

een nieuw Hart voor Holten

structuurvisie Kom Holten

gemeente Rijssen-Holten



30 januari 2006

projectnummer 36.85.00.00

INHOUD

1	INLEIDING	1
1.1	VISIE IN ZICHT	1
1.2	KORTE SCHETS VAN HET INHOUDELIJK PROCES	1
1.3	OPZET VAN DIT STUK	1
1.4	DOEL VAN DE VISIE	1
2	DE WORTELS VAN HOLTEN	3
2.1	HISTORIE	3
2.2	WEGENSTRUCTUUR	3
2.3	LANDSCHAP	5
2.4	BEBOUWINGSSTRUCTUUR	5
3	DE OPGAVE VOOR DE KOM	6
3.1	DE ZORGEN	6
3.2	DE WENSEN	6
4	ONTWIKKELINGSRICHTINGEN VOOR DE KOM	8
4.1	INLEIDING	8
4.2	EEN KRUIS VAN WEGEN	8
4.3	EEN RUIT VAN RUIMTEN	11
5	DE VISIE OP DE KOM	12
5.1	EEN NIEUW HART VOOR HOLTEN	12
5.2	UITVOERING EN HAALBAARHEID	18
5.3	VERVOLGTRAJECT	18

1 INLEIDING

1.1 VISIE IN ZICHT

De gemeente Rijssen–Holten heeft het afgelopen jaar gewerkt aan de structuurvisie voor de Kom van Holten. In dit proces is via een aantal stappen toegewerkt naar de structuurvisie. Er is gekozen voor een open planproces waarbij door middel van een klankbordgroep ook externen intensief bij de planvorming zijn betrokken.

Na een oriënterende fase in de winter van 2004-2005 was de planvorming eind mei 2005 in een stadium aangekomen dat de visie op de Kom Holten duidelijke contouren had gekregen. Contouren die positieve reacties opriepen tijdens de klankbordgroepvergadering van 19 mei 2005. Vanaf dat moment is de visie breder bespreekbaar gemaakt en bleek ook breed politiek draagvlak voor de visie te bestaan.

Ook de inspraakprocedure aan het einde van de zomer leidde tot positieve reacties en gaf geen aanleiding tot aanpassing van de visie. De gemeente besloot daarop de vaststellingsprocedure in gang te zetten die eindigde met het vaststellingsbesluit op 30 januari 2006.

1.2 KORTE SCHETS VAN HET INHOUDELIJK PROCES

In de inventarisatie- en analysefase zijn de knelpunten van het Holtense centrum verkend, de relaties met andere beleidsterreinen bekeken, de functionele en ruimtelijke kenmerken van het centrum onderzocht, sterkten en zwakten in beeld gebracht en uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd.

Er is veel aandacht besteed aan communicatie en inbreng van betrokkenen. Zo is in november 2004 een uitgebreide discussieavond georganiseerd waarop de bevolking door middel van workshops haar aandachtspunten voor de centrumvisie kenbaar kon maken. Tijdens deze

avond konden de aanwezigen aan de hand van thema's aangeven wat de aandachtspunten voor de visie moeten zijn.

Verder is regelmatig overleg gevoerd met de (ambtelijke) projectgroep en de (externe) klankbordgroep.

De uitkomsten van dit geheel is als basismateriaal voor de oplossingsrichtingen gebruikt.

In eerste instantie zijn twee fundamenteel verschillende oplossingsrichtingen uitgewerkt en besproken in de klankbordgroep en projectgroep. De reacties die deze modellen opriepen hebben geleid tot de uiteindelijke visie die in dit document wordt beschreven.

1.3 OPZET VAN DIT STUK

Dit document is niet bedoeld als uitgebreide structuurvisie waarin u alle informatie die verzameld is in de inventarisatie- en analysefase aantreft. Dit stuk is erop gericht dat u snel kennis kunt nemen van de visiegedachte, er van uitgaande dat de relevante beleidsstukken bekend zijn. Het richt zich daarom met name op de kern van de visie en de onderbouwing daarvan.

1.4 DOEL VAN DE VISIE

Het centrumgebied of de kom is van vitaal belang van de kern Holten. Er vinden veel activiteiten plaats, mensen komen er samen om in hun dagelijkse behoeften te voorzien en te recreëren. De kom heeft verschillende functies tegelijkertijd; juist die combinatie maakt het tot een centrum, maar die verschillende functies kunnen elkaar ook in de weg zitten. Zowel door hun feitelijk ruimtegebruik als de effecten die met de functie gepaard gaan kunnen tot conflicten leiden.

Een goede afstemming tussen de verschillende functies in relatie met het toekomstperspectief dat voor Holten wordt beoogd is daarom noodzakelijk. De gemeente heeft beoogd dit in een structuurvisie voor de Kom Holten te vervatten. Daarbij is het belangrijk dat aan de visie een actieplan wordt verbonden zodat de visie daadwerkelijk tot ontwikkelingen gaat leiden.

Met de visie wordt gestreefd naar inspirerend en stimulerend ruimtelijk beleid dat bijdraagt aan het goed functioneren en floreren van de kom. Daarbij wordt ook veel belang gehecht aan een breed draagvlak voor het beleid. Er is daarom gekozen voor een open planproces waarbij op verschillende momenten gelegenheid is geweest voor geïnteresseerden en belanghebbenden om hun mening te geven.

