

Structuurvisie Dedemsvaart Centrum



VASTGESTELD



BügelHajema

Plek voor ideeën

Structuurvisie Dedemsvaart Centrum

V A S T G E S T E L D

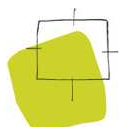
Inhoud

Rapport en bijlagen

Separaat bijgevoegd:
structuurvisiekaart

16 februari 2010

Projectnummer 115.00.16.41.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Plangebied structuurvisie

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Achtergrond	7
1.2	Ruimtelijke begrenzing en bestemmingsregeling	8
1.3	Centrale uitgangspunten	9
1.4	Vervolgtraject	9
1.5	Vormvereisten	10
2	Karakteristiek van het centrumgebied	11
2.1	Ontstaan en ontwikkeling	11
2.2	Huidige functies	14
2.3	Ruimtelijk beeld	16
2.4	Sterkte-zwakteanalyse	17
3	Bestaand beleid	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Gemeentelijk beleid	22
4	Stedenbouwkundige visie	25
4.1	Uitgangspunten	25
4.2	Conceptvorming	26
4.3	Ontwikkelingslocaties	26
4.4	Kernwinkelgebied en gemengd gebied	30
4.5	Inrichting openbare ruimte	30
4.6	Groenelementen	31
4.7	Beeldregie	31
5	Ruimtelijk programma	33
5.1	Bewinkeling	33
5.2	Woningbouwprogramma	34
6	Verkeer en parkeren	37
6.1	Verkeerscirculatie	37
6.2	Bevoorradingsverkeer	40
6.3	Parkeren	40
7	Duurzaamheid	43
7.1	Duurzaamheid en centrumontwikkeling	43
7.2	Duurzaam waterbeheer	45
7.3	Vervolgstappen duurzame centrumontwikkeling	45

8	Potentiële belemmeringen	47
8.1	Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem	47
8.2	Archeologie	47
8.3	Wegverkeerswaai	48
8.4	Hinderzones van bedrijven	49
8.5	Externe veiligheid	50
8.6	Straalpaden	50
8.7	Luchtkwaliteit	51
8.8	Flora en fauna	51
9	Financiële uitvoerbaarheid	53

Bijlagen

Inleiding



1.1

Achtergrond

De laatste decennia zijn de kwaliteiten van het centrum van Dedemsvaart achtergebleven bij de ontwikkeling van de nieuwe woon- en werkgebieden. Als relatief snel gegroeide kern, met momenteel ruim 12.000 inwoners, vervult Dedemsvaart een verzorgingsfunctie voor een vrij wijde omgeving. De stedenbouwkundige en architectonische samenhang in het centrumgebied heeft zich echter niet in positieve zin ontwikkeld en de inrichting van de openbare ruimte is nogal gedateerd geraakt. Enkele supermarkten kampen met ruimteproblemen die niet op de bestaande locaties in het gebied oplosbaar zijn. Een minpunt is daarnaast de langgerekte structuur van het gebied, waardoor de winkels niet optimaal profiteren van de synergie van elkaars nabijheid. Ook de verkeerscirculatie functioneert niet optimaal. Een probleem is vooral het bevoorradende verkeer in de Julianastraat dat de circulatie van het autoverkeer stagneert.

De laatste jaren is vanuit verschillende invalshoeken gewerkt aan plannen om de kwaliteit van het centrum op te waarderen. De plannen beogen de algehele kwaliteit en vitaliteit en daarmee ook de functie van Dedemsvaart als woon-, werk- en verzorgingskern nieuwe impulsen te geven. In 2007 is een eerste ruimtelijke visie opgesteld (Ruimtelijke Visie Dedemsvaart, Van den Oever Zaaijer en Partners, 2007). Hierop is door de bevolking en door de Dedemsvaartse Middenstandscentrale gereageerd in de vorm van een advies van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel ("Dedemsvaart Visie op de Winkelstructuur", mei 2008). Daarna volgden een verkeers- en parkeerstudie, een branchenota voor de detailhandel, een specificatie voor het woningbouwprogramma in het centrumgebied, een beeldregieplan en ten slotte de Strategische Visie Masterplan Dedemsvaart (januari 2009).

Het nu voorliggende document vormt de vertaling van de Strategische Visie Masterplan Dedemsvaart (van januari 2009) in een structuurvisie die voldoet aan de eisen van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Wro gaat ervan uit dat er voor het hele grondgebied van een gemeente één of meerdere structuurvisies zijn. Verder zijn in de Wro enkele procedurele regels gesteld ten aanzien van structuurvisies. Dit betreft met name de informeringsplicht van de gemeente en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

De vormgeving van een structuurvisie is in beginsel vrij.

De planhorizon van de structuurvisie reikt tot 2020.

1.2

Ruimtelijke begrenzing en bestemmingsregeling

De structuurvisie heeft betrekking op het gebied van de Julianastraat, de Prins Bernhardstraat, de Tuinstraat, de Marktstraat, de Markt en De Wisseling. Op de onderstaande luchtfoto is de begrenzing van het plangebied aangegeven.



Plangebied structuurvisie centrum Dedemsvaart

De oppervlakte van dit gebied bedraagt circa 13 ha. De begrenzing sluit aan op het bestemmingsplan Dedemsvaart, dat in voorbereiding verkeert. Dit bestemmingsplan biedt de planologische regeling voor de bestaande bebouwing van Dedemsvaart, minus het centrumgebied en enkele andere locaties waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien.

Op het centrumgebied is het bestemmingsplan Dedemsvaart Centrum van kracht dat in juni 1997 is vastgesteld. De beoogde projecten in het centrum passen niet in dit bestemmingsplan. Voor het gebied zal te zijner tijd dan ook

een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld, waarvoor de structuurvisie de basis vormt.

1.3

Centrale uitgangspunten

De visie van de gemeente is dat het centrum van Dedemsvaart een gemengd en levendig karakter moet blijven behouden. Naast de functie van koopcentrum voor de dagelijkse behoeften en doelgerichte aankopen dient het gebied ook aantrekkelijk te zijn voor recreatief winkelen, horeca en sociaal-culturele voorzieningen. Ook richt de gemeente zich op het versterken van de woonfunctie in het centrum. Dit wordt niet alleen ingegeven door de wens om de bestaande ruimte binnen de bebouwde kom intensiever te benutten, maar de woonfunctie is tevens cruciaal voor de levendigheid en de sociale veiligheid in het centrumgebied.

1.4

Vervolgtraject

Op basis van de structuurvisie zal overleg met diverse instanties (waaronder de provincie, VROM-inspectie en het waterschap) plaatsvinden. Ook zal inspraak worden verleend over de structuurvisie. Na verwerking van dit overleg wordt de structuurvisie voor vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Er is geen bezwaar en beroep tegen een structuurvisie mogelijk. Zodra de plannen worden vertaald in concrete bestemmingsplannen, kunnen betrokkenen uiteraard ook een reactie geven op een bestemmingsplan.

Samen met de strategische visie vormt de structuurvisie het ruimtelijke kader en het stedenbouwkundige vertrekpunt voor de verdere planontwikkeling.

Het vervolgtraject van de centrumplannen zal gestalte krijgen in de vorm van een samenwerkingverband tussen de gemeente Hardenberg en een coördinerend projectontwikkelaar. Deze krijgt als taak om in overleg met de gemeente het stedenbouwkundige plan nader markttechnisch en programmatisch in te vullen en uit te werken 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.

De uitwerking van de projecten zal in onderdelen plaatsvinden. In het afrondende stadium zal uiteindelijk één bestemmingsplan voor het gebied worden opgesteld of zullen meerdere bestemmingsplannen worden opgesteld.

Als een structuurvisie de wegbereider is van ontwikkelingen die belangrijke gevolgen kunnen hebben voor het milieu, kan het opstellen van een milieu-

M.E.R.-PLICHT

effectrapport en de daarbij horende m.e.r.-procedure verplicht zijn. Nagegaan is of dat voor de onderhavige structuurvisie geldt. Uit het Besluit milieu-effectrapportage 1994 valt af te leiden dat de voorgenomen activiteiten in het plangebied geen m.e.r.-(beoordelings)drempels overschrijden, waardoor een milieuraapport (een zogenaamd planMER) niet nodig is.

1.5

Vormvereisten

Krachtens de nieuwe Wet ruimtelijke ordening dient in een structuurvisie aandacht te worden besteed aan de uitvoerbaarheid. Met het oog daarop is een financiële verkenning voor de beoogde projecten in het centrumgebied uitgevoerd. Deze verkenning heeft overigens een zeer voorlopig en globaal karakter.

In een structuurvisie kan bovendien een extra basis worden gelegd voor het kostenverhaal bij grondexploitatie. Met name bij het sluiten van zogenaamde anterieure overeenkomsten is het mogelijk om van ontwikkelaars bijdragen te vragen in algemene ruimtelijke ontwikkelingen indien een vastgestelde structuurvisie die ontwikkelingen noemt. Verder kan een structuurvisie ook de basis leggen voor een onderbouwing van bovenplanse voorzieningen (die geheel of gedeeltelijk zijn toe te rekenen aan het plangebied) zodat het kostenverhaal bij bestemmingsplannen en exploitatieplannen of overeenkomsten is gemotiveerd en daarmee ook de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Verder dient een structuurvisie in de toekomst digitaal beschikbaar te zijn en ook te voldoen aan de eis van geometrische plaatsbepaling. Bij de ministeriële regeling kunnen nadere vormgevingsvereisten worden gesteld omtrent de standaard daarvoor. De intentie van de wet is dat structuurvisies niet alleen wat betreft het hele gebied geometrisch plaats moeten worden bepaald, maar ook wat betreft het hele kaartbeeld (functies, bebouwing, enzovoort). Dat vraagt objectgerichte tekeningen zoals nu al bij bestemmingsplannen gebeurt.

Karakteristiek van het centrumgebied

2

In dit hoofdstuk wordt het centrumgebied van Dedemsvaart in z'n huidige hoedanigheid onder de loep genomen. Begonnen wordt met een beschrijving van de wijze waarop het gebied zich historisch heeft ontwikkeld. Kennis van de historie kan immers verrijkend werken bij de vorming van een toekomstvisie. Na een inventarisatie van de aanwezige functies en het huidige ruimtelijke beeld wordt aan het slot van het hoofdstuk de balans opgemaakt in de vorm van een sterkte-zwakteanalyse.

2.1

Ontstaan en ontwikkeling

Dedemsvaart is van oorsprong een veenkolonie. In Noord-Overijssel begon het afgraven van het veen aan het begin van de negentiende eeuw. Op initiatief van Willem Jan Baron van Dedem werd vanaf 1808 een kanaal gegraven dat voor de afvoer van turf en de afwatering noodzakelijk was. In 1827 was dit kanaal - de Dedemsvaart - doorgetrokken tot Ane bij de Vecht. Door financiële problemen kwam de vervening echter moeizaam op gang. Uiteindelijk ging de Dedemsvaart in 1845 over in handen van de provincie Overijssel.

Opmerkelijk is dat juist ter plaatse van de huidige nederzetting Dedemsvaart het kanaal niet het rechte, strakke beloop kent zoals elders het geval is. Er zitten enkele scherpe knikken in het beloop. Feitelijk zijn hier twee kanalen parallel aan elkaar gegraven: de Langewijk aan de noordzijde en de Hoofdvaart aan de zuidzijde. Vermoedelijk is dit het gevolg van de stagnatie die bij de vervening optrad en de afzonderlijke verveningsactiviteiten die aan het graven van het kanaal vooraf gingen. In 1811 groef men de Langewijk en in 1817 de Hoofdvaart. Bij Rollepaal (sluis 6) komen beide kanalen samen en gaan dan als Rheezerend verder.

Uit het kaartbeeld van 1830 blijkt dat er inmiddels bebouwing langs beide kanalen is ontstaan: boerderijen, arbeiderswoningen en panden van neringdoenden. De afgegraven veengronden zijn voornamelijk in gebruik genomen als akker- en weiland.



Dedemsvaart rond 1830 (Grote Historische Atlas van Nederland 1830-1855)

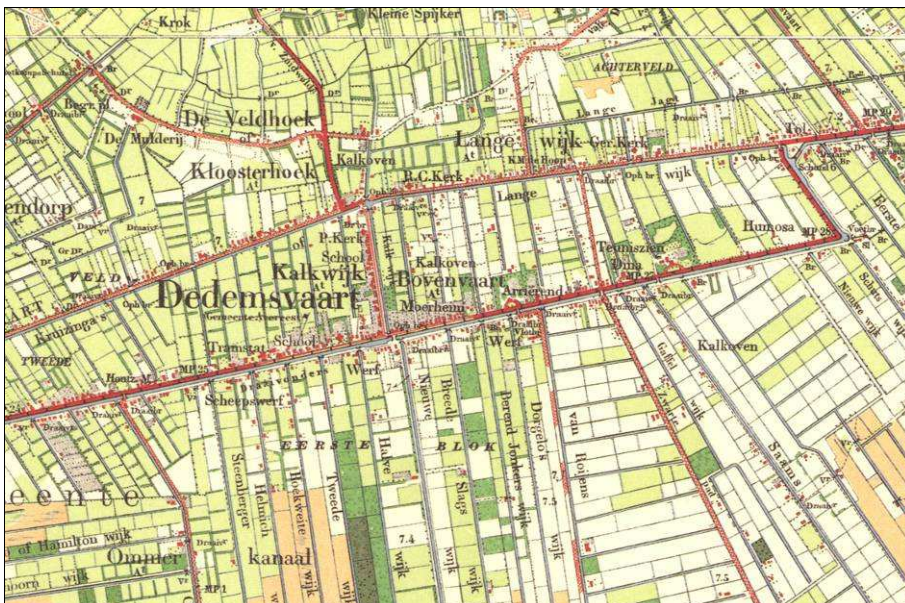
Na 1860 namen de verveningsactiviteiten in het gebied af. In 1850 werkten er 3.500 arbeiders; in 1885 was dit aantal tot minder dan 350 teruggelopen.

