watersysteem. In de waterparagraaf worden de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling per waterthema afgewogen

huidige situatie plangebied

In 2007 heeft DHV onderzoek⁴ gedaan naar de waterhuishoudkundige aspecten van de herontwikkeling van De Kol tot woongebied. Dit onderzoek omvat de volgende onderdelen:

- het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie om te kijken of er voldoende berging gecreëerd kan worden;
- het beschrijven op hoofdlijnen van de toekomstige waterstructuur in een waterstructuurplan.

In deze paragraaf worden de resultaten van het onderzoek op hoofdlijnen weergegeven. Voor de details wordt verwezen naar het Waterstructuurplan De Kol en De Kom van februari 2007, welke als separate bijlage is bijgevoegd.

kenmerken plangebied

Momenteel is het terrein in gebruik als industriegebied. Het maaiveld in het plangebied varieert tussen NAP +21,30 en NAP +18,30 m. Het plangebied loopt globaal af in noord-oostelijke richting. Uitzondering hierop vormt het meest zuidwestelijke deel; dit loopt af richting de kern van Holten.

geschiktheid voor infiltratie

⁴ DHV B.V. (2007), Memo haalbaarheidsstudie, DHV, kenmerk ON-H 20061734, d.d. 10 januari 2007

Ten aanzien van bodeminfiltratie van hemelwater kan in het algemeen geconcludeerd worden dat de geo-hydrologische eigenschappen voldoen om infiltratie toe te kunnen passen. De grondwaterstand is voldoende laag (ongeveer 9 m -mv). Voor bovengrondse infiltratie zonder bodemverbetering dient de bodemdoorlatendheid circa 1 m/dag te zijn. Aangezien bij het realiseren van voorzieningen vaak grondverbetering toegepast wordt en daarbij zand met hoge doorlatendheid om de voorziening heen aangebracht wordt, is oppervlakkige infiltratie na bodemverbetering mogelijk.

Vanaf een diepte van 1,0 m -mv is de bodem voldoende doorlatend om infiltratie toe te passen.

In De Kol is de grondwaterstand zodanig diep, dat zowel oppervlakkige infiltratiesystemen (open verharding, wadi's, infiltratievelden) als ondergrondse infiltratiesystemen (bijvoorbeeld IT-riolen of kratten) toegepast kunnen worden.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een bedrijventerrein. Bij het toepassen van infiltratie is de kwaliteit van de bodem waarin geïnfiltreerd wordt van belang om verspreiding van eventuele verontreinigingen te voorkomen. Uit het verkennend bodemonderzoek is evenwel niet gebleken dat rekening hoeft te worden gehouden met verontreinigingen. Er wordt daarom vanuit gegaan dat infiltratie kan worden toegepast.

In het plangebied wordt er dan ook voor gekozen om het regenwater in de bodem te infiltreren door middel van IT-riolen in combinatie met kratten, berm passages met lavakoffers onder de wegen.

bestaande riolering

In het plangebied is een gemengd rioolstelsel aanwezig. Het grootste deel van het plangebied voert in westelijke richting onder vrij verval af. Het gebied watert via de riooltransportleiding af in de richting van het hoofdgemaal van Holten. In het meest oostelijke deel is een bemalingsgebied aanwezig. Dit gebied loost via een gemaal op het nabijgelegen vrij verval riool.

verbetering waterhuishoudkundige situatie

De transformatie van bedrijventerrein tot woongebied biedt mogelijkheden om het oorspronkelijke watersysteem zo veel mogelijk te herstellen en de belasting van het oppervlaktewater met verontreinigingen sterk te beperken door infiltratie van hemelwater in de bodem. Hiermee levert het plan een aanzienlijke bijdrage aan de verwezenlijking van de gemeentelijke opgave zoals geformuleerd in het gemeentelijk rioleringsplan.

Door het gebruik van De Kol als industrieterrein is het plangebied grotendeels bebouwd en verhard geraakt. In de huidige tijd is dat ongunstig voor een goede waterhuishouding. De grote hoeveelheid verhard oppervlak noodzaakt tot snelle afvoer van het regenwater hetgeen ter plekke tot verdroging leidt, terwijl elders een overschot aan water ontstaat. Rijssen-Holten wil haar bijdrage leveren aan een goede waterhuishouding in Nederland en heeft daartoe zichzelf een opgave gesteld in het gemeentelijk rioleringsplan. Met de herontwikkeling van De Kol ziet de gemeente kans een aanzienlijke bijdrage te leveren aan deze opgave.

toekomstige waterhuishouding in het plangebied

Om een goede waterhuishouding te garanderen in het plangebied is overleg gevoerd met het waterschap Rijn en IJssel. Aan de hand van een uitvoerige analyse zijn de volgende uitgangspunten voor de toekomstige waterhuishouding in het plangebied opgesteld. In het navolgende zijn de uitgangspunten per onderdeel weergegeven:

omgang met hemelwater

- afvalwater gescheiden houden van schoon hemelwater;
- schoon hemelwater wordt zoveel mogelijk ter plaatse afgekoppeld en zichtbaar geïnfiltreerd, bijvoorbeeld door middel van een zakkolk of goot;
- in de infiltratievoorzieningen wordt 30 mm berging gecreëerd. Dit is conform de norm die in het kader van wateroverlast in het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) is opgenomen;
- afvoerend verhard oppervlak is bepaald op basis van het stedenbouwkundig plan van SAB. Hierbij zijn de volgende kengetallen aangehouden:
 - afvoerend oppervlak per woning is 150 m²;
 - breedte van de doorgaande weg is 12,0 m;
 - breedte van de overige wegen is 9,0 m;
 - bruto oppervlak van de pleintjes is 8.546 m²;
- hoofdwegen en aanliggende bebouwing wateren af via een bermpassage en lavakoffer (Drostestraat). Waar geen ruimte is voor een bermpassage wordt een VGS met een poc van 0,3 mm/h en 4 mm berging toegepast;
- overige wegen en bebouwing wateren af op een IT-stelsel, gecombineerd met kratten of soortgelijke voorzieningen;
- hemelwater van bebouwing wordt zoveel mogelijk zichtbaar bovengronds afgevoerd naar openbaar terrein. Waar bovengrondse afvoer niet mogelijk is, wordt hemelwater ondergronds naar een infiltratieput op eigen terrein met een overloop naar openbaar terrein afgevoerd (principe zoals eerder toegepast in Rijssen);
- het IT-stelsel wordt voor extreme situaties uitgerust met een overloop op de vijver ten noordoosten van het plangebied. In de huidige situatie is er een overstort uit het gemengde stelsel op de vijver aanwezig. Deze zal in de toekomst worden dichtgezet;
- overlopen van het IT-stelsel worden zichtbaar uitgevoerd.

omgang met afvalwater

- Afvalwater (droogweerafvoer of DWA) wordt gescheiden van hemelwater afgevoerd;
- Het DWA riool voert zoveel mogelijk onder vrij verval af op het bestaande gemengde riool van de kern Holten.

invloed op omgeving

- De ontwikkeling mag geen negatieve gevolgen hebben voor de waterhuishouding in het omliggende gebied;
- Ter plaatse van de begraafplaats moet de ontwateringssituatie blijven voldoen aan de eisen die het gebruik hieraan stelt. In het 'Besluit op de lijkbezorging' is aangegeven dat de onderkant van het graf minimaal 0,3 m boven de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) dient te liggen. De toekomstige ontwikkeling mag geen nadelige gevolgen hebben voor de ontwateringssituatie ter plaatse van de begraafplaats.

watertoetstabel

Aan de hand van een aantal vragen over diverse waterthema's ontstaat een beeld van welke waterthema's relevant zijn om rekening te houden bij de planontwikkeling. De waterthema's zijn in onderstaande watertoetstabel opgenomen.

Thema	Toetsvraag	Relevant ⁵
HOOFDTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering?	Nee
	2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)?	Nee
	2. Ligt in het plangebied een persleiding van WRIJ?	Nee
	3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Nee
Wateroverlast (oppervlaktewater)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak?	Nee
	2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak?	Ja
	3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Nee
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond?	Nee
	2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van de Rijn of IJssel?	Nee
	3. Is in het plangebied sprake van kwel?	Nee
	4. Beoogt het plan dempen van slotjes of andere wateren?	Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd?	Nee
	2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water?	Nee
	3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	Nee
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Nee
Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel?	Ja
	2. Bevinden zich, of komen er functies, in of nabij het plangebied die milieuhygiënische of verdrinkingsrisico's met zich meebrengen (zwemmen, spelen, tuinen aan water)?	Ja
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Nee
	2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Nee
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Nee
AANDACHTSTHEMA'S		
Recreatie	1. Bevinden zich in het plangebied watergangen en/of gronden in beheer van het waterschap waar actief recreatief medegebruik mogelijk wordt?	Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Nee

toelichting per relevant waterhuishoudkundig thema***Veiligheid***

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema veiligheid behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

⁵ als op één of meer vragen per waterthema Ja wordt geantwoord dan is het thema relevant en zal een toelichting in het bestemmingsplan opgenomen worden.

Riolering en Afvalwaterketen

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema riolering en afvalwaterketen behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Wateroverlast

Door de ontwikkelingen in het plangebied is het mogelijk om verhard oppervlak af te koppelen van het rioolstelsel zodat de kans op wateroverlast door toekomstige regenbuien wordt verminderd. Het gaat hierbij om 5,9 ha. Dit afgekoppelde regenwater wordt volgens de trits vasthouden - bergen – afvoeren behandeld. In het plan is ruimte gereserveerd voor wadi's en infiltratiesystemen. Voor de dimensioneringsberekeningen van de diverse voorzieningen wordt verwezen naar het waterhuishoudkundigplan dat goed gekeurd is door het waterschap.