2 DE WORTELS VAN HOLTEN

2.1 HISTORIE

In Nederland vinden we aan de rand van laag en nat en hoog en droog veel van de eerste nederzettingen. Ook Holten is hier een voorbeeld van. Holten is een enkdorp en ligt aan de rand van een groot stuwwal gebied: de Sallandse Heuvelrug. Ten tijde van de eerste agrarische activiteiten zijn akkers uitgekapt in het bos en is in de omgeving van de nederzetting een grote gemeenschappelijke weide gevormd: de enk.

De Holterenk is nog steeds terugvindbaar ten noorden van het spoor en vormt een open ruimte tussen het dorp en de Holterberg. Dat het bos een belangrijke rol heeft gespeeld bij het ontstaan van Holten blijkt nog uit de naam: “Holten” staat voor “hoog opgaand bos”.

Het dorp ontstond in eerste instantie als een groep boerderijen. Vanuit het dorp waaierden, op spinnenweb-achtige wijze, paden en wegen uit in de omgeving. Het verloop van deze paden en wegen kwam voort uit het agrarisch gebruik van het omliggende gebied in combinatie met de routes naar de dorpen rondom. Na verloop van tijd is er een hiërarchie in deze wegen ontstaan: verbindingen met andere dorpen werden belangrijker en de agrarische werkwijze veranderde. Holten groeide langs de routes die het meest werden gebruikt. Vanuit de dorpskern ontstond een lintvormige uitwaaiing langs de Markeloseweg en de Raalterweg, en later ook de Larenseweg. In de straatnamen is nog terug te vinden waar deze routes naar toe liepen.

Deze wegen vormen tot op dit moment nog steeds de belangrijkste routes in het dorp. Langs deze routes vonden verschillende functies een plek: winkels, ambachten, diensten. Een logische plek want waar de meeste mensen langs komen is de meeste kans op klandizie. Door deze ontwikkeling is niet een eenduidige centrumplek ontstaan, maar

hebben de functies die samen een centrum vormen zich verspreid langs de oude routes.

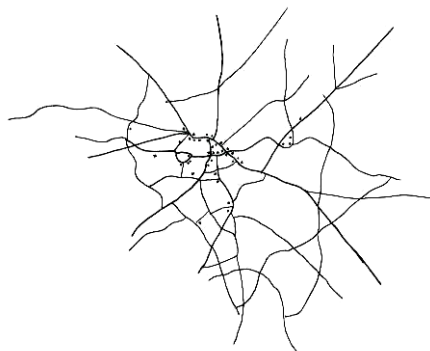
2.2 WEGENSTRUCTUUR

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

Holten ligt op het knooppunt van de routes naar Laren, Deventer, Raalte en Markelo. De route naar Rijssen sluit ten zuiden van Holten aan op de route van Markelo naar Deventer door de routing langs de zuidrand van de Holterberg. De route vanuit Laren sluit ten zuiden van de Beuseberg aan op de route van Deventer naar Markelo. Hier heeft de kern van Holten zich ontwikkeld doordat centraal om dit knooppunt heen een aantal enken liggen.

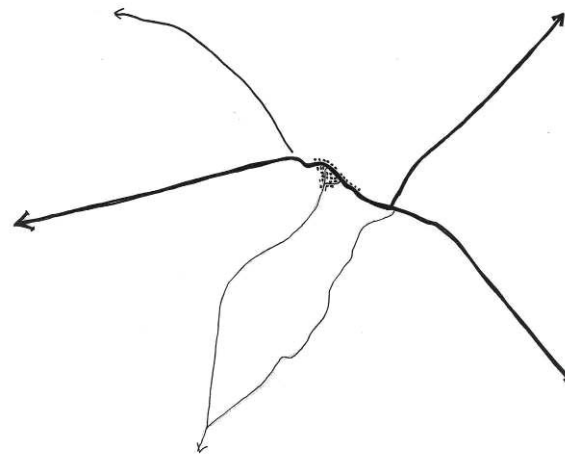
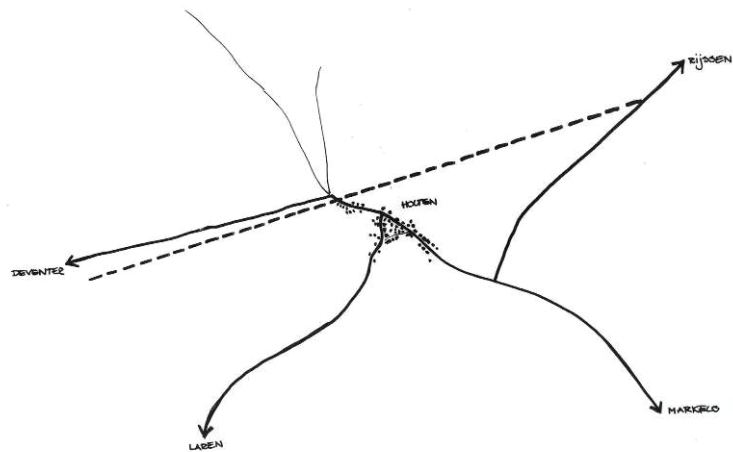
De spoorlijn van Deventer naar Rijssen loopt langs de noordzijde van de kern van Holten gedeeltelijk parallel aan de Deventerweg. Deze spoorlijn is aangelegd in de tweede helft van de 19^e eeuw. Het karakteristieke witte stationsgebouw dateert uit 1865. Al lange tijd is de spoorlijn een scherpe grens van de bebouwing van Holten aan de noordzijde.

De komst van de Rijksweg A1 van Amsterdam naar Duitsland halverwege de 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.



