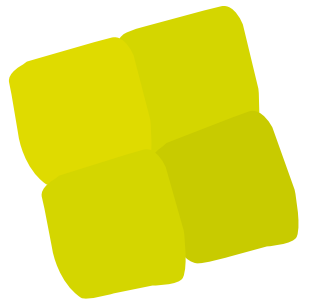


Strategische Visie Masterplan Dedemsvaart

januari 2009





Strategische Visie Masterplan Dedemsvaart

15 januari 2009



Inhoud

1.0	Samenvatting en leeswijzer	
1.1	Samenvatting	09
1.2	Leeswijzer	11
2.0	Inleiding	
2.1	Aanleiding	14
2.2	Vigerend beleid	15
2.3	Recente stedenbouwkundige en verkeerskundige planvorming	16
2.4	Vervolgtraject	17
3.0	Draagvlak en inspraak	
3.1	Planproces tot dusver	21
3.2	Inspraak en overleg in het vervolgtraject	21
4.0	Stedenbouw	
4.1	Uitgangspunten voor de stedenbouwkundige planvorming	25
4.2	Ruimtelijke Visie 2007	25
4.3	Verfijning en koerscorrectie; van Ruimtelijke Visie naar Beeldregieplan	29
4.3.1	<i>Kleinschaliger bouwvolumes</i>	29
4.3.2	<i>Nuancering van het begrip "aanloopgebied"</i>	29
4.3.3	<i>Verruiming van het ontwikkelgebied en aanpassing van verkeerscirculatie</i>	29
4.3.4	<i>Vrijstaande positie voormalig postkantoor</i>	30
4.3.5	<i>Gewijzigde functie bosgebiedje ten noorden van de kerk</i>	30
4.3.6	<i>Verkeersregime Wisseling en Julianastraat-zuid</i>	30
4.4	Stedenbouwkundig plan/Beeldregieplan december 2008	30
4.5	Beeldregie	34
5.0	Verkeer en parkeren	
5.1	Verkeerscirculatie	40
5.2	Bevoorradersverkeer	42
5.3	Parkeersituatie	42
5.3.1	<i>Uitgangspunten en gehanteerde normcijfers</i>	42
5.3.2	<i>Resultaten parkeerbalans 2020</i>	43
6.0	Woningbouwprogramma	48
7.0	Ontwikkeling van het winkelbestand in het centrum van Dedemsvaart	
7.1	Brancherapport Dedemsvaart	52
7.1.1	<i>Huidig winkelaanbod en positionering</i>	52
7.1.2	<i>Trends en ontwikkelingen aan de vraagzijde</i>	54
7.1.3	<i>Marktruimte ontwikkeling nieuw detailhandelsaanbod</i>	55
7.2	Ruimtevaag detailhandel in het kader van de centrumontwikkeling	56
7.3	Vervolgtraject invulling gewenste branchering; Branche Advies Commissie	56
8.0	Duurzaamheid	
8.1	Gemeentelijk beleid	62
8.2	Kansen en mogelijkheden	62
8.3	Duurzaam waterbeheer van het centrumgebied	64
8.4	Vervolgstappen duurzame centrumontwikkeling	64
9.0	Financiën	
9.1	Inleiding	68
9.2	Programma	68
9.3	Grondexploitaties	68
9.4	Inrichting/herstructurering openbaar gebied	69
9.5	Conclusie en dekking	69



Samenvatting & Leeswijzer



figuur 1.
luchtfoto
centrum Dedemsvaart

1.1 Samenvatting

De afgelopen decennia is de ontwikkeling van de centrumkwaliteit van Dedemsvaart sterk achtergebleven. De stedenbouwkundige en architectonische samenhang van het centrum is verwaarloosd, waardoor de ruimtelijke karakteristiek van Dedemsvaart dreigt te verwateren. Ook de inrichting van de openbare ruimte van het kernwinkelgebied is nogal gedateerd.

Het winkelaanbod is compleet, maar kan in een aantal segmenten versterkt worden door toevoeging van winkelvloeroppervlak. Daarnaast kampen drie supermarkten in het centrum van Dedemsvaart met forse ruimteproblemen die niet op de bestaande locaties oplosbaar zijn. Het is erg belangrijk dat de supermarkten in hun uitbreidingsbehoefte worden gefaciliteerd, zodat Dedemsvaart in de toekomst een koopcentrum blijft met een bovenlokale verzorgingsfunctie.

De verkeerscirculatie en de parkeersituatie in het centrumgebied zijn verre van optimaal. Een belangrijk probleem in het centrumgebied is de stagnatie die het bevoorradend verkeer oplevert voor de verkeerscirculatie. Daarnaast is in enkele deelgebieden (Markt, Julianastraat) de parkeerdruk hoog en waaiert het centrumparkeren uit naar de omliggende woonstraten. Ook wordt het centrum – met name de Julianastraat – nog te veel als route voor doorgaand verkeer gebruikt.

De voorliggende Strategische Visie beoogt vanuit de invalshoeken stedenbouw, verkeer en detailhandel, de kwaliteit van het centrum van Dedemsvaart op een hoger plan te brengen. Hierdoor zal de functie van Dedemsvaart als woon-, werk- en verzorgingskern aanzienlijk worden versterkt.

Deze Strategische Visie borduurt voort op het in 2006 in het Structuurplan ingezette beleid dat onder de noemers Compleet, Compact, Comfortabel kan worden samengevat. In deze visie is de term Duurzaamheid daaraan toegevoegd.

1. Compleet

De lacune in het bestaande winkelaanbod dienen te worden gecompleteerd en de vestiging van nieuwe "trekkers" moet worden gestimuleerd.

2. Compact

Extra versterking van de centrumfunctie van Julianastraat-zuid, Markstraat en Markt is gewenst, met oog voor de bestaande kwaliteiten van het winkelaanbod in de Julianastraat-noord. Daarbij wordt gestreefd naar een verbetering van het kwaliteitsbeeld, de uitstraling en de gebruikswaarde van het centrumgebied.

3. Comfortabel

Voor het kernwinkelgebied –met een toereikend winkelaanbod- zijn sfeer, gezelligheid, een goede routing, goed bereikbare en toereikende parkeerfaciliteiten van levensbelang.

4. Duurzaam

Een duurzaam centrumgebied waarbij op stedenbouwkundig, civieltechnisch en bouwkundig vlak bewust wordt omgegaan met energie, binnen- en buitenklimaat, water en materialisatie.

Stedenbouwkundig concept

De wensen om enerzijds tot een compacter centrum en anderzijds tot een herbergzamer en functioneler marktplein te komen zijn in deze Strategische Visie gecombineerd door op een drietal locaties rond de Markt nieuwe bouwvolumes toe te voegen. Deze volumes bestaan uit een commerciële plint op het maaiveld met daarboven appartementen in twee of drie lagen. De commerciële plint biedt ruimte voor inplaatsing van de supermarkten die op dit moment met ruimteproblemen te kampen hebben (Aldi, Jumbo en C1000). Om te voorkomen dat de parkeerdruk op het maaiveld te groot wordt en om realisatie van de parkeervoorzieningen te kunnen garanderen, zal de extra parkeerbehoefte die deze centrumontwikkeling met zich meebrengt worden opgelost in de vorm van kelders en/of garages. Deze kelders en/of garages worden architectonisch geïntegreerd met de drie nieuwbouwprojecten. De zuidelijke entree van het kernwinkelgebied wordt in de Ruimtelijke Visie versterkt door herstructurering van de hoek Moerheimstraat/Julianastraat. Ook hier zal de combinatie van een winkelplint op het maaiveld met bovenliggende woonlagen het beeld gaan bepalen. De parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgelost.

Verkeerscirculatie, parkeerbalans en openbare ruimte

Op basis van een verkeerskundige modellenstudie is de voorkeur uitgesproken voor een circulatiemodel waarbij verkeer in twee richtingen gebruik maakt van de Julianastraat noord en -zuid, de Prins Bernhardstraat en de Markt. De Tuinstraat vormt in de huidige situatie de verbinding tussen de Julianastraat en de Markt en wordt voor doorgaand verkeer afgesloten. De Wisseling blijft in één richting te berijden.

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat het fysiek goed mogelijk is om in de toekomst de benodigde parkeercapaciteit in het centrumgebied te realiseren.

Het beeld van de openbare ruimte van het kernwinkelgebied van Dedemsvaart zal in het algemeen sterker gericht zijn op de verblijfskwaliteit en minder verkeerskundig van aard zijn dan nu het geval is. De Markt wordt primair een fraai plein waarop ook geparkeerd kan worden. De inrichting van de Julianastraat zal gewijzigd worden van twee gescheiden rijbanen met eenrichtingsverkeer naar één rijbaan met tweerichtingsverkeer. Dit betekent meer ruimte voor verblijfsfuncties (zoals bredere trottoirs) en een nieuwe boombeplanting. Van volledige stagnatie door stilstaand bevoorradingsverkeer zal geen sprake meer zijn. Door de Dedemsvaart (het kanaal) meer bij het centrum te betrekken en de inrichting van de Wisseling hierop aan te passen, wordt deze straat meer bij het kernwinkelgebied betrokken en zal de circuitvorming voor het winkelend publiek aantrekkelijker worden.

Woonprogramma

In het centrumgebied van Dedemsvaart zullen in totaal circa 190 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Van deze 190 woningen zullen er circa 126 in de drie projecten rond de Markt worden gerealiseerd. De fasering van de nieuw te realiseren woningen zal projectsgewijs plaatsvinden.

Winkelprogramma

Voor inplaatsing van de supermarkten dient rond het marktplein circa 4000 m² nieuw winkelvloeroppervlak gerealiseerd te worden. Hierbij is het gegeven gehanteerd dat de huidige C1000 locatie ook in de toekomst een supermarktfunctie blijft behouden.

Voor overige detailhandel is voor de realisatie van nieuwe winkelruimte een oppervlakte van circa 500 m² als uitgangspunt genomen. De reden om deze oppervlakte vrij conservatief in te schatten, is dat er op diverse bestaande locaties nog ruimte aanwezig is om nieuw winkeloppervlak te realiseren.

1.2 Leeswijzer

Deze Strategische Visie is opgebouwd uit een aantal thematische pijlers. Deze pijlers worden gevormd door een serie deelrapporten welke in onderlinge samenhang door diverse interne en externe adviseurs zijn opgesteld. Deze thematische pijlers worden in dit hoofdrapport beknopt toegelicht, waarbij vooral het strategische niveau van en de onderlinge samenhang tussen de onderwerpen wordt belicht. Voor een meer diepgaand inzicht in de verschillende thema's wordt verwezen naar de deelrapporten in het bijlagenrapport.

Hoofdstuk 2 gaat in op de inhoudelijke aanleidingen die hebben geleid tot het opstellen van deze Strategische Visie. Daarnaast worden in hoofdstuk 2 de status en de positie van deze Strategische Visie ten opzichte van de diverse centrumplannen en –visies verduidelijkt. Daarbij wordt ook een doorkijkje gegeven naar het beoogde publiekprivate vervolgtraject.

In *hoofdstuk 3* wordt ingegaan op de wijze waarop het draagvlak voor deze Strategische Visie tot stand is gekomen en op welke wijze de diverse belanghebbenden zijn betrokken bij de totstandkoming van de diverse deelstudies.

Hoofdstuk 4 beschrijft de onderdelen stedenbouw en openbare ruimte op basis van het Beeldregieplan (december 2008) van Chris Zwiers, stedenbouwkundige van bureau Van den Oever, Zaaijer & Partners uit Amsterdam. Voor de lezer die specifiek geïnteresseerd is in de invloed die diverse actoren op de inhoud van de plannen hebben uitgeoefend, wordt in paragraaf 4.4 specifiek ingegaan op de koerscorrecties die in het plantraject van Ruimtelijke Visie (oktober 2007) tot Beeldregieplan (december 2008) zijn doorgevoerd.

In *hoofdstuk 5* is de gewenste verkeers- en parkeersituatie voor het centrum van Dedemsvaart in beeld gebracht. Dit onderdeel is voortdurend tussentijds afgestemd op de stedenbouwkundige planuitwerking (hoofdstuk 4) en vormt daarmee een naadloos geheel.

Hoofdstuk 6 geeft inzicht in het gewenst woningbouwprogramma voor het centrum van Dedemsvaart. Dit is tot stand gekomen door de doelstellingen vanuit het gemeentelijk woonplan nader voor het centrumgebied uit te werken en te spiegelen aan de stedenbouwkundige inpassingsmogelijkheden (hoofdstuk 4).

Hoofdstuk 7 legt de programmatische basis voor het nieuw te ontwikkelen vloeroppervlak aan winkelruimtes en overige commerciële ruimtes in het centrum. Dit indicatieve winkelprogramma is gebaseerd op het gemeentelijke Brancherapport (januari 2009).

In *hoofdstuk 8* wordt nader ingegaan op de gemeentelijke ambities ten aanzien van duurzaamheidsaspecten bij de herontwikkeling van het centrum. Hierbij is een evenwicht gezocht tussen investeringsniveau en de haalbare milieuwinst. Dit hoofdstuk gaat ook globaal in op de aspecten van het duurzaam stedelijk waterbeheer die voor Dedemsvaart direct relevant zijn. Het stedenbouwkundig verdichten van het centrumgebied, gecombineerd met de herinrichting van de openbare ruimte, creëert unieke kansen om op een duurzame wijze om te gaan met berging, infiltratie en afvoer van dak- en verhardingswater.

In *hoofdstuk 9* wordt globaal ingegaan op de financiële aspecten van de centrumontwikkeling van Dedemsvaart.



Inleiding

2.1 Aanleiding

De gemeente Hardenberg werkt op diverse fronten samen met verschillende betrokken partijen aan de kwaliteit en de vitaliteit van Dedemsvaart. Zo wordt aan de zuidwestzijde van Dedemsvaart gewerkt aan de ontwikkeling van een wervend en gedifferentieerd woongebied (Kotermeerstal) en is de realisatie van het woon-werkgebied Rollepaal West -als meest recente uitbreiding van het bedrijventerrein De Rollepaal- in volle gang. Daarnaast wordt binnenkort met de aanleg van de bedrijventerreinen Mercator en uitbreiding Hakvoort begonnen. De algehele aantrekkingskracht van Dedemsvaart als woon-, werk- en winkelplaats vraagt ook voortdurende aandacht voor de kwaliteit van het centrumgebied. Deze kwaliteit zal in de pas moeten blijven lopen met de omvang van de kern en met de kwaliteit van de nieuwe woon- en werkgebieden. Aandacht voor de centrumkwaliteit wordt extra gelegitimeerd doordat Dedemsvaart als koopcentrum niet alleen voor haar eigen inwoners (circa 12.500), maar ook voor een relatief groot omliggend landelijk gebied een bovenlokale verzorgingsfunctie heeft.

De belangrijkste pijlers voor de centrumkwaliteit vormen:

1. Een aangename verblijfskwaliteit van het centrum door een samenhangende stedenbouwkundige opzet, een goede, bij de schaal van de kern passende architectuur en een openbare ruimte met een prettig verblijfsklimaat.
2. Een compleet, gedifferentieerd aanbod van winkelvoorzieningen en sociaal-culturele voorzieningen.
3. Een goed bereikbaar centrumgebied voor alle doelgroepen (ontsluiting, parkeren, langzaam verkeer, openbaar vervoer).
4. Een duurzaam centrumgebied, waarbij het beperken van energie-, water- en materiaalgebruik in de gebouwen vooropstaat, duurzame energiesystemen worden toegepast en efficiënt gebruik wordt gemaakt van grondstoffen.

De visie van de gemeente Hardenberg is dat het centrum van Dedemsvaart een gemengd en levendig karakter moet blijven behouden. Het gedifferentieerde woningaanbod biedt de mogelijkheid om naast de hoofdfunctie van Dedemsvaart als koopcentrum met een bovenlokale verzorgingsfunctie ook ruimte te bieden aan recreatief winkelen en doelgericht boodschappen doen. Het versterken van de woonfunctie in het centrum wordt niet alleen ingegeven door de wens om de bestaande ruimte binnen de bebouwde kom intensiever te benutten, maar is tevens cruciaal voor de levendigheid en de 24 uren sociale veiligheid van het centrumgebied.

De afgelopen decennia is de ontwikkeling van de centrumkwaliteit van Dedemsvaart achtergebleven bij de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de nieuwe woon- en werkgebieden. De stedenbouwkundige en architectonische samenhang van het centrum heeft zich niet positief ontwikkeld. Ook de inrichting van de openbare ruimte (met name Julianastraat, Markt en Wisseling) is nogal gedateerd geraakt.

In het winkelaanbod zijn enkele lacunes ontstaan, waardoor het aanbod minder compleet is dan bij een kern van 12.500 inwoners mogelijk is. Daarnaast kampen drie supermarkten in het centrum van Dedemsvaart met forse ruimteproblemen die niet op de bestaande locatie oplosbaar zijn. Een kritiekpunt is verder de spreiding van het centrumgebied en de grote afstanden tussen de diverse (winkel)voorzieningen. Dit heeft zijn ontstaansgeschiedenis in het langgerekte lintkarakter van Dedemsvaart als veenkoloniale nederzetting. De winkels profiteren te weinig van de mogelijke synergie van elkaars nabijheid.

De verkeerscirculatie en de parkeersituatie in het centrumgebied zijn niet optimaal. Een belangrijk probleem voor Dedemsvaart is de stagnatie die het bevoorradend verkeer oplevert voor de verkeerscirculatie in de richting van en door het centrumgebied. Daarnaast is in enkele deelgebieden (Markt, Julianastraat) de parkeerdruk hoog en waaiert het centroparkeren uit naar de omliggende woonstraten.

De voorliggende Strategische Visie beoogt vanuit de vorenstaande invalshoeken (stedenbouw, verkeer en detailhandel) de kwaliteit van het centrum van Dedemsvaart op een hoger plan te brengen. Hiermee zullen de algehele kwaliteit en vitaliteit en daarmee ook de functie van Dedemsvaart als woon-, werk- en verzorgingskern een forse impuls krijgen.

2.2 Vigerend beleid

In het Structuurplan (2006) en de daarop geënte Ruimtelijke Visie (Van den Oever, Zaaijer & Partners, 2007) is voor het centrum van Dedemsvaart een ruimtelijk beleid ingezet dat is gebaseerd op de 'drie C's en één D': Compleet, Compact en Comfortabel en Duurzaam. Hiermee wordt bedoeld op respectievelijk:

1. Compleet

De lacunes in het bestaande winkelaanbod dienen te worden gecompleteerd en de vestiging van nieuwe 'trekkers' moet worden gestimuleerd.

2. Compact

Extra versterking van de centrumfunctie van Julianastraat-zuid, Marktstraat en Markt is gewenst, met oog voor de bestaande kwaliteiten van het winkelaanbod in de Julianastraat- noord. Daarbij wordt gestreefd naar een verbetering van het kwaliteitsbeeld, de uitstraling en de gebruikswaarde van het centrumgebied.

3. Comfortabel

Voor het kernwinkelgebied -met een toereikend winkelaanbod- zijn sfeer, gezelligheid, een goede routing, goed bereikbare en toereikende parkeerfaciliteiten van levensbelang.

4 Duurzaam

Een duurzaam centrumgebied waarbij op stedenbouwkundig, civieltechnisch en bouwkundig vlak bewust wordt omgegaan met energie, binnen- en buitenklimaat, water en materialisatie.

De inzet van het bestemmingsplan Dedemsvaart Centrum (juni 1997) is erop gericht om nieuwvestiging of hervestiging van winkels in het kernwinkelgebied (Markt, Marktstraat, Julianastraat-zuid) te accommoderen. Voor de Julianastraat-noord wordt slechts in de vorm van een vrijstellingsbevoegdheid ruimte voor nieuwvestiging van winkels geboden. Dit kan aan de orde zijn wanneer een nieuwe winkelformule zich qua aard of bereikbaarheidsprofiel minder goed in het kernwinkelgebied laat inpassen.

In de Structuurvisie Dedemsvaart (Arcadis, 25 april 2006) wordt nader ingegaan op de uitbreidingsvraagstukken van de kern Dedemsvaart. Daarnaast is in deze visie het gemeentelijk beleid voor het centrum van Dedemsvaart in hoofdlijnen uitgestippeld. Voor de toekomstige ontwikkeling wordt uitgegaan van handhaving en waar nodig versterking van de functie als 'koopcentrum'. Dit betekent dat het segment dagelijkse winkels compleet moet zijn, waarbij rekening moet worden gehouden met een schaalvergroting van de (bestaande) supermarkten. Uitbreiding moet worden gezocht op het dagelijks pakket door toevoeging van specialismen zoals delicatessen, visspecialist, banket, wijnhandel, kaas, noten en snoep. Daarbij moet Dedemsvaart nadrukkelijk mee groeien met de marktontwikkelingen en trends. Hierin onderscheidt het centrum van Dedemsvaart zich van het basispakket dagelijkse winkels in de kleine kernen. Randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van Dedemsvaart als 'koopcentrum' zijn:

- compact en goed ontsloten winkelgebied;
- voldoende en gratis parkeerplaatsen;
- een compleet en breed segment dagelijkse winkels dient blijvend als 'magneet' te functioneren, ruimtelijk gezien zullen dagelijks en niet-dagelijks zo dicht mogelijk bij elkaar moeten zitten;
- inzet van ondernemers, pandeigenaren en gemeente is vereist.

Als vervolgstap is in 2007 door bureau DHV specifiek op het centrum ingezoomd in de vorm van een sterkte-zwakteanalyse. Hierin kwamen onder meer de volgende bevindingen naar voren.

Sterke punten

- parkeren voor de winkeldeur;
- compleet winkelaanbod van dagelijkse en frequent benodigde artikelen;
- sociaal-culturele voorzieningen als onderdeel winkelgebied;
- vrij compleet winkelaanbod;
- compleet en gedifferentieerd supermarktaanbod als trekkers;
- winkels gemakkelijk bereikbaar per auto;
- in het algemeen voldoende parkeergelegenheid aanwezig;
- functioneel centrumgebied;
- hoge organisatiegraad en bereidheid deelname aan collectieve acties.

Zwakke punten

- ruimtelijk-functioneel zwak middengebied Julianastraat;
- rommelig kwaliteitsbeeld panden en winkelplint begane grond;
- sober kwaliteitsbeeld openbare ruimte;
- ontbreken van samenhang en beslotenheid van de Markt als plein;
- parkeerprobleem op piekmomenten (marktdagen) bij supermarkten en op de Markt;
- onduidelijke verkeerscirculatie centrum;
- matige kwaliteit winkels, bovenliggende woningen en openbare ruimte Marktstraat;
- ondermaatse uitstraling historische centrumrand bij de Dedemsvaart;
- matige uitstraling entree Julianastraat-zuid en Julianastraat-noord vanaf de rotonde.

2.3 Recente stedenbouwkundige en verkeerskundige planvorming

Met dit beleid als vertrekpunt, is in 2007 door Bureau Van den Oever, Zaaijer & Partners in opdracht van de gemeente Hardenberg een Ruimtelijke Visie voor het centrum van Dedemsvaart opgesteld. Deze visie op de stedenbouwkundige herstructurering en de herinrichting van de openbare ruimte wordt in hoofdstuk 4 nader uiteengezet.

Op 19 februari 2008 is door de gemeente een openbare inloopavond georganiseerd. Op deze avond konden betrokkenen en geïnteresseerden hun mening omtrent de Ruimtelijke Visie kenbaar maken. De lijst van kanttekeningen die op deze avond is samengesteld, is eveneens in het bijlagenrapport bij deze Strategische Visie opgenomen.

De reactie van de Dedemsvaartse Middenstandscentrale (DMC) op diezelfde Ruimtelijke Visie is in hoofdlijnen verwoord in de rapportage van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (Dedemsvaart, Visie op de Winkelstructuur, mei 2008), een rapport dat in opdracht van de DMC werd opgesteld.

In de periode oktober 2008 - december 2008 is door bureau Goudappel Coffeng een rapportage opgesteld over de huidige en toekomstige verkeers- en parkeersituatie in het centrum, zie hoofdstuk 5. In diezelfde periode is door de gemeente Hardenberg de Branchenota voor de detailhandel en een specificatie voor het woningbouwprogramma in het centrum opgesteld, zie hoofdstukken 6 en 7. Deze beide nota's hebben samen met de publieksreacties en de reacties van de DMC als basis gediend voor het Beeldregieplan Centrum Dedemsvaart (december 2008).

Het stedenbouwkundige plan uit dit Beeldregieplan vormt de directe basis voor deze Strategische Visie. Dit plan wordt in hoofdstuk 4 nader uiteengezet. Daarbij wordt ook aangegeven welke invloed de externe reacties en de branchenota, respectievelijk het verkeersrapport op deze stedenbouwkundige uitwerking heeft gehad. Het Beeldregieplan is integraal als bijlagenrapport opgenomen.

Het Beeldregieplan is in feite de stedenbouwkundige bijstelling en verfijning van de Ruimtelijke Visie uit 2007. Het Beeldregieplan geeft duidelijke beeldkwaliteitsrichtlijnen voor bebouwing en openbare ruimte en vormt daarmee ook gereedschap voor projectontwikkelaars en architecten.

De voorliggende Strategische Visie vormt het stedenbouwkundige, verkeerskundige en programmatische kader voor de centrumontwikkeling van Dedemsvaart en zal na een inspraak- en overlegronde in het voorjaar van 2009 door de gemeenteraad worden vastgesteld.

2.4 Vervolgtraject

Het vervolgtraject van de centrumplannen zal gestalte krijgen in de vorm van een samenwerkingsverband tussen de gemeente Hardenberg en een coördinerend projectontwikkelaar.

Op basis van een zorgvuldig voorselectietraject, waarin de gemeente wordt bijgestaan door bureau Deloitte Financial Advisory Services, zal een coördinerend ontwikkelaar worden gekozen.

De voorliggende Strategische Visie dient enerzijds als basis voor de verkennende gesprekken met diverse kandidaten voor deze coördinerende ontwikkelrol, anderzijds vormt deze visie het directe programmatische en stedenbouwkundige vertrekpunt voor de verdere planontwikkeling.

In de periode voorjaar 2009 - winter 2009 zal de gemeente samen met de coördinerend projectontwikkelaar een Masterplan voor het centrum van Dedemsvaart opstellen. In dit Masterplan worden de stedenbouwkundige plannen nader markttechnisch en programmatisch onderbouwd en uitgewerkt tot architectonische schetsplannen. Dit vindt onder meer plaats op basis van gesprekken met diverse gegadigden voor nieuwvestiging en hervestiging van woon- en winkelfuncties in het centrum. Aan het einde van deze periode kunnen de noodzakelijke privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de gemeente en ontwikkel- c.q. realisatiepartijen worden vastgelegd.

Het Masterplan wordt een structuurvisie in de zin van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, dat zich ten doel stelt om te komen tot één compleet, compact, comfortabel en duurzaam centrum voor Dedemsvaart. Om zo'n toekomstbestendig centrum te krijgen, zijn de volgende ingrepen noodzakelijk:

- versterken pleinfunctie Markt door toevoeging en aanpassing van bouwblokken, ter facilitering van de concentratie- en uitbreidingsmogelijkheden van de supermarkten;
- herinrichten openbare ruimte tot een aangenaam verblijfsgebied;
- opvullen 'lege plekken' en verbeteren kwaliteitsarme achterkantsituatie op de Markt;
- verbeteren aanzicht bestaande winkelstraten door ontwikkeling 'gevelboek', reclame- en uitstallingsbeleid;
- verbeteren verkeersstructuur, met voldoende en gratis parkeerplaatsen, inclusief probleemloze bevoorrading;
- betrekken (potentiële) kwaliteit van de Dedemsvaart (het kanaal) bij het centrum;
- versterken entreefunctie Julianastraat-zuid door toevoegen nieuwe bouwmassa.



Draagvlak en inspraak



figuur 2.
Schets uit Beeldregieplan
Centrum Dedemsvaart

3.1 Planproces tot dusver

De koers van deze Strategische Visie is op hoofdlijnen uitgestippeld door een gemeentelijke stuurgroep. Hierin hadden de volgende personen zitting:

<i>Douwe Prinsse</i>	<i>Portefeuillehouder (onder andere) grondbeleid, ruimtelijke ordening en volkshuisvesting</i>
<i>Jannes Janssen</i>	<i>Portefeuillehouder (onder andere) openbare werken, verkeer en vervoer, milieu en energie</i>
<i>Mark van de Sluis</i>	<i>Teamleider Ruimte gemeente Hardenberg</i>
<i>Hessel Posthuma</i>	<i>Projectleider gemeente Hardenberg</i>
<i>Remko Schlepers</i>	<i>Medewerker afdeling Ruimte en Economie gemeente Hardenberg</i>

De drie belangrijkste pijlers van deze Strategische Visie: het Beeldregieplan Centrum Dedemsvaart, de deelnota Verkeer en Parkeren en het gemeentelijke Brancherapport, zijn onder begeleiding van een gemeentelijke multidisciplinaire projectgroep tot stand gekomen. Daarnaast is met regelmaat de tussenstand gepresenteerd aan de 'Adviesgroep Plus', een overlegforum waarin naast de gemeentelijke (interne en externe) adviseurs, ook de DMC, Plaatselijk Belang, de Kamer van Koophandel en de politie waren vertegenwoordigd.

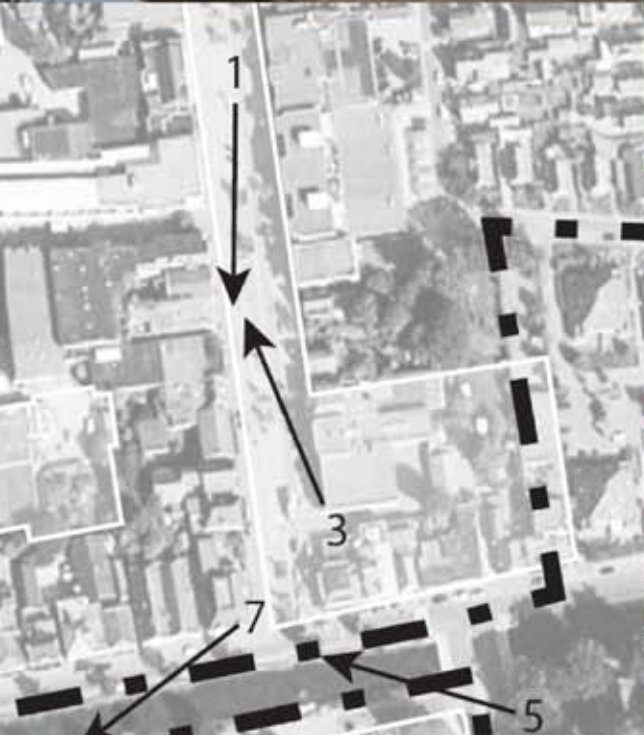
Gedurende het stedenbouwkundige plantraject is een openbare inloopavond georganiseerd (februari 2008). De reacties van deze inloopavond zijn mede richtinggevend geweest voor de nu voorliggende Strategische Visie.

