

CENTRUMVISIE DEDEMSVAART 2023

RHO ADVISEURS

 Gemeente
Hardenberg

RHO ADVISEURS

DATUM: 05 juli 2023

PROJECT: Centrumvisie Dedemsvaart

OPDRACHTTEVER: Gemeente Hardenberg

RHO ADVISEURS

Keizerstraat 21

7411HD

Deventer

info@rho.nl

0102018555



INTRODUCTIE

In deze centrumvisie voor Dedemsvaart leggen we de koers voor de middellange termijn voor het centrum van Dedemsvaart vast. De afgelopen jaren is gewerkt én gebouwd aan een compact, compleet, comfortabel en duurzaam centrum, volgens het Masterplan Centrum Dedemsvaart uit 2010. Het compacter maken van het centrum kwam onder andere door verplaatsing van verschillende winkels en de nieuwbouw van woonwinkelcomplexen tot stand. Daarbij is de openbare ruimte grotendeels opnieuw ingericht en zijn er ontwikkelingen in gang gezet. Sommige projecten of plannen in het Masterplan uit 2010 zijn nog niet aan bod gekomen. Of niet meer relevant voor dit moment. Ondertussen stond de wereld niet stil. Er zijn veel ontwikkelingen, wensen, kansen en bedreigingen van invloed op de toekomst van het centrum van Dedemsvaart. Er zijn ook nieuwe uitdagingen. Zoals leegstand, transformatie en winkelverplaatsingen. Maar we hebben ook te maken met parkeerproblemen, verkeersveiligheid en het ontbreken van groen. Daarom kijken we naar wat er nú nodig is voor het centrum van Dedemsvaart.

In deze centrumvisie spelen we in op de ontwikkelingen, wensen en kansen voor het centrum van Dedemsvaart. Deze visie geldt als een herijking van het Masterplan Centrum Dedemsvaart uit 2010. In deze visie blikken we kort terug, maar kijken we met name vooruit in het licht van de ontwikkelingen die we zien. Dat doen we per deelgebied. Voor elk deelgebied omschrijven we de ontwikkelkansen, regels en richtlijnen. Hiermee kunnen we sturen op initiatieven, plannen of projecten in en rond het centrum van Dedemsvaart. Zodat het centrum klaar is voor de toekomst.

We hebben deze visie samen met inwoners, ondernemers en betrokkenen uit het centrum van Dedemsvaart gemaakt.





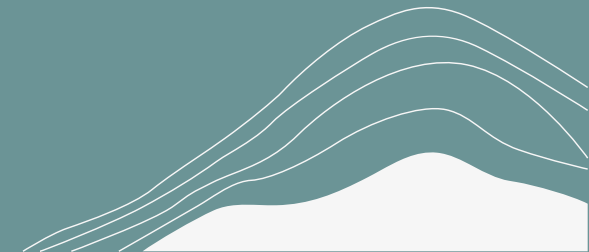
INHOUD

1. OPGAVE
2. VISIE OP HOOFDLIJNEN
3. ONTWIKKELING IN ZONES
4. HANDELINGSPERSPECTIEF

1. OPGAVE

1.1 INLEIDING

1.2 HET CENTRUM GEDEFINIEERD



1. INLEIDING

“De centra van de hoofdkernen Dedemsvaart en Hardenberg zijn en blijven het visitekaartje voor de eigen inwoners, voor bezoekers en voor bedrijven die hier reeds gevestigd zijn of zich er willen vestigen. Dat wil zeggen dat het gehele binnenstedelijk belevingsproduct moet kloppen: bereikbaarheid, cultureel, winkels en horeca, nieuwe bedrijvigheid, wonen en openbare ruimte.”
(Omgevingsvisie Landstad Hardenberg)

In de Omgevingsvisie Landstad van de gemeente Hardenberg wordt het belang van een vitaal centrum van Dedemsvaart onderstreept. En wordt ingezet op het verder ontwikkelen van de ingezette koers. De basis hiervoor is gelegd in de centrumvisie uit 2010. Dedemsvaart is een kern met een ruim verzorgingsgebied. Het centrum is zowel voor de eigen inwoners als de bezoekers uit de regio een belangrijke trekker om te winkelen, recreëren en te verblijven. Nieuwe ontwikkelingen in het centrum dragen idealiter bij aan een versterking van deze functies. Met als doel om het centrum van Dedemsvaart nog aantrekkelijker te maken voor inwoners en bezoekers. Bijvoorbeeld door het centrum meer te verbinden met de vaart. En in te zetten op meer verblijfskwaliteit in het centrum. Een belangrijke kwaliteit voor bezoekers is dat ze dichtbij de winkels in het centrum kunnen parkeren. Om dit op een goede manier te (re)organiseren moeten we bijvoorbeeld goed kijken naar de verkeersveiligheid en de inrichting van de openbare ruimte.

Door de centrumvernieuwing en projectmatig uitgevoerde ontwikkelingen is Dedemsvaart de afgelopen jaren aantrekkelijker geworden. Maar we staan ook voor keuzes. Tegelijkertijd verandert retailsector snel. Dat komt mede door de COVID-19-pandemie en bijvoorbeeld het internetwinkelen. De landelijke trend is om retail in kleinere gebieden bij elkaar te brengen om versnippering en een onbewuste leegloop op meerdere plekken te voorkomen. Andere trends zijn bijvoorbeeld ‘blurring’ (combinatie van retail en horeca), tijdelijke ‘pop-up’ voorzieningen en funshoppes. Daarvoor moet ruimte zijn in Dedemsvaart.



Een goede balans tussen verblijfskwaliteit, een passend winkelaanbod, wonen, verkeer en ruimte voor groen en ontspanning is van belang voor een gezond en vitaal centrum. Door daar op te koersen, kan het winkelgebied aantrekkelijk blijven. En is Dedemsvaart als kern van meerwaarde in de regio. In 2010 is hier al eens uitgebreid naar gekeken. Toen zijn verschillende ontwikkelingen projectmatig in gang gezet. Maar de wereld staat niet stil. De tijdsgeest verandert snel. Dat maakt een herijking van het Masterplan Centrum Dedemsvaart uit 2010 noodzakelijk. Zo kunnen we op basis van helder afgewogen keuzes sturen op de gewenste ontwikkeling voor het centrum van Dedemsvaart. Nu en in de toekomst.

Terugblik Masterplan 2011

Op de overzichtskaart hiernaast staan alle (lopende) projecten die sinds de visie in uit 2010 in gang zijn gezet. *Het Masterplan Centrum Dedemsvaart uit 2010* maakt onderscheid in drie onderdelen: het programma, stedenbouw, verkeer en openbare ruimte. Bij elk onderdeel horen verschillende projecten.

Al in 2010 was er sprake van een verschuiving van functies. De ambitie om de Jumbo en Aldi uit de Julianastraat te verplaatsen is hier een goed voorbeeld van. Een gedeelte van het bestaande winkelvloeroppervlak van deze beide supers is vrijgekomen voor de woonbestemming. De Aldi is nog altijd gevestigd op de locatie in de Julianastraat Noord.

In de stedenbouwkundige hoofdopzet is het de bedoeling geweest om de wandvorming rond het marktplein te versterken. Dit is gebeurd door nieuwe bouwvolumes aan de noord-, en westzijde van het plein te ontwikkelen. In 2016 zijn hier de woningen en voorzieningen opgeleverd. In het zuidelijke gedeelte van het marktplein is ingezet op het accent op horeca en verblijfskwaliteit. Dit laatste is anno 2023 nog niet tot stand gekomen. Het horecaplein van de Markthal is vervangen door een drogisterij. Café en



bar Marktzicht heeft inmiddels haar deuren gesloten om ruimte te maken voor de realisatie van een woonwinkelcomplex. Hoewel er enkele bankjes aan de winkelzijde te vinden zijn, is het vooral de auto die hier domineert. Wel heeft 't Olde Postkantoor een horecafunctie gekregen met een nieuwe uitbater.

Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte en -druk, is in 2009 een parkeerdruk onderzoek uitgevoerd. De resultaten uit dit onderzoek zijn vertaald in het Masterplan van 2010. In dit plan werd het belang van bereikbaarheid en parkeergelegenheid onderstreept. Dedemsvaart als voorzieningskern voor een omvangrijk plattelandsgebied maakt dit van groot belang. Daar komt bij dat gratis en dichtbij parkeren past bij de traditie van het van oudsher relatief dorpse patroon. In het Masterplan uit 2010 zijn heldere parkeernormen genoemd. Toch is er nog altijd het gevoel dat er te weinig parkeergelegenheid is. Zeker op piekmomenten. Met de genoemde parkeernorm is berekend dat de parkeervraag uit 469 parkeerplaatsen bestaat. In de planvorming zijn uiteindelijk 472 parkeerplaatsen ingetekend. Om de nieuwste normen te bepalen en te onderzoeken of het gevoel strookt met de geldende normeringen zijn nieuwe berekeningen nodig.

Voor de verkeerscirculatie in het centrumgebied is gekozen voor een route bestaande uit de Julianastraat-Prins Bernhardstraat-Wilhelminastraat-Markt-Wisseling-Julianastraat. De Wisseling is met deze beslissing opengesteld voor tweerichtingsverkeer. De verwachting was dat sluipverkeer beperkt kon worden door de inrichting van deze straat. Toch legt de openstelling druk op de ruimtelijke verblijfskwaliteit van de Wisseling. De discussie over de juiste verkeersafwikkeling in het centrum is daarmee nog altijd niet afgelopen.

Het toepassen van het 'shared space'-principe in de openbare ruimte was een belangrijke ingreep. Dit principe gaat er van uit dat de verschillende weggebruikers (voetganger, fietser, automobilist) niet nadrukkelijk van elkaar gescheiden worden. Zij gebruiken dezelfde openbare ruimte en zijn zelfregulerend. Er zijn geen verkeersborden of bijvoorbeeld trottoirbanden. De 'shared space'-inrichting is



“Ik ben blij met de winkels en voorzieningen in Dedemsvaart die er zijn; ik ervaar echter niet de verblijfsfunctie zoals in masterplan 2011 besproken”

~ inwoner Dedemsvaart

uitgevoerd van gevel tot gevel. Inmiddels is duidelijk dat het ‘shared space’-principe niet werkt zoals gewenst. Met name over de verkeersveiligheid in de Julianastraat en de Markt is onvrede.

Wat betreft de uitstraling van de bebouwde omgeving, is voor de ontwikkelingen in het centrum na 2011 gebruik gemaakt van het Gevelboek. Hierin staan de karakteristieken en kwaliteiten van het centrumgebied (Julianastraat, Wisseling, Markt, Marktstraat en Tuinstraat) in woord en beeld. Het boek bevat richtlijnen en toetsingscriteria waaraan aanvragen voor gevelaanpassingen nu en in de toekomst moeten voldoen.

Participatie

Ondernemers, inwoners en pandeigenaren zijn intensief betrokken bij het maken van de centrumvisie. Tijdens verschillende sessies konden zij input leveren en hun ideeën kenbaar maken voor de huidige en wenselijke situatie voor de toekomst van het centrum van Dedemsvaart. In drie stappen is toegewerkt naar de centrumvisie Dedemsvaart 2023. De te maken keuzes of tegenstrijdige belangen zijn voorgelegd aan een breed publiek. De (her)ontwikkeling van delen van of plekken in het centrum vraagt om een gedegen belangenafweging. Daarom is in meerdere sessie en in meerdere samenstellingen gesproken over de wenselijke en onwenselijke ontwikkeling van het centrum van Dedemsvaart. In het schema hiernaast is dit participatieproces weergegeven.

In stap 1 was het voornaamste doel de huidige situatie te analyseren en meningen en gevoelens van betrokkenen te inventariseren. Vervolgens zijn in stap 2, met de input van stap 1, ontwikkelmogelijkheden verkend. Dit heeft geresulteerd in verschillende uitwerkingsrichtingen voor verschillende delen van het centrum. Op deze uitwerkingsrichtingen is in een volgende sessie reacties opgehaald. In de laatste stap zijn de gemaakte reacties verwerkt. De input uit het gehele proces is meegenomen bij het opstellen van de visie. Veel participanten met verschillende belangen geeft een veelheid aan meningen en wensen, keuzes maken is dan onvermijdelijk.

PROCESSCHEMA PARTICIPATIE



De Wisseling — Dedemsvaart.

“Willen we onze ontginningsgeschiedenis als leidraad voor de eigenheid van ons dorp, dan heeft dit consequenties voor hoe we het water betrekken in de plannen voor een sfeervol centrum”

~ inwoner Dedemsvaart



1.2 HET CENTRUM GEDEFINIEERD

Ontstaansgeschiedenis

Dedemsvaart is ontstaan na de aanleg van De Dedemsvaart en de vervening van de omliggende gronden die daarmee gepaard ging. In dezelfde periode als De Dedemsvaart, werd nagenoeg parallel daaraan nog een kanaal gegraven, op het traject van de huidige Langewijk. De eerste bebouwing ontstond aan beide kanalen, de watergang en de weg die deze met elkaar verbond. Dit is in de huidige situatie de Julianastraat. Dit resulteerde in lintbebouwing langs deze wegen, die tegenwoordig nog goed herkenbaar is. Vanuit deze linten is de bebouwing langzaam gegroeid, in eerste instantie tussen de Julianastraat en de Markt. In latere perioden is Dedemsvaart planmatig uitgebreid en verder verdicht zoals op de kaartbeelden is te zien. Op de plek waar Dedemsvaart is ontstaan, is het centrum van Dedemsvaart in de loop der jaren gegroeid tussen de Julianastraat, de Markt, Marktstraat en de Wisseling. De Julianastraat is als belangrijke verbinding blijven bestaan.



Dedemsvaart ca 1900



Dedemsvaart ca 1960



Bouwjaren

Het centrum strekt zich uit vanaf de Julianastraat tot aan de Markt, met De Wisseling, Marktstraat, Tuinstraat en de Prins Bernhardstraat als verbindingen.

Julianastraat

De Julianastraat heeft met een totale lengte van ruim 600 meter meerdere gezichten en identiteiten. Het brede profiel van de straat is ontstaan na de demping van deze veenkoloniale watergang. De eerste ontwikkelingen aan deze straat gaan dan ook ver terug in de tijd en dit historische karakter is nog altijd goed te voelen in delen van de straat. Daarnaast zijn er verspreid in het straatbeeld ook verschillende naoorlogse panden die qua maat, schaal en architectuur sterk afwijken van de oorspronkelijke lintbebouwing. Er is daardoor geen sprake van een sterk samenhangend straatbeeld. Het versnipperde gebruik draagt daar niet aan bij. In de straat is een diversiteit aan functies aanwezig, waar wonen, voorzieningen en horeca elkaar over de gehele lengte afwisselen.

Prins Bernhardstraat

De Prins Bernhardstraat vormt een deel van de begrenzing van het centrum aan de noordkant. De straat begrenst de woonwijk aan de noordzijde en ontsluit de parkeerplaats tussen De Baron en het kerkgebouw De Antenne. De inrichting van de weg is sterk gericht op het gebruik van de auto en heeft daardoor een functioneel karakter.

De Tuinstraat

De doorgaande route van de Tuinstraat richting de Markt is met de komst van het nieuwe appartementencomplex afgesloten voor autoverkeer. Deze doorgang tussen de Tuinstraat en de Markt is enkel voor voetgangers te gebruiken. Aan de Tuinstraat zijn meerdere woningen gelegen en de route wordt gebruikt als bevoorradingsroute. Qua belevingswaarde draagt de Tuinstraat verder niet bij aan het centrum.



Marktstraat

De Marktstraat is een belangrijke verbinding tussen de Julianastraat en de Markt. Het is een echte winkelstraat en niet toegankelijk voor autoverkeer. In de plint zijn winkels en horeca gevestigd met woningen er boven. Wel kampt de Marktstraat op dit moment met veel leegstand waardoor de aantrekkelijkheid van deze straat onder druk staat.

De Wisseling

De Wisseling is de weg langs de Dedemsvaart en vormt de zuidgrens van het kernwinkelgebied. Ook de Wisseling kampt met leegstand op een aantal plekken. Momenteel is de Wisseling toegankelijk voor autoverkeer in beide richtingen. In het verleden was de Wisseling voor autoverkeer slechts in één richting toegankelijk; van west naar oost. Op een aantal delen zijn vlonders gerealiseerd om de verbinding met de Vaart te versterken.

Markt

De Markt heeft recentelijk een flinke opknapbeurt gehad. Er zijn woonwinkelpanden gebouwd en is er veel ruimte voor parkeren in de nabijheid van de supermarkten. Naast parkeren, kan de Markt vanwege de gecreëerde wandvorming gezien worden als het centrale plein van het centrum van Dedemsvaart. In de plinten van de Markt zitten voorzieningen, met daarboven in veel gevallen woningen.



“De rol van de auto is erg groot in het centrum, willen we een gezellig verblijfsgebied, dan heeft dit wellicht consequenties voor het parkeerbeleid. Tets verder lopen is geen ramp.”

~ ondernemer Dedemsvaart

2. HET CENTRUM GEDEFINEERD

PRINS BERNHARDSTRAAT

JULIANASTRAAT

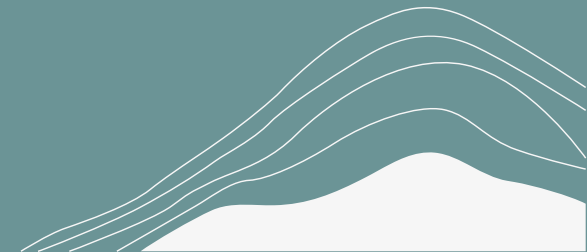
TUINSTRAAT

MARKT

MARKTSTRAAT

DE WISSELING

2. VISIE OP HOOFDLIJNEN



2. VISIE OP HOOFDLIJNEN

Hier staan we nu

Het gebied dat als centrum wordt gekenmerkt strekt zich in de lengte uit vanaf de rotonde bij de kruising van de Langewijk en Julianastraat tot aan de Vaart. In de breedte kenmerkt de zone tussen de Markt en de Julianastraat zich als het centrumgebied. Voor een kern als Dedemsvaart, met een weliswaar een ruim verzorgingsgebied, is dit een relatief groot centrumgebied. Door verschillende trends en ontwikkelingen die op landelijke schaal spelen, zoals bijvoorbeeld het internetwinkelen, is er in de loop der jaren op bepaalde plekken leegstand ontstaan. Daardoor is sprake van een versnipperd straatbeeld. Het gebied wat als centrum is aangeduid, is niet overal als centrum te ervaren. Er is sprake van onduidelijkheid en een gebrek aan samenhang.

Sinds de vorige visie is er ingezet op het compacter maken van het centrum. Dit is tot uitdrukking gekomen in een mate van verdichting rondom de Markt. De Markt kreeg daardoor een meer centrale plek in het centrum. Met name de supermarkten en andere functies die vragen om parkeergelegenheid zijn gevestigd aan de Markt. De nadruk op het centrale plein in Dedemsvaart is daarmee op parkeren komen te liggen. De geborgenheid, het groen en de verblijfskwaliteit worden met name op deze plek gemist. Het versterken van de Markt, heeft wel geresulteerd in leegstand op andere plekken.

De Julianastraat Noord fungeert als aanloopstraat van het centrum. Door het beleid om de verschillende centrumfuncties te concentreren, is een aantal functies verdwenen uit de Julianastraat Noord. Enkele, met name wat grotere, ketens zijn nog aanwezig in de Julianastraat Noord. Het concentratiebeleid heeft in de Julianastraat Noord nog niet gezorgd voor een levendige woonstraat. Hier is nog steeds sprake van het een versnipperd beeld. Een compacter centrum betekent dat bepaalde functies idealiter verhuizen naar het kernwinkelgebied waardoor de gewenste transformatie naar een woonstraat kan worden ingezet.

De Julianastraat Zuid functioneert goed. Er is sprake van een mix van winkels horeca en enkele woningen. Dit gebied wordt echt als onderdeel van het centrum ervaren. De verkeersveiligheid is wel een belangrijk thema in de Julianastraat. De Julianastraat kenmerkt zich door een 'shared space'-inrichting, geïntroduceerd in de voorgaande centrumvisie. De gedachtegang van 'shared space' is het delen van het openbaar gebied door verschillende gebruikers, waardoor langzaam rijdend verkeer en onderlinge oplettendheid wordt nagestreefd. Dit blijkt voor Dedemsvaart niet te werken. Bovendien wordt de stenige inrichting van gevel tot gevel niet als prettig ervaren. Het centrum en met name de Julianastraat en de Markt worden als verkeersonveilig ervaren.

De ruimte rondom De Wisseling waar het centrum grenst aan de vaart wordt op dit moment niet beleefd als onderdeel van het centrum. De ontginningsgeschiedenis, de basis van Dedemsvaart, is niet herkenbaar en beleefbaar in het centrum. Er liggen kansen om dit gebied meer bij het centrum te betrekken. Daardoor kan de leegstand op deze plek verdwijnen.

Hier gaan we naar toe

Om de gewenste ontwikkeling voor verschillende delen van het centrum mogelijk te maken, onderscheiden we vier verschillende zones.

- Wonen
- Winkelen
- Boodschappen
- Mix

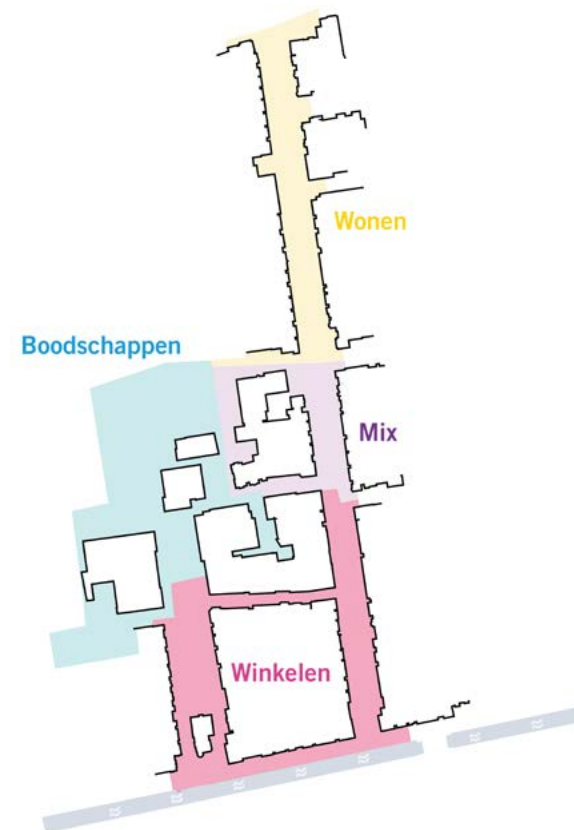
Per zone beschrijven we ontwikkelkansen, regels en richtlijnen.

Door onderscheid te maken in de mogelijkheden en wenselijke situatie per zone, kunnen we sturen op de concentratie van winkels op één plek, een functioneel boodschappengebied op een andere plek, een levendige woonstraat en een overgangsbied. Deze zijn niet op afzonderlijke panden of situaties gericht, maar hebben als doel een verbetering van het centrum van Dedemsvaart als totaal. We werken de visie voor de verschillende zones in het volgende hoofdstuk verder uit.

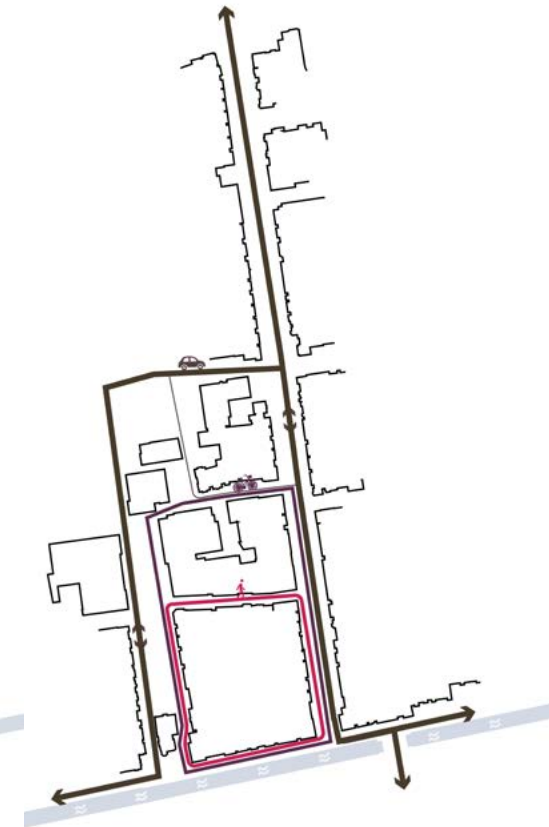
Een overkoepelend thema is de verkeersveiligheid. We laten het 'shared space'-principe los. De praktijk heeft laten zien dat dit principe voor Dedemsvaart niet werkt. In plaats daarvan gaan we terug naar een situatie waarin de verschillende verkeersstromen duidelijk een eigen plek krijgen binnen het straatprofiel. Daarnaast minimaliseren we het aantal plekken waarbij automobilist, voetganger en fietsers elkaar kruisen. We zetten in op het scheiden van de verkeersstromen waarbij de voetganger in de kern van het centrum zijn plek krijgt, de fietser in de lus daaromheen en de automobilist aan de rand. Kruisingen zijn overzichtelijk en voorrangssituaties helder.

Een ander belangrijk overkoepelend thema is de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Dit komt in de uitwerking van de verschillende zones aan de orde.

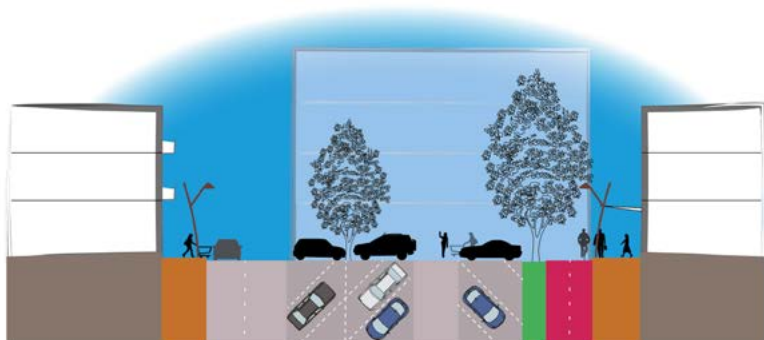
Vier zones



Helder verkeerssysteem



Boodschappen



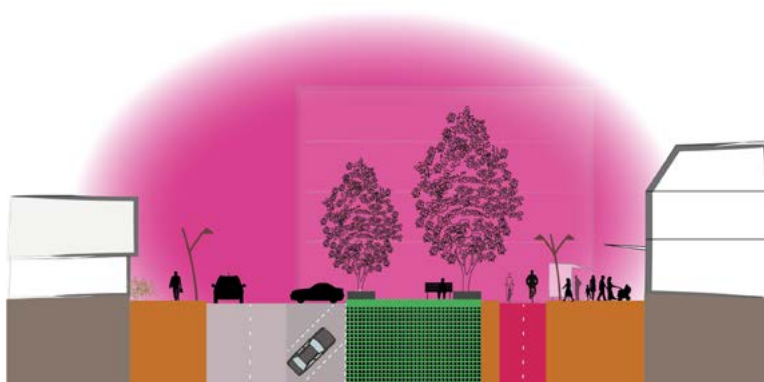
1) principe doorsnede de Markt noordzijde

Wonen



2) principe doorsnede de Julianastraat-noord

Winkelen

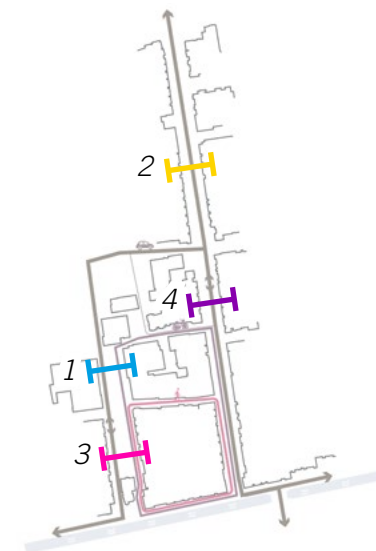


3) principe doorsnede de Markt zuidzijde

Mix



4) principe doorsnede de Julianastraat-midden



Situatieschets over 10 jaar

De onderverdeling in zones versterkt het centrum van Dedemsvaart als totaal. Dit betekent dat het centrum van Dedemsvaart de komende 10 jaar gaat veranderen. Over 10 jaar heeft Dedemsvaart een heldere structuur met verschillende zones. Dit betekent dat functies veranderen en gevels nieuwe plinten kunnen krijgen. De winkels zijn geconcentreerd en van leegstaand is geen sprake. De Julianastraat Noord is volledig veranderd in een levendige woonstraat, de winkels hebben een plek gekregen elders in het centrum. De inrichting van de openbare ruimte is overzichtelijk en werkt de verkeersveiligheid in de hand. Het verkeerssysteem is daarbij heringericht. Een overzichtelijke inrichting zorgt voor een verbeterde verkeersveiligheid en de hele sfeer van het centrum voelt niet langer verstaand aan. Er is sprake van een prettig verblijfsklimaat, met ruimte voor bankjes, groen en ruimte voor ontmoeting. De verbinding met de vaart is aanwezig.