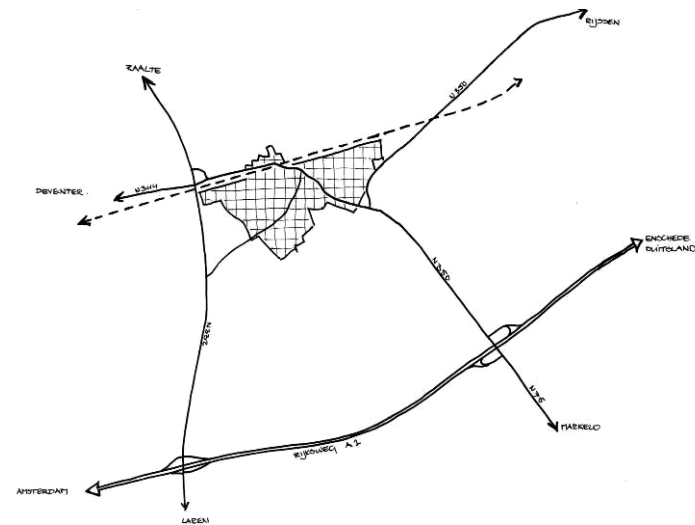
Ca. 1700

Ca. 1900



Ca. 1800

Ca. 2000



Afbeelding 2.1: ontwikkeling van de wegenstructuur

Na de aanleg van de A1 verschoot de ontsluiting van Holten naar het zuiden. Met name aan de westzijde verschoof de belangrijkste toegangsroute van de Deventerweg naar de Larenseweg.

2.3 LANDSCHAP

Holten ligt tussen een aantal grote akkercomplexen (enken) op de flanken van de stuwwal. De enken maken onderdeel uit van het kampenlandschap. Het kampenlandschap ligt op de flanken van de stuwwal en tussen de twee stuwwallen in op de hogere gronden die in gebruik zijn als akkerland. Aan de westrand van het kampenlandschap hebben we te maken met het matenlandschap dat in gebruik was als wei- en hooiland. Door de hogere ligging van het kampenlandschap en de nabijheid van de maten vormde het kampenlandschap een goede basis voor de oude nederzettingen. Grenzend aan de westrand van het matenlandschap liggen de broekgronden en grenzen aan de oostkant van het kampenlandschap liggen de woeste heidegronden. Deze gronden zijn in de eerste helft van de 20^e eeuw ontgonnen; de broek- en heideontginningen. Na de ontginningen hebben deze gronden ook een agrarische functie gekregen.

2.4 BEBOUWINGSSTRUCTUUR

Holten is een oude agrarische nederzetting die op de flank van de stuwwal ligt.

Oude nederzettingen zijn gesitueerd op de overgangszone tussen hoge en lage gronden. De hoge gronden waren in gebruik als akkerland, de lage als weide en hooiland. Grenzend aan de éénmansakkers, kleine akkers en akkercomplexen vestigde zich boerderijen. Daar waar de kerk zich op een knooppunt van wegen en in de nabijheid van grote akkercomplexen vestigde heeft zich de kern Holten ontwikkeld.

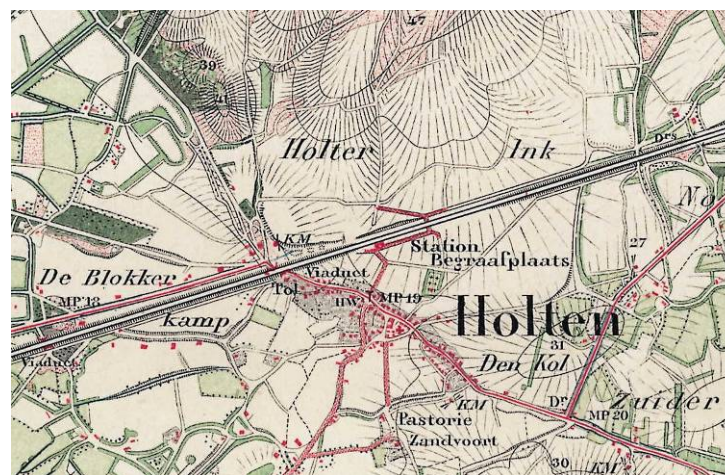
Rond ca.1900 waren de boerderijen enkel langs de akkers in het kampenlandschap gesitueerd in een zogenaamde hoevenzwermpatroon. Na de ontginningen in de eerste helft van de 20^e eeuw hebben zich ook boerderijen gevestigd in het broek- en heideontginningenlandschap.

De kern Holten bestond in 1900 enkel uit wat lintbebouwing langs de hoofdroutes in de nabijheid van de kerk. De lintbebouwing bestond hoofdzakelijk uit agrarische bebouwing.

De lintbebouwing heeft zich verder uitgebreid en tussen de lintbebouwing zijn woonbuurten ontwikkeld. Op de hellingen van de stuwwal vestigden zich luxe villa's in het bos.

In 1888 werd de spoorlijn Apeldoorn-Almelo aangelegd en kreeg Holten een station. Langs de spoorlijn heeft zich daarop volgend de industrie gevestigd (Bedrijventerreinen De Kol en De Haar, en veel later ook: Vletgaarsmaten).

Ten oosten van Holten liggen in de bossen een aantal parken met recreatiewoningen.



Afbeelding 2.2: Holten rond 1890

3 DE OPGAVE VOOR DE KOM

3.1 DE ZORGEN

Er is al geruime tijd onvrede over het functioneren van het centrum van Holten. Het verkeer over de Dorpsstraat en de drukke kruising met de Larenseweg worden als problemen gezien. Maar ook de herkenbaarheid en de beleving van het centrum worden als ver van optimaal aangemerkt. Holten ligt tegen het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug aan, maar maakt veel te weinig gebruik van deze kwaliteit. Dat is jammer want het Nationaal Park bevat een uitgebreid netwerk van fiets- en wandelroutes dat nu al door circa 300.000 dagjesmensen wordt benut. Het dorp ervaart de concurrentie van onder andere Nijverdal als het gaat om de aandacht van de toerist.