Grondwateroverlast

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema Grondwateroverlast behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Oppervlaktewaterkwaliteit

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema Grondwateroverlast behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Grondwaterkwaliteit

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema Grondwaterkwaliteit behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Volksgezondheid

Net buiten het plangebied (Drostenstraat/Lageweg) ligt een vijver. Deze vijver fungeert momenteel als retentiebekken voor het overstortwater uit het gemengde stelsel. In het plangebied wordt grootschalig afgekoppeld. Hierdoor is het mogelijk de overstort aan de Drostenstraat/Lageweg na de afkoppeling van het verhard oppervlak te saneren. Na het saneren van de gemengdriooloverstort zijn de milieuhygiënische risico's tot een minimum beperkt. Het doel is de betrokken vijver te benutten voor de retentie en infiltratie van het hemelwater afkomstig uit het plangebied. Om het risico op verdrinking te beperken zijn in het verleden al flauwe taluds aangebracht.

Verdroging

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema verdroging behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Natte natuur

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema natte natuur behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Inrichting en beheer

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema inrichting en beheer behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Recreatie

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema recreatie behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

Cultuurhistorie

De antwoorden op de vragen met betrekking tot het waterthema cultuurhistorie behoeven geen nadere uitwerking en/of toelichting.

conclusie overleg waterschap

Na het overleg met het waterschap zijn alle uitgangspunten verwerkt in het plan. Het waterschap heeft middels een brief gereageerd op het bestemmingsplan aangegeven akkoord te zijn met de ontwikkeling. Vervolgens is nogmaals via een email gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. Deze opmerkingen van het waterschap zijn inmiddels verwerkt in het bestemmingsplan. Over de haalbaarheidsstudie van DHV is uitvoerig overleg gevoegd. Het waterschap heeft de haalbaarheidsstudie uiteindelijk akkoord bevonden en stemt in met de in het plan toegepaste maatregelen. Het wateroverleg wordt hiermee als afgerond beschouwd.

3.4 FLORA EN FAUNA

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de bestaande natuurwaarden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. In 2006/2007 is door SAB in opdracht van de gemeente onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke effecten op flora en fauna. Dit onderzoek had betrekking op drie deellocaties in Holten waarvan er twee voor dit structuurplan relevant zijn: De Kol en de huidige locatie van de Holterenkschool. De resultaten van dit onderzoek, in definitieve vorm gerapporteerd op 14 februari 2007, worden hierna kort weergegeven. Voor soortenbescherming is het wettelijk kader van de Flora- en faunawet van toepassing. Deze wet biedt bescherming aan veel van de in Nederland voorkomende dier- en plantensoorten. Soortenbescherming is altijd van toepassing. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten. Hiertoe moet een flora- en faunaonderzoek worden uitgevoerd op het moment dat de concrete plannen voor het gebied duidelijk zijn.

Gebiedsbescherming in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn kan aan de orde zijn als een gebied in of vlak bij een aangewezen Speciale Beschermingszone (SBZ) in het kader van Natura2000 ligt. In de Nederlandse wetgeving zijn de kaders uit deze richtlijnen opgenomen in de Natuurbeschermingswet, waarin de bestaande Natuurmonumenten al werden beschermd.

Voor de herinrichting van drie deelgebieden in Holten waaronder De Kol, is door SAB in februari 2007 een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd als één van de haalbaarheidsstudies.

gebiedsbescherming

De onderhavige locatie bevindt zich niet in of direct naast een Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied zoals (in concept) opgenomen in de Natuurbeschermingswet. De locatie bevindt zich ook niet in of direct naast de ecologische hoofdstructuur of andere natuurgebieden.

Gebiedsbescherming van de locatie is dan ook niet aan de orde. Wel dient getoetst te worden of de ontwikkeling leidt tot externe effecten die de aanwezige waarden in Vogel- en Habitatrichtlijngebied De Sallandse Heuvelrug negatief kunnen beïnvloeden.

De deelgebieden in de kern van Holten liggen op 1,8 kilometer afstand van de Sallandse Heuvelrug, een Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn. Aangezien het bebouwde oppervlak niet toeneemt, de afstand relatief groot is en er

veel verschillende tussenliggende elementen zijn die verstorend zijn of verstoring bufferen, zijn er geen negatieve effecten te verwachten.

Er wordt niet verwacht dat het grondwaterpeil verandert omdat de ontwatering niet of nauwelijks veranderd en de afstand te groot zou zijn voor een merkbaar effect. Gezien de tussen de deelgebieden liggende bossen op de Holterberg die niet zijn aangewezen, wordt ook geen toename van recreatieve druk verwacht op de beschermde gebieden door de realisatie van een woonwijk.

De deelgebieden maken geen van allen onderdeel uit van de EHS. Het buitengebied aan de noordkant van Holten, waar de deelgebieden net onder liggen, maakt wel onderdeel uit van de EHS. Omdat het bebouwde oppervlak niet groter wordt en de feitelijke invloeden niet groter zullen worden als het bedrijventerrein langs het spoor wordt omgevormd tot woonwijk, is geen negatieve invloed te verwachten op deze EHS. Ook deze vorm van gebiedsbescherming is daarom niet van toepassing.

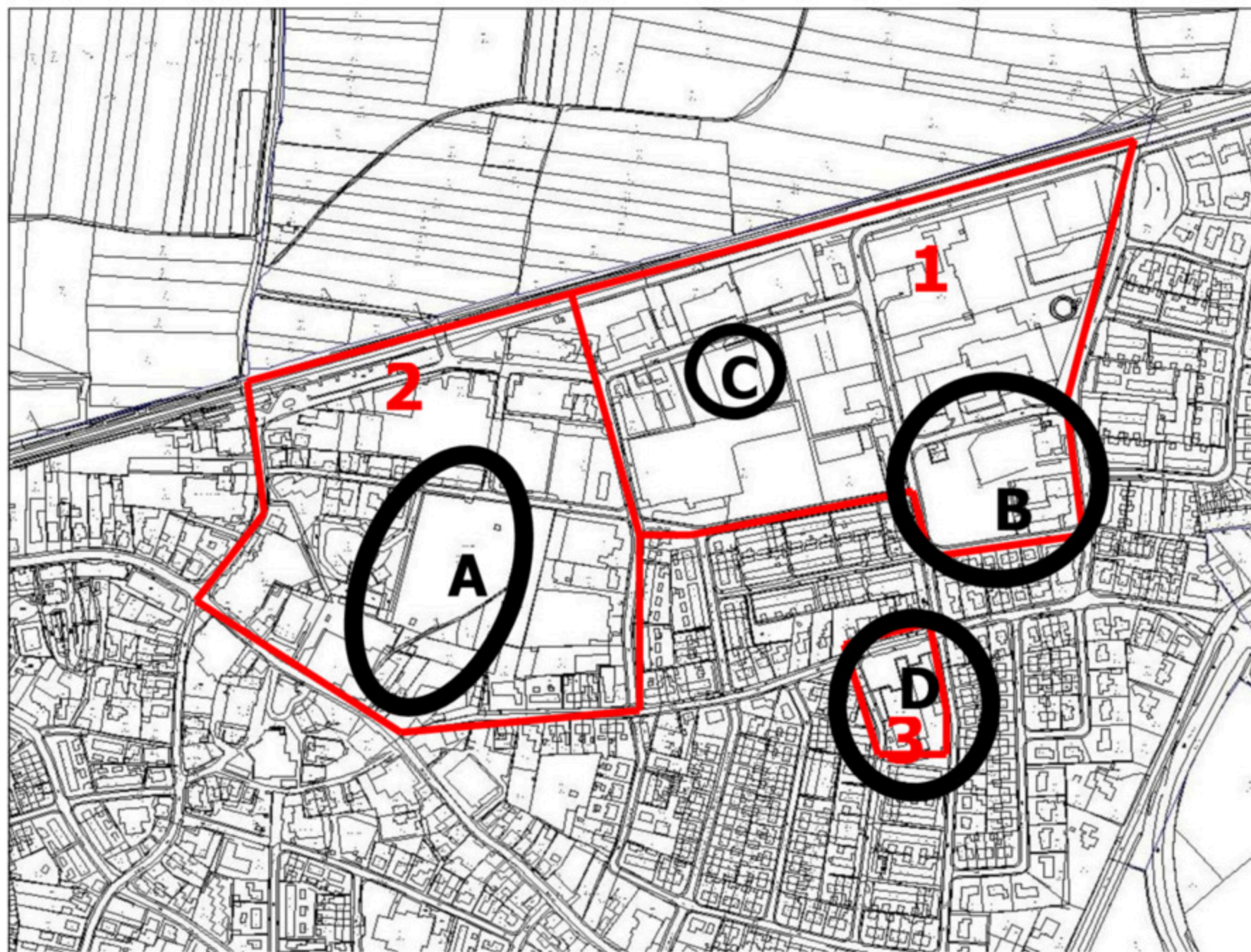
soortenbescherming

In een bebouwde situatie aan de rand van de bebouwde kom met overhoekjes en groenstroken tegen een bosgebied aan, moet in ieder geval rekening gehouden worden met een brede variatie aan algemeen voorkomende beschermde soorten. Vaste verblijf- of rustplaatsen van deze soorten mogen op basis van het Besluit Vrijstelling beschermde planten en dieren worden aangetast of verstoord. Hieraan zijn geen procedurele consequenties verbonden.

Omdat vleermuizen op basis van gericht veldonderzoek door Ecogroen in 2005 zeker niet uit te sluiten waren is nader onderzoek verricht door ecologisch onderzoeks- en adviesbureau [REDACTED] naar vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in oude bomen en gebouwen. Ook is de functie van lijnvormige groenelementen (bomen) langs de weg onderzocht. In deelgebied 1 is in een loods éénmaal een vaste rust- en verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aangetroffen (zie aanduiding C). Aantasten van een dergelijke verblijfplaats door slopen van het gebouw is ontheffingsplichtig.

De oudere lijnvormige groene elementen aanwezig in de deelgebieden blijken verder niet van belang te zijn voor vleermuizen als vliegroute.

Vanwege het grote oppervlak van het terrein is ten tijde van het eerste nader onderzoek door [REDACTED] aanbevolen nogmaals te kijken als minder dan een half jaar na dato nog niet gestart was met werkzaamheden. Dit was het geval en daarom is, mede ten behoeve van de ontheffingsaanvraag nogmaals nader onderzoek uitgevoerd door Tuitert natuuronderzoek en -fotografie. Uit onderzoek is gebleken dat twee gebouwen en een voormalig kantoorpand door enkele exemplaren van de gewone dwergvleermuis worden gebruikt als vaste rust- of verblijfplaats. Door de sloop van de panden zullen beide vaste rust- en verblijfplaatsen verdwijnen. Dit leidt tot een overtreding van de Flora- en faunawet ten aanzien van vleermuizen.



illustratie uit het flora- en faunaonderzoek

De deelgebieden en geschikte gebouwen zijn verder door [REDACTED] onderzocht op de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van de steenmarter. Deze zijn niet aangetroffen.

Dit betekent dat voor de sloop van gebouwen in deelgebied 1 een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd vanwege de aanwezigheid van een vaste rust- en verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis.

Vaste rust- en verblijfplaatsen van vogels die jaarrond gebruikmaken van hun nestplaatsen en die daarom ontheffingsplichtig zijn, kunnen op basis van biotopen en een gerichte veldinventarisatie worden uitgesloten in alle deelgebieden.

Wel geldt altijd de volgende voorwaarde met betrekking tot het broedseizoen:

- Voor vogels geldt dat bij de inrichting van het terrein en dan met name bij de kap van struiken, de sloop van gebouwen en grondwerkzaamheden rekening moet worden gehouden met het vogelbroedseizoen. Dit seizoen wordt globaal gesteld op half maart tot half juli. Het vellen van beplanting en de sloop van gebouwen dient voor deze periode aan te vangen dan wel buiten deze periode te worden uitgevoerd. Van een aantasting van broedplaatsen is dan geen sprake.

Verder geldt altijd de zorgplicht:

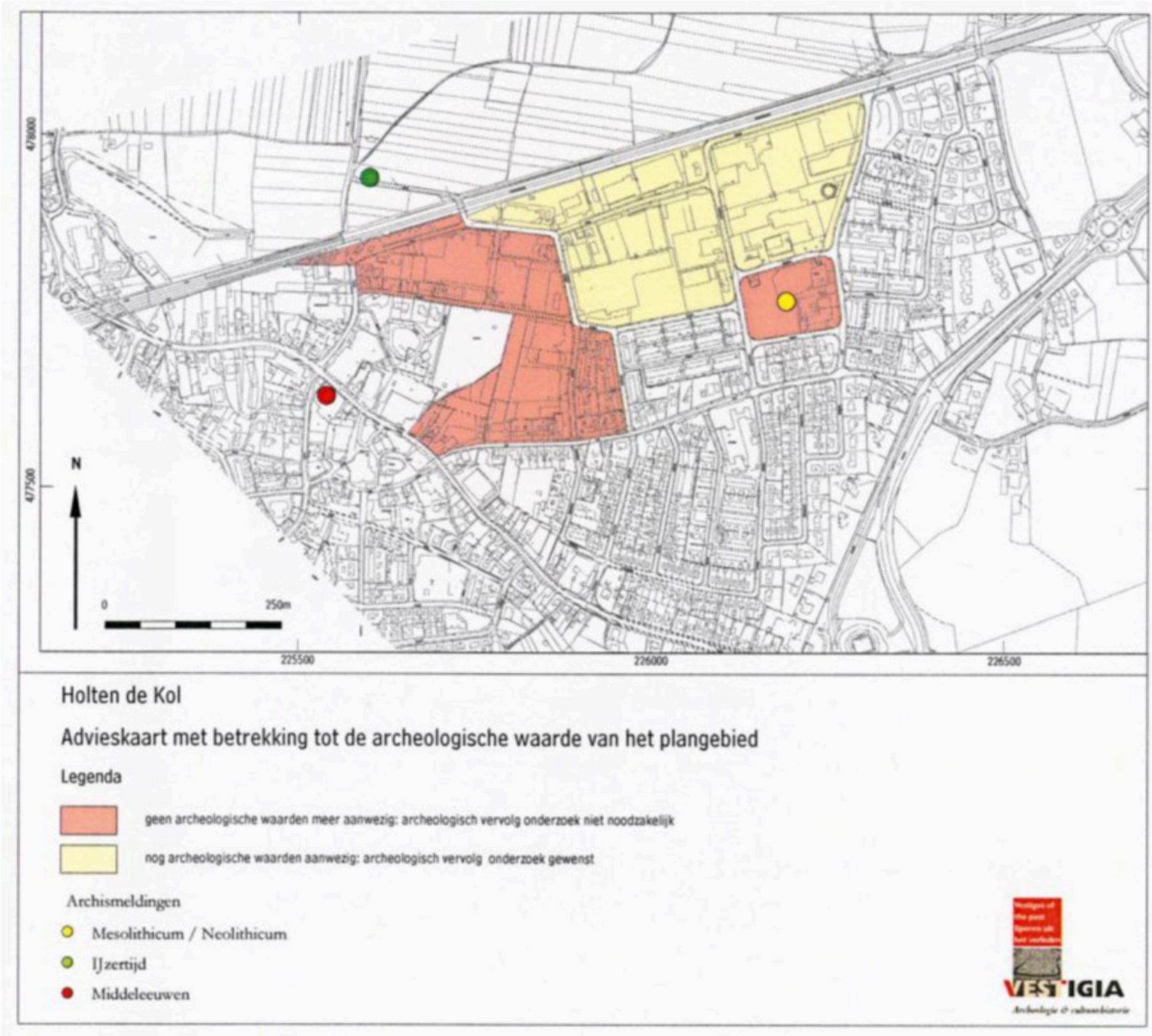
- Op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood.

De ontheffingsaanvraag is ingediend en uiteindelijk verleend voor de periode 1-9-2008 tot en met 31-10-2010. De ontheffing is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het flora- en faunaonderzoek is eveneens als separate bijlage bijgevoegd.

3.5 CULTUURHISTORIE - ARCHEOLOGIE

Vestigia archeologie en cultuurhistorie heeft in 2002 een archeologisch effectrapportage uitgevoerd voor het bedrijventerrein De Kol. De effectrapportage had als doel vast te stellen welke archeologische verwachting voor het gebied geldt. Op basis hiervan zou een advies kunnen worden geformuleerd aangaande de wenselijkheid van het uitvoeren van een archeologisch vervolgonderzoek.

Op basis van landschappelijke, historische en archeologische indicatoren is vastgesteld dat het gebied ter hoogte van het huidige bedrijventerrein De Kol een hoge archeologische verwachting heeft. Tijdens de aanleg van het bedrijventerrein en de woningen zijn echter wel veel eventueel aanwezige archeologische resten verloren gegaan. Toch zijn er twee aaneensluitende locaties waarbij dat vermoedelijk minder het geval is (zie afbeelding). Bij herinrichting van deze gebieden moet de archeologische waarde van deze locaties nader worden bepaald.



archeologische waardenkaart De Kol e.o.
bron: Vestigia archeologie en cultuurhistorie

Naar aanleiding van een overleg met het Oversticht, waarin door de gemeente is aangegeven dat het uitvoeren van een proefsleuvenonderzoek in het plangebied De Kol niet mogelijk is vanwege de bestaande bebouwing, is besloten om het gebied waar nader onderzoek moet plaatsvinden, op de verbeelding van dit bestemmingsplan te bestemmen met de dubbelbestemming 'waarde - Archeologie'. In gebieden met deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod, dat kan worden opgeheven wanneer uit het proefsleuvenonderzoek blijkt dat er geen waardevolle archeologische resten aanwezig zijn. In overleg met het Oversticht is uitsluitend in het zuidwestelijk deel van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. De overige gedeelten van het plangebied zijn dusdanig verstoord dat geen archeologische waarden te verwachten zijn.

Voor de locatie 'Holterenschool' is door Vestigia b.v. in juli 2007 een archeologisch bureauonderzoek⁶ uitgevoerd. Op grond van dit bureauonderzoek wordt geadviseerd om geen nader archeologisch onderzoek uit te voeren. Reden hiervoor is de reeds aangetoonde verstoring van de gebieden direct ten noorden van het plangebied, de aanwezigheid van een schoolgebouw en het betrekkelijk geringe oppervlak van het plangebied dat waarschijnlijk niet door bouwactiviteiten is verstoord.

In maart 2009 heeft tenslotte in het plangebied nog een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven plaatsgevonden. Het genoemde onderzoek voldoet aan de eisen die worden gesteld in de kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). Uit het onderzoek is gebleken dat in het hele plangebied sprake is van grondverbetering door moesbedden. Tot 1.20 meter onder het maaiveld is de bodem geroerd. Op sommige delen was daaronder de originele bodemopbouw nog intact. De zuidelijke helft van werkput 2 bleek tot op grote diepte afgegraven en weer aangevuld. Er is één stuk aardewerk aangetroffen. Het betreft een ooraanzet van kogelpotaardewerk. De vondst werd aangetroffen in één van de subrecente moesbedden.

Ook uit het Inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven blijkt dat de aangetroffen vindplaats niet behoudenswaardig is. Het plangebied kan ook op basis van het proefsleuvenonderzoek, op archeologische gronden, worden vrijgegeven.

Op basis van het bovenstaande is er vanuit archeologisch oogpunt geen bezwaar tegen uitvoering van de bouwplannen. Wel is het op grond van artikel 52 van de Wet op de archeologische Monumentenzorg 2007 verplicht om eventuele archeologische vondsten te melden bij het bevoegd gezag, hier gaat het dan om de gemeente Rijssen-Holten.

Het volledige onderzoeksrapport is als separate bijlage bijgevoegd.

3.6 VERKEER EN PARKEREN

Met voorliggend plan wordt de herstructurering van het gebied De Kol in Holten beoogd. De locatie, gelegen temidden van meerdere woon- en gemengde (centrum-)gebieden wordt getransformeerd van bedrijventerrein naar woongebied. Deze functieverandering heeft een gunstige invloed op de hoeveelheid zwaar (vracht-)verkeer door de buurt en de omliggende (woon-)gebieden. Tevens wordt met dit plan rekening gehouden met en voortgeborduurd op de vastgestelde ontsluitingsstructuur uit het verkeersstructuurplan. Een duidelijk onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen, doorgaande routes en erf-toegangswegen moet een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Ten aanzien van het parkeren hanteert de gemeente de richtlijnen van het CROW uit de ASVV 2004. Dit houdt in dat, afhankelijk van het woningtype 1,6 - 2,0 parkeerplaats per woning gerealiseerd moet worden. Uitgangspunt bij de vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen is dat op eigen terrein moet worden voorzien in voldoende parkeerruimte. Ter plaatse van de vrijstaande woningen is dan ook sprake van een parkeernorm van 2 (te realiseren op eigen terrein) en bij de twee-onder-eenkapwoningen of geschakelde woningen van 1,8 (waarvan 1 te realiseren op eigen terrein en 0,8 voor bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte). Wat betreft de rijenwoningen en de dichtere bouwblokken kan worden

⁶ Vestigia b.v. (2007), Holterenschool te Holten, gemeente Rijssen-Holten. Een bureauonderzoek. Rapportnummer V424. 10 juli 2007.

gesteld dat wordt voorzien in gezamenlijk parkeren op binnenhoven. Hiervoor is een parkeernorm opgenomen van 1,6.