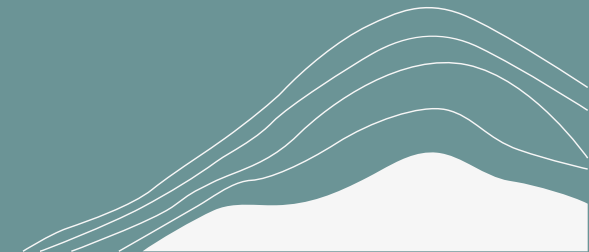
3. ONTWIKKELING IN ZONES

3.1 ZONE: WONEN

3.2 ZONE: WINKELN

3.3 ZONE: BOODSCHAPPEN

3.4 ZONE: MIX



3.1 ZONE: WONEN

De Julianastraat-Noord is het deelgebied waar de woonfunctie centraal staat. Dit gebied is over 10 jaar alleen nog bedoeld om te wonen. De bestaande winkelfuncties zijn verplaatst naar het kernwinkelgebied. En hebben plaatsgemaakt voor woningen die passen bij de Dedemvaartse schaal. Het woongebied is groen, verkeersveilig aangelegd. Kinderen kunnen spelen op straat.



3.1 ZONE: WONEN

Hier staan we nu

De zone *WONEN* wordt begrensd door het deel van de Julianastraat tussen de Langewijk en de Prins Bernhardstraat in. De afgelopen jaren was hier het beleid gericht op een geleidelijke transformatie naar wonen. Inmiddels is helder dat dit beleid maar ten dele heeft gewerkt. Zo hebben het Kuperhuus en de Eye Wish bijvoorbeeld ruimte gemaakt voor een woning, maar zit in het voormalige pand van Ami Leer nu Noit computers en zit in de voormalige Action de Bristol en Grenzland. Naast deze nieuwe functies zijn er ook plannen gemaakt voor herontwikkelingen binnen dit deel van het centrum. Op de hoek van de Julianastraat – Langewijk worden 8 koopwoningen ontwikkeld. Aan de Gentiaanstraat liggen plannen klaar voor 26 rijwoningen en enkele appartementen. Nog recenter is de ingreep van het vergroenen van de openbare ruimte. Het straatbeeld was met de realisatie van het 'shared space-principe van gevel tot gevel verhard. Met het terugbrengen van extra groen ontstaat een aantrekkelijker straatbeeld en wordt bijgedragen aan de biodiversiteit en klimaatadaptatie. Daarvoor is een groenplan gemaakt wat inmiddels in uitvoering is.



ONTWIKKELSTRATEGIE WONEN

Hier gaan we naar toe

Voor de zone *WONEN* zetten we in op de transformatie van een aanloopstraat naar een woongebied. Hierdoor voorkomen we versnippering van functies zo veel mogelijk. Winkels, horeca en voorzieningen worden zo veel mogelijk geclusterd in het centrum. Dit versterkt de onderlinge aantrekkingskracht en daarmee de concurrentiepositie van Dedemsvaart. Dit betekent wel dat we in dit deel van het centrum, waar nu nog een mix van wonen, winkels en horeca zit, sterker inzetten op wonen. De bestaande winkels en voorzieningen moeten langzaam een nieuwe plek in het centrum krijgen. Niet alle bestaande winkelpanden zijn geschikt om te transformeren naar een woongebouw. Er liggen hier dus kansen om door middel van sloop-nieuwbouw passende woningen toe te voegen in het straatbeeld. Op deze manier versterken we de woonfunctie én kunnen we een kwaliteitsslag maken in de architectonische uitstraling van de bebouwing in de straat. Dat doen we op zo'n manier dat de uitstraling (weer) past bij in het karakter van de lintstructuur. Om het karakter van een woonstraat te versterken, zetten we blijvend in op de principes van voordeuren aan de straat en woningen met een voortuin. Het profiel wordt verder vergroend. Er komt een verkeersveilige inrichting waardoor deze zone het karakter krijgt van een woonstraat. In deze visie onderscheiden we vier speerpunten om naar dit beeld toe te werken.

Visie op hoofdlijnen - 4 Speerpunten

1. Samen met de bestaande winkels onderzoeken we de mogelijkheden om te verhuizen binnen het centrum van Dedemsvaart, en deze winkels te clusteren in het kernwinkelgebied.
2. We transformeren vrijkomende winkelpanden naar woningen, passend in het straatbeeld en het ontginningskarakter van de Julianastraat.
3. De verbinding met de omliggende wijk wordt belangrijker. Dit gebied gaat functioneren als onderdeel van het woongebied. Dit betekent dat de langzaamverkeersroutes en doorsteken naar achterliggende woongebieden onderdeel zijn van deze ontwikkeling.
4. Er wordt ingezet op een groen, dorps, verkeersveilig straatbeeld, met voordeuren aan de straat en een groene inrichting. Dit gebeurt door de realisatie van voortuinen waardoor het profiel wordt versmald en een duidelijke overgang van openbaar naar privé ontstaat. De openbare ruimte wordt met groen ingericht.

VOORDEUR

WONEN

PRIVÉ - OPENBAAR
SPEL
BEWONERS

HUISNUMMERS
GROEN
HUISDIEREN

WOONSTRAAT

VOORTUINEN



ONTWIKKELSTRATEGIE WONEN

1. Samen met de bestaande winkels onderzoeken we de mogelijkheden om te verhuizen binnen het centrum van Dedemsvaart, en deze winkels te clusteren in het kernwinkelgebied.

In dit deel van de Julianastraat wordt op termijn volledig gewoond. Met bestaande ondernemers verkennen we welke alternatieve plekken in het centrum geschikt zijn voor hun bedrijfsvoering. Daarbij is het denkbaar dat in andere zones herontwikkeling plaatsvindt waar ook deze voorzieningen een plek kunnen krijgen. Bestaande ondernemers krijgen een voorrangspositie op een nieuwe plek in het centrum. Daarnaast onderzoeken we of er een regeling kan worden getroffen om de ondernemers deels te compenseren om deze verhuizing mogelijk te maken. Bij verhuizing of bedrijfsbeëindiging wijzigt de bedrijfsbestemming in wonen.

2. We transformeren vrijkomende winkelpanden naar woningen, passend in het straatbeeld en het ontginningskarakter van de Julianastraat.

Niet alle panden zijn op dit moment geschikt om in te wonen. Een functieverandering naar wonen betekent dat het pand hier (bouwkundig) geschikt voor moet worden gemaakt. Het getransformeerde woongebouw moet in de nieuwe situatie qua beeld en stedenbouwkundige opzet aansluiten bij het karakter van de Julianastraat. Herontwikkeling van bestaande panden is om verschillende redenen niet altijd mogelijk of wenselijk. Wanneer dit het geval is, komen de panden in aanmerking voor sloop-nieuwbouw. Een herontwikkeling moet programmatisch voldoen aan de woonbehoefte op dat moment waardoor er sprake zal zijn van een gemixt aanbod aan type woningen. Daarnaast is het belangrijk dat de ontwikkeling past binnen de maat en schaal van de Julianastraat. Nieuwbouw is in principe maximaal twee bouwlagen met een kap en heeft een individueel karakter, passend bij het historische karakter van de Julianastraat. De principes van voordeuren en voortuinen aan de straat geldt zeker ook bij herontwikkeling.



- Zone Wonen
- Potentieel ontwikkelplot
- Oriëntatie bij ontwikkeling
- Mogelijke doorsteken 'ommetjes'
- Inzetten op voortuinen aan de straat
- Inzetten op vergroenen buitenruimte
- Hoofdverkeersroute
- Autoverbindingen
- Ruimte voor ontwikkeling





- 3. De verbinding met de omliggende wijk wordt belangrijker. Dit gebied gaat functioneren als onderdeel van het woongebied. Dit betekent dat de langzaamverkeersroutes en doorsteken naar achterliggende woongebieden onderdeel zijn van deze ontwikkeling.**

Omdat deze zone op termijn een primair woongebied wordt, betekent dit dat het gebied aansluit op het omliggende woongebied. Vanuit het principe van 'ommetjes', het rondje met de hond en spontane ontmoetingen zijn doorsteken en langzaam verkeersverbindingen waardevol voor een woongebied. We versterken deze verbindingen en maken ze herkenbaar, zowel vanuit de Julianastraat als vanuit het omliggende woongebied. We onderzoeken op welke manier we de verschillende routes aan elkaar kunnen koppelen.

- 4. We zetten in op een groen, dorps, verkeersveilig straatbeeld, met voordeuren aan de straat en een groene inrichting. Dit gebeurt door de realisatie van voortuinen waardoor het profiel wordt versmald en een duidelijke overgang van openbaar naar privé ontstaat. De openbare ruimte wordt met groen ingericht.**

De Julianastraat Noord onderscheidt zich van het deel ten zuiden van De Baron. Dit komt tot uitdrukking in de aanleg van voortuinen. Bij nieuwe woningen is de voordeur gericht op de straat. Er is geen sprake van portieken en gecombineerde ingangen, woningen zijn georiënteerd op de straat. Dit principe geldt voor zowel bestaande woningen als toekomstige woningen. Daarnaast voeren we het groenplan uit.

Sturing naast de 4 speerpunten

IWe toetsen initiatieven aan de 4 speerpunten. Naast deze wenselijke ontwikkelrichting voor deze zone, is het mogelijk dat zich initiatieven of ontwikkelingen voordoen die niet geheel binnen deze 4 speerpunten passen. Op dat moment grijpen we terug op onderstaande ontwikkelregels.

Ontwikkelregels

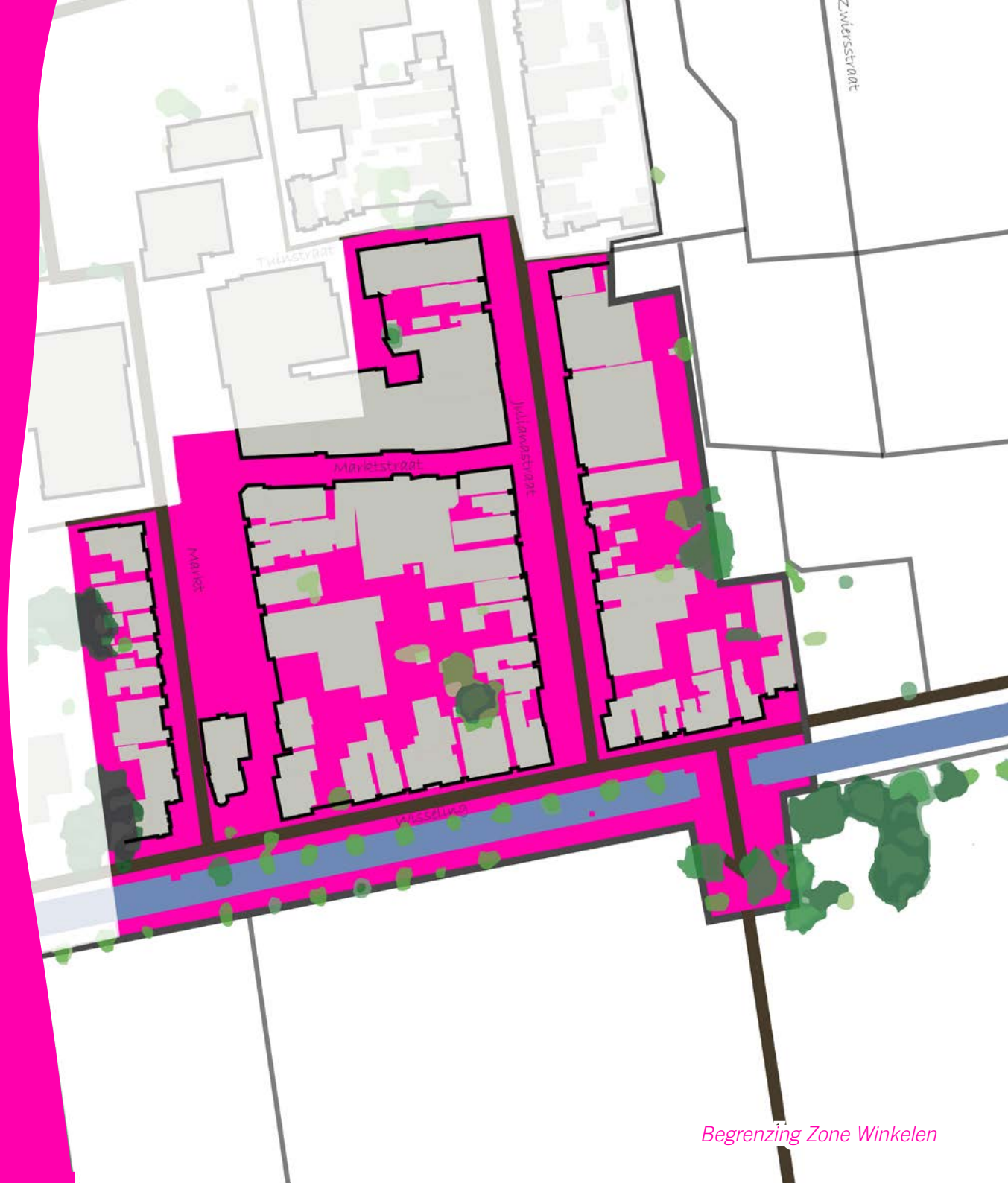
- Winkels actief wegbestemmen
- Van winkel naar wonen = ja
- Van wonen naar winkel = nee
- Waar mogelijk een voortuin
- Een woning grenst met de voordeur aan de straat
- De openbare ruimte wordt groen en verkeersveilig ingericht

Karakter en uitstraling

- Focus op wonen
- Gezellige woonstraat
- Duidelijke overgang openbaar privé
- Variërend gevelbeeld
- Voortuinen aan de straatzijde
- Groene en prettige woonstraat

3.2 ZONE: WINKELN

In dit gebied ligt de focus op winkelen, horeca, verblijven en recreëren. Deze functies zijn op deze plek in het centrum geconcentreerd. Voor de inwoner en bezoeker van Dedemsvaart is het helder dat dit - samen met de zone boodschappen - het kernwinkelgebied is. De voetganger is de belangrijkste gebruiker van de openbare ruimte en kan zonder obstakels van winkel naar winkel lopen. Er is een relatie met de vaart. De Wisseling is écht onderdeel van dit gebied en vormt samen met de Marktstraat de schakel tussen de Markt en de Julianastraat.



3.2 ZONE: WINKELN

Hier staan we nu

Naast de dagelijkse boodschappen heeft Dedemsvaart een gevarieerd winkelaanbod. De zone met het gevarieerde winkelaanbod concentreert zich met name langs de Julianastraat vanaf de vaart tot aan de Baron, de Marktstraat en de Markt. De Wisseling fungeert als één van de verbindingen tussen de Markt en de Julianastraat, maar heeft niet de gewenste uitstraling en verblijfsruimte om ook als zodanig te functioneren. De circuitvorming waar in de visie uit 2011 naar wordt verwezen voor het goed functioneren van het winkelapparaat werkt om die reden maar ten dele. Ook de Marktstaat kampt met leegstand en is niet de gezellige winkelstraat die het in potentie zou kunnen zijn. De verbinding met de vaart én de verblijfsruime in de openbare ruimte worden gemist. Dit geldt ook voor De Markt, deze is geheel verhard en ingericht als parkeerplaats. Er is geen sprake van een echt centrumplein waar ruimte is voor groen en verblijven.



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELLEN

Hier gaan we naar toe

Behoud door ontwikkeling. Door nu te sturen op de verdere concentratie van winkels en horeca in het gebied tussen de Markt, Wisseling, Marktstraat en Julianastraat, kan Dedemsvaart zich verder ontwikkelen. En van betekenis blijven voor de eigen inwoners en het ruime verzorgingsgebied rondom de kern. Daarbij is veel aandacht voor het verbeteren van de openbare ruimte en de verblijfskwaliteit in dit gebied. Met de concentratie van winkels in één gebied zetten we de komende jaren blijvend inop een gevarieerd winkelaanbod en een voor winkelend publiek aantrekkelijker centrum. Het centrum concurreert nog meer dan 10 jaar geleden met het online winkelaanbod. Het fysiek winkelen moet daarom aantrekkelijk(er) worden om mensen weer de winkelstraat in te krijgen. Naast prettig winkelen betekent dit ook een centrum waar ruimte is voor ontmoeten, verblijven en festiviteiten. Goede bereikbaarheid en daarmee ook het parkeren, is een ander belangrijk thema voor een gezond (winkel)centrum. Dit moet op orde zijn. Klopt het totaalplaatje niet, dan is de verwachting dat op termijn het winkelaanbod afneemt en de functie als sub-streekcentrum onder druk komt te staan.

Om dit aantrekkelijke centrum te behouden en te versterken moeten meerdere doelen worden bereikt:

- Een compact en helder winkelgebied
- Heldere routing voor het winkelend publiek
- Een gevarieerd winkelaanbod zonder leegstand
- Aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte
- Ruimte voor verblijven en groen
- Mogelijkheden voor horeca en terrassen
- Ruimte voor parkeren
- Verbinding met de vaart
- Ruimte voor ontwikkeling
- Aandacht voor een afgewogen stedenbouwkundige inpassing van nieuwe ontwikkelingen en aandacht voor de architectonische uitwerking
- Ruimte voor laden en lossen
- Goede bevoorradingsmogelijkheid voor winkels

WINKELLEN
VERBLIJVEN
ACTIVITEITEN
FIETSENSTALLING
GROEN
ZITELEMENTEN
MARKT
VOETGANGER
WINKELN
ONTMOETEN
HORECA



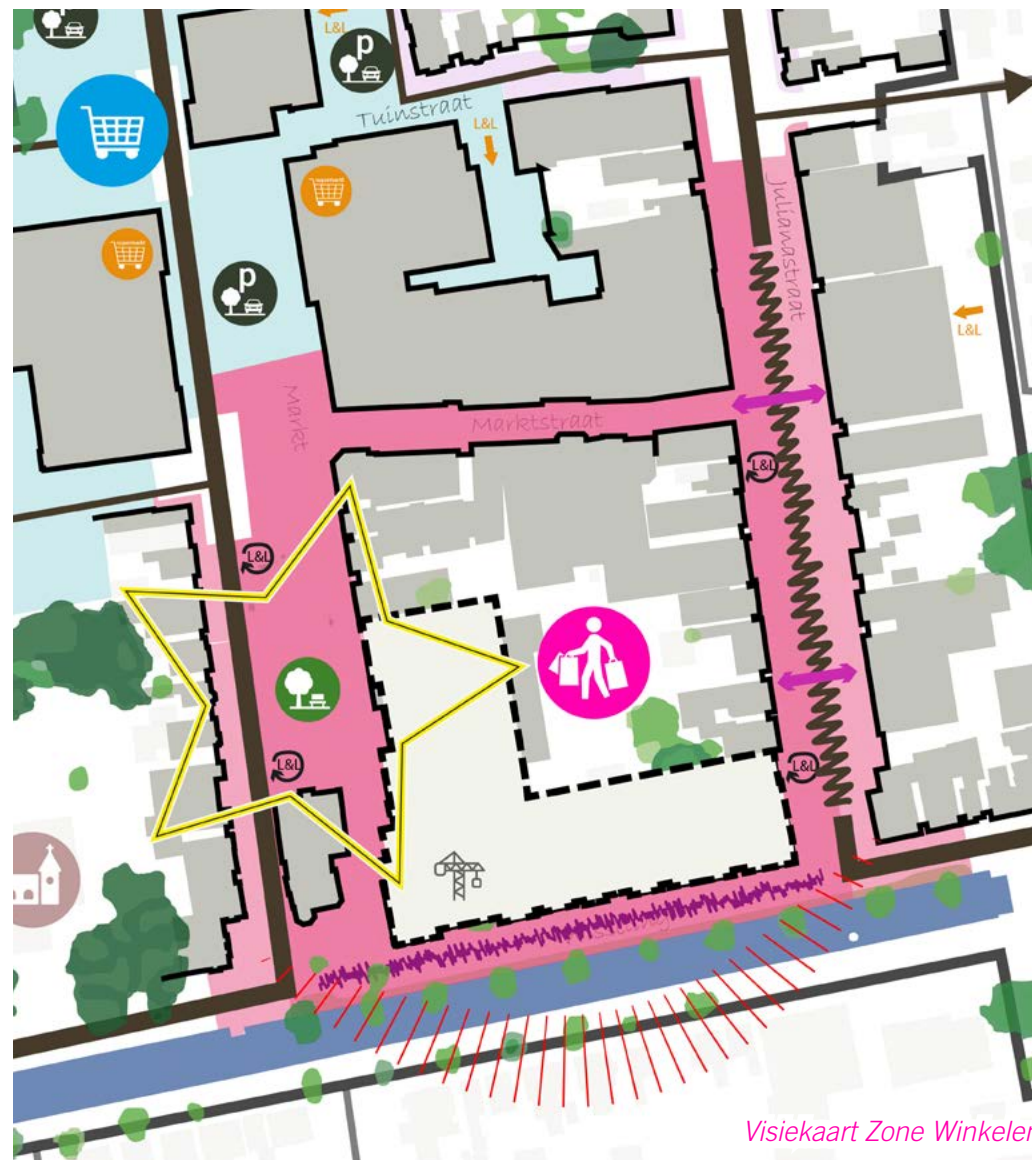
ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN

Situatie schets over 10 jaar

Over 10 jaar is 'winkelen in Dedemsvaart' vanzelfsprekend voor de wijde omgeving. Er is sprake van een gezellig centrum met een gevarieerd winkelaanbod. De bereikbaarheid is goed. Parkeren kan vlakbij. Alles is op loopafstand van elkaar te bereiken. De inrichting van de openbare ruimte is prettig, verkeersveilig met ruimte voor groen en verblijven. De Markt functioneert als een gezellig dorpsplein en er is ruimte voor activiteiten. De Vaart is gevoelsmatig onderdeel van het centrum en doet mee in het centrumgebied. Vanaf de Markt is het vanzelfsprekend om via De Wisseling, Julianastraat en Marktstraat een rondje door het centrum van Dedemsvaart te winkelen. Om deze doelen te bereiken zijn 6 speerpunten opgesteld.

Visie op hoofdlijnen - 6 speerpunten

1. De Wisseling is onderdeel van het centrum en als een aantrekkelijke wandelroute vormgegeven. We deinzen niet terug voor nieuwe functies op deze plek die het karakter van verblijven aan de Vaart versterken.
2. We brengen de leegstand in de Marktstraat terug zodat er een logische winkelverbinding blijft bestaan tussen de Markt en de Julianastraat.
3. We zetten in op het vergroenen van de openbare ruimte en het maken van goede verblijfsruimtes met voldoende zitmogelijkheden.
4. De Markt Zuid is nadrukkelijker onderdeel van de winkelroute. Parkeren maakt deels plaats om het plein herin te richten als een groen dorpsplein waar ruimte is om te ontmoeten, verblijven en voor festiviteiten.
5. Verschillende verkeersstromen zijn zoveel als mogelijk gescheiden, kruisingen zijn overzichtelijk, de voetganger is de belangrijkste gebruiker.
6. De bevoorrading van winkels is gereorganiseerd zodat alle winkels goed bereikbaar zijn en de openbare ruimte zo min mogelijk wordt belast.



Visiekaart Zone Winkelen

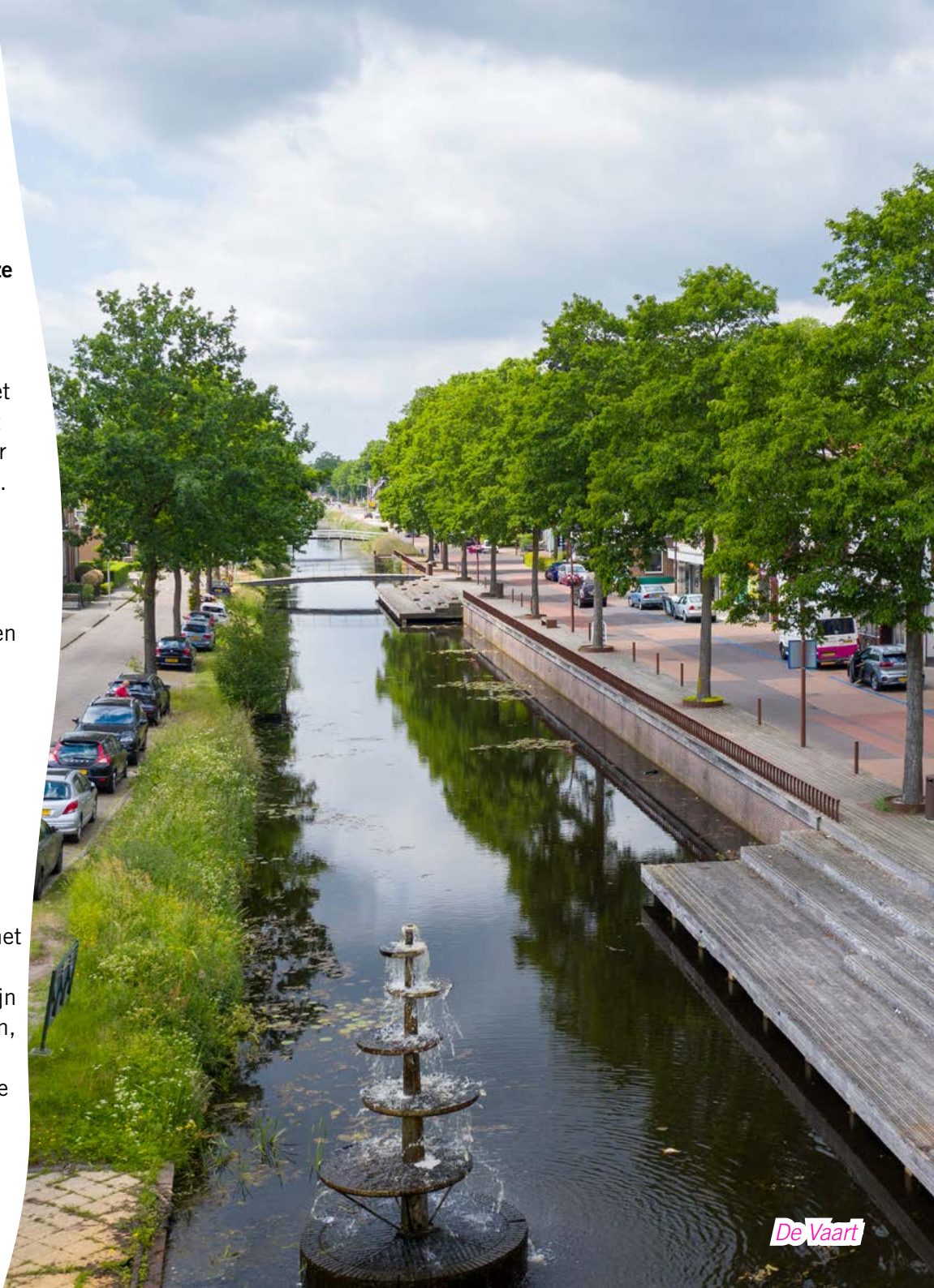
- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Zone Winkelen | | Oriëntatie bij ontwikkeling |
| | Centrale ontmoetingsplek | | Hoofdverkeersroute |
| | Inzetten op groene verblijfsruimte | | Autoverbindingen |
| | Inzetten op flexibele laad- en losruimte | | Verbeteren verkeersveiligheid Julianastraat |
| | Behoud en optimaliseren laad- en losruimte | | Verbeteren verkeersveiligheid Wisseling |
| | Potentieel ontwikkelplot | | Verbeteren oversteekbaarheid Julianastraat |
| | | | Verbeteren verblijfsklimaat Wisseling |

ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELLEN

1. De Wisseling is onderdeel van het centrum en als een aantrekkelijke wandelroute vormgegeven. We deinzen niet terug voor nieuwe functies op deze plek die het karakter van verblijven aan de Vaart versterken.