Veel wordt aangemerkt op hoe Holten eruit ziet. Veel nieuwbouw (meestal appartementengebouwen, maar ook diverse winkelpanden) wordt als niet passend binnen het dorp ervaren. Door hun schaal en vormgeving springen ze meer in het oog dan de oorspronkelijke bebouwing. Ook het zicht op Holten vanaf de Holterberg is weinig uitnodigend. De bedrijfsgebouwen van De Kol bepalen grotendeels het beeld.

De jeugd mist leuke uitgaansgelegenheden en speciale plekken om elkaar te ontmoeten. Consumenten vragen om meer diversiteit in het winkelaanbod en voor de toeristen ontbreekt een overnachtingsmogelijkheid in het centrum.



Afbeelding 3.1: geen optimale verblijfskwaliteit

3.2 DE WENSEN

Het ligt voor de hand dat de ambities voor het centrum van Holten voortkomen uit de knelpunten die worden ervaren. Echter de knelpunten spelen vaak “op dit moment”, terwijl met de structuurvisie een streefbeeld voor de verdere toekomst wordt beoogd.

Recreatie en toerisme worden gezien als een belangrijke economische drager voor Holten. De toerist niet alleen naar de Holterberg, maar ook naar Holten halen staat daarom hoog in het vaandel. De (nog vast te stellen) recreatienota van de gemeente gaat hier ook nadrukkelijk op in. Als de toerist naar Holten komt, moet er natuurlijk ook iets te beleven zijn. Een herkenbaar centrum en een aantrekkelijk verblijfsgebied met voldoende levendigheid zijn daarvoor belangrijke eisen. Stoorzenders zoals het autoverkeer moeten worden teruggedrongen ten gunste van de voetganger en fietser.

Er liggen kansen voor Holten om in te spelen op de vergrijzing die in Nederland plaatsvindt. Juist voor senioren is (dag)recreatie zoals die in het Nationaal Park kan worden beoefend, aantrekkelijk. Bovendien zijn ouderen zelden aan het hoogseizoen gebonden en dragen ze bij aan een ruimere spreiding door het jaar. Hun belangstelling en bestedingspatroon is vaak wat anders dan gemiddeld en daar zouden de Holtense ondernemers op in kunnen spelen. Naast de reguliere detailhandel voor de bevolking kan een cluster ontstaan gericht op recreatie en recreanten. Dit kan variëren van een “wandelwinkel”, natuurshop tot teken- en schilderwinkel of galerie. Ook kan ingespeeld worden op de terugkerende belangstelling voor traditionele ambachten en handnijverheid.



Uiteraard moet het “gewone” wonen en werken in Holten in harmonie blijven met toeristisch-recreatieve impulsen. Het wonen in een groene, rustige omgeving is een belangrijke kwaliteit van het dorp die niet mag bezwijken onder toeristische druk.

Voor de bewoners (maar ook de ondernemers) is van belang dat de voorzieningen makkelijk bereikbaar blijven in het normale leefpatroon. Daar waar een toerist het vaak niet zo erg vindt om voor een paar boodschappen een stukje te lopen, wil een inwoner in de meeste gevallen snel en gericht zijn dagelijkse boodschappen kunnen doen.

4 ONTWIKKELINGSRICHTINGEN VOOR DE KOM

4.1 INLEIDING

De visie op de kom Holten is in een aantal stappen tot stand gekomen. Daarbij is een open planproces gehanteerd waarbij tussentijdse ideeën vrijmoedig zijn gepresenteerd als de denkrichtingen van dat moment. Door deze werkwijze zijn de aandachtspunten, wensen en belangen in relatie tot (reeds genomen) politieke besluiten en voorgenomen beleid op flankerende terreinen helder in beeld gekomen.

In de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk worden kort twee modellen gepresenteerd die de discussie hebben aangewakkerd over de koers voor het centrum van Holten. Ze hebben daarmee aan de basis hebben gelegen van de visie die uiteindelijk is ontstaan.

Omdat beide modellen zicht geven op het planproces en de keuzes die in het planproces zijn gemaakt worden ze in dit hoofdstuk kort toegelicht. In de daarop volgende hoofdstuk (5) wordt de toekomstvisie voor de kom Holten beschreven.

4.2 EEN KRUIS VAN WEGEN

De situering van centrumfuncties langs de oude routes in Holten is, zoals in hoofdstuk 3 toegelicht, karakteristiek voor de historische ontwikkeling van het dorp. Er zijn twee routes die als zodanig duidelijk herkenbaar zijn: De Larenseweg-Stationsstraat en de Oranjestraat/Dorpsstraat. De meeste voorzieningen zijn langs een van deze twee routes gesitueerd. De plaats waar deze twee wegen elkaar kruisen is te beschouwen als de centrumknoop. Deze plek moet als middelpunt van Holten herkenbaar worden, maar ook de verbindingen

vanuit dat punt naar de Holterberg en omliggende dorpen. De knoop vraagt om levendigheid, om gelegenheid er aangenaam wat langer te verblijven: een ijsje eten, rondkijken, uitrusten van een (lange) wandeling, kinderen die spelen en jeugd die wat zit te kletsen. De plek is gunstig want hij ligt op de Pieterpadroute..

Een ontwikkelingsrichting die hierop inspeelt, respecteert de historische context van Holten en houdt deze ook zichtbaar in de toekomst (zie afbeelding 4.1). Het dorp blijft daardoor “leesbaar” en begrijpelijk. Maar de historische routes hebben in de loop der jaren ook een belangrijke verkeersfunctie gekregen die (o.a.) op gespannen voet is komen te staan met het winkel- en horecagebeuren. In het kader van het verkeersstructuurplan bekijkt de gemeente mogelijkheden om het verkeer om het centrumgebied heen te leiden. Daarmee kan de verkeersfunctie van de oude routes worden verminderd ten gunste van de centrumfuncties. Daar waar de verkeersfunctie van de oude route wordt afgeleid, kan de centrumfunctie van de route worden afgerond. Dit betekent dat de centrumfunctie van de oude routes in feite wordt ingekort waardoor een sterkere concentratie in het resterende deel kan plaatsvinden.

Een secundaire route met betekenis vinden wij de route Kolweg-Kerkstraat-Haarstraat: een herkenbare fietsroute van de woonbuurten in het oosten naar het scholencomplex De Waerdenborch. De route snijdt zowel de Dorpsstraat als de Larenseweg en vormt een soort driehoek. Deze driehoek is al als kern van Holten op de kaart van ca. 1850 terug te vinden.



Afbeelding 4.1: model "een kruis van wegen"



Afbeelding 4.2: model "een ruit van ruimten"

4.3 EEN RUIT VAN RUIMTEN

Door de spreiding van de centrumfuncties langs de oude routes is in Holten nooit een herkenbaar centrum ontstaan. In de periode dat de landbouw de belangrijkste economische drager van Holten was, was dat geen probleem.

Nu wordt het dorp daardoor als weinig levendig ervaren en niet zo aantrekkelijk voor toeristen die voor het huidige Holten een belangrijke bron van inkomsten vormen. Het belang van een herkenbaar centrum en een duidelijke relatie met de toeristische trekker, Het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug, is veel groter geworden en dat vraagt om een concentratie van centrumfuncties en een oriëntatie op het noorden.

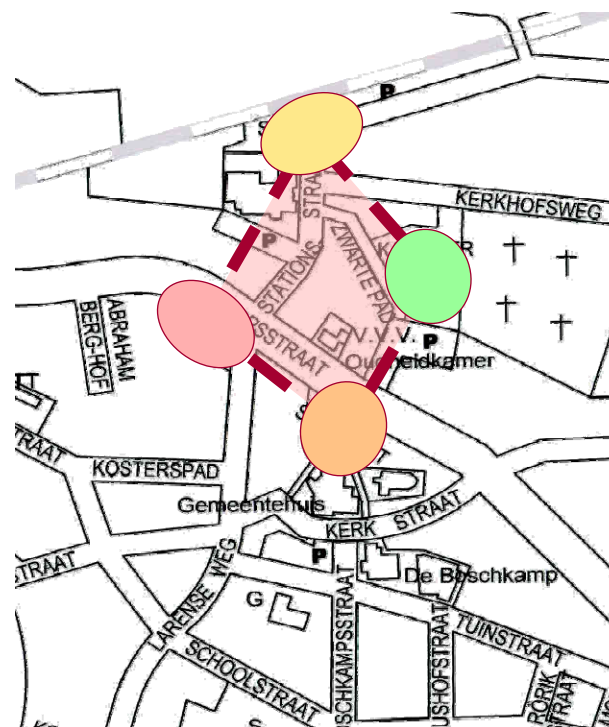
De ontwikkelingsrichting “Een ruit van ruimten” gaat uit van een concentratie bij de Smidsbelt en van daaruit een oriëntatie richting het station, met de daar achterliggende Beukenlaan naar de Holterberg. De meest voor de hand liggende route is dan langs de Kalfstermansweide, via het Zwarte Pad.

Om deze route betekenis te kunnen geven, dienen er voldoende aantrekkelijke functies langs gesitueerd te worden. Winkeltjes die aantrekkelijk zijn voor toeristen, wat horeca, aanleidingen om wat langer in het dorp te blijven. Dat vraagt om verschuivingen en veranderingen. De Smidsbelt dient meer verblijfskwaliteiten te krijgen en meer dynamiek. Samen met het karakteristieke witte kerkje en de historische panden die er nog staan (zoals het oude stadhuis), moet hier het centrum van Holten voelbaar worden. Toeristen moeten niet meer denken :”Is dit het?”, maar “Dit is het!”. De gesloten vensters van de Aldi passen daar niet en het parkeren moet veel beperkter blijven (maar hoeft niet geheel te verdwijnen want het brengt ook levendigheid). Vooral kleinere detailhandel zou dan vanuit de Dorpsstraat en Oranjestraat naar de Smidsbelt, Kalfstermansweide en het Zwarte Pad

moeten worden verschoven. De oude routes krijgen meer een woonfunctie; het centrum wordt compacter.

De route van de Smidsbelt via Kalfstermansweide, Zwarte Pad en Stationsstraat naar het station zou de kernwinkelpromenade moeten worden. Geen route voor auto's, maar vooral wandelen en een beetje fietsen. Er zou naar gestreefd moeten worden om de Pieterpadroute dan over dit tracé te laten lopen, langs de NH-kerk en de Boschkampstraat naar het Zandvoortspad.

Wel is er vaak behoefte aan een alternatieve route terug. Dit zou de stationsstraat richting Larenseweg kunnen zijn tot aan het plein bij de Houtbeurs. Van hieraf kan met via de Dorpsstraat, langs de VVV, weer naar de Smidsbelt.



Abbeelding 4.3: “de vier plekken die de ruit vormen

5 DE VISIE OP DE KOM

5.1 EEN NIEUW HART VOOR HOLTEN

De twee modellen uit hoofdstuk 4 zijn besproken in de klankbordgroep van april 2005. Als reactie daarop werd aangegeven dat beide modellen waardevolle elementen bevatten die in combinatie tot een optimale oplossing zouden kunnen leiden. Dit heeft gestalte gekregen in het uiteindelijke model: *een nieuw hart voor Holten*. Dit model vormt de grondslag voor de structuurvisie voor de Kom van Holten.

verdraaiing van net centrum

Een belangrijke essentie van dit model is een verdraaiing van de centrum-as van de oost-west- naar de noord-zuid richting. (afb. 5.1).

Deze verdraaiing heeft een aantal voordelen:

De huidige as (Dorpsstraat) is tevens een belangrijke verkeersader. Hierdoor wordt het verblijfsklimaat nadelig beïnvloed. Hoewel een verkeersluw centrum wordt nagestreefd, en dit technisch ook realiseerbaar is, blijkt er onvoldoende draagvlak te zijn in Holten om de Dorpsstraat voor een belangrijk deel autovrij te maken. Aantasting van de bereikbaarheid van de winkels wordt daarvoor als te groot ervaren. De nieuwe as wordt beoogd over Het Zwarte pad/Kalfstermansweide. Binnen de aanwezige wegenstructuur kan deze as autovrij worden ontwikkeld, zonder dat de bereikbaarheid van de winkels ongunstig wordt beïnvloed. Ook is nog ruimte en een duidelijke behoefte aan herstructurering/herinrichting.

De richting van de nieuwe as sluit goed aan bij de wens om de relatie tussen het centrum van Holten en het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug c.q. de Holterberg te versterken.

Doordat er ruimte is langs de nieuwe as zijn er goede faseringsmogelijkheden. Met de herstructurering van het gebied Zwarte pad/Kalfstermansweide ontstaat ruimte in het centrum voor nieuwe

functies en verplaatsing van functies. Bij verplaatsing – en het is bekend dat een aantal ondernemers wil verplaatsen – ontstaat elders weer ruimte voor herontwikkelingen in een volgende fase. Dit kan leiden tot een domino-effect in de vernieuwing van het centrum van Holten.



Afbeelding 5.1: het draaien van de centrum-as

De nieuwe as kan autovrij worden gehouden omdat het wegennet er om heen voldoende ontsluitingsmogelijkheden biedt en net achter deze as toch dicht bij het centrum te parkeren.

Met de as kan een alternatief voor de Pieterpadroute door Holten worden geboden die dwars door het centrum loopt en op een logische (directe) manier de Beukenlaan met het Zandvoortspad verbindt.

één centrumplein

Een tweede kenmerk van het model is dat voor de Smidsbelt wordt gekozen als het centrumplein van Holten. Dit betekent dat de verblijfskwaliteit van het plein moet worden verbeterd. De Dorpsstraat moet daarom niet meer over het plein doorlopen, maar op het plein uitmonden. De Smidsbelt moet weer een eindpunt worden waar verschillende routes, waaronder ook Het zwarte pad, op uitkomen. Qua inrichting moet het plein tot een geheel worden gesmeed. Daarbij staat het verblijven voorop en wordt de auto op de flanken als gast toegelaten (zie ook onder kopje “bereikbaarheid”).

opwaarderen stationsomgeving

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

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

Met de opwaardering van de stationsomgeving wordt beoogd hier een openbare ruimte te creëren die enerzijds als eindpunt van de centrumas, anderzijds als startpunt voor bezoekers van het Nationaal Park

kan fungeren. De ruimte kan de evenementenfunctie die nu de Kalfs-termansweide heeft gaan overnemen en buiten die momenten ruimte bieden voor de auto's van bezoekers aan de Holterberg.

Bij het opwaarderen van de stationsomgeving speelt de relatie met het nog vast te stellen verkeersstructuurplan (VSP) een belangrijke rol. In het VSP worden verschillende alternatieven beschouwd om het doorgaande verkeer noordelijk om de kom van Holten heen te leiden. Bij de keuze aangaande deze alternatieven is het van belang de voornemens aangaande het opwaarderen van de stationsomgeving nadrukkelijk te betrekken. Alternatieven voor het doorgaand verkeer over de Waagweg-Stationsstraat (als eindoplossing) dienen daarop kritisch beschouwd te worden.



Afbeelding 5.2: uitzicht vanaf station Holten



Afbeelding 5.3: wandelcircuit in het centrum

krakeling

Het centrum van Holten kan verder versterkt worden door een wandelcircuit te introduceren zodat het winkelend publiek niet via dezelfde route terug hoeft te lopen. Dit wandelcircuit wordt gevormd door De Smidsbelt, Zwarte pad, Kalfstermansweide, stationsstraat, Dorpsstraat en Kerkstraat (zie ook afbeelding 5.3).

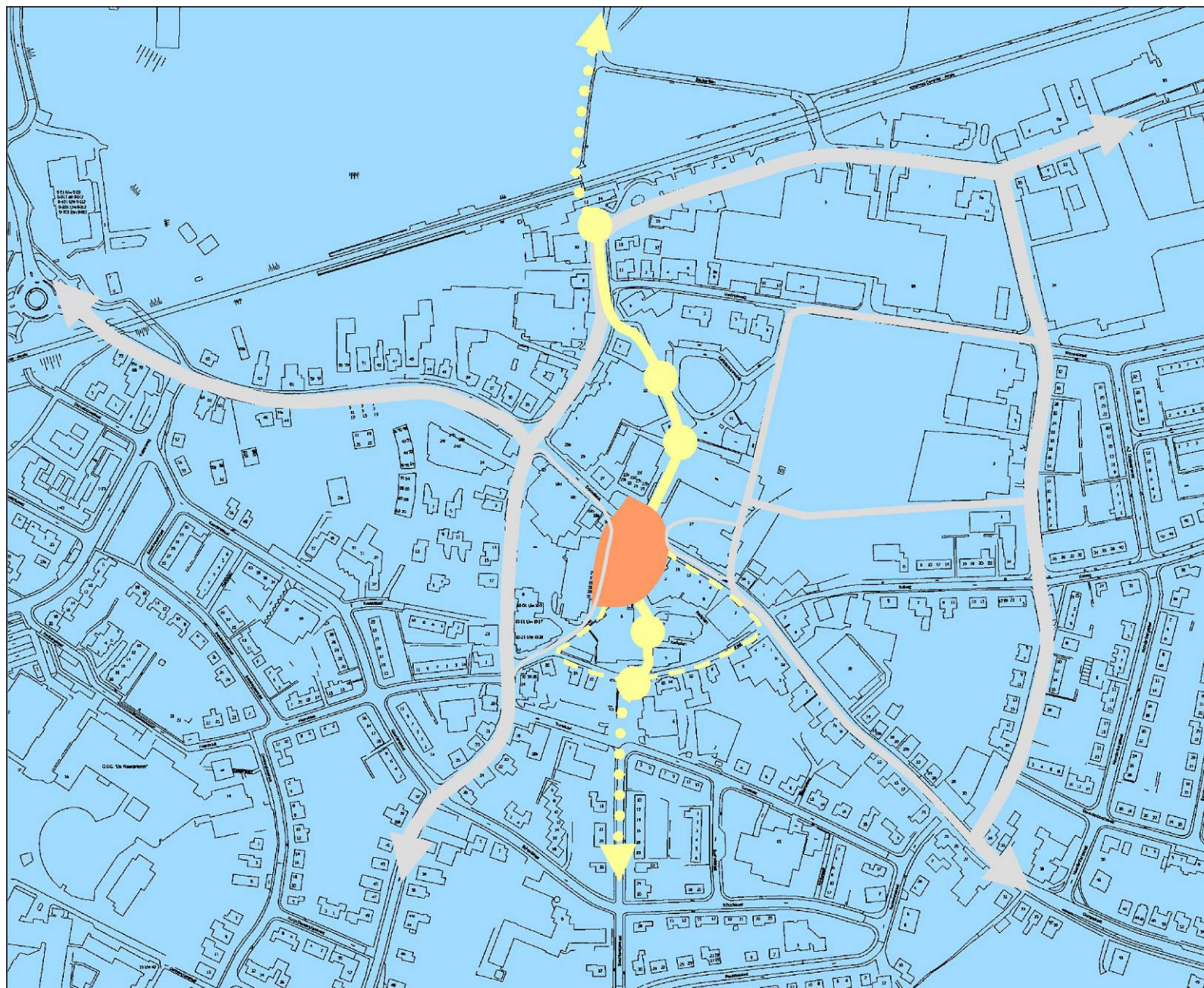
bereikbaarheid

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

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



Afbeelding 5.4: centrumstructuur in de eindfase



Afbeelding 5.5: structuur in de tussenfase

Het Wansinktracé komt er op neer dat het verkeer dat vanaf het oosten Holten binnenkomt over de Oranjestraat aan het begin van de Dorpsstraat naar het noorden wordt geleid naar de Wansinkstraat/Industriestraat.

Het Zilverzandtracé leidt ertoe dat het verkeer vanaf de Rijssenseweg noordelijk langs de kern wordt geleid en op de Splitsing Industriestraat-Waagweg uitkomt.

Beide stromen komen dan samen op het westelijk deel van de Waagweg en vervolgen over de Stationsstraat en Larenseweg hun route. Hieruit vloeien twee aandachtspunten voort in relatie tot de centrumvisie: ten eerste is het niet wenselijk om grote verkeersstromen over het stationsplein te leiden als we hier een belangrijke *stepstone* tussen het centrum en de Holterberg willen realiseren. Het tweede aandachtspunt is dat grote verkeersstromen over de stationsstraat de kwaliteit van dat deel van het wandelcircuit ongunstig beïnvloeden. In het kader van het VSP wordt naar de te verwachten intensiteiten gekeken. Op basis daarvan kan bepaald worden wanneer de verblijfskwaliteit te veel wordt aangetast.

In deze visie stellen we daarom voor om het oost-west verkeer de centrumas niet voor het station te laten kruisen over de bestaande Waagweg, maar iets zuidelijker, ter hoogte van de Kerkhofsweg. Hierdoor blijft de stationsomgeving qua autoverkeer in de luwte en kunnen aanwezige potenties bij herontwikkeling van De Kol optimaal worden benut.

De Stationsstraat zou bij voorkeur alleen een ontsluitende functie moeten hebben voor het aangrenzende deel van het centrum en niet als doorgaande route. Om dit te bereiken zijn verschillende oplossingen denkbaar. In het kader van het VSP worden hiervoor momenteel ook alternatieven beschouwd op de schaal van Holten als geheel. Binnen de kaders van de structuurvisie voor de kom denken we aan doortrekking van de Kerkhofsweg langs de gereformeerde kerk De

Kandelaar in de richting van het spoor en vervolgens ter hoogte van de Keizersweg aansluiten op de Dorpsstraat. Ook een noordelijke rondweg (ten noorden van het spoor), een van de alternatieven uit het VSP, kan hiervoor een oplossing bieden. Een afweging tussen de verschillende oplossingen valt buiten het kader van de structuurvisie voor de Kom. De randvoorwaarden vanuit deze visie zijn in de voorgaande alinea's aangegeven.

parkeren

De bereikbaarheid van het centrum hangt nauw samen met de mogelijkheden om te parkeren. De visie is erop gericht om aan weerszijden van de centrumas routes langs het centrum te leiden waaraan op verschillende plaatsen parkeergelegenheid is gesitueerd (zie afbeelding 5.4). op deze manier leiden de routes de automobilist van zelf langs een aantal parkeerplaatsen zonder dat zoekbewegingen nodig zijn. De routes komen uiteindelijk weer op de hoofdroute uit waardoor lussen ontstaan en het wegrijden wordt vergemakkelijkt. Om de benodigde capaciteit van de terreinen te bepalen wordt op korte termijn een parkeerstudie uitgevoerd.

fasering

De realisatie van deze visie is goed faseerbaar.

De draaiing van de centrumas kan worden ingezet door de herontwikkeling van het gebied Zwarte pad/Kalfstermansweide. Hier is enerzijds ruimte (Kalfstermansweide) en anderzijds reeds bestaande initiatieven van ondernemers. Tevens kan de Smidsbelt het verkeersluw gemaakt worden zodra het Wansinktracé en Zilverzandtracé zijn aangelegd. Het verkeer binnen de kom kan in deze fase worden afgewikkeld via het Wansinktracé, Waagweg, Stationsstraat (zie Afb. 5.5). Hierdoor zullen de intensiteiten op de Stationsstraat toenemen, maar kan Het Zwarte pad voor het langzaam verkeer als alternatief fungeren. Verwacht wordt dat deze stap het centrum in beweging zal brengen. Functies die niet meer op een passende plek zitten, krijgen door de

ruimte die langs Het Zwarte pad en op de Kalfstermansweide wordt geboden de gelegenheid zich te verplaatsen en daardoor komt weer ruimte voor andere herontwikkelingen. Hoe dit precies zal verlopen, valt natuurlijk niet te voorspellen. Bij de gemeente zijn echter genoeg principeverzoeken bekend waaruit blijkt dat er behoefte is aan verandering. Er zal een proces van herontwikkelingen, verplaatsingen en functieveranderingen op gang komen waarbij het van belang is dat de gemeente de regie houdt aan de hand van deze structuurvisie. Het gaat daarbij niet om het letterlijk eindbeeld, maar om de doelstellingen en intenties van de visie ook op de langere termijn overeind te houden.

5.2 UITVOERING EN HAALBAARHEID

Deze visie presenteert een eindbeeld dat wellicht pas over 15 à 20 jaar in zijn geheel gerealiseerd kan zijn. Met name de verplaatsing van de bedrijven op De Kol ten noorden van de Kerkhofsweg kan de nodige tijd in beslag nemen, maar het uiteindelijk doel om deze barrière tussen het dorp en de natuur te slechten staat overeind. Zoals onder het vorige kopje is aangegeven moet hier gefaseerd naar toe gewerkt worden.

Dit proces vraagt ook in financiële zin een doordachte benadering. Er zullen deelplannen zijn waar de kosten de opbrengsten overstijgen en er zullen deelplannen zijn waar winst gemaakt kan worden. In financiële zin zullen deelplannen daarom aan elkaar gekoppeld moeten worden. Voorkomen moet worden dat de winsten naar partijen vloeit die niet participeren in locaties waar verlies wordt gemaakt.

5.3 VERVOLGTRAJECT

Deze visie vormt het beleidskader voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen in het centrum van Holten. Als beleidskader geeft het aan betrokkenen duidelijkheid over de richting waarin de gemeente denkt.

Het is echter een visie op structuurniveau die op een aantal aspecten nog nader uitgewerkt moet worden. Zo zal nadere afstemming plaatsvinden met andere beleidstrajecten, met name het verkeersstructuurplan en de studie naar de parkeerbehoefte in het centrum en zal nog een nadere programmatische invulling plaatsvinden.

Het is wenselijk dat er op korte termijn veranderingen op gang komen in het centrum. Mogelijkheden hiertoe zullen worden bekeken en met betrokkenen besproken.

Het open planproces zal worden voortgezet waarbij ook de bevolking weer zal worden betrokken, bijvoorbeeld tijdens een inloopavond.

Daarbij wordt ernaar gestreefd de initiatieven die bij particulieren bestaan op de visie af te stemmen en op te nemen in een samenhangend stedenbouwkundig plan.

Voor de grote ingrepen (zoals Zwarte pad/Kalfstermansweide) zal een stedenbouwkundige uitwerking in de vorm van een masterplan nodig zijn om de ontwikkelingen in de goede richting te kunnen sturen. Ook aan gebieden waar minder verandert zal nadere aandacht worden besteed. De ruimtelijke kwaliteit van Holten vormt een belangrijk aandachtspunt waarop nadrukkelijk gestuurd moet worden. Een visie hierop in de vorm van een beeldkwaliteitsplan kan hiervoor handvatten gaan bieden.

eindbeeld

SAB Arnhem – 7 juli 2005 – 36.85.00.00



Nieuw Hart voor Holten

