



Ontwikkelplan

De nieuwe Kol

2.0

2 april 2014

definitief

Inleiding

De gemeente realiseert plannen voor Holten die het dorp niet alleen een ander aanzien geven, maar ook bijdragen aan een betere leefomgeving. Met fysieke ingrepen wil de gemeente Rijssen-Holten het dorp Holten nieuwe impulsen geven om een aantrekkelijke kern te blijven om in te wonen, werken en recreëren.

De transformatie van bedrijventerrein De Kol tot woongebied is één van deze plannen. Andere belangrijke plannen zijn de vernieuwing van het centrum en de stationsomgeving, en de aanpassing van de verkeerscirculatie. Daarnaast zet de gemeente in op versterking van recreatie en toerisme met name door verbetering van de relatie tussen het dorpscentrum en de Holterberg c.q. het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug en het ruimte bieden aan vernieuwende concepten. Op de samenhang tussen deze ontwikkelingen wordt nader ingegaan in “Holten Hogerop”, een koersdocument voor de toekomst van Holten.

Dit ontwikkelplan betreft een nieuwe versie van het reeds bestaande ontwikkelplan voor de Kol. Overbodige criteria zijn geschrapt en de belangrijkste criteria zijn overgenomen en waar nodig verduidelijkt. Deze nieuwe versie vervangt daarmee de vorige versie van het ontwikkelplan. Dit beeldkwaliteitsplan wordt los van het bestemmingsplan vastgesteld. Het vormt dus geen onderdeel van het bestemmingsplan. Dit document vervangt de gebied specifieke welstandscriteria van de welstandsnota. Een overzicht van de belangrijkste toetsingscriteria per deelgebied is opgenomen op de laatste pagina van dit document.

Dit ontwikkelplan vormt een opstap naar de realisatie van woningbouw op De Kol. Ook krijgen toekomstige bewoners van De Kol inkijk in hun toekomstige leegomgeving. Het boek biedt kaders voor de verder uitwerking van de opstallen en openbare ruimte en geeft aan hoe de transformatie van bedrijventerrein naar woongebied in een aantal stappen op verantwoorde wijze geschiedt. Het is een richtinggevend document voor alle partijen die op De Kol bebouwing willen realiseren. Het ontwikkelplan bevat daartoe richtlijnen voor de verschillende bebouwingstypologieën waarmee het beoogd ruimtelijk beeld wordt gestuurd en programmatische eisen die een goede gebruiks- en toekomstwaarde zekerstellen. Voorts zijn richtlijnen opgenomen die de overgang van uitgeefbaar naar openbaar terrein regelen zodat een goede relatie tussen beide ontstaat.

In haar begeleiding streeft de welstandscommissie/het regieteam welstand ernaar om in een vroeg stadium met initiatiefnemers in gesprek te komen en eerste ideeënschetsen te bespreken zodat vroegtijdig afstemming kan worden bereikt over het kwaliteitsniveau en andere bouwplannen in het gebied.

Plangebied

Bedrijventerrein De Kol is in de tweede helft van de vorige eeuw ontstaan en heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de groei van Holten. Voordien was het dorp vrijwel uitsluitend agrarisch georiënteerd; met de komst van (met name vleesverwerkende) bedrijvigheid ontstond een breder aanbod aan werkgelegenheid. De groei betekende natuurlijk ook een toename van woningbouw, voorzieningen en verkeer. Later ook een tweede bedrijventerrein, De Haar, en recentelijk: Vletgaarsmaten. Deze voortgaande ontwikkeling is ook de reden dat De Kol nu niet meer voldoet. Het bedrijventerrein is ingesloten geraakt waardoor er geen

uitbreidingsmogelijkheden meer zijn, is verouderd en kwalitatief niet meer van deze tijd, brengt verkeersoverlast met zich mee en is milieu-hygiënisch niet meer up-to-date. Bovendien draagt de uitstraling van De Kol op een verkeerde manier bij aan het imago van Holten. Dit heeft het gemeentebestuur ertoe doen besluiten een nieuwe toekomst voor De Kol te onderzoeken. De Kol betreft het bedrijventerrein dat wordt begrensd door de spoorlijn aan de noordzijde; de Lageweg aan de oostzijde; de Weversstraat aan de zuidzijde en de Industriestraat in het westen. Het terrein van Enkco, gelegen tussen de Waagweg en de Kerkhofsweg wordt ook gerekend tot bedrijventerrein De Kol, maar wordt ontwikkeld als apart deelgebied omdat het tijdstip van verplaatsing van dit bedrijf nog onbekend is. Aan de westkant grenst De Kol vrijwel aan het centrum van Holten. Aan de noordzijde vormt het (met de spoorlijn) de dorpsrand en aan de overige zijden grenst het aan woongebied. Aan het plangebied is ook de locatie van de voormalige Holterenkschool toegevoegd. Het huidige schoolgebouw is verouderd en vraagt om vernieuwing. Een mogelijkheid hiervoor ligt op De Kol. In het ontwerp is een nieuwe locatie voor de school opgenomen en wordt voor de huidige locatie een invulling met woningbouw voorgesteld.

Samenhang met de omgeving

Zoals in de inleiding al is beschreven spelen naast de transformatie van De Kol de vernieuwing van het centrum en de stationsomgeving een belangrijke rol voor de ruimtelijke ontwikkelingen van Holten de komende jaren. Omdat deze gebieden in elkaars onmiddellijke nabijheid liggen is in oktober 2006 een samenhangende ontwerpschets gemaakt voor het geheel. De schets geeft een richtinggevend beeld van de beoogde ontwikkelingsrichting van beide gebieden en vormt de basis voor verdere uitwerking van de afzonderlijke delen. Voor De Kol is deze uitwerking verder gegaan in de vorm van een structuurplan dat door de gemeenteraad in maart 2008 is vastgesteld, en daarop volgend een bestemmingsplan.

Benadering van de ontwerpopgave

De verandering van het industrieterrein naar woongebied betekent een grote ingreep in het “stedelijk” weefsel van het dorp. Uit de analyses van de bestaande situatie blijkt dat zowel het stratenpatroon als de bebouwing van een andere orde zijn dan het omliggende woongebied. Was De Kol oorspronkelijk een industrieterrein aan een dorp; in de loop van de jaren is het ingesloten geraakt en tevens een vreemd element geworden. De transformatie naar woongebied biedt de kans hier iets aan te doen. Ten noorden van Holten ligt het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug met daarin de naar Holten vernoemde Holterberg. Deze heuvelrug vormt een markant onderdeel van het Overijsselse landschap en is van ver te zien. De gemeente vindt de relatie tussen het Nationaal Park en het dorp Holten daarom van groot belang. Het gemeentebestuur heeft haar beleid gericht op versterking van deze relatie. Het is daarom van belang ook iets te doen aan de verschijning van het dorp aan de noordzijde. Met de herontwikkeling van De Kol liggen hiervoor de mogelijkheden.

Het ontwerp

In het ontwerp is ervoor gekozen de min of meer noord-zuid lopende wegen te handhaven. Deze wegen vormen niet alleen een (visuele) verbinding van het dorp met de Holterberg, ze zorgen ook voor een bruikbare geleiding van het gebied in verband met de fasering. Daarnaast dragen ze bij aan een natuurlijke aanhechting van het gebied aan zijn omgeving omdat ze reeds verankerd zijn in het dorp. Bovendien kan langs deze routes het groen vanuit het noorden het gebied “ingetrokken” worden. Daarom wordt in het plan, waar nodig en mogelijk, het groen langs deze wegen versterkt. Dit betekent, met name bij de Pannenbakkersstraat, dat het profiel verandert en er meer ruimte komt voor groen.

Voor deze noord-zuidlijnen vormt de spoorlijn als het ware de kapstok. Het spoor vormt een scherpe en rechte rand van het dorp dat abrupt overgaat in de open Holterenk aan de voet van de Holterberg. Het uitzicht is hier magnifiek en een bijzondere kwaliteit van deze rand. Oriëntatie van woningen op dit uitzicht is dan ook een van de gemaakte ontwerpkeuzes. Er speelt echter meer langs deze rand: het spoor brengt een aanzienlijke geluidbelasting met zich mee en rekening moet worden gehouden met in voorbereiding zijnde veranderingen in de verkeersafwikkeling: het doortrekken van de Drogenstraat langs het spoor richting station. Door deze doortrekking ontstaat een bundeling van infrastructuur en vallen geluidzones (deels) over elkaar heen. Dat werkt ruimtebesparend, maar stelt hoge eisen aan de bebouwing langs het spoor. De kwaliteiten van het uitzicht moeten hier gecombineerd worden met een afscherming tegen spoorwegen verkeerslawai. Stedenbouwkundig betekent dit dat langs het spoor een zo veel mogelijk gesloten wand moet worden nagestreefd, terwijl architectonisch-bouwkundig een aanvaardbaar geluidsniveau in de woningen dient te worden verzekerd.

De openbare ruimte

Straatprofielen

In het plan komt slechts een beperkt aantal principeprofielen voor. Daarmee wordt gestreefd naar herkenbare straatbeelden. Het profiel van de (verlengde) Drostenstraat en Industriestraat is door de gemeente uitgewerkt in het kader van het Verkeersstructuurplan Holten vanwege hun ontsluitende functie. Het profiel van de Drostenstraat wordt aan de zuidzijde begrensd door de nieuwe bebouwing van De Kol en aan de noordzijde door de spoorbaan. Karakteristiek is dat momenteel langs het bestaande deel van de Drostenstraat een haag langs de spoorlijn groeit die ook heel goed past in het toekomstig beeld waarin groen een belangrijke waarde is. Bij het verlengen van de Drostenstraat richting station dient daarom ook deze haag te worden verlengd. Ook in de omgeving van het station zijn momenteel hagen langs het spoor aanwezig. Zo ontstaat een hoogwaardig samenhangend beeld. Voor de Bergzichtwoningen is het niet mogelijk om uitritten te maken c.q. te parkeren op de Drostenstraat.

De Lageweg en Pannenbakkersstraat blijven (samen met de Industriestraat) als noord-zuid routes door het plan bestaan. Het groene karakter van deze routes zal, waar nodig en mogelijk, in een eigen profiel worden versterkt. Bij de Pannenbakkersstraat gebeurt dit het meest nadrukkelijk door aan weerszijden van de rijbaan een groenstrook aan te leggen waar ruimte is voor bomen.

De overige straten worden beschouwd als “gewone” woonstraten met een verblijffunctie. Dit betekent dat de auto hier niet de overhand mag krijgen. Het gemakzuchtig parkeren van de auto in de straat moet zo veel mogelijk voorkomen worden omdat in het plan voor het parkeren structurele oplossingen zijn aangebracht. Een beperkte rijbaanbreedte voor deze straten is hiervan het gevolg.

Voor de voetganger is minimaal aan een zijde van de rijbaan een trottoir van voldoende breedte (1,80 m) aanwezig. Rondom de drie blokken is altijd sprake van een trottoir. Om de voorkomen dat op het trottoir wordt geparkeerd zal een afscheiding tussen rijbaan en trottoir worden aangebracht. Een groenblijvende of bladhoudende, lage haag wordt hiervoor het meest geschikt geacht.

Bij de losse woningen wordt aan een zijde een rabatstrook toegepast waar ruimte is voor verschillende functies: incidentele bomen, inritten, opstelplaatsen voor de vuilcontainers en enkele parkeerplaatsen voor bezoekers. Bij smalle straatprofielen is de toegankelijkheid voor de hulpdiensten een aandachtspunt. Hiervoor is een vrije doorrijdruimte van 3,50 m minimaal noodzakelijk. Bovendien verdient het de voorkeur dat locaties steeds van twee zijden af benaderbaar zijn.

Parkeren

De mogelijkheden voor het parkeren van auto's is voor verschillende woningtypes op verschillende manieren opgelost. Twee belangrijke vertrekpunten zijn daarbij richtinggevend geweest: ten eerste mogen geparkeerde auto's het straatbeeld niet gaan bepalen en ten tweede dient het parkeren van de bewoners zo veel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden. Parkeren is daarmee een vorm van ruimtegebruik die slechts in beperkte mate in het openbaar gebied plaatsvindt.

In het plan worden de volgende parkeernormen aangehouden:

- Categorie I: vrijstaande en (grotere) twee-onder-een kapwoningen: 2 parkeerplaatsen per woning;
 - Categorie II: (kleinere) twee-onder-een kap en geschakelde woningen: 1,8 parkeerplaatsen per woning;
 - Categorie III: rijenwoningen: 1,6 parkeerplaatsen per woning.
- Uiteraard is hierbij rekening gehouden met parkeergelegenheid voor bezoekers.

Bij de woningen in categorie I is, gezien de omvang van de kavels, het realiseren van de twee parkeerplaatsen op eigen terrein een vereiste. In de bouwvoorschriften van het bestemmingsplan zijn hiervoor ook bepalingen opgenomen.

Bij de woningen in categorie II, dient minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein beschikbaar te zijn. In de praktijk blijkt dat garages vaak niet voor het parkeren van de auto worden gebruikt. Besloten is daarom dat bij het bepalen van de parkeergelegenheid op eigen terrein een garage niet wordt meegeteld.

Bij de woningen in categorie III is, gezien de beperkte kavelgrootte, het vertrekpunt niet geweest parkeren op eigen terrein, maar parkeren in clusters. Dit heeft geleid tot de drie blokken met binnenhoven met parkeergelegenheid. De parkeerplaatsen in de hoven zijn bedoeld voor de bewoners.

Bij de uitwerking van de bebouwing zal steeds moeten worden aangetoond dat het plan blijft voldoen aan de gestelde parkeernormering.

Shared space

De herinrichting van De Kol vraagt ook om een nieuwe benadering van de openbare ruimte. Waar op het bedrijventerrein het (vracht)verkeer alle ruimte werd gebonden, speelt op De Nieuwe Kol de openbare ruimte een belangrijke rol voor de beleving en waardering van de woonomgeving. De gemeente zal zich inspannen de inrichting van de openbare ruimte hier zo goed mogelijk op af te stemmen. Het is een uitdaging om de verschillende functies die de openbare ruimte vervult op een goede manier op elkaar af te stemmen en door een integraal en afgewogen ontwerp voor de openbare ruimte vorm te geven. Op verschillende plaatsen (o.a. in de binnenhoven) dient het shared space-concept zich als een kansrijke oplossing aan voor deze opgave. Juist waar de wens bestaat verschillende gebruiksfuncties van de openbare ruimte met elkaar te combineren werken de scheidingen tussen verschillende verkeersvormen beperkend.

Shared space gaat uit van het minimaliseren van scheidingen en het versterken van de mogelijkheden voor gemeenschappelijk gebruik van dezelfde ruimte. Bij de drie blokken is in de binnenhoven ruimte gereserveerd voor het parkeren van de bewoners. Deze ruimte wordt hiervoor slechts een deel van de tijd gebruikt en zou een ander deel van de tijd anders kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld als speelterrein, trapveld of fietscircuit voor kinderen. Ook kan deze ruimte voor buurtactiviteiten worden gebruikt. Verder kan de inrichting de eigen identiteit van het blok versterken. In de uitwerking van de openbare ruimte zullen deze mogelijkheden nader verkend en waar mogelijk toegepast worden. Hierover zal afzonderlijk besluitvorming plaatsvinden. Dit betekent ook dat de hier weergegeven principeprofielen nog kunnen wijzigen binnen de kaders van het stedenbouwkundig ontwerp.

Groen en spelen

De groenstructuur wordt in belangrijke mate bepaald door drie groene assen die vanaf de spoorlijn door of langs het plangebied lopen. Het betreft van oost naar west respectievelijk de Lageweg, de Pannenbakkersstraat en de Industriestraat/Wansinkstraat. Met deze groene assen wordt de groene ruimte ten noorden van het plan verbonden met het dorp en naar binnen gehaald. Langs het spoor worden deze groene assen bovendien gekoppeld door een ruim en groen profiel.

Verspreid door het plangebied zijn verschillende groenplekken gesitueerd die tevens een speelfunctie hebben. Eerder is reeds genoemd dat in de binnenhoven van de drie blokken ruimte is gereserveerd voor speelplekken voor de kleinste kinderen. Deze plekken kunnen via de achterpaden van de woningen worden bereikt en worden afgescheiden van de parkeerruimte. Op drie plaatsen in het gebied zijn speelgelegenheden voor grotere kinderen. Deze worden gecombineerd met buurtgroen. Deze speelplekken bevinden zich bij de blokken en de nieuwe locatie voor de Holterenkschool. Op deze laatste locatie is nu reeds een bescheiden speeltuin en een trapveld aanwezig. De speelmogelijkheden zullen hier, in combinatie met de school, voor verschillende leeftijdsgroepen verder worden uitgebreid. De speelplekken bij de blokken zullen in overleg nog nader worden uitgewerkt. Ook hier zullen de mogelijkheden van shared space worden bekeken. Voorgesteld wordt met de inrichting van de plekken een relatie te leggen met de Holterberg. Bij de uitwerking zullen deze ontwerpideeën gecombineerd worden met praktische eisen vanuit bijv. veiligheid, beheer en onderhoud en zo mogelijk ideeën en wensen van bewoners.



Hoffesstraat, naast Holterenkschool

Waterhuishouding

Door de transformatie van industrieterrein naar woongebied kan de hoeveelheid verharding in het gebied worden teruggebracht en kunnen de mogelijkheden voor het langer vasthouden van gebiedseigen water en infiltratie van hemelwater worden benut. Op De Kol is de grondwaterstand dusdanig laag dat zowel oppervlakkige infiltratiesystemen als ondergrondse infiltratiesystemen kunnen worden toegepast. Gekozen is voor een ondergronds

infiltratiesysteem zodat de bovengrond voor andere functies kan worden gebruikt. Uit onderzoek is gebleken dat de kwaliteit van de bodem geen belemmering vormt voor de infiltratie.

Niet alleen de bebouwing, maar ook het rioolsysteem van De Kol zal veranderen. Het huidige gemengde stelsel zal vervangen worden door een gescheiden stelsel waarbij het vuile water via ondergrondse riooltransportleidingen naar het hoofdgemaal van Holten zal worden afgevoerd en van daar naar de zuivering. Voor het hemelwater wordt een nieuw systeem aangelegd waarbij ernaar gestreefd wordt zo veel mogelijk ter plaatse te infiltreren door gebruik te maken van een ondergronds infiltratie-transportstelsel (IT-stelsel), aangevuld met infiltratiekratten of soortgelijke voorzieningen. Hemelwater afkomstig van daken moet zichtbaar afstromen naar de openbare ruimte

Nutsvoorzieningen en verlichting

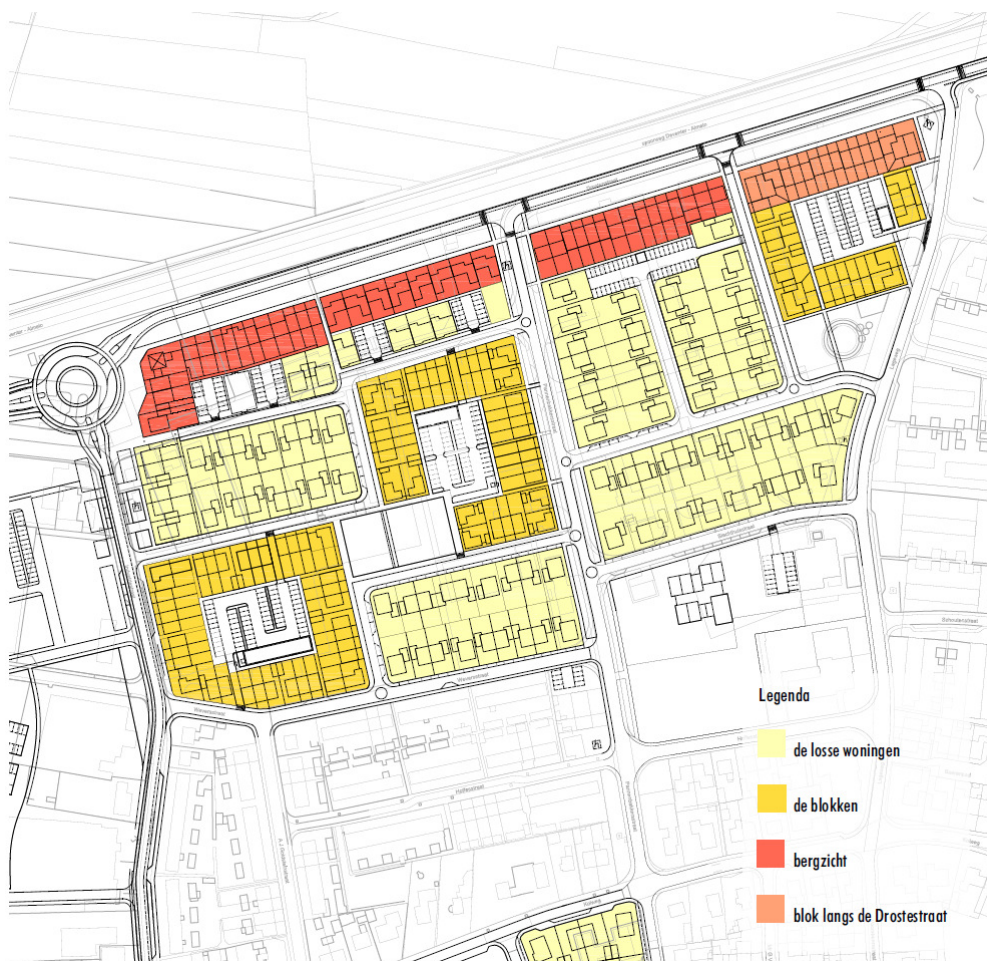
In het voorlopig ontwerp is een aantal mogelijke locaties voor de wat grotere nutsvoorzieningen, zoals trafohuisjes, aangegeven. In overleg met de nutsbedrijven zal nader worden bepaald welke hiervan worden gebruikt. In de straatprofielen in rekening gehouden met een strook voor kabels en leidingen. Bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte zal een verlichtingsplan worden opgesteld en zal een keuze worden gemaakt voor bij het gebied passende armaturen.

De bebouwing

Het bijzondere van het stedenbouwkundig plan voor De Kol is dat traditionele verkavelingsvormen worden gecombineerd met specifieke ideeën over de bebouwing. In deze gezamenlijke benadering worden de oplossingen aangebracht voor belangrijke opgaven zoals uitstraling, parkeren, geluidwering en behoud van het dorpse karakter. De voorgestelde bebouwing is daarom heel wezenlijk voor het totale plan. Dit wil niet zeggen dat er geen alternatieven mogelijk zijn, maar die moeten dan wel aansluiten bij de achterliggende gedachte. In het plangebied kan voor de bebouwing onderscheid gemaakt worden in drie typologieën:

- de vrijstaande en half-vrijstaande woningen: de losse woningen (lichtgeel)
- de merendeels aaneen gebouwde woningen: de blokken (okergeel)
- de aaneen gebouwde woningen langs het spoor: bergzicht (roze/rood)

Op een plaats in het plangebied is sprake van een dubbele typologie (oranje blok op de kaart): een blok langs de Drostenstraat. De oranje gemarkeerde bebouwing aan de Drostenstraat maakt zowel onderdeel uit van een van de drie blokken als van de Bergzichtzone. Hierop zijn beide principes van toepassing. Een klein deel van de bebouwing langs de Industriestraat dient om akoestische redenen aaneen gebouwd te worden en een geluidluwe zijde dienen te hebben. Daarom gelden voor deze woningen ook de principes van de Bergzichtzone.

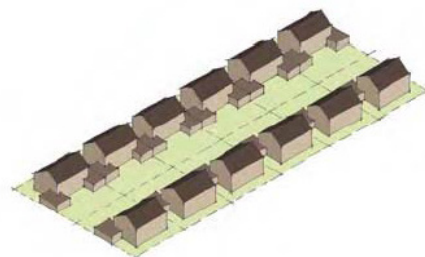


De losse woningen

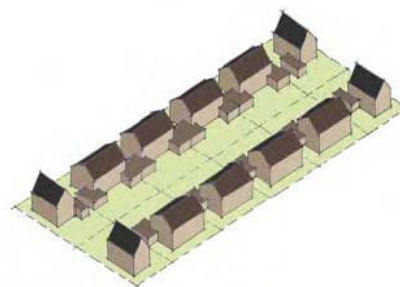
Het dorpse karakter wordt voor een belangrijk deel gedragen door de losse woningen die, als strooigoed, door het hele plangebied heen voorkomen. Dorpse woningen zijn veelal afzonderlijk gebouwd en in een groene setting gesitueerd. Groene erven en afscheidingen, gevarieerde architectuur met een hoofdzakelijk landelijke achtergrond (geen bungalows), is hier de richting. Voorbeelden genoeg in Holten zelf.

De criteria die aan dit deelgebied verbonden zijn:

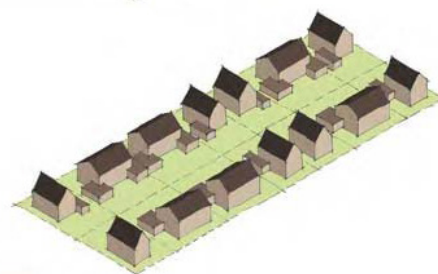
- Behoud van en aansluiten bij dorpse karakteristiek van Holten. Dit betekent: voldoende afwisseling door variatie in schakeling, hoogte, kapvorm en kaprichting, rooilijn en materiaalgebruik (natuurlijke materialen),
- Hoofdgebouwen hebben een kap. Hoofdzakelijk zadeldaken en mansardekappen (met of zonder wolfseind), in ieder geval geen lessenaars- of platte daken. Als stelregel wordt gehanteerd dat de nok over de lengte van het hoofdgebouw loopt.
- In principe geen bijgebouwen, zoals garages op de hoek, maar tussen de woningen (doel: voorkomen van opritten langs een erfgrans met openbaar gebied).
- Erfafscheidings die grenzen aan het openbaar gebied en die hoger zijn dan 1 meter moeten bijdragen aan het groene beeld van De Kol



Seriematige woningbouw



Seriematige woningbouw met hoekoplossing



Onderbroken serie



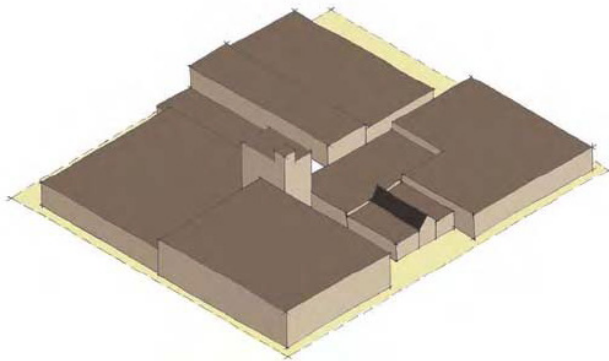
Dorpse variatie

Erfafscheidings die bijdragen aan groen beeld aan de Citroenvlinder – De Liesen

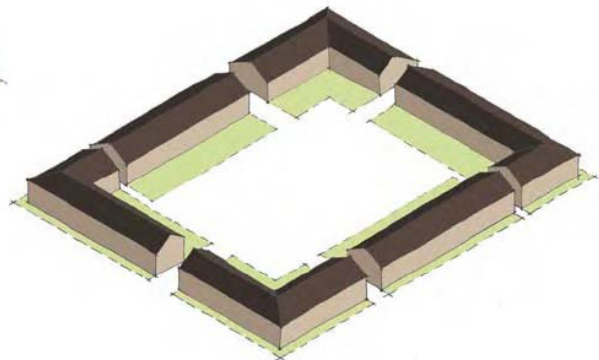


De blokken

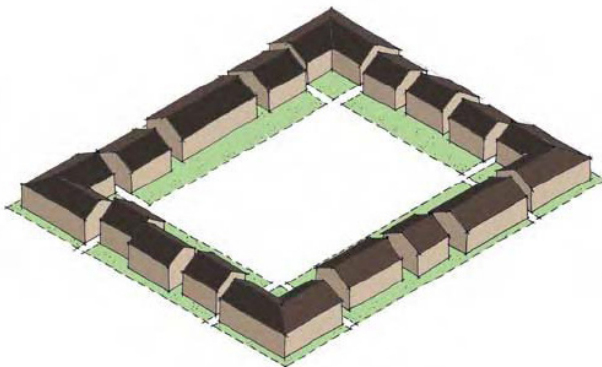
Het stedenbouwkundig concept omvat een drietal blokken die gekenmerkt worden door een wat compactere bouw rondom een binnenhof. Deze blokken zijn bedoeld voor aaneengebouwde woningen op kleinere kavels. Op deze kavels is onvoldoende ruimte voor parkeren op eigen terrein. Intensief parkeren in de staat is een ongewenst beeld. Om deze reden is gekozen voor binnenhoven die meervoudig gebruikt kunnen worden: naast parkeren is er gelegenheid tot spelen, sporten en bijvoorbeeld ontmoeten van buurtbewoners.



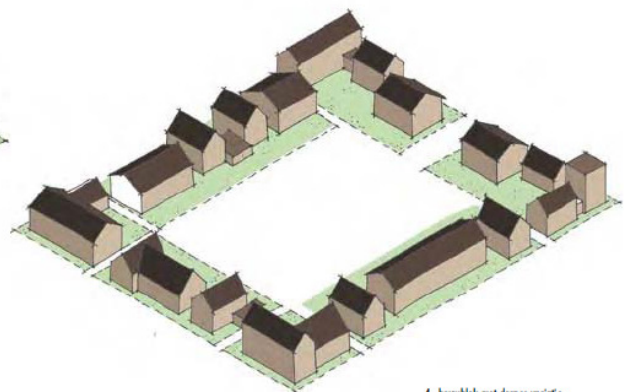
1. Industrieel bouwblok



2. gesloten woningbouwblok



3. geleed woningbouwblok



4. bouwblok met dorpsvariatie

De criteria die aan dit deelgebied verbonden zijn:

- Ook met de blokken wordt aangesloten bij het dorps karakter van Holten door variatie in rooilijn, goot- en nokhoogte, dakvorm en -richting, het aantal aaneengebouwde woningen en kleurgebruik.
- Belangrijk is dat de hoeken gesloten zijn en beide zijden als voorgevel worden behandeld.
- De erafscheidingen rondom het binnenhof zijn verplicht mee te ontwerpen met de woningen en dienen voldoende hoog te zijn om privacy in de achtertuinen te waarborgen en dienen bij te dragen aan een groen beeld van het binnenhof.
- Overige erafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied en die hoger zijn dan 1 meter moeten bijdragen aan het groene beeld van De Kol

Bergzicht

De bebouwing direct langs het spoor vormt de moeilijkste opgave van het plan. Deze rand van De Nieuwe Kol bepaalt het aanzicht van het dorp, heeft een prachtig uitzicht over de Holterenk, maar wordt ook aanzienlijk belast door het geluid van de spoorlijn. De mogelijkheden die stedenbouw, architectuur en bouwfysica hiervoor bieden zijn optimaal ingezet om hier tot een passende oplossing te komen. Dit heeft ertoe geleid dat door toepassing van raildempers wordt voorkomen dat een geluidscherm langs het spoor het uitzicht belemmert. Dit betekent wel dat de eerstelijns bebouwing een afscherming dient te vormen voor de achterliggende woningen en daarom zo veel mogelijk aaneengesloten dient te zijn. De essentie van de Bergzichtzone is dat hier in akoestisch opzicht wordt gestreefd naar een zo veel mogelijk gesloten wand, dat stedenbouwkundig een oriëntatie van de woningen op de Holterenk wordt nagestreefd en dat in architectonisch opzicht de gunstige bezonning aan de achterzijde en het uitzicht aan de noordzijde kansen biedt voor bijzonder woongenot. Woningen op de rand van twee verschillende kwaliteiten met de unieke kans deze in de plattegrond te verbinden.



Boven: uitsnede uit voorlopig ontwerp van Bergzichtzone

Onder: Mogelijk gevelbeeld van een deel van Bergzicht (2e blok van links)

De criteria die aan dit deelgebied verbonden zijn:

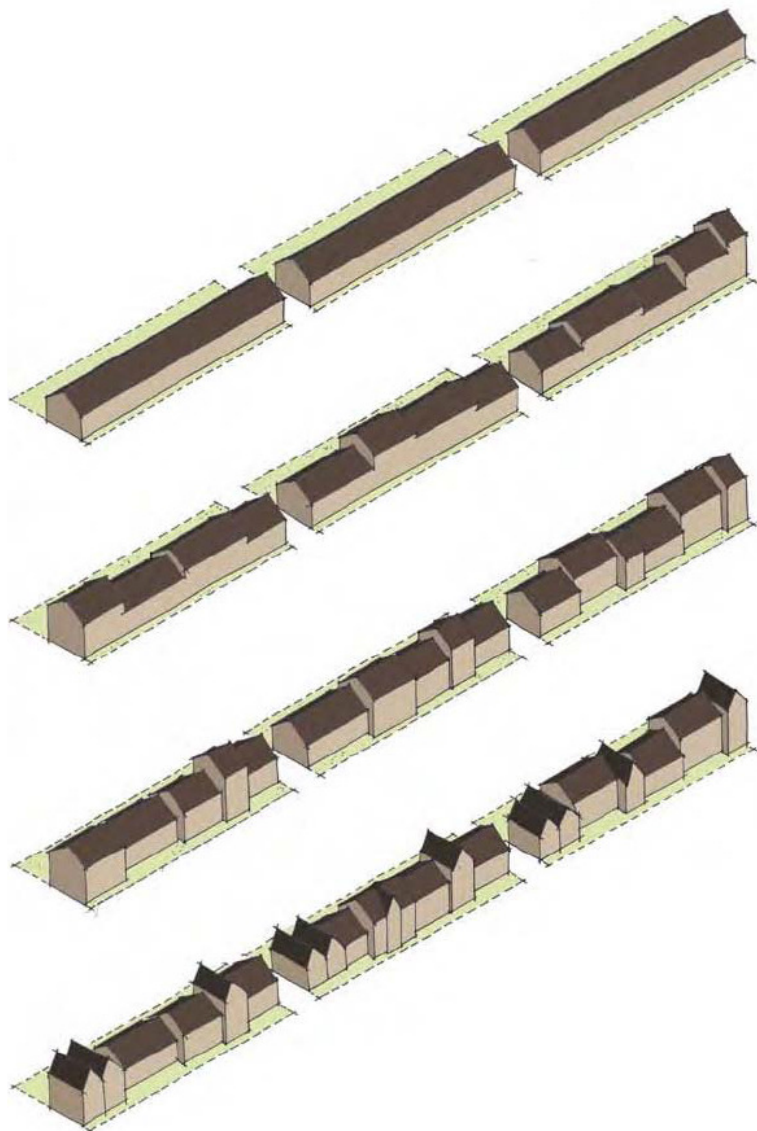
- Ook Bergzicht dient aan te sluiten bij het dorpse karakter. Daarom dienen bijvoorbeeld herhalingen die tot een waarneembare reeks leiden en symmetrische oplossingen die tot schaalvergroting leiden te worden voorkomen.
- Variatie in de bebouwing wordt aangebracht door afwisseling in de rooilijn, variatie in dakvormen, goot- en nokhoogten, materialen en kleuren en stijl.
- Gezien de bijzondere ligging worden hogere eisen gesteld aan de totale architectuur van Bergzicht.
- Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied en die hoger zijn dan 1 meter moeten bijdragen aan het groene beeld van De Kol.

Rechte, 2-laagse blokken leiden tot een monotone, onaantrekkelijke wand

Door hoogteverschillen ontstaat enige variatie, maar de gevel blijft één vlak

Door hoogteverschillen te combineren met kleine sprongen in de gevel ontstaan herkenbaar kleinere eenheden

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



Erfafscheidingen die bijdragen aan groen beeld – De Liezen

Overzicht van toetsingskaders per deelgebied

Losse woningen

- Behoud van en aansluiten bij dorpse karakteristiek van Holten. Dit betekent: voldoende afwisseling door variatie in schakeling, hoogte, kapvorm en kaprichting, rooilijn en materiaalgebruik (natuurlijke materialen),
- Hoofdgebouwen hebben een kap. Hoofdzakelijk zadeldaken en mansardekappen (met of zonder wolfseind), in ieder geval geen lessenaars- of platte daken. Als stelregel wordt gehanteerd dat de nok over de lengte van het hoofdgebouw loopt.
- In principe geen bijgebouwen, zoals garages op de hoek, maar tussen de woningen (doel: voorkomen van opritten langs een erfgrans met openbaar gebied).
- Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied en die hoger zijn dan 1 meter moeten bijdragen aan het groene beeld van De Kol

De blokken

- Ook met de blokken wordt aangesloten bij het dorpse karakter van Holten door variatie in rooilijn, goot- en nokhoogte, dakvorm en -richting, het aantal aaneengebouwde woningen en kleurgebruik.
- Belangrijk is dat de hoeken gesloten zijn en beide zijden als voorgevel worden behandeld.
- De erfafscheidingen rondom het binnenhof zijn verplicht mee te ontwerpen met de woningen en dienen voldoende hoog te zijn om privacy in de achtertuinen te waarborgen en dienen bij te dragen aan een groen beeld van het binnenhof.
- Overige erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied en die hoger zijn dan 1 meter moeten bijdragen aan het groene beeld van De Kol

Bergzicht

- Ook Bergzicht dient aan te sluiten bij het dorpse karakter. Daarom dienen bijvoorbeeld herhalingen die tot een waarneembare reeks leiden en symmetrische oplossingen die tot schaalvergroting leiden te worden voorkomen.
- Variatie in de bebouwing wordt aangebracht door afwisseling in de rooilijn, variatie in dakvormen, goot- en nokhoogten, materialen en kleuren en stijl.
- Gezien de bijzondere ligging worden hogere eisen gesteld aan de totale architectuur van Bergzicht.
- Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied en die hoger zijn dan 1 meter moeten bijdragen aan het groene beeld van De Kol.