3.2 Inspraak en overleg in het vervolgtraject

Het voorliggende visiedocument zal na commentaar van de gemeentelijke projectgroep en de stuurgroep, ook aan de 'Adviesgroep Plus' worden voorgelegd. Hierbij zal worden beoordeeld of de Strategische Visie voldoende verwoordt wat er door deze adviesgroep in de loop van de verschillende adviestrajecten is ingebracht. Op basis daarvan zal deze rapportage worden aangepast en worden gepresenteerd op een openbare inloopavond. De resultaten van deze inloopavond zullen worden verwerkt in de eindversie van dit rapport. Vervolgens zal het rapport worden gepresenteerd worden aan het college van burgemeester en wethouders om vervolgens in de gemeenteraad te worden vastgesteld.



Stedenbouw



4.1 Uitgangspunten voor de stedenbouwkundige planvorming

De hieronder verwoorde uitgangspunten hebben ten grondslag gelegen aan zowel de Ruimtelijke Visie als aan het daarop gebaseerde Beeldregieplan.

Uitgangspunten:

- versterken compactheid en wervingskracht van het centrumgebied;
- centrumgebied Dedemsvaart: compleet, compact, comfortabel en duurzaam;
- functionaliteit winkelaanbod en parkeeraanbod handhaven, respectievelijk versterken;
- prioriteit geven aan schaalvergroting supermarkten en bieden van voldoende aanbod parkeerplaatsen op huidige of nieuwe locatie;
- verbeteren van verkeerscirculatie in het centrum;
- beperkte uitbreiding winkelaanverwant aanbod in de sfeer van horeca en dienstverlening;
- investeren in het kwaliteitsbeeld van de bestaande winkelpanden en bijbehorende uitstallingen, openbare ruimte, entrees, historische elementen en centrumranden;
- de Markt, Markstraat en Julianastraat-zuid zijn de functiedragers van het kernwinkelgebied;
- de Wisseling, de Markt, het bosgebiedje bij de kerk, de kerken en het openbare gebied vormen de toekomstige stedenbouwkundige imagodragers van het centrumgebied van Dedemsvaart.

4.2 Ruimtelijke Visie 2007

De in oktober 2007 opgestelde Ruimtelijke Visie legt de basis voor het stedenbouwkundige toekomstbeeld voor het centrum van Dedemsvaart. In figuur 4 op de volgende pagina is de functiezoning van deze visie weergegeven.

De inhoudelijke keuzes die in deze visie besloten liggen, zijn achtereenvolgens:

- het verder ontwikkelen van één centrumgebied aan de zuidzijde van het centrumgebied (Julianastraat-zuid, Markt en Markstraat), hierdoor wordt de compactheid versterkt;
- uitbreiding kernwinkelgebied conform kaartbeeld functiezoning (zie afbeelding op de volgende pagina);
- verbeteren kwaliteitsbeeld en gebruikswaarde Markt;
- versterking wandvorming met nieuwe bebouwing rond het marktplein;
- inspelen op uitbreidingsbehoefte supermarkten;
- rekening houden met ontwikkelingen op gebied van vastgoed en situatie grondeigendom;
- stedenbouwkundige afronding van de noordflank van de Markt, ter hoogte van de kerk;
- verbetering van de functionaliteit met betrekking tot parkeren, openbare ruimte, winkelplinten en –puin in het kernwinkelgebied;
- investeren in de historische centrumrand, waarbij de focus wordt gelegd op de zuidelijke centrumtree en de relatie tussen centrum en de Dedemsvaart.

Het kaartbeeld in figuur 5 is de stedenbouwkundige vertaling van deze inhoudelijke keuzes, zoals deze in de Ruimtelijke Visie van oktober 2007 is gegeven. Bij de toelichting van dit kaartbeeld wordt nog niet nader ingegaan op de gehanteerde bouwprogramma's en parkeergetallen. Deze zijn op basis van nader onderzoek in december 2008 vast komen te staan en definitief ingepast in het Beeldregieplan (zie paragraaf 4.5).



figuur 4, Functiezoning Ruimtelijke Visie, oktober 2007



figuur 5. Stedenbouwkundige vertaling Ruimtelijke Visie 2007

De wensen om enerzijds tot een compacter centrum en anderzijds tot een herbergzamer en functioneler marktplein te komen, zijn in de Ruimtelijke Visie gecombineerd door op drie locaties aan de Markt nieuwe bouwvolumes toe te voegen, zie bovenstaande kaart. Deze volumes bestaan uit een commerciële plint op het maaiveld met daarboven appartementen in drie lagen. De commerciële plint biedt ruimte voor inplaatsing van de supermarkten die op dit moment met ruimteproblemen te kampen hebben (Aldi, Jumbo en C1000). Om te voorkomen dat de parkeerdruk op het maaiveld te groot wordt en om realisatie van de parkeervoorzieningen te kunnen garanderen, zal de extra parkeerbehoefte die deze centrumontwikkeling met zich meebrengt, worden opgelost in de vorm van kelders en/of garages. Deze kelders en/of garages worden architectonisch geïntegreerd met de drie nieuwbouwprojecten. Dit is in het kaartbeeld weergegeven met donkergroene vlakken die worden ingesloten door de nieuwe (donkerbruine) gevels. Dit betekent concreet dat het parkeren voor de bewoners van de appartementen zal worden gecombineerd met het parkeren voor het winkel- en supermarktbezoek. Het regime van de blauwe zones (zie hoofdstuk 5; verkeer en parkeren) dat in het openbaar gebied gehandhaafd blijft, zal bewerkstelligen dat het bezoek dat langer in het centrum wil verblijven, zal kiezen voor de nieuwe parkeergarages.

De zuidelijke entree van het kernwinkelgebied wordt in de Ruimtelijke Visie versterkt door herstructurering van de hoek Moerheimstraat/Julianastraat. Ook hier zal de combinatie van een winkelplint op het maaiveld met bovenliggende woonlagen het beeld gaan bepalen. Door de zuidelijke rooilijn van dit complex gedeeltelijk terug te leggen ten opzichte van de huidige rooilijn, ontstaat een pleinachtige hoek die met name de entree van het winkelgebied, komende vanaf de Nieuwewijk, zeer uitnodigend maakt.

Het kernwinkelgebied zal als verblijfsgebied worden ingericht, waarbij de auto zich stapvoets als gast door het centrum zal bewegen. De openbare ruimte zal verblijfsvriendelijk worden ingericht, waarbij alle verkeerssoorten min of meer gelijkwaardig worden afgewikkeld op een erfachtig, met klinkers bestraat maaiveld. Een van de opties hierbij is om dit volgens de principes van 'shared space' vorm te geven. Dit verblijfsgebied is op de kaart met een bruine tint weergegeven. Door de Wisseling qua inrichting te betrekken bij het kernwinkelgebied, zal de circuitvorming voor het winkelend publiek aantrekkelijker worden. Door hier een markant waterfront op het zuiden vorm te geven, wordt een aantrekkelijke randvoorwaarde gecreëerd voor intensivering van de horecafunctie.



figuur 6, De Wisseling; van verkeersader naar een aantrekkelijk waterfront

Versterking van de bomenstructuur zal met name voor de Julianastraat een belangrijk aandachtspunt gaan vormen.

De locatie die vrijkomt bij de verplaatsing van de Aldi en Jumbo supermarkten richting kernwinkelgebied, is in de Ruimtelijke Visie ingevuld met diverse woningbouw. Het herstel van het fijnkorrelige bebouwingslint van de Julianastraat is hierbij de hoofddoelstelling geweest.

4.3 Verfijning en koerscorrectie; van Ruimtelijke Visie naar Beeldregieplan

Bij de doorvertaling van de Ruimtelijke Visie naar het Beeldregieplan is op basis van diverse externe reacties een aantal koerswijzigingen doorgevoerd. Hierbij zijn de reacties uit de 'Adviesgroep Plus', de projectgroep en de reacties die zijn geuit op de inloopavonden direct van invloed geweest. Hoewel deze koerswijzigingen geen afbreuk doen aan de hoofdlijnen van de visie, zijn ze wel van dusdanig gewicht dat er voor is gekozen om deze in de navolgende paragrafen apart de revue te laten passeren.

4.3.1 Kleinschaliger bouwvolumes

Op basis van het vastgestelde woonplan en een in januari 2009 opgestelde branchenota is het bouwprogramma nader ingekaderd. Dit leidde tot een reductie in zowel het bouwvolume aan commerciële functies als het aantal te realiseren woningen. Het bouwprogramma is in de hoofdstukken 6 en 7 nader omschreven en vormt een indicatie voor de nadere invulling van de diverse deelprojecten. Dit geldt eveneens voor de genoemde parkeeraantallen in hoofdstuk 5.

4.3.2 Nuancering van het begrip 'aanloopgebied'

In de Ruimtelijke Visie is het noordelijke gedeelte van de Julianastraat aangegeven als 'aanloopgebied'. De hier gehuisveste winkeliers vonden dat met dit predicaat afbreuk werd gedaan aan hun vestigingsmilieu. Beleidsmatig wordt voor de Julianastraat-noord het accent gelegd op doelgericht boodschappen doen, waarbij de inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte op een vergelijkbaar niveau met dat van het kernwinkelgebied zal komen te liggen.

4.3.3 Verruiming van het ontwikkelgebied en aanpassing van verkeerscirculatie

De Dedemsvaartse Middenstandscentrale (DMC) heeft zijn commentaar op de Ruimtelijke Visie verwoord in een rapport dat DMC heeft laten opstellen door het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (Dedemsvaart; Visie op de Winkelstructuur, HBD mei 2008). De bevindingen van deze rapportage kwamen er in hoofdlijnen op neer dat men de beoogde concentratie van de supermarkten rond de Markt te sterk achtte. Er zou te weinig sprake zijn van spreiding van publiekstrekkingen over het kernwinkelgebied en er zou een te grote verkeers- en parkeerdruk rond de Markt ontstaan. Aanbeveling in deze rapportage was onder meer om het kernwinkelgebied enigszins in noordelijke richting te verschuiven zodat ook een zuidelijk deel van de Julianastraat als aanloopgebied kan gaan functioneren. Tevens werd het handhaven van een van de supermarkten op de locatie Jumbo/Aldi als trekker in de Julianastraat-noord wenselijk geacht, mede om de parkeerdruk op het centrumgebied enigszins te kunnen spreiden.

Hoewel het principe van drie supermarkten als trekkers, maar vooral ook als commerciële dragers van het gebied van en rond de Markt vooralsnog is gehandhaafd, is het ontwikkelgebied ten opzichte van de Ruimtelijke Visie in noordelijke richting verruimd. Hierdoor vindt de Julianastraat-noord een betere aansluiting bij het nieuw te ontwikkelen centrumgebied en wordt aan de noordflank van de Markt extra (geïntegreerde) parkeercapaciteit gerealiseerd. In de huidige situatie is de Tuinstraat de noordelijke schakel in de lusvormige ontsluiting van het kernwinkelgebied. Deze functie wordt in het Beeldregieplan overgenomen

door de Prins Bernhardstraat; de Tuinstraat zal alleen nog dienen voor de ontsluiting van bevoorradingsverkeer (onder andere huidige C1000) en als toegang naar de parkeerplekken in en rondom de bouwblokken. Door ontwikkeling van de locatie aan de Prins Bernhardstraat, ten oosten van de kerk, wordt de Prins Bernhardstraat ook stedenbouwkundig betrokken bij het centrumgebied van Dedemsvaart. Bovendien krijgt hierdoor het gebied rond de kerk een aaneengesloten representatieve oostwand. Door ook op deze locatie een gebouwde parkeervoorziening achter een schil van woningen te realiseren, wordt de parkeercapaciteit ten noorden van de Markt verruimd en wordt de parkeerdruk op het marktplein verminderd.

4.3.4 Vrijstaande positie voormalig postkantoor

Op de openbare inloopavond van 19 februari 2008 is onder meer aangegeven dat het oude postkantoor beter tot zijn recht zou komen, wanneer dit niet wordt opgenomen in de nieuwe oost- en zuidwand van het marktplein. Dit heeft ertoe geleid dat deze optie in het Beeldregieplan als een van de twee denkrichtingen is opgenomen.

4.3.5 Gewijzigde functie bosgebiedje ten noorden van de kerk

In diezelfde inloopbijeenkomst werd opgemerkt of het niet beter zou zijn om het bosgebiedje ten noorden van de kerk niet als parkeergebied, maar als openbaar toegankelijk groengebied te bestemmen. Hoewel dit gebied in eigendom is van het kerkbestuur is en het daarom onzeker is of hier in de toekomst een openbaar toegankelijk groengebied kan worden gerealiseerd, is in de stedenbouwkundige uitwerking van het Beeldregieplan de parkeerfunctie hier vooralsnog komen te vervallen.

4.3.6 Verkeersregime Wisseling en Julianastraat-zuid

In de 'Adviesgroep Plus' en op de inloopbijeenkomst van februari 2008 is uitgebreid gediscussieerd over het al dan niet handhaven van eenrichtingsverkeer op de Julianastraat-zuid en de Wisseling. Op basis van nader verkeerskundig onderzoek van bureau Goudappel Coffeng (november 2008) is vast komen te staan dat voor de Julianastraat-zuid tweerichtingsverkeer de voorkeur verdient. Voor de Wisseling is op basis van dit onderzoek vast komen te staan dat het handhaven van het huidige eenrichtingsverkeer de beste oplossing is; onder meer om te voorkomen dat de hoofdverkeersstructuur van Dedemsvaart verwatert en er een sluipverkeersstroom van oost naar west over de Wisseling gaat ontstaan. Het handhaven van het eenrichtingsverkeer op de Wisseling vormt de beste waarborg voor een veilige verkeerssituatie. Bovendien is het vrijwel onmogelijk om hier een profielbreedte te realiseren waarop tweerichtingsverkeer zou kunnen worden ingesteld. Een en ander wordt in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

4.4 Stedenbouwkundig plan/Beeldregieplan december 2008

Op basis van de koerscorrecties die in de voorgaande paragrafen zijn beschreven, is onderstaand stedenbouwkundig plan, als onderdeel van het Beeldregieplan opgesteld. Dit plan is gebaseerd op een vrije ligging van het voormalige postkantoor, waarbij alleen aan de noordgevel van dit gebouw extra bouwvolume wordt toegevoegd. Hiermee wordt het markante postkantoorgebouw maximaal gerespecteerd en behoudt het marktplein een optimale visuele relatie met het aanliggende water van de Dedemsvaart.