Op de topografische kaart van circa 1900 is te zien dat dan vrijwel alle veengronden in de directe omgeving van Dedemsvaart zijn afgegraven. Alleen ten noordwesten en ten zuiden van Dedemsvaart worden nog gronden verveend.

De hoeveelheid bebouwing is inmiddels sterk toegenomen. De concentratie is het grootst in de omgeving van de Kalkwijk, die een verbinding vormt tussen de beide vaarten. Tegenwoordig is dit de Julianastraat. Ook langs andere dwarswijken heeft zich bebouwing ontwikkeld.

De meeste wegen zijn nog onverhard. De belangrijkste uitzondering is de straatweg langs de noordzijde van de Hoofdvaart.

Naast landbouw zijn andere vormen van bedrijvigheid opgekomen, onder andere scheepswerven, een houtzagerij, kalkovens en bloemen- en plantenkwekerijen (waarvoor de grond uitstekend geschikt bleek).



Dedemsvaart circa 1900 (Historische Atlas Overijssel)

Op de topografische kaart van circa 1950 tekent zich een verdere kernvorming af in de omgeving van de Kalkwijk. Op deze kaart is te zien dat de bebouwing aan de huidige Markt, net als die aan de Julianastraat, is ontstaan langs een (voormalige) dwarswijk.

Het water speelt nog steeds een rol voor het transport. De doorgaande wegen lopen langs de Langewijk en de Hoofdvaart.

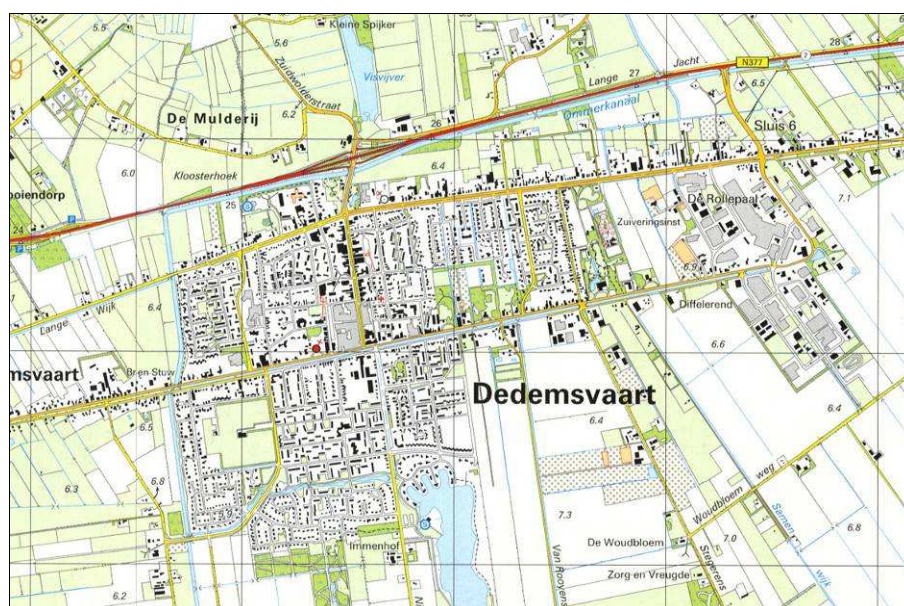


Topografische kaart circa 1950

Na de Tweede Wereldoorlog is de bebouwing van Dedemsvaart sterk uitgebreid; voornamelijk met woongebieden. In eerste instantie werd het gebied tussen de Langewijk en de Hoofdvaart opgevuld, later kwamen ook uitbreidin-

gen ten zuiden van de Hoofdvaart tot stand. Bij de Rollepaal is een vrij omvangrijk bedrijventerrein tot ontwikkeling gebracht.

De ontsluiting van Dedemsvaart heeft grote veranderingen ondergaan. Dankzij de aanleg van de N377 is het doorgaande verkeer uit de kern verdwenen. De kanalen en wijken hebben hun transportfunctie geheel verloren. De Langewijk en de meeste dwarswijken zijn gedempt. De Hoofdvaart is echter grotendeels als waterelement behouden en vormt daarmee nog steeds een belangrijke structuurdrager van het dorp. Ten behoeve van de afwatering is het Ommerkanaal doorgetrokken langs de N377.



Topografische kaart circa 2000

2.2

Huidige functies

In het plangebied vormt de detailhandel de overheersende functie. Tabel 1 biedt een overzicht van het winkelaanbod in Dedemsvaart. Vergelijken met kernen van dezelfde orde van grootte is het aanbod in Dedemsvaart van gemiddelde omvang. Uit de Strategische Visie (van januari 2009) blijkt dat dit zowel opgaat voor de sector dagelijkse artikelen (voedings- en genotmiddelen, drogisterij) als voor de niet-dagelijkse artikelen.

Van de circa 100 winkels functioneren er circa 70 in het centrumgebied. Buiten het centrum zijn circa 30 winkels gevestigd. Dit betreft voornamelijk detailhandel in volumineuze goederen (bouwmaterialen, sanitair, keukens, meubels, tuinartikelen). Detailhandel in dergelijke goederen is vanwege het volumineuze karakter minder geschikt voor een centrumgebied. In Dedemsvaart is hiervoor de locatie Moerwijk beschikbaar, waar momenteel een bouwmarkt is gevestigd. Daarnaast is het Mercatorterrein in ontwikkeling. De komende ja-

ren, zo is de planning, zal dit terrein 2 ha volumineuze detailhandel kunnen herbergen. Verder zijn twee grote meubelzaken gevestigd op afzonderlijke locaties buiten het centrum.

Tabel 1. Verkoopvloeroppervlakte (m²) in Dedemsvaart naar type winkelconcentratie en branchegroep

winkelgebied	dagelijkse art.	mode en luxe art.	vrije tijd	in/om huis	overig	Totaal	leegstand
centrum	3.896	7.891	1.316	2.716	1.785	17.604	1.450
rest bebouwde kom	40	35	182	7.397	250	7.904	1.100
buiten bebouwde kom	36	50	-	1.950	-	2.036	-
totaal	3.972	7.976	1.498	12.063	2.035	27.544	2.550

Bron: Locatus, oktober 2008

In het centrumgebied zijn de winkels geconcentreerd in de Julianastraat, de Marktstraat, de Markt en De Wisseling/Moerheimstraat. Samen vormen deze straten een coherent en overzichtelijk gebied met een hoge concentratie van winkels. Een duidelijk nadeel is echter de langgerekte structuur: het winkellint langs de Julianastraat is circa 600 m lang. Slechts in het zuidelijke deel van het winkelgebied is sprake van aantrekkelijke loopcircuits. Het noordelijke deel wordt gekenmerkt door een menging van woon- en werkfuncties.

De supermarkten in Dedemsvaart zijn alle in of aan de rand van het centrumgebied gevestigd: C-1000 aan de Markt, Aldi en Jumbo in het noordelijke deel van de Julianastraat en Lidl direct ten noorden van de rotonde aan het eind van de Julianastraat. Andere belangrijke publiekstrekkers zijn de warenhuizen HEMA aan de Marktstraat en Action/Bristol aan het noordelijke deel van de Julianastraat. Op het moment van inventarisatie (oktober 2008) was er weinig leegstand in het centrumgebied. Het belangrijkste leegstaande object is het voormalige pand van Super de Boer aan de Markt.

Aan de Julianastraat, de Markt en De Wisseling/Moerheimstraat wordt de winkelfunctie afgewisseld door horeca en commerciële dienstverlening (bankfilialen, makelaardij, reisbureaus, kapperszaken et cetera). Deze functies worden afgewisseld door woonpanden. De Marktstraat vormt een uitzondering op dit functiebeeld: in deze straat komen op de begane grond louter commerciële functies voor. Op de verdieping zijn wel woonfuncties in de vorm van appartementen gevestigd.

Het horeca-aanbod in het centrum bestaat uit enkele restaurants, cafés en cafetaria's, in totaal 13 bedrijven. Er ontbreekt een hotel en het aanbod van avond- en nachthoreca is beperkt.

Maatschappelijke voorzieningen bevinden zich voornamelijk aan de randen van het centrumgebied. Het betreft de Nederlands Hervormde kerk (sfeervolle

kruiskerk uit de negentiende eeuw met geïntegreerde pastorie), het Gereformeerd kerkelijk centrum en de openbare bibliotheek. Het gebouw van het voormalige postkantoor aan de zuidzijde van de Markt fungeert momenteel als sociaal-cultureel centrum.

In en rond het centrumgebied komen meerdere parkeerconcentraties voor. De belangrijkste zijn de Markt, de Judith van Marlelaan (tussen de Gereformeerde kerk en de Markt), de Kerkstraat (achter de supermarkten Aldi en Jumbo) en de midden- en zijstroken van de Julianastraat. Er is sprake van een vrij gunstige spreiding van de parkeerplaatsen.

De Tuinstraat en de Prins Bernhardstraat, die beide deel uitmaken van het plangebied, zijn woonstraten.

2.3

Ruimtelijk beeld

De bebouwing in het centrumgebied bestaat overwegend uit één of twee bouwlagen met kap. De panden grenzen met de voorzijde direct aan het openbare gebied. Verbouwingen van oorspronkelijke panden en inbreiding bepalen in vrij sterke mate het beeld. Hier en daar wordt een monument of karakteristiek pand aangetroffen. Op een aantal plekken staat jongere bebouwing in de vorm van twee lagen plat afgedekte appartementen boven een commerciële plint (een voorbeeld hiervan is de locatie van de C-1000 supermarkt aan de Markt).

Het parkeren beheerst in belangrijke mate het straatbeeld. Met uitzondering van de Marktstraat (voetgangersgebied) heeft het gemotoriseerde verkeer overal toegang. In De Wisseling, het zuidelijke deel van de Julianastraat en de Tuinstraat is een circuit van éénrichtingverkeer ingesteld. Dit maakt het voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk om door het centrum te rijden.

In het gebied is weinig groen aanwezig. Het grootste groenelement is een parkje dat aan de rand van het gebied ligt, achter de Nederlands Hervormde kerk. Dit parkje is echter niet openbaar toegankelijk. In het noordelijke deel van de Julianastraat staan hier en daar bomen en bloembakken in de parkeerstrook die tussen de beide gescheiden rijbanen is ingericht. Ook op de parkeerplaats op de Markt zijn solitaire bomen geplant. Langs de waterzijde van De Wisseling (Hoofdvaart) ligt een parkeerstrook onderbroken door bomen. De oever van de vaart is hier bovendien voorzien van een trottoir, bankjes en een lage kade-muur. Door de geparkeerde auto's en het muurtje is het water van de Hoofdvaart slecht zichtbaar.

2.4

Sterkte-zwakteanalyse

Bij onderzoek¹ in 2007 is een sterkte-zwakteanalyse voor het centrum van Dedemsvaart uitgevoerd. Hieruit kwamen de volgende punten naar voren.

Sterke punten

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

Zwakke punten

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

¹ Onderzoek van DHV

Bestaand beleid

3

In dit hoofdstuk komt het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente aan de orde, voor zover dat relevant is voor de structuurvisie.

3.1

Rijksbeleid

Het ruimtelijk beleid van het Rijk is gebundeld in de Nota Ruimte, die formeel op 27 februari 2006 in werking is getreden. Het is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen duidelijk zijn te onderscheiden.

Het Rijk richt zijn ordenende en sturende rol vooral op de gebieden en netwerken die tot de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur zijn bestempeld. Buiten de elementen van de Ruimtelijke Hoofdstructuur -waartoe de gemeente Hardenberg op het vlak van economie, infrastructuur en verstedelijking niet behoort- laat het Rijk de ruimtelijke ordening in sterke mate over aan de provincies en gemeenten. Wel geldt een aantal algemene doelstellingen en spelregels die ervoor moeten zorgen dat overal aan eisen van 'ruimtelijke basiskwaliteit' wordt voldaan.

Het Rijk schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokken partijen kunnen participeren. Gekozen is voor een versterking van het decentrale planningsstelsel, met een kernrol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Het Rijk streeft onder andere naar krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van milieukwaliteit en veiligheid. Bundeling van verstedelijking, economische activiteiten en infrastructuur staat daarbij centraal als de ruimtelijke uitwerking van deze doelen. Er moet optimaal gebruik worden gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is en er wordt ruimte geboden voor gemeenten om te kunnen bouwen voor de eigen bevolkingsgroei.

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen en werken en daarbij behorende voorzieningen, zoals groen, water, recreatie, sport en lokale infrastructuur.

3.2

Provinciaal beleid

OMGEVINGSVISIE EN
OMGEVINGSVERORDENING

De Omgevingsvisie Overijssel vormt het provinciale richtsnoer voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in de periode tot 2030. Provinciale Staten stelden deze visie op 1 juli 2009 vast. De Omgevingsvisie heeft de gecombineerde status van (provinciale) structuurvisie onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, het regionaal waterplan, het milieubeleidsplan, het provinciaal verkeer- en vervoersplan en de bodemvisie. Bepaalde richtlijnen uit de Omgevingsvisie zijn juridisch vastgelegd in de Omgevingsverordening Overijssel 2009.

PROVINCIAAL BELANG

In de Omgevingsvisie formuleert de provincie ambities en doelstellingen die zij van provinciaal belang noemt en hoe zij die denkt te realiseren. Daarbij legt de provincie sterk de nadruk op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. De provincie zegt selectief te zijn in het benoemen van wat zij als haar belang acht. De leidraad is dat die publieke belangen van provinciaal belang worden genoemd, die op dat niveau het meest effectief zijn te beïnvloeden. Door selectief te zijn, stelt de provincie de gemeenten in de gelegenheid om op lokaal schaalniveau doelmatig en doeltreffend afwegingen te maken.