De Wisseling is in de huidige situatie een autoverbinding in twee richtingen. Daarmee heeft de Wisseling een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van het centrum van Dedemsvaart, maar ook als doorgaande route längs het centrum. Wat de betekenis is van de Wisseling als doorgaande route binnen de verkeersstructuur in Dedemsvaart op dit moment en in de toekomst moet nader onderzoek uitwijzen. Met de aanstaande woningbouwontwikkeling aan de randen van Dedemsvaart geeft een verkeerstructuurplan op kernniveau uitsluitsel over wat de optimale verkeerssituatie is. En welke mogelijke gevolgen dit heeft voor de verkeersstromen in en rondom het centrum. Het parkeren is als functie in het centrum erg belangrijk. Maar de aanwezigheid van de auto is sterk bepalend voor de beleving en aantrekkelijkheid van het centrum.

Veel autoverkeer beïnvloedt de aantrekkelijkheid van de Wisseling als voetgangersverbinding en verblijfsgebied negatief. Het aantrekkelijker maken van de Wisseling voor voetgangers dient meerdere doelen. Enerzijds fungeert de Wisseling als belangrijke route tussen de Julianastraat en de Markt. Bebouwing aan de Wisseling heeft veel potentie om als onderdeel van het winkelgebied een belangrijke plek in het centrum in te nemen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte hoort daar bij. Anderzijds bestaat de wens om de Vaart bij het centrum te betrekken. Door de inrichting van de Wisseling als verblijfsgebied bij het centrum, wordt de Vaart vanzelfsprekend een logisch onderdeel van het centrum. Voor de herinrichting van de Wisseling en de positie van de automobilist hierin, zijn verschillende opties denkbaar. Om hier een afgewogen keuzen in te kunnen maken, zal eerst een uitgebreid onderzoek uitgevoerd moeten worden naar de betekenis van het al dan niet afsluiten van de Wisseling voor autoverkeer. Hierna worden drie scenario's geschetst waarvan de haalbaarheid onderzocht moet worden.



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN

Scenario 1. De Wisseling wordt autovrij. De doorgaande autoverbinding wordt afgesloten. De Wisseling wordt een fiets- en wandelpromenade aan het water. De Vaart wordt hiermee optimaal betrokken bij het centrum en de Wisseling een nieuw hoogwaardig openbaar verblijfsgebied in het centrum van Dedemsvaart. Door deze ingreep wordt het mogelijk om in de plinten van de Wisseling horeca te vestigen inclusief buitenterras. In dit scenario is het niet ondenkbaar dat bevoorrading met venstertijden het wel mogelijk maakt hier met een voertuig te komen. De herinrichting vraagt om een inrichtingsplan van de openbare ruimte.

Scenario 2. De Wisseling wordt autoluw. De verkeersintensiteit wordt teruggebracht. Dit kan bijvoorbeeld door het introduceren van een één richtingsweg, een fietsstraat of andere snelheid verlagende maatregelen waardoor deze route dusdanig onaantrekkelijk wordt dat een andere route gekozen wordt. Een tijdelijke stremming van de Wisseling in bijvoorbeeld het weekend is ook een mogelijkheid. Ten opzichte van de huidige situatie is het wel denkbaar dat het trottoir verbreed wordt ten koste van de langspaarkeerplaatsen. Hierdoor is er wel een goede routing mogelijk voor voetgangers en hebben winkels of een lunchroom wellicht, ruimte om het trottoir deels te gebruiken voor buitenstalling of kleine terrassen.



Impressie scenario 1 - De Wisseling autovrij



Impressie scenario 2 - De Wisseling autoluw

ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN

Scenario 3. De Wisseling behoudt haar functie als doorgaande weg. Wel wordt de oversteekbaarheid van de Wisseling verbeterd en wordt onderzocht op welke manier het profiel ten gunste van de voetganger een impuls kan krijgen. Plinten aan de Wisseling maken het tevens mogelijk hier verschillende functie te vestigen, variërend van horeca en winkels tot aan wonen.

Naast de herinrichting van de openbare ruimte bestaat ook de mogelijkheid voor sloop-nieuwbouw van panden aan de Wisseling om ruimte te maken voor een integrale herontwikkeling. Vanuit de stedenbouwkundige structuur is het wenselijk dat de bebouwing qua bouwhoogte aansluit bij het beeld van het organisch gegroeide dorpse bebouwingslint, dat wil zeggen twee lagen met een kap. Het bouwblok op de hoek Wisseling/Markt neemt een bijzondere positie in binnen de ontwikkeling. Dit blok kan samen met de twee bestaande solitaire volumes de entree van de Markt benadrukken. Een hoogteaccent in de vorm van een extra bouwlaag op de hoek Wisseling/Markt is om die reden goed voor te stellen. Qua programma wordt aangesloten bij de uitgangspunten die gelden voor de zone, wonen op de verdieping en publieke functies in de plint. De nieuwe bebouwing is straatgericht en grenst direct aan de openbare ruimte. Tuinen en dergelijke gaan ten koste van de ruimte in het profiel en daarmee het openbare karakter op deze plek.



Impressie scenario 3 - De Wisseling als doorgaande route

ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELLEN

2. We brengen de leegstand in de Marktstraat terug zodat er een logische winkelverbinding blijft bestaan tussen de Markt en de Julianastraat.

De Marktstraat kent veel leegstand. Hoge huren en problemen met de bevoorrading zijn hier onder andere debet aan. Niet alles is te sturen, maar het mogelijk maken van goede bevoorradingsmogelijkheden is een belangrijke randvoorwaarde voor een winkel om te vestigen. Dit zal nader onderzocht moeten worden, zie ook punt 6. Voor de Marktstraat specifiek, is het bevoorraden via de achterzijde een probleem in verband met de bereikbaarheid. Een mogelijke oplossingsrichting is het werken met venstertijden waardoor het bevoorraden vanuit de Marktstraat mogelijk wordt. Om meer nadruk te leggen op de Marktstraat als winkelstraat, worden de kruisingen met de Markt en de Julianastraat geaccentueerd. Bijvoorbeeld door juist hier extra in te zetten op vergroenen, de bestrating een andere kleur te geven of met extra aanduidingen de routing te duiden.

3. We zetten in op het vergroenen van de openbare ruimte en het maken van goede verblijfsruimtes met voldoende zitmogelijkheden.

De winkelroute in Dedemsvaart is verhard. Dit komt niet ten gunste van het verblijfsklimaat. Tevens zorgt deze verharding tijdens piekregenbuien niet voor goede infiltratie van het regenwater in de ondergrond en zorgt de verharding tijdens warme dagen voor extra hitte. Daarom zetten we in op het vergroenen van de openbare ruimte, dit gebeurt steen voor steen. Bij elke ontwikkeling wordt afgewogen of de bestrating op die plek echt nodig is en of deze ruimte ingezet kan worden voor het vergroenen van de openbare ruimte. Idealiter combineren we het vergroenen met het plaatsen van zitelementen, bijvoorbeeld een verhoogd groen element dat ook als bank gebruikt kan worden. Door deze op knooppunten of andere slimme plekken te plaatsen bereiken we snel een bruikbaar én zichtbaar resultaat.



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELLEN

4. De Markt Zuid is nadrukkelijker onderdeel van de winkelroute. Parkeren maakt deels plaats om het plein her in te richten als een groen dorpsplein waar ruimte is om te ontmoeten, verblijven en voor festiviteiten.

De Markt is in de huidige situatie ingericht als parkeerplaats. De supermarkten gevestigd aan het plein zorgen voor een grote parkeerdruk, met name op het noordelijke deel van de Markt. De geborgenheid en de ruimte om te verblijven wordt op de Markt gemist. De behoefte bestaat aan een écht dorpsplein waar ruimte is voor activiteiten, met een goede openbare ruimte waar ontmoeten en verblijven centraal staat. Het zuidelijke deel van de Markt, waar de parkeerdruk lager is en de Markt grenst aan het kernwinkelgebied, is hiervoor de meest geschikte plek. De Markt doet mee in het winkelgebied en kan een prettige verbinding zijn vanaf de Marktstraat richting de Vaart. De gedeeltelijke herinrichting van dit deel van de Markt hangt samen met de reorganisatie van de verschillende verkeersstromen, de laad- en losplekken en de parkeeroplossing op de Markt Noord. We werken deze aspecten in een nadere studie verder uit om te komen tot een weloverwogen integraal inrichtingsplan voor de Markt.

5. Verschillende verkeersstromen zijn zoveel als mogelijk gescheiden, kruisingen zijn overzichtelijk, de voetganger is de belangrijkste gebruiker.

Het 'shared space'-principe in het centrum wordt als onoverzichtelijk ervaren. Verkeersstromen gaan door elkaar heen, wat leidt tot onveilig gevoel. We laten dit principe los. In plaats daarvan gaan we terug naar een situatie waarin de verschillende verkeersstromen duidelijk een eigen plek krijgen binnen het straatprofiel. Daarnaast verkleinen we het aantal plekken waar automobilisten, voetgangers en fietsers elkaar kruisen. We scheiden de verkeerstromen. De voetganger krijgt een plek in de kern van het centrum, de fietser in de lus daaromheen en de automobilist aan de rand. Kruisingen en oversteekplaatsen zijn overzichtelijk en voorrangssituaties helder. Voor de Julianastraat geldt wel dat beide zijdes van de straat goed bereikbaar moeten zijn voor voetgangers.



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN



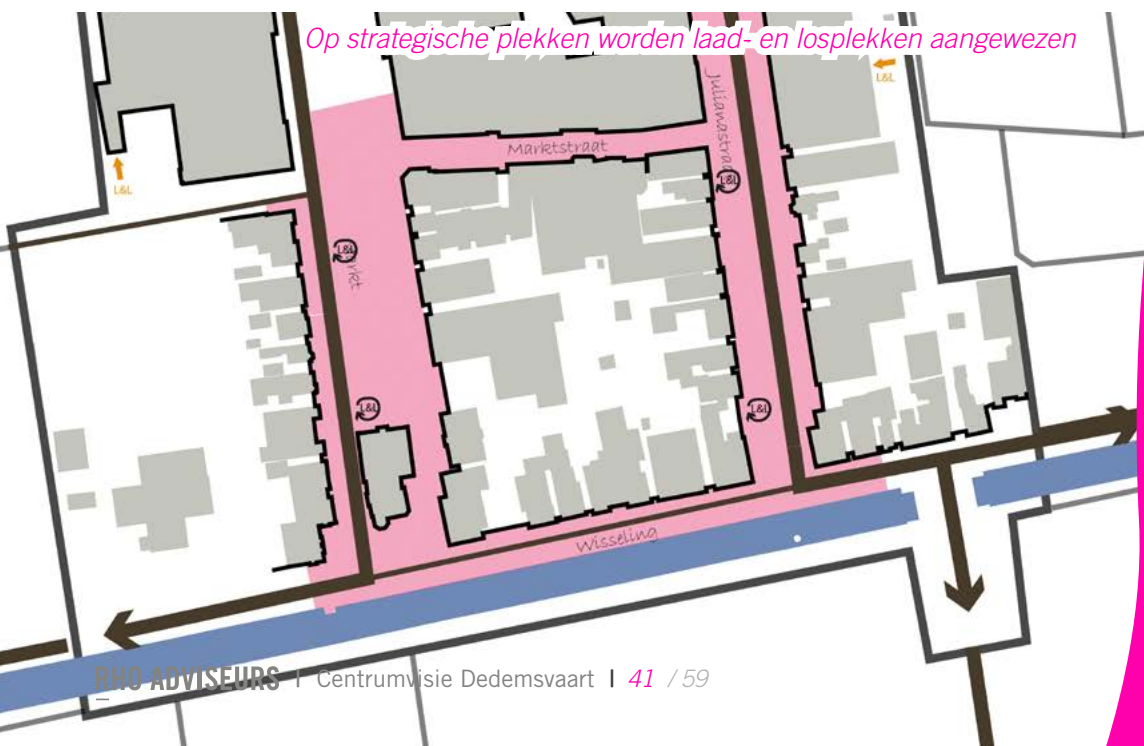
ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN



ONTWIKKELSTRATEGIE WINKELN

6. De bevoorrading van winkels is gereorganiseerd zodat alle winkels goed bereikbaar zijn en de openbare ruimte zo min mogelijk wordt belast.

Goede bevoorradingsmogelijkheden van winkels zijn noodzakelijk voor een goed functionerend centrum. Binnen de ruimte die er is, onderzoeken we op welke manier de bevoorrading beter kan. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn het aanwijzen en inrichten van bevoorradingsplekken op strategische plekken, of het werken met venstertijden. Om bevoorrading aan de achterzijde van de winkels mogelijk te maken, is een extra doorsteek naar de achterkanten van de panden binnen het centrale bouwblok in deze zone wenselijk. Door het verschillende eigendom en een deels bebouwd binnenterrein is dit niet zonder meer mogelijk. Bij elke (her)ontwikkeling van een pand in dit bouwblok onderzoeken we of een doorsteek naar de achterkanten ten gunste van bevoorrading mogelijk is.



Sturing naast de 6 speerpunten

We toetsen initiatieven aan de 6 speerpunten. Naast deze wenselijke ontwikkelrichting voor deze zone, is het mogelijk dat er initiatieven of ontwikkelingen niet geheel passen binnen deze 6 speerpunten. Op dat moment grijpen we terug op onderstaande ontwikkelregels.

Ontwikkelregels

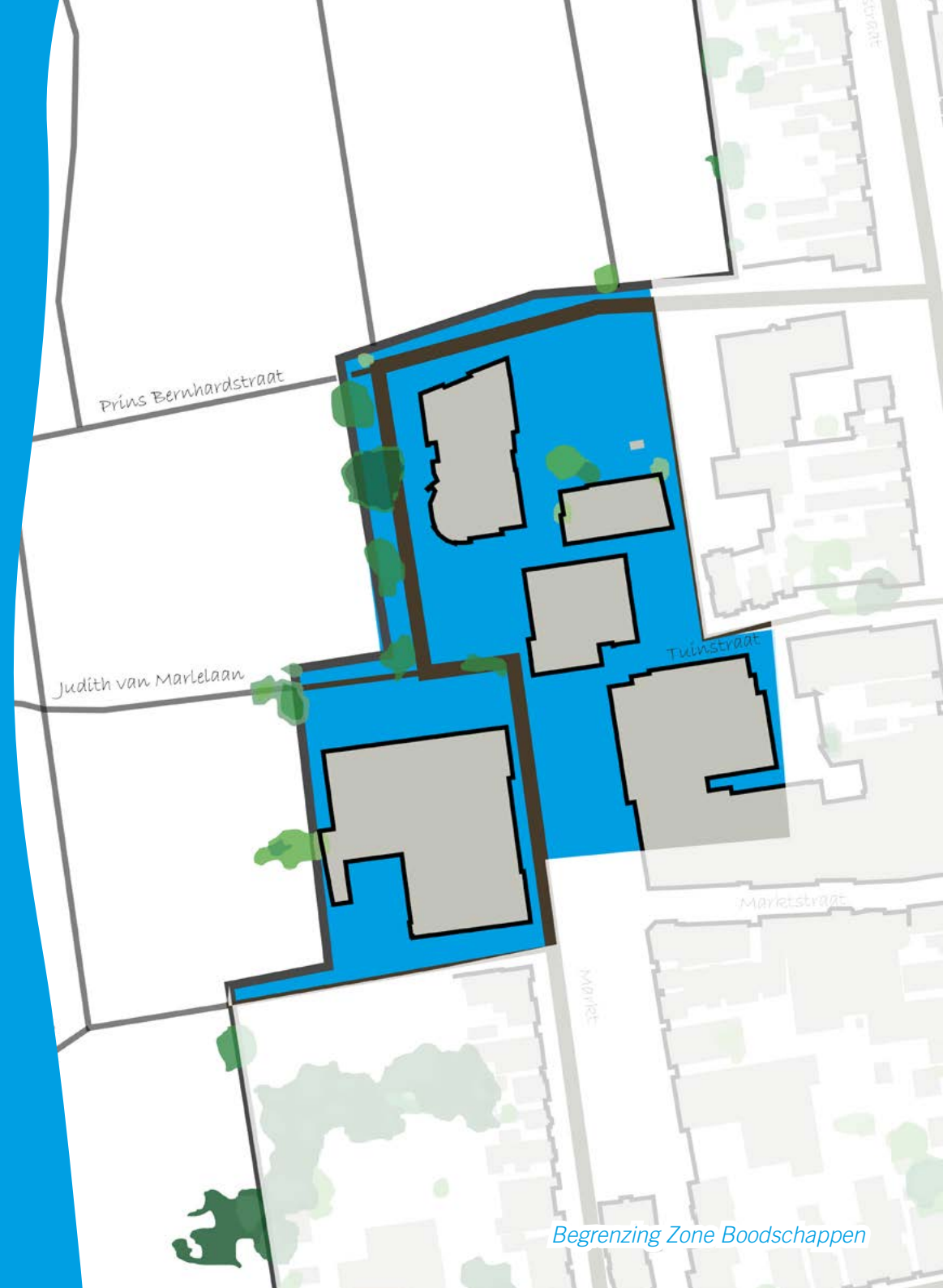
- Niet wonen in de plint, wel op de verdieping
- Laden en lossen gebeurt met kleine voertuigen
- De voetganger is dominant, de fietser te gast
- Plinten hebben een transparante uitstraling
- De Wisseling is ingericht als kwalitatieve openbare ruimte
- Bij de inrichting van de openbare ruimte is aandacht voor (visueel) gehandicapten

Karakter en uitstraling

- Focus op winkelen, verblijven en horeca
- Focus op gezelligheid en verblijfskwaliteit
- Er is sprake van een prettig verblijfsklimaat
- De openbare ruimte heeft een groen karakter
- Er is ruimte voor spelen
- Variërend gevelbeeld
- Obstakelvrij wandelpad
- Kleinschaligheid

3.3 ZONE: BOODSCHAPPEN

Dedemsvaart heeft een ruim verzorgingsgebied, naast de eigen inwoners komen veel bezoekers naar Dedemsvaart om boodschappen te doen. In deze centrumvisie wordt ingezet op het versterken van deze functie en daarmee het faciliteren van ontwikkelingen. Er liggen kansen voor drie supermarkten waar vóór de deur kan worden geparkeerd. Er is geen sprake van een volledige herontwikkeling van dit gebied maar een versterking van wat er nu is, met een nadrukkelijke verbetering van de verkeersveiligheid en met verschillende ontwikkelkansen voor de toekomst.



3.3 ZONE: BOODSCHAPPEN

Hier staan we nu

De zone *BOODSCHAPPEN* is sinds de uitvoering van de centrumvisie uit 2011 flink veranderd. In 2016 is aan de Markt de nieuwe Jumbo-supermarkt, de Hema en het Kruitvat geopend met daarboven nieuwe appartementen. Twee jaar later is aan de kop van de Markt een nieuw appartementencomplex opgeleverd met in de plint een kledingwinkel. Met de realisatie van dit nieuwe appartementencomplex is de Tuinstraat afgesloten voor autoverkeer, waardoor auto- en vrachtverkeer nu via de Prins Bernhardstraat gestuurd wordt. Naast nieuwe bebouwing en de daardoor ontstane wandvorming is in 2014 ook de openbare ruimte aangepakt en is het 'shared space'-principe toegepast in de bestrating. In de zoektocht naar extra parkeren is in 2012 aan de achterzijde van de Van Dedemkerk, aan de Meester Zacharias Tijlmaan een extra parkeerterrein gerealiseerd met 68 parkeerplaatsen. De Meester Zacharias Tijlmaan is als doorgaande route voor auto- en vrachtverkeer afgesloten. De openbare ruimte op de Markt wordt gedomineerd door het parkeren. Het huidige kerkgebouw 'De Antenne' wordt in de toekomst qua gebruik mogelijk samengevoegd met de Van Dedemkerk, aan de Dedemsvaart. Indien het kerkgebouw aan de Wilhelminastraat in onbruik raakt, biedt dit mogelijkheden voor de herontwikkeling van het meest noordelijke deel van de zone *BOODSCHAPPEN*.



ONTWIKKELSTRATEGIE BOODSCHAPPEN

Hier gaan we naar toe

De ontwikkeling van deze zone heeft als doel dat Dedemsvaart haar concurrerende positie als het regionale streekcentrum met goede dagelijkse voorzieningen voor de wijde omgeving, inclusief goede parkeermogelijkheden, behoudt. Voor zowel ondernemers als bezoekers is het belangrijk dichtbij de winkels en voorzieningen te kunnen parkeren. Deze belangrijke functie zal dan ook blijven bestaan. Daarnaast is duidelijk geworden dat er behoefte is aan een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte. Het scheiden van de verschillende verkeersstromen is daardoor onontkomelijk. De fietser en voetganger moet zich veilig voelen in dit deel van het centrum. Er moet voldoende ruimte zijn voor fietsparkeren. Ondanks dat het 'shared space'-principe in dit deel van het centrum nog maar net 10 jaar oud is, houden we hier niet langer aan vast. De huidige inrichting geeft veel mensen een onveilig gevoel. Achteruit rijdende auto's komen regelmatig in conflict met fietsers en voetgangers. Bij de herinrichting zoeken we naar een manier waarop de parkeerfunctie behouden kan blijven, op zo'n manier dat er wel sprake is van een verkeersveilige inrichting ook voor het langzaam verkeer.

Het concentreren van functies is ook van toepassing op de zone *BOODSCHAPPEN*. In deze visie wordt ingezet op de uitbreiding van het gebied waar grotere ketens zich kunnen vestigen en een supermarkt uit Dedemsvaart naartoe kan verhuizen. De mogelijke herontwikkeling van de locatie van De Antenne is in potentie een geschikte locatie om te schuiven met volumes en de herinrichting van de openbare ruimte, waardoor ook de parkeerplaats tussen de Baron en de huidige Antenne gevoelsmatig onderdeel wordt van dit gebied. Deze ontwikkeling versterkt dit deel van het centrum als boodschappengebied. Door op deze plek ruimte te bieden voor nieuwe functies, kan een verhuisc beweging uit bijvoorbeeld de Julianastraat Noord op gang worden gebracht. Per saldo betekent dit dat een uitbreiding van het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak geen doel is. Het doel van de uitbreiding van dit gebied is het clusteren van dit type voorziening binnen het centrum van Dedemsvaart.

GROTE KETENS
WINKELWAGENS
AUTO VERHARD
PARKEREN
BOODSCHAPPEN

EFFICIËNT

FIETSENSTALLING
SUPERMARKT
LADEN EN LOSSEN








ONTWIKKELSTRATEGIE BOODSCHAPPEN





De uitbreiding van dit gebied loopt vanaf de kruising van de Markt en de Judith van Marlelaan richting de Wilhelminastraat tot aan de Prins Bernhardstraat. De mogelijke herontwikkeling van het kerkgebouw De Antenne biedt kansen voor dit deel van het centrum om de verkeersstructuur, het parkeren en het commerciële aanbod te optimaliseren.

Situatie schets over 10 jaar

Over 10 jaar is de zone **BOODSCHAPPEN** nog altijd dé plek waar inwoners van Dedemsvaart en uit de omgeving boodschappen komen doen. Parkeren kan in principe nog altijd voor de deur en ook de fietser krijgt een veilige en vooral zichtbare plek in het straatprofiel. In deze zone is ruimte voor drie grote supermarkten en één grote non-food retailer. Dit betekent dat voor deze voorzieningen het laden en lossen goed gefaciliteerd is en bevoorrading door vrachtwagens de hele dag door mogelijk is. In de openbare ruimte staat bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren centraal. Wel is ook ruimte gevonden om ook hier te vergroenen. In deze visie onderscheiden we vijf speerpunten om naar dit doel te toe te werken.



-  Zone Boodschappen
-  Inzetten op groene parkeerterreinen
-  Supermarkt
-  Potentieel ontwikkelplot
-  Oriëntatie bij ontwikkeling

-  Respectvol omgaan met bestaande situatie
-  Hoofdverkeersroute
-  Autoverbindingen
-  Behoud en optimaliseren laad- en losruimte



ONTWIKKELSTRATEGIE BOODSCHAPPEN

Visie op hoofdlijnen - 5 speerpunten

1. We verruimen de zone *BOODSCHAPPEN* met de Wilhelminastraat en de Prins Bernhardstraat. Hierbij is het niet ondenkbaar dat op de plek van de Antenne met respect en zorgvuldigheid van de huidige functie, gezocht wordt naar een nieuwe invulling waardoor ruimte ontstaat om dit gebied te herontwikkelen.
2. We zetten in op bereikbaarheid, (gratis) parkeren en een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte. Daarbij onderzoeken we of de verbinding tussen de Prins Bernhardstraat en de Markt verbeterd kan worden.
3. Er is ruimte voor maximaal drie supermarkten binnen deze zone. Er is geen sprake van nieuwvestiging van een supermarkt in Dedemsvaart; in deze zone wordt schuifruimte geboden voor de hervestiging van een (bestaande) supermarkt in Dedemsvaart.
4. De mogelijkheden voor het laden en lossen worden gehandhaafd en waar mogelijk beter vormgegeven met aandacht voor de verkeersveiligheid. Bij nieuwe ontwikkelingen is hier in de planfase nadrukkelijk aandacht voor.
5. We zetten in op het vergroenen van de openbare ruimte met behoud van zoveel mogelijk parkeerplekken binnen de zone.



ONTWIKKELSTRATEGIE BOODSCHAPPEN

- 1. We verruimen de zone *BOODSCHAPPEN* met de Wilhelminastraat en de Prins Bernhardstraat. Hierbij is het niet ondenkbaar dat op de plek van de Antenne met respect en zorgvuldigheid van de huidige functie, gezocht wordt naar een nieuwe invulling waardoor ruimte ontstaat om dit gebied te herontwikkelen.**

Door het huidige kerkgebouw De Antenne erbij te betrekken kunnen we de zone dagelijkse boodschappen vergroten naar de Wilhelminastraat en de Prins Bernhardstraat. Een ontwikkeling op of rondom de plek van De Antenne is daarbij goed denkbaar. Wanneer deze mogelijkheid zich definitief voordoet zijn verschillende scenario's voorstelbaar. Deze variëren van het gebruiken van het bestaande gebouw voor een nieuwe functie tot herontwikkeling op of rondom deze plek. Bij een nieuwe functies kan gedacht worden aan woningbouw met voorzieningen in de plint. De herontwikkeling van deze locatie voldoet aan de gestelde uitgangspunten en richtlijnen zoals beschreven voor dit deelgebied. De bebouwing sluit qua maat en schaal aan op de omgeving en doet qua architectuur en uitstraling mee in dit deel van het centrum. Een mogelijke nieuwe ontwikkeling draagt bij aan het centrumgevoel op deze plek.

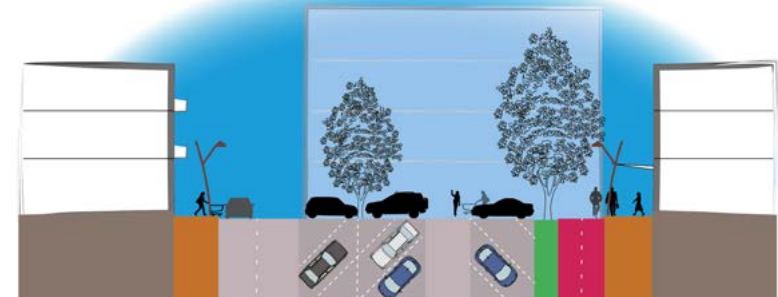
- 2. We zetten in op bereikbaarheid, (gratis) parkeren en een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte. Daarbij onderzoeken we of de verbinding tussen de Prins Bernhardstraat en de Markt verbeterd kan worden.**

Dedemsvaart onderscheidt zich in de regio door het brede aanbod aan dagelijkse boodschappen in combinatie met goede parkeermogelijkheden. Wel lopen nu verschillende verkeersstromen door elkaar heen wat zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Er wordt ingezet op het verbeteren van een verkeersveilige situatie. Op de korte termijn kan dit een herindeling van het parkeerterrein betekenen, waardoor achteruit rijdende auto's beter zicht hebben op andere verkeersdeelnemers. Verder in de tijd is het faciliteren van verschillende gescheiden verkeersstromen denkbaar.

Een cruciaal punt in de verbetering van de verkeersveiligheid is de verbinding tussen de Markt – Wilhelminastraat en de Prins Bernhardstraat. Nu nog wordt middels een lusstructuur de verbinding richting de Julianastraat gemaakt. Door het gebruik van verschillende bestratingen, verhoogde borders en beplanting is de hoofdverkeersstructuur niet helder met onnodige autobewegingen tot gevolg. In een ideale situatie wordt de verkeersstructuur vanaf de Markt in een heldere lijn doorgetrokken richting de Prins Bernhardstraat waarmee de verbinding met de Julianastraat gemaakt wordt. Hierdoor ontstaat een heldere hoofdverkeersstructuur voor auto- en vrachtverkeer tussen de Markt, de Prins Bernhardstraat en Julianastraat.

- 3. Er is ruimte voor maximaal drie supermarkten binnen deze zone. Er is geen sprake van nieuwvestiging van een supermarkt in Dedemsvaart; in deze zone wordt schuifruimte geboden voor de hervestiging van een (bestaande) supermarkt in Dedemsvaart.**

Schuifruimte die kan ontstaan binnen de grenzen van deze zone zetten we in om de bestaande ondernemers in het centrum - die binnen de criteria van de dagelijkse boodschappen passen - naar dit deel van het centrum te laten verhuizen. Hiervoor geldt dat dit moet passen binnen het laadvermogen van het gebied. Dat betekent dat maximaal drie supermarkten mogelijk zijn binnen deze zone. De meerwaarde voor deze partijen zijn goede parkeermogelijkheden en laad- en los mogelijkheden voor de deur, én de nabijheid van vergelijkbare wink



Principeprofiel de Markt noordzijde





4. De mogelijkheden voor het laden en lossen worden gehandhaafd en waar mogelijk beter vormgegeven met aandacht voor de verkeersveiligheid. Bij nieuwe ontwikkelingen is hier in de planfase nadrukkelijk aandacht voor.

Goede laad- en losmogelijkheden zijn onderdeel van een duurzame bedrijfsvoering. Binnen het centrum van Dedemsvaart is dit niet overal even makkelijk te faciliteren. Bepaalde functies worden bevoorrad met grote vrachtwagen. In dit deel van het centrum is dit nu al wel mogelijk. In de toekomst moet dit mogelijk blijven. Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met bevoorrading door grote vrachtwagens.

5. We zetten in op het vergroenen van de openbare ruimte met behoud van zoveel mogelijk parkeerplekken binnen de zone.

Dit deel van het centrum is net als andere delen in het centrum conform het 'shared space'-principe ingericht, de bestrating loopt daardoor van gevel tot gevel. Dit is weliswaar functioneel voor dit gebied, maar resulteert in een 100% verhard oppervlakte, met weinig ruimte voor openbaar groen. Een gebrek aan verblijfskwaliteit, hittestress en een slechte waterinfiltratie zijn een gevolg. De mogelijkheden om verharding te verminderen en ruimte te maken voor openbaar groen worden daarom onderzocht. Het parkeren is in dit gebied cruciaal, de inzet is dat er geen parkeerplaatsen verdwijnen ten behoeve van groen. Onderzoek moet uitwijzen of met een herverdeling de ruimtes efficiënter en groener kunnen worden ingericht. En of dit haalbaar is binnen de kaders.

Sturing naast de 5 speerpunten

We toetsen initiatieven aan de 5 speerpunten. Naast deze wenselijke ontwikkelrichting voor deze zone, is het mogelijk dat er initiatieven of ontwikkelingen niet geheel passen binnen deze 5 speerpunten. Op dat moment grijpen we terug op onderstaande ontwikkelregels.

Ontwikkelregels

- Niet wonen in de plint, wel op de verdieping
- Alle ruimte voor laden en lossen, mits verkeersveilig
- De auto is dominant
- De inrichting van de openbare ruimte is verkeersveilig
- Er wordt gezocht naar ruimte voor vergroening en verblijfsplekken.

Karakter en uitstraling

- Focus op efficiëntie.
- Goede parkeermogelijkheid
- Ruim van opzet
- Dit deel van het centrum draagt ook bij aan het centrumgevoel
- Functioneel
- Moderne uitstraling
- Overwegend verhard

3.4 ZONE: MIX

De zone *MIX* is het overgangsgebied tussen de Julianastraat Noord en het winkelgebied aan de zuidzijde van het centrum. Functies mengen hier waardoor er sprake is van een mix centrumdeel. Het gebied functioneert nu grotendeels zoals beoogd. Door de verandering naar wonen in de Julianastraat Noord, krijgt dit deel van het centrum de functie van aanloopstraat, met een mix van wonen, winkels en horeca.



3.4 ZONE: MIX

Hier staan we nu

De zone *MIX* is in de huidige situatie een gebied met wisselende functies. Winkels, horeca en wonen bestaan naast elkaar. De zone strekt zich uit over het deel van de Julianastraat dat tussen de Prins Bernhardstraat en de Kerkstraat ligt. Het voormalige Gebouw Centrum Dedemsvaart is hier herontwikkeld. In 2014 is hier Multifunctioneel centrum De Baron geopend. Als onderdeel van de Julianastraat is ook hier de shared space inrichting aangelegd. De verschillende thema's zoals beschreven in de overige deelgebieden spelen ook in dit gebied.







ONTWIKKELSTRATEGIE MIX

Hier gaan we naar toe

De zone *MIX* is het gebied waar we niet actief sturen op nieuwe ontwikkelingen, maar de drie andere gebieden samenkomen. Dit geldt ook voor de kaders die worden gesteld. Met de transformatie naar wonen in de Julianastraat Noord, de focus op het winkelen en recreëren van de Julianastraat Zuid tot aan de Wisseling en de functionele boodschappenzone aan de westzijde, betekent dat het tussenliggende gebied nog sterker het karakter van een overgangsgebied krijgt. De Baron is hier de fysieke grens van het centrumgebied waar voorzieningen te vinden zijn. Dit deel van de Julianastraat kan daarmee gezien worden als de aanloopstraat naar het kernwinkelgebied. Bestaande horeca en commerciële ruimtes kunnen hier blijven zitten. Voor nieuwe winkelfuncties zoeken we in de eerste plaats ruimte in de zone *WINKELLEN*. Ambachtszaken, specialisten en horeca zijn hier het meest passend. Voor ketens en winkels die vragen om meer ruimte is de zone *BOODSCHAPPEN* geschikt. Pas als in deze zones geen passende locatie gevonden kan worden, is de nieuwvestiging van winkels in de zone *MIX* mogelijk. Ondanks dat er geen winkels actief worden wegbestemd, kan het voorkomen dat een winkel hier de deuren sluit. De transformatie naar wonen is in dit gebied mogelijk. Hiervoor geldt dat nieuwe (en bestaande) woningen een duidelijk uitstraling hebben van woningen. Voortuinen en voordeuren grenzen aan de straat. Overigens zijn voortuinen voor winkels uiteraard mogelijk.

Net als in de overige deelgebieden laten we in de zone *MIX* het 'shared space'-principe losgelaten. We zoeken naar een verkeersveilige, groene herinrichting van de Julianastraat. Er is sprake van een heldere verkeersstructuur, waarin voetgangers, fietsers en autoverkeer elkaar veilig en gemakkelijk kunnen passeren en de oversteekbaarheid van de straat gewaarborgd is.



-  Zone Mix
-  Inzetten op groene parkeerterreinen
-  Hoofdverkeersroute
-  Autoverbindingen

ONTWIKKELSTRATEGIE MIX

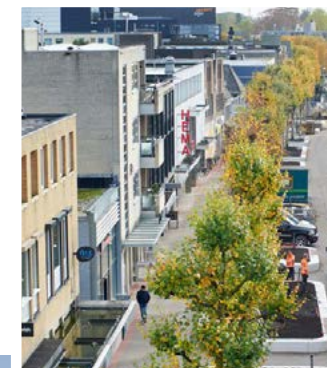
Hier staan we over 10 jaar

Over 10 jaar is de zone *MIX* qua functionele invulling niet wezenlijk anders dan in de huidige situatie. Transformatie van panden is mogelijk aan de orde. De nieuwe of verbouwde panden passen qua architectonisch beeld in het straatbeeld. De grootste verandering is de herinrichting van de openbare ruimte. Dit heeft een meer groene uitstraling gekregen en enkele voorzieningen hebben mogelijk plaats gemaakt voor een nieuwe functie of voor woningen. In het straatbeeld is goed te zien in welke panden gewoond wordt en waar een winkel of horecabedrijf is gevestigd. Grote (her-)ontwikkelingen zijn hier niet aan de orde geweest. De volgende speerpunten geven de kaders voor de ontwikkeling van dit gebied.

Visie op hoofdlijnen - 4 speerpunten

1. De mix van wonen, horeca en commerciële ruimtes blijven naast elkaar bestaan en zijn ook als zodanig herkenbaar in het straatbeeld. Waar gewoond wordt zijn voortuinen aanwezig, winkels en horecazaken hebben een kleinschalige uitstraling en doen mee in het straatbeeld.
2. Ambachtszaken, specialisten en horeca zijn hier het best passend. Grote winkelketens en supermarkten horen hier niet thuis.
3. Laad- en losmogelijkheden blijven behouden zodat winkels zich kunnen blijven vestigen in dit gebied.
4. We zetten in op een groen, verkeersveilig straatbeeld, met voordeuren aan de straat en een groene inrichting. Woningen zijn met de voordeur op straat gericht en hebben een voortuin. De openbare ruimte wordt met groen ingericht.

AMBACHT
WINKELN
VOORTUINEN
AANLOOPSTRAAT
GROEN
MAATSCHAPPELIJK
MIX
WONEN
OVERGANG
HORECA



ONTWIKKELSTRATEGIE MIX

- 1. De mix van wonen, horeca en commerciële ruimtes blijven naast elkaar bestaan en zijn ook als zodanig herkenbaar in het straatbeeld. Waar gewoond wordt zijn voortuinen aanwezig, winkels en horecazaken hebben een kleinschalige uitstraling en doen mee in het straatbeeld.**

Dit deel van de Julianastraat geldt als de aanloopstraat van het kernwinkelgebied van Dedemsvaart. Huidige functies kunnen hier blijven zitten. Omdat de vestiging van nieuwe winkels geconcentreerd worden in de zones *WINKELN* of *BOODSCHAPPEN* geldt voor nieuwe winkels en voorzieningen het principe 'nee, tenzij'. Dit deel van de Julianastraat komt voor de vestiging van winkels en voorzieningen in beeld, als duidelijk is dat in de overige gebieden geen passende locatie gevonden kan worden, of dat de nieuwe functie niet in de andere gebieden past. Voor eventuele nieuwe woningen geldt het 'Ja, mits' principe. De mits houdt in dat er voldaan moet worden aan de beoogde kwalitatieve uitstraling van deze woningen en als individuele woning herkenbaar is in het straatbeeld. De nieuwe woningen zijn georiënteerd naar de straat en hebben een voortuin. De overgang van openbaar naar privé is helder en wordt gemarkeerd met een haag.

- 2. Ambachtszaken, specialisten en horeca zijn hier het best passend. Grote winkelketens en supermarkten horen hier niet thuis.**

In de zone *MIX* bestaan verschillende functies naast elkaar. Nieuwvesting van winkels en supermarkten gebeurt in andere deelgebieden. Een combinatie van ambachtszaken, specialisten en horecazaken zien we goed samen gaan met wonen. Horeca en winkels zijn geen beperkende factor voor het woon- en leefklimaat in dit gebied. Andersom beperkt de woonfunctie de bedrijfsmogelijkheden niet.

- 3. Laad- en losmogelijkheden blijven behouden zodat winkels zich kunnen blijven vestigen in dit gebied.**

Veranderingen van functies in een centrumgebied zijn constant aan de orde. Vanwege het gemixte karakter geldt dit ook voor dit deel van het centrum. Om deze functiewijzigingen nu en in de toekomst te kunnen garanderen wordt veel waarde gehecht aan de bestaande laad- en losmogelijkheden. In de openbare ruimte moet de mogelijkheid blijven bestaan voor deze functie.



Principeprofiel Julianastraat midden

ONTWIKKELSTRATEGIE MIX

- 4. We zetten in op een groen, verkeersveilig straatbeeld, met voordeuren aan de straat en een groene inrichting. Woningen zijn met de voordeur op straat gericht en hebben een voortuin. De openbare ruimte wordt met groen ingericht.**

Doordat het 'shared space'-principe ook in dit deel van het centrum is toegepast, ligt bijna van gevel tot gevel bestrating. De hoeveelheid verharding zorgt ervoor dat bij piekregenbuien water niet goed in de grond kan infiltreren. Tegelijkertijd houdt verharding warmte vast en zorgt dit op warme dagen voor extra hitte. Met het opnieuw vergroenen van de buitenruimte gaan we deze problemen tegen. Deze vergroeningsslag kan samen gaan met het verbeteren van de verkeersstructuur. Nu nog krijgt de voetganger de meeste ruimte, met op sommige plekken een voetgangersgedeelte van bijna 10 meter tussen de geparkeerde auto's en de voorgevels. Daarbij wordt het straatbeeld gedomineerd door geparkeerde auto's. Voor een toekomstige situatie is het de wens het aantal parkeerplaatsen in deze zone te handhaven, maar deze wel meer aan het zicht te onttrekken.

Sturing naast de 4 speerpunten

We toetsen initiatieven aan de 4 speerpunten. Naast deze wenselijke ontwikkelrichting voor deze zone, is het mogelijk dat initiatieven of ontwikkelingen niet geheel passen binnen deze 4 speerpunten. Op dat moment grijpen we terug op onderstaande ontwikkelregels.

Ontwikkelregels

- Plinten maken het mogelijk een winkel of een woning in het pand te vestigen
- Van winkel naar wonen = ja, mits
- Van wonen naar winkel = nee, tenzij
- Waar mogelijk een voortuin
- Voordeur aan de straat

Karakter en uitstraling

- Aanloopstraat naar meer reuring
- Wonen, winkelen en horeca naast elkaar in de plint
- Duidelijke overgang privé – openbaar
- Afwisselend gevelbeeld
- Voortuinen aan de straatzijde
- Kleinschaligheid
- Groene buitenruimtes

4. HANDELINGSPERSPECTIEF

4. HANDELINGSPERSPECTIEF

Het perspectief van de Centrumvisie

De Centrumvisie Dedemsvaart is een agenderend en richtinggevend document. De kern van de visie is een onderverdeling in vier deelgebieden en een aangescherpte kijk op de verkeersruimte. In de visie zijn kaders opgenomen om richting te geven aan de gewenste centrumontwikkeling. Per deelgebied is dat uitgewerkt om te kunnen sturen op de concentratie van winkels op één plek, een functioneel boodschappengebied op een andere plek, een levendige woonstraat en een overgangsg gebied. Per deelgebied zijn uitgangspunten geformuleerd, waarmee op korte en lange termijn wordt gestuurd op het toewerken naar een levendig, toekomstbestendig, verkeersveilig, compleet en prettig centrum van Dedemsvaart.

De centrumvisie is richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen én stuurt op het behoud en versterken van bestaande kwaliteiten. De centrumvisie is bewust geen volledig uitgewerkt plan voor de komende 10 jaar. Zij bevat concrete acties en maatregelen op de korte termijn en een wenkend perspectief voor de lange termijn. Inwoners, organisaties en overheden zullen daarbij moeten samenwerken om tot het gewenste resultaat te komen. De visie geldt voor onszelf en bepaalt ons handelen voor opgaven in en rondom het centrum van Dedemsvaart. Het geeft op meerdere beleidsterreinen een handelingsperspectief voor verdere uitwerking en uitvoering van opgaven en concrete investeringen en maatregelen.

Uitvoering

Bij de realisatie van de ambities zijn altijd meerdere partijen betrokken met belangen, wensen, regels en bevoegdheden. Het is vooral aan de gemeente om het publiek-maatschappelijk belang en de lange termijn ambities te bewaken. In het licht van de uitvoering is het belangrijk onderscheid te maken in de lange en korte termijn én in de publieke en private initiatieven.

Publieke initiatieven

Korte termijn – publiek initiatief.

Het meest concreet is een aantal verbeteringen in de openbare ruimte. Hier is de gemeente aan zet en het betreft ingrepen waarvoor draagvlak is zoals verbetering veiligheid voor fietsers en verdere vergroening in de Julianastraat.

Lange termijn – publiek initiatief.

Voor een aantal locaties in het centrum is er een lange termijn perspectief beschreven. Hiervoor zal in gevallen nader onderzoek (bijvoorbeeld naar de verkeersstructuur) of het inspelen op kansen (bij wegvallen of verhuizen van bepaalde functies) tot concrete vervolgacties moeten leiden. Juist hier is blijvende aandacht en monitoring nodig om op termijn de gewenste ontwikkeling te realiseren.

Private initiatieven

Korte termijn – privaat initiatief

Projecten, ontwikkelingen en initiatieven die zich voordoen, worden getoetst aan de centrumvisie Dedemsvaart 2023. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de doelen en ambities (en geen afbreuk doen aan bestaande kwaliteiten), worden omarmd. Als niet eenduidig is vast te stellen of een initiatief bijdraagt of afbreuk doet, zal een zorgvuldige afweging moeten worden gemaakt tussen voor- en nadelen.

Lange termijn – privaat initiatief

In de tijd zal het centrum altijd blijven veranderen. Functies veranderen van plek. Nieuwe functies doen hun intrede. Zolang de centrumvisie voldoende houvast biedt voor de sturing hiervan, is de visie actueel. Mocht door structurele leegstand of door andere knelpunten de centrumvisie niet meer voldoende sturing geven, dan is actualisatie ervan aan de orde.

Beoordelingskader

Nieuwe initiatieven moeten in ieder geval substantieel bijdragen aan de gestelde doelen voor de verschillende deelgebieden en passend zijn bij de ambitie voor het centrum als geheel. Niet alle ontwikkelingen zijn in de centrumvisie te voorzien en soms is het simpelweg niet mogelijk om de 'ideale' locatie te kiezen voor een bepaalde functie of ontwikkeling. Er zal bijvoorbeeld op meerdere plekken in de openbare ruimte een gezonde balans gevonden moeten worden tussen parkeren, verblijven of verplaatsen.

Initiatieven die niet 100% scoren op alle gestelde ambities voor die specifieke plek of de beschreven ambitie, maar op een andere manier wel substantieel kan bijdragen aan meerdere ambities en aan een positieve centrumontwikkeling in de breedste zin, moeten goed worden afgewogen. Er moet ruimte zijn om af te wijken als dit voor het centrum als geheel een betere situatie oplevert. Er zal een afweging moeten plaatsvinden of, en onder welke voorwaarden, een initiatief tot ontwikkeling kan komen, ook in relatie tot en mede afhankelijk van mogelijke andere ontwikkelingen op dat moment.

Gebiedsproces en deelprojecten

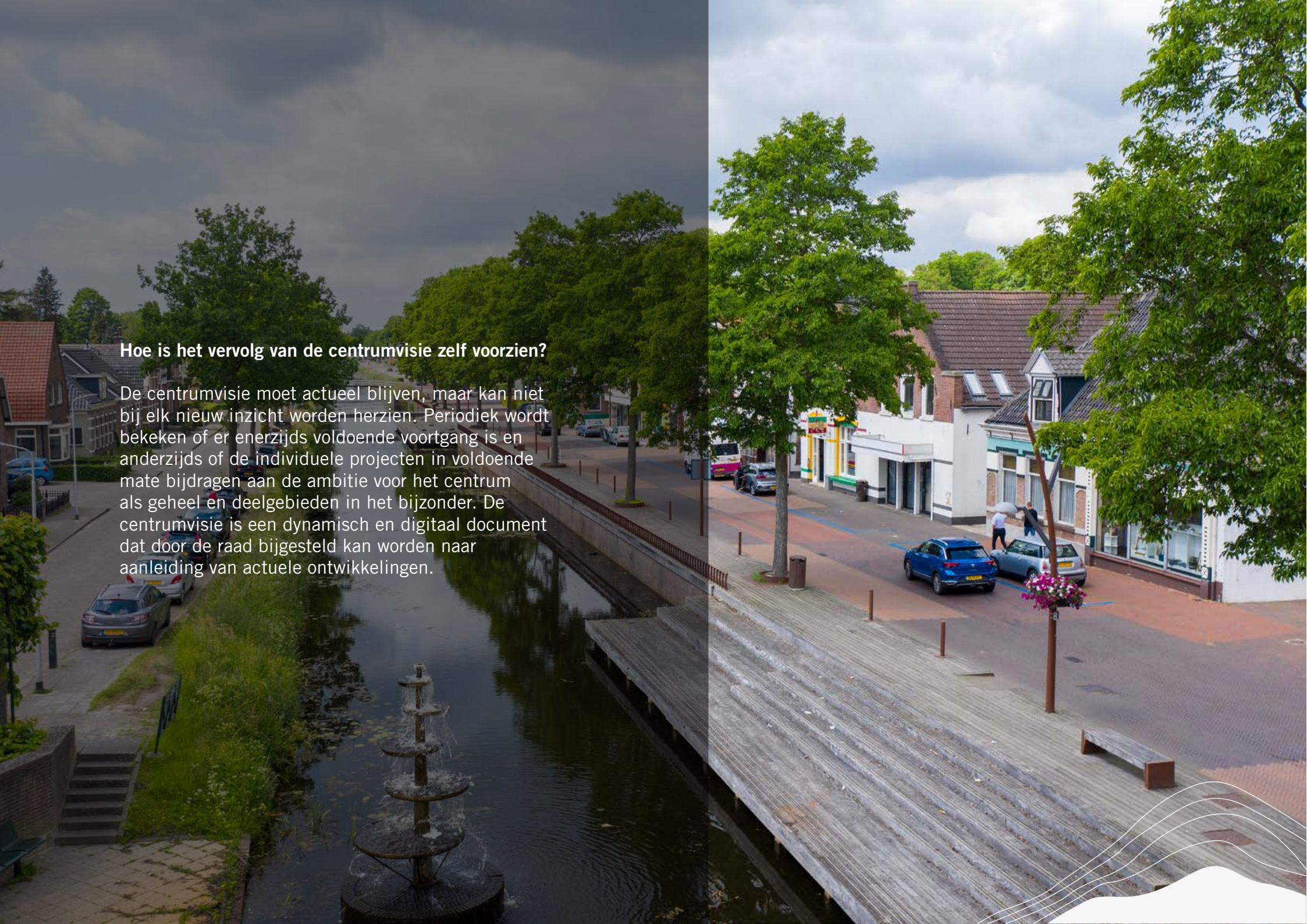
De opgaven uit de centrumvisie worden gebiedsgericht en projectmatig opgepakt. De opgave bepaalt de aanpak. Vaak zijn anderen aan zet bij de realisatie daarvan. Onze rol als gemeente daarbij bepalen we aan de hand van de centrumvisie, het karakter en de impact van de opgave op het centrum en Dedemsvaart als geheel. We richten daar in samenwerking met de initiatiefnemer een passend communicatie- en participatietraject voor in.

Monitoring beleid en projecten

Voor het bewaken van de voortgang van de uitvoering van de centrumvisie zal een aantal monitoringsafspraken worden gemaakt. Op basis van de monitoring kan worden gezien of beleid, proces of middelen effectief worden ingezet en tot het gewenste resultaat leiden. Daarnaast kunnen er gedurende de looptijd van de visie nieuwe inzichten en ontwikkelingen zijn, waarin de centrumvisie niet voorziet. Dit kan leiden tot actualisering van de visie. Ook bij (gebiedsgerichte) projecten zal aandacht zijn voor periodieke evaluatie en actualisatie op basis van nieuwe inzichten en nieuwe projecten. Een afweging van een initiatief en op welke wijze deze aansluit op de gestelde ambities en voorwaarden in de visie wordt op dat moment gezien. Het is mogelijk dat er een afweging plaatsvindt tussen verschillende (mogelijk conflicterende) belangen en ambities om een bepaalde ontwikkeling wel of niet mogelijk te maken.

Juridische borging initiatieven

De centrumvisie zelf biedt geen juridisch kader om deelprojecten of initiatieven juridisch-planologisch tot uitvoering te kunnen brengen. Daarvoor zal per project, afhankelijk van de aard en omvang, een ruimtelijke procedure gevolgd moeten worden. De juridische vertaling van de centrumvisie gebeurt door middel van het omgevingsplan.



Hoe is het vervolg van de centrumvisie zelf voorzien?

De centrumvisie moet actueel blijven, maar kan niet bij elk nieuw inzicht worden herzien. Periodiek wordt bekeken of er enerzijds voldoende voortgang is en anderzijds of de individuele projecten in voldoende mate bijdragen aan de ambitie voor het centrum als geheel en deelgebieden in het bijzonder. De centrumvisie is een dynamisch en digitaal document dat door de raad bijgesteld kan worden naar aanleiding van actuele ontwikkelingen.



RHO ADVISEURS