Om voor de toekomst qua programmaontwikkeling de nodige flexibiliteit te kunnen inbouwen, is de oorspronkelijke optie (met het voormalige postkantoor als onderdeel van de oost- en zuidwand van het marktplein) als gelijkwaardig alternatief gehandhaafd.

Deze twee opties vormen de stedenbouwkundige pijler van deze strategische centrumvisie en zijn als zodanig direct maatgevend voor de verdere ontwikkeling van het centrum van Dedemsvaart.

In het Beeldregieplan van december 2008 van bureau Van den Oever, Zaaijer & Partners, worden deze planvarianten door stedenbouwkundige Chris Zwiers als volgt toegelicht.

"Uit de historie blijkt de bijzondere opzet van Dedemsvaart als dorp. Het werkland, de lange lijnen als de Julianastraat, de Moerheimstraat, de Wisseling, de Dedemsvaart en de lange wijkstructuur. Het is belangrijk voor Dedemsvaart om deze bijzondere karakteristiek als identiteitsdrager weer voelbaar te maken. Dit betekent wel dat de 600 meter lange Julianastraat als een kwaliteit moet worden gezien en als eenheid moet worden ingericht. Het betekent ook dat er een parkeervoorziening moet komen, die als scharnier zowel de Julianastraat als de Markt bedient. Dit in relatie tot de afstanden naar de verschillende functies en verblijfsgebieden. Een parkeervoorziening op de locatie tussen de Prins Bernhardstraat en de Tuinstraat krijgt voetgangersuitgangen aan de Marktzijde en Julianastraat, eventueel gecombineerd met het gebouw "het centrum" waarin zich naast het wonen ook winkels, maatschappelijke voorzieningen, commerciële functies en horeca bevinden. Een nieuw ontwerp voor De Markt zal in eerste instantie een hoogwaardige verblijfskwaliteit moeten genereren. Vanwege de centrale ligging van De Markt zal de functie van het maaiveldparkeren (deels) gehandhaafd moeten worden. De Markt zal primair worden ingericht als een fraai geklinkerd verblijfsgebied, waarbij de parkeerindeling op een subtiele, ondergeschikte wijze in het pleinontwerp wordt geïntegreerd.

Het stedenbouwkundige plan gaat uit van een ruimtelijk raamwerk met een flexibele invulling op de verschillende locaties. Dit betekent dat binnen de gestelde kwaliteitskaders geschoven kan worden met programma's en functies. Daarnaast zijn in het kader van de faseerbaarheid alle ontwikkelingen separaat en onafhankelijk van elkaar te realiseren. Om deze flexibiliteit en faseerbaarheid nog meer te vergroten is gekozen voor twee ruimtelijke opties voor de wijze waarop het oude postkantoor stedenbouwkundig in het pleinontwerp is opgenomen. Afhankelijk van de winkelverplaatsingen en programma's op andere locaties kan voor één van beide opties gekozen worden.

Optie 1 (figuur 7) kan worden samengevat als een "nieuwe voorkant". De ruimte achter het postkantoor wordt zodanig bebouwd dat er doorzichten ontstaan naar de open ruimte van de Wisseling. De locatie van de voormalige supermarkt kan naar achter toe uitgebouwd worden en ingevuld in Rietveld-stijl of aansluitend op de structuur en maat van- en rond de Markt.

Optie 2 (figuur 8) behelst het aansluiten van de nieuwe voorkant achter het voormalige postkantoor op de markt wand. De Markt wordt kleiner en er ontstaat een locatie met wisselende functies. Er is geen ruimte meer voor doorzichten naar de Wisseling; de Markt wordt stevig omsloten. Het stedenbouwkundige plan behelst ook het ruimtelijk betrekken van de Dedemsvaart bij het centrum. Dit wordt gerealiseerd door de ruimtelijke kwaliteit langs de oever te vergroten. De zichtbaarheid wordt versterkt en de inrichting van De Wisseling wordt als verblijfsgebied vormgegeven.

Door een eenduidige samenhang binnen het openbaar gebied te realiseren, die als verbindende factor gaat werken, komt de grote differentiatie van verschijningsvormen van woningen en winkels goed tot zijn recht en wordt deze karakteristiek versterkt. De Markt als bijzondere ruimte zal beter begeleid en begrensd worden door de nieuwe opzet. De nieuwe ontwikkelingen zijn allen georiënteerd op De Markt en daarnaast zal de nieuwe inrichting van het plein veel meer als een tapijt de huiskamersfeer van het dorp oproepen. Ook hier geldt het principe van 'shared space' en komen er minder parkeerplaatsen op De Markt. Het verkeersbeeld moet helder en gebruiksvriendelijk zijn met een goede doorstroming. Dit is een van de redenen waarom de Tuinstraat alleen nog maar als ontsluitingsstraat voor parkeervoorzieningen dient."



figuur 7, Stedenbouwkundige basis van deze Strategische Visie; optie 1



figuur 8, Stedenbouwkundige basis van deze Strategische Visie; optie 2

4.5 Beeldregie

Naast de beide stedenbouwkundige plan-opties is in het Beeldregieplan aangegeven welke ruimtelijk-architectonische richtlijnen er moeten worden gehanteerd bij de verdere planuitwerking. Dit is zowel voor de architectuur als voor de openbare ruimte uitgewerkt. Het voert voor deze Strategische Visie te ver om deze richtlijnen in dit hoofdrapport uitvoerig te beschrijven. Hiervoor wordt verwezen naar het Beeldregieplan dat integraal in het bijlagenrapport is opgenomen. In het navolgende zal uitsluitend bij de hoofdlijnen van de beeldregie worden stilgestaan.

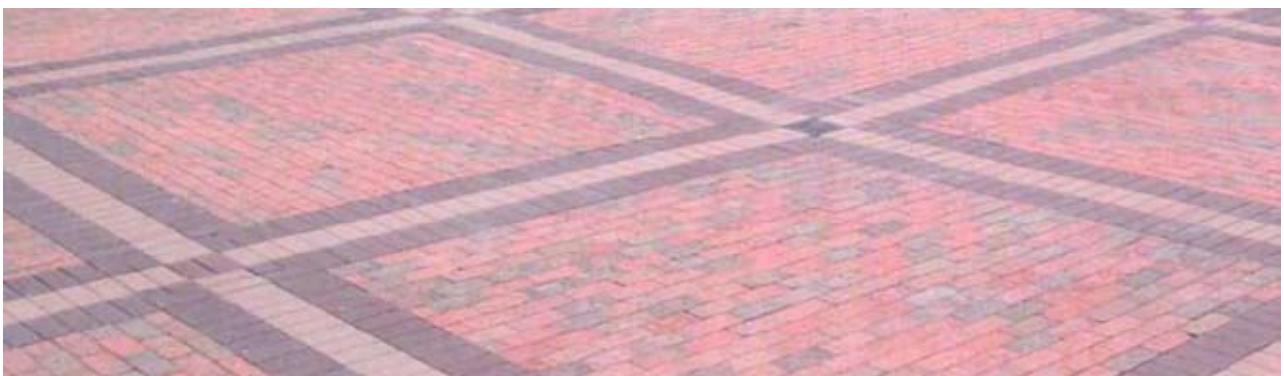
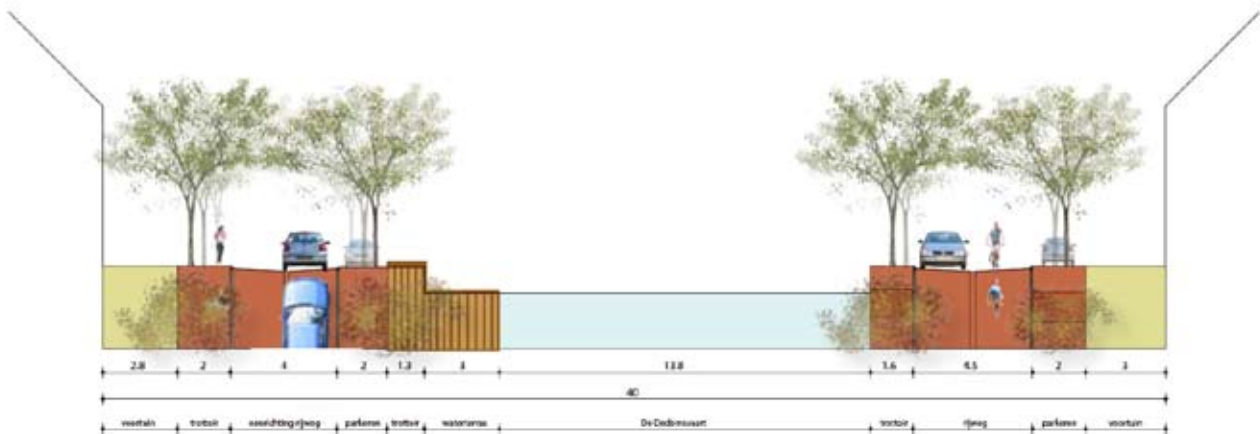
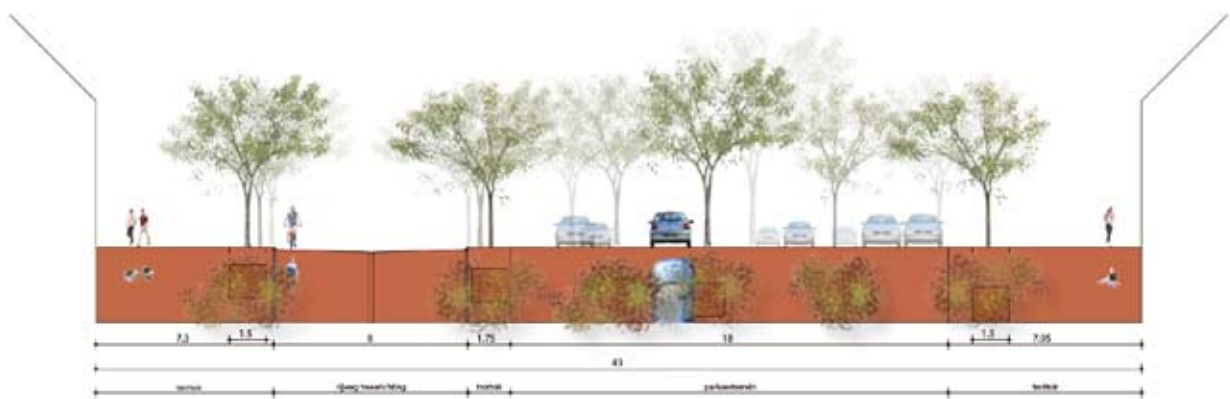
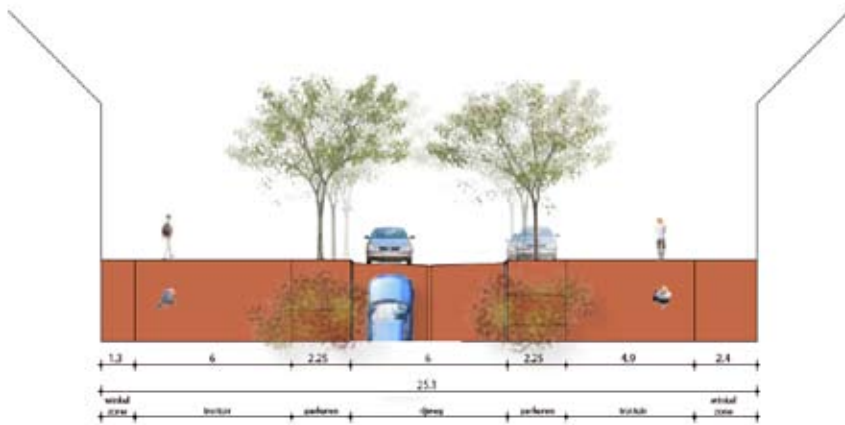
Wat voor de beeldregie van de architectuur een belangrijke hoofdlijn vormt, is dat bouwmassa's op een dusdanige wijze moeten worden geparcelleerd, dat de relatief grote bouwvolumes zich naadloos voegen in de korrelgrootte van de bestaande omliggende centrumbebouwing van Dedemsvaart. Deze kwaliteiten zijn in de beide stedenbouwkundige planvarianten van de vorige paragraaf verwerkt. In deze ontwerpen is aan de gedifferentieerde kappenstructuur van de bebouwing goed zichtbaar dat de nieuwbouw zich vanzelfsprekend voegt in de relatief kleinschalige stedenbouwkundige context.

De beeldregie van de openbare ruimte is gebaseerd op het ontwikkelen van een huisstijl van voornamelijk gebakken bestratingsmateriaal. Binnen een -van gevel tot gevel- te bestraten gebied kan de rijloper voor autoverkeer met natuursteen(achtige) stroken worden aangegeven. Daarnaast zal de groenstructuur een stevig facelift krijgen. De voorgestelde herprofilering van de Julianastraat (van twee gescheiden rijbanen met eenrichtingsverkeer naar één rijbaan met tweerichtingsverkeer) zal het mogelijk maken om hier een forse laanbeplanting te ontwikkelen.

Om inzicht te geven in de beoogde sferen voor de architectuur en de openbare ruimte is op de volgende drie pagina's een collage gemaakt van referentiebeelden zoals deze in het Beeldregieplan zijn opgenomen.



figuur 9. Collage beoogde sfeerbeelden architectuur



figuur 10, Collage beoogde sferbeelden openbare ruimte



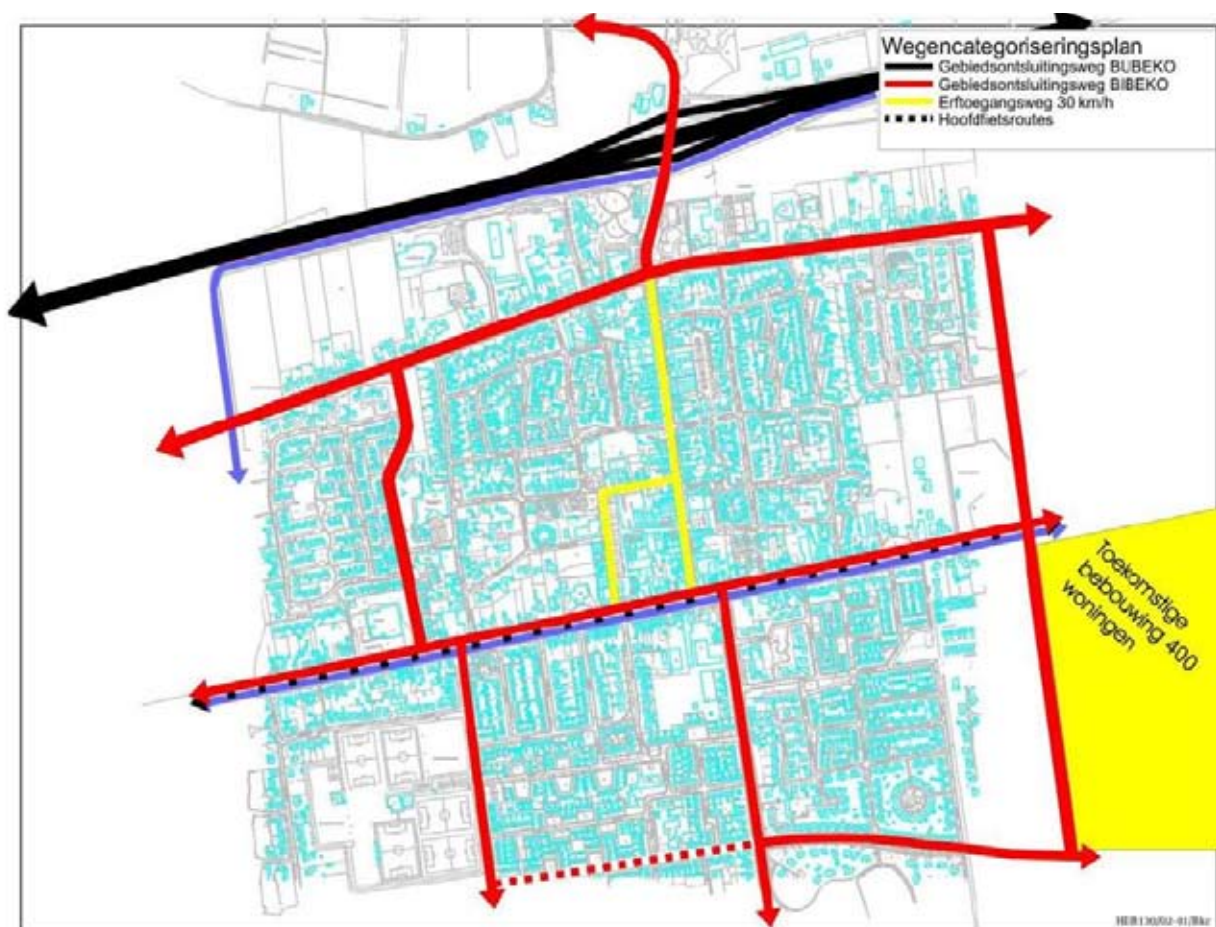


Verkeer en parkeren

Doel van dit onderdeel van deze Strategische Visie was te komen tot een complete en voor de gebruikers logische verkeerscirculatie, rekening houdend met de bestaande hoofdontsluitingsstructuur en een goede ontsluiting voor de aanwezige bronpunten en parkeerplaatsen.

Dit planonderdeel is opgesteld door Bureau Goudappel Coffeng. De plan- en modelvorming met betrekking tot verkeer en parkeren heeft steeds interactief met de stedenbouwkundige planvorming plaatsgevonden. De oplossingen met betrekking tot de verkeers- en parkeersituatie zijn steeds in intensieve samenspraak met de gemeentelijke projectgroep en de 'Adviesgroep Plus' opgesteld.

In drie bijeenkomsten met de 'Adviesgroep Plus' zijn achtereenvolgens de knelpunten bepaald, oplossingen bedacht en voorkeuren uitgesproken.



figuur 11, Huidige wegencategorisering

5.1 Verkeerscirculatie

Op het gebied van de verkeerscirculatie zijn er vooral knelpunten ten aanzien van de doorstroming op de twee enkele rijbanen van de Julianastraat (blokkades). Op verschillende straten rond het centrum ontstaan problemen door lossende vrachtwagens. Tevens wordt door de 'Adviesgroep Plus' op een aantal wegen sluisverkeer geconstateerd en wordt het als lastig ervaren dat de Wisseling en Julianastraat-zuid slechts in één richting kunnen worden bereden. Tot slot wordt een aantal krappe bochten rond het centrum genoemd.

Om voor deze problemen een oplossing te bieden, zijn drie verkeersvarianten opgesteld, met een verkeersmodel doorgerekend en afgewogen. De varianten hebben de zogenaamde U-hoofdstructuur voor de ontsluiting van de kern Dedemsvaart als basis. De voorkeur wordt uitgesproken voor verkeersvariant 2 (zie figuur 12), waarbij verkeer in twee richtingen gebruik maakt van de Julianastraat-noord en Julianastraat-zuid, de



figuur 12, Drie circulatiemodellen voor het centrumgebied van Dedemsvaart; model 2 kwam als voorkeursmodel naar voren



figuur 13, Huidige verkeerssituatie centrumgebied

Prins Bernhardstraat en de Markt. De Tuinstraat, in de huidige situatie de verbinding tussen de Julianastraat en de Markt, is voor doorgaand verkeer afgesloten. De Wisseling blijft in één richting te berijden. Deze variant geniet de voorkeur, omdat deze ontsluiting vanwege haar geringe profielbreedte niet of nauwelijks geschikt is voor het instellen van tweerichtingsverkeer. Daarnaast speelt de wens om de Wisseling een sterker verblijfskarakter te geven. Druk tweerichtingsverkeer op de Wisseling staat haaks op deze doelstelling en zou bovendien een ongewenste barrière gaan vormen tussen het kernwinkelgebied en het water van de Dedemsvaart. Het handhaven van het huidige verkeersregime op de Wisseling biedt de beste waarborg voor een veilige verkeerssituatie.

In variant 3 is de Wisseling opengesteld voor tweerichtingsverkeer, waarbij de intensiteit oploopt tot circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is te druk om een goede functionele en stedenbouwkundige relatie tussen het

centrumgebied en het water van de Dedemsvaart te kunnen leggen. Bovendien ontstaat er een forse toename van de verkeersdruk op de gehele oost-westverbinding langs de Dedemsvaart. Dit komt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid niet ten goede. Een dergelijke keuze zou in feite ook een functionele verzwakking betekenen van de U-structuur, die als belangrijk doel heeft om het centrumgebied van Dedemsvaart van doorgaand verkeer te ontlasten.

De wijze waarop de drie modellen zijn beoordeeld, is in onderstaande matrix weergegeven:

Criteria	Referentie	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Verblijfsklimaat (A)	-	++	+	0
Verkeersveiligheid centrumgebied (B)	0	0	0	--
Verkeersveiligheid omgeving (C)	-	0	+	0
Bereikbaarheid (D)	-	0	+	+
Helderheid ontsluiting (E)	0	+	++	++
Benutten bestaande U-structuur (F)	0	-	+	-

figuur 15. Beoordeling van de circulatiemodellen in de vorm van een multicriteria analyse

5.2 Bevoorradersverkeer

Een goede bereikbaarheid van de winkels voor bevoorradersverkeer is een van de randvoorwaarden voor een vitaal functionerend centrumgebied. Het is bij herstructurering of nieuwe aanleg van de stedelijke openbare ruimte dan ook van belang, dat een goede afwikkeling van het bevoorradersverkeer van meet af aan in de planvorming wordt meegenomen.

Een aantal knelpunten, genoemd in de workshop, hebben betrekking op het bevoorradersverkeer. Bevoorrading van winkels in het centrumgebied veroorzaakt regelmatig problemen op het gebied van doorstroming op een aantal wegen. Vooral op de Julianastraat-noord en de Tuinstraat ontstaan problemen door bevoorradersverkeer. Speciaal aangelegde laad-/loshavens in de middenberm van de Julianastraat worden 'illegaal' door winkelend publiek gebruikt als extra parkeerplaatsen op drukke momenten. Van 14.00 uur tot 08.00 is parkeren op deze strook overigens wel toegestaan.

Bij de bepaling van de bevoorradersroutes is het zaak rekening te houden met voldoende ruime boogstralen bij bochten. Bij de inrichting van de route is het belangrijk de profielen logisch in te richten. Waar voertuigen vaak stoppen om te laden of te lossen, moet een passeermogelijkheid zijn voor het overige verkeer. Knelpunten op het gebied van doorstroming, die ontstaan door het laden en lossen van vrachtwagens op de rijstrook van de Julianastraat, kunnen alleen worden opgelost door het aanpassen van het profiel van de Julianastraat. Door het opheffen van de gescheiden rijrichtingen ontstaat een passeermogelijkheid. Op het moment dat automobilisten een stilstaande vrachtwagen kunnen passeren, zal de overlast minder groot zijn. De routes voor vrachtverkeer zijn goed te combineren met de voorgestelde verkeersstructuur in variant 2. Ook voor expeditieverkeer geldt dat het centrum vanuit verschillende richtingen is te bereiken en ook via dezelfde route terug te rijden is.

5.3 Parkeersituatie

5.3.1 Uitgangspunten en gehanteerde normcijfers

Voor de toekomstige parkeersituatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- parkeren wordt afgestemd op de toekomstige woon- en winkelsituatie;
- de omvang van de parkeerregulering is afhankelijk van 'schaarste' en ontwikkelingen in de kern.

In de Ruimtelijke Visie van 2007 zijn rond de Markt drie locaties aangegeven waar in de toekomst extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd. Dit gebeurt in de vorm van bouwkundige voorzieningen die worden geïntegreerd met de nieuwe woon-/winkelprojecten. Dit zijn respectievelijk:

90 parkeerplaatsen	hoek Markt/Tuinstraat
140 parkeerplaatsen	Markt/hoek Meester Z. Tijlleen
110 parkeerplaatsen	hoek Markt/Wisseling

Om onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de benodigde parkeercapaciteit in de toekomst is een parkeerbalans opgesteld. Voor de berekening van de toekomstige parkeervraag is per functiesoort (woningen, winkels et cetera) de omvang van deze functie bepaald. Aan elke functie wordt vervolgens een parkeerkcijfer (het aantal benodigde parkeerplaatsen per m² bruto vloeroppervlak) toegewezen. Voor de bepaling van het parkeeraanbod is gebruikgemaakt van de resultaten van het parkeeronderzoek, uitgevoerd door Bureau voor Verkeersadviesing (BVA) in 2006. Aan de hand van de resultaten uit dit onderzoek zijn aanwezigheidspercentages bepaald. Bij deze benadering is rekening gehouden met aan- of juist afwezigheid van groepen parkeerders op verschillende momenten, bijvoorbeeld geen winkelpersoneel op zondag. Hierdoor wordt dubbelgebruik van de parkeerplaats meegenomen voor de toekomst.

In de parkeerbalans voor Dedemsvaart zijn relatief lage parkeernormen gehanteerd. Hiervoor is bewust gekozen om leegstand op de parkeervoorzieningen te voorkomen. Bij het hanteren van een hoge norm neemt de latente vraag toe. Waar parkeerruimte is, zal deze in de toekomst gebruikt gaan worden. In een aantal vergelijkbare kernen (inwoneraantallen en centrumgebieden) zijn deze praktijknormen met succes toegepast in het parkeerbeleid. Er is geen sprake van een overdruk. Het betreft de volgende kernen met gehanteerde normen:

· Holten:	3,1	plaatsen/100 m ² bvo
· Rijssen:	3,25	plaatsen/100m ² bvo
· Hardenberg:	2,5	plaatsen/100m ² bvo
· Ootmarsum:	2,9	plaatsen/100m ² bvo
· Wijhe:	3,0	plaatsen/100m ² bvo
· Dedemsvaart:	3,85	(3,5 + 10% groei = 3,85) plaatsen/100 m ² bvo.

Voor bestaande winkels is de norm gesteld op 3,5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Voor het toe te voegen winkelvloeroppervlak is uitgegaan van een parkeerkcijfer van 3,85 parkeerplaatsen per 100 m² winkelvloeroppervlak. Dit getal is opgebouwd uit een actuele parkeerbehoefte van 3,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, vermeerderd met 10% autonome groei in de periode van 2009 tot 2020.

De drie supermarkten rond het marktplein zijn het meest bepalend voor de te realiseren parkeercapaciteit in het kernwinkelgebied. Deze parkeercapaciteit zal voor een beperkt gedeelte op het maaiveld van het marktplein worden gerealiseerd. De benodigde parkeercapaciteit rond het marktplein zal merendeels als gebouwde parkeervoorziening worden geïntegreerd met de drie nieuwe woon-/winkelprojecten die hier worden gerealiseerd.

Tot het jaar 2020 zullen in totaal 126 woningen worden toegevoegd in het gebied rond de Markt. Met betrekking tot de parkeerbehoefte die voortvloeit uit deze nieuw te realiseren woningen is een parkeerberekening uitgevoerd. Gerekend is met één norm voor alle toe te voegen woningen. Deze is gesteld op 1,65 parkeerplaatsen per woning. In de berekening is de parkeernorm verdeeld in 1,35 parkeerplaats voor bewoners op eigen terrein en 0,3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte. Voor een nadere toelichting van de woon- en winkelprogramma's wordt verwezen naar de hoofdstukken 6 en 7.

5.3.2 Resultaten parkeerbalans 2020

De resultaten van de berekening zijn verdeeld over drie dagdelen, de werkdagochtend, middag en de zaterdagochtend. De werkdag is in dit geval de woensdag, omdat op deze dag de weekmarkt plaatsvindt op

de Markt. Dit gaat ten koste van de capaciteit van het aantal parkeerplaatsen. Om dit verschil inzichtelijk te maken, is gekozen de berekening voor de woensdag te maken.

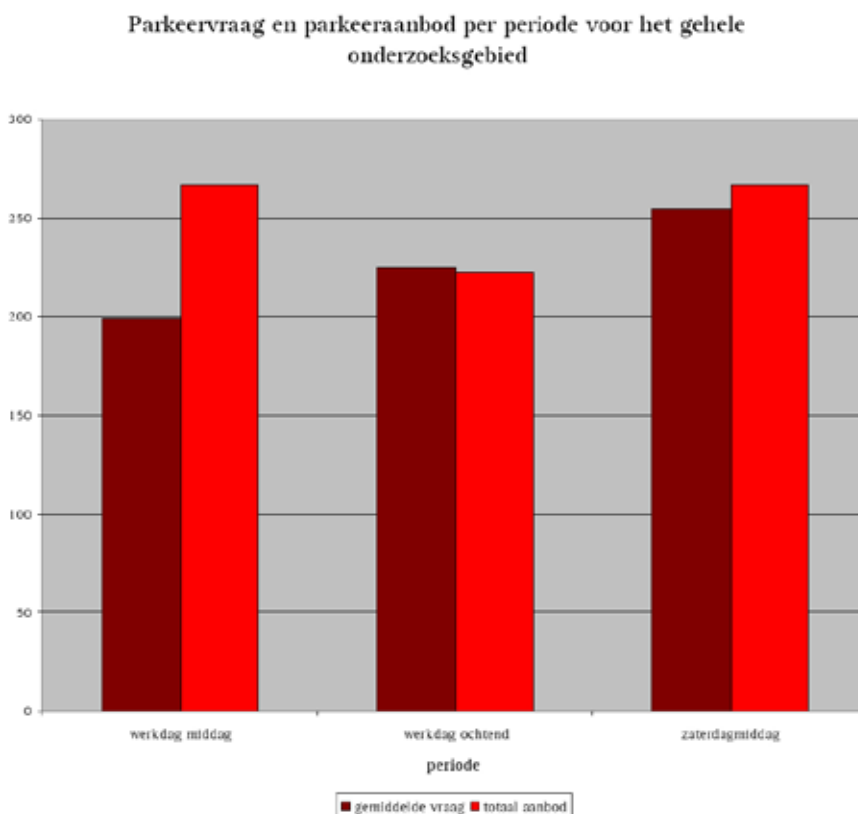
Bij de parkeerbalans zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: Toevoeging van 126 woningen in het gebied rond de Markt.

- concentratie en uitbreiding van 4.500 m² bvo voor drie supermarkten;
- een parkeernorm van 1,65 voor woningen en 3,85 voor supermarkten per 100 m² bvo (sec voor de toevoeging);
- 340 nieuwe parkeerplaatsen (Blok 2 West: 140 + Blok 1 Noord: 90 + Blok 3 Zuid: 110);
- afname 73 parkeerplaatsen: Van Marlelaan (20), Tuinstraat (6) en Markt (47);
- een toevoeging van netto 267 parkeerplaatsen op drie locaties (ten westen, ten noorden en ten zuiden van de Markt); parkeerterrein bij de kerk wordt (vooralsnog) niet meegenomen.

In de hoofdstukken 6 en 7 wordt nader ingegaan op de programmatische onderbouwing van het toe te voegen woningaantal en het nieuw te realiseren winkelloppervlak.

De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW-publicatie Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV) (woningen werkdagochtend en werkdagmiddag 50% en op zaterdagmiddag 60%; winkels werkdagochtend 70%, werkdagmiddag 55% en zaterdagmiddag 75%).

Laatstgenoemde punt geeft aan hoeveel procent van de bewoners op welk moment van de dag gemiddeld parkeert. Deze cijfers zijn van belang, omdat een deel van de parkeervoorziening op bepaalde tijden vol staat met voertuigen. Uiteindelijk is aan de hand van deze invoer in de parkeerbalans de vraag berekend. Deze uitkomst is afgezet tegen het totale toekomstige parkeeraanbod. In de onderstaande grafiek zijn de uitkomsten als staafdiagram weergegeven.



figuur 16. Parkeerbalans voor het planjaar 2020

In de grafiek is te zien dat de bezettingsgraad op de werkdagochtend het hoogst is. Dit heeft te maken met de weekmarkt die op dat moment wordt gehouden. In de huidige situatie gaat dit ten koste van een parkeercapaciteit van 45 plaatsen. Dit gegeven is op dezelfde wijze verwerkt in de parkeerbalans van het jaar 2020. Omdat een weekmarkt relatief kort duurt, is besloten dit moment niet als maatgevend te beschouwen. In plaats daarvan wordt de zaterdagmiddag als maatgevend beschouwd. Op het drukste moment is op zaterdag 95% van de plekken bezet. De gehanteerde norm is een maximale bezettingsgraad van 85%. Om aan deze 85% te kunnen voldoen, moet de capaciteit worden uitgebreid met circa 50 plaatsen. In het beeldregieplan is (ten opzichte van de Ruimtelijke Visie) het project ten Noorden van de Markt vergroot. Dit betreft de locatie direct ten oosten van de kerk, direct grenzend aan de Prins Bernhardstraat. Door deze verruiming ontstaat ook een ruimere mogelijkheid voor een gebouwde parkeervoorziening die gedeeltelijk door centrumbezoekers kan worden gebruikt. Bij een ontwerpend onderzoek naar de effecten van de herprofilering van de Julianastraat (van twee gescheiden rijbanen naar een enkelvoudig wegprofiel) is vast komen te staan dat de parkeercapaciteit hier met circa 20 plaatsen zal kunnen toenemen. Eindconclusie van het parkeeronderzoek is dat het fysiek goed mogelijk is om de in de toekomst benodigde parkeercapaciteit in het centrumgebied te realiseren.



Woningbouwprogramma

De basis voor het woningbouwprogramma wordt gevormd door het gemeentelijk Woonplan 2008-2012, dat op 8 januari 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld. Voor de plannen in het centrumgebied van Dedemsvaart zijn de woningbouwaantallen uit het woonplan nader gespecificeerd en verfijnd. Specifieke aandacht gaat uit naar de volgende doelgroepen.

In de eerste plaats zijn dit de jongeren en starters. Jongeren willen graag in het centrum wonen, stellen geen hoge eisen aan comfort en grootte van de woning, maar willen vooral betaalbaar wonen. Voor deze doelgroep zal dus aanbod in de huursector en de goedkope koopsector moeten worden gegenereerd.

De tweede doelgroep bestaat uit senioren (55 plussers, die geen inwonende kinderen meer hebben). Slechts een beperkt deel van deze doelgroep wil in een appartement wonen. Deze groep is in de regel kapitaalkrachtig (doorstromers), maar weinig 'verhuisgeneigd'. De doelgroep is relatief groot, bovendien neemt de vraag van deze doelgroep toe, wanneer de kredietcrisis als tijdelijk fenomeen buiten beschouwing wordt gelaten. Deze doelgroep wil ruim en comfortabel wonen. Een groot deel van deze doelgroep wil ook huren.

De derde doelgroep wordt gevormd door alleenstaanden.

Voor de kleinere appartementen (jongeren, starters en alleenstaanden) wordt een gemiddeld vloeroppervlak van 70 m² tot 80 m² gehanteerd. De vraag naar huurappartementen voor deze doelgroep is op dit moment twee keer zo groot als de vraag naar koopappartementen. Voor kleinere koopappartementen dient in Dedemsvaart een bedrag van maximaal € 172.000,- als marktconforme koopsom te worden aangehouden.

Appartementen voor senioren zijn gemiddeld niet kleiner dan 100 m². In dit segment bestaat reeds een overaanbod van appartementen tussen € 200.000,- en € 250.000,-. Het nieuwbouwprogramma is op dit moment nog relatief sterk gefocust op dit middensegment en zou juist meer goedkope en juist ook duurdere appartementen (vanaf € 250.000,-) moeten kennen.

In het navolgende schema is een inschatting gemaakt van het meest marktconforme woonprogramma voor het centrumgebied van Dedemsvaart, een en ander naar de wetenschap van november 2008. Hierbij zijn de woningaantallen afgestemd op de geschetste bouwvolumes in de stedenbouwkundige plannen (paragraaf 4.5).

Locatie	Aantal	Segment	Doelgroep
Hoek Markt/Tuinstraat	25	huur en/of goedkope koop	starters/ alleenstaanden
Westzijde Markt (Meester Z. Tijllaan)	20	huur	starters en senioren
idem	10	tot € 170.000,--	jongeren
idem	10	vanaf € 250.000,--	senioren
Prins Bernhardstraat	25	huur en koop gemixt	starters, alleenstaanden senioren
Hoek Markt/Wisseling	15	tot € 170.000,--	starters
idem	17	€ 250.000,--	senioren
idem	4	penthouses	senioren
Hoek Julianastraat/Moerheimstraat	12	tot € 170.000,--	starters/ alleenstaanden
idem	13	€ 250.000,--	senioren
Supermarktlocatie Julianastraat	32	grondgebonden woningen	senioren en gezinnen
idem	6	appartementen	senioren

Voor het totale centrumgebied van Dedemsvaart betekent dit een realisatie van 189 woningen. Van deze 189 woningen zullen er 126 in de drie projecten rond de Markt worden gerealiseerd. De fasering van de nieuw te realiseren woningen zal projectgewijs plaatsvinden.



Ontwikkeling van het winkelbestand in het centrum van Dedemsvaart

7.1 Brancherapport Dedemsvaart

Om de toekomstige kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkelingsmogelijkheden van het winkelareaal van Dedemsvaart in kaart te brengen is in januari 2009 het Brancherapport Dedemsvaart opgesteld. Dit rapport is onverkort in het bijlagenrapport opgenomen. Dit hoofdstuk beperkt zich tot de hoofdlijnen van dit rapport.

Het rapport gaat in op de huidige situatie, de voorziene herontwikkeling en waar mogelijk uitbreiding van de winkelfuncties in Dedemsvaart. Het merendeel van het bestaande aanbod in Dedemsvaart wordt gevormd door zelfstandige lokale ondernemers. In dit rapport is getracht een goede wisselwerking te laten plaatsvinden tussen de belangen van zittende ondernemers en maatschappelijke belangen. De aanbevelingen in het rapport hebben een indicatief karakter, het schetst nadrukkelijk een profiel van de invullingsmogelijkheden.

Op basis van een analyse van de marktcontext, koopstromen en benchmark is een kwantitatieve inkadering gegeven van het huidige winkelaanbod in Dedemsvaart. Vervolgens is een inschatting gemaakt op basis van berekeningen in welke branche er marktruimte is.

7.1.1 Huidig winkelaanbod en positionering

Een zeer voornaam deel van het aanbod in Dedemsvaart is gelegen in centrumgebied gelegen. Het centrumgebied wordt gevormd door de Markt, Wisseling, Marktstraat en Julianastraat.

Winkelgebied	Totaal wvo ¹ m ²	Leegstand m ²	Dagelijks m ²	Mode en luxe m ²	Vrije tijd m ²	In/om huis m ²	Overig m ²
Centrum Dedemsvaart	19.054	1.450	3.072	7.891	1.316	2.716	1.785
Bebouwde kom	9.004	1.100	40	35	182	7.397	250
Buiten bebouwde kom	2.036	-	36	50	-	1.950	-

Detailhandelstructuur kern Dedemsvaart naar type winkelconcentratie (in m²)

Branches in volumineuze goederen (tuincentra, bouwmarkten, keukens, woninginrichting) zijn grotendeels buiten het centrum gevestigd. Deze branches vallen onder de noemer perifere detailhandelsvestiging (PDV) en zijn vanwege het volumineuze karakter van de goederen niet geschikt voor het centrum. Hiervoor is een locatie beschikbaar (Moerwijk) waar momenteel een bouwmarkt is gevestigd. Deze locatie heeft nog ruimte voor verdere perifere detailhandelsvestiging. Daarnaast is het Mercatorterrein in ontwikkeling. De komende jaren, zo is de huidige planning, zal dit terrein 2 ha perifere detailhandelsvestiging kunnen herbergen. Verder zijn er twee grote meubelzaken gevestigd op afzonderlijke locaties buiten het centrum.

Positionering centrum Dedemsvaart

Het centrum van Dedemsvaart dient te functioneren als een koopcentrum met een bovenlokale verzorgingsfunctie voor de direct omliggende kernen. Deze functie houdt in dat het (winkel)aanbod in het centrum de volgende karakteristieken dient te hebben:

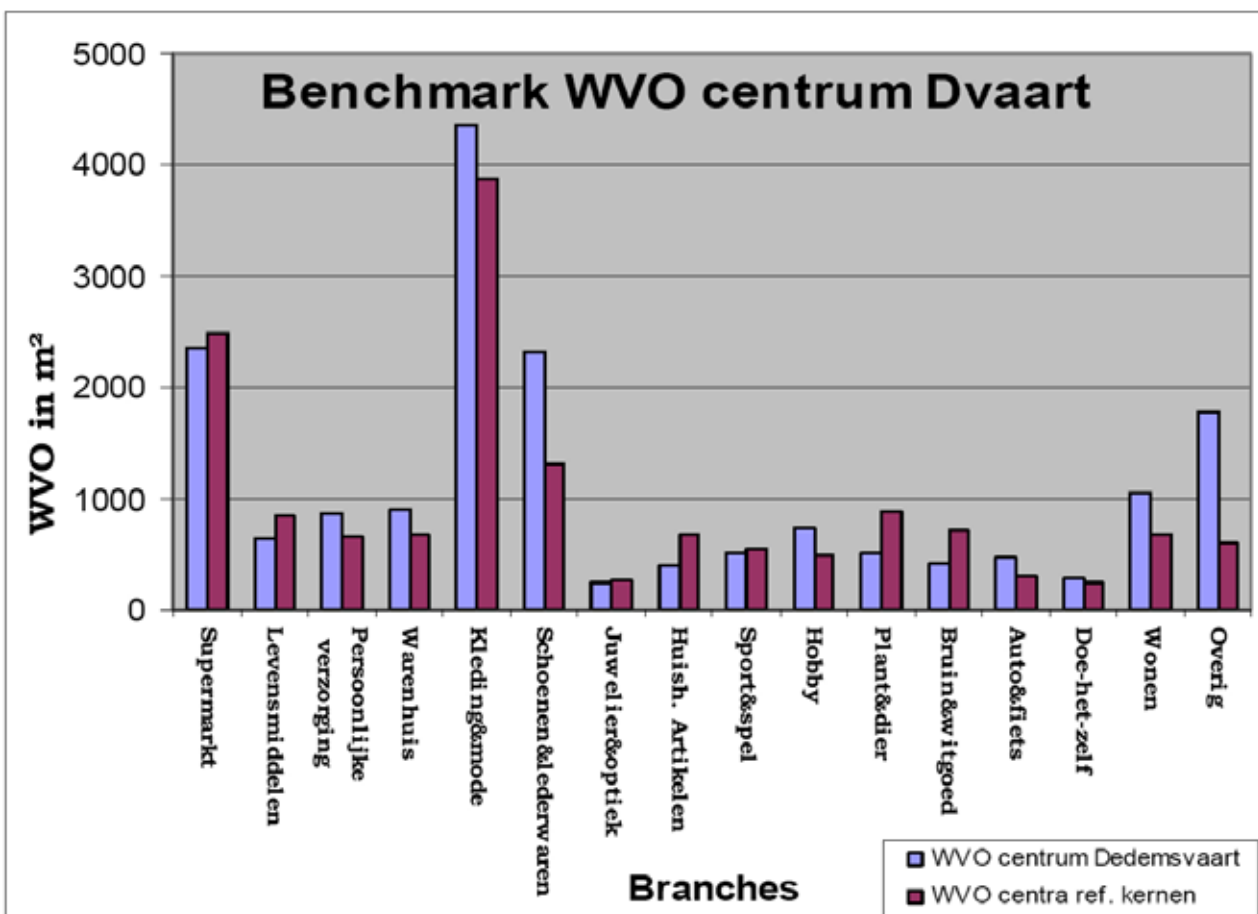
- meerdere supermarkten in verschillende segmenten en versspecialisten die aansluiten bij het aanwezig draagvlak vanuit de bovenlokale verzorgingsfunctie;
- een pakket niet-dagelijkse winkels in het kernwinkelgebied. Doelgericht aankopen met daarbij een (beperkte) winkelfunctie;
- aansluitend bij deze winkelfunctie een functie voor vermaak, de aanwezige daghoreca is hierbij belangrijk om het verblijf in het centrum te stimuleren;
- versterking van de koopfunctie houdt in dat er voldoende parkeerplaatsen dienen te zijn en dat deze bovendien goed bereikbaar moeten zijn;
- de inrichting van de openbare ruimte moet aansluiten bij de functie van koopcentrum.

Voor het verkrijgen van kwantitatief inzicht in de huidige detailhandelspositie van Dedemsvaart wordt de (hoofd)branchering vergeleken met die van kernen met eenzelfde omvang. De vergelijking toont in welke branches in Dedemsvaart er ruimte is voor uitbreiding van het aanbod, waar het aanbod evenwichtig is en waar een overaanbod is.

De volgende kernen zijn gebruikt als referentieplaatsen:

- Beilen, het grootste dorp van de gemeente Midden-Drenthe.
- Goor, binnen de gemeente Hof van Twente de grootste kern.
- Klazienaveen, na Emmen het grootste dorp in de gemeente Emmen.
- Ommen, de grootste kern binnen de gelijknamige gemeente.

In het navolgende staafdiagram is het winkelareaal in het centrum van Dedemsvaart vergeleken met het detailhandelsaanbod in de centra van de vier referentieplaatsen.



figuur 17. Benchmark winkelcentra WVO Dedemsvaart

Conclusies winkelaanbod centrum Dedemsvaart

Uit de analyse van het detailhandelsaanbod kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- levensmiddelen: supermarkten uitbreiden naar hedendaagse maat. Eventuele uitbreiding/toevoeging van het aanbod versnookels en overige levensmiddelen;
- schoenen en lederwaren: eventueel een nieuwe aanbieder in het hoogste segment;
- bruin- en witgoed: toevoeging mogelijk;
- huishoudelijke artikelen: beperkte toevoeging mogelijk;
- boeken, tijdschriften en cd's: mogelijkheid tot toevoeging boekenspecialzaak.

Naast de puur kwantitatieve gronden voor toevoeging van winkelbedrijven bestaan in Dedemsvaart ook ontwikkelingspotenties om de volgende kwalitatieve redenen:

1. als gevolg van verplaatsingsbehoefte van ondernemers;
2. uit de behoefte van individuele ondernemers om hun formule te verbeteren;
3. als gevolg van groei van de onderneming.

7.1.2 Trends en ontwikkelingen aan de vraagzijde

De 'grillige' en kritische consument

De vragen en eisen van consumenten zijn continu aan verandering onderhevig. Door toenemende individualisering kunnen we echter steeds minder van 'de' consument spreken. Een grotere verscheidenheid aan culturen, leefstijlen en huishoudens leidt tot een sterke toename van het aantal doelgroepen en nichemarkten. Maar ook het (koop)gedrag van de individuele consument wordt steeds minder eenduidig. Zo kan één en dezelfde consument een grote supermarkt bezoeken voor zijn wekelijkse boodschappen, een kleinere supermarkt voor boodschappen tussendoor en de discountsupermarkt voor een beperkt aantal goedkope artikelen.

Recreatief winkelen neemt toe

'De vrije tijd voor de consument neemt gemiddeld toe'. Dit is een zichtbare trend. Tegelijkertijd nemen de mogelijkheden om die vrije tijd te besteden nog veel sneller toe, waardoor de consument vrije tijd als een schaars goed blijft ervaren. Een consument heeft veel minder 'zin' om tijd te besteden aan de aanschaf van zijn wekelijkse boodschappen. Voor recreatief winkelen naar meer duurzame goederen wordt wel meer tijd ingeruimd, maar dan dient het winkelen ook een persoonlijke beleving te zijn.

De consument vraagt een compleet aanbod

De consument eist een compleet aanbod en keuze, of het nu gaat om levensmiddelen, mode of meubelen. Winkelgebieden worden groter. Ook van winkels zelf neemt de winkelvloeroppervlakte (wvo) toe. Zo was bijvoorbeeld een supermarkt van 600 à 800 m² wvo enkele jaren geleden voldoende groot. Nu heeft een volwaardige supermarkt al gauw het dubbele oppervlak nodig.

Alle geschetste trends en ontwikkelingen in de detailhandel zijn in meer of in mindere mate van invloed op en van belang bij de ontwikkelingen van het centrumplan. Met de kenmerken van een koopcentrum met daarbij een lokale verzorgingsfunctie in het achterhoofd, zijn de volgende onderwerpen als voornaamste aandachtspunten gedistilleerd:

- Recreatief winkelen (funshoppen) neemt toe. De consument wil tijdens het winkelen worden vermaakt (horeca en leisure) in een attractieve ruimtelijke context.
- De consument is veeleisender geworden en stelt hoge eisen aan variatie van een winkelarea met de daarbij horende voorzieningen zoals comfortabel en dichtbij parkeren.
- Schaalvergroting. Dit speelt vooral bij de supermarkten, wiens assortiment nog altijd groeiend is. In Dedemsvaart groeien de supermarkten uit hun jasje. Er moet kunnen worden voldaan aan de uitbreidingsvraag.

7.1.3 Marktruimte ontwikkeling nieuw detailhandelsaanbod

Op basis van de confrontatie van de aanbodzijde met de trends en ontwikkelingen aan de vraagzijde, is in het onderstaande schema in kaart gebracht welke toekomstige marktruimte er voor de diverse branches in Dedemsvaart is. De gebruikte gegevens komen uit het koopstromenonderzoek 2005, het Locatus-bestand 2008, het HoofdBedrijfschap Detailhandel (HBD) en de Retailverkenner (programma Seinpost).

Marktruimte huidige situatie versus huidig aanbod 2008					
<i>Branche</i>	<i>Binding</i>	<i>Toevloei</i>	<i>Mogelijk m² WVO</i>	<i>Aanwezige m² wvo</i>	<i>Ruimte?</i>
Supermarkten	95%	30%	4.380	3.170	1.210
Versspecialisten en drogist	95%	30%	1.704	1.630	75
Kleding	50%	50%	3.080	4.050	-
Schoenen en lederwaren	65%	50%	1.100	439 (exclusief 1.900 m ² Bristol en Scapino)	+/-
Huishoudelijk	82%	40%	1.083	398 (exclusief 890 m ² Hema)	+/-
Elektro	84%	41%	1.106	679	427
Bloemen en planten	90%	20%	802	344 (exclusief tuincentra)	+/-

figuur 18. Berekening marktruimte. Bron: Seinpost adviesbureau

Op grond van bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat er marktruimte is voor supermarkten en elektro (bruin- en witgoed).

Voor de branches huishoudelijk, luxe schoenen en lederwaren en bloemen en planten geldt dat het aanbod wordt vertroebeld door grote aanbieders als respectievelijk Hema, Scapino/Bristol en de tuincentra. Deze grotere winkels voeren een deelasortiment dat duidelijk overlap heeft met de specialistische zaken. Indicatief zou voor dergelijke branches ruimte zijn voor een extra specialistische aanbieder, waarbij het onderscheidend vermogen belangrijk is (specialist versus generalist/warenhuis/discount).

In de volgende tabel wordt een indicatie gegeven van de mogelijk toe te voegen metrage en formules in de branches waar op basis van de benchmark en de berekening van de marktruimte mogelijkheden zijn.

Branche	m ² bvo	Doel	Voorbeeldformules
Levensmiddelen	Jumbo: + 800 C1000: + 500 Aldi: + 500	Schaalvergroting supermarkten	Jumbo, C1000, Aldi
Versterking versclusters	100	Toevoeging versclusters	Jamin, chocolaterie, kaas/noten, viszaak
Bruin & Witgoed	750	Toevoeging formule	Dixons, It's
Huishoudelijk	250	Toevoeging formule	Blokker, Xenos
Horeca/leisure	200	Toevoeging daghoreca/vermaak	Lunchroom

Gelet op de marktcontext van Dedemsvaart in combinatie met het bestaande detailhandelsaanbod zijn er in de overige branches geen toevoegingsmogelijkheden. Wel moet aan zittende ondernemers de mogelijkheid worden geboden om uit te breiden/te verplaatsen in verband met schaalvergroting.

De cijfers dienen te worden gebruikt als leidraad en niet als dictaat voor de toe te voegen verkoopvloeroppervlakte in Dedemsvaart. De praktijk in Dedemsvaart heeft bewezen dat de cijfers niet altijd overeenkomen met de bestaande situatie. Een voorbeeld hierbij: de kwantitatieve analyse geeft aan dat er in Dedemsvaart een overaanbod is in de branche kleding. Toch blijkt uit de praktijk dat de aanbieders in de branche het goed doen en er zelfs bij enkele ondernemers een uitbreidings-/verplaatsingsbehoefte bestaat.

7.2 Ruimte vraag detailhandel in het kader van de centrumontwikkeling

Wanneer de drie supermarkten -op basis van hun actuele ruimtebehoefte- zich rond het marktplein zouden vestigen, zou dit betekenen dat er 5.500 m² nieuw winkelloppervlak zou moeten worden gerealiseerd. Indien het huidige pand van de C1000 (1.500 m² winkelvloeroppervlak) zijn functie als supermarkt behoudt, dan dient er 4.000 m² nieuw winkelvloeroppervlak te worden gerealiseerd.

Voor de overige detailhandel is voor de realisatie van nieuwe winkelruimte een oppervlakte van circa 500 m² als uitgangspunt genomen. Dit oppervlak ligt ruim onder het gemiddelde van het koopstromenonderzoek en de benchmarkanalyse, zie vorige paragraaf. De reden om deze oppervlakte vrij conservatief in te schatten, is dat er bijvoorbeeld op diverse locaties (onder andere de locatie van de voormalige Super de Boer) ruimte is om nieuw winkelloppervlak in de vorm van herontwikkeling te realiseren.

7.3 Vervolgtraject invulling gewenste branchering: Branche Advies Commissie

Ten behoeve van de realisatie van de gewenste branchering van het kernwinkelgebied zal een Branche Advies Commissie (BAC) in het leven worden geroepen. In deze commissie worden belangen en kennis ten aanzien van de toekomstige winkelinvulling samengebracht. De BAC zal in eerste instantie worden belast met het maken van de verfijningslag van de branchenota in de vorm van een brancheringsvisie voor het kernwinkelgebied van Dedemsvaart.

In deze brancheringsvisie wordt het invullingsprofiel van het winkelbestand bepaald op basis van een visie op het totale centrum, de markttechnische mogelijkheden van en de dynamiek binnen de verschillende branches. Daarnaast worden ook economische en commerciële richtlijnen voor de te selecteren ondernemers geformuleerd. Deze visie is de leidraad in het verhuur-/verkoopproces. De visie schetst nadrukkelijk het profiel van de invulling en werkt als een richtsnoer waarbinnen nog uitwerkingsvrijheid bestaat om te kunnen inspelen

op actuele ontwikkelingen in de markt. Dit betekent dat in de visie geen concrete winkelnamen zullen worden genoemd, mede om te voorkomen dat de positie in de onderhandelingen wordt aangetast. Verder worden gewenste branches binnen bepaalde marges beschreven om de genoemde uitwerkingsvrijheid bij de feitelijke verhuur/verkoop te waarborgen. In de branchering kunnen per deelgebied verschillende accenten worden gelegd.

Daarnaast is de rol van de BAC adviserend van aard met betrekking tot de verhuur-/verkoopactiviteiten van de nog aan te wijzen ontwikkelaar.

De verantwoordelijkheid voor de verhuur/verkoop zal bij de ontwikkelaar liggen. Die heeft kennis van en ervaring met de verhuur-/verkoopmarkt en draagt bovendien het projectrisico. De gemeente is bezig een coördinerend projectontwikkelaar te selecteren.

Als partner in het proces heeft ook de gemeente een belang bij de aard en kwaliteit van de winkelinvoering. De gemeente opereert daarbij enerzijds als regisseur vanuit het doel een duurzaam attractief centrum tot stand te brengen en anderzijds als direct verantwoordelijke voor de inrichting van de aansluitende openbare ruimte.

Verder zijn ondernemers een belangrijke partij, omdat de reeds gevestigde en nieuwe ondernemers samen de kwaliteit en aantrekkingskracht van het centrum gestalte moeten geven. Om individuele belangenverstremming te voorkomen, zullen voor de bewaking van dit belang vertegenwoordigers van de ondernemers (HBD, MKB Nederland en/of KvK) een rol vervullen.

Bij de uiteindelijke samenstelling van de BAC gelden de volgende overwegingen.

- ten behoeve van efficiency en slagvaardigheid zal de BAC niet te omvangrijk zijn;
- deelnemers hebben een duidelijke rol in het proces van totstandkoming van de brancheringsvisie en beschikken over relevante expertise en draagvlak;
- personen met een direct zakelijk belang kunnen geen deel uitmaken van de BAC;
- de kerngroep van de BAC zal in de specifieke situatie in Dedemsvaart bestaan uit:
 - › vertegenwoordigers van de projectontwikkelaar;
 - › vertegenwoordigers van de gemeente Hardenberg;
 - › vertegenwoordiger van HBD/MKB Nederland;
 - › vertegenwoordiger van KvK;
- de kerngroep kan bij de ontwikkeling van de brancheringsvisie worden uitgebreid met een lokale vertegenwoordiger van de ondernemers die draagvlak bij de collega's heeft, maar geen zakelijk belang heeft bij de ontwikkeling van een van de projecten;
- deze lokale ondernemersvertegenwoordiger kan de BAC desgewenst ten tijde van de verhuur-/verkoopfase ad hoc met advies bijstaan.

De gemeente vervult de voorzittersrol van de BAC, de secretariaatsrol zal in nader overleg door de gemeente of door de projectontwikkelaar worden vervuld.

Taken

De taken van de BAC kunnen als volgt worden geformuleerd:

- uitwisselen van informatie met betrekking tot lokale omstandigheden en ten aanzien van ontwikkelingen in de winkelmarkt;
- bereiken van een eenduidige opvatting over de visie ten aanzien van de gewenste branchering;
- inventariseren van mogelijke branches/formules en van relevante kandidaten voor invulling van het Masterplan;
- monitoren van de voortgang van de verhuur/verkoop en de geboekte resultaten en (eventueel) bijsturen van de brancheringsvisie op basis van voortschrijdend inzicht;
- adviseren over wenselijke branches en formules en bespreken van en adviseren over mogelijke huur-/koopkandidaten;
- stroomlijnen van een gezamenlijke acquisitie-inspanning naar mogelijke relevante marktpartijen;
- adviseren over mogelijkheden om het winkelaanbod elders in het centrum te versterken.



Duurzaamheid

8.1 Gemeentelijk beleid

Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Hardenberg heeft als kortetermijndoel de Kyoto-doelstelling te realiseren; dat wil zeggen 6% CO₂-reductie door energiebesparing in 2010 ten opzichte van het referentiejaar 1990. Als langetermijndoel is het nadrukkelijk streven geformuleerd om te komen tot een klimaatneutraal Hardenberg.

In de praktijk betekenen bovenstaande doelen dat (nieuw)bouwprojecten in beginsel uit zichzelf klimaatneutraal dienen te zijn, dan wel in samenhang met compensatiemaatregelen elders, klimaatneutraal zijn. Ten aanzien van duurzaamheid liggen er op stedenbouwkundig, civieltechnisch en bouwkundig vlak kansen door bewust om te gaan met energie, binnen- en buitenklimaat, water en materialisatie.

8.2 Kansen en mogelijkheden

A. Stedenbouwkundig

De verdere stedenbouwkundige uitwerking zal in samenhang met de belangrijkste duurzaamheidsthema's geschieden.

Dit zijn in volgorde van belangrijkheid:

- het beperken van energie-, water- en materiaalgebruik in de gebouwen (vraagbeperking);
- het toepassen van duurzame energiesystemen;
- het efficiënt gebruik van grondstoffen (beperkt gebruik van fossiele brandstoffen en milieubelastende materialen).

Ad 1. Vraagbeperking

Het stedenbouwkundig plan moet een waarborg bieden voor een beperkt gebruik van energie en materialen.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- De gebouwen moeten compact worden vormgegeven. Er dienen voor dezelfde nuttige gebruiksruimte zo min mogelijk buitenwanden te zijn. Dit kan door het vermijden van uitsprongen, verspringingen, langgerekte vormen et cetera. De twee grote voordelen van compact bouwen zijn het lagere energiegebruik en de lagere investeringskosten door de geringere hoeveelheid bouwmaterialen.
- Optimaal gebruik van passieve zonne-energie. De voorzieningen die worden gerealiseerd, moeten daar waar mogelijk optimaal gebruik kunnen maken van lichtinval ten gevolge van zonlicht. Hierbij dient het gebruik van zonnewarmte te worden bevorderd. Opwarming van gebouwen in de zomer ten gevolge van zonnewarmte moet worden voorkomen. Het voorzien in loofbomen voor glasvlakken op het zuiden, overstekken op de zuid-georiënteerde gevels is dan ook vereist en moet zo nodig in het beeldkwaliteitsplan worden geïmplementeerd.
- Het streven naar een optimaal duurzaam stedelijk waterbeheer, zie paragraaf 8.3.

Ad 2. Duurzame energie

Het stedenbouwkundig plan moet zorgen voor de toepassingsmogelijkheden voor duurzame energieopwekking. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Hellingshoek van de daken van de nieuwbouw op circa 35°, bij voorkeur georiënteerd op het zuiden/zuidwesten, zodat de mogelijkheden voor thermische of elektrische zonne-energie optimaal kunnen worden benut.
- De ontwikkellocaties worden gerealiseerd als een combinatie van (winkel)voorzieningen en woningen. Dit biedt kansen voor het gezamenlijk gebruik van energie. Zo biedt de toepassing van een warmte-koudeopslagsysteem per locatie kansen. Warmte en koude kunnen op een duurzame en comfortabele manier worden opgewekt.

Ad 3. Efficiënt gebruik van grondstoffen

Tijdens de realisering van centrumplan Dedemsvaart moet rekening worden gehouden met een efficiënt gebruik van grondstoffen. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Sloopmateriaal. Kan sloopmateriaal worden hergebruikt ten behoeve van bijvoorbeeld menggranulaat of wegverharding? Tijdens de bouwfasering moet hier rekening mee worden gehouden.
- Gebouwinstallaties. Veel voorzieningen zullen een koudeopwekinstallatie krijgen ten behoeve van de koeling. Deze produceert veel restwarmte die bijvoorbeeld kan worden gebruikt voor verwarmingsdoeleinden in combinatie met warmte-/koudeopslag. De energetische kansen die dit biedt, dienen in het vervoltraject verder te worden uitgewerkt.

B. Openbare ruimte

Bij de materiaalkeuze voor de openbare ruimte zal het duurzaamheidsaspect een belangrijke rol spelen. Beheer, onderhoud en hergebruiksmogelijkheden zullen in de afweging worden meegenomen. Bij alle toe te passen materialen zal de hergebruikswaarde belangrijk zijn. Zo gaat de voorkeur voor de openbare ruimte uit naar het toepassen van gebakken bestratingsmateriaal. Het hogere investeringsniveau van gebakken materiaal ten opzichte van betonsteen, wordt ruimschoots goedge maakt door de goede hergebruiksmogelijkheden van baksteen. Straatbaksteen gaat gemiddeld vijf maal zo lang mee als betonsteen. Als het budget dit niet toelaat en gekozen zou worden voor beton als bestratingsmateriaal, dan verdient het de voorkeur om een betonsoort te gebruiken die (deels) bestaat uit gerecyclede materialen.

Het gebruik van hagen, groene daktuinen en laanstructuren zorgt voor een versterking van de dorps flora- en faunabiotoop. De keuze van bladverliezende bomen in relatie tot hun positie betekent in de zomer koeling op de gevels door schaduwwerking; in de winter kan de laagstaande zon de gebouwgevels opwarmen.

Daarnaast zal toepassing van groene daken en gevels worden gestimuleerd. Dit betekent niet alleen een uitstekende dakisolatie en een buffering/zuivering van dakwater, maar ook een tempering van de buitentemperaturen in de zomerperiode met gemiddeld 10% in de nabijheid van de gebouwen.

C. Collectieve energie-infrastructuur

Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Dedemsvaart. De grotere ontwikkellocaties liggen hier relatief dichtbij (maximaal 300 m). De aanleg van een collectieve energie-infrastructuur waarbij warmte en koude via een warmte-koudeopslagsysteem worden gekoppeld aan warmte- en koude-uitwisseling met de Dedemsvaart, is vanuit duurzaamheidsoogpunt interessant. Hierbij kan ook worden gedacht aan de onderlinge uitwisseling van restwarmte tussen de diverse gebouwen. Op basis van een nader onderzoek waarin de milieutechnische baten worden afgezet tegen de kosten, zal het ambitieniveau van dit onderdeel kunnen worden bepaald.

D. Gebouwgebonden prestatie-eisen

Op gebouwniveau kiest de gemeente ervoor om in de vorm van prestatie-eisen op duurzaamheid te sturen, waarbij het instrument 'GPR-gebouw' wordt gebruikt. Dit instrument geeft voor de thema's energie, water, afval, materialen en gezondheid een rapportcijfer. Een rapportcijfer 5 geeft aan dat aan de wettelijke verplichtingen wordt voldaan. Hoe meer duurzame maatregelen worden genomen hoe hoger het rapportcijfer. Ter indicatie: de nieuwbouw van het gemeentehuis krijgt een GPR-cijfer van gemiddeld een 8,6. Voor eigen gebouwen wil de gemeente een minimum rapportcijfer van 7,5 gaan handhaven. Voor ontwikkelprojecten van derden gaat waarschijnlijk een minimale GPR-eis van 7,0 gelden.

8.3 Duurzaam waterbeheer van het centrumgebied

Voor de wateropgave in het centrum van Dedemsvaart wordt als algemeen uitgangspunt gehanteerd dat er geen verslechtering mag optreden ten opzichte van de huidige situatie en dat er in de toekomst geen problemen zullen ontstaan met het grond- en hemelwater.

Om te kunnen beoordelen welk type bergings-, dan wel infiltratiemaatregelen haalbaar zijn, zal nader hydrologisch onderzoek moeten plaatsvinden. Dit onderzoek moet inzicht geven in de bodemopbouw en de aanwezige grondwaterstanden. Hiervoor zullen grondboringen moeten worden uitgevoerd en peilbuizen worden geplaatst.

Het plangebied maakt deel uit van het rioleringsgebied 74-3 (bron: Waterplan Hardenberg, vastgesteld d.d. 22 januari 2008). Dit gebied heeft een bergingstekort van 1.349 m³. In eerste instantie zal moeten worden beoordeeld in hoeverre het wel of niet mogelijk is deze opgave binnen het plangebied op te lossen. Zo niet dan zal deze bergingsopgave buiten het plangebied moeten worden opgelost.

Gelet op het feit dat de openbare ruimte in het plangebied opnieuw wordt ingericht, biedt dit mogelijkheden voor het afkoppelen van het verhard oppervlak en dakoppervlak. Bij het afkoppelen moet worden gedacht aan de volgende mogelijkheden:

- berging op straat;
- berging onder parkeerterreinen;
- doorlatende verharding;
- lozing op oppervlaktewater via een bodempassage.

Bij de keuze voor mogelijkheden voor afkoppeling zal aansluiting moeten worden gezocht op de visie op het centrumgebied van Dedemsvaart. Centraal staat hier de vraag: hoe gaan we om met het water in het plangebied, passend bij deze kern?

Ten slotte zal de wateropgave een uitdaging vormen voor gemeente en waterschap om de bevolking specifiek bij deze problematiek te betrekken. Daarbij kan er ook over worden gedacht om via educatieprojecten de scholen hierbij te betrekken.

8.4 Vervolgstappen duurzame centrumontwikkeling

Om tot een goede verankering van het aspect duurzaamheid in de ontwikkeling van Dedemsvaart te komen, zullen de volgende stappen moeten worden gezet.

- Het formuleren van het ambitieniveau ten aanzien van duurzaamheid op de vorengenoemde beleidsterreinen.
- Het uitwerken en implementeren van de kansen, mogelijkheden en aandachtspunten vanuit de VNG-lijst 'duurzame stedenbouw'.
- Het inzichtelijk maken van de haalbaarheid van een collectieve energie-infrastructuur.
- Het -op basis van hydrologisch onderzoek- nader uitwerken van de waterstructuur van het centrumgebied, een en ander in nauwe samenhang met de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte.

Het instellen van de Werkgroep Water als forum waarbinnen de waterplannen voor het centrum nader gaan worden uitgewerkt. Naast de gemeentelijke disciplines civiele techniek, cultuurtechniek en riolering zal het Waterschap Velt en Vecht zitting hebben in deze werkgroep.



Financiën

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op het financiële aspect van de Strategische Visie voor de centrumontwikkeling van Dedemsvaart. Omdat er nog volop onzekerheid is over het daadwerkelijke programma heeft de financiële verkenning een zeer globaal karakter.

Het centrumgebied is opgedeeld in een aantal deelgebieden. Deze deelgebieden bestaan uit een aantal bouwlocaties (grondexploitaties) en een aantal infrastructurele werken (kapitaalswerken).

Voor de financiële verkenning is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Ruimtelijke Visie oktober 2007;
- Beeldregieplan centrum Dedemsvaart, december 2008;
- Woningbouwprogramma gemeente Hardenberg;
- Recente bouwkosten en opbrengstgegevens vastgoed;
- WOZ-waarde van de betrokken percelen;
- Kengetallen civieltechnische kosten

9.2 Programma

In het Beeldregieplan worden een vijftal bouwlocaties onderscheiden. Daarin is voor elke locatie een kavelpaspoort met een voorbeeldprogramma opgenomen. In de berekening van de grondexploitatie is van de volgende voorbeeldprogramma's uitgegaan:

Locatie A+B: Prins Bernhardstraat-Noordzijde Markt

- Ondergronds parkeren met circa 110 parkeerplaatsen
- Parkeren op maaiveld en dek circa 180 parkeerplaatsen
- Commerciële voorzieningen 2.800 m² BVO
- 45 appartementen en 5 patiowoningen.

Locatie C Westzijde markt

- Ondergronds parkeren met circa 130 parkeerplaatsen
- Commerciële voorzieningen 3.664 m² BVO
- 40 appartementen.

Locatie E Zuidzijde markt

- Ondergronds parkeren met circa 110 parkeerplaatsen
- Commerciële voorzieningen 1.015 m² BVO
- 36 appartementen.

De locaties D en F die ook worden genoemd in het Beeldregieplan, worden ontwikkeld door externe partijen. Deze zijn verder buiten beschouwing gelaten in de grondexploitatie van de gemeente. Bij de ontwikkeling van deze locaties zal onderzocht moeten worden of hier sprake is van kostenverhaal in het kader van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening.

9.3 Grondexploitaties

De financiële vertaling van de bovengenoemde programma's leidt tot een negatief financieel resultaat op de contante waarde per 1 januari 2009 van de drie grondexploitaties.

9.4 Inrichting/herstructurering openbaar gebied

Naast de bouwlocaties in het plan zijn ook wijzigingen in het openbaar gebied voorzien in de strategische visie. Het gaat om de reconstructie van de gehele Julianastraat, de Wisseling en de Markt. Voor de reconstructie van de Wisseling is inmiddels via een raadsbesluit een krediet beschikbaar gesteld van € 500.000.

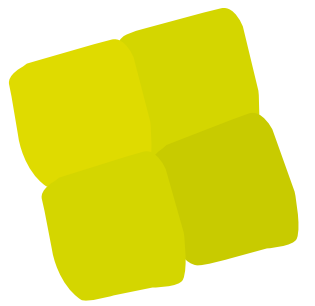
Er is nog geen inschatting gemaakt van ingrepen die eventueel in het aangrenzend gebied moeten plaatsvinden.

Het totaalbedrag aan kapitaalswerken in het openbaar gebied is geraamd op een paar miljoen (prijspeil 1 januari 2009)

9.5 Conclusie en dekking

Om het gehele plan te realiseren, zoals opgenomen in het Beeldregieplan, is een bedrag nodig in de orde van grootte van 8 miljoen negatief. Met nadruk moet worden gesteld dat dit resultaat een zeer indicatief karakter heeft. In de berekeningen is immers uitgegaan van een voorbeeldprogramma en voor de openbare ruimte is uitgegaan van kengetallen. Het nader concreet worden van het programma in het centrum en de uiteindelijke vormgeving van de openbare ruimte kan van grote invloed zijn op de uitkomsten van het financiële resultaat.

Bij de vaststelling van de begroting 2008 is besloten om de eenmalige begrotingsoverschotten 2009 en 2010 (totaal geraamd op circa € 2,5 miljoen te reserveren voor de centrumontwikkeling van Dedemsvaart.) In een eerder stadium was reeds € 0,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanpassing van de verkeerssituatie van de Wisseling. Samen met het eerder genoemde bedrag is op dit moment circa € 3,0 miljoen beschikbaar voor de centrumontwikkeling van Dedemsvaart.



Bijlagen

Deze bijlagen zijn los bijgevoegd

- Bijlage 1; Beeldregieplan Centrum Dedemsvaart
(december 2008, Van den Oever Zaaijer & Partners)

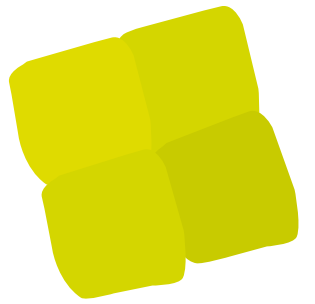
- Bijlage 2; Masterplan Dedemsvaart (concept) Onderdelen verkeer en Parkeren
(December 2008, Bureau Goudappel Coffeng)

- Bijlage 3; Brancherapport Dedemsvaart
(4e concept januari 2009, gemeente Hardenberg)

- Bijlage 4; Verankering duurzaamheid Centrumplan Dedemsvaart
(25-11-2008, gemeente Hardenberg)

- Bijlage 5; Deelproduct Water, onderdeel Strategische Visie Centrumplan Dedemsvaart
(24-11-2008, gemeente Hardenberg)

- Bijlage 6; Reacties inloopavond februari 2008



Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Hardenberg

Eindredactie

Hessel Posthuma

Gemeente Hardenberg

Tekstredactie

Frans Beune

BügelHajema Adviseurs

Vormgeving

Marijn Menger

BügelHajema Adviseurs

Geraadpleegde bronnen

Bestemmingsplan Dedemsvaart Centrum
BügelHajema Adviseurs/gemeente Hardenberg, juni 1997

Structuurvisie Dedemsvaart
Arcadis/gemeente Hardenberg, april 2006

Ruimtelijke Visie centrum Dedemsvaart
Van den Oever Zaaijer & Partners/gemeente Hardenberg, oktober 2007

Dedemsvaart, Visie op de Winkelstructuur
Hoofdbedrijfschap Detailhandel, mei 2008

Beeldregieplan Centrum Dedemsvaart
Van den Oever Zaaijer & Partners/gemeente Hardenberg, december 2008

Masterplan Dedemsvaart (concept) Onderdelen Verkeer en Parkeren,
Bureau Goudappel Coffeng/gemeente Hardenberg, december 2008

Verankering duurzaamheid Centrumplan Dedemsvaart
gemeente Hardenberg, november 2008

Deelproduct Water, onderdeel Strategische Visie Centrumplan Dedemsvaart
gemeente Hardenberg, november 2008

Brancherapport Dedemsvaart (4e concept)
gemeente Hardenberg, januari 2009