Voor het gebied de Kol en de directe omgeving is als bijlage 2 en 3 bij dit bestemmingsplan een parkeerbalans met bijbehorende kaart opgenomen. In het gebied worden in totaal 244 woningen gerealiseerd.

Dit aantal wordt, in tegenstelling tot het eerder genoemde programma, hetgeen het programma exclusief de geplande woningbouw op die locaties die thans nog binnen de milieucontour van het bedrijf Enkco gelegen zijn, als volgt opgebouwd;

- 103 woningen duur, norm 2,0 (vrijstaande en 2 onder 1 kap en Bergzicht)
- 49 woningen midden, norm 1,8 (2 onder 1 kap en geschakeld)
- 92 woningen goedkoop, norm 1,6 (rijenwoningen)

Het betreft hier 244 woningen waarvoor in totaal ongeveer circa 441 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Op eigen terrein moeten 255 parkeerplaatsen aanwezig zijn en in de openbare ruimte moeten minstens 186 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd binnen de gebruiksmogelijkheden die de bestemming wonen biedt. In de openbare ruimte worden ruim 270 parkeerplaatsen aangelegd.

In totaal worden er in het plangebied en de directe omgeving ongeveer 566 parkeerplaatsen gerealiseerd, terwijl er voor De Kol en de directe omgeving ongeveer 510 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Voor het gehele gebied De Kol kan wat betreft de woningen worden gesteld dat er een overschot is van 55 parkeerplaatsen. Een en ander wordt verduidelijkt in de parkeerbalans met bijbehorende kaart, welke in de bijlage 2 en 3 zijn opgenomen.

Voor de school is een norm van 1 parkeerplaats per leslokaal gehanteerd. Voor 11 leslokalen zijn 11 parkeerplaatsen nodig. Met 12 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt aan deze norm voldaan. Voor het halen en brengen van de kinderen zijn 15 parkeerplaatsen beschikbaar.

Gesteld kan worden dat het aspect 'verkeer en parkeren' geen belemmeringen oplevert voor dit bestemmingsplan.

3.7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De grondexploitatieberekening van de gemeente Rijssen-Holten wijst uit dat de herontwikkeling van De Kol financieel-economisch niet uitvoerbaar is zonder het aanwenden van alternatieve dekkingsopbrengsten. De gemeente Rijssen-Holten heeft hiervoor een voorziening gevormd. Naast deze voorziening zijn nog andere financieringsbronnen noodzakelijk. Hiervoor zijn inmiddels contacten gelegd met onder andere de provincie Overijssel. In het kader van het provinciaal programma Investeren In Overijssel heeft de provincie onder voorwaarden een bedrag beschikbaar gesteld van € 2 miljoen. Samen met de gevormde voorziening kan het exploitatie tekort worden afgedekt. Daarmee is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

Verder is met particuliere partijen afspraken gemaakt. De eventuele kosten voor het aanleggen en het onderhoud van voorzieningen van openbaar nut en het risico op plan-

schadevergoeding worden door de gemeente verhaald op basis van respectievelijk een privaatrechtelijke overeenkomst dan wel een planschadeovereenkomst.

Met het sluiten van de overeenkomst tussen gemeente en particuliere partijen is de financiële haalbaarheid van het plan gewaarborgd.

4 WIJZE VAN BESTEMMEN

4.1 ALGEMEEN

wat is een bestemmingsplan

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om ontwikkelingsplanning. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1. de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
2. de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsregels zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen); en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
2. het bebouwen van de gronden;
3. het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in het bijbehorende voorschrift worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In het voorschrift van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van wer-

ken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsvoorschrift, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen voorschrift hebben.

hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels: In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels: In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en eventueel ook een bepaling met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen ontheffingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen.
Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels: In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbeltelregel, een regel die de verhouding tot de gemeentelijke bouwverordening regelt, algemene gebruiksregels, algemene afwijkings- en wijzigingsregels en algemene procedureregels (deze laatste regel hangt samen met de wijzigingsregels in het bestemmingsplan).
4. Overgangs- en slotregels: In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving. De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo. Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning' en 'sloopvergunning' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'. Verder is de term ontheffing vervangen door de term afwijking.

4.2 DIT BESTEMMINGSPLAN

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

bijzonderheden in dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen Bedrijf, Groen, Maatschappelijk, Tuin, Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied, en Wonen. Daarnaast kent het bestemmingsplan een aantal aanduidingen, te weten Milieuzone, WRO-zone - wijzigingsgebied en een aantal; specifieke bouwaanduidingen.

Bedrijf

Deze bestemming is toegekend aan de brandweerkazerne, het bedrijf ████████ industrieel ontwerp B.V. en een opslagloods aan de Waagweg. Binnen de bestemming 'Bedrijf' is bedrijvigheid uit de categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding 'brandweerkazerne' een brandweerkazerne toegelaten. Voor de gronden ter plaatse van de aanduiding Wro-zone-wijzigingsgebied 1 (Kuit) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hiermee kan aan deze gronden de bestemming "Groen" worden toegekend. Voor de gronden ter plaatse van de aanduiding Wro-zone-wijzigingsgebied 2 (opslagloods Waagweg) is eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hiermee kan aan deze gronden de bestemming "Wonen", "Tuin", "Verkeer - Verblijf" en/of "Groen" worden toegekend.

Groen

Binnen de bestemming "Groen" komt de aanduiding speelvoorziening voor op de verbeelding. Uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding mag een speelvoorziening worden gerealiseerd. Binnen deze bestemming zijn gebouwen niet toegestaan.

Maatschappelijk

Deze bestemming is toegekend aan de toekomstige locatie van de school. Binnen deze bestemming zijn meerdere maatschappelijke voorzieningen mogelijk. Wat daaronder verstaan wordt is verduidelijkt in de begripsbepalingen. Gebouwen, met een maximale bebouwingsoppervlakte (footprint) van 1.200 m² zijn toegestaan binnen het opgenomen bouwvlak. Hierbij gaat het uitsluitend om de begane grond. De totale gebruiksoppervlakte voor maatschappelijke doeleinden mag groter zijn dan de genoemde maat. De maximale goot- en nokhoogte van de bebouwing is op de verbeelding aangegeven.

Tuin

De bestemming "Tuin" is toegekend aan de gronden gelegen bij de bestemming "Wonen". Op gronden met deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en uitbouwen in de vorm van erkers (behorende bij de aangrenzende woningen in de bestemming "Wonen") toegestaan. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken en onder voorwaarden toestaan dat aan- of uitbouwen, bijgebouwen en/of overkappingen mogen worden gerealiseerd. Langs het spoor is in de bestemming Tuin de specifieke bouwaanduiding - aanbouwen uitgesloten toegevoegd. Hier is uitbreiding in de vorm van erkers, in verband met akoestiek niet toegestaan.

Verkeer

Deze bestemming is, in aansluiting op de bestemming zoals opgenomen voor het Wansinktracé toegekend aan het gedeelte Industriestraat, de nieuwe rotonde en het gedeelte Drostenstraat welke deel uitmaken van dit plan. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde zijn toegestaan.

Verkeer - Verblijf

De overige geprojecteerde wegen en straten en dergelijke en daarmee samenhangende infrastructuur welke door de omringende woonfunctie meer een verblijfskarakter krijgen zijn bestemd tot "Verkeer - Verblijf". Binnen deze bestemming is, ter bevordering van de flexibiliteit een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar Tuin. Dit biedt de mogelijkheid om de tuinen bij de aanwezige woningen te vergroten. Hierbij is wel als voorwaarde opgenomen dat nog wel voldaan moet kunnen worden aan de gestelde parkeernorm en dat er voldoende groenvoorzieningen gehandhaafd blijven. Voor de bestemmingen Verkeer - Verblijf centraal in de Blokken houdt dit bijvoorbeeld in dat minimaal 10% van de ruimte gereserveerd moet zijn voor groenvoorzieningen. Binnen de bestemming is het realiseren van speelvoorzieningen toegestaan.

Wonen

Deze bestemming is toegekend aan alle gronden waarop woningen zijn geprojecteerd. De regeling is flexibel, zowel vrijstaande, dubbele en aaneengebouwde woningen zijn toegestaan. Op de verbeelding komt echter op bepaalde plaatsen een aanduiding voor welke het bouwen van aaneengebouwde woningen op die locaties verbiedt of waar juist uitsluitend aaneengebouwde woningen zijn toegestaan. In de begripsbepalingen is een omschrijving van het begrip "aaneengebouwd" opgenomen. Eveneens is een aanduiding specifieke vorm van wonen - woning handhaven opgenomen voor een woning die binnen het plangebied gehandhaafd blijft.

Bij de bouwregels is de regel opgenomen dat er bij vrijstaande en 2 onder 1 kap woningen maximaal twee voorgevels in elkaars verlengde mogen worden gebouwd. Voor rijwoningen geldt dat langs het spoor sprake moet zijn van een gesloten wand aaneengebouwde woningen waarbij maximaal 5 voorgevels in elkaars verlengde mogen worden gebouwd. Daar waar in het achterliggende gebied woningen aaneengebouwd mogen worden, mogen gezien vanaf de voorste bouwgrens, maximaal 5 woningen aaneengebouwd worden gebouwd. Door het opnemen van deze regel is er voor gezorgd dat niet teveel voorgevels van de verschillende aaneengebouwde woningen in elkaars verlengde liggen en dat het dorpse karakter wordt behouden. Daarbij is bepaald dat de minimale sprong tussen de voorgevels minimaal 0,6 meter bedraagt. Op de verbeelding komen de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - Bergzicht' en 'specifieke bouwaanduiding -

Blokken' voor. Ter plaatse van deze aanduidingen is een hogere goot- en bouwhoogte toegestaan dan binnen de rest van het bouwvlak, met dien verstande dat deze grotere hoogte binnen de 'specifieke bouwaanduiding - Bergzicht' maximaal 60% van het aanduidingsvlak beslaat en binnen de 'specifieke bouwaanduiding - Blokken' maximaal 80%. Bestemmingsvlakken en bouwvlakken zijn afzonderlijk aangeduid met specifieke bouw-aanduidingen (Bergzicht, Blokken, aaneengebouwd uitgesloten). De planregels met betrekking tot de bouwhoogte spitsen zich toe op de afzonderlijk bouwvlakken. Bij recht zijn ook bedrijfsmatige activiteiten in een woning worden toegelaten. Er gelden diverse voorwaarden. Eveneens is een aantal afwijkingsmogelijkheden opgenomen om een aantal grondgebonden woningen in een afwijkende configuratie toe te staan.

Milieuzone (aanduiding)

Op de verbeelding zijn gronden aangewezen als milieuzone. Binnen deze zone mogen geen nieuwe woningen worden gebouwd. Deze regel is opgenomen ter bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met een in de omgeving liggend bedrijf dat is gelegen binnen het plangebied. Het bevoegde gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken behoeve van een woonfunctie, mits ter plaatse een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. De afwijking kan alleen worden toegepast als ter plaatse een acceptabel woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

Ontsluitingsweg

De ontsluiting van de binnenterreinen wordt gezekerd doordat een aanduiding 'ontsluiting' is opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding dient een ontsluitingsweg voor langzaam verkeer te worden gerealiseerd. De ontsluiting dient te worden gerealiseerd op maximaal 10 meter van weerszijden van de aanduiding.

5 PROCEDURE

5.1 INSPRAAK

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft conform de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegen. Hieronder zijn de resultaten van de inspraak weergegeven. De reactie wordt eerst puntsgewijs samengevat waarna eveneens puntsgewijs het gemeentelijk antwoord volgt. Vervolgens wordt in het kort aangegeven wat de eventuele consequenties zijn voor het bestemmingsplan.

5.1.1 *Reactie Partners & Van Heun (Adviseur stichting Roos)*

Partners & Van Heun heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

reactie Partners & Van Heun

1. De heer van Heun stelt voor het bouwvlak van gebouwen ten behoeve van de Holterenschool te vergroten van 1000 m² naar 1250 m² om een eventuele autonome groei van de school in de toekomst op te vangen en de binnen het onderwijs en aanverwante organisaties op handen zijnde ontwikkelingen (kinderopvang, buitenschoolse opvang, peuterspeelzaal etc.) te kunnen opvangen.

antwoord Gemeente

1. De school (nieuwbouw Holter Enk school) wordt gebouwd in twee bouwlagen. Bij de regel van het bouwvlak is uitgegaan van een school met een groei mogelijkheid tot 11 groepen. Op basis van de huidige prognoses zijn 9 groepen noodzakelijk. Voor 11 groepen is een bebouwd oppervlak nodig van circa 1525 m². Omdat in twee lagen wordt gebouwd is er bij de in het bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid van 1000 m² bebouwing op de begane grond ook ruimte aanwezig om eventueel andere aanverwante organisaties een plek te geven. Dit laatste mag overigens een eventuele toekomstige uitbreiding van de school naar 11 lokalen niet blokkeren.

Bij de school hoort ook een buitenterrein. In de situatie met 9 lokalen is een bruto terrein van 2400 m² nodig waarbinnen een speelplein van minimaal 800 m². Op basis van het voorontwerp bestemmingsplan kan dit worden ingevuld. Wanneer de school gaat groeien naar 11 lokalen zal al medegebruik van het omliggende openbare speelterreinen nodig zijn (circa 400 m²). Deze mogelijkheid is bij het opstellen van het structuurplan De Kol in de afwegingen meegenomen, maar is wel tegen de grens wat betreft het gezamenlijk gebruik van de groenstrook.

Voorstel is om de bouw mogelijkheden niet bij recht te vergroten omdat de druk op het omliggende groen dan te groot kan worden, maar ook de parkeerdruk in de buurt toe neemt. Op dit moment zijn er in de omgeving van de school net voldoende parkeerplaatsen in de plannen opgenomen. Uitbreiding hiervan gaat ten koste van het groen, en geeft bezwaren bij de buurtbewoners. In het kader van het structuurplan de Kol is het ontwerp van het speelterrein met aangrenzend de school in nauw overleg met de buurt en de school tot stand gekomen. Voorstel aan Partners & Van Heun is om ruim voor de terinzagelegging van het ontwerp

bestemmingsplan (naar verwachting november/december) een schets te hebben waar de plannen zijn weergegeven, zodat getoetst kan worden aan het plan en een eventuele verantwoorde bijstelling kan plaatsvinden.

consequenties bestemmingsplan

1. Eventueel kleine aanpassingen kunnen plaatsvinden als de bedoelingen van de school helder zijn en dit op een verantwoorde manier kan worden ingepast in relatie met het speelterrein en de parkeersituatie.

5.1.2 Reactie ENKCO-foodgroup, dhr. [REDACTED] van Wiggers Advocaten

De ENKCO-foodgroup heeft schriftelijk de volgende inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

reactie Enkco-foodgroup

1. In het voorontwerp bestemmingsplan moet rekening gehouden worden met het aangrenzende ENKCO-terrein gezien het feit dat een groot deel van het plangebied gelegen is binnen de hindercontouren van ENKCO. De veronderstelling dat het ENKCO-terrein op termijn zal worden ontwikkeld is te voorbarig. In het voorontwerpbestemmingsplan moet uitgegaan worden van de (vooralsnog blijvende) aanwezigheid van ENKCO in de nabijheid van het plangebied, met de daaruit voor dat plan(gebied) voortvloeiende consequenties. Daaraan nu doet het voorontwerpbestemmingsplan geen, althans onvoldoende recht.
2. Aan een deel van het plangebied, vallende binnen de hindercontouren van ENKCO, is ten onrechte de bestemming 'Wonen' toegekend. Het voorontwerpbestemmingsplan voorziet ten onrechte in een afwijkmogelijkheid, die woningbouw binnen de hindercontouren van ENKCO mogelijk maakt.
3. Artikel 12 lid 4 bepaalt dat BURGEMEESTER EN WETHOUDERS de bestemming "milieuzone" kunnen verwijderen, verkleinen of wijzigen met als voorwaarde dat het bedrijf ten behoeve waarvan de hinderzone was opgenomen, het gebruik van haar gronden en de bouwwerken heeft beëindigd. Op de verbeelding moet de milieuzone per bedrijf inzichtelijk worden gemaakt.
4. Op de hindercontouren kaart is enkel een geluidhindercontour van ENKCO met 40 dB(A) ingetekend, terwijl op pagina 17 wordt aangegeven dat voor de bestaande situatie waarden van 50-45-40 (dag-avond-nacht) dB(A) gelden. Aldus is van een verkeerde geluidscontour uitgegaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet dat de geluidsbelasting ten gevolge van ENKCO bezoekende vrachtwagens, die op het ENKCO-terrein aan de Industriestraatzijde staan geparkeerd is meegenomen (zie ook de opmerking op pagina 32: "p.m. berekening geluid scenario aanblijven ENKCO (voor vaststelling)").
5. Het buiten het plangebied gelegen deel van het bedrijventerrein De Kol wordt na realisatie van de rotonde een zichtlocatie door toename van de verkeersdruk. Dit terwijl de gemeente het aanzicht van het bedrijventerrein De Kol als negatief kwalificeert.

6. ENKCO wordt beknot in haar bedrijfsvoering en eventuele uitbreidings- en of wijzigingsmogelijkheden.
7. ENKCO behoudt zich het recht voor onderhavige zienswijze in een nader stadium des nodig- aan te vullen, nader te adstrueren en toe te lichten.

antwoord gemeente

1. De uiteindelijke wens van de gemeente is om het totale herontwikkelingsplan Holten Noord, waartoe ook het ENKCO terrein behoort, in uitvoering te brengen. In het inmiddels vastgestelde structuurplan De Kol is hierop uitgebreid ingegaan. Hierover zijn geen nieuwe feiten te melden. Het plan zal om financiële- en woningmarkt technische redenen sowieso gefaseerd worden uitgevoerd. Het is inderdaad zo dat er op dit moment geen zekerheid bestaat over de herontwikkeling van de Stationsomgeving, waartoe het ENKCO terrein behoort. In het bestemmingsplan De Kol moet uiteraard rekening worden gehouden met de aanwezigheid van ENKCO. Hierop wordt in het plan voldoende in gegaan. In onderstaande wordt ingegaan op de inhoudelijk gestelde vragen over de in het voorontwerp opgenomen onderzoeken.
2. In het bestemmingsplan wordt binnen aangewezen milieuzones geen directe bouw-titel verleend. Door middel van een binnenplans te verlenen afwijking of wijzi-gingsbevoegdheid kan het college onder voorwaarden medewerking verlenen aan woningbouw. De planregels zullen worden aangescherpt zodat het concreter wordt. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal worden bekeken of het wellicht nodig is om de woonbestemming die ligt binnen de hindercontouren van ENKCO buiten het plan te houden.
3. Op de hindercontouren kaart zijn per bedrijf de contouren aangegeven. Op de ver-beelding zal de milieuzone per bedrijf zichtbaar worden gemaakt, zodat hierover bij het gebruik maken van de mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken c.q. het wijzigen van de bestemming geen onduidelijkheid bestaat.
4. De 40 dB(A) contour voortkomend uit het akoestisch onderzoek onderdeel uitma-kend van de vigerende omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten van 13 juni 2008 veroorzaakt de grootste afstand. De 45 en 50 dB(A) contouren vallen hier binnen. De op de verbeelding aangegeven geluidcontour van 40 dB(A) is dus de maatgevende toegestane geluidbelasting vergund aan ENKCO in de nachtperiode. Door hierbinnen geen woningen te plannen wordt de ENKCO voldoende be-schermd. De geluidsgegevens zijn afkomstig van ENKCO en maken onderdeel uit van de vigerende omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten die in 2008 is ver-leend en zijn berekend aan de hand van het akoestisch model waarin alle geluids-aspecten, ook met de in het geluidmodel gemodelleerde vrachtwagenbewegingen, zijn meegenomen.

De berekening "geluid scenario aanblijven ENKCO" heeft te maken met het weg-verkeerslawaaï. In het huidige berekeningsmodel is opgenomen dat ENKCO nog aanwezig is. Dit heeft geen relatie met de eerder genoemde 40 dB(A) contour als gevolg van het bedrijfslawaai van de "Milieuinrichting ENKCO". Voor het wegver-keerslawaaï kan een hogere grenswaarde worden verleend, dit gebeurt gelijktijdig

met de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit heeft voor de bedrijfsvoering van de ENKCO geen effect.

5. Het bedrijventerrein De Kol is wat betreft ruimtelijke uitstraling niet positief te noemen in relatie tot de plek aan de rand van de Holterberg/spoorlijn, de rand van het centrum en de bestaande woonwijk. De verandering van het bedrijventerrein De Kol zoals aangegeven in het voorontwerp bestemmingsplan naar een woonwijk zal een positieve impuls geven aan de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling, ook als ENKCO gehandhaafd blijft. Zie ook antwoord 1.
6. ENKCO kan binnen de contouren van het vigerende bestemmingsplan en omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten blijven functioneren en haar bedrijfsvoering optimaliseren. Gezien de huidige situering van het bedrijf ten opzichte van bestaande woningen is uitbreiding en aanpassing van de bedrijfsvoering wel een lastige zaak c.q. onmogelijk. De komst van de woonwijk De Kol zal dus geen consequenties hebben voor de bestaande bedrijfsvoering, terwijl uitbreiding en aanpassing alleen mogelijk blijft binnen de contouren van het vigerende bestemmingsplan en omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten.
7. Bij de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan ten behoeve van de vaststelling door de gemeenteraad kunnen opnieuw zienswijzen worden ingediend.

consequenties bestemmingsplan:

1. Motivering toepassing geluidscontour van 40 dB(A) zal in toelichting bestemmingsplan worden versterkt.
2. Aanscherpen planregels milieuzone en op de verbeelding deze zones per bedrijf inzichtelijk maken.

5.2 OVERLEG

Het voorontwerp-bestemmingsplan is voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de diverse instanties. Hieronder zijn de resultaten van het zogenaamde vooroverleg weergegeven. De reactie wordt eerst puntsgewijs samengevat waarna eveneens puntsgewijs het gemeentelijk antwoord volgt. Vervolgens wordt in het kort aangegeven wat de eventuele consequenties zijn voor het bestemmingsplan.

5.2.1 **Reactie VROM-Inspectie**

De VROM inspectie heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

reactie VROM-Inspectie

1. Geen van de rijksdiensten heeft de VROM-inspectie gevraagd opmerkingen over het plan op te nemen.
2. In het plangebied is een tankstation aanwezig. In de toelichting op het bestemmingsplan geeft u aan dat het tankstation zal zijn gesaneerd (voor vaststelling van het bestemmingsplan). Uit de verbeelding en de planregels leid ik af dat u het tankstation heeft wegbestemd.

3. Buiten het plangebied bevindt zich een bedrijf (ENKCO) die zijn invloed heeft op het plangebied. Het bedrijf beschikt over twee ammoniakkoelinstallaties. Voor de beoordeling van het plaatsgebonden risico wordt gebruikgemaakt van de toetsingstabel 6 uit het Revi. De VROM-inspectie verzoekt toetsingstabel 7 toe te passen en de mogelijke consequenties hiervan in de toelichting op te nemen alsmede een mogelijke gewijzigde conclusie door te laten werken in de juridisch-planologische regeling.
4. De toelichting vermeldt niet de mate waarin bodemonderzoeken plaatsvinden. Bij het onderzoek op aanwezigheid van brandstoffen in de bodem en het grondwater maakt MTBE standaard geen onderdeel uit van het analysepakket. In overweging wordt meegegeven bij deze onderzoeken aandacht te hebben voor asbest en MTBE (Methyl Tert Butyl Ether) in de bodem.

antwoord gemeente

1. Dat er geen reacties zijn van de overige rijksdiensten is positief voor de verdere planontwikkeling van het gebied De Kol.
2. Het tankstation is inmiddels niet meer in gebruik en zal bij de uitvoering van de sloop in de periode vanaf naar verwachting november 2008 worden gesaneerd. De verwachte vaststelling van het bestemmingsplan is in maart/april 2009.
3. De Enkco heeft twee ammoniakkoelinstallaties. De grootste installatie heeft een inhoud van 4,11 ton ammoniak en de kleinste een inhoud van 1,4 ton ammoniak. Deze laatste installatie kent geen veiligheidsafstanden (< 1500 kg). Omdat er maar 1 installatie aanwezig is waarvoor veiligheidsafstanden gelden is het correct dat tabel 6 uit het REVI is gebruikt. Doordat de leidingdiameter van de grote installatie groter is dan eerst aangegeven kan de veiligheidsafstand van de grote installatie maximaal 60 meter worden (vraag is uitgezet bij de provincie). Dit heeft overigens geen effecten op de te realiseren woningbouw daar deze afstand samenvalt met de aanwezige geur en geluidscontour van ENKCO waarbinnen niet mag worden gebouwd.

Voor de ENKCO spelen op basis van het BEVI het Persoonsgebonden Risico en GroepsRisico geen rol (invloedsgebied is niet in het plan aanwezig). In het voorontwerp bestemmingsplan is voldoende aandacht besteed aan de effecten van ENKCO ten aanzien van deze onderwerpen.

4. Voor het bestemmingsplan moet nog een aanvullend bodemonderzoek plaatsvinden. Omdat een groot deel van het gebied bebouwd is, is onderzoek op dit moment lastig. Gelijktijdig met de sloop zal het onderzoek worden uitgevoerd. De uitvoering van de sloop staat gepland in het vierde kwartaal van 2008. Ter voorbereiding van de sanering van het tankstation wordt nog een bodemonderzoek uitgevoerd, waarbij onderzocht zal worden of de stof MTBE voorkomt in de bodem en het grondwater (conform eisen BARIM).

consequenties bestemmingsplan:

1. In de toelichting zal de problematiek van de koelinstallaties worden uitgewerkt en op de hindercontourenkaart zal de veiligheidsafstand worden aangegeven. Op de verbeelding en in de planregels zal dit zo nodig worden verwerkt.
2. Zodra de resultaten van de bodemonderzoeken bekend zijn zullen deze worden opgenomen in het bestemmingsplan.

5.2.2 Reactie Brandweer Twente Cluster West

De brandweer Twente Cluster West heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

reactie Brandweer Twente Cluster West

1. Brandweer Twente cluster West is tevreden met de manier waarop in de toelichting rekening is gehouden met de vooraf opgestelde veiligheidsanalyse.
2. Bij de 30 kilometer inrichting van de verblijfsgebieden moet de bij de omgevingsfunctie aansluitende vormgeving voldoende ruimte bieden aan hulpdiensten. Verzocht wordt voldoende ruimte te creëren voor de taakuitoefening van de hulpdiensten.
3. Brandweer Twente cluster West is tevreden met de beschrijving van het aspect externe veiligheid in de toelichting. Rekening is gehouden met de aandachtspunten van de brandweer.
4. Brandweer Twente cluster West vraagt zich af of voldoende eigen parkeerruimte wordt gerealiseerd en of de realisatie en het gebruik hiervan afgedwongen kan worden.

antwoord Gemeente

1. De opmerking van de Brandweer Twente cluster West wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier op de gebruikelijke manier rekening mee worden gehouden. De bij het bestemmingsplan opgestelde inrichtingsschets is het uitgangspunt van de civieltechnische uitwerking die in een later stadium zal plaatsvinden. Bij het opstellen van de inrichtingsschets is de brandweer betrokken geweest, bij de civieltechnische uitwerking zal op de gebruikelijke manier overleg plaatsvinden.
3. De opmerking van de Brandweer Twente cluster West wordt voor kennisgeving aangenomen.
4. Er worden in het plan voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Bij vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen wordt ervan uitgegaan dat er deels op eigen terrein wordt geparkeerd. In het bestemmingsplan zijn de planregels zodanig dat de ruimte die hiervoor beoogd is (meestal ter plekke van de te maken oprit) niet kan worden bebouwd (bebouwing bij twee-onder-een-kap- en vrijstaande woningen mag pas op 8 meter achter de voorgevel rooilijn plaatsvinden). In de praktijk wordt in dergelijke situaties ook al in bestaande wijken op eigen opritten geparkeerd. In

de straten is in het wegprofiel op de meeste plaatsen aanvullend parkeren mogelijk. Het is niet de bedoeling om in de straten parkeerverboden in te stellen. Mocht een automobilist toch op de straat parkeren dan zal zijn gedrag niet alleen bij de brandweer irritatie opwekken maar ook bij de bewoners in de straat zelf. Het is overigens altijd zo dat wanneer er onverhoopt een auto op de straat zal worden geparkeerd de brandweer de straat vanuit twee zijden kan bereiken. Wanneer er echt knelpunten optreden dan zal altijd in goed overleg naar een passende oplossing worden gezocht.

consequenties bestemmingsplan

De opmerkingen van de Brandweer Twente cluster West hebben niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

5.2.3 Reactie Prorail

Prorail heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

Reactie Prorail

1. Om nieuwbouwwontwikkelingen te kunnen realiseren wijst Prorail erop dat het noodzakelijk is dat het geluidsniveau onder de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB is gelegen. De te treffen maatregelen waarmee dit gerealiseerd kan worden zijn het toepassen van 'dove' gevels, het plaatsen van een geluidsscherm en het toepassen van raildempers.
2. Prorail geeft aan dat toepassing van raildempers niet in alle situaties kan worden toegepast en is van mening dat het opnemen van deze maatregelen in het bestemmingsplan als vaststaand gegeven te vergaand is. Voorgesteld wordt om in de passage aan te geven dat de voorkeur van de gemeente uitgaat naar het toepassen van raildempers, maar dat dit niet altijd mogelijk is. Bij plaatsing van de raildempers zal overeenstemming moeten zijn met spoorwegbeheerder Prorail.
3. In het geval van het plaatsen van geluidsschermen en het aanbrengen van raildempers wijst Prorail op het feit dat voor een dergelijk werk een vergunning benodigd is op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet (Spww). Prorail zal opdrachtgever zijn bij het aanbrengen van raildempers en/of bij het plaatsen van een geluidsscherm.

Antwoord Gemeente

1. Is bekend bij de gemeente. Met de maximaal te ontheffen waarde is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden.
2. Over deze problematiek is inmiddels overleg gevoerd met Prorail. In principe kunnen op dit baanvak wel raildempers worden toegepast. Dit is echter pas zeker op het moment dat de formele contracten zijn gesloten. In het bestemmingsplan zal wat betreft de hogere grenswaarde rekening worden gehouden met het aanbrengen van raildempers. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan zal dit moeten worden geformaliseerd.

3. Is bekend bij de gemeente. Ook voor het realiseren van de nieuwe weg langs de spoorlijn is een vergunning nodig. Dit zal gelijktijdig worden meegenomen.

Consequenties bestemmingsplan

De opmerkingen van Prorail hebben niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

5.2.4 Spectrum Wonen

Spectrum Wonen heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

reactie Spectrum Wonen

1. Spectrum Wonen is van mening dat het aantal nieuw te bouwen woningen in het plangebied veel te hoog is.
2. Door Spectrum Wonen wordt voorgesteld de bestaande huurwoningen van Spectrum Wonen in het gebied de Kol integraal mee te nemen in de voorgenomen plannen.

antwoord gemeente

1. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de uitvoering van De Kol prioriteit heeft om onder andere de achterstand van de woningbouw productie in Holten te kunnen wegwerken, mede gezien de gedane forse financiële investeringen in het gebied moet de uitvoering plaatsvinden in de periode 2009 t/m 2017 en liefst sneller. De Kol maakt uiteraard ook onderdeel uit van het totale woningbouw programma voor Holten. Dit programma zal de komende tijd aan de hand van de actualisatie van de woonvisie samen met een doelgericht aanvullend woningmarktonderzoek voor Holten worden uitgewerkt samen met de betrokken marktpartijen, provincie en Spectrum Wonen. Het overleg hierover is inmiddels gestart. Het gaat hier niet alleen om de hoeveelheid woningen maar ook over de woningcategorieën die moeten worden gebouwd.
2. Bij bovenstaande onderzoek zullen ook de consequenties voor de bestaande huurwoningen op De Kol worden betrokken. Voor het gebied de "Oude Kol" zal met Spectrum, in samenhang met de resultaten van het onderzoek, worden besproken in hoeverre voor dit gebied een wijkontwikkelingsplan zal worden opgesteld om hiermee de bestaande wijk een duurzame toekomst te geven.

consequenties bestemmingsplan

1. De opmerkingen van Spectrum Wonen hebben niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. De uitwerking van het woningbouw programma in Holten zal bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden meegenomen en de eventuele consequenties verwerkt.

5.2.5 Reactie Vitens

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft voor Vitens geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

5.2.6 **Reactie Waterschap Rijn en IJssel**

Het Waterschap Rijn en IJssel heeft in eerste instantie per brief laten weten geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen. Uiteindelijk heeft het waterschap met een mail van 16 oktober 2008 toch nog gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan en heeft de volgende opmerkingen gemaakt.

Reactie waterschap Rijn en IJssel

1. Waterschap Rijn en IJssel heeft een handreiking ontworpen voor het opstellen van de waterparagraaf. In deze handreiking is de watertoetstabel opgenomen, welke opgenomen dient te worden in de toelichting van het bestemmingsplan. Tevens zien zij graag de uitwerking van de relevante onderwerpen opgenomen in het bestemmingsplan.
2. Graag ziet het waterschap in het bestemmingsplan aangegeven, wat het bruto verhard oppervlak van de bestaande en de nieuwe situatie is en of er sprake is van een toe- of afname van het verhard oppervlak.
3. Het waterschap vraagt zich af wat de capaciteit is van de waterpartij met bergingsfunctie net buiten het plangebied.

Antwoord gemeente

1. De watertoetstabel en de uitwerking van de relevante onderwerpen worden opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.
2. Het bruto verhard oppervlak in de bestaande en nieuwe situatie zijn opgenomen in het haalbaarheidsonderzoek voor het plangebied. Op basis van dit onderzoek zijn maatregelen voorgesteld. Het waterschap heeft ingestemd met het haalbaarheidsonderzoek.
3. In de toelichting van het bestemmingsplan zal de bergingscapaciteit van de waterpartij nader toegelicht worden.

5.2.7 **Reactie NS Reizigers**

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft voor NS Reizigers geen aanleiding tot het maken van opmerkingen en verzoekt bij toekomstige voor de NS relevante ontwikkelingen op een dergelijke wijze betrokken te blijven.

5.2.8 **Reactie provincie Overijssel**

Provincie Overijssel heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

reactie provincie Overijssel

1. In en buiten het plangebied bevinden zich ammoniakopslagen. De provincie is van mening dat in verband met de veiligheidsafstanden/risico's een motivering ontbreekt (rekening houden met REVI van januari 2008). De provincie ziet graag dat de regionale brandweer met betrekking tot externe veiligheid adviseert. In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is een passage opgenomen die toeziet op de toename van het groepsrisico en daaraan een verantwoording koppelt. Gelet op de toename van het groepsrisico na de realisatie van nieuwbouw en in relatie met het advies van de brandweer wordt geadviseerd een

gemotiveerde verantwoording in de toelichting van het plan op te nemen hoe het groepsrisico wordt 'gewogen/gewaardeerd'.

2. De provincie merkt op dat de waardering van geurnormering (opgenomen in de milieuvergunning) op geurgevoelige bestemmingen in het plan beter moet worden onderbouwd. Geadviseerd wordt aanvullend aandacht te besteden aan de mogelijke hinder als gevolg van de geur naar de woonomgeving toe en nader in te gaan op welke afstand woningbouw mogelijk is.
3. In het kader van bodemonderzoek wordt geadviseerd in de plantoelichting de resultaten van de nader te verrichten bodemonderzoeken te verwerken (inclusief de gevolgen voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan) en wordt geadviseerd aandacht te besteden aan het aspect asbest.
4. In het plan is aandacht geschonken aan het aspect luchtkwaliteit en wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Inmiddels is nieuwe wetgeving van kracht. Geadviseerd wordt de toelichting van het aspect luchtkwaliteit te actualiseren aangepast aan de nieuwe wetgeving.
5. De provincie is van mening dat de algemene uitgangspunten opgenomen in de waterparagraaf meer specifiek vertaald kunnen worden en de resultaten/keuzes naar aanleiding van het overleg met het Waterschap op te nemen in de plantoelichting.
6. In overweging wordt meegegeven om in de toelichting aan te geven welk type verharding de gemeente gaat toepassen en of dan nog steeds hogere grenswaarden noodzakelijk zijn.
7. De gemeente wordt geadviseerd in de toelichting te vermelden of het toepassen van rildempers de goedkeuring heeft van Prorail zodat de uitvoerbaarheid helder is.
8. Voor wat betreft industrielawaai is niet duidelijk welke maatregelen er genomen gaan worden en hoe zich dit verhoudt tot de opgenomen milieuzone. Bij de nadere uitwerking van het aspect geluid wordt geadviseerd contact op te nemen met [REDACTED].
9. Het plan is gemaakt conform de systematiek van de oude WRO. Gelet op de ter visie ligging na 1 juli 2008 wordt geadviseerd de planregels aan te passen rekening houdend met de (nieuwe) Wro.
10. Er worden enkele aanvullingen gegeven ten aanzien van de regels.
11. Voor de uit te werken woonbestemming is naast de reguliere verbeelding reeds een uitwerkingskaart opgenomen. De provincie merkt op dat de gemeente zich hiermee beperkt in de mogelijkheden van de uitwerking.
12. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan is het van belang dat aangetoond wordt dat er een reëel zicht is op de verplaatsing van Hoogeslag binnen de

10 jarige planperiode en dat de financiële uitvoerbaarheid is aangetoond, rekening houdend met het wegbestemmen van het brandstofpunt, de verplaatsing en hindercontouren van Encko en Hoogeslag en het aspect bodem.

antwoord gemeente

1. Voor de ammoniak opslagen buiten het plangebied (in het plangebied zijn geen opslagen aanwezig), verwijzen wij naar de reactie sub. 3 van de inspectie. Wat betreft de externe veiligheidsanalyse heeft de cluster brandweer Twente West een positief advies gegeven, de provincie kan hiervan kennis nemen. Over de verantwoording van de toename van het groepsrisico als gevolg van het vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) heeft overleg plaatsgevonden met de regionale brandweer. De regionale brandweer heeft aangegeven akkoord te zijn met de voorgenomen ontwikkeling. De gemeente besteedt bij risicovol transport bij de vaststelling van het plan aandacht aan:
 - De exacte locatie van risicobronnen in relatie tot de ruimtelijke ordening in de omgeving (bestaande en geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten),
 - De mogelijkheden voor inzetten van hulpdiensten (gemeentelijke brandweer, geneeskundige dienst en politie),
 - De mogelijkheid voor het treffen van aanvullende maatregelen en het verhogen van de zelfredzaamheid.
 - Eventuele mogelijke aanvullende maatregelen welke op basis van de voortgang van de stand der techniek kunnen worden opgelegd in een vergunning.

Wat betreft het vervoer per spoor is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing, dit zal samen met de conclusies van het rapport van Haskoning nadrukkelijker naar voren worden gebracht in de toelichting van het bestemmingsplan.

2. Uit de "Intentieverklaring uitvoering milieubeleid vleesindustrie" en de geformuleerde integrale Milieutaakstelling Vleesindustrie blijkt dat de milieudoelstellingen van het covenant vleesindustrie overeenkomen met hetgeen in de bijzondere regeling voor de vleesindustrie van de NeR is opgenomen. Het covenant vleesindustrie is vervallen. Het kan echter nog wel worden aangemerkt als meest recent milieuhygiënisch inzicht. Daarom is bij de voorbereiding deze beschikking nog wel geraadpleegd. De vergunde productieprocessen van ENKCO komen overeen of zijn vergelijkbaar met de in paragraaf 3.3.-B5 onderdeel 3 van de NeR () genoemde bijzondere regeling. Als richtwaarde voor het acceptabele hinderniveau wordt in de bijzondere regeling B5 een geurconcentratie van 1.9 ge/m³ als 98-percentiel gebruikt. Als de bovengrens wordt in de regeling een geurconcentratie van 5ge/m³ als 98-percentiel gebruikt. In de bij het voorontwerp bestemmingsplan gevoegde geurrapport ENKCO is voor de milieuvergunning scenario 5 gerealiseerd. Hierin staat ook de ligging van bijbehorende contouren aangegeven. De geurcontour 1,9 ge/m³ als 98-percentiel die in de NeR wordt aangegeven als norm voor nieuwe situaties ligt zodanig dat alle geprojecteerde woningen liggen buiten deze contour. In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is op de hindercontouren kaart de 1 ge/m³ contour aangegeven. Dit is dus meer dan vereist. Deze valt overigens grotendeels binnen de geluidscontour van 40 dB(A), die maatgevend is voor het bouwen van de woningen op De Kol. Doorgaans be-

hoeven geen maatregelen te worden getroffen als de geurconcentratie bij het dichtstbijzijnde te beschermen object lager is dan $1,1 \text{ ge/m}^3$ als 98-percentielwaarde.

3. Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, moet worden aangetoond dat de bodem en het grondwater vrij zijn van verontreinigingen of dat het plangebied tijdens het bouwrijp maken geschikt wordt gemaakt voor het beoogde gebruik en de hiermee gemoeide kosten in de exploitatie zijn opgenomen. De consequenties van de eventueel uit te voeren bodemsanering zullen uiteraard in de grondexploitatie worden vertaald. In de grondexploitatie is een post van 350.000 euro opgenomen om eventuele kleinschalige verontreinigingen die na de sloop van de bebouwing worden gesignaleerd op te lossen.

Gelet op de resultaten van de in de afgelopen jaren uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken zijn er geen aanwijzingen dat er sprake is van grootschalig verontreinigde locaties binnen het plangebied. Voor een groot aantal locaties moet nog wel een aanvullend bodemonderzoek worden uitgevoerd om de definitieve bodemkwaliteit in beeld te brengen of aanwezige kleinschalige verontreinigingen verder af te perken. Kleinschalige verontreinigingen worden tijdens het bouwrijp maken van het plangebied of in combinatie met het slopen van de aanwezige bedrijfsgebouwen verwijderd en ons uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit van het plangebied zodanig moet zijn dat deze geschikt is voor het beoogde doel.

De bodemonderzoeken die zijn uitgevoerd en noodzakelijk zijn voor de vaststelling, zijn in de toelichting van het plan opgenomen. Ook is aandacht besteed aan het asbest aspect. Ten behoeve van de voorbereiding van het sloopbestek en het verlenen van de omgevingsvergunning voor het slopen zijn de onderzoeken ten aanzien van asbest in de gebouwen uitgevoerd.

In 2009 wordt gestart met het slopen van de binnen het plangebied aanwezige bebouwing. In combinatie met de sloop wordt aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd om zeker te stellen dat eventueel onder de verwijderde bebouwing aanwezige verontreinigingen alsnog worden gesignaleerd en in kaart worden gebracht. Na de sloop worden eventueel aanwezige verontreinigingen verwijderd conform de hiervoor geldende regels.

De einddoelstelling voor het aspect bodemkwaliteit (=geschikt voor multifunctioneel gebruik) is zodanig dat bij het opstellen en doorlopen van het bestemmingsplan(proces) geen specifieke eisen worden gesteld aan de ruimtelijke inrichting van het plangebied voor het aspect bodemkwaliteit.

Na sloop van de bestaande bebouwing op het bedrijventerrein De Kol kunnen aanvullende onderzoeken naar de bodemkwaliteit worden uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zullen worden getoetst aan de bodemdoelstelling 'geschikt voor de functie wonen' en als basis dienen voor het afgeven van omgevingsvergunning voor het bouwen en voor de te realiseren bebouwing.

4. De berekeningen zullen worden aangepast aan de nieuwe wetgeving.

5. Het waterschap heeft positief gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. In de toelichting zal een en ander worden geconcretiseerd. Het is overigens zo dat de (technische) uitwerking van de plannen altijd in goed overleg met het waterschap plaatsvindt.
6. Het type rijbaan verharding van de wegen als gevolg waarvan een hogere grenswaarde moet worden verleend is SMA 0/6 voor de Drostenstraat (evenwijdig aan spoorlijn) en ZSA-sd voor de Industriestraat. In de berekening zijn deze verhardingstypen opgenomen. Voor de Drostenstraat is bewust niet gekozen voor ZSA-sd omdat dit in de eerste plaats geen duurzame oplossing is (onderhoudstechnisch veel problemen). Zeker gezien de verkeersintensiteiten en de hoeveelheid vrachtverkeer is dit om onderhoudstechnische en daarmee financiële redenen niet acceptabel. Ook hebben deze woningen te maken met de maximaal te ontheffen belasting ten gevolge van het spoorweglawaai van circa 68 dB. Zeer stil asfalt wordt in onze gemeente alleen toegepast in gevallen waar het op basis van de te bereiken maximale grenswaarde niet anders kan en waar dit vanuit onderhoudstechnisch oogpunt geen problemen oplevert. Dat dit op de Industriestraat is toegepast komt voort uit het te realiseren Wanssinktrace (bestemmingsplan voor goedkeuring bij GS) waar het niet mogelijk was om zonder toepassing van dit asfalt met name voor een aantal bestaande woningen de maximale toegestane grenswaarde te halen, ook is hier de verkeersbelasting een stuk minder dan op de Drostenstraat.
7. Prorail heeft geen problemen met het toepassen van raildempers (zie bijgevoegde brief). Formeel moeten nog wel de nodige overeenkomsten om te komen tot uitvoeren worden gesloten. Dit zal ingang worden gezet. In de berekening van het railverkeerslawaai is met een reductie van 3 dB rekening gehouden als gevolg van het aanbrengen van raildempers.
8. De provincie vraagt om aan te geven door welke bedrijfsactiviteiten van ENKCO de geluidscontour wordt veroorzaakt. De aangegeven 40 dB(A) contour wordt veroorzaakt door de geluidsberekening van de totale milieu-inrichting van ENKCO inclusief stallingsplaats van vrachtauto's.
9. Het plan wordt aangepast aan de nieuwe Wro.
10. De regels zullen op verzoek van de provincie worden aangepast.
11. De uitwerkingskaart is bewust opgenomen omdat de uitwerking een onderdeel van het totaal plan vormt en alleen op deze manier moet worden ingevuld. De reden dat een uitwerkingsplan is opgenomen heeft te maken met het nog niet in eigendom hebben van het bedrijf Hoogeslag. Wanneer de onderhandelingen zijn afgerond zal in het vast te stellen plan de uitwerking worden opgenomen op de verbeelding.
12. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt aangetoond dat het bedrijf Hoogeslag binnen de planperiode van 10 jaar verdwijnt. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven welke bedrijven in bezit zijn van de gemeente of van een marktpartij waarmee de gemeente de plannen ontwikkelt. De bedrijven die geen eigendom zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt als uit-

gangspunt gekozen dat deze binnen de planperiode van 10 jaar worden verworven. In de grondexploitatie zijn alle kosten opgenomen voor de realisering van de plannen, ook de verwervingskosten van de bedrijven en een inschatting (onvoorzien) voor eventuele bodemsanering. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de financiële haalbaarheid worden aangetoond. Hierover zal met de provincie overleg plaatsvinden.

consequenties bestemmingsplan

1. Aanvulling in de toelichting ten aanzien van de volgende onderwerpen:
 - onderbouwing externe veiligheid en verantwoording groepsrisico (zie antwoord 1);
 - aanvullend uitgevoerde bodemonderzoeken c.q. hoe hier in het verdere traject mee moet worden omgegaan;
 - onderbouwing hinder geur;
 - aanpassen luchtkwaliteitsberekening aan recente wetgeving;
 - aanvullingen bij akoestisch onderzoek weg-, rail- en industrielawaai;
 - waterparagraaf zal nader worden geconcretiseerd;
 - de tekst onder het hoofdstuk fasering moet (ook) onder het hoofdstuk milieu worden geplaatst;
 - geurcontour van 1,9 ge/m³ op hindercontourenkaart zetten.
2. Het bestemmingsplan wordt aangepast aan de nieuwe Wro, de opmerkingen ten aanzien van de regels zullen hierin worden meegenomen.
3. Het bestemmingsplan zal worden aangepast aan de op het moment van vaststelling verwachte eigendom situaties. Hierbij zal onder andere worden beoordeeld of de opgenomen uitwerkingsbevoegdheid nog nodig is.
4. De gemeente zal met de provincie overleg voeren over de financiële uitvoerbaarheid van het plan, voordat het door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

5.2.9 Reactie regionale brandweer

De regionale brandweer heeft schriftelijk de volgende reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt.

De wijze waarop in de toelichting op het plan aandacht is besteed aan externe veiligheid, het oordeel van uw lokale brandweer en onze betrokkenheid bij de totstandkoming van het plan, zijn voor ons aanleiding om geen nader advies te geven. De regionale brandweer heeft aangegeven akkoord te zijn met de voorgenomen ontwikkeling.

5.3 ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. In bijlage 4 behorende bij deze toelichting zijn de zienswijzen puntsgewijs samengevat en puntsgewijs beantwoord. Vervolgens wordt in het kort aangegeven wat de eventuele consequenties zijn voor het bestemmingsplan.

BIJLAGE 1:
GEDETAILEERDE WONINGBOUWPLANNING TOT 2035

BIJLAGE 2: SCHEMA PARKEERBALANS

BIJLAGE 3: KAART PARKEERBALANS

BIJLAGE 4: ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING