



GEMEENTE RIJSSEN-HOLTEN

Bestemmingsplan

**“Buitengebied Holten, belevingspad Holterenk en
fietspad Beukenlaan-Molenbelterweg”**

December 2015

Vastgesteld



Buitengebied Holten, belevingspad Holterenk en fietspad Beukenlaan-Molenbelterweg

Plannaam: "Buitengebied Holten, belevingspad Holterenk en fietspad Beukenlaan – Molenbelterweg"
Plantype: Bestemmingsplan
Status: Vastgesteld
IMRO-nummer: NL.IMRO.1742.BPB2014007-0401



Twentepoort Oost 16a
7609 RG ALMELO

t. 0546-45 44 66
e. info@biz.nu
i. www.biz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
1.1	INLEIDING.....	4
1.2	LIGGING PLANGEBIED.....	5
1.3	GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN	5
1.4	DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN	7
1.5	LEESWIJZER	7
2.1	ONTSTAANSGESCHIEDENIS EN RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK HOLTEN	9
2.2	HET PLANGEBIED	9
HOOFDSTUK 3	BESCHRIJVING VAN HET PLAN	13
3.1	INLEIDING.....	13
3.2	DE ONTWIKKELINGEN	13
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	20
4.1	RIJKSBELEID	20
4.2	PROVINCIAAL BELEID	21
4.3	REGIONAAL BELEID.....	29
4.4	GEMEENTELIJK BELEID.....	30
HOOFDSTUK 5	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	34
5.1	GELUID	34
5.2	BODEMKWALITEIT.....	35
5.3	LUCHTKWALITEIT	35
5.4	EXTERNE VEILIGHEID.....	36
5.5	MILIEUZONERING	37
5.6	ECOLOGIE.....	37
5.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	39
HOOFDSTUK 6	WATERASPECTEN.....	42
6.1	VIGEREND BELEID.....	42
6.2	WATERPARAGRAAF	43
HOOFDSTUK 7	JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING	45
7.1	INLEIDING.....	45
7.2	OPZET VAN DE REGELS	45
7.3	BESCHRIJVING VAN DE BESTEMMINGEN	46
HOOFDSTUK 8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	48
HOOFDSTUK 9	VOOROVERLEG EN INSPRAAK	49
9.1	VOOROVERLEG.....	49
9.2	INSPRAAK.....	49
9.3	ZIENSWIJZEN.....	49
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING.....		50
BIJLAGE 1:	BELEIDSNOTITIE/PLANBESCHRIJVING GROENTRANSFERIUM – FASE 1	51
BIJLAGE 2:	QUICKSCAN NATUURWAARDENONDERZOEK	52

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Inleiding

Het programma Heerlijk Holten, verwoord in de visie Heerlijk Holten, heeft als doel de toeristische betekenis van het dorp Holten in samenhang met de Holterberg een impuls te geven. De visie Heerlijk Holten is gebaseerd op drie pijlers: Ecofun (duurzaam recreatie en toerisme), Kunst & Cultuur en Sport & Bewegen. Heerlijk Holten wordt samen met de ondernemers op het gebied van Recreatie en Toerisme en horeca geïmplementeerd. Om de visie te kunnen realiseren is de uitvoering van een vijftal grote fysieke projecten noodzakelijk. Één van deze projecten is het project ‘Realisering Groentransferium’.

In de beleidsnotitie/planbeschrijving Groentransferium - fase 1 is aangegeven wat de noodzaak is van het realiseren van het Groentransferium. In deze plannen is ook de versterking van de toeristische beleving van de Holterenk door aanleg Belevingspad en realisering fietsverbindingen op de Holter Enk opgenomen. De Holter Enk is hoofdzakelijk landbouwgebied met een uniek uitzicht op het dorp Holten en de Holterberg. De toeristische aantrekkelijkheid van dit gebied moet worden versterkt. Wanneer de toeristen op de P+N/P+R terreinen aankomen, dan kunnen ze kiezen om met de fiets, electrocar, te voet e.a. gebruik te gaan maken van de Holter Enk en omgeving. Hiervoor wordt ook de fiets- en wandelpadenstructuur versterkt. Het Pieterpad en nog enkele andere belangrijke wandel- en fietsroutes lopen over de Holter Enk en komen samen bij het station. De ontbrekende schakel in het fietspad ten noorden van het spoor tussen de spoorwegovergang Beukenlaan en de Molenbelterweg/rotonde aan de Deventerweg wordt aangelegd, het bestaande fietspad langs de Beukenlaan sterk verbeterd en enkele bestaande zandpaden voor de wandelaars aantrekkelijker gemaakt (Het plan voor de afsluiting van de Beukenlaan en deel Oude Hellendoornseweg voor motorvoertuigen en fietsers is in voorbereiding). Het fietspad tussen de spoorwegovergang Beukenlaan en de Molenbelterweg en het fietspad langs de Beukenlaan zijn ook belangrijk als utilitair fietspad en zijn zowel in de gemeentelijke fietsvisie als in het Regionaal Mobiliteits Plan Twente opgenomen.

Het project Groentransferium is zowel ruimtelijk als functioneel de verbindende schakel tussen het dorp Holten en de Holterberg, een plan met een hoog ambitieniveau, mede door het opnemen van de plannen van de herontwikkeling van het Enkcoterrein. Om financiële redenen moet het project gefaseerd worden uitgevoerd. De deelprojecten van Groentransferium in de eerste fase zijn beschreven in de ‘Beleidsnotitie/Planbeschrijving Groentransferium – Fase 1’ (tevens bijgevoegd in bijlage 1 bij deze plantoelichting), te weten:

1. P+N en P+R terreinen met fietsenstallingen;
2. Stationsomgeving / O-plus variant;
3. Versterking toeristische beleving Holterenk, aanleg Belevingspad en realisering fietsverbindingen.

Niet alle voorgenoemde deelprojecten zijn binnen de geldende bestemmingsplannen uitvoerbaar. Om ontwikkelingen – daar waar de realisatie niet in overeenstemming is met het bestemmingsplan – (planologisch) mogelijk te maken, dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

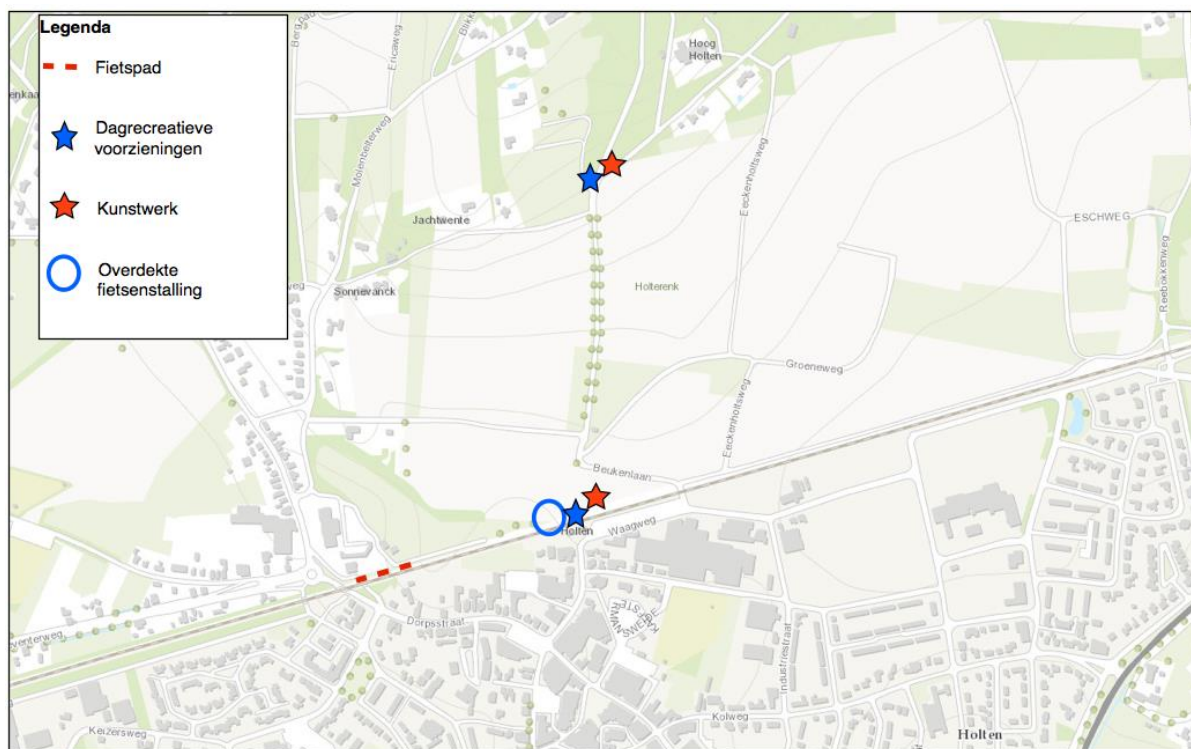
Vanaf de spoorwegovergang Beukenlaan is een fietspad aangelegd naar de sportvelden Meermanskamp en het woongebied Look. In de praktijk ontbreekt nog een fietsverbinding tussen de spoorwegovergang Beukenlaan en de rotonde op de Deventerweg. Op basis van het geldende bestemmingsplan kan de fietsverbinding grotendeels worden aangelegd. Net voor de aansluiting op de rotonde bevindt zich echter een woonperceel. Op basis van de voor dit perceel geldende bestemming ‘Wonen – Aaneen’ wordt de aanleg van een fietspad ter plaatse niet toegestaan. Teneinde het laatste deel van het fietspad te kunnen realiseren is derhalve een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. De karakteristieke Beukenlaan, die de Holterberg met de stationsomgeving verbindt, zal onderdeel uitmaken van een belevingsroute, waarlangs voor de toerist attractieve elementen binnen de kaders van de thema’s sport & beweging, kunst & cultuur en ecofun in het kader van de Visie Heerlijke Holten worden aangebracht. Attracties langs de route zijn onder andere de rustplekken met alternatieve gewassen en bloemen met informatie hierover langs de route op de Holter Enk. De realisatie van dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken op

een tweetal locaties in de flank van de Holterenk is binnen de geldende planologische kaders niet mogelijk. Om dit te kunnen realiseren is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

Tot slot voorziet dit bestemmingsplan in de planologische kaders om een overdekte fietsenstalling ten noorden van de stationsomgeving, aan het begin van het Beukenlaantje, te kunnen realiseren. In voorliggend bestemmingsplan zal aangetoond worden dat de ontwikkelingen in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit verschillende locaties. De locatie voor het fietspad is gelegen tussen de Molenbelterweg en Beukenlaan, binnen de bebouwde kom van Holten. De locaties voor de beoogde dagrecreatieve voorzieningen, kunstwerken en de overdekte fietsenstalling zijn beoogd op een tweetal locaties langs de Beukenlaan, in het buitengebied van Holten. Afbeelding 1.1. geeft de ligging van de verschillende onderdelen binnen het plangebied weer.



Afbeelding 1.1: Ligging van het plangebied (Bron: ArcGIS)

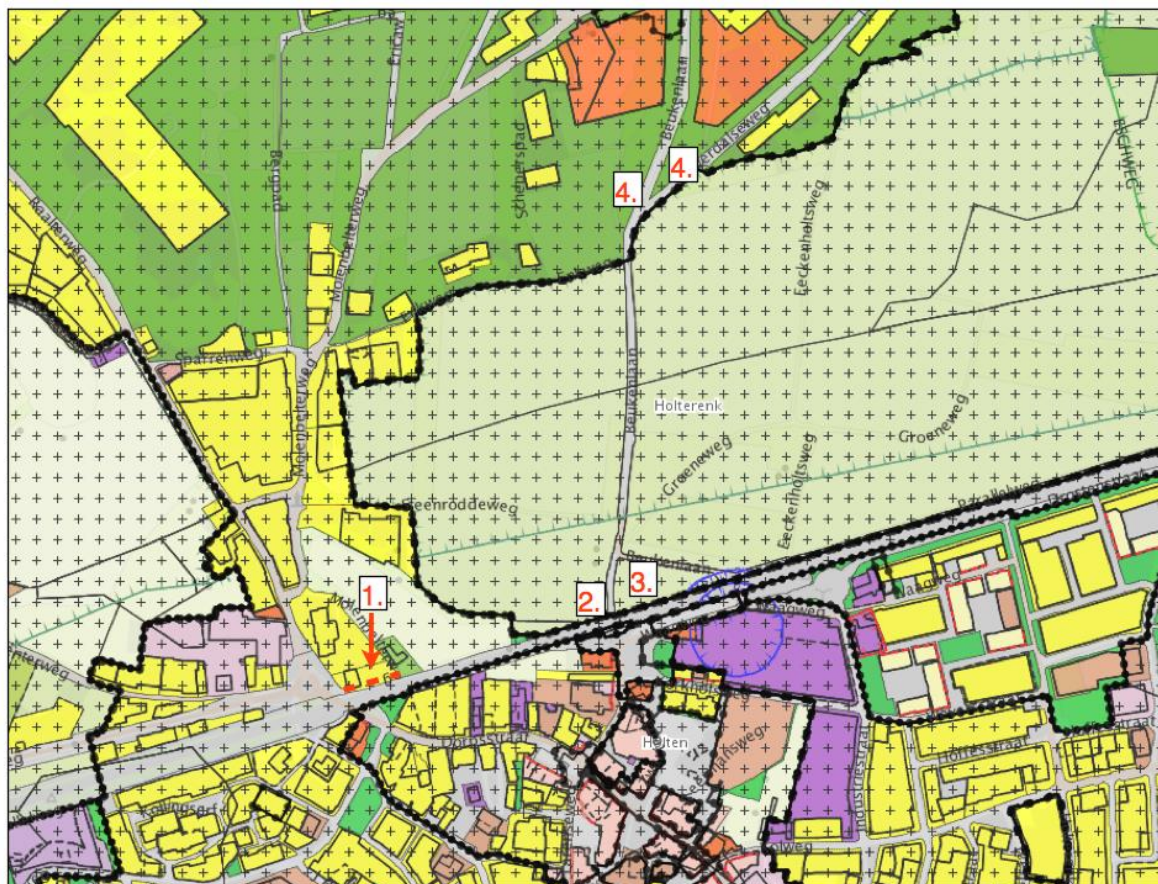
1.3 Geldende bestemmingsplannen

1.3.1 Algemeen

Het plangebied bestaat uit diverse locaties, zowel gelegen binnen de begrenzing van de bestemmingsplannen “Wonen Holten” en “Buitengebied Rijssen - Holten”. Het bestemmingsplan “Wonen Holten” is (gewijzigd) vastgesteld op 4 juli 2013. Het bestemmingsplan “Buitengebied Rijssen - Holten” is op 1 november 2012 door de raad van de gemeente Rijssen - Holten vastgesteld.

1.3.2 Beschrijving bestemmingen en strijdigheden

Op afbeelding 1.2. is een uitsnede weergegeven van de geldende bestemmingsplannen. De verschillende locaties c.q. ontwikkelingen zijn afzonderlijk genummerd. Hierna worden per locatie de van toepassing zijnde bestemmingen beschreven.



Afbeelding 1.2: Uitsnede verbeelding geldende bestemmingsplannen (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Nr.	Wat	Bestemmingsplan	Bestemmingen
1.	Fietspad Beukenlaan – Molenbelterweg	“Wonen Holten”	‘Wonen – Aaneen’, ‘Waarde – Archeologie middelhoge verwachting’
2.	Overdekte fietsenstalling	“Buitengebied Rijssen-Holten”	‘Agrarisch met waarden - Landschap’, ‘Waarde – Reliëf’, ‘Waarde – Archeologie’
3.	Dagrecreatieve voorzieningen & kunstwerk Belevingspad	“Buitengebied Rijssen-Holten”	‘Agrarisch met waarden’, ‘Waarde – Reliëf’, ‘Waarde – Archeologie’
4.	Dagrecreatieve voorzieningen & kunstwerk Belevingspad	“Wonen Holten”	‘Bos’ en ‘Verkeer – Verblijf’, ‘Waarde – Archeologie middelhoge verwachting’

1. Fietspad

De tot ‘Wonen – Aaneen’ bestemde gronden zijn bedoeld voor wonen, in aaneen gebouwde (rijtjes)woningen of twee aaneen gebouwde woningen, aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit in hoofdgebouwen en water. De voor ‘Waarde – Archeologie middelhoge verwachting’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden.

Op basis van het geldende bestemmingsplan is de aanleg van een verkeersvoorziening in de vorm van een fietspad niet mogelijk. Dergelijke voorzieningen zijn niet passend binnen de bestemmingsomschrijving van de woonbestemming. Om de aanleg van het laatste deel van de fietsverbinding mogelijk te maken dient het bestemmingsplan te worden herzien. Voorliggend bestemmingsplan voorziet daar in.

2. Overdekte fietsenstalling

De locatie van de overdekte fietsenstalling is bestemd tot ‘Agrarisch met waarden – Landschap’. Deze gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor de uitoefening van het agrarisch, het behoud en het herstel van de landschappelijke waarden, tot uitdrukking komend in de openheid van het landschap of kleinere natuurelementen, het weiden van vee en akkerbouw en vollegrondstuinbouw. Ter bescherming van mogelijk archeologische waarden is een archeologische dubbelbestemming opgenomen, waar een omgevingsvergunningstelsel aan is gekoppeld. Tevens zijn de gronden voorzien van de dubbelbestemming ‘Waarde – Reliëf’ ten behoeve van het behoud, bescherming en/of herstel van de cultuurhistorische waarden, zoals deze tot uitdrukking komen in het grootschalig reliëf en het begroeiingspatroon. Binnen de geldende enkelbestemming is het realiseren van een openbare voorziening in de vorm van een overdekte fietsenstalling niet mogelijk.

3. Dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken

De locatie van deze dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerk zijn op dezelfde wijze bestemd als de gronden genoemd onder punt 2. Voor een beschrijving van deze bestemmingen wordt verwezen naar punt 2. Voor de beoogde voorzieningen dient maatwerk geleverd te worden om deze planologisch in te passen, aangezien ze bij recht niet binnen de bestemming ‘Agrarisch met waarden – Landschap’ passen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet daarin.

4. Dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken

De gronden ter plaatse van de beoogde locatie voor de dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken zijn deels bestemd tot ‘Bos’. Dergelijke gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor bos en/of dichte beplantingsstroken, het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke waarden, maar ook voorzieningen ten behoeve van extensief recreatief medegebruik, zoals wandel-, fiets- en ruiterspaden. Deels zijn de gronden bestemd tot ‘Verkeer – Verblijf’. Voor de beoogde voorzieningen dient maatwerk geleverd te worden om deze planologisch in te passen, aangezien ze bij recht niet binnen de bestemming ‘Bos’ en ‘Verkeer – Verblijf’ passen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet daarin.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Buitengebied Holten, beleavingspad Holterenk en fietspad Beukenlaan-Molenbelterweg” bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek.nr. NL.IMRO.1742.BPB2014007-0401) en een renvooi;
- regels (met bijbehorende bijlagen).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de historie en ruimtelijke karakteristiek van Holten en wordt een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving.

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

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

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

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

Hoofdstuk 9 gaat in op de inspraak en het vooroverleg.

HOOFDSTUK 2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke karakteristiek Holten

In 1277 komt de naam Holten voor het eerst voor in geschriften. Volgens 'Verslagen en mededelingen Overijssels Regt en Geschiedenis' stonden er in het jaar 1429 37 huizen in de marke Holten. In 1470 waren het er al 70. Vanuit het dorp waaierden paden en wegen uit in de omgeving. Holten ligt op het knooppunt van de routes naar Laren, Deventer, Raalte en Markelo. Het verloop van deze paden en wegen kwam voort uit de ligging van enken en het agrarisch gebruik van het omliggende gebied in combinatie met de routes naar de dorpen rondom. Na verloop van tijd is een hiërarchie in deze wegen ontstaan: verbindingen met andere dorpen werden belangrijker en de agrarische werkwijze veranderde. Holten groeide langs de routes die het meest werden gebruikt. Vanuit de dorpskern ontstond een lintvormige uitwaaiing langs de Markeloseweg en de Raalterweg, en later ook de Larenseweg.

Langs deze routes vonden verschillende functies een plek: winkels, ambachten en diensten. Oorspronkelijk is Holten een agrarisch dorp, met name op het gebied van melkvee. Maar er werden ook varkens gehouden en verhandeld. De spoorlijn van Deventer naar Rijssen loopt langs de noordzijde van de kern van Holten, gedeeltelijk parallel aan de Deventerweg. Deze spoorlijn is aangelegd in de tweede helft van de 19^e eeuw en vormt een harde scheiding tussen bebouwd gebied en de Holterenk, een open esgebied tussen het dorp en (voormalige) heidegronden. De komst van de Rijksweg A1 van Amsterdam naar Duitsland halverwege de 20^e eeuw heeft veranderingen in de wegenstructuur teweeggebracht. Tot dat moment ging het doorgaande verkeer van Deventer richting Almelo en andersom dwars door de dorpskern. De structuur van Holten kan in de huidige situatie worden opgehangen aan de (kruising van de) wegen Dorpsstraat/Oranjestraat en de Larenseweg – Stationsstraat. Van oudsher was hier de bebouwing aan gesitueerd. De Smidsbelt, gelegen aan de Dorpsstraat, is een belangrijk oriëntatiepunt in de kern. De ontwikkeling van de kern Holten wordt weergegeven op de onderstaande historische kaarten.



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

2.2 Het plangebied

Het plangebied bestaat uit diverse locaties. De locaties zijn hierna genummerd en worden separaat beschreven.



Afbeelding 2.2: Luchtfoto locaties plangebied (Bron luchtfoto: Google maps)

1. Fietspad

Deze locatie bevindt zich aan de noordzijde van de kern Holten en maakt onderdeel uit van de fietsverbinding Beukenlaan – Deventerweg. In de huidige situatie loopt er een informeel pad voor fietsers en voetgangers tussen de Molenbelterweg, het NS-station en de Beukenlaan (“olifantenpaadje”), zie afbeelding 2.3.



Afbeelding 2.3: Luchtfoto “Olifantenpaadje” (Bron Gemeente Rijssen-Holten)

Het pad heeft onvoldoende kwaliteit om als volwaardige fietsvoorziening te fungeren. Het pad is onverhard en op sommige punten erg smal, tegemoetkomende fietsers kunnen elkaar niet passeren, zie afbeelding 2.4. Het bestaande fietspad langs de Beukenlaan is wel verhard, maar te smal. Het gedeelte vanaf het station tot de Enkweg zal worden verbreed naar circa 2,5 meter. De uitbreiding van dit pad past in het vigerende bestemmingsplan.



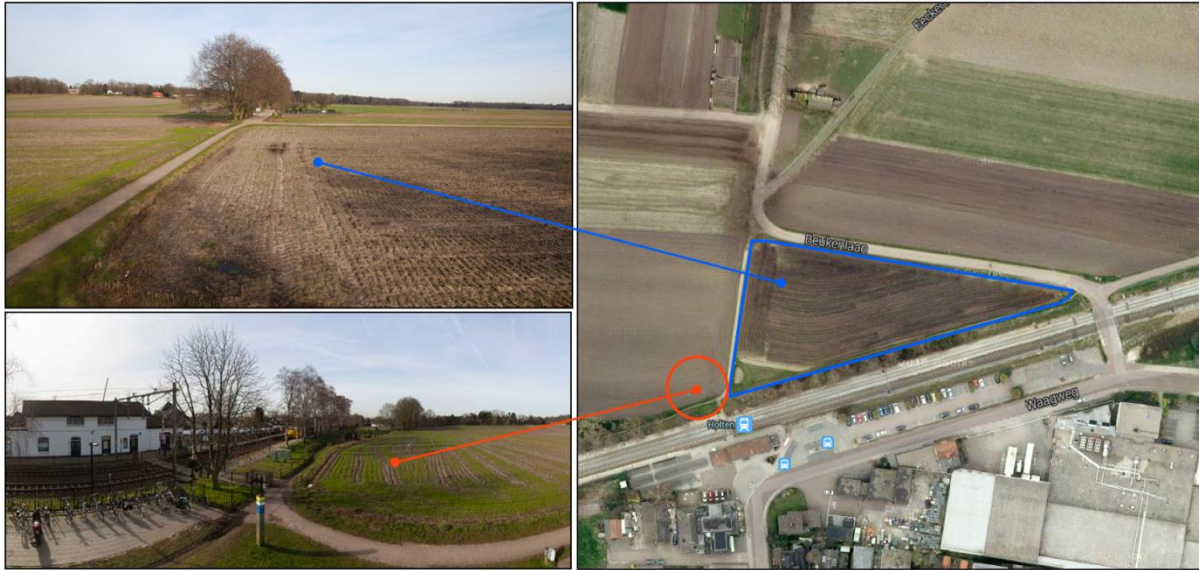
Afbeelding 2.4: Beelden “Olifantenpaadje” (Bron Gemeente Rijssen-Holten)

De belangrijkste ruimtelijke structuurdrager in de omgeving van het plangebied is de spoorlijn Deventer – Rijssen. De Deventerweg en Dorpsstraat – Raalterweg vormen tevens belangrijke ruimtelijke structuurdragers. De functionele structuur is divers. Naast de hoofdfuncties wonen en verkeer, komt tevens verspreid liggende bedrijvigheid voor. Ten noorden van het plangebied bevindt zich op korte afstand sportpark Meermanskamp.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het woonperceel Molenbelterweg 5-7, sluit aan de west- en oostzijde respectievelijk aan op de Molenbelterweg en de Beukenlaan. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich de spoorlijnverbinding Deventer – Almelo.

2. & 3. Overdekte fietsenstalling, dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerk

De locatie voor de overdekte fietsenstalling is in afbeelding 2.5. aangegeven met de rode cirkel. De locatie is onbebouwd en thans in gebruik als agrarische cultuurgrond. Het stationsgebouw bevindt zich aan de overkant van het spoor. De locatie voor de dagrecreatieve voorzieningen, kunstwerk en in te zaaien graanland zijn ook onbebouwd en in gebruik als agrarische cultuurgrond (aangegeven met de blauwe omlijning). Deze locatie bevindt zich in de flank van de Holterenk, met uitzicht over het open essenlandschap. De locatie grenst aan het beginpunt van de Beukenlaan.



Afbeelding 2.5: Weergave huidige situatie fietsenstalling en kunstwerk 1 (Bron:Google maps en Marchel-Wim van Dongen)

4. Dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerk

Deze locatie bevindt zich aan het einde van het Beukenlaantje, daar waar het Beukenlaantje zich splitst in de Oude Hellendoornseweg en Enkweg. Ter plaatse van het beoogde kunstwerk is sprake van een bosperceel. De locatie voor de dagrecreatieve voorzieningen / rustpunt zijn nu al deels in gebruik als rustpunt. De locaties grenzen aan een drukbezochte recreatieve route tussen Holten centrum en de Holterberg.



Afbeelding 2.6: Weergave huidige situatie dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerk 2 (Bron:Google maps en Marchel-Wim van Dongen)

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN HET PLAN

3.1 Inleiding

Zoals verwoord in de aanleiding van deze plantoelichting, heeft het programma Heerlijk Holten, verwoord in de visie Heerlijk Holten, als doel de toeristische betekenis van het dorp Holten in samenhang met de Holterberg een impuls te geven. Het beoogde doel is de realisatie van een aantrekkelijke, attractieve verbinding tussen Holten centrum en de Holterberg om daarmee:

- de toeristen meer in het dorpscentrum te laten komen;
- het toeristisch gebruik van de Holterenk te verhogen;
- de toeristische druk rondom het hoofdsteenpunt Holterberg te verminderen.

Om de visie te kunnen realiseren is de uitvoering van een vijftal grote fysieke projecten noodzakelijk. Één van deze projecten is het project ‘Realisering Groentransferium’, dat gefaseerd wordt uitgevoerd. De deelprojecten van Groentransferium in de eerste fase zijn beschreven in de ‘Beleidsnotitie/Planbeschrijving Groentransferium – Fase 1’ (tevens bijgevoegd in bijlage 1 bij deze plantoelichting).

De verschillende ontwikkelingen zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan hebben tot doel deze gemeentelijke ambities ten aanzien van de Groentransferium 1^e fase uiteindelijk te realiseren c.q. te bereiken. Opgemerkt wordt dat het beoogde doel wordt gerealiseerd door de uitvoering/realisatie van uiteenlopende maatregelen. Een groot deel van deze maatregelen zijn reeds passend binnen de geldende bestemmingsplannen. Voorliggende plantoelichting gaat enkel in op de ontwikkelingen die strijdig zijn met de geldende bestemmingsplannen. Deze ontwikkelingen worden hierna separaat beschreven en onderbouwd.

3.2 De ontwikkelingen

3.2.1 Fietspad Beukenlaan-Molenbelterweg

De herontwikkeling van de stationsomgeving in Holten is niet alleen beoogd als een knooppunt voor het openbaar vervoer en een schakelpunt (Groentransferium) in de verbinding tussen Holten centrum en de Holterberg, maar ook een knooppunt van fietsroutes die zijn opgenomen in het HFT (Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente). Door de aanleg van de hoofdontsluitingsweg aan de zuidzijde van de spoorlijn (Zilverzandtracé/Drostenstraat/Waagweg), die onderdeel uitmaakt van het regionaal hoofdwegennetwerk, is vanaf de spoorwegovergang Beukenlaan een fietspad aangelegd naar de sportvelden Meermanskamp en het woongebied Look. In de praktijk ontbreekt nog de schakel tussen de spoorwegovergang Beukenlaan en de rotonde bij de OAD (Deventerweg). Deze verbinding is van belang voor utilitair fietsverkeer (woonwerk, school en toeristen). De fietsers gaan nu via de zuidzijde van het spoor door de Waagweg/Stationsstraat naar de bestemming. Dit is omrijden en onveiliger door de verkeersdrukte ter plaatse. De Beukenlaan is de fietsverbinding tussen het Station en de Holterberg (school, woon-werk, woon-winkel, toeristen), deze is smal en over het gehele traject zijn er klachten over de veiligheid door de menging van fietsers en voetgangers in relatie tot de beschikbare ruimte. Dit heeft ook te maken met de snelheid waarmee de fietsers van de helling van de Holterberg afkomen. Voor de voetgangers is het niet wenselijk om op de zandweg Beukenlaan te lopen, omdat hier ook auto's gebruik van maken met de nodige stofoverlast tot gevolg. De ontbrekende schakel in het fietspad ten noorden van het spoor tussen de spoorwegovergang Beukenlaan en de Molenbelterweg/rotonde aan de Deventerweg (voormalig OAD) wordt aangelegd, het bestaande fietspad langs de Beukenlaan sterk verbeterd en enkele bestaande zandpaden voor de wandelaars aantrekkelijker gemaakt (Beukenlaan en deel Oude Hellendoornseweg wordt afgesloten voor motorvoertuigen en fietsers). Het fietspad tussen de Beukenlaan en de Molenbelterweg en de Beukenlaan zijn zowel in de gemeentelijke fietsvisie als in het Regionaal Mobiliteits Plan Twente opgenomen. De route wordt ook opgenomen in het regionale fietsknooppuntennetwerk. De route loopt nu via de Waagweg / Drostenstraat / Stationsstraat / Dorpsstraat. De nieuwe verbinding is veel veiliger en recreatief veel aantrekkelijker.

Een schetsmatige weergave van Groentransferium fase 1 (0-plus/Stationsomgeving) wordt hierna weergegeven. Het tracé van het fietspad waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft, is daarbij aangegeven met de rode cirkel.



Afbeelding 3.1: Ontwikkeling Groentransferium fase 1 (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

Nut en noodzaak van volwaardig fietspadennetwerk¹ noordzijde spoor.

Het gaat om het aanleggen van de ontbrekende schakel tussen de Molenbelterweg - spoorwegovergang Beukenlaan en het opwaarderen van het fietspad langs de Beukenlaan tussen het Station en de Enkweg. De voordelen van het aanleggen van deze fietspaden zijn:

- Vergroten directheid lokaal (en regionaal) fietsnetwerk, er ontstaat een korte en snelle route aan de noordzijde van het spoor (routeverkorting, zie ook afbeelding 4.7).
- Een verkeersveiliger route t.o.v. de huidige hoofdroute via Dorpsstraat/Stationsstraat, door minder conflictpunten, minder oversteekbewegingen en scheiding van gemotoriseerd verkeer (“ontvlechten”).
- Versterken recreatieve-toeristische routestructuren: recreatieve structuur noord-zuid georiënteerd (Belevingspad/Beukenlaan); bereikbaarheid vanuit oostelijk richting is goed via bestaand fietspad Groeneweg. Aansluitend fietspad vanuit westelijke richting (Molenbelterweg) verbetert bereikbaarheid/toegankelijkheid uit alle richtingen.
- De route wordt opgenomen in het regionale fietsknooppuntennetwerk. De route loopt nu via de Waagweg/Drostenstraat/Stationsstraat/Dorpsstraat. De nieuwe verbinding is veel veiliger en recreatief veel aantrekkelijker.
- Het fietspad langs de Beukenlaan is nu erg smal en wordt opgewaardeerd naar een volwaardig fietspad, passend bij de functie van het pad. Ook vindt een rechtstreekse aansluiting plaats op de hierboven genoemde ontbrekende schakel tussen de Molenbelterweg en de spoorwegovergang in de Beukenlaan.
- Door de aanleg van de fietspaden zal het op onderstaande tekening aangegeven deel van de woonwijk gebruik gaan maken van deze veiliger verbinding naar het station, de Holterberg en de sportvelden Meermanskamp (zie afbeelding 3.2)

¹ Voorkeurskenmerken volwaardig fietspad zijn weergegeven in onderstaande tabel 4.1.

- Volwaardig fietspad noordzijde in combinatie met een goede aansluiting op fietstunnel Dorpsstraat (schets afbeelding 3.3) biedt veilige spoorpassage fietsverkeer naar het noord-perron en vermindert het aantal oversteekbewegingen op de gelijkvloerse spoorwegovergang bij NS-station;
- Vergroten spoorveiligheid in huidige situatie en bij toename goederenvervoer per spoor en langere dichtligtijden spoorbomen door minder overstekende fietsers.
- Betere spreiding van de fietsenstallingsdruk over de noord- en zuidzijde, capaciteit aan de noordzijde wordt uitgebreid van circa 25 naar 95 stallingen. Dit is gedaan omdat door het uitbreiden van het fietspadennetwerk een veiliger en betere verbinding naar de noordzijde van het station ontstaat, de Holterberg en de sportvelden Meermanskamp.

Voorkeurskenmerken	Minimaal
Type	Solitair fietspad in 2 richtingen te berijden
Maatvoering	Minimaal 2 meter breed met asmarkering
Verharding	Gesloten verharding (asfalt of beton)
Verlichting	Zie verlichting fietspad Groenewegje
Medegebruik	Voetgangers: op fietspad Bromfietzers*: gesloten verklaring Gemotoriseerd verkeer*: gesloten verklaring eventueel i.c.m. slotpaal
* Alternatieve route bromfietzers en gemotoriseerd verkeer naar NS-station via route Dorpsstraat- Stationsstraat	

Tabel 4.1 Voorkeurskenmerken volwaardig fietspad noordzijde spoor



Afbeelding 3.2: Gebied dat gebruik kan gaan maken van nieuwe fietspad (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

Belangenafweging

Als gevolg van de aanleg van de fietspaden zal grond van diverse particulieren moeten worden aangekocht. De gronden worden nu hoofdzakelijk gebruikt voor landbouwactiviteiten. Bij de verwerving zal rekening worden

gehouden met de effecten die dit heeft op het landbouwkundig gebruik. Bijvoorbeeld als door de verwerving de oppervlakte van het perceel zodanig verminderd dat het gebruik niet meer rendabel is, dan kan het gehele perceel worden aangekocht. Nabij de aansluiting van het fietspad op de Molenbelterweg loopt het fietspad voor een groot deel over grond met de bestemming wonen. Deze grond is eigendom van de eigenaar van Molenbelterweg 5.

Zoals eerder genoemd is de afgelopen decennia het pad al gebruikt door fietsers en voetgangers (“olifantenpaadje”). Ter plaatse van Molenbelterweg 5 wordt de bestaande tuinafscheiding in stand gehouden. Het fietspad wordt aangelegd op de nu al als “fietspad” in gebruik zijnde grond (zie fig. 2.3) en grond van Prorail. Als gevolg van de aanleg van het fietspad zal er meer fietsverkeer langskomen. Dit zal in het toeristen seizoen op grond van een globale inschatting naar verwachting circa 250 - 300 per dag zijn. Op de Dorpsstraat en de Stationsstraat rijden nu circa 1100 – 1200 fietser per dag en op het fietspad langs het spoor (Groeneweg) circa 250 fietsers per dag. Dit zal betekenen dat er meer hinder ontstaat als gevolg van “stem geluid” van de fietsers. Hiervoor bestaan geen wettelijke normen waaraan getoetst moet worden. Daarnaast wordt het omgevingsgeluid bepaald door de spoorlijn, zodat het “geluid” van de fietsers hieraan ondergeschikt is. *Verder is er getoetst aan het gemeentelijk geluidbeleid verwoord in de Nota geluidsbeleid (2009). Voor het gebied waar het fietspad wordt gerealiseerd geldt als gebiedstype “woonwijk”. Voor elk gebiedstype geldt een zogenaamd ambitie- en bovengrenswaarde ten gevolge van weg- en railverkeer en bedrijven. Door de diversiteit van geluidsbronnen in een woonwijk geldt als geluidsambitie de kwalificatie “rustig” en als bovengrens “de kwalificatie “zeer onrustig”. Als gevolg van de realisatie van het fietspad en het “stemgeluid” van de fietsers zal dit echter binnen de range van de geluidsklassen “rustig”/“zeer onrustig” liggen en daarmee voldoen aan voornoemd geluidsbeleid.*

Het belang van de eigenaar Molenbelterweg 5 kan zijn dat de verbinding niet op deze wijze wordt gerealiseerd maar met een aansluiting in noordelijke richting naar Molenbelterweg (achter de seniorenflat de Molenbelt langs – zie afbeelding 3.3.)). Deze verbinding is niet logisch, in dat geval ontstaat geen directe aansluiting op de hoofdfietsroutes Deventerweg en Dorpsstraat (omrijd afstand/tijd). Het fietspad zal dan nagenoeg niet gebruikt worden door utilitair fietsverkeer voor de eerder genoemde “wijk” naar het Station, Holterberg en Meermanskamp. Het utilitair fietsgebruik zal daardoor zeer beperkt zijn. Ook voor toeristen is dit minder gewenst, in ieder geval moet hierbij gebruik worden gemaakt van een goede bewegwijzering. Overigens gaat het tracé ook over particulier grond bezit en over de uitrit van het appartementen complex van de Molenbelt.



Afbeelding 3.3: Alternatieve aansluiting naar de Molenbelterweg (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

Toegankelijkheid perceel Molenbelterweg 5

In de huidige situatie rijdt eigenaar van het perceel naar de woning via het fietspad. Bij vertrek is achteruitsteken noodzakelijk. Bij de uitwerking van het ontwerp zullen maatregelen worden genomen om de snelheid van het fietsverkeer te verminderen en het zicht te verbeteren.

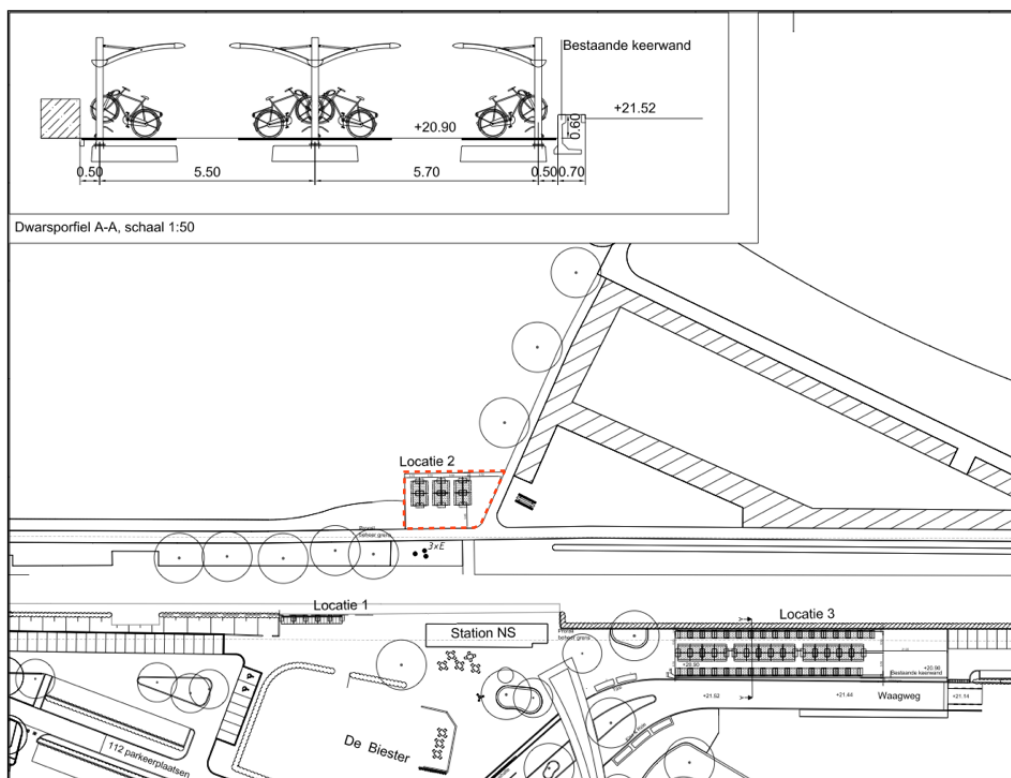
Het fietspad langs de Beukenlaan past in het vigerende bestemmingsplan en kan grotendeels op gemeentelijke grond worden gerealiseerd.

Zoals eerder benoemd in deze plantoelichting is het op basis van het geldende bestemmingsplan grotendeels mogelijk om de fietsverbinding aan te leggen. Daar waar de gronden nog niet overeenkomstig het beoogde gebruik zijn bestemd, voorziet voorliggend bestemmingsplan in deze planologische kaders.

Ter plaatse van het plangebied wordt het fietspad aangesloten op de Molenbelterweg. Het aan te leggen fietspad heeft een breedte van circa 2,50 meter. Het fietspad wordt verhard met grijze betonverharding. Tussen het fietspad en het talud van de spoorlijn is een ruimte van circa 0,5 meter breed waar een afrastering (paal en draad) wordt gerealiseerd.

3.2.2 Overdekte fietsenstallingen

De overdekte fietsenstallingen zijn geprojecteerd aan de overzijde van het spoor, gezien vanaf het NS-station. Ten oosten van het stationsgebouw (ter plaatse van de locatieaanduiding 'locatie 3') wordt ook ruimte voor fietsenstalling gecreëerd. Het is echter ook wenselijk om ruimte voor fietsenstalling aan de andere zijde van het spoortraject te realiseren, zodat men niet met de fiets het spoor over moet. De fietsenstalling zal ook gebruikt worden door fietsers vanuit het woongebied het Look en de fietsers die vanaf de Holterberg komen. Daarnaast ook voor fietsers die vanuit het westen van Holten die gebruik maken van het nieuwe fietspad. De gewenste overdekte fietsenstalling betreft feitelijk de uitbreiding van een reeds bestaande, niet-overdekte fietsenstalling. De ontwikkeling draagt bij aan de kwalitatieve infrastructurele verbetering van de stationsomgeving. De locatie voor de overdekte fietsenstalling zoals besloten in dit bestemmingsplan wordt met de rode stippellijn hierna weergegeven.



Afbeelding 3.4: Weergave gewenste situatie (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

3.2.3 Dagrecreatieve voorzieningen & kunstwerken beleavingspad Holterenk

De karakteristieke Beukenlaan, die de Holterberg met de stationsomgeving verbindt, zal onderdeel uitmaken van de beleavingsroute, waarlangs voor de toerist attractieve elementen worden aangebracht. Attracties / elementen langs de route op de Holter Enk zijn onder andere bewegwijzering, dikke stenen, spelelementen voor kinderen, rustpunten met alternatieve gewassen en bloemen en kunstwerken. De ontworpen kunstwerken/attracties passen in het landschap, trekken de aandacht en geven rustpunten om de Holter Enk en het dorp Holten op een attractieve manier te bekijken en te beleven.

De locaties van de in dit bestemmingsplan besloten dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken zijn beoogd op een tweetal locaties aan het begin en eind van het Beukenlaantje. De twee locaties zijn weergegeven op afbeelding 3.5.



Afbeelding 3.5: Locaties dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken (Bron: Marchel-Wim van Dongen)

"De gevallen beuk" (locatie 1 op afbeelding 3.5) nabij het station is opvallend en trekt niet alleen de aandacht maar kan ook beklommen worden en geeft op een hoogte van circa 2,50 meter een wijds uitzicht over de Enk. Omliggende gronden worden ingezaaid met graan en bloemen. Dit kunstwerk ligt nabij de aansluiting van de Beukenlaan en het nieuw aan te leggen fietspad Groenwegje. Deze plek zal als rustpunt en ontmoetingsplek gaan functioneren.



Afbeelding 3.6: Kunstwerk 1 (Bron: Marchel-Wim van Dongen)

Kunstwerk 2 staat in de bosrand en biedt vanaf een hoogte vanaf 2,5 - 3,0 meter uitzicht op de Holter Enk en het dorp Holten. Ook hier staat rusten, uitzicht en ontmoeten centraal. Bewust is gekozen om hier geen uitzichtpunt op de Enk te realiseren maar in de bosrand. Bij beide kunstwerken zullen plaquettes worden geplaatst met uitleg over wat men ziet en het verhaal bij het kunstwerk.



Afbeelding 3.7: Kunstwerk 2 (Bron: Marchel-Wim van Dongen)

De aan te brengen kunstwerken hebben geen aantastende werking op de beleving en zeker niet op de levensduur van de Beukenlaan. De toevoeging van de kunstwerken en de andere elementen langs en nabij de Beukenlaan geven de Holter Enk voor de toerist aantrekkelijke elementen om juist de oversteek naar de Beukenlaan/Holter Enk c.q. Dorp te maken.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

4.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijnakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

4.1.2 Toetsing aan de uitgangspunten zoals verwoord in het rijksbeleid

Het initiatief raakt geen rijksbelangen en er is geen sprake van enige vorm van belemmeringen met betrekking tot de doelen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de uitgangspunten zoals verwoord in het rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

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

4.2.1 Uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In 2009 is de Omgevingsvisie en -verordening 2009 vastgesteld. Naar aanleiding van monitoring en evaluaties is de Omgevingsvisie en -verordening op onderdelen geactualiseerd. De Actualisatie Omgevingsvisie en -verordening is op 3 juli 2013 vastgesteld door Provinciale Staten en is op 1 september 2013 in werking getreden.

4.2.2 Omgevingsverordening Overijssel

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

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken is de Omgevingsverordening Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

4.2.3 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

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

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

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

Deze begrippen worden hieronder nader toegelicht.

4.2.3.1 Generieke beleidskeuzes

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

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

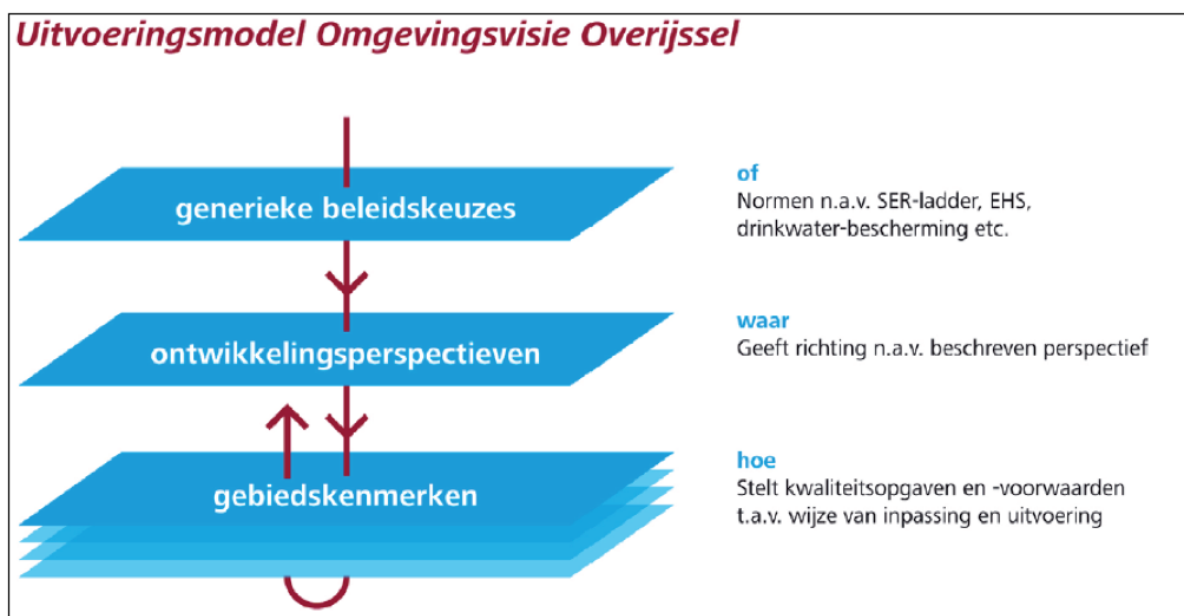
4.2.3.2 Ontwikkelingsperspectieven.

Als uit de beoordeling in het kader van de generieke beleidskeuzes blijkt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar is, vindt een toets plaats aan de ontwikkelingsperspectieven. In de Omgevingsvisie is een spectrum van zes ontwikkelingsperspectieven beschreven voor de groene en stedelijke omgeving. Met dit spectrum geeft de provincie ruimte voor het realiseren van de in de visie beschreven beleids- en kwaliteitsambities.

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

4.2.3.3 Gebiedskkenmerken.

Op basis van gebiedskkenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is de vraag ‘hoe’ een ontwikkeling invulling krijgt. Aan de hand van de drie genoemde niveaus kan worden gezien of een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past in de ontwikkelingsvisie en hoe het uitgevoerd kan worden. Afbeelding 4.1. geeft dit schematisch weer.



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

4.2.4 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overijssel

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

4.2.4.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

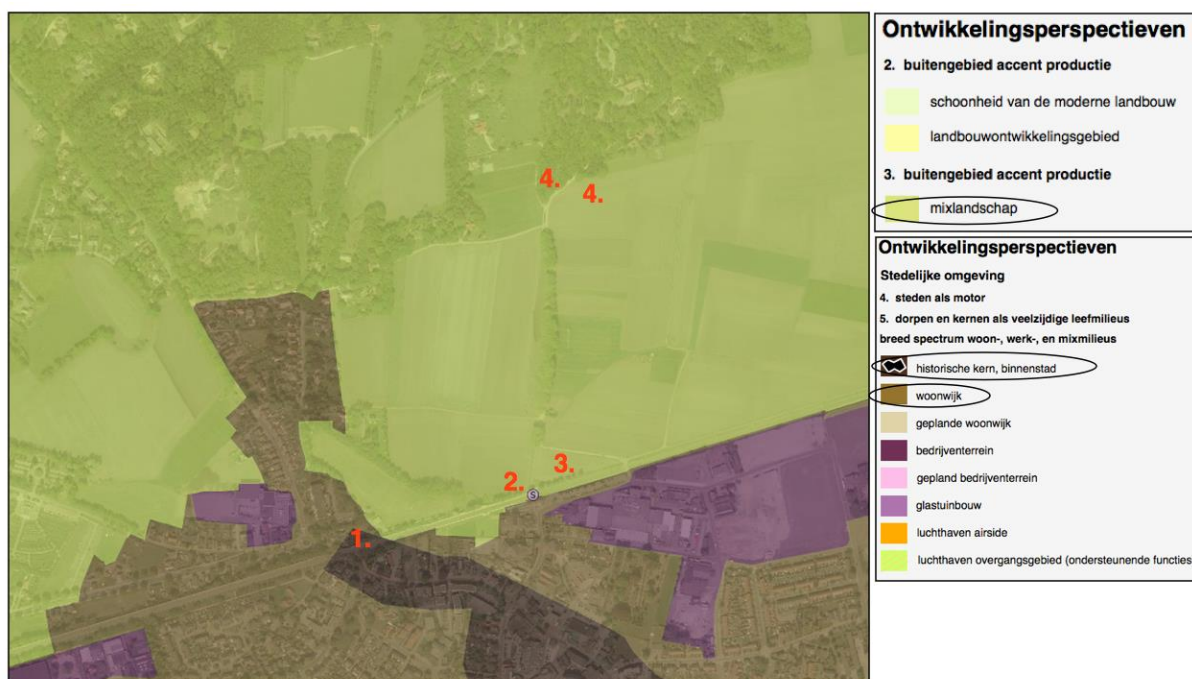
4.2.4.1.1 Generieke beleidskeuzes

Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” wordt opgemerkt dat sprake is van een binnenstedelijke ontwikkeling die voldoet aan de SER-ladder. Bij de afwegingen in de eerste fase “generieke beleidskeuzes” zijn er geen aspecten die bijzondere aandacht verdienen. Van grote belemmeringen is niet gebleken.

Krachtens de Omgevingsverordening moet in het kader van de toelichting op het bestemmingsplan ook worden gemotiveerd dat de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief die in de Omgevingsvisie Overijssel voor het gebied is neergelegd. Hieronder wordt onder het kopje 'ontwikkelingsperspectieven' uitgebreid op dit aspect ingegaan.

4.2.4.1.2 Ontwikkelingsperspectieven

Het plangebied is gelegen binnen de ontwikkelingsperspectieven “Buitengebied accent veelzijdige gebruiksruimte - Mixlandschap”, “Woonwijk” en “Historische kern, binnenstad”. In afbeelding 4.2. is een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij de Omgevingsvisie opgenomen. De locaties zijn op dezelfde wijze genummerd als in voorgaande hoofdstukken.



Afbeelding 4.2: Uitsnede ontwikkelingsperspectievenkaart (Bron: Provincie Overijssel)

“Buitengebied accent veelzijdige gebruiksruimte – mixlandschap”

In dit ontwikkelingsperspectief is sprake van verweving van functies. Het betreffen gebieden voor gespecialiseerde landbouw en mengvormen van landbouw met andere functies (recreatie-zorg, natuur, water) en bijzondere woon-, werk- en recreatiemilieus die de karakteristieke gevarieerde opbouw van de cultuurlandschappen in deze gebieden versterken.

“Woonwijk”

Rond de binnensteden liggen de diverse woonwijken en bedrijventerreinen elk met hun eigen woon-, werk- of gemengd milieu. Herstructurering van de woon-, werk- en voorzieningenmilieus moet deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken. In de gebieden aangemerkt als “Woonwijk” is

ruimte voor herstructurering, inbreiding en transformatie naar diverse woon- werk- en gemengde stadsmilieus.

"Historische kern, binnenstad"

Binnen het ontwikkelingsperspectief "Historische kern, binnenstad" is er ruimte voor multifunctioneel milieu gebaseerd op voorzieningen (winkels, cultuur, OV etc.). Er wordt ingezet op versterking van de eigen identiteit gebaseerd op het historisch karakter, erfgoed en monumenten.

Toetsing van het initiatief aan de "Ontwikkelingsperspectieven"

De geldende ontwikkelingsperspectieven verzetten zich niet tegen de beoogde ontwikkelingen ter uitvoering van verschillende gemeentelijke beleidsambities voor de kern Holten. Hierbij wordt onder andere verwezen naar bijlage 1, waarin de beleidsnotitie 'Groentransferium – Fase 1' is opgenomen. Ten aanzien van het fietspad wordt geconstateerd dat er sprake is van een binnenstedelijke ontwikkeling ter verbetering van langzaamverkeersroutes en de verkeersveiligheid. Deze ontwikkeling sluit aan bij de binnenstedelijke ontwikkelingsrichting die geldt voor dit gebied.

De dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken worden gerealiseerd in het kader van de versterking van de toeristische beleving van de Holterenk en ter uitvoering van de beleavingsroute. Tevens wordt een overdekte fietsenstalling nabij het station, aan het begin van de Beukenlaan, gerealiseerd. Deze ontwikkelingen passen bij de provinciale ambitie om in het mixlandschap ruimte te bieden aan versterking van het toerisme.

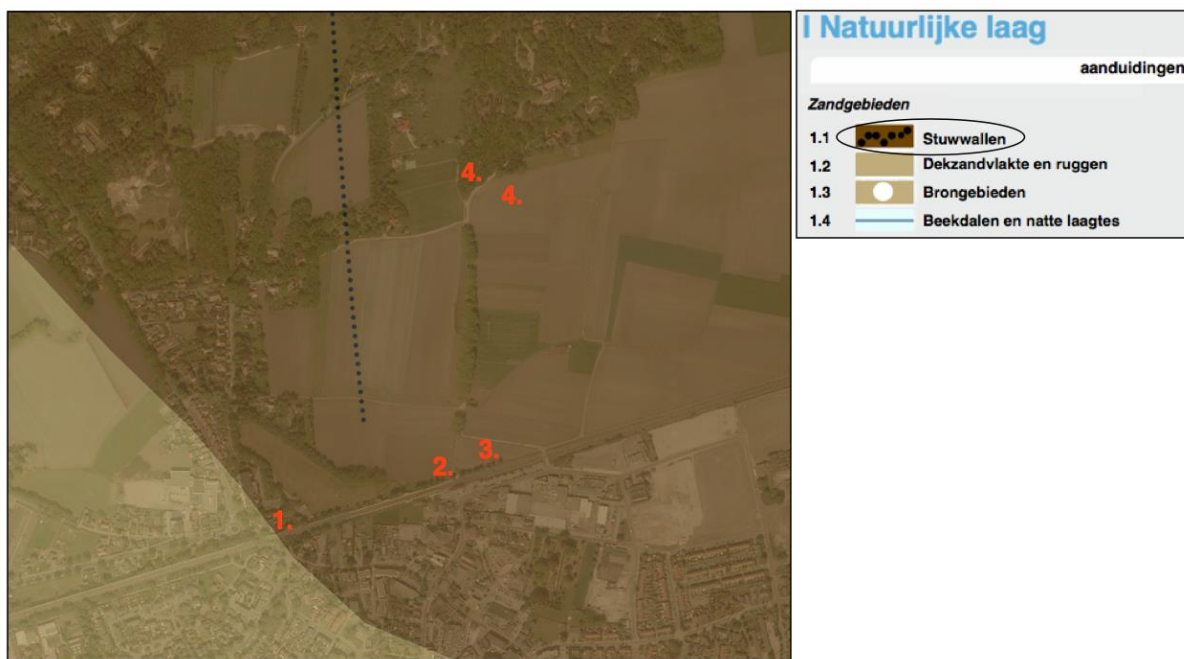
4.2.4.1.3 Gebiedskenmerken

Op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en lust- en leisurelaag) gelden specifieke kwaliteitsvoorwaarden en –opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen.

1. De "Natuurlijke laag"

Overijssel bestaat uit een rijk en gevarieerd spectrum aan natuurlijke landschappen. Deze vormen de basis voor het gehele grondgebied van Overijssel. Het beter afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op de natuurlijke laag kan ervoor zorgen dat de natuurlijke kwaliteiten van de provincie weer mede beeldbepalend worden. Ook in steden en dorpen bij voorbeeld in nieuwe waterrijke woonmilieus en nieuwe natuur in stad en dorp.

Het plangebied is op de gebiedskenmerkenkaart de "Natuurlijke laag" aangeduid met de gebiedstype "Stuwwallen". In afbeelding 4.3 is dat aangegeven.



Afbeelding 4.3: Natuurlijke laag: “Stuwwallen” (Bron: Provincie Overijssel)

“Stuwwallen”

De stuwwallen zijn tijdens de ijstijd opgestuwde aardlagen. Door de vaak grote hoogteverschillen zijn ze nu nog steeds goed zichtbaar. De ambitie is het eigen karakter van de afzonderlijke stuwwallen te behouden en versterken. De inzet is het reliëf daarbij ruimtelijk beeldbepalend te laten zijn. Als ontwikkelingen plaats vinden, dan dragen deze bij aan het beter zichtbaar en beleefbaar maken van de hoogteverschillen en van de overgang tussen stuwwal en omgeving.

Toetsing van het initiatief aan de 'Natuurlijke laag'

Ter plaatse van het fietspad zijn de kenmerken van het oorspronkelijke natuurlijke landschap nauwelijks meer waarneembaar. Dit komt doordat het gebied verstedelijkt is. Het fietspad is visueel reeds aanwezig als zandpaadje. Voor de overige ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maken geldt dat deze beoogd zijn op locaties die geen onevenredige afbreuk doen aan de Holterenk. De ontwikkelingen zijn hoofdzakelijk beoogd ter realisering van een aantrekkelijke en attractieve verbinding tussen Holten Centrum en de Holterberg en het beter beleefbaar maken van de Holterenk de het aanwezige reliëf c.q. hoogteverschillen. De locaties van de kunstwerken en dagrecreatieve voorzieningen zijn beoogd in de flank van de Holterenk, daar waar de hoogteverschillen en overgangen het beste beleefbaar zijn.

Geconcludeerd wordt dat de ‘Natuurlijke laag’ geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

2. De “Laag van het agrarische cultuurlandschap”

In het agrarisch cultuurlandschap gaat het er altijd om dat de mens inspeelt op de natuurlijke omstandigheden en die ten nutte maakt. Hierbij hebben nooit ideeën over schoonheid een rol gespeeld. Wel zijn we ze in de loop van de tijd gaan waarderen om hun ruimtelijke kwaliteiten. Vooral herkenbaarheid, contrast en afwisseling worden gewaardeerd. De ambitie is gericht op het voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen door óf versterking óf behoud óf ontwikkeling of een combinatie hiervan.

De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” aangeduid met het gebiedstype “Essenlandschap”. In afbeelding 4.4. is dat aangegeven.



Afbeelding 4.4 Laag van het agrarisch cultuurlandschap: “Essenlandschap” (Bron: Provincie Overijssel)

“Essenlandschap”

Het essenlandschap is geordend vanuit de erven en de essen en de eeuwenoude akkercomplexen die op de hogere dekzandkoppen en flanken van stuwwallen werden aangelegd. Eeuwenlange bemesting (met heideplaggen en stalmest) heeft geleid tot een karakteristiek reliëf met soms hoge steilranden. De ambitie is het behouden van de es als ruimtelijke eenheid en het versterken van de contrasten tussen de verschillende landschapsonderdelen: grote open maat van de essen, het mozaïek van de flank van de es, de open beekdalen en vroegere heidevelden. Als ontwikkelingen plaats vinden in het essenlandschap, dan krijgen deze in de flanken een plaats, met respect voor en bijdragend aan de aanwezige bebouwingsstructuren (lint, erf) en versterking van het landschappelijk raamwerk.

Toetsing van het initiatief aan de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap”

Ter plaatse van het fietspad zijn de kenmerken van het essenlandschap niet meer waarneembaar doordat het gebied verstedelijkt is. Het fietspad is visueel reeds aanwezig als zandpaadje. Ter plaatse van de andere locaties zoals besloten in dit bestemmingsplan is het karakter van het essenlandschap nog wel duidelijk beleefbaar en herkenbaar. Het is gewenst de beleefbaarheid ter plaatse nog meer te versterken door de realisatie van dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken die toegankelijk zijn om de Holterenk op hoogte te beleven. De locaties in de flanken van de Holterenk lenen zich hier uitstekend voor. Tevens worden langs de beleevingsroute groen- en bloemenvelden gerealiseerd. Geconcludeerd wordt dat de “Laag van het agrarisch cultuurlandschap” geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

1. De “Stedelijke laag”

Het fietspad is op de gebiedskenmerkenkaart de “stedelijke laag” aangeduid met de gebiedstypen “Historische centra, binnensteden en landstadjes” en “woonwijken 1955 – nu”. In afbeelding 4.5. is dat aangegeven.



Afbeelding 4.5: Stedelijke laag: “Historische centra, binnensteden en landstadjes” (Bron: Provincie Overijssel)

“Historische centra, binnensteden en landstadjes”

De historische centra, binnensteden en landstadjes vormen de functionele en emotionele kernen van de steden en dorpen. Ruimtelijk kenmerkend zijn de compacte bebouwingsstructuur, veelal binnen (voormalige) omwalling en veel individuele karakterverschillen op korte afstand. De ontwikkelingen in historische centra en binnensteden staan in het teken van een hoge dynamiek: functieveranderingen, verdichting en inbreiding. De ambitie is om vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld te creëren. Het eigen karakter van het centrum wordt opgezocht en versterkt.

Woonwijken 1955 – nu

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

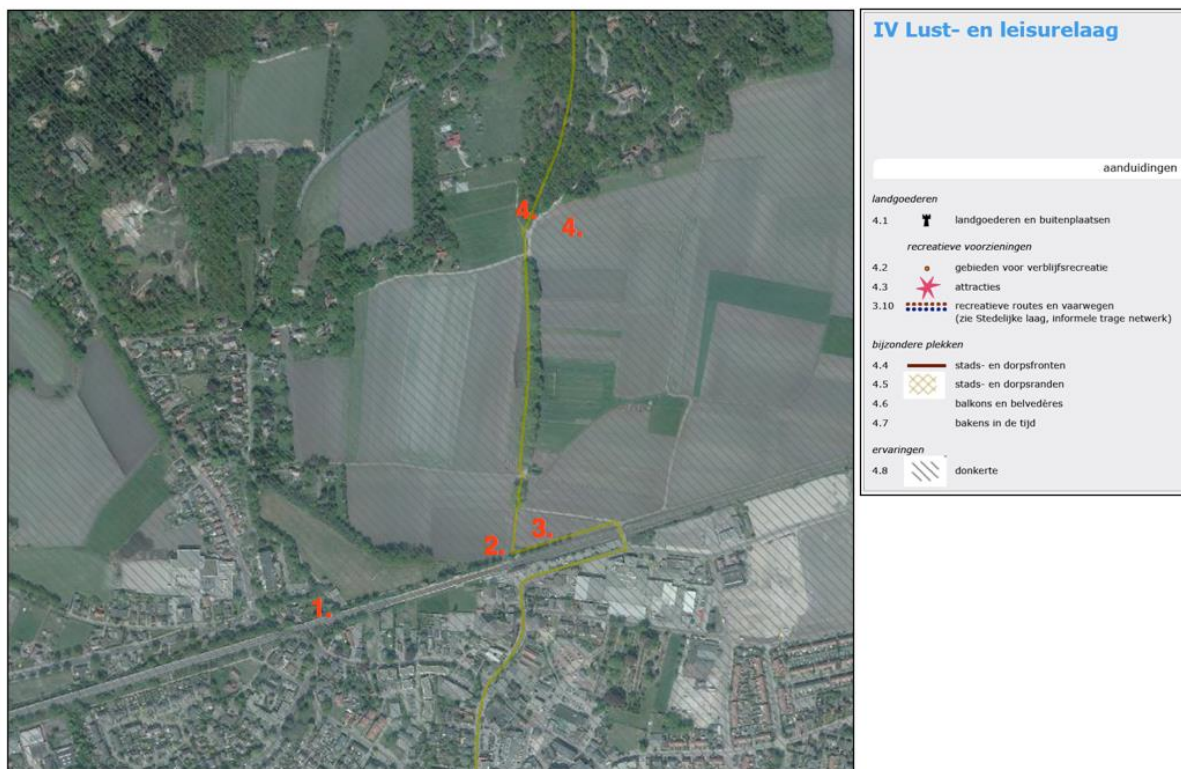
Toetsing van het initiatief aan de “Stedelijke laag”

Gezien het feit dat het een binnenstedelijke locatie betreft, waarbij sprake is van behoud en versterking van de leefbaarheid en verkeersveiligheid door een verbetering van de infrastructuur ter plaatse, past het plan binnen de ambities behorende bij de gebiedskenmerken zoals verwoord binnen de betreffende stedelijke laag.

4. De “Lust en Leisurelaag”

De lust- & leisurelaag is het domein van de belevenis, de betekenis en identiteit. Het voegt kenmerken toe als landgoederen, recreatieparken, recreatieve routes maar benut ook vooral de kwaliteit van de andere drie lagen. De ambitie is gericht op sterke ruimtelijke identiteiten als motor voor gebiedsontwikkeling. Het gaat er om beleving, betekenis en kwaliteit van de omgeving te versterken en de beleefbaarheid en toegankelijkheid van het landschap te vergroten. De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart de “Lust- en leisurelaag”

aangeduid met “Donkerte”. Tevens bevindt zich tussen het centrum van Holten en de Holterberg een recreatieve route. In afbeelding 4.6. is dat aangegeven.



Afbeelding 4.6: Lust & leisurelaag: “Donkerte” (Bron: Provincie Overijssel)

"Donkerte"

Lichte gebieden geven een beeld van economische dynamiek; zoals de steden en dorpen, de snelwegen, de kassengebieden, attractieparken en grote bedrijventerreinen. De donkere gebieden geven daarentegen een indicatie van het rustige buitengebied van Overijssel. Het zijn relatief luwe en dunbevolkte gebieden met een lage gebruiksdruk. De ambitie is gericht op het koesteren van donkerte als kwaliteit. Het streven is gericht op het handhaven van de donkerte en, waar mogelijk, de gebieden bij ontwikkelingen nog donkerder te maken. De richting van de sturing is gericht op het minimaal toelaten van kunstlicht. Het vereist het selectief inzetten en 'richten' van kunstlicht en het vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen.

Toetsing van het initiatief aan de “Lust- en leisure laag”

In verband met veiligheid is het noodzakelijk om verlichting langs het fietspad te realiseren. Het fietspad wordt voorzien van energiezuinige led-verlichting die dimbaar is in de avonden en nachtperiode. Gezien vorenstaande en de ligging in stedelijk gebied met bijbehorende lichtuitstraling zal de toename van lichtuitstraling als gevolg van de ontwikkeling beperkt zijn. Ook ter plaatse van de nieuwe fietsenstalling zal in het kader van veiligheid worden voorzien in oriëntatieverlichting. Voor wat betreft de dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerken zal niet worden voorzien in toevoeging van extra kunstlicht.

Daarnaast vormt het Beukenlaantje onderdeel van een recreatieve route. De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkelingen dragen bij aan het realiseren van een aantrekkelijke en attractieve verbinding tussen Holten centrum en de Holterberg en het beter beleefbaar maken van de Holterenk. Kortom, de aanzienlijke versterking van een recreatieve route. Een en ander brengt met zich mee dat de ontwikkeling voldoet aan de “lust en leisurelaag”.

4.2.5 Conclusie toetsing van het initiatief aan het provinciaal beleid

Geconcludeerd wordt dat de ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Overijssel verwoorde en in de Omgevingsverordening Overijssel verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2012-2020

4.3.1.1 Algemeen

Regio Twente is regisseur van het regionale mobiliteitsbeleid. Deze bevoegdheid vloeit voort uit de WGR+ en de taken zoals die zijn geregeld in de Planwet Verkeer en Vervoer. Voor de periode tot en met 2011 was het beleid van Regio Twente vastgelegd in het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) 2007-2011. Dit plan vormde het kader voor regionaal verkeers- en vervoersbeleid en is een inspirerende stimulans voor mobiliteitsbeleid op lokaal niveau. Het ‘Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2012-2020’ vervangt het RMP 2007-2011 en vormt het nieuwe kader voor de periode tot en met 2020. In het beleidsdocument zijn verschillende doelen opgenomen:

- Stimuleren fietsverkeer o.a. door regionaal netwerk van hoofdroutes met hoogwaardige kwaliteit (maatvoering, verharding, bewegwijzering etc.).
- Bevorderen ketenmobiliteit o.a. door vlotte overstap fiets naar OV (voldoende stallingscapaciteit), maar ook van OV naar fiets (implementatie OV-fiets op Twentse stations).
- Route Deventerweg-Molenbelterweg - spoorwegovergang Beukenlaan als verbinding op regionale schaal tussen Salland (Deventer-Bathmen-Holten) en Twente (Rijssen-Wierden-Almelo). Dit soort regionale verbindingen is als snelfietsroute tevens van belang t.b.v. het benutten van de potentie van de elektrische fiets.

Het regionale mobiliteitsbeleid is onder te verdelen in de thema’s Bereikbaarheid, Veiligheid en Leefbaarheid. Ten aanzien van het fietspad is met name het thema ‘bereikbaarheid’ van belang.

4.3.1.2 Bereikbaarheid

Regio Twente zet in op het opwaarderen van schakels in het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT), het aanleggen van ontbrekende schakels hierin en het gefaseerd aanleggen van een ‘fietsnelweg’ tussen de kernen van het stedelijk gebied. Fietsroutenetwerk Twente heeft als doel het vergroten van de mogelijkheden om de Twentse steden, het landschap en de natuur te beleven, alsmede een verbinding tussen stad en platteland tot stand te brengen. Het fietspad waar dit bestemmingsplan (deels) in voorziet wordt specifiek genoemd in het RMT 2012-2020.

4.3.1.3 Toetsing van het initiatief aan het RMT 2012-2020

Het fietspad waar dit bestemmingsplan deels in voorziet maakt onderdeel uit van het HFT en draagt hiermee bij aan het vergroten van de mogelijkheden om de Twentse steden, het landschap en de natuur te beleven, alsmede een verbinding tussen stad en platteland tot stand te brengen.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Heerlijk Holten! een ontwikkelingsperspectief voor Holten (2009)

4.4.1.1 Algemeen

Holten wil zich de komende vijftien jaar ontwikkelen tot een krachtige kern met een belangrijke recreatieve waarde in Overijssel. Van deze ontwikkeling zal zowel de inwoner, de toerist en de regio profiteren. Dit wil Holten bereiken door de ruimtelijke kwaliteit te verhogen en door middel van speerpunten op het gebied van ‘sport & bewegen’, ‘kunst & cultuur’ en ‘Ecofun’ die de recreatieve functie van Holten te versterken. Ook dient het aantal toeristen te groeien door het toevoegen van horeca, detailhandel, zorg en toeristische functies en dient Holten haar plek binnen het provinciaal toeristisch beleid te versterken. Onder de drie genoemde profielen vallen meerdere projecten, die er gezamenlijk voor moeten zorgen dat Holten een plaats wordt om heerlijk te wonen, te recreëren, te ontspannen en te sporten. Één van deze projecten betreft ‘Realisering Groentransferium Holt&berg’.

4.4.1.2 Realisering Groentransferium Holt&Berg

Dit project bestaat uit de herontwikkeling van het laatste gedeelte van De Kol (Enkco terrein), de ontwikkeling van de stationsomgeving, de aanleg van P+N en P+R terreinen en fietsenstallingen met bijbehorende bewegwijzering vanaf de A1. Daarnaast zal de verbinding tussen het dorpscentrum en de Holterberg worden ontwikkeld en de Holterenk en de stationsomgeving meer toeristisch betekenis krijgen. Dit wordt gerealiseerd vanuit de thema’s van de visie Heerlijk Holten, onder meer door de verbetering van het fiets- en wandelnetwerk op de Holter Enk en het realiseren van een belevingsroute.

4.4.1.3 Toetsing van het initiatief aan het programma ‘Heerlijk Holten’

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling draagt bij aan de versterking van de toeristische belevingswaarde, het verbeteren van de verkeersveiligheid en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van de stationsomgeving. In de plannen ‘Heerlijk Holten/Nieuw Hart voor Holten’ is de verbinding tussen het centrum van Holten met de Holterberg (Belevingspad) met als knooppunt de Stationsomgeving (Groentransferium) zowel functioneel als ruimtelijk van essentieel belang. Onderhavige ontwikkeling dragen hier aanzienlijk aan bij.

4.4.2 Fietsvisie Rijssen-Holten 2013-2020

4.4.2.1 Algemeen

Het doel van de FietsvisieRijssen-Holten 2013-2020 (vastgesteld d.d. 20 mei 2014) is het bieden van de inhoudelijke kaders voor het fietsbeleid in de periode 2013-2020 in de gemeente Rijssen-Holten. De visie bevat diverse doelstellingen, waarbij in dit kader relevant:

- Diverse fietsmaatregelen in kader van Fietsvisie Rijssen-Holten, o.a. uitbreiden stallingscapaciteit station en implementatie OV-fiets.
- Realisatie volwaardige fietsverbinding Molenbelterweg-spoorwegovergang Beukenlaan als ontbrekende schakel, zie ook afbeelding 4.7.
- Verbreding fietspad langs de Beukenlaan.

Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke maatregelen ten aanzien van deze thema’s worden uitgevoerd in de periode 2013-2020. Per maatregel wordt aangegeven wat de kosten zijn, op welke wijze de financiële dekking is geregeld en welke mogelijkheden voor cofinanciering er zijn. De fietsvisie biedt input voor de actualisatie van het LTVV Rijssen, het VSP Fase 2 en een nieuw op te stellen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (integratie van LTVV en VSP).

4.4.2.2 Fietsnetwerk

Doel is een samenhangend fietsnetwerk dat direct, veilig, comfortabel en aantrekkelijk is. De hoofdlijnen zijn:

- Netwerkopbouw volgens de netwerkeisen van samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.
- Inrichting van nieuwe fietsvoorzieningen (hoofdroutes) op wegvakken/kruispunten conform de voorkeurskenmerken van het HFT.
- Bestaande hoofdroutes bij reconstructiewerkzaamheden (indien nodig) aanpassen aan de voorkeurskenmerken. Als dat niet mogelijk is door ruimtegebrek of andere omgevingsfactoren, dan een afweging maken tussen een alternatieve route of maatwerk op de bestaande route.

De fietsvisie maakt onderscheid in hoofdfietsroutes, fietsroutes en ontbrekende schakels. Op afbeelding 4.7 is te zien dat het fietspad Beukenlaan – Molenbelterweg wordt aangemerkt als ‘ontbrekende schakel’ en wordt specifiek beschreven:

- *Doortrekken van de Groeneweg (noordzijde spoor) naar de Deventerweg. Hiermee ontstaat een snelle fietsverbinding die ervoor zorgt dat het oost-west georiënteerde fietsverkeer geen gebruik hoeft te maken van de drukke Stationsstraat/noordelijke Dorpsstraat. Tevens kan een dergelijke verbinding de recreatieve relatie tussen centrum, NS-station/P&N en Holterberg/Sallandse Heuvelrug.*

Het belevingspad maakt onderdeel uit van de hoofdfietsroute (primaire route). Dit zijn de routes die erg veel door fietsers worden gebruikt. Het gaat dan vooral om de radialen tussen de woonwijken en het centrum. Op deze routes wordt maximale kwaliteit geboden aan de fietser. Deze routes zijn opgenomen in het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT).



Afbeelding 4.7: Fietsnetwerk Holten (Bron: gemeente Rijssen-Holten)

4.4.2.3 Fietsenstallingen bij NS-stations en bushaltes

NS-station Holten

In het kader van de eerste tranche van het Rijksprogramma „Ruimte voor de fiets” is de capaciteit van het NS-station Holten in 2009 uitgebreid naar totaal 360 onbewaakte plaatsen en 20 fietskluizen (aan de voor- en achterkant van het NS-station). De stalling is, conform de catalogus van ProRail, uitgerust met aanbindmogelijkheden voor fietsen (dit biedt betere bescherming tegen fietsendiefstal) en een overkapping (dit biedt extra stallingskwaliteit voor de gebruiker). Uit tellingen van de gemeente en van ProRail blijkt dat de capaciteit van de stalling nu al aan haar grenzen zit. De huidige stallingsbehoefte is ca. 460 plaatsen. Volgens de prognosecijfers van ProRail is de stallingsbehoefte in 2020 ca. 600 plaatsen. Hierbij is rekening gehouden met een verdere groei van het treingebruik en van de fiets in het voor- en natransport en van frictieleegstand (ca. 20%). Het betreft wel een maximaalscenario, aangezien niet bekend is welke effecten een eventuele afschaffing van de OV-studentenkaart heeft op het trein- en fietsgebruik. De uitbreiding van de fietsenstalling is onderdeel van de 0-plusvariant/stationsomgeving. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een stapsgewijze uitbreiding van de fietsenstalling. Er zijn ca. 500 stallingsplaatsen in het ontwerp opgenomen, maar er is ruimte om door te groeien naar ca. 600 plaatsen. Tevens is voorzien in de plaatsing van zes kluizen voor OV-fiets.

4.4.2.4 Toetsing van het initiatief aan de ‘Fietsvisie Rijssen-Holten 2013-2020’

Geconcludeerd kan worden dat met de realisatie van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling voor en belangrijk deel wordt voorzien in de realisatie van beleidsambities zoals verwoord in de gemeentelijke fietsvisie. Er wordt voor een deel voorzien in de juiste bestemming ten behoeve van de realisatie van een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. Tevens wordt voorzien in voldoende fietsenstallingen bij het station. Tot slot wordt met de realisatie van de dagrecreatieve voorzieningen een versterking van de beleevingsroute gerealiseerd, die onderdeel uitmaakt van de hoofdfietsroute.

4.4.3 Wegenstudie Holten Noord

4.4.3.1 Algemeen

De Wegenstudie Holten Noord is 13 februari 2014 vastgesteld door de gemeenteraad. Door realisering van de 0-plus variant ontstaat er een verdere versterking van de verkeersluwe en toeristisch-recreatieve structuur door:

- Verminderen verkeersdruk en verbeteren oversteekbaarheid Stationsstraat ter hoogte van het station
- Extra parkeerruimte voor toeristisch verkeer en lang parkeerders uit dorp e.a. (Groentransferium).
- Langzaam verkeersas tussen centrum en station via Kalfstermansweide.
- Belevingspad tussen centrum van Holten en de Holterberg.

4.4.3.2 Toetsing van het initiatief aan ‘Wegenstudie Holten Noord’

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling draagt bij aan de versterking van de toeristisch-recreatieve structuur door het (deels) planologisch mogelijk maken van voorgenoemde projecten.

4.4.4 Verkeersstructuurplan Holten (VSP)

4.4.4.1 Algemeen

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

4.4.4.2 Aanpassen verkeersstructuur

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

voor het autoverkeer:

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

Het doel van deze maatregelen is het verbeteren van de omgevingkwaliteit in het centrum van Holten en het voorkomen van sluipverkeer door woonwijk De Kol.

Door het doorgaande verkeer via Zilverzand- en Wansinktracé, Drotestraat, Waagweg en Stationsstraat te leiden ontstaat een verkeersluw centrum van Holten met het primaat bij fietsers en voetgangers.

4.4.4.3 Toetsing van het initiatief aan het VSP

Het VSP staat de uitvoering van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkelingen niet in de weg.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie en archeologie & cultuurhistorie.

5.1 Geluid

5.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

5.1.2 Beoordeling

De beoogde functies zoals opgenomen in dit bestemmingsplan betreffen geen geluidsgevoelige objecten. Met de aanleg van onder andere een nieuwe fietsverbinding wordt geen nieuwe weg met een wettelijke geluidzone gerealiseerd. Als gevolg van de aanleg van het fietspad zal er meer fietsverkeer langskomen. Dit zal in het toeristen seizoen op grond van een globale inschatting naar verwachting circa 250 - 300 per dag zijn. Op de Dorpsstraat en de Stationsstraat rijden nu circa 1100 – 1200 fietser per dag en op het fietspad langs het spoor (Groeneweg) circa 250 fietsers per dag. Dit zal betekenen dat er meer hinder ontstaat als gevolg van “stemgeluid” van de fietsers. Hiervoor bestaan geen wettelijke normen waaraan getoetst moet worden. Daarnaast wordt het omgevingsgeluid bepaald door de spoorlijn, zodat het “geluid” van de fietsers hieraan ondergeschikt is. Verder is er getoetst aan het gemeentelijk geluidbeleid verwoord in de Nota geluidsbeleid (2009). Voor het gebied waar het fietspad wordt gerealiseerd geldt als gebiedstype “woonwijk”. Voor elk gebiedstype geldt een zogenaamd ambitie- en bovengrenswaarde ten gevolge van weg- en railverkeer en bedrijven. Door de diversiteit van geluidsbronnen in een woonwijk geldt als geluidsambitie de kwalificatie “rustig” en als bovengrens “de kwalificatie “zeer onrustig”. Als gevolg van de realisatie van het fietspad en het “stemgeluid” van de fietsers zal dit echter binnen de range van de geluidsklassen “rustig”/“zeer onrustig” liggen en daarmee voldoen aan voornoemd geluidsbeleid. Het maximale binnenniveau van 33 dB zal niet overschreden worden. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder kan derhalve achterwege blijven.

5.1.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt derhalve geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

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

5.2.2 Situatie plangebied

Het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek doet zich voor in situaties waarin personen langdurig verblijven of aanwezig zijn. In voorliggend geval betreft het de realisatie van een fietspad, kunstwerken, rustpunten met bijbehorende dagrecreatieve voorzieningen en een overdekte fietsenstalling. De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkelingen betreffen geen risicovolle activiteiten voor de bodem. Tevens is er geen sprake van langdurig verblijf. Er is geen plicht tot het instellen van een bodemonderzoek.

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

5.2.3 Conclusie

Bodemaspecten vormen geen beletsel voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Beoordelingskader

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

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

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

5.3.2 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

5.3.4 Situatie plangebied

De in dit bestemmingsplan besloten ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen in de vorm van auto's. Het project is, gelet op de beperkte omvang ervan, aan te merken als een project dat „niet in betekende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging“. Tevens is geen sprake van een gevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit.

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

5.3.5 Conclusie

De Wet luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- de Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999);
- het Vuurwerkbesluit.

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

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is het tot een aanvaardbaar minimum beperken van de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving, vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten, worden blootgesteld. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

5.4.2 Onderzoeksresultaten externe veiligheid

Met de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkelingen worden geen (beperkt) kwetsbare objecten of risicovolle functies gerealiseerd, hierdoor hoeft geen verantwoording van het plaatsgebonden risico en groepsrisico gegeven te worden. Een nader onderzoek naar de externe veiligheid kan dan ook achterwege blijven.

5.4.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

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

5.5.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval is er sprake van de aanleg van een fietspad, kunstwerken, rustpunten met bijbehorende dagrecreatieve voorzieningen en een overdekte fietsenstalling. Dit betreffen, in het kader van milieuzonering, geen milieugevoelige functies. Dergelijke functie zijn dan ook niet opgenomen in de VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’. Anderzijds brengt deze ontwikkeling geen milieubelasting met zich mee ten opzichte van milieugevoelige objecten.

5.5.3 Conclusie

Het aspect ‘Milieuzonering’ vormt geen belemmering.

5.6 Ecologie

5.6.1 Inleiding

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Natuurbank Overijssel uit Haaksbergen heeft voor de locatie van het fietspad een onderzoek uitgevoerd naar de gebieds- en soortenbescherming. In de volgende subparagrafen worden de resultaten uit dit onderzoek behandeld. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 2 van deze toelichting.

5.6.2 Gebiedsbescherming

5.6.2.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd. Op ongeveer 1,7 km afstand ligt het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de ‘Sallandse Heuvelrug’. Door de grote afstand, de aard van de ontwikkeling en de kleinschaligheid wordt een nadere toetsing aan de Natura 2000-gebieden niet noodzakelijk geacht.

5.6.2.2 Ecologische Hoofdstructuur

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

Op ongeveer 280 meter afstand van de meest nabij gelegen locatie (kunstwerk 1) in dit bestemmingsplan ligt de EHS. Andere locaties liggen allemaal op grotere afstand. Door de kleinschaligheid, de afstand, de aard van het voornemen en het gegeven dat er geen sprake is van areaalverlies, worden geen negatieve effecten of aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS verwacht. Een toetsing aan de EHS wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

5.6.3 Soortenbescherming

5.6.3.1 Algemeen

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

5.6.3.2 Onderzoeksresultaten

De inrichting en het gevoerde beheer van het onderzoeksgebied maken dat het een weinig geschikte habitat is voor beschermde flora- en faunasoorten.

Het is aannemelijk dat er ieder jaar vogels nestelen in de deelgebieden en dat het behoort tot het foerageergebied van sommige algemene- en weinig kritische zoogdieren, amfibieën-, reptielen- en vleermuissoorten. Geen van deze soorten bezet vaste rust- of voortplantingslocaties in het onderzoeksgebied met uitzondering van de levendbarende hagedis in de bosrand op locatie 3. Door het uitvoeren van de voorgenomen activiteit wordt de functie van het gebied als foerageergebied voor deze soorten niet aangetast; de aanleg van een bloemrijke akker vormt zelfs voor de meeste soorten een versterking van deze functie.

Door de aanleg van een uitkijktoren in de bosrand, wordt deze bosrand betreden door bezoekers. Dit betekent een verstoring van een klein deel een bestaand bos. Soorten zullen zich daarop instellen en mogelijk ‘opschuiven’ waardoor er niet continu sprake is van verstoring. Bij de aanleg van het platform dient rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van levendbarende hagedissen in de vegetatie. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing ex. art. 75C van de Ff-wet aangevraagd te worden.

5.6.4 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.7 Archeologie & Cultuurhistorie

5.7.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

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

5.7.1.2 Onderzoeksresultaten archeologie

Bureau Baac heeft in 2008 voor het grondgebied van de gemeente Rijssen-Holten een inventarisatie opgesteld van de archeologische verwachtingen. Het plangebied is getoetst aan archeologische verwachtingen- en beleidskaart. Het tracé van het fietspad waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, is gelegen in een gebied met een middelhoge archeologische verwachting. Hetzelfde geldt voor de meest noordelijke locaties met dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerk. Deze archeologische verwachting is overigens juridisch-planologisch doorvertaald in het geldende bestemmingsplan “Wonen Holten”, waarin het plangebied mede tot ‘Waarde – Archeologie middelhoge verwachting’ is bestemd. Voor zones met een middelhoge verwachting geldt dat bij ingrepen dieper dan 50 cm en groter dan 2.500 m² een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De ontwikkelingen hebben een omvang kleiner dan 2.500 m². Hierdoor is een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Wel is – overeenkomstig het geldende bestemmingsplan - een dubbelbestemming “Waarde – Middelhoge archeologische verwachting” opgenomen in de regels en op de verbeelding.

Voor wat betreft de overdekte fietsenstalling en dagrecreatieve voorzieningen en kunstwerk ten oosten daarvan geldt dat deze zijn gelegen op de Holterenk, met een hoge archeologische verwachting. Voor bouwwerken en -projecten met een oppervlakte van niet meer dan 100 m², waarbij de bodem niet op een grotere diepte dan 0,5 meter wordt verstoord geldt geen onderzoeksplicht. De beoogde ontwikkelingen reiken sowieso niet dieper dan 0,5 meter. Dit betekent dat er archeologisch onderzoek hoeft te worden uitgevoerd. Wel is overeenkomstig het geldende bestemmingsplan de van toepassing zijn archeologische dubbelbestemming opgenomen in de regels en op de verbeelding.

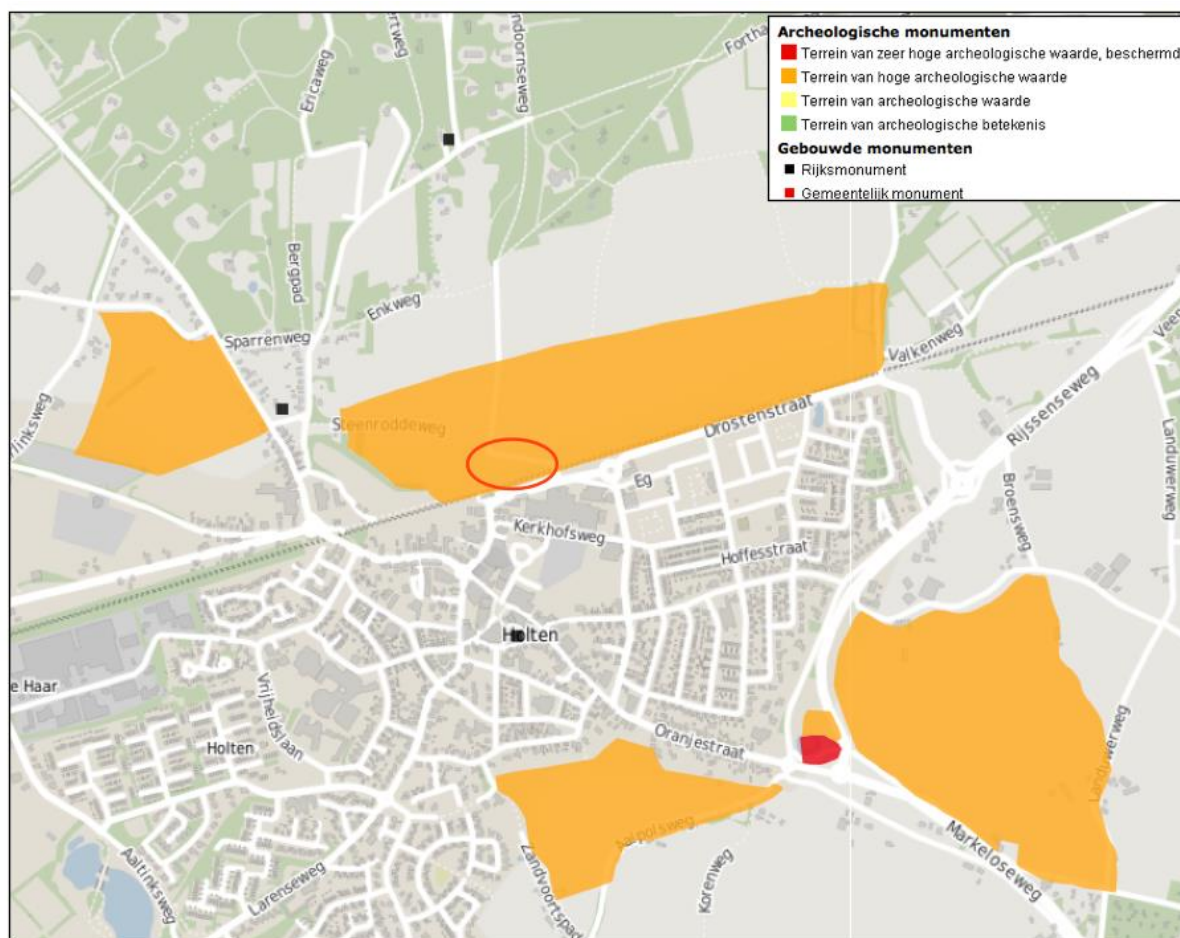
5.7.2 Cultuurhistorie

5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. De bescherming van cultuurhistorische elementen is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. Deze wet is vooral gericht op het behouden van historische elementen voor latere generaties.

5.7.2.2 Onderzoeksresultaten cultuurhistorie

Uit de Cultuurhistorische Atlas Overijssel blijkt dat een deel van de Holter enk wordt aangemerkt als ‘Terrein van hoge archeologische waarde’ (ROB nummer 13605). Een uitsnede van deze kaart wordt hierna weergegeven.



Afbeelding 5.1: Uitsnede Cultuurhistorische Atlas Overijssel (Bron: provincie Overijssel)

Toelichting:

Terrein van hoge archeologische waarde met sporen van bewoning uit de Romeinse tijd. In 1974 zijn onder een esdek van 0,8 meter dik aardewerkscherven uit de IJzertijd en Romeinse tijd gevonden, waaronder een scherp met de afbeelding van een gezicht.

Beheeradvies:

Geen verandering van de grondwaterstand. Geen grondwerkzaamheden die dieper reiken dan de huidige bouwvoor (zoals woelen, draineren, diepploegen) of grondverzet of aantasting van de reliëfkenmerken inhouden.

Beschermingsadvies:

Beschermen door middel van planologie en/of monumentenverordening en/of ex artikel 6 van de Monumentenwet 1998.

Toetsing:

De boogde ontwikkeling die zich binnen dit archeologisch waardevolle gebied bevinden, brengen geen diepe bodemversturende ingrepen met zich mee. Zoals in de vorige paragraaf reeds beschreven is er geen sprake van aantasting van archeologische waarden. Planologisch bescherming van de archeologische waarden vindt plaats door de huidige archeologische dubbelbestemmingen over te nemen. Met de gewenste ontwikkelingen wordt de Holterenk nog beter beleefbaar als waardevol cultuurhistorisch landschapselement.

5.7.3 Conclusie

Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk. Tevens vormen cultuurhistorische aspecten geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

6.1 Vigerend beleid

6.1.1 Europees- en rijksbeleid

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

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

6.1.2 Provinciaal beleid

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

6.1.3 Waterschap Rijn en IJssel

Het waterbeleid van het waterschap is met name gericht op een duurzame aanpak van het waterbeheer: geen afwenteling, herstel van de veerkracht van het watersysteem, streven naar een meer natuurlijker waterbeheer, zoeken naar meer ruimte voor water, water toepassen als ordenend principe middels het gebruik van waterkansenkaarten en water langer vasthouden mede door flexibeler peilbeheer. Ook het streven naar een betere waterkwaliteit als onderdeel van duurzaamheid is een belangrijk speerpunt (tegengaan van lozingen, minder belasting van het water en het zoveel mogelijk tegengaan van diffuse verontreinigingen).

De twee belangrijkste onderdelen van het waterplan worden gevormd door:

- het tekort aan waterberging in het landelijk gebied;
- de inpassing van inrichtingsmaatregelen binnen de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

6.1.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Rijssen-Holten heeft vanuit haar rol als rioleringbeheerder beleid opgesteld ten aanzien van riolering. Op gemeentelijk niveau zijn het in overleg met de Waterschappen opgestelde gemeentelijk Waterplan en het gemeentelijk Rioleringsplan van belang bij het afwegen van waterbelangen in ruimtelijke plannen. Naar aanleiding van de wateroverlast van 2002 en 2003 heeft de gemeente het beleid geformuleerd

dat in geval van inbreidingslocaties het water in het gebied moet blijven. Dit houdt in dat het hemelwater op de locatie geïnfiltreerd moet worden.

Het uitgangspunt bij het ontwerp is dat per m² afvoerend verhard oppervlak 30 mm berging gerealiseerd wordt. Wanneer er op locatie geen mogelijkheid is tot het vasthouden en infiltreren van 30 mm per m², dan zorgt de gemeente elders in de omgeving voor compensatie. De kosten hiervoor (€26 per m² afvoerend verhard oppervlak) worden verhaald op de betreffende ontwikkelaar.

6.2 Waterparagraaf

6.2.1 Watertoets

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

6.2.2 Watertoetsproces

Voor de in dit bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling worden de effecten van de ontwikkeling per waterthema afgewogen. De relevante waterthema's worden door middel van de watertoetstabel geselecteerd en dienen vervolgens, indien relevant, nader te worden toegelicht.

Thema	Toetsvraag	Relevant
HOOFDTHEMA'S		
Veiligheid	1. Ligt in of nabij het plangebied een primaire of regionale waterkering? 2. Ligt in of nabij het plangebied een kade?	Ja/Nee Ja/Nee
Riolering en Afvalwaterketen	1. Is er toename van het afvalwater (DWA)? 2. Ligt in het plangebied een persleiding van het waterschap? 3. Ligt in of nabij het plangebied een RWZI van het waterschap?	Ja/Nee Ja/Nee Ja/Nee
Wateroverlast (oppervlakte-water)	1. Is er sprake van toename van het verhard oppervlak? 2. Zijn er kansen voor het afkoppelen van bestaand verhard oppervlak? 3. In of nabij het plangebied bevinden zich natte en laag gelegen gebieden, beekdalen, overstromingsvlaktes?	Ja/Nee Ja/Nee Ja/Nee
Grondwater-overlast	1. Is in het plangebied sprake van slecht doorlatende lagen in de ondergrond? 2. Bevindt het plangebied zich in de invloedzone van belangrijke watergangen? 3. Is in het plangebied sprake van kwel? 4. Beoogt het plan dempen van slootjes of andere wateren?	Ja/Nee Ja/Nee Ja/Nee Ja/Nee
Oppervlakte-waterkwaliteit	1. Wordt vanuit het plangebied water op oppervlaktewater geloosd? 2. Ligt in of nabij het plangebied een HEN of SED water? 3. Ligt het plangebied geheel of gedeeltelijk in een Strategisch actiegebied?	Ja/Nee Ja/Nee Ja/Nee
Grondwaterkwaliteit	1. Ligt het plangebied in de beschermingszone van een drinkwateronttrekking?	Ja/Nee

Volksgezondheid	1. In of nabij het plangebied bevinden zich overstorten uit het gemengde of verbeterde gescheiden stelsel?	Ja/Nee
	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/Nee
Verdroging	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Ja/Nee
Natte natuur	1. Bevindt het plangebied zich in of nabij een natte EVZ?	Ja/Nee
	2. Bevindt het plangebied zich in of nabij beschermingszones voor natte natuur?	Ja/Nee
Inrichting en beheer	1. Bevinden zich in of nabij het plangebied wateren die in eigendom of beheer zijn bij het waterschap?	Ja/Nee
	2. Heeft het plan herinrichting van watergangen tot doel?	Ja/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?	Ja/Nee
Cultuurhistorie	1. Zijn er cultuurhistorische waterobjecten in het plangebied aanwezig?	Ja/Nee

Toelichting per relevant waterhuishoudkundig thema

Wateroverlast (oppervlaktewater)

Door de ontwikkeling is er sprake van een beperkte toename aan verharding. Aangrenzende gronden zijn nagenoeg niet bebouwd, waardoor hemelwater op aangrenzende gronden geïnfiltreerd kan worden. Gesteld wordt dat de ontwikkeling geen onevenredige negatieve effecten heeft op de waterhuishouding.

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

7.2 Opzet van de regels

7.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012. Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

7.2.2 Inleidende regels

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

- *Begrippen (Artikel 1)*

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

- *Wijze van meten (Artikel 2)*

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

7.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. In paragraaf 7.3 worden de bestemmingen nader toegelicht en wordt ook per bestemming aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor deze is gekozen.

7.2.4 Algemene regels

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

- *Anti-dubbeltelregel (Artikel 9)*
Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- *Algemene gebruiksregels (Artikel 10)*
In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. Deze gaat uit van de gedachte dat het gebruik uitsluitend mag plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. Dit brengt met zich mee dat de bestemmingsomschrijving van de te onderscheiden bestemming helder en duidelijk moet zijn.
- *Algemene aanduidingsregels (Artikel 11)*
In dit artikel zijn algemene aanduidingsregels ten aanzien van de ligging van een deel van het plangebied in de ‘veiligheidszone – bevi’ opgenomen.
- *Algemene afwijkingsregels (Artikel 12)*
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.

7.2.5 Overgangs- en slotregels

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

7.3 Beschrijving van de bestemmingen

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

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

“Agrarisch met waarden – Landschap” (Artikel 3)

Het kunstwerk en dagrecreatieve voorzieningen aan de zijde van het station zijn nu bestemd tot ‘Agrarische met waarden – Landschap’. Echter binnen deze bestemming zijn geen mogelijkheden om de gewenste voorzieningen te realiseren. Daarom is dezelfde bestemming als het moederplan overgenomen en is maatwerk geleverd door de beoogde voorzieningen planologisch in te passen. De locatie van het kunstwerk is daarbij middels een aanduiding op de verbeelding opgenomen.

“Bos” (Artikel 4)

De locatie voor het meest noordelijke kunstwerk in de bosrand en nabij gelegen rustpunt bevindt zich in het bos, waardoor een bestemming “Bos” voor de hand ligt. Binnen deze bestemming zijn de gewenste ontwikkelingen middels het leveren van planologisch maatwerk ingepast in het bestemmingsplan.

“Verkeer - Verblijf” (Artikel 5)

De tot ‘Verkeer – Verblijf’ bestemde gronden zijn bedoeld voor fiets- en voetpaden, openbare nutsvoorzieningen en overdekte fietsenstallingen, ter plaatse van de aanduiding 'fietsenstalling' toegestaan. In de bestemming zijn de bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermbeplanting, voorzieningen voor voetgangers en fietsers, keerwanden, tevens begrepen. Onder water worden de doeleinden voor afvoer, tijdelijke berging en infiltratie van hemelwater begrepen.

“Waarde – Archeologie” (Artikel 6)

Voor de gronden die in het moederplan reeds zijn bestemd tot “Waarde – Archeologie” is deze bestemming overeenkomstig overgenomen. Op deze wijze worden mogelijke archeologische waarden in de grond (planologisch) beschermd middels een omgevingsvergunningstelsel.

“Waarde – Middelhoge archeologische verwachting” (Artikel 7)

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

“Waarde – Reliëf” (Artikel 8)

Voor de gronden op de Holterenk die nu ook zijn voorzien van de dubbelbestemming “Waarde – Reliëf” zijn de regels overeenkomstig het moederplan overgenomen.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG EN INSPRAAK

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

9.1 Vooroverleg

9.1.1 Rijk

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

9.1.2 Provincie Overijssel

Het beleid en ontwerp voor het groentransferium en het belevingspad zijn afgestemd met de provincie. Zij hebben hier ook financieel aan bijdragen. Verwezen wordt naar bijlage 1, waarin dit nader beschreven wordt.

9.1.3 Waterschap Rijn en IJssel

In het kader van vooroverleg wordt het plan voorgelegd aan het waterschap.

9.2 Inspraak

In voorliggend geval wordt afgezien van het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan. Op 19 mei 2014 heeft er een informatieavond plaatsgevonden om belangstellenden te informeren over de inrichting van het belevingspad en het aan te leggen fietspad. Het bestemmingsplan wordt direct als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

9.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied Holten, belevingspad Holterenk en fietspad Beukenlaan-Molenbelterweg” heeft met ingang van woensdag 25 februari 2015 t/m dinsdag 7 april 2015 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan bij het college naar voren te brengen.

In totaal zijn er twee zienswijzen ingediend, waarvan één nadien is ingetrokken. In de zienswijzennota, opgenomen als bijlage bij het vaststellingsbesluit, is de gehandhaafde zienswijze beantwoord. De zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het plan.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1: Beleidsnotitie/Planbeschrijving Groentransferium – Fase 1

Bijlage 2: Quickscan natuurwaardenonderzoek