De Omgevingsvisie bevat een overzicht van de thema's die van provinciaal belang worden geacht. Aan elk van deze thema's koppelt de provincie ambities en beleidsregels. Voor het centrumgebied van Dedemsvaart zijn daarvan de belangrijkste:

Woonomgeving

- Aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus met voldoende en flexibel woningaanbod, dat voorziet in de vraag.
- Concentreren van de bovenlokale vraag naar woningen en voorzieningen in stedelijke netwerken. Dit sluit aan bij de ambitie om zowel de kwaliteit van het landschap als de draagkracht van steden in stand te kunnen houden. Vanwege de leefbaarheid van dorpen en kernen is het belangrijk dat gemeenten buiten de stedelijke netwerken woningen voor de lokale behoefte realiseren en een basisniveau aan voorzieningen behouden.
- De provincie maakt met de gemeenten prestatieafspraken over diverse facetten van de woonopgave.
- Gemeenten dienen hun bestemmingsplannen te baseren op een woonvisie of structuurvisie waarin staat hoe zij het woningbouwprogramma invullen.

(Binnen)steden en landschap

- Versterken identiteit en onderlinge diversiteit van landschappen en dorpen.

- Behoud en versterken cultureel erfgoed (monumenten, industrieel en agrarisch erfgoed).
- Versterken kernkwaliteiten (binnen)steden (monumenten, architectuur, water/groen, culturele voorzieningen, stationsgebieden).

Bereikbaarheid

- Goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar streekcentra.
- Vergroten van kwaliteit en aandeel openbaar vervoer.
- Vergroten van kwaliteit en aandeel fietsverkeer.

Veiligheid en gezondheid

- Zorgen voor waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid.
- Zorgen voor een gezond leefmilieu.

Energie

- Bevorderen van duurzame energieopwekking (onder andere zon en bodem).
- Bevorderen van energiebesparing (in de gebouwde omgeving).

Ondergrond

- Beschermen van aardkundige en archeologische waarden.

De nadruk op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit in de Omgevingsvisie komt onder andere tot uiting in de focus op het eigen karakter. Versterking van de eigen identiteit, gebaseerd op het historische karakter, het erfgoed en de monumenten, noemt de provincie het vertrekpunt om het palet aan woon-, werk- en mixmilieus in Overijssel verder te verbreden.

In de praktijk vloeit hieruit onder meer voort dat eerst de mogelijkheden voor herstructureren/transformeren van bestaande woon/werkmilieus (woonwijken, bedrijventerreinen, stads- en dorpscentra) ten volle moeten worden benut, voordat kan worden overgegaan tot uitbreiden. Dit principe wordt het hantieren van de zogenaamde SER-ladder² genoemd.

DUURZAAMHEID EN RUIM-
TELIJKE INRICHTING

De provincie stelt dat aantrekkelijke centra worden gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan functies: wonen, werken, winkelen, horeca, culturele voorzieningen en toerisme. Juist in die variatie en combinatie schuilt de aantrekkingskracht.

De provincie vraagt veel aandacht voor het eigen karakter, de samenstelling en de vormgeving van winkelgebieden, mede om de recreatieve functie te versterken. Er dient te worden gestuurd op de concentratie van voorzieningen en herstructurering, waarbij tevens aandacht wordt gevraagd voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Hierbij wordt gewezen op de betekenis van het cultureel erfgoed, dat een inspiratiebron kan zijn voor het verbinden van nieuwe

UITGANGSPUNTEN VOOR
CENTRUMGEBIEDEN

² De Sociaal Economische Raad (SER) bedacht een aantal jaren geleden een instrument om de verrommeling van het landschap in Nederland tegen te gaan. Dit instrument wordt nu dwingend in het overheidsbeleid opgenomen.

ruimtelijke ontwikkelingen aan de vorm en de geschiedenis van de bestaande omgeving, zodat de ruimtelijke kwaliteit en identiteit verder worden versterkt. Centrumgebieden met karakter en aantrekkingskracht zijn belangrijk voor de verbondenheid van inwoners met hun woonplaats (bron van sociale cohesie), voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling en als vestigingsfactor. Centrumgebieden vormen ook geschikte locaties voor kleine dienstverlenende bedrijven en zelfstandigen, omdat privé en werk zich in een dergelijk gemengd woon-werkmilieu goed laten combineren.

Woningbouw in centrumgebieden biedt een draagvlak voor de instandhouding van de basisvoorzieningen. Bij de ontwikkeling van de woonfunctie vraagt de provincie aandacht voor de leefbaarheid, in de vorm van voldoende groen, speelruimte voor kinderen, ontmoetingsplaatsen en veiligheid.

De Omgevingsvisie gaat overigens niet specifiek op het beleid voor het centrum van Dedemsvaart in. Wel stelt de provincie dat de streekfunctie van Hardenberg in dit deel van Overijssel voorop dient te staan en niet door kleinere centra moet worden aangetast.

3.3

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijke toekomstvisie

Op 27 mei 2004 is de toekomstvisie 'De gemeente Hardenberg stapt stevig op de toekomst af' vastgesteld door de raad. Deze visie richt zich op de periode tot 2020. Wat betreft woningbouw wordt aangegeven dat dit bij voorkeur door inbreiding binnen de kleine en grote kernen moet plaatsvinden. Hardenberg en Dedemsvaart hebben de grootste taakstelling. De behoefte van de eigen bevolking, met speciale aandacht voor jongeren en ouderen, staat voorop. Verder is aangegeven dat centrale voorzieningen met een regionale uitstraling in Hardenberg worden geconcentreerd, waarbij Dedemsvaart een aanvullende functie heeft.

Detailhandelsstructuurvisie

De gemeenteraad heeft op 21 december 2004 de detailhandelsstructuurvisie vastgesteld. Deze visie speelt in op de volgende vraag: "Hoe kan het economisch voorzieningenniveau in de diverse kernen binnen de gemeente zodanig worden versterkt, dat de consument in een hoogwaardig, aantrekkelijk en leefbaar winkelgebied zijn aankopen kan doen?" Wanneer wordt gekeken naar bestaande winkelconcentraties, koopstromen, ligging en draagvlak, dan lijken de marktgebieden van Dedemsvaart en Hardenberg min of meer zelfstandig naast elkaar te functioneren. Dedemsvaart wordt als een koopcentrum met bovenlokale verzorgingsfunctie getypeerd. Het beleid is erop gericht deze functie te handhaven en zo mogelijk te versterken.

De visie constateert dat Dedemsvaart en Hardenberg beide een breed draagvlak voor detailhandel in volumineuze goederen hebben. Het Mercatorterrein, waarvoor inmiddels een bestemmingsplan is vastgesteld, is in Dedemsvaart

aangewezen als geschikte locatie voor dergelijke detailhandel (met per vestiging een minimum verkoopvloeroppervlak van 1.000 m²).

Structuurvisie Dedemsvaart

In de Structuurvisie Dedemsvaart (van 25 april 2006) wordt naast de toekomstige uitbreidingen van de kern aandacht besteed aan de centrumfunctie. Uitgegaan wordt van handhaving en waar nodig versterking van de functie van Dedemsvaart als koopcentrum. Dit betekent dat het segment dagelijkse benodigdheden compleet moet zijn, waarbij rekening moet worden gehouden met schaalvergroting van de (bestaande) supermarkten. Uitbreiding van de sector “dagelijks” moet worden gezocht in toevoeging van specialismen zoals delicatessen, vishandel, banket, wijnhandel, kaas, noten en snoep. Hierin onderscheidt het centrum van Dedemsvaart zich van het basispakket dagelijkse winkels in de kleine kernen. Daarbij moet Dedemsvaart nadrukkelijk meegroeien met de marktontwikkelingen en trends. Randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van Dedemsvaart als koopcentrum zijn:

- compact en goed ontsloten winkelgebied;
- gemak en comfort binnen een efficiënt ingerichte omgeving;
- 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;
- gezamenlijke inzet van ondernemers, pandeigenaren en gemeente.

Strategische visie Masterplan Dedemsvaart

In de Strategische visie (januari 2009) zijn de hierboven genoemde uitgangspunten voor de versterking van het centrumgebied als koopcentrum, woonlocatie en verblijfsruimte vertaald naar een stedenbouwkundig plan. Dit plan vormt de directe basis voor de onderhavige structuurvisie. De Strategische visie wordt gekenmerkt door een hoge mate van concreetheid. Voor een structuurvisie is het wenselijk daarvan enigszins afstand te nemen, om ontwikkelingen die wel beantwoorden aan de uitgangspunten, maar in meer of mindere mate afwijken van het stedenbouwkundige plan, niet bij voorbaat te blokkeren.

Woonplan

De gemeente Hardenberg heeft in samenwerking met de woningbouwcorporaties Beter Wonen Vechtdal en De Veste een woonplan opgesteld. Aan de basis hiervan ligt een woningmarktonderzoek. De uitgangspunten van dit plan en de consequenties voor Dedemsvaart komen in hoofdstuk 5 aan de orde.

Vigerend bestemmingsplan

Op het plangebied is het bestemmingsplan Dedemsvaart Centrum van kracht dat in juni 1997 is vastgesteld.

In dit bestemmingsplan wordt in het ruimtelijk beleid en in de plankaart onder andere onderscheid gemaakt tussen het kernwinkelgebied (Julianastraat Zuid en Markt) en het gemengd gebied (Julianastraat Noord).

Stedenbouwkundige visie

4

4.1

Uitgangspunten

Het stedenbouwkundige plan voor het centrumgebied, zoals dat vorm heeft gekregen in de Strategische Visie (van januari 2009), is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- vergroten van de wervingskracht van Dedemsvaart door het creëren van een compleet, compact en comfortabel winkelcentrum (comfortabel wil zeggen: sfeervol, gezellig, goede routing en goede parkeervoorzieningen);
- ontwikkelen van het kernwinkelgebied in het zuidelijke deel van het centrum (Julianastraat-zuid, Markt en Markstraat), om de compactheid te versterken;
- prioriteit geven aan schaalvergroting/verplaatsing van supermarkten;
- beperkte uitbreiding van horeca en publieksgerichte dienstverlening;
- verbeteren van de gebruikswaarde en het kwaliteitsbeeld van de Markt;
- versterking wandvorming met nieuwe bebouwing rond het marktplein en stedenbouwkundige afronding van de noordflank ter hoogte van de Gereformeerde kerk;
- architectonische versterking van de entrees van het centrumgebied;
- rekening houden met ontwikkelingen in vastgoed- en eigendomssituaties;
- koersen op duurzaamheid, waarbij op stedenbouwkundig, civieltechnisch en bouwkundig vlak bewust wordt omgegaan met energie, binnen- en buitenklimaat, water en materialisatie;
- verbeteren van de verkeerscirculatie in het centrumgebied;
- creëren van voldoende parkeercapaciteit op strategische locaties;
- investeren in het kwaliteitsbeeld van de bestaande winkelpanden en bijbehorende uitstallingen, openbare ruimte, entrees, historische elementen en centrumranden;
- investeren in de historische rand aan de zuidzijde, waarbij de focus wordt gelegd op de centrumtree aan die zijde en op de relatie tussen het centrumgebied en de Hoofdvaart;
- De Wisseling, de Markt, de kerken, de openbare ruimte en het bosgebiedje bij de N.H.-kerk vormen de belangrijkste toekomstige beeld- en imagodragers van het centrumgebied.

4.2

Conceptvorming

Uit de historie blijkt de bijzondere opzet van Dedemsvaart als nederzetting. Opvallende elementen zijn het werkland, de lange lijnen van de Julianastraat en De Wisseling/Moerheimstraat en de orthogonale structuur van (voormalige) veenkoloniale vaarten en wijken. Het is belangrijk deze bijzondere karakteristiek als identiteitsdrager beter voelbaar te maken. Dit betekent dat de 600 m lange Julianastraat als een kwaliteit moet worden gezien en als eenheid moet worden ingericht.

Een nieuw ontwerp voor de Markt zal primair een hoogwaardige verblijfskwaliteit moeten genereren. Daartoe zal de pleinruimte beter begeleid en begrensd moeten worden en dienen nieuwe ontwikkelingen primair te zijn gericht op de Markt. Daarnaast zal de inrichting van het plein veel meer als een tapijt de huiskamersfeer van het centrum moeten oproepen.

Door een eenduidige samenhang binnen de openbare ruimte 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.

Het verkeersbeeld moet helder en gebruiksvriendelijk zijn met een goede doorstroming.

4.3

Ontwikkelingslocaties

De wensen om enerzijds tot een compacter centrum en anderzijds tot een functioneler en herbergzamer marktplein te komen, zijn in de centrumvisie gecombineerd door op drie locaties aan de Markt (noord-, west- en zuidzijde) nieuwe bouwvolumes toe te voegen. Deze volumes bestaan uit een commerciële plint op de begane grond met daarboven en eventueel ook erachter woningen in twee of drie lagen. De commerciële plint biedt ruimte voor supermarkten die op hun huidige locatie met uitbreidingsproblemen kampen, voor andere commerciële functies en ook voor horeca.

Behalve deze nieuwe bouwvolumes wordt gestreefd naar de herontwikkeling van een deel van de bestaande bebouwing aan de oostzijde van de Markt.

De toevoeging van woningen rond de Markt en op andere locaties in het centrumgebied betekent tegelijkertijd extra draagvlak voor de winkels in met name de dagelijkse sector. Daarnaast wordt door het toevoegen van woningen de sociale veiligheid vergroot.

Om te voorkomen dat de parkeerdruk op het maaiveld te groot wordt en om realisatie van de benodigde parkeercapaciteit te garanderen, moet de extra parkeerbehoefte die de nieuwe bouwvolumes oproepen op de locaties zelf, worden opgelost.

Voor de zuidzijde van De Markt is in de strategische visie een tweetal stedenbouwkundige opties ontwikkeld.

TWEE STEDENBOUWKUN-
DIGE OPTIES VOOR DE
MARKT

In de eerste optie wordt het markante gebouw van het voormalige postkantoor (dat nu een sociaal-culturele functie heeft) volledig opgenomen in een nieuwe zuidwand van de Markt. Deze oplossing versterkt de wandvorming en maakt de Markt tot een herkenbaarder en herbergzamer plein. In de tweede optie blijft de vrije ligging van het voormalige postkantoor bewaard en wordt slechts aan de noordgevel ervan een bescheiden bouwvolume toegevoegd. Hiermee wordt het oude postkantoor maximaal gerespecteerd en behoudt het marktplein een visuele relatie met de Dedemsvaart.

In deze structuurvisie is gekozen voor optie 2. Het feit dat binnen deze optie minder programma aan de zuidzijde van De Markt kan worden gerealiseerd, wordt gecompenseerd door de herontwikkelingsmogelijkheden van de locatie van de multifunctionele accommodatie Het Centrum, op de hoek van de Julianastraat en de Bernhardstraat. Hier ontstaat een relatief groot herontwikkelingsgebied, waar ook een deel van het centroparkeren zal kunnen worden opgelost. Hierdoor wordt de relatief grote parkeerdruk op het marktplein (die bij optie 1 zou ontstaan) verminderd.

De zuidelijke entree van het kernwinkelgebied vraagt om versterking door herstructurering van de hoek Moerheimstraat/Julianastraat. Ook hier zal de combinatie van een commerciële plint op de begane grond met bovenliggende woonlagen het beeld bepalen. Om de entree van het winkelgebied vanuit de richting van de Nieuwewijk aantrekkelijker te maken, verdient het overweging de zuidelijke rooilijn van het nieuwe bouwvolume gedeeltelijk terug te leggen, waardoor een pleinachtige hoek ontstaat.

Evenals de zuidelijke entree vraagt de noordelijke entree van het centrumgebied, bij de rotonde, om architectonische versterking, waardoor er aan beide zijden een poortidee ontstaat.



Stedenbouwkundig plan optie 1



Stedenbouwkundig plan optie 2

Zodra de verplaatsing van de supermarkten in de Julianastraat-noord naar het kernwinkelgebied wordt gerealiseerd, worden de vrijkomende gronden, samen met het parkeerterrein aan de achterzijde, ingevuld met woningen. Aan de voorzijde (Julianastraat) ontstaat ruimte voor commerciële functies, kantoren, wonen en dienstverlening. Het herstel van het fijnkorrelige bebouwingslint van de Julianastraat vormt hierbij een architectonisch uitgangspunt.

4.4

Kernwinkelgebied en gemengd gebied

In de nieuwe opzet bestaat het kernwinkelgebied uit de Markt, de Marktstraat, De Wisseling en het zuidelijke deel van de Julianastraat tot aan de kruising met de Prins Bernhardstraat.

Het noordelijke deel van de Julianastraat behoudt een meer gemengde functie met winkels, publieksgerichte dienstverlening en horeca, afgewisseld met woningen.

In de huidige situatie is de Tuinstraat de noordelijke schakel in het verkeers- en loopcircuit van het kernwinkelgebied. Deze functie wordt overgenomen door de Prins Bernhardstraat; de Tuinstraat zal alleen nog dienst doen voor bevoorradend verkeer en als toegang naar de parkeergelegenheid in en rondom de nieuwe bouwblokken. De inschakeling van de Prins Bernhardstraat bij het centrumcircuit verschaft de Julianastraat-noord een betere aansluiting op het toekomstige kernwinkelgebied. Door invulling van het braakliggende terrein aan de Prins Bernhardstraat met woningen, wordt deze straat ook stedenbouwkundig bij het centrumgebied betrokken. Ook het belendende terrein van de multifunctionele accommodatie Het Centrum kan in deze ontwikkeling worden betrokken. Het gebied rond de Gereformeerde kerk krijgt hiermee een aaneengesloten representatieve bebouwingswand. Door op een deel van het nu braakliggende terrein parkeergelegenheid te realiseren, wordt de parkeer capaciteit ten noorden van de Markt vergroot en wordt de druk op het marktplein verminderd.

4.5

Inrichting openbare ruimte

Het beeld van de openbare ruimte van het kernwinkelgebied van Dedemsvaart zal in het algemeen sterker zijn gericht op de verblijfskwaliteit en minder verkeerskundig van aard zijn dan nu het geval is. De Markt wordt primair een fraai plein waarop ook kan worden geparkeerd. De openbare ruimte in het kernwinkelgebied zal als verblijfsgebied worden ingericht, waarbij de auto zich stapvoets als gast door het centrum zal bewegen. De ruimte zal verblijfsvriendelijk worden ingericht, waarbij alle verkeerssoorten zich min of meer gelijkwaardig afwikkelen op een erfachtig, met klinkers bestraat maaiveld. Een van de opties hierbij is om dit volgens de principes van 'shared space' vorm te geven.

Om een aantrekkelijk loopcircuit voor het winkelend publiek te creëren, moet De Wisseling beter bij de inrichting van het kerngebied worden betrokken. Door hier een markant, op het zuiden georiënteerd waterfront vorm te geven, ontstaan tevens kansen voor de vestiging van horeca en zal het water van de Hoofdvaart meer bij het centrum worden betrokken.

De inrichting van de Julianastraat zal over de volledige lengte (zowel het noordelijke als het zuidelijke gedeelte) worden gewijzigd van twee gescheiden rijbanen met eenrichtingsverkeer naar één rijbaan met tweerichtingsverkeer. De Wisseling zal eveneens als tweerichtingsverkeer worden ingericht. Over de totale lengte van de Julianastraat zal een eenduidig kwaliteitsbeeld ontstaan. Dit betekent meer ruimte voor verblijfsfuncties en een nieuwe boombeplanting. Van volledige stagnatie door stilstaand bevoorradingsverkeer zal geen sprake meer zijn. De parkeercapaciteit van de Julianastraat zal door een dergelijke inrichting kunnen worden vergroot.



Creëren van een aantrekkelijk waterfront langs De Wisseling

4.6

Groenelementen

Versterking van de bomenstructuur vormt met name voor de Julianastraat een belangrijk aandachtspunt. De weinige bomen die nu in het straatprofiel staan, zijn alle zeer slecht van kwaliteit. Dit betekent dat voor de Julianastraat een volledig nieuw bomenplan dient te worden ontwikkeld.

Het bosgebied ten noorden van de N.H.-kerk zou in de toekomst, in combinatie met de herontwikkeling van de westzijde van de Markt, een rol als openbaar toegankelijk groengebied kunnen vervullen, eventueel mede als kinderspeelplaats. Het bosgebied is eigendom van het kerkbestuur en het is vooralsnog onzeker of het een openbaar karakter kan krijgen.

4.7

Beeldregie

Richtinggevend is het Beeldregieplan (januari 2009); hierin is aangegeven welke ruimtelijk-architectonische richtlijnen bij de verdere planuitwerking zullen

worden gehanteerd. Deze richtlijnen hebben zowel betrekking op de bebouwing als de openbare ruimte. Het voert voor de structuurvisie te ver om hier uitvoerig op in te gaan. In het stadium van een bestemmingsplan en van concrete bouwontwerpen zullen de richtlijnen uiteraard wel alle aandacht krijgen.

BEBOUWING

Een belangrijk uitgangspunt voor de beeldregie van de architectuur is dat grote bouwvolumes op een dusdanige wijze worden geparcelleerd, dat ze zich voegen in de korrelgrootte van de omliggende bebouwing. Dit uitgangspunt is tot uitdrukking gebracht in de schetsen van het stedenbouwkundige plan (opties één en twee). In deze schetsen is in de gedifferentieerde kappenstructuur van de bebouwing tot uitdrukking gebracht dat de nieuwbouw zich vanzelfsprekend dient te voegen in de relatief kleinschalige stedenbouwkundige context.

OPENBARE RUIMTE

In de beeldregie van de openbare ruimte wordt uitgegaan van 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 gemarkeerd.

Daarnaast zal de groenstructuur een stevige 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.

R u i m t e l i j k p r o g r a m m a

5

5.1

Bewinkeling

Positionering van het winkelapparaat

Om de toekomstige kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden van het winkelareaal van Dedemsvaart in te schatten, is in januari 2009 het Brancherapport Dedemsvaart opgesteld. Als basis voor dit rapport geldt het uitgangspunt dat Dedemsvaart een functie heeft te vervullen als koopcentrum voor de eigen bevolking en die van de direct omliggende kernen. Het rapport bevat een analyse van trends en ontwikkelingen aan de vraag- en aanbodzijde die van invloed zijn op de functie van Dedemsvaart. Samenvattend worden de volgende aandachtspunten genoemd:

- de tijd die de consument aan recreatief winkelen (funshoppen) besteedt, neemt toe. De consument wil tijdens het winkelen worden vermaakt in een attractieve ruimtelijke context;
- de consument vraagt om een compleet aanbod en veel keuze, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals comfortabel en dichtbij parkeren;
- winkels reageren hierop door hun assortiment te verbreden en te verdiepen, wat om uitbreiding van de verkoopruimte vraagt.

In Dedemsvaart groeien met name de supermarkten door deze trends uit hun jasje. Er moet kunnen worden voldaan aan de uitbreidingsvraag. Daarnaast zal het centrumgebied aantrekkelijker moeten worden voor het recreatief winkelen. Samenvattend vragen de huidige trends en ontwikkelingen om de volgende invulling:

- meerdere supermarkten in verschillende segmenten plus versspecialisten, afgestemd op het bovenlokale draagvlak;
- een pakket niet-dagelijkse winkels in het kernwinkelgebied, voornamelijk voor doelgerichte aankopen, maar ook met een functie voor recreatief winkelen;
- aansluitend hierop vermaakfuncties zoals daghoreca, om een langer verblijf in het centrum te stimuleren;
- voldoende en goed bereikbare parkeerplaatsen;
- een inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij de functie van koopcentrum.

Marktruimte

Door het bureau Droogh Trommelen en Partners (DTNP) is onderzoek uitgevoerd naar de uitbreidingspotenties van het centrum van Dedemsvaart (Distributieplanologisch onderzoek Centrum Dedemsvaart, 22 september 2009).

De distributieplanologische berekeningen en de vergelijkingen met referentiecentra leiden tot een eenduidige conclusie. Uitgaande van een hoge koopkrachtbinding en toevloeiing, is enige uitbreidingsruimte te berekenen in de dagelijkse sector. Het betreft met name de supermarktbranche (+ 800 m² wvo). De ruimte wordt bij voorkeur benut voor schaalvergroting van bestaande supermarkten. Hierbij kan worden uitgegaan van twee qua maatvoering gelijkwaardige servicesupermarkten van minimaal 1.200 à 1.500 m² wvo en twee discounters van 600 à 1.000 m² wvo. Daarnaast lijkt enige uitbreidingspotentie aanwezig in het overige dagelijkse aanbod (600 m² wvo). Al met al bedraagt voor de dagelijkse branches de uitbreidingspotentie in het centrum maximaal ± 1.400 m² wvo. In de niet-dagelijkse branches is het huidige aanbod groter dan op basis van gemiddelde normcijfers mag worden verwacht. De verwachting is dat het niet-dagelijkse aanbod de komende jaren geleidelijk zal afnemen. Niettemin kan op brancheniveau potentie (en behoefte) aanwezig zijn voor uitbreiding. Te denken valt met name aan schaalvergroting bij huishoudelijke artikelen (indicatie ± 200 m² wvo uitbreiding). Dit beeld komt in hoofdlijnen overeen met de conclusies uit het brancherapport van de gemeente Hardenberg (januari 2009).

Branche Advies Commissie

Voor 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 verfijningsslag van de branchenota in de vorm van een brancheringsvisie voor het kernwinkelgebied van Dedemsvaart. Deze visie zal de leidraad vormen voor het verhuur- en verkoopproces van de diverse projecten.

5.2

Woningbouwprogramma

Gemeentelijk woonplan

In de visie voor het centrumgebied wordt uitgegaan van een aanzienlijke versterking van de woonfunctie. Belangrijk richtsnoer hiervoor is het woonplan "Duurzaam wonen in Hardenberg". Dit plan behelst een visie op het wonen in de gemeente voor de jaren 2008 tot en met 2012. De ambities in het plan zijn vertaald in beleidsdoelen en uitvoeringsmaatregelen voor de komende jaren. Het woonplan is in samenwerking met de corporaties Beter Wonen Vechtdal en De Veste opgesteld en op 8 januari 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. Een woningmarktonderzoek heeft als belangrijke input gediend voor het plan.

De laatste jaren liep het nieuwbouwtempo in de gemeente goed in de pas met de ambitie die in het vorige woonplan (2003-2007) was uitgesproken. Dat gold ook voor Dedemsvaart. Hoewel de economische crisis en de daarmee gepaard gaande stagnatie op de woningmarkt momenteel de geplande woningbouw wellicht niet kan worden gehaald, houdt de gemeente voorlopig toch vast aan de ambities in het nieuwe woonplan. Uitgaande van de prognose dat het inwonertal van de gemeente in 2011 een piek zal hebben bereikt, is voor de periode 2008 tot en met 2012 ingezet op een productie van in totaal 1.500 woningen, ofwel 300 per jaar. Deze zullen voor 50% in Hardenberg en voor 25% in Dedemsvaart tot stand moeten komen. Voor Dedemsvaart betekent dit een richtlijn van circa 75 woningen per jaar. Hierbij wordt de volgende differentiatie nagestreefd:

- Koop/huur: 65%/35%
- Eengezins/meergezins: 80%/20%

De gemeente heeft in het nieuwe woonplan een aantal (kwalitatieve) beleidsdoelstellingen geformuleerd. Er dient gedifferentieerd te worden gebouwd voor de diverse te onderscheiden doelgroepen. In brede zin moet meer keuzevrijheid aan woningzoekenden worden geboden.

Speciale aandacht is nodig voor de huisvesting van hulpbehoevenden en mensen met lagere inkomens. Vermogende huishoudens zijn echter ook belangrijk voor de gemeente, voor hen moeten er evenzeer woonmogelijkheden zijn. Om een gedifferentieerde leeftijdsopbouw in de gemeente te bevorderen, dient mede te worden ingezet op de huisvesting van jongeren en starters op de woningmarkt.

Wat het thema duurzaam bouwen en energiebesparing betreft, moet in de gemeente een bijdrage worden geleverd aan de Kyoto-doelstellingen.

Programma voor het centrumgebied

In de plannen voor het centrumgebied van Dedemsvaart wordt de bouw van een kleine 200 woningen voorzien. Andere belangrijke bouwlocaties zijn de uitbreidingsplannen Kotermeerstal-Oost en Bransveen aan de zuidoostzijde van de kern. Daarnaast wordt rekening gehouden met vernieuwingen in de linten, met name dat van de Langewijk, en de herontwikkeling van vrijkomende bedrijfslocaties.

Voor de woningbouw in het centrumgebied gaat specifieke aandacht uit naar de doelgroepen jongeren/starters, senioren en alleenstaanden.

Jongeren en alleenstaanden van wat oudere leeftijd willen in het algemeen graag in het centrum wonen. Een deel van de jongeren stelt geen hoge eisen aan comfort en grootte van de woning, maar wil vooral betaalbaar wonen. Voor deze doelgroep zal dus aanbod in de huursector en de goedkope koopsector moeten worden gegenereerd.

De derde 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 kapitaalkrchtig (doorstromers), maar weinig verhuisgeneigd. De doelgroep is relatief groot, bovendien neemt

de vraag ervan toe (wanneer de kredietcrisis als tijdelijk fenomeen buiten beschouwing wordt gelaten). Deze doelgroep wil ruim en comfortabel wonen, maar richt zich grotendeels op de huursector.

Verkeer en parkeren

6

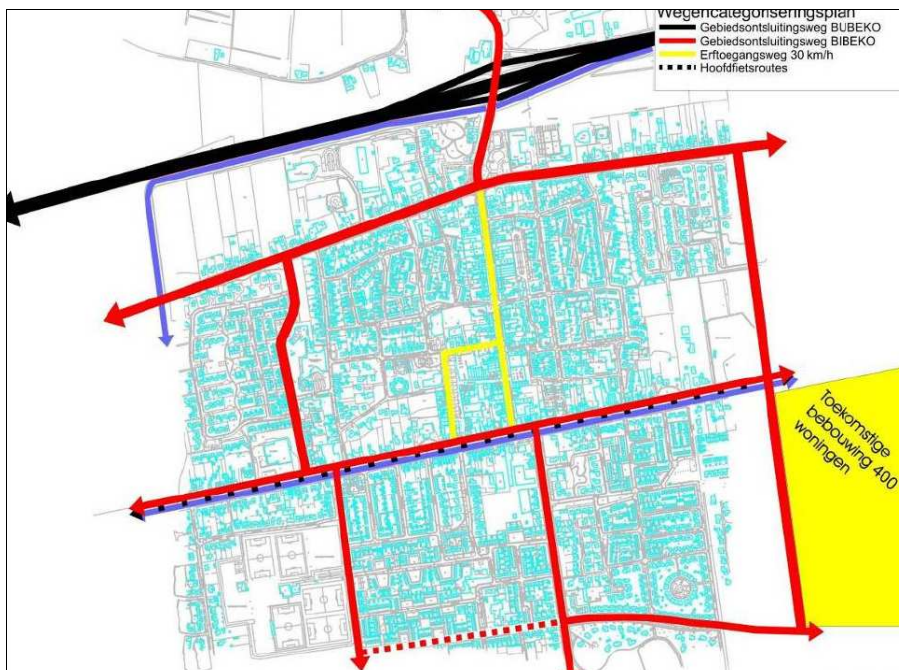
Een belangrijke opgave bij de centrumontwikkeling is het creëren van een logische verkeerscirculatie en een adequate ontsluiting voor de bronpunten en parkeerplaatsen. De gemaakte keuzes zijn gebaseerd op een modellenstudie van bureau Goudappel Coffeng.

6.1

Verkeerscirculatie

In de verkeerscirculatie vormen lossende vrachtwagens op de twee enkele rijbanen van de Julianastraat een knelpunt, doordat ze de doorstroming blokkeren. Dit wordt mede veroorzaakt doordat speciaal aangelegde laad-/loshavens in de middenberm van de Julianastraat-noord 'illegaal' door winkelend publiek worden gebruikt als extra parkeerplaats op drukke momenten. Ook elders, met name in de Tuinstraat, vormen lossende vrachtwagens een probleem. Daarnaast komt in enkele straten sluipverkeer voor en wordt het als lastig ervaren dat De Wisseling en de Julianastraat-zuid slechts in één richting toegankelijk zijn. Verder komt in het centrum een aantal krappe bochten voor.

KNELPUNTEN



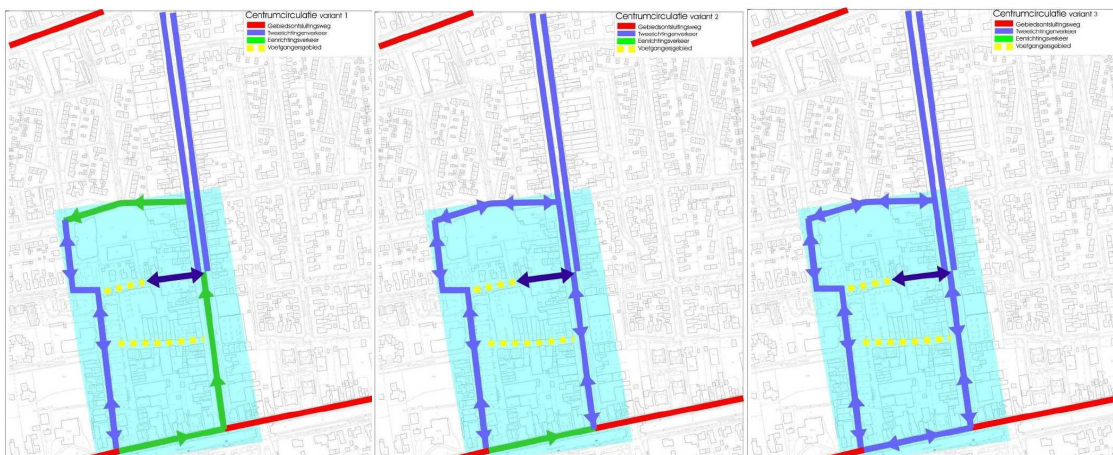
Huidige wegcategorisering in Dedemsvaart



Huidige verkeerscirculatie in het centrumgebied

OPLOSSINGSMOGELIJKHE-
DEN

Om voor deze problemen een oplossing te bieden, zijn drie verkeersvarianten opgesteld, met een verkeersmodel doorgerekend en tegen elkaar afgewogen. De varianten hebben de zogenaamde U-structuur voor de hoofdontsluiting van Dedemsvaart als basis.



Varianten voor de toekomstige verkeerscirculatie

- Aan variant 3 (zie vorenstaande afbeelding) is de voorkeur gegeven. In deze variant maakt het gemotoriseerde verkeer in twee richtingen gebruik van de Julianastraat, de Prins Bernhardstraat en de Markt. De Wisseling wordt opengesteld voor tweerichtingsverkeer. Deze keuze wordt gecombineerd met het over een grote lengte herinrichten van De Wisseling als shared spacegebied; vanaf de westzijde van de Hervormde Kerk tot aan de kruising met de Nieuwe Wijk. Hierdoor wordt De Wisseling voor doorgaand verkeer veel minder interessant dan bij een reguliere, verkeerskundige weginrichting. Op basis van een dergelijke inrichting is de verkeersbelasting van de centrumstraten doorgerekend. In de nieuwe situatie zal de verkeersbelasting van De Wisseling 3.220 motorvoertuigen per etmaal bedragen. In dit gebied zal een 30 km/uur-regime van kracht worden.

VOORKEURSVARIANT

Wanneer bijvoorbeeld het tweerichtingsverkeer hier op een asfalt wegprofiel zou worden ingesteld, dan zou de verkeersbelasting oplopen naar 5.200 motorvoertuigen per etmaal. De Tuinstraat, in de huidige situatie de verbinding tussen de Julianastraat en de Markt, wordt voor doorgaand verkeer afgesloten. De Tuinstraat zal in de nieuwe situatie uitsluitend het bevoorradingsverkeer en de toeritten naar de bestaande (onder de C 1000) en eventueel nieuw te bouwen parkeervoorziening aan de noord- en westzijde van het marktplein verzorgen.

De wijze waarop de drie modellen zijn beoordeeld, is in de navolgende matrix weergegeven.

Beoordeling van de circulatiemodellen in de vorm van een multicriteria analyse

Criteria	Referentie	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verblijfsklimaat	-	++	+	+
Verkeersveiligheid centrumgebied	o	o	o	o
Verkeersveiligheid omgeving	-	o	+	+
Bereikbaarheid	-	o	+	++
Helderheid ontsluiting	o	+	+	++
Benutten bestaande U-structuur	o	-	+	o

6.2

Bevoorravingsverkeer

Een goede bereikbaarheid van de winkels voor bevoorradend verkeer is een van de randvoorwaarden voor een vitaal functionerend centrumgebied. Het is dan ook van belang de afwikkeling van het bevoorravingsverkeer van meet af aan in de planvorming mee te nemen.

Bij de bepaling van de bevoorradingroutes is het zaak voldoende ruime boogstralen bij bochten aan te houden. 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 in de doorstroming, die ontstaan door lossende vrachtwagens op de rijstroken van de Julianastraat, kunnen alleen worden opgelost door het aanpassen van het dwarsprofiel. Door het opheffen van de gescheiden rijrichtingen ontstaat een passeermogelijkheid. Als de automobilisten een stilstaande vrachtwagen kunnen passeren, zal de overlast minder groot zijn. De routes voor vrachtverkeer zijn goed te combineren met de voorgestelde verkeersstructuur van variant 3. Ook voor expeditieverkeer geldt dat het centrum vanuit verschillende richtingen is te bereiken en ook via dezelfde route kan terugrijden.

6.3

Parkeren

PARKEERNORMEN

In de structuurvisie is de gewenste ruimtelijke structuur voor het centrum van Dedemsvaart weergegeven. Het wijzigen van de verkeersstructuur en het toevoegen van commerciële functies en woningen maken onderdeel uit van de ontwikkelingsrichting. Nieuwe functies genereren verkeersbewegingen en daaraan gekoppeld de vraag naar parkeerplaatsen. Voor het duurzaam functioneren van het centrum van Dedemsvaart is het van belang dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende aandacht is voor het parkeren.

Afhankelijk van concrete bouwplannen zal de bijbehorende parkeervraag moeten worden geacommodeerd.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient rekening gehouden te worden met aanwezigheidspercentages. Aanwezigheidspercentages geven aan welk deel van een doelgroep (bewoners, winkelend publiek) op een bepaald moment op de voor hen bedoelde plaats parkeert. In de praktijk blijkt dat bij een bezettingsgraad van 85% van de parkeerplaatsen knelpunten gaan optreden.

Bij nieuwe ontwikkelingen is voor winkels de norm gesteld op gemiddeld 4,5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Dit getal is samengesteld uit een parkeerkcijfer van 3,5 plus 10% groei van de behoefte in de

periode tot 2020 plus een frictieleeftand van 15% (bezettingsgraad maximaal 85%).

Voor woningen wordt voor alle typen uitgegaan van één en dezelfde norm, namelijk 1,65 parkeerplaats per woning. Vervolgens is dit aantal verdeeld in 1,35 parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein en 0,3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte.

D u u r z a a m h e i d

7

7.1

Duurzaamheid en centrumontwikkeling

Bij de herontwikkeling van het centrum van Dedemsvaart zal een groot aantal bouwkundige en civieltechnische ingrepen plaatsvinden in het bestaande bebouwde gebied. Het is zaak om bij deze ingrepen, zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase, zoveel mogelijk duurzaamheidsaspecten te incorporeren. Stedenbouwkundig, civieltechnisch en bouwkundig liggen er kansen door bewust om te gaan met energie, binnen- en buitenklimaat, water- en materiaalgebruik.

Stedenbouwkundig

Bij de stedenbouwkundige uitwerking van de centrumprojecten zullen duurzaamheidsthema's worden betrokken. Dit zijn in volgorde van belangrijkheid:

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

Ad 1. Vraagbeperking

Het stedenbouwkundig plan moet zijn gericht op een beperkt gebruik van energie en materialen. Hiertoe dienen de gebouwen compact te worden vormgegeven. De voordelen van compact bouwen zijn het lage energiegebruik en besparingen op investeringen door de beperkte hoeveelheid bouwmaterialen. De gebouwen moeten daar waar mogelijk gebruik kunnen maken van de inval van zonlicht. Het gebruik van zonnewarmte dient te worden bevorderd.

Ad 2. Duurzame energie

In het stedenbouwkundig plan moet gebruik worden gemaakt van mogelijkheden voor de opwekking van duurzame energie. Dit vraagt om oriëntatie van de daken van nieuwbouw op het zuiden/zuidwesten, zodat de mogelijkheden voor thermische of elektrische zonne-energie optimaal kunnen worden benut. Ook zullen mogelijkheden voor warmte- of koudeopslag ten volle moeten worden benut.

Ad 3. Efficiënt gebruik van grondstoffen

Tijdens de uitvoering van de centrumprojecten moet een efficiënt gebruik van grondstoffen worden nagestreefd. Sloopmateriaal kan soms worden herge-

bruikt in de vorm van bijvoorbeeld menggranulaat of wegverharding. Tijdens de bouwfasering moet hiermee rekening worden gehouden.

Veel gebouwen zullen van airco worden voorzien. Deze installaties produceren veel restwarmte die kan worden gebruikt voor verwarmingsdoeleinden in combinatie met warmte-/koudeopslag.

Openbare ruimte

Bij de inrichting van de openbare ruimte zal het duurzaamheidsaspect een belangrijke rol spelen. Het beheer, het onderhoud en de mogelijkheid van hergebruik van toe te passen materialen zullen in de afweging worden meegenomen. De voorkeur gaat uit naar het toepassen van gebakken bestratingsmateriaal. De hoge kostprijs van gebakken materiaal ten opzichte van betonsteen wordt ruimschoots goedge maakt door de goede hergebruiksmogelijkheden van baksteen.

Met de toepassing van hagen, groene daktuinen en laanstructuren worden biotopen voor dieren gecreëerd. Bladverliezende bomen kunnen in de zomer door schaduwwerking en verdamping gebouwen verkoelen, terwijl in de winter de laagstaande zon de gevels kan opwarmen.

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

Collectieve energie-infrastructuur

Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Hoofdvaart. De meeste ontwikkellocaties liggen hier dichtbij (maximaal 300 m). De aanleg van een collectieve energie-infrastructuur, waarbij warmte en koude via een warmte-koudeopslagsysteem worden uitgewisseld met de Hoofdvaart, is vanuit duurzaamheidsoogpunt interessant. Hierbij kan tevens 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, is het ambitieniveau op dit vlak te bepalen.

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 5 geeft aan dat aan de wettelijke verplichtingen wordt voldaan. Hoe meer duurzame maatregelen worden gekozen, hoe hoger het rapportcijfer. Ter indicatie: de nieuwbouw van het gemeentehuis krijgt een GPR-cijfer van gemiddeld 8,6. Voor eigen gebouwen wil de gemeente een minimum van 7,5 handhaven. Voor projecten van derden streeft de gemeente eveneens naar een zo hoog mogelijk GPR-cijfer.

7.2

Duurzaam waterbeheer

Voor het waterbeheer in het centrum van Dedemsvaart geldt als algemeen uitgangspunt dat geen verslechtering mag optreden ten opzichte van de huidige situatie en dat in de toekomst geen problemen mogen ontstaan met het grond- en hemelwater.

Om te kunnen beoordelen welke bergings- dan wel infiltratiemaatregelen haalbaar zijn, zal een hydrologisch onderzoek moeten plaatsvinden. Blijkens het Waterplan Hardenberg (vastgesteld op 22 januari 2008) maakt het centrumgebied deel uit van een rioleringsgebied met een bergingstekort van 1.349 m³. In eerste instantie zal bekeken moeten worden in hoeverre het mogelijk is de bergingsopgave binnen het centrumgebied op te lossen; zo niet, dan zal er volume buiten het plangebied moeten worden gevonden.

Aangezien de openbare ruimte in het plangebied opnieuw zal worden ingericht, zijn er mogelijkheden voor het afkoppelen van verhard oppervlak van de (vuilwater)riolering. Bij het afkoppelen valt te denken aan:

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

De keuze tussen deze mogelijkheden zal bij de nadere uitwerking van de centrumplannen worden bepaald.

7.3

Vervolgstappen duurzame centrum-ontwikkeling

Om tot een goede verankering van de duurzaamheidsaspecten in de ontwikkeling van het centrumgebied te komen, moeten de volgende stappen worden gezet:

- het formuleren van het ambitieniveau ten aanzien van duurzaamheid op bovengenoemde 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 een hydrologisch onderzoek - nader uitwerken van de waterstructuur in het gebied, 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 worden uitgewerkt. Naast de gemeen-

telijke disciplines civiele techniek, cultuurtechniek en riolering zal het Waterschap Velt en Vecht zitting in deze werkgroep nemen.

P o t e n t i ë l e b e l e m m e r i n g e n



In dit hoofdstuk komt een aantal randvoorwaarden aan de orde die de voorgestane ontwikkelingen kunnen belemmeren. Merendeels zijn dit milieuaspecten.

8.1

Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem

Alvorens bouwvergunningen kunnen worden verleend, moet onderzoek naar eventuele bodem- of grondwaterverontreiniging zijn uitgevoerd. De resultaten van een dergelijk onderzoek kunnen ertoe leiden dat saneringsmaatregelen moeten worden getroffen. Het landelijke Bodemloket geeft informatie over locaties waarvan bekend is dat daar in het verleden 'verdachte' activiteiten hebben plaatsgevonden. De ontwikkelingslocaties in het plangebied behoren daar geen van alle toe, zodat ernstige verontreinigingen niet in de lijn der verwachting liggen. Per project zal dit nader moeten worden geverifieerd.

8.2

Archeologie

Sinds Nederland in 1992 het Verdrag van Valletta (Malta) ondertekende, heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een vaste plaats in het proces van de ruimtelijke planvorming gekregen. Dit heeft op 1 september 2007 geleid tot het in werking treden van de Wet op de archeologische monumentenzorg. Uitgangspunten van deze wet zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de hantering van het zogenaamde 'veroorzakerprincipe'. Dit principe houdt in dat degene die in de bodem ingrijpt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen en voor het onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden.

WETTELIJK KADER

Bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met zowel bekende als te verwachten archeologische waarden. Voor de bekende waarden kan de Archeologische Monumentenkaart (AMK) worden geraadpleegd. Deze kaart laat zien dat er in het plangebied geen waardevolle locaties bekend zijn. Archeologische waarden zijn in Nederland echter veelal onzichtbaar. Ze liggen grotendeels verborgen in de bodem. Om greep te krijgen op deze nog onbekende waarden is door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) uitgegeven. Deze

AMK EN IKAW

kaart geeft de trefkans op nog onontdekte archeologische resten in de bodem weer. Het centrumgebied van Dedemsvaart blijkt echter in dit opzicht niet gekarteerd te zijn.

EVENTUEEL ONDERZOEK

Op de ontwikkelingslocaties in het centrumgebied is door bouwwerkzaamheden in het verleden het bodemarchief vermoedelijk grotendeels verstoord. De kans dat er nog waardevolle resten kunnen worden aangetroffen, lijkt daardoor niet groot. Niettemin zal bij de uitwerking van de plannen (bestemmingsplanfase) aan de provinciaal archeoloog de vraag worden voorgelegd of een archeologisch (veld)onderzoek in dit geval noodzakelijk wordt geacht.

Als er daadwerkelijk waardevolle vondsten aan het licht komen, kunnen die gevolgen hebben voor de planopzet.

8.3

Wegverkeerswaa

De structuurvisie biedt op zes locaties de mogelijkheid tot het realiseren van woningen. Voor de Wet geluidhinder geldt een woning als een geluidgevoelig object. Daarom dient onderzocht te worden of de woningbouw moet worden getoetst aan de eisen van de Wet geluidhinder.

GELUIDZONES

In het kader van deze wet bevinden zich langs wegen zones waarbinnen een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd als sprake is van de realisatie van geluidgevoelige objecten. Voor wegen waarop maximaal 30 km/uur gereden mag worden, geldt dit echter niet. In het gehele centrum van Dedemsvaart is een 30 km/uur-regime van kracht. Daardoor is hier formeel geen sprake van een geluidzone en zou een akoestisch onderzoek achterwege kunnen blijven. De Raad van State heeft echter in meerdere gevallen verklaard dat de Wet geluidhinder weliswaar niet van toepassing is in een 30 km/uur-gebied, maar dat in het belang van een goede ruimtelijke ordening wel rekening moet worden gehouden met geluid. Op grond van deze jurisprudentie is voor het centrumgebied dan ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

VERKEERSINTENSITEITEN EN BEREKENINGEN

De verkeersintensiteiten, waarvan in het onderzoek is uitgegaan, zijn verkregen uit het verkeersmodel van de gemeente Hardenberg. Dit model geeft een prognose van de verwachte verkeersintensiteiten in 2020.

Weg	Etmaalintensiteit 2020
Tuinstraat	1.300
Markt	2.130
Wisseling	3.220
Julianastraat zuidelijk deel	2.820
Julianastraat noordelijk deel	6.210
Prins Bernhardstraat	3.440

Op basis van deze intensiteiten is vervolgens berekend waar de 48 dB-geluidscontour in 2020 zal liggen, gerekend vanuit de as van de diverse stra-

ten. Het betreft een berekening onder vrije-veldcondities, waarmee wordt aangenomen dat zich geen afscherming tussen de straten en de geluidsgevoelige objecten (woningen) zal bevinden. Voor de Wet geluidhinder geldt 48 dB als de hoogst toelaatbare geluidbelasting aan de gevel ('voorkeursgrenswaarde'). De ligging van de 48 dB-geluidscontouren is opgenomen in het hiernavolgende tabel. De berekeningen zijn opgenomen in de bijlagen.

Afstand wegas - 48 dB geluidscontouren in 2020

Weg	48 dB
Tuinstraat	9 m
Markt	12 m
Wisseling	31 m
Julianastraat zuidelijk deel	15 m
Julianastraat noordelijk deel	26 m
Prins Bernhardstraat	17 m

Om een goed leefklimaat in de woningen te garanderen, dient sprake te zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau aan de binnenzijde. Daarom zal in het ontwerpstadium van de bouwprojecten een nader onderzoek naar de gevelwering van de appartementen worden uitgevoerd om te bezien of aanvullende isolatie noodzakelijk is, teneinde een binnenwaarde van 33 dB (wettelijke norm) te garanderen. Daarnaast verdient het aanbeveling om bij de indeling van de woningen rekening te houden met de geluidbelasting en de meest geluidgevoelige ruimten niet aan de straatzijde te situeren.

Met betrekking tot de herinrichting van De Wisseling, de Julianastraat, de Prins Bernhardstraat en de Markt, zal een specifiek akoestisch onderzoek moeten plaatsvinden om te bepalen of sprake is van een 'reconstructie-effect'. Dit onderzoek zal de autonome situatie (is de huidige situatie, zonder verandering, over tien jaar) vergelijken met de situatie inclusief het nieuwe model over tien jaar. Hieruit is dan af te leiden waar de knelpunten liggen.

Een vervolgonderzoek, het reconstructieonderzoek, brengt dan in beeld wat exact de geluidstoename is bij de knelpunten (huidige situatie, zonder model, vergelijken met situatie, inclusief model, over tien jaar). Indien de toename afgerond groter is dan 2 dB is een onderzoek noodzakelijk naar de geluidwering van de gevel en, indien een binnenniveau van 33 dB niet kan worden gewaarborgd, dienen geluidsisolatiemaatregelen te worden aangeboden aan de bewoners.

8.4

Hinderzones van bedrijven

Op meerdere locaties in het plangebied wordt van woningbouw uitgegaan. In de omgeving van deze locaties bevinden zich geen bedrijven van een dusdanige hindercategorie dat ze de woningbouw belemmeren. Een aandachtspunt vormt wel de bedrijvenlocatie aan de zuidzijde van de Hoofdvaart (Wisseling 10-22a). Hier zijn bedrijven gevestigd die volgens de VNG-publicatie 'Bedrijven en mili-

euzonering' (editie 2009) tot milieucategorie 3.1 zijn te rekenen (grondboorbedrijf Haitjema, loodgietersbedrijf Balt en houthandel Van Deuveren). In de VNG-publicatie wordt het raadzaam geacht om een 'rustig woongebied' niet dichter dan 50 m bij dergelijke bedrijven te situeren. Het centrumgebied vormt echter geen 'rustige woonwijk', maar functioneert als een 'gemengd gebied'. Voor een gemengd gebied zijn de richtlijnen (in de vorm van aan te houden afstanden tussen bedrijven en nieuwe woningen) minder beperkend. Ten opzichte van categorie 3.1-bedrijven kan dan van 30 m worden uitgegaan. In de praktijk betekent dit geen belemmering voor de woningbouw in het plangebied.

8.5

Externe veiligheid

BEVI In het plangebied en direct daarbuiten worden geen (bedrijfs)activiteiten uitgeoefend die calamiteitenrisico's met zich meebrengen. Zoals blijkt uit de Risicokaart Overijssel en uit gemeentelijke bron ('Hardenberg: bewust veilig'), ligt het plangebied buiten de invloedzone van bedrijven die onder de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen.

VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Naast bedrijfsactiviteiten met calamiteitenrisico's moet rekening worden gehouden met vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor Dedemsvaart is alleen het vervoer over de weg van belang; spoorwegen, waterwegen en zware (ondergrondse) gasleidingen komen er niet voor. Door of langs het plangebied lopen echter geen wegen die de gemeente heeft aangewezen als route voor het transport van gevaarlijke stoffen³. Dit betekent dat zich hier slechts sporadisch dergelijke transporten kunnen voordoen en dat de risico's daarmee binnen de wettelijke normen blijven.

Resumerend valt te concluderen dat het aspect externe veiligheid geen belemmeringen aan de beoogde ontwikkelingen in het plangebied oplegt.

8.6

Straalpaden

Over het plangebied lopen twee straalpaden van KPN. Deze mogen niet worden verstoord door hoge objecten. De hoogte van de zendmasten en de kromming van de aarde zijn bepalend voor de toegestane hoogte in een straalpad. De bouwhoogte van de nieuwbouwplannen in het centrumgebied blijft echter ruim beneden het hier toegestane maximum.

³ Dit blijkt uit de bijlagenkaarten bij het verkeersbesluit, nummer: 2004/EPLA/77531.

8.7

Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overall, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

NSL/NIBM

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

De structuurvisie biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een aantal supermarkten en woningen. Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met InfoMil de nibm-tool 3-8-2009 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging.

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) kan overschrijden. Het project kan derhalve niet worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve noodzakelijk.

Op de relevante punten is luchtkwaliteit in de huidige situatie en in de toekomst berekend. Uit dit onderzoek blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit zoals die in de Wet milieubeheer zijn weergegeven, worden niet overschreden. Dit betekent dat vanuit deze wet ook geen belemmeringen aan de uitvoering van de in de structuurvisie genoemde projecten worden opgelegd.

8.8

Flora en fauna

Op grond van de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet moet voor elke ruimtelijke ingreep worden onderzocht wat de effecten zijn op de natuurwaarden. Vervolgens moet worden beoordeeld of deze effecten acceptabel zijn.

ONDERZOEK

De gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 richt zich op de Natura 2000- en andere beschermde gebieden. Het centrum van Dedemsvaart ligt ver van dergelijke gebieden verwijderd. Het lijkt dan ook zeer onwaarschijnlijk dat de

BESCHERMDE GEBIEDEN

ingrepen in het centrumgebied effecten op beschermde natuurgebieden kunnen hebben.

SOORTENBESCHERMING

Behalve de invloed op beschermde gebieden is de soortenbescherming in het plangebied zelf van belang. Deze bescherming wordt geregeld in de Flora- en faunawet. Het centrum van Dedemsvaart vormt voor slechts weinig (wilde) planten- en diersoorten een geschikt leefgebied, vanwege de dichte bebouwing, het spaarzame groen en het ontbreken van waterpartijen. Zwaar beschermde soorten hoeven dan ook niet te worden verwacht, mogelijk met uitzondering van vleermuizen. Als voor de verwezenlijking van bouwprojecten bestaande bebouwing moet worden gesloopt, moet van tevoren zijn onderzocht of daarmee verblijfplaatsen van vleermuizen (en misschien ook steenmarters) zullen worden vernietigd. Als dat het geval is, zal een ontheffingsprocedure moeten worden gevolgd. Ook het rooien van grote bomen vormt in het algemeen een aandachtspunt.

Bij de uitwerking van de plannen (bestemmingsplanfase) zal nader onderzoek naar beschermde soorten op en rond de bouwlocaties worden uitgevoerd.

Financiële uitvoerbaarheid



In een vroegtijdig stadium worden op basis van deze structuurvisie de hoofdlijnen voor het project vastgesteld. Deze laten een realistisch ambitieniveau zien met daarbinnen voldoende ruimte voor private partijen.

Per project wordt een ontwikkelingsstrategie opgetuigd die past bij de projectspecifieke kenmerken en de maatschappelijke en financiële ambities van de gemeente. De ontwikkelingsstrategie zal per project onder meer omvatten op welke wijze de gemeente samenwerking met marktpartijen vormgeeft, het gebruik van het grondbeleidinstrumentarium en de financiële inzet.

De gemeente streeft bij deze ruimtelijke ontwikkelingsopgave een optimaal financieel resultaat na. Hierbij worden marktpartijen uitgedaagd om in de kern Dedemsvaart en meer specifiek in de openbare ruimte, parkeren en vastgoed te investeren en waar mogelijk in te spelen op subsidies.

B i j l a g e n

- wegverkeerslawaa
- luchtkwaliteit

Bijlage wegverkeerslawaai

REKENBLAD SRM I (2006)				BügelHajema					
gemeente: Hardenberg				datum/tijd: 24-09-09					
structuurvisie: Dedemsvaart centrum				bestandsnaam: HaDeTu11.xls					
situatie: Tuinstraat/De Markt									
jaar basisgegevens: model				prognosejaar: 2020					
waarneempunten		Tuinstraat 48 dB contour			De Markt 48 dB contour				
rijlijnummer		1			1				
intensiteit basisjaar		1300			2130			mvt	
groeipercentage		0,0			0,0			%	
etmaal int.(prognose) Qetm		1300			2130			mvt	
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
uurintensiteit		6,7	3,5	0,7	6,8	3,6	0,7	%	
gemiddelde uur - intensiteit	Qlv	82,7	43,2	8,6	137,6	72,8	14,2	mvt/u	
	Qmv	2,6	1,4	0,3	4,3	2,3	0,4	mvt/u	
	Qzv	0,9	0,5	0,1	1,4	0,8	0,1	mvt/u	
	Qmr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mvt/u	
	Qtot	86,2	45,0	9,0	143,4	75,9	14,8	mvt/u	
snelheid	Vlv	30			30			km/u	
	Vmv	30			30			km/u	
	Vzv	30			30			km/u	
	Vmr	30			30			km/u	
waarneemhoogte	Hw	4,5			4,5			m	
wegdekhogte	Hweg	0,0			0,0			m	
objectfractie	fobj	0,0			0,0			-	
wegdekverharding		DAB/referentiewegdek			DAB/referentiewegdek			-	
afstand obstakel		0,0			0,0			m	
afstand-kruising	a	0,0			0,0			m	
bodemfactor	b	0,35			0,52			-	
afstand (schuin)	r	9,3			13,0			m	
afstand (hor.)	d	8,5			12,4			m	
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
emissie	Elv	62,0	59,2	52,2	64,3	61,5	54,4	dB	
	Emv	55,6	52,8	45,8	57,8	55,1	47,9	dB	
	Ezv	54,0	51,2	44,2	56,3	53,5	46,4	dB	
	Emr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	dB	
	Etotaal	63,5	60,6	53,7	65,7	62,9	55,8	dB	
correctie	Ckruispunt (vri)	0,0			0,0			dB	
	Cobstakel	0,0			0,0			dB	
	Creflectie	0,0			0,0			dB	
	Ctotaal	0,0			0,0			dB	
	demping	Dafstand	9,7			11,1			dB
		Dlucht	0,1			0,1			dB
		Dbodem	1,0			1,6			dB
		Dmeteo	0,2			0,3			dB
		Dtotaal	11,0			13,1			dB
zichthoekcorrectie	N			N			dB		
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
dag/avond/nachtwaarde		52,5	49,7	42,7	52,5	49,8	42,7	dB	
dag/avond/nachtcorrectie		0	5	10	0	5	10	dB	
dag/avond/nachtwaarde na correctie		52,5	54,7	52,7	52,5	54,8	52,7	dB	
Lden		53,0			53,0			dB	
aftrek artikel 110g WGH 2006		5			5			dB	
Lden afgerond na afr. art. 110g WGH 2006		48			48			dB	

REKENBLAD SRM I (2006)				BügelHajema					
gemeente:		Hardenberg		datum/tijd:		24-09-09			
structuurvisie:		Dedemsvaart centrum		bestandsnaam:		HaDeWi11.xls			
situatie:		Wisseling/ Julianastraat zuid							
jaar basisgegevens:		model		prognosejaar:		2020			
waarneempunten		Wisseling 48 dB contour			Julianastr. zuid 48 dB cont.				
rijlijnummer		1			1				
intensiteit basisjaar		3220			2820			mvt	
groeipercentage		0,0			0,0			%	
etmaal int.(prognose) Qetm		3220			2820			mvt	
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
uurintensiteit		6,7	3,5	0,7	6,8	3,6	0,7	%	
gemiddelde		205,0	107,1	21,4	182,2	96,4	18,8	mvt/u	
uur -		Qlv							
intensiteit		Qmv	6,5	3,4	0,7	5,8	3,0	0,6	mvt/u
		Qzv	2,2	1,1	0,2	1,9	1,0	0,2	mvt/u
		Qmr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mvt/u
		Qtot	213,6	111,6	22,3	189,8	100,5	19,5	mvt/u
snelheid		Vlv	30			30		km/u	
		Vmv	30			30		km/u	
		Vzv	30			30		km/u	
		Vmr	30			30		km/u	
waarneemhoogte		Hw	4,5			4,5		m	
wegdehoogte		Hweg	0,0			0,0		m	
objectfractie		fobj	0,0			0,0		-	
wegdekverharding		elementenverharding			DAB/referentiewegdek			-	
afstand obstakel			0,0			0,0		m	
afstand-kruising		a	0,0			0,0		m	
bodemfactor		b	0,78			0,59		-	
afstand (schuin)		r	30,8			15,7		m	
afstand (hor.)		d	30,6			15,2		m	
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
emissie		Elv	70,0	67,2	60,2	65,5	62,7	55,6	dB
		Emv	63,5	60,7	53,7	59,0	56,3	49,2	dB
		Ezv	62,0	59,2	52,2	57,5	54,7	47,6	dB
		Emr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	dB
		Etotaal	71,4	68,6	61,6	66,9	64,1	57,0	dB
correctie		Ckruispunt (vri)	0,0			0,0			dB
		Cobstakel	0,0			0,0			dB
		Creflectie	0,0			0,0			dB
		Ctotaal	0,0			0,0			dB
demping		Dafstand	14,9			11,9			dB
		Dlucht	0,2			0,1			dB
		Dbodem	3,1			1,9			dB
		Dmeteo	0,7			0,4			dB
		Dtotaal	18,9			14,4			dB
zichthoecorrectie		N				N			dB
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
dag/avond/nachtwaarde		52,5	49,7	42,7	52,5	49,7	42,6	dB	
dag/avond/nachtcorrectie		0	5	10	0	5	10	dB	
dag/avond/nachtwaarde na correctie		52,5	54,7	52,7	52,5	54,7	52,6	dB	
Lden		53,0			53,0			dB	
aftrek artikel 110g WGH 2006		5			5			dB	
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006		48			48			dB	

REKENBLAD SRM I (2006)				BügelHajema				
gemeente: Hardenberg				datum/tijd: 24-09-09				
structuurvisie: Dedemsvaart centrum				bestandsnaam: HaDePr11.xls				
situatie: Prins Bernhardstraat/Julianastraat noord								
jaar basisgegevens: model				prognosejaar: 2020				
waarneempunten	Pr. Bernhardstr. 48 dB cont.			Julianastr. nrd 48 dB cont.				
rijlijnummer	1			1				
intensiteit basisjaar	3440			6210			mvt	
groeipercentage	0,0			0,0			%	
etmaal int.(prognose) Qetm	3440			6210			mvt	
periode	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
uurintensiteit	6,7	3,5	0,7	6,8	3,6	0,7	%	
gemiddelde uur - intensiteit	Qlv	219,0	114,4	22,9	401,2	212,4	41,3	mvt/u
	Qmv	6,9	3,6	0,7	12,7	6,7	1,3	mvt/u
	Qzv	2,3	1,2	0,2	4,2	2,2	0,4	mvt/u
	Qmr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mvt/u
	Qtot	228,2	119,2	23,8	418,1	221,3	43,0	mvt/u
snelheid	Vlv	30		30			km/u	
	Vmv	30		30			km/u	
	Vzv	30		30			km/u	
	Vmr	30		30			km/u	
waarneemhoogte	Hw	4,5		4,5			m	
wegdekhogte	Hweg	0,0		0,0			m	
objectfractie	fobj	0,0		0,0			-	
wegdekverharding		DAB/referentiewegdek		DAB/referentiewegdek			-	
afstand obstakel		0,0		0,0			m	
afstand-kruising	a	0,0		0,0			m	
bodemfactor	b	0,64		0,75			-	
afstand (schuin)	r	17,8		26,3			m	
afstand (hor.)	d	17,4		26,0			m	
periode		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	
emissie	Elv	66,3	63,5	56,5	68,9	66,1	59,0	dB
	Emv	59,8	57,0	50,0	62,5	59,7	52,6	dB
	Ezv	58,3	55,4	48,5	60,9	58,1	51,0	dB
	Emr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	dB
	Etotaal	67,7	64,9	57,9	70,3	67,6	60,4	dB
correctie	Ckruispunt (vri)	0,0		0,0			dB	
	Cobstakel	0,0		0,0			dB	
	Creflectie	0,0		0,0			dB	
	Ctotaal	0,0		0,0			dB	
	demping	Dafstand	12,5		14,2			dB
		Dlucht	0,1		0,2			dB
		Dbodem	2,1		2,8			dB
		Dmeteo	0,4		0,6			dB
Dtotaal	15,2		17,8			dB		
zichthoekcorrectie	N		N			dB		
periode	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht		
dag/avond/nachtwaarde	52,5	49,6	42,7	52,5	49,7	42,6	dB	
dag/avond/nachtcorrectie	0	5	10	0	5	10	dB	
dag/avond/nachtwaarde na correctie	52,5	54,6	52,7	52,5	54,7	52,6	dB	
Lden	53,0		53,0			dB		
aftrek artikel 110g WGH 2006	5		5			dB		
Lden afgerond na aftr. art. 110g WGH 2006	48		48			dB		

Bijlage Onderzoek luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

WET MILIEUBEHEER

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden.

NSL/NIBM

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd. De reden hiervoor is dat deze 3% in korte tijd zal worden gecompenseerd door de trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van (internationaal) bronbeleid, zodat per saldo geen verslechtering zal optreden.

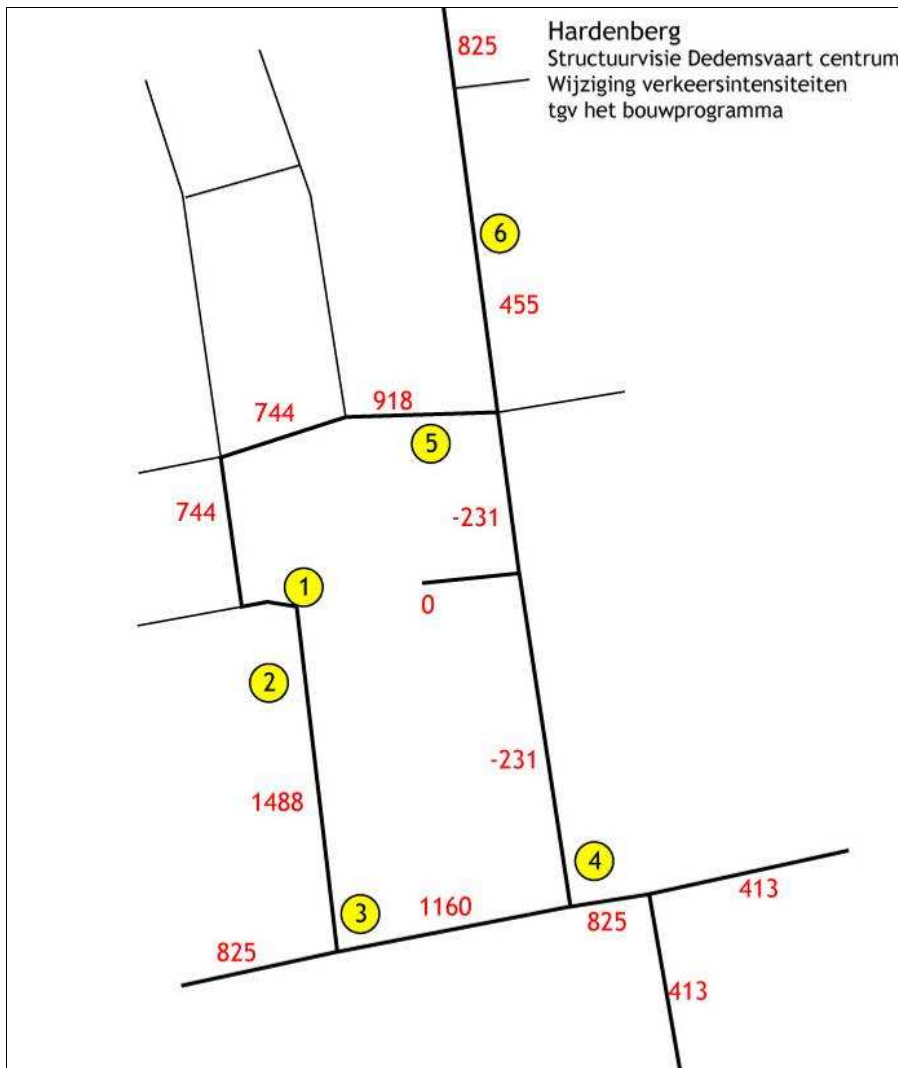
De structuurvisie biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een aantal supermarkten en woningen. Daarnaast wordt een deel van het centrum gerevitaliseerd. In de hiernavolgende tabel is de wijziging van de functies ten opzichte van de huidige situatie opgenomen. Het betreffen hier zes locaties.

Toename ritproductie ten gevolge van de uitbreiding van detailhandel en het aantal woningen

Loc.	Huidige situatie				Nieuwe situatie					verschil		
	Functie	aantal/ grootte	rit- ten/ 100m ²	ritten/ woning	totaal	Functie	aantal/ grootte	ritten/ 100m ²	ritten/ wo- ning		to- taal	
1	detailhandel woningen	0 10	m ² 68,8	7	0 70	detailhandel supermarkt woningen	1.500 25	m ² 68,8	7	1.032 175	1.032 105	
2	postkantoor woningen	1.800 0	m ² 12	7	216 0	detailhandel supermarkt woningen	1.500 40	m ² 68,8	7	1.032 280	816 280	
3	detailhandel winkels woningen	2.800 0	m ² 10	*) 7	280 0	detailhandel supermarkt woningen	1.500 36	m ² 68,8	7	1.032 252	752 252	
4	detailhandel winkels woningen	1.800 0	m ² 32,6	7	587 0	detailhandel winkels woningen	1.800 25	m ² 32,6	7	587 175	0 175	
5	groen				0	woningen	25		7	175	175	
6	detailhandel supermarkt	2.000	m ² 68,8		1.376	woningen	38		7	266	-1.110	
Totaal					2.529						5.006	2.477

*) lage ritproductie in verband met leeg-stand

Per locatie is gezien wat de verandering van functies voorgevolgen heeft voor het aantal ritten per auto. Daarbij is gebruikgemaakt van de CROW-publicaties 256 (Verkeersgeneratie woon-werkgebieden) en 272 (verkeersgeneratie voorzieningen) van respectievelijk oktober 2007 en november 2008. Uit de tabel blijkt dat het aantal ritten in totaal met bijna 2.500 ritten per etmaal toeneemt.



Aan de hand van de nieuwbouwlocaties is de verdeling van de toename en de afname van het aantal ritten over het wegennet van het centrum van Dedemsvaart berekend. Deze verdeling is opgenomen in de hiernavolgende afbeelding.

Uit deze afbeelding blijkt dat op de Markt en De Wisseling de verkeersintensiteit het meest toeneemt met respectievelijk 1.488 en 1.160 mvt/etmaal.

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met InfoMil de nibm-tool 3-8-2009 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		1488
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,80
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,48
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

nibm-tool 3-8-2009

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) kan overschrijden. Het project kan derhalve niet worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve noodzakelijk.

In de Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007 worden de (nauwkeurigheds-) eisen ten aanzien van metingen van de luchtverontreinigende stoffen nader uitgewerkt. Onder andere is in deze regeling de hoeveelheid fijn stof van natuurlijke oorsprong opgenomen welke mag worden afgetrokken van de gemeten of berekende fijn stofconcentraties in de lucht. Dit wordt in de praktijk ook wel de 'zeezout-aftrek' genoemd. Voor de gemeente Hardenberg betekent dit dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ mag worden verminderd met 4 µg/m³. Het aantal overschrijdingsdagen mag worden verminderd met zes.

RELEVANTE LUCHTKWALITEITSEISEN

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) uit de wet zijn opgenomen in de hiernavolgende tabel.

Tabel 3 - Grenswaarden luchtconcentraties NO₂ en PM₁₀

Luchtconcentratie	Norm
NO ₂	
Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
Uurgemiddelde concentratie	200 µg/m ³ maximaal 18 maal per jaar
PM ₁₀	
Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
24 uurgemiddelde concentratie	50 µg/m ³ maximaal 35 maal per jaar

Getoetst dient te worden aan de norm voor NO₂ per 1 januari 2015. Vanaf die datum moet blijvend aan de norm van NO₂ worden voldaan.

Per 21 juni 2011 moet aan de grenswaarden voor fijn stof worden voldaan.

BEREKENINGEN

Op basis van de verkeersmodelgegevens van 2008 en 2020 zijn in combinatie met de hiervoor uitgevoerde berekeningen de verkeersintensiteit op de Markt

en Wisseling vastgesteld met en zonder de in deze structuurvisie genoemde projecten.

Ontwikkeling verkeersintensiteiten met en zonder Structuurvisieprojecten

Wegvak	2008	2009	2011 ¹⁾	2011 ²⁾	2015 ¹⁾	2015 ²⁾
Markt	970	970	970	2230	970	2230
Wisseling	610	610	610	3220	610	3220

1) exclusief projecten 2) inclusief projecten

Gewerkt is met het CAR II-rekenmodel versie 8.1 van augustus 2009. De immisieconcentraties op leefniveau zijn bepaald door de verspreiding van verkeers-emissies met dit model te berekenen.

Het model berekent de bijdrage van het verkeer aan de luchtverontreiniging ten opzichte van de achtergrondconcentraties. Deze achtergrondconcentraties zijn gebaseerd op het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Het RIVM heeft aan de hand van deze meetwaarden de achtergrondconcentraties voor heel Nederland bepaald. Voor de toetsing aan de normen (grenswaarden) uit de Wet milieubeheer wordt de bijdrage van het verkeer bij de achtergrondconcentratie opgeteld om de totale hoeveelheid luchtverontreinigende stoffen te bepalen. Deze totale hoeveelheid luchtverontreiniging wordt getoetst aan de norm.

Bij de bepaling zijn naast de genoemde verkeersintensiteiten de volgende uitgangspunten aangehouden:

- als weerconditie is de meerjarige meteorologie genomen;
- het aantal parkeerbewegingen per 100 m is gesteld op 10;
- als snelheidstype is 'stadsverkeer' aangehouden;
- als wegtype is 3a (weerszijden bebouwing) aangehouden;
- als bomenfactor is 1.0 aangehouden.

In de hiernavolgende tabel is de luchtkwaliteit weergegeven van de betreffende locaties. In deze tabel is de berekende jaargemiddelde concentratie uitgedrukt in $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bij de uurgemiddelde en 24 uursgemiddelde concentratie is de overschrijding daarvan in uren respectievelijk dagen per jaar weergegeven. De berekeningen zijn opgenomen in de bijlagen.

Luchtconcentraties NO₂ en PM₁₀

Luchtconcentratie	Norm	2009 ¹⁾	2011 ¹⁾	2011 ²⁾	2015 ¹⁾	2015 ²⁾	
Markt							
NO ₂ Jaargem. concentr.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17.9	16.2	17.2	14.0	14.8	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂ Uurgem. concentr.	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 18 maal/jr	0	0	0	0	0	uren
PM ₁₀ Jaargem. concentr.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	18.7	18.4	18.6	17.7	17.9	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀ 24-uursgem. conc.	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 35 maal/jr	5	5	5	4	4	dagen
Wisseling							
NO ₂ Jaargem. concentr.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17.6	15.9	18.1	13.7	15.5	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂ Uurgem. concentr.	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 18 maal/jr	0	0	0	0	0	uren
PM ₁₀ Jaargem. concentr.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	18.6	18.3	18.8	17.7	18.1	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀ 24-uursgem. conc.	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 35 maal/jr	5	5	5	4	4	dagen

1) exclusief herstructurering 2) inclusief herstructurering

Voor stikstofdioxide blijkt uit de scenarioberekeningen dat in 2009, 2011 en 2015 de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en de uurgemiddelde concentratie niet worden overschreden.

Voor fijn stof blijkt uit de scenarioberekeningen dat in 2009, 2011 en 2015 de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en de 24 uursgemiddelde concentratie niet worden overschreden.

De normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn weergegeven, worden niet overschreden. Dit betekent dat vanuit deze wet ook geen belemmeringen aan de uitvoering van de in de structuurvisie genoemde projecten worden opgelegd.

invoergegevens 2009

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Dedemsvaart	Markt	227396	513176	970	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Wisseling	227500	513006	610	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0

invoergegevens 2011

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Dedemsvaart	Markt (excl.)	227396	513176	970	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Wisseling (excl.)	227500	513006	610	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Markt (incl.)	227396	513176	2230	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Wisseling (incl.)	227500	513006	3220	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0

invoergegevens 2015

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Dedemsvaart	Markt (excl.)	227396	513176	970	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Wisseling (excl.)	227500	513006	610	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Markt (incl.)	227396	513176	2230	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0
Dedemsvaart	Wisseling (incl.)	227500	513006	3220	0,96	0,03	0,01	0	10	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	5	0

Uitvoergegevens 2009 en 2011

Rapportage no2pm10											
Naam	rekenaar, vrij.										
Versie	8.1										
Stratenbestand	Structuurvisie Dedemsvaart										
Jaartal	2009										
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	4 µg/m3										
Schalingsfactor emissiefactoren											
Personeneautos	1										
Middelzwaar verkeer	1										
Zwaar verkeer	1										
Autobussen	1										
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Dedemsvaart	Markt	227396	513176	17,9	17,1	0	0	18,7	22,5	5	0
Dedemsvaart	Wisseling	227500	513006	17,6	17,1	0	0	18,6	22,5	5	0

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens		
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks- wegen	Jm bijdrage Rijks- wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
Dedemsvaart	Markt	227396	513176	17,1	17,1	0	0	0	41,5	41,5	0	22,5	22,5	0
Dedemsvaart	Wisseling	227500	513006	17,1	17,1	0	0	0	41,5	41,5	0	22,5	22,5	0

Rapportage no2pm10											
Naam	rekenaar, vrij.										
Versie	8.1										
Stratenbestand	Structuurvisie Dedemsvaart										
Jaartal	2011										
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	4 µg/m3										
Schalingsfactor emissiefactoren											
Personeneautos	1										
Middelzwaar verkeer	1										
Zwaar verkeer	1										
Autobussen	1										
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Dedemsvaart	Markt (excl.)	227396	513176	16,2	15,4	0	0	18,4	22,2	5	0
Dedemsvaart	Wisseling (excl.)	227500	513006	15,9	15,4	0	0	18,3	22,2	5	0
Dedemsvaart	Markt (incl.)	227396	513176	17,2	15,4	0	0	18,6	22,2	5	0
Dedemsvaart	Wisseling (incl.)	227500	513006	18,1	15,4	0	0	18,8	22,2	5	0

Achtergrondgegevens NO2												Achtergrondgegevens		
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks- wegen	Jm bijdrage Rijks- wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
Dedemsvaart	Markt (excl.)	227396	513176	15,4	15,4	0	0	0	46,7	46,7	0	22,2	22,2	0
Dedemsvaart	Wisseling (excl.)	227500	513006	15,4	15,4	0	0	0	46,7	46,7	0	22,2	22,2	0
Dedemsvaart	Markt (incl.)	227396	513176	15,4	15,4	0	0	0	46,7	46,7	0	22,2	22,2	0
Dedemsvaart	Wisseling (incl.)	227500	513006	15,4	15,4	0	0	0	46,7	46,7	0	22,2	22,2	0

Uitvoergegevens 2015

Rapportage no2pm10														
Naam	rekenaar, vrij.													
Versie	8.1													
Stratenbestand	Structuurvisie Dedemsvaart													
Jaartal	2015													
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen													
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	4 µg/m3													
Schalingsfactor emissiefactoren														
Personenauto's	1													
Middelzwaar verkeer	1													
Zwaar verkeer	1													
Autobussen	1													
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)		
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel			
Dedemsvaart	Markt (excl.)	227396	513176	14	13,3	0	0	17,7	21,6	4	0			
Dedemsvaart	Wisseling (excl.)	227500	513006	13,7	13,3	0	0	17,7	21,6	4	0			
Dedemsvaart	Markt (incl.)	227396	513176	14,8	13,3	0	0	17,9	21,6	4	0			
Dedemsvaart	Wisseling (incl.)	227500	513006	15,5	13,3	0	0	18,1	21,6	4	0			
Achtergrondgegevens NO2														
Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	rNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
				Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijks- wegen	Jm bijdrage Rijks- wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Rijkswegen
Dedemsvaart	Markt (excl.)	227396	513176	13,3	13,3	0	0	0	48,2	48,2	0	21,6	21,6	0
Dedemsvaart	Wisseling (excl.)	227500	513006	13,3	13,3	0	0	0	48,2	48,2	0	21,6	21,6	0
Dedemsvaart	Markt (incl.)	227396	513176	13,3	13,3	0	0	0	48,2	48,2	0	21,6	21,6	0
Dedemsvaart	Wisseling (incl.)	227500	513006	13,3	13,3	0	0	0	48,2	48,2	0	21,6	21,6	0

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Hardenberg

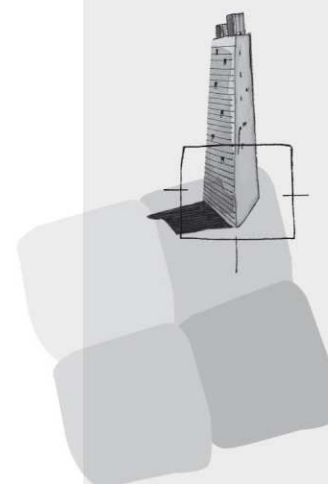
Contactpersoon
De heer R. Schlepers

Rapport
De heer J.S. Plat
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding
De heer J.S. Plat
BügelHajema Adviseurs

Supervisie
De heer ir. F.A.J. Beune
BügelHajema Adviseurs

Projectnummer
115.00.16.41.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Vaart nz 48-50
Postbus 274
9400 AG Assen
T 0592 316 206
F 0592 314 035
E assen@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort