

3 MODELLENSTUDIE

De milieuwetgeving zoals die per 29 september 2006 in werking is getreden, stelt voor ruimtelijke plannen als de onderhavige structuurvisie een milieueffectrapportage verplicht in de vorm van een planMER. In het planMER dient te worden beschreven: 'de mogelijke, belangrijke nadelige milieugevolgen van het ruimtelijk plan en van redelijke alternatieven'. Er dienen dus minimaal twee ruimtelijke modellen te worden getoetst aan milieuaspecten, en om pragmatische redenen zijn in de modellenstudie voor de Structuurvisie Marslanden fase II de modellen ook tot dat aantal beperkt. De twee basismodellen hebben vervolgens geleid tot het formuleren van een derde model, het voorkeursmodel, dat is uitgebouwd tot de Structuurvisie Marslanden fase II. De structuurvisie is in hoofdstuk 4 weergegeven en toegelicht.

Aan beide basismodellen ligt een aantal uitgangspunten ten grondslag. Voor beide modellen is uitgegaan van hetzelfde plangebied. Het bruto-gebied dat beschikbaar is voor woningbouw is totaal zo'n 130 ha groot. De invloed van hindercircels rond bestaande bedrijven aan de rand van het gebied, de dB-contour en de calamiteitencontour van de N34 en het archeologische gebied nabij Collendoorn maken dat het netto te ontwikkelen gebied kleiner dan 130 ha is. In de twee modellen is niet altijd buiten deze contouren gebleven, maar wordt wel zoveel mogelijk rekening gehouden met deze contouren.

In het netto te ontwikkelen gebied wordt woningbouw voorgesteld in een grotendeels laagbouwmilieu met een dichtheid van 20-25 won./ha. Totaal kunnen er tussen de 1.700 en 2.200 woningen komen. Dit woning-aantal wordt in beide modellen in drie woonmilieus onderverdeeld. In model 1 wordt uitgegaan van het woonmilieu van de Plaggemars, de andere marsen met een verkavelingspatroon dat is geïnspireerd op dat van de ruilverkaveling, en de Collendoornse Hoogte (nieuwe hoogte). In model 2 wordt niet uitgegaan van de ruilverkavelingsstructuur, maar van het authentieke landschap en komt naast de Plaggemars en de 'nieuwe hoogten' een specifiek woonmilieu in de Libelle.

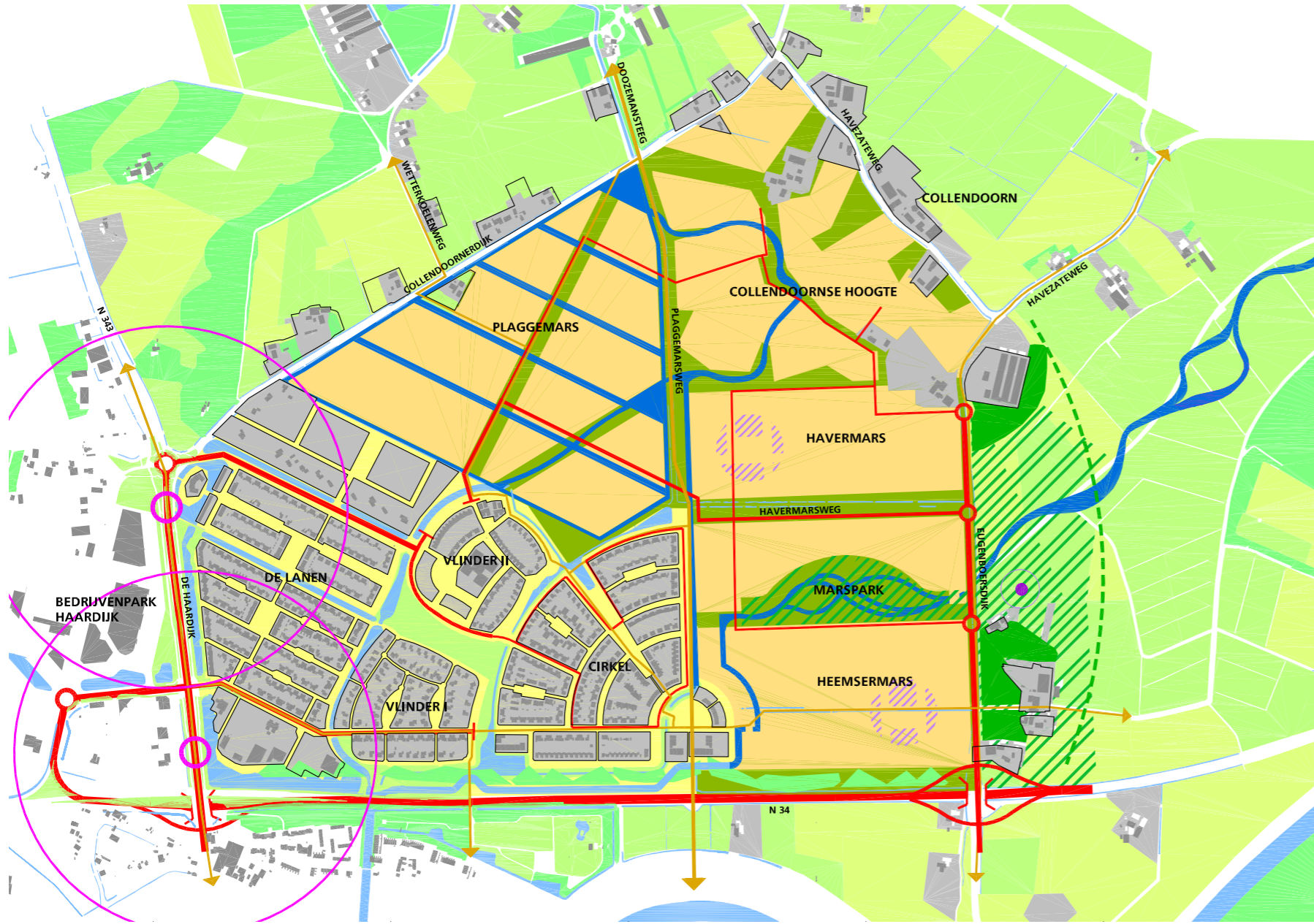
Het bestaande landschap is in beide modellen als uitgangspunt gebruikt. In model 1 is de huidige landschappelijke structuur daarbij meer behouden en versterkt dan in model 2. Uitgangspunt voor beide modellen is de structuur van bestaande bomen langs de Plaggemarsweg. Deze laan vormt de ruggengraat voor het fietsverkeer naar het centrum van Hardenberg.

Het waterschap Vecht en Velt heeft aangegeven dat met het bebouwen van de Marslanden 166.000 m³ bergingscapaciteit verloren gaat. Dit dient zoveel mogelijk te worden gecompenseerd in het plangebied van de Marslanden zelf. Daarnaast wordt een interne retentie gevraagd van ca. 10% van het verharde oppervlak van de nieuwbouwlocatie. In model 1 wordt minimale retentie gerealiseerd. In model 2 wordt getracht alle retentievraagstukken binnen het plangebied op te lossen.

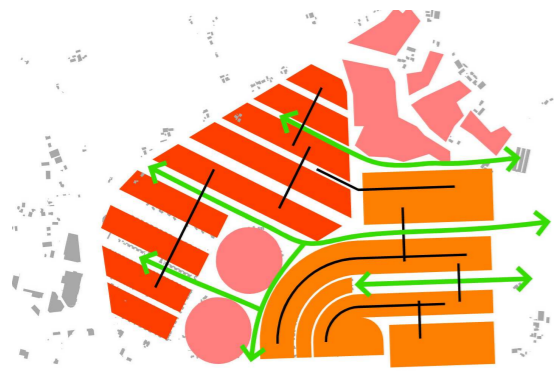
Detailhandel en sociaal maatschappelijke voorzieningen (school) zijn alleen mogelijk in de Vlinder (fase I). Bij de ontwikkeling van fase II wordt er van uitgegaan dat er geen detailhandel van omvang ontwikkeld wordt. Sociaal maatschappelijke voorzieningen kunnen een plek krijgen op bijzondere locaties of in woon-werkcombinaties. De functionele en recreatieve relatie tussen Marslanden en het centrum van Hardenberg is in beide modellen belangrijk. De centrale fietsroute legt een directe verbinding met Hardenberg, maar ook het zicht op de Vecht en de oude kern van Hardenberg wordt belangrijk gevonden.

Bij de ontwikkeling van de twee modellen is dus gevarieerd met de ontsluitingsstructuur, het langzaam verkeer, het landschap en inpassing van cultuurhistorische elementen en de stedenbouwkundige structuur, en aansluiting op fase I. Het programma (woningen en voorzieningen) is in beide modellen gelijk, echter de verdeling over de verschillende woongebieden is verschillend.





Model 1



Samenhang Fase I en Fase II



Uitgeefbaarheid



Model 1

Het belangrijkste kenmerk van model 1 is dat dit model is gebaseerd op het bestaande verkavelings- en landschapspatroon. De verkaveling van de Plaggemars is gebaseerd op het huidige landschap en een voortzetting van het patroon van fase I. De verkaveling van de overige gebieden is gebaseerd op het bestaand agrarisch verkavelingspatroon (voornamelijk een rationeel ruilverkavelingslandschap). Verder heeft de stadsrand een harde overgang naar het omliggende landschap en kenmerkt de verkeersstructuur zich door een duidelijke knip tussen oost en west.

Structuur

De structuur van model 1 is rationeel, net als het onderliggende landschap. Door gebruik te maken van de huidige lijnen in het landschap (de sloten, lanen en bomenrijen) kunnen deze elementen grotendeels behouden blijven. Een rationele opzet betekent ook dat de verkaveling redelijk efficiënt opgezet kan worden. De structurerende lijnen uit fase I worden opgepakt en doorgezet in fase II.

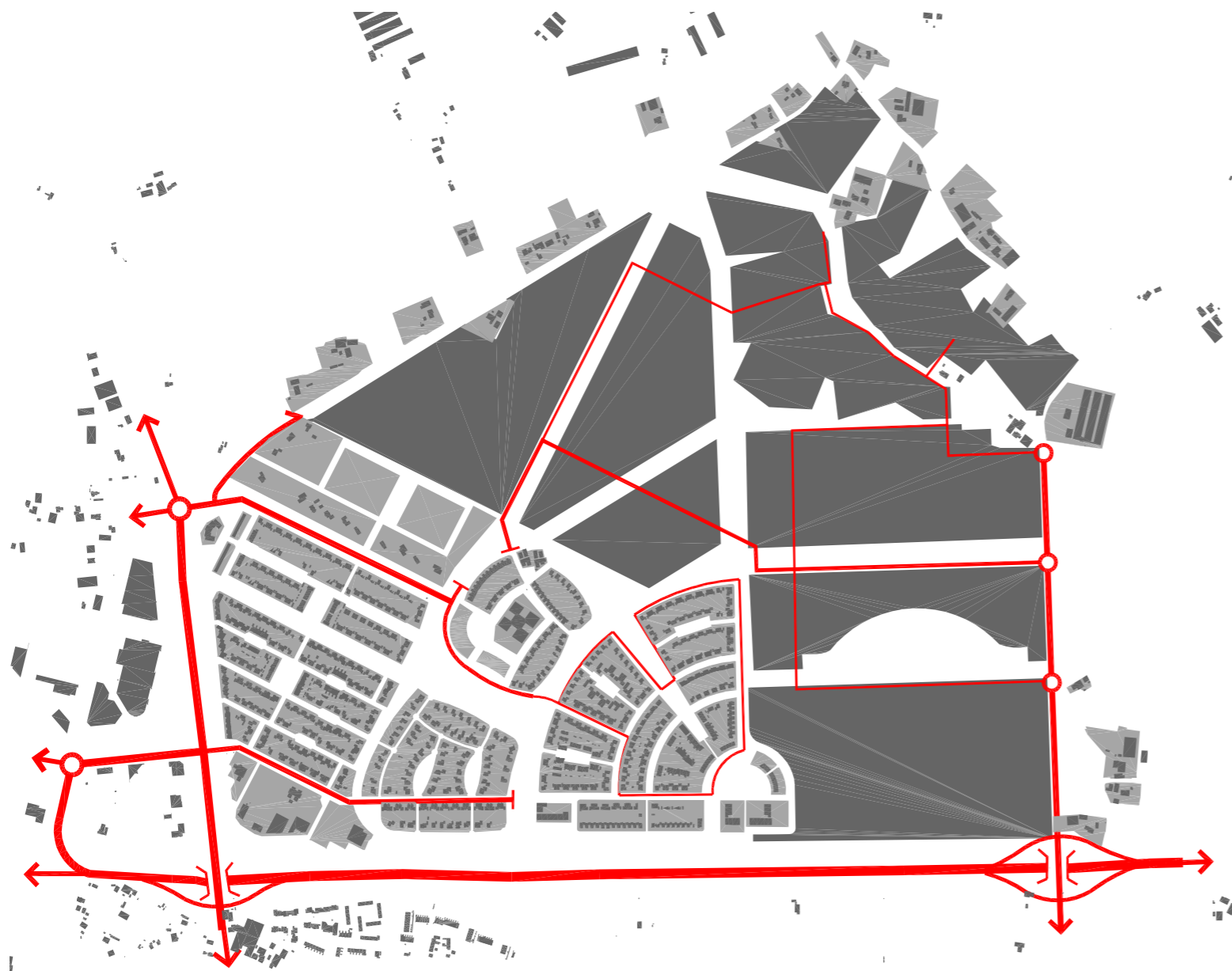
Programma en woningverdeling

Per deelgebied/woonmilieu wordt een ander programma ingezet. In de Plaggemars komen goedkope woningen, op de hoogte tegen Collendoorn aan komen duurdere woningen. In het gebied van het ruilverkavelingslandschap komt een gemengd programma met goedkope en duurdere woningen. Op deze manier wordt het programma ingezet om verschillende woonmilieus te maken, die homogeen zijn t.a.v. financieringscategorieën, maar onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.

Aansluiting Marslanden I

De structuur van de deelgebieden van fase I is maximaal doorgezet in fase II. Door voortzetting van het bebouwingspatroon en doortrekking van de woonstraten is er een optimale aansluiting. Ook de landschappelijke lijnen zijn doorgezet.





Autoverkeer



Ontsluitingssysteem

Autoverkeer

In model 1 wordt uitgegaan van een knip in de autoverkeersstructuur tussen oost en west (fase I en fase II). Logische plekken voor deze knip zijn: op de voorzieningenkern in fase I of op de centrale fietsas. Vanwege de gewenste bereikbaarheid van de voorzieningen zonder dat er al te veel autoverkeersbewegingen komen, wordt de knip gelegd op de voorzieningenkern. Op deze wijze zijn de voorzieningen voor alle woningen snel en vrij direct per auto te bereiken.

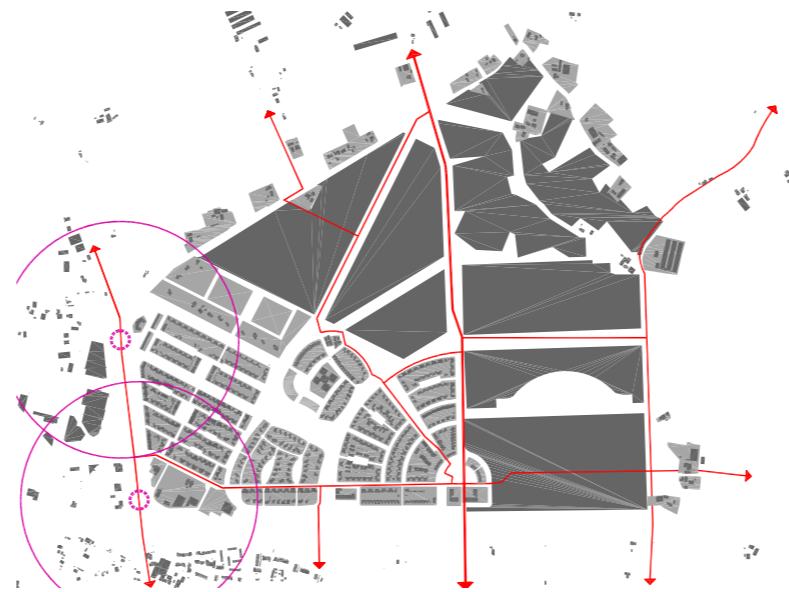
In dit model sluit de Eugenboersdijk met een ongelijkvloerse kruising aan op de N34. Fase II wordt met drie aansluitingen ontsloten, die elk met een rotonde op de Eugenboersdijk aangesloten zijn. Door 3 aansluitingen te maken is de verkeersintensiteit per aansluiting nooit meer dan die welke passend is bij een 30 km/u weg. Tussen de Eugenboersdijk en de Plaggemars bevinden zich twee hoofdverbindingen. Vanaf de hoofdstructuur worden de woongebieden en woonstraten ontsloten. In alle gevallen kan de hoofdautostructuur tevens als woonstraat dienen.

Langzaam verkeer

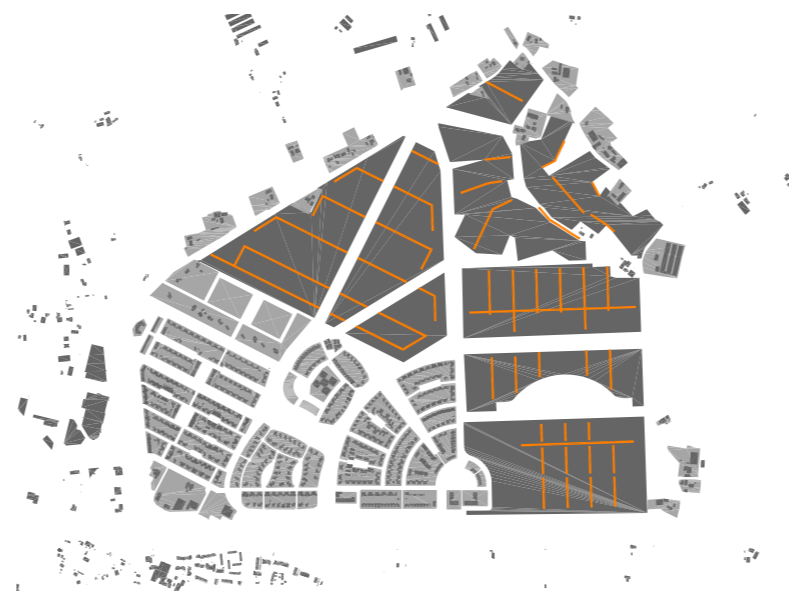
De langzaamverkeersstructuur is erop gericht om een goede bereikbaarheid per fiets te realiseren tussen Marslanden en het centrum van Hardenberg en tussen de afzonderlijke woongebieden en de voorzieningen (school, winkels) van Marslanden.

In beide modellen is de centrale fietsas die van noord naar zuid loopt een belangrijk structurerend element. Deze zorgt voor een goede bereikbaarheid van het centrum van Hardenberg. Deze hoofdroute loopt door Marslanden onder de N34 door een tunnel en over de Vecht over een brug. Parallel aan deze route is westelijk hiervan een tweede onderdoorgang onder de N34 (en bij de Boshoeck een 3e onderdoorgang). In de noord-zuidrichting worden tevens de Eugenboersdijk en de Haardijk als hoofd fietsroutes ingezet.

In de oost-westrichting worden nieuwe en bestaande wegen, woonstraten en vrijliggende fietsroutes gebruikt om de bereikbaarheid van de afzonderlijke woongebieden en de voorzieningen (school, winkels, kinderopvang, sportzalen, enz.) van Marslanden te bewerkstelligen.

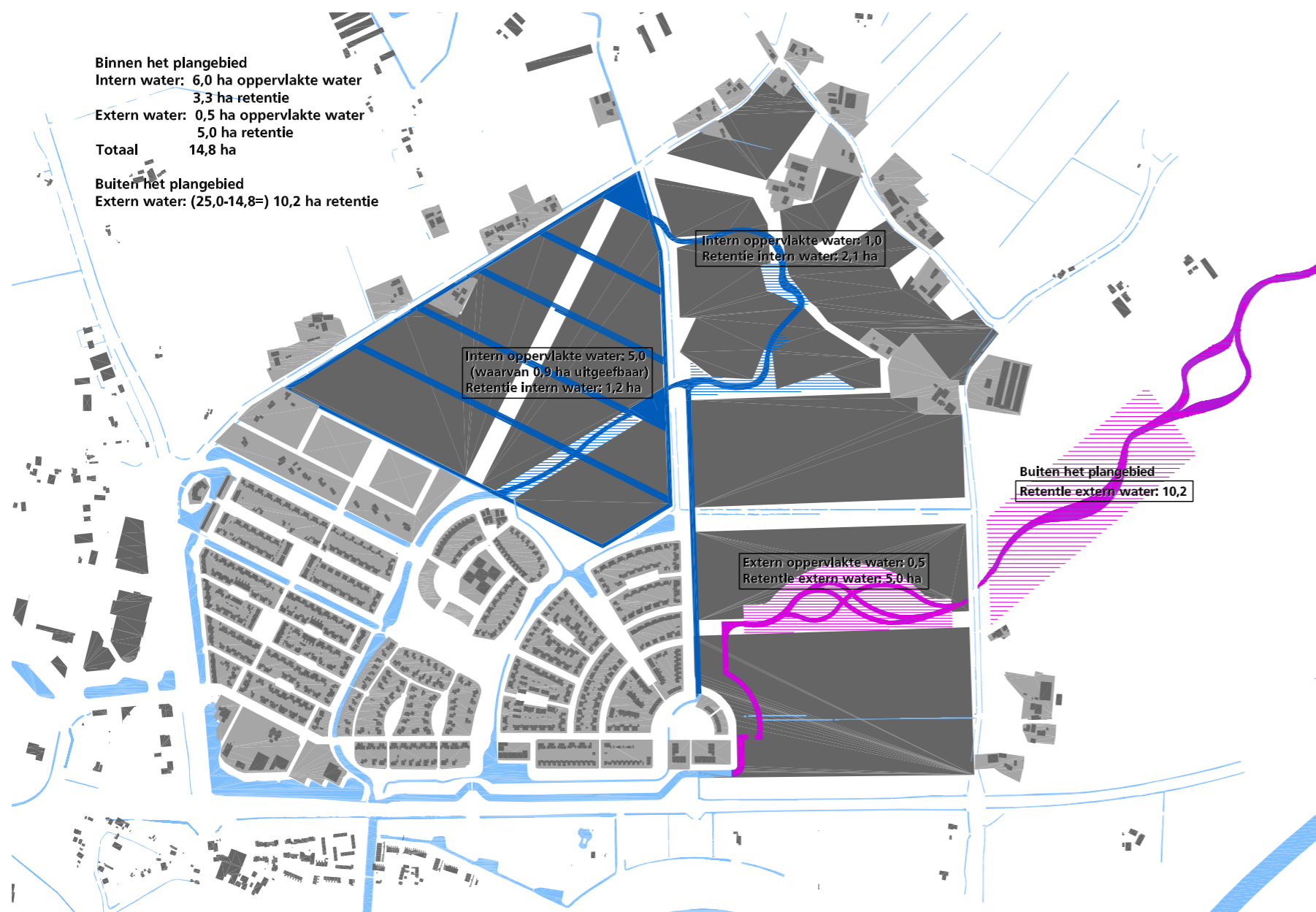


OV-haltes en langzaam verkeer



Parkeerprincipe, parkeervoorzieningen op straat





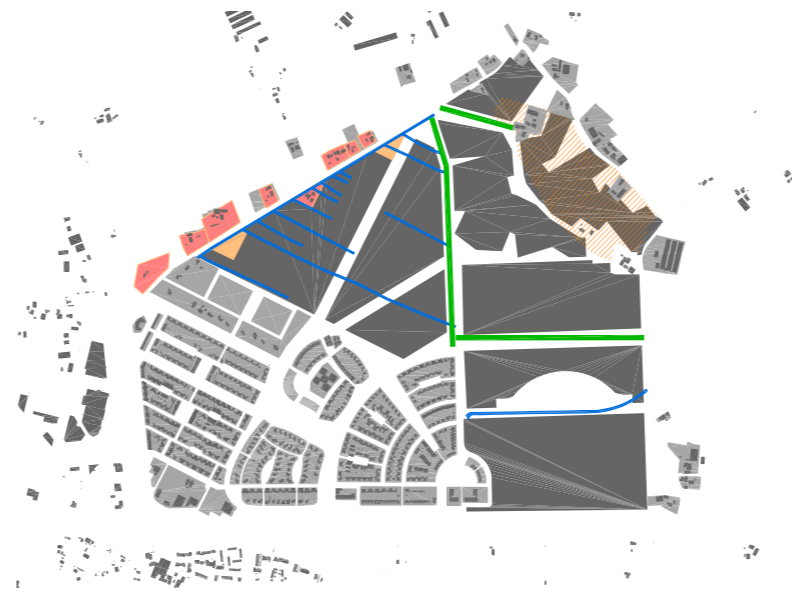
Watersysteem



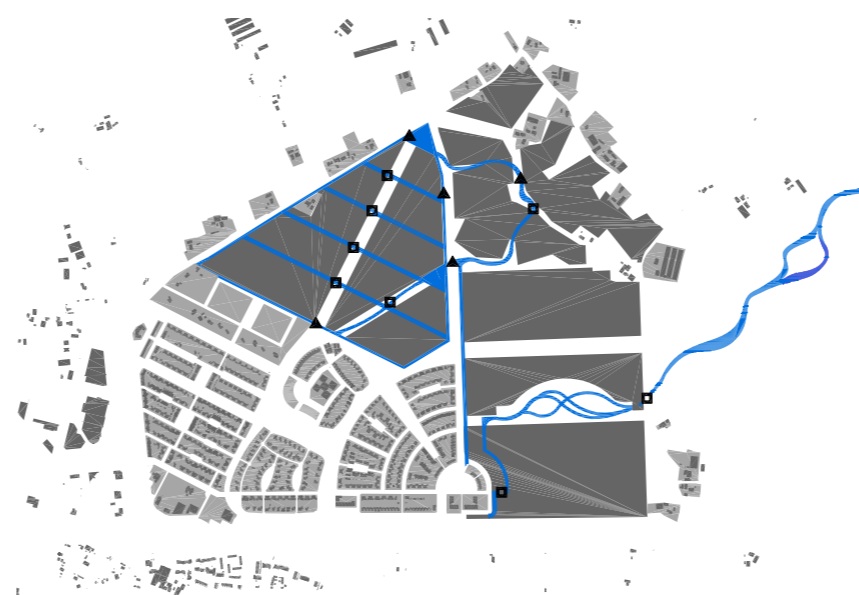
Watersysteem

In model 1 is het retentieknelpunt opgelost dat ten gevolge van de nieuwbouw van fase II ontstaan is. Dit betekent dat de interne retentie wordt gerealiseerd en de externe retentie die door de bouw van fase II verloren gaat gecompenseerd wordt, maar dat voor de overige externe retentie van Marslanden (en Haardijk) buiten het plangebied ruimte gevonden dient te worden. Daarnaast dient voor 9,7 ha opvang buiten het plangebied een plek gevonden te worden.

Het water in model 1 is op te delen in een drietal delen; een westelijk deel (de Plaggemars), een noordelijk deel (de aanheling van de Collendoornse Hoogte) en een zuidoostelijk deel (met als kenmerk de ruilverkavelingsstructuur). In de Plaggemars is een fijnmazig netwerk van waterlopen met natuurlijke en stedelijke oevers voorgesteld. Hierdoor ontstaat een gevarieerd beeld van water. In de overige twee delen is water minder prominent aanwezig. Rondom de Collendoornse Hoogte meandert het water. De meeste interne retentie is hier ook te vinden. Centraal door het zuidoostelijke deel, het ruilverkavelingsgedeelte, stroomt de Molengoot. Deze meandert en stroomt als de oorspronkelijke waterloop de Lee. De Lee is de Molengoot van voor de ruilverkaveling. Grenzend aan deze waterloop is externe retentie gerealiseerd in de vorm van overstroomgebieden.



Cultuurhistorie



Kunstwerken; bruggen en dammen



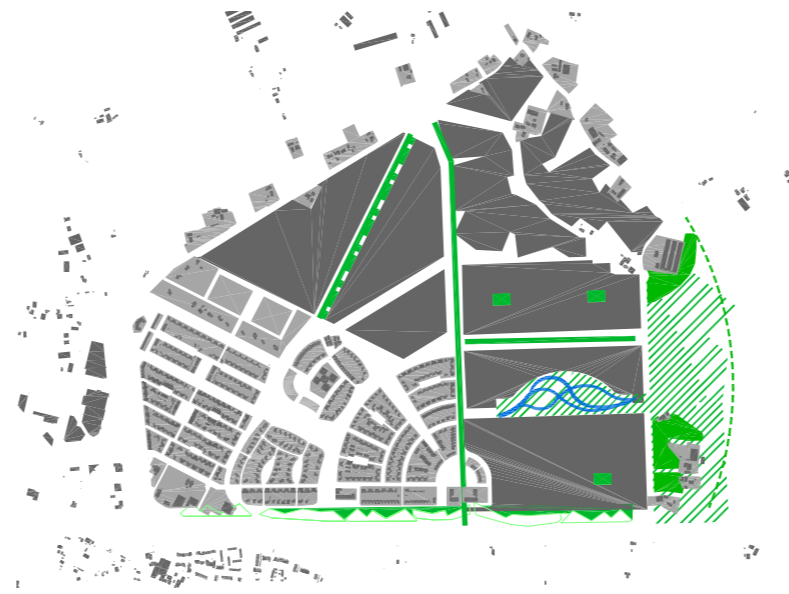


Groen- en waterstructuur



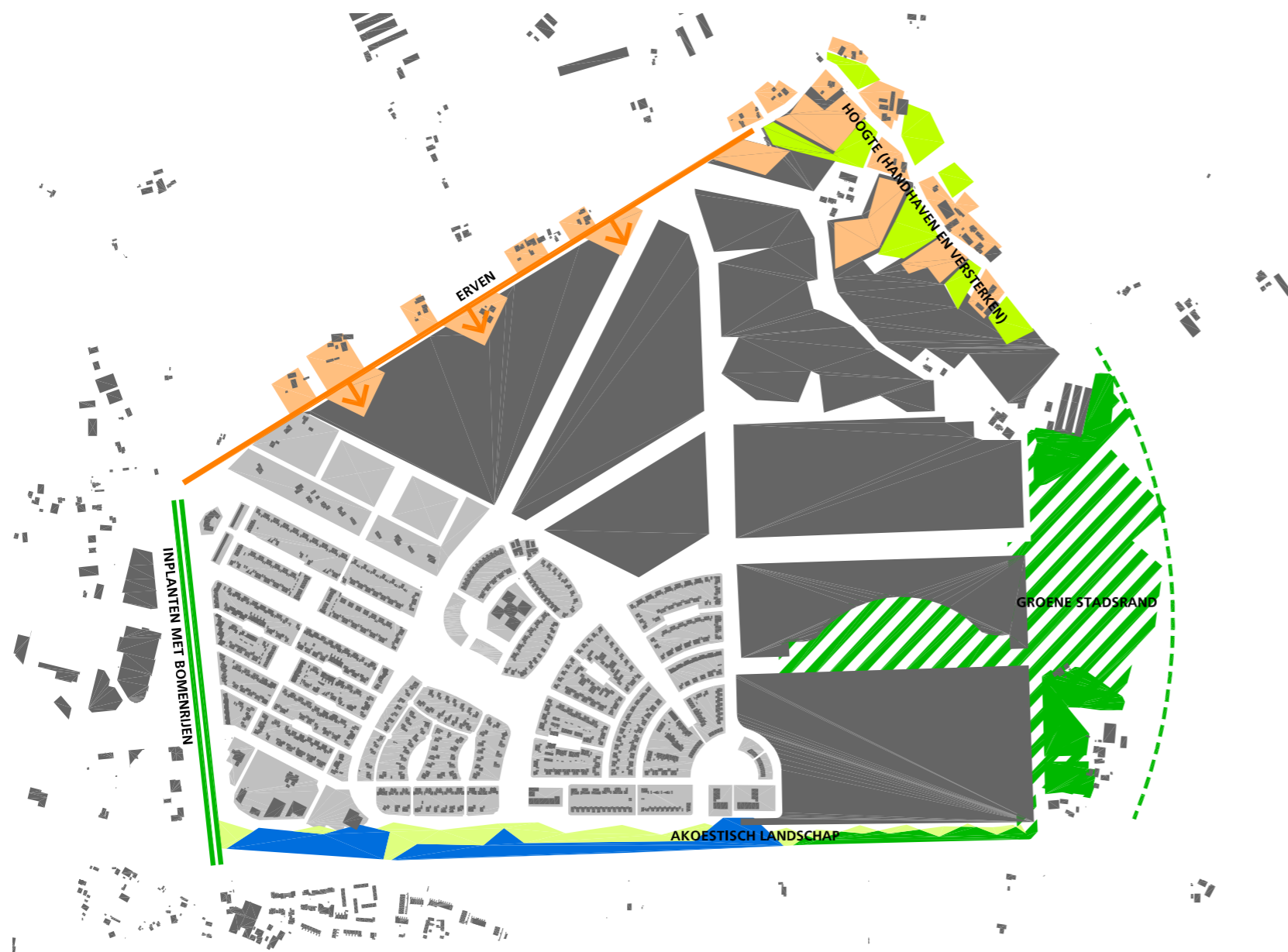
Landschap

In model 1 worden ten behoeve van de auto-toegang van fase II de bomen langs de Eugenboersdijk gekapt. Het landschap in dit model is te beschouwen als een confetti van groene plekken. Dit wordt aangevuld met drie groene lijnen: één door de Plaggemars, één door het centrale park in het ruilverkavelingsdeel en één door het akoestisch landschap langs de N34. Deze laatste lijn bestaat uit grondlichamen met een geluidsafschermende werking langs de weg en met aan de wijkzijde betreedbaar landschap met speelvoorzieningen en paden. In de geluidswallen zijn onder een hoek sneden gemaakt waardoor een visuele relatie met de wijk ontstaat, zonder verlies van de geluidswerende functie van de wal.

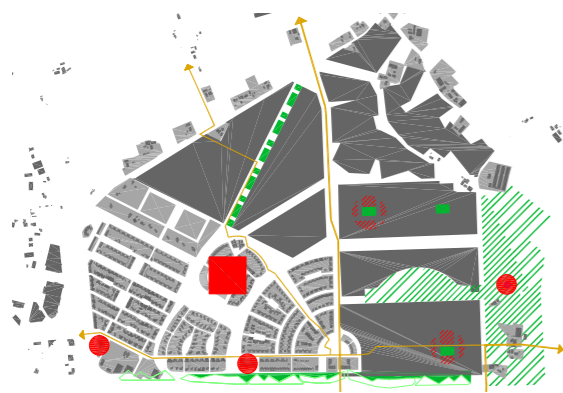


Sfeerbepalende elementen





Randen van het plangebied



Voorzieningen



Randen van het gebied

Om de woonwijk Marslanden zorgvuldig in het omliggende landschap te plaatsen, is nauwkeurig naar de omliggende randen van het plangebied gekeken. De westelijke rand van het plan wordt gevormd door het bedrijvenpark Haardijk, waarvan het plangebied gescheiden is door de Haardijk. De noordelijke rand is de Collendoornerdijk en de Havezateweg. Langs de Collendoornerdijk liggen een aantal vrije erven. De Havezateweg ligt op de hoogte van Collendoorn. Hier zijn nog resten van de oudste bewoning van het gebied aanwezig. Collendoorn bestaat uit een aantal erven. De oostelijke rand van het plangebied is de Eugenboersdijk. Oostelijk van de Eugenboersdijk zal een retentiegebied ontwikkeld worden met overloopvelden. Als passtuk tussen dit overloopgebied en de bebouwing van Marslanden wordt een park geprojecteerd. Dit park zal als een venster intermediair zijn tussen beide gebieden.

De zuidelijke grens van het gebied is de provinciale weg N34. Dit is een druk bereden traject tussen Zwolle en Coevorden, Emmen. Er wordt rekening gehouden met geluidsbelasting en mogelijke calamiteiten.

Op een aantal plekken is een harde grens tussen het plan en de context ontworpen, om 'oud' en 'nieuw' zichtbaar te maken.

De Haardijk is ingericht als een bomenboulevard, welke uitdunt naar het industrieterrein toe. De Collendoornerdijk heeft een afwisselend beeld van open / dicht. Een aantal kavels van de Plaggemars zijn georiënteerd op de Collendoornerdijk. De overige kavels tonen zich aan de dijk. Langs de Havezateweg wordt de bestaande sfeer gehandhaafd, door het groen van de Marslanden te richten op deze weg. De oostzijde van Marslanden krijgt een harde stadsrand. Het centrale park van het ruilverkavelingsdeel van het plan sluit aan op het park langs de Eugenboersdijk.

Langs de N34 komt een akoestisch landschap, een sculpturaal grondplastiek met muren, zichtlijnen en (speel-)voorzieningen. De

geluidscontour van de N34 wordt hierdoor teruggedrongen, waardoor dichter bouwen op de weg mogelijk is. De beleving van de woonwijk vanaf de N34 wordt gewaarborgd door zichtlijnen door het akoestisch landschap. Vanaf de provinciale weg zal de blik gericht zijn op het centrum van Hardenberg, doordat het landschap aan deze zijde open is, in tegenstelling tot de zijde van het akoestisch landschap.

Toeristisch-recreatieve voorzieningen

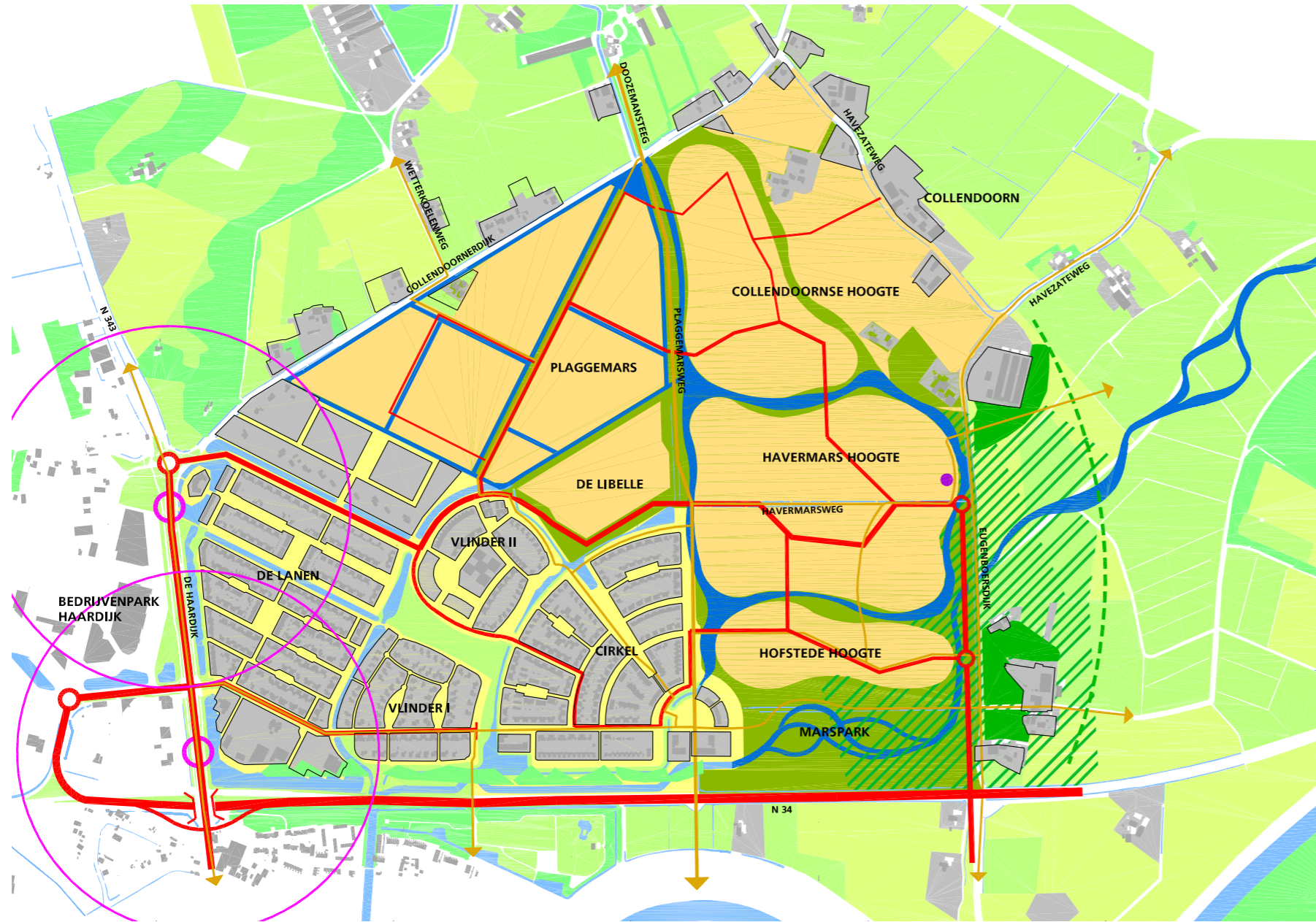
In model 1 kunnen speelplekken in het akoestisch landschap gesitueerd worden. Daarnaast worden speelplekken in de Plaggemars geconcentreerd in het centrale (speel-)lint. Extra ruimte voor speelplekken kan op enige verspreide plekken in de woongebieden gereserveerd worden.

Er komt een horecavoorziening in het groengebied ten oosten van fase II. Het Pieterpad volgt het huidige tracé.

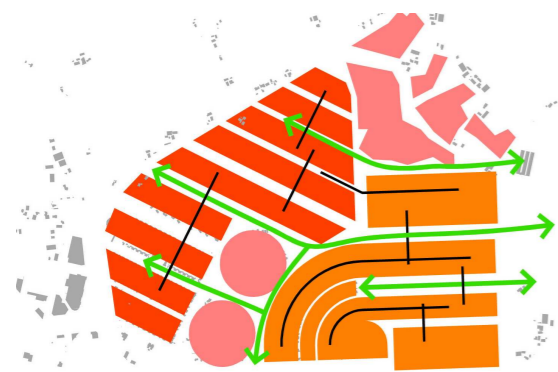
Woon-werkcombinaties

In model 1 kunnen woon-werkcombinaties verspreid in het gebied voorkomen. Deze combinaties kunnen ingezet worden om bijzondere hoeken in het plan te maken, of bijzondere plekken te accentueren.





Model 2



Samenhang Fase I en Fase II



Uitgeefbaarheid



Model 2

Het belangrijkste kenmerk van model 2 is dat dit, oostelijk van de Plaggemarsweg, is geïnspireerd op het "landschap van 1901", dus het landschap van voor de ruilverkaveling. De verkaveling van de Plaggemars is een voortzetting van het patroon van fase I. De verkaveling van de overige gebieden is gebaseerd op het vroegere authentieke landschap van hoogten en laagten.

Verder heeft de stadsrand een 'zachte' overgang naar het omliggende landschap en kenmerkt de verkeersstructuur zich door een verbinding tussen oost en west.

Structuur

De structuur van model 2 is voor het oostelijk deel geïnspireerd op het "landschap van 1901". Door uit te gaan van het landschap uit die tijd, en het herstellen van de oorspronkelijke loop van de Molen-goot, wordt zo het landschap deels hersteld naar de situatie van voor de ruilverkaveling.

De hoogten vinden hun inspiratiebron in de hoogten in de oorspronkelijke, brede Vecht met haar kilometers brede rivierbeddingen. Hoogten waarop vele steden en dorpen in het Vechtdal haar oorsprong vinden, zoals Hardenberg en Gramsbergen, maar ook de oude gemeenschappen van Heemse en Baalder. De hoogten zijn gepositioneerd in het deel van Marslanden dat ligt in de oorspronkelijke bedding van de Vecht.

Huidige lanen en bomenrijen worden zoveel mogelijk behouden. Het westelijk deel (Plaggemars) gaat net als model 1 uit van de onderliggende structuur en voegt structurerende lijnen toe die hier haaks op staan. Zo ontstaat hier een 'patchwork'-structuur.

Programma en woningverdeling

Per deelgebied/woonmilieu is er een sterke menging van programma/financieringscategorieën. Op deze manier wordt het programma ingezet om gemengde woonmilieus te maken. In de hoogten zijn de kernen (markten) compact met nadruk op goedkopere bouw. Naar de randen van de hoogten wordt de bebouwing losser.

Aansluiting Marslanden I

De structuur van de deelgebieden van fase I is doorgezet in de Plaggemars van fase II. Door voortzetting van het bebouwingspatroon en doortrekking van de woonstraten is er hier een optimale aansluiting. De centrale fietsroute over de Plaggemarsweg vormt een scherpe scheiding tussen oost en west. De scheiding versterkt het contrast tussen het 'hoogtedeel' en fase I met de doorzetting in de Plaggemars ten westen van de fietsroute. Deze centrale fietsroute biedt voor de gebruiker daardoor een afwisselend beeld.

Ondanks het contrast in de stedenbouwkundige opzet worden de landschappelijke lijnen van west naar oost maximaal doorgezet.

De woonstraten worden zoveel mogelijk doorgetrokken en er is een verkeerskundige koppeling tussen de fasen I en II. De Libelle is een voortzetting van de twee Vlinders.





Autoverkeer



Ontsluitingssysteem

Autoverkeer

In model 2 wordt uitgegaan van de mogelijkheid om van fase I naar fase II te kunnen rijden. In dit model sluit de Eugenboersdijk met een gelijkvloerse kruising aan op de N34. Fase II wordt met twee aansluitingen, rotondes, op de Eugenboersdijk aangesloten. Tussen de Eugenboersdijk en de Plaggemars bevinden zich drie hoofdverbindingen.

Vanaf de hoofdstructuur worden de woongebieden en woonstraten ontsloten. In alle gevallen kan de hoofdautostructuur tevens als woonstraat dienen.

Langzaam verkeer

In alle gevallen is de langzaamverkeersstructuur erop gericht om een goede bereikbaarheid per fiets te realiseren tussen Marslanden en het centrum van Hardenberg, en tussen de afzonderlijke woongebieden en de voorzieningen (school, winkels, sportzalen, kinderopvang, enz.) van Marslanden.

In beide modellen is de centrale fietsas die van noord naar zuid loopt een belangrijk structurerend element. Deze zorgt voor een goede bereikbaarheid van het centrum van Hardenberg. Deze hoofdroute loopt door Marslanden onder de N34 door een tunnel en over de Vecht over een brug. Parallel aan deze route is er westelijk hiervan een tweede onderdoorgang onder de N34 door (bij Boshhoek de derde onderdoorgang). In de noord-zuidrichting worden tevens de Eugenboersdijk en de Haardijk als hoofdfietsroutes ingezet.

In de oost-westrichting worden nieuwe en bestaande wegen, woonstraten en vrijliggende fietsroutes gebruikt om de bereikbaarheid van de afzonderlijke woongebieden en de voorzieningen (winkels en de brede school met haar voorzieningen) van Marslanden te bewerkstelligen.



OV-haltes en langzaam verkeer



Parkeerprincipe, parkeervoorzieningen in de hoven en op straat



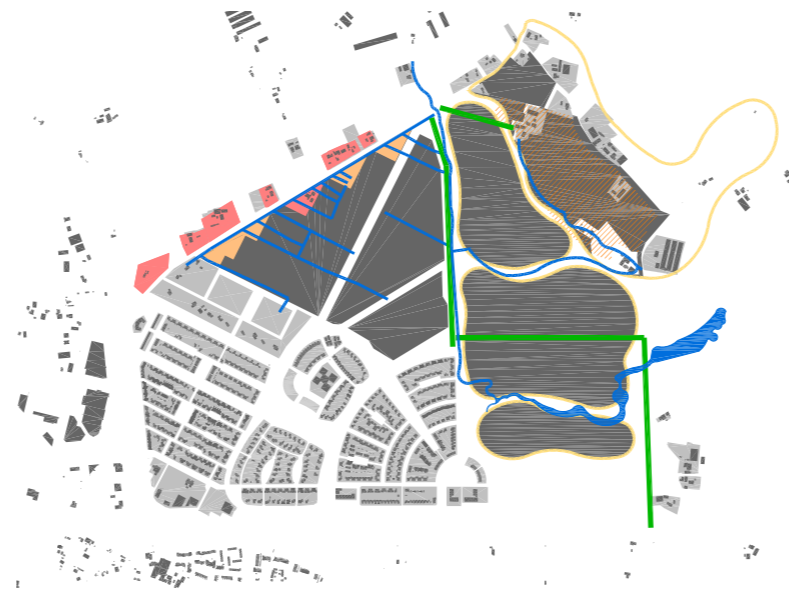


Watersysteem



Watersysteem

In model 2 is getracht zoveel mogelijk waterretentie te realiseren. Als het gehele waterretentievraagstuk in het plangebied opgelost moet worden, dan gaat dit ten koste van 175 woningen. De maximale waterretentie, die met behoud van het als doel gestelde woningaantal gerealiseerd kan worden is in theorie 8,4 ha, waardoor 6,7 ha elders gevonden moet worden. Het water in model 2 is op te delen in een tweetal karakteristieken: de Plaggemars en het water rondom de nieuwe hoogten. Het water in de Plaggemars sluit aan bij de oorspronkelijke structuur van rechte lijnen. Het water versterkt zo de patchworkstructuur in dit plangedeelte. De oevers zullen, net als in het overige plandeel, natuurlijk zijn qua inrichting. In het oostelijk deel meandert het water tussen de bebouwde hoogten door. Langs het water zijn op een aantal plekken retentiegebieden aangewezen. De Molengoot meandert langs de N34 om de meest zuidelijke hoogte heen. De Molengoot heeft hier een groot (extern) retentie gebied van 6,7 ha.

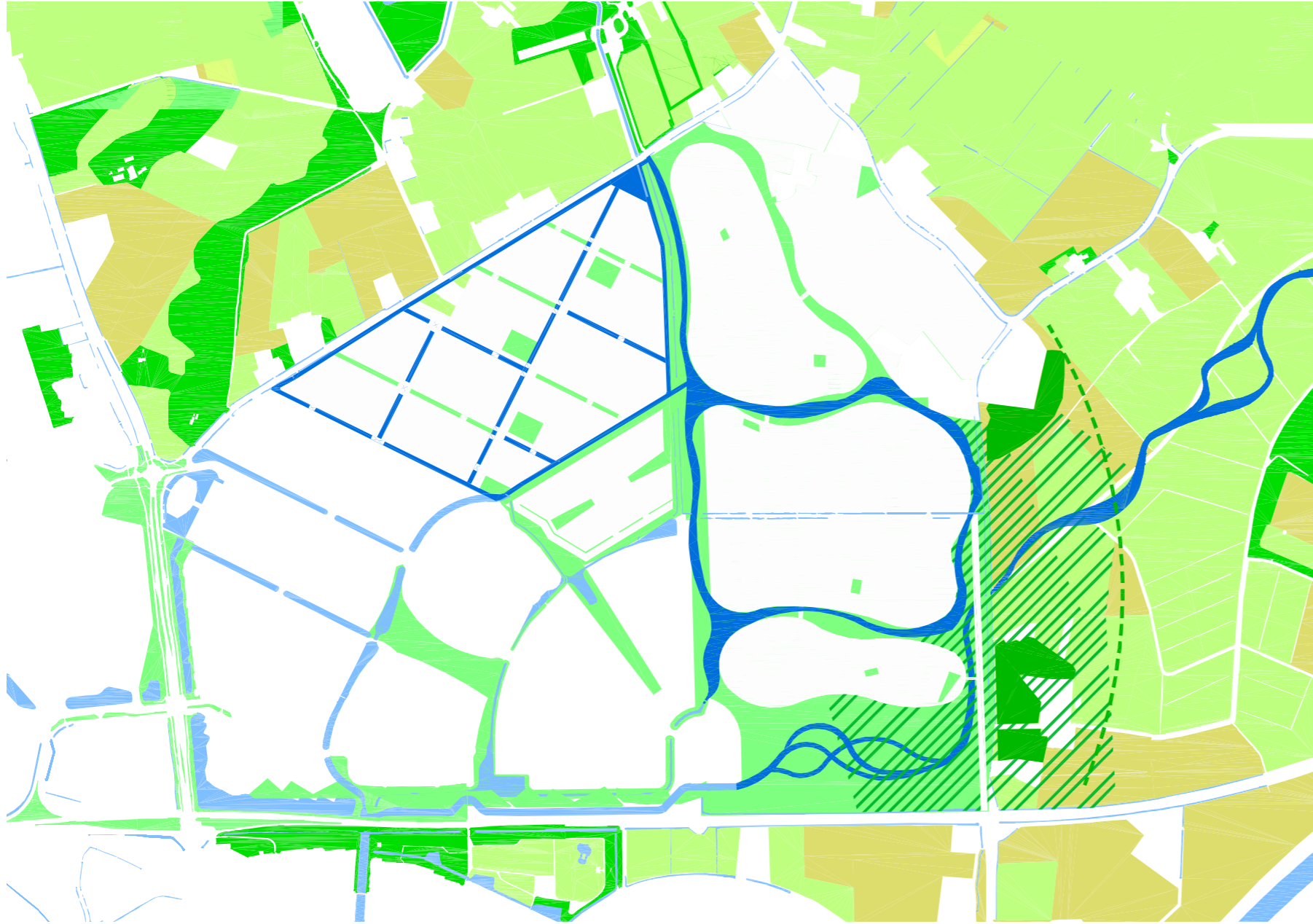


Cultuurhistorie



Kunstwerken; bruggen en dammen

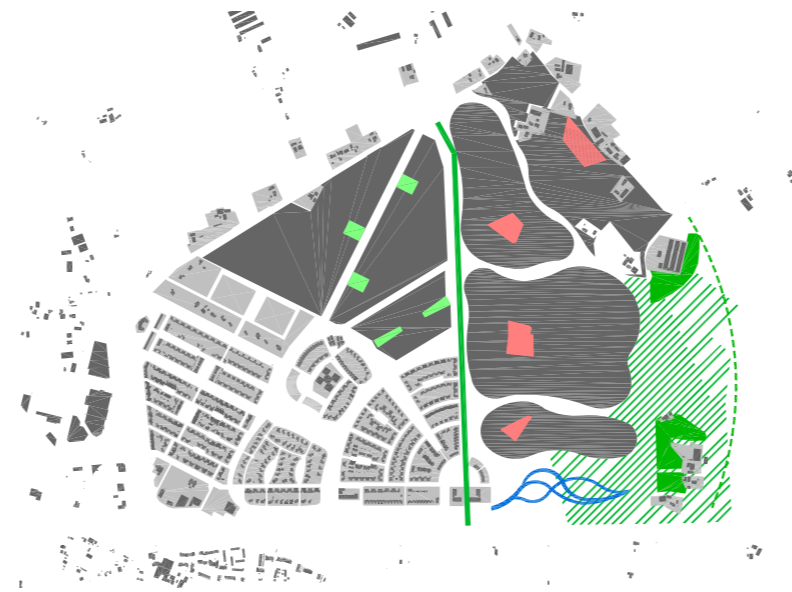




Groen- en waterstructuur



Landschap



Sfeerbepalende elementen

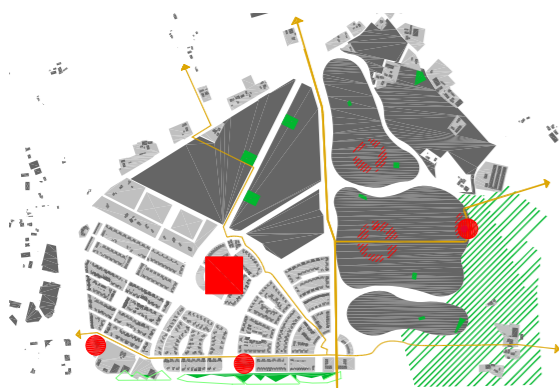
In model 2 is gekozen voor een patchworkontwerp, dat door de bestaande bomenstructuur wordt versterkt. Zo zijn de bomen van de Plaggemarsweg, Havermarsweg en de Eugenboersdijk ingezet als begeleiding van de (langzaam)verkeersroute. Op de schaal van de wijk ontstaat ordening binnen het patchwork door een continue water- en groenstructuur van singels en lanen, waaruit de bebouwde hoogten oprijzen. Deze singels zijn openbaar en de bebouwing maakt deel uit van deze ruimte; ze zijn erop gericht. In de Plaggemars vormt het patchwork een grid met op een aantal kruispunten van water en groen bijzondere groene plekken. De hoogten en de es onderscheiden zich van de Plaggemars door hun organische, natuurlijke vormgeving en verschillen in hoogten, die zij in het landschap aanbrengen.

De es kent weinig bebouwing en dan alleen nog aan de randen. De hoogten daartegenover kennen een intensieve bebouwing en dan vooral bovenop. Op deze toppen is een aantal collectieve plekken (markten) gedacht; het zijn groene boomrijke ruimten, zonder parkeren.





Randen van het plangebied



Voorzieningen



Randen van het gebied

De Haardijk wordt een dichte bomenboulevard, waardoor afstand tussen woonwijk en bedrijvenpark wordt gecreëerd. Bebouwing van de Plaggemars is georiënteerd op de Collendoornerdijk. Hierdoor ontstaat een afwisselend beeld met open/dicht, bebouwd/onbebouwd in de versnijding van de kavelrichtingen in de Plaggemars. De nieuwe bebouwing langs de Collendoornerdijk krijgt dezelfde maat en schaal als de bestaande bebouwing. Een aantal kavels oriënteert zich op de Havezateweg, net als langs de Collendoornerdijk. Hierdoor wordt de noordelijke hoogte, de es, een onderdeel van de bestaande Collendoornse hoogte. De oostelijke rand van het plangebied is een zachte stadsrand door de singel die rondom de hoogten loopt. Hierdoor loopt het landschap als het ware om de hoogten heen het plangebied in. Evenals in model 1 zal oostelijk van de Eugenboersdijk een retentiegebied ontwikkeld worden met overloopvelden. Als pastuk tussen het overloopgebied en de bebouwing van Marslanden is, net als in model 1, een park geprojecteerd. Er wordt tevens rekening gehouden met de geluidsbelasting en eventuele calamiteiten vanwege de N34 die zuidelijk langs het plangebied loopt. Vanaf de N34 is een blik over de wijk en natuur van de Molengoot mogelijk, waardoor een afwisseling van open/ besloten ontstaat. Vanaf de provinciale weg zal het centrum van Hardenberg zich tonen als een centrum aan de natuur van het retentielandchap.

Toeristisch-recreatieve voorzieningen

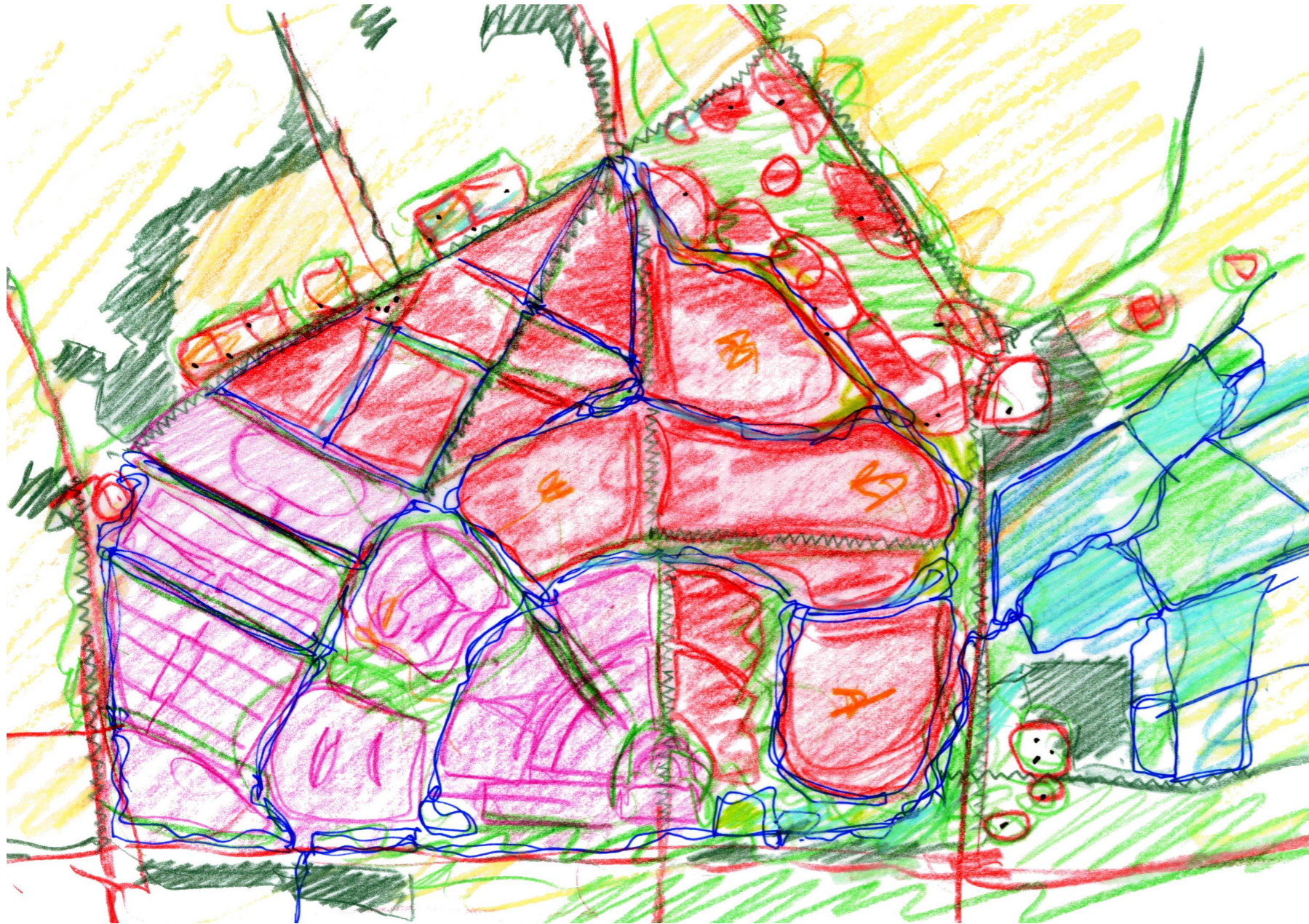
In model 2 kunnen speelplekken verspreid in en tussen de hoogten voorkomen. Ook in het patchwork van de Plaggemars worden speelplekken verspreid aangelegd.

Er komt een horecavoorziening op de rand van één van de hoogten, in het oosten van fase II, aan de rand van het groengebied. Deze voorziening is gekoppeld aan het Pieterpad, dat verlegd wordt zodat hij door het gebied heen loopt.

Woon-werkcombinaties

In model 2 worden woon-werkcombinaties vooral geconcentreerd rond de markten op de hoogten. Deze combinaties worden zo ingezet om deze collectieve plekken gemengd en levendig te maken en om deze bijzondere plekken te accentueren.





Concept

Toelichting Structuurvisie

De modellen 1 en 2 met het planMER vormen de 'kaders' voor model 3, het voorkeursmodel. Model 3 is een combinatie van elementen uit beide voorgaande modellen en 'opties' uit het planMER. Dit voorkeursmodel is uitgebouwd tot de Structuurvisie Marslanden fase II.

De structuurvisie voldoet aan de uitgangspunten zoals geformuleerd in hoofdstuk 2 en doet recht aan de kwaliteiten van het authentieke landschap. Het plan biedt optimale mogelijkheden om in te spelen op de woningbehoefte en laat zich goed gefaseerd uitvoeren. Het plan is ook exploitatietechnisch goed realiseerbaar.

Op de plankaart van de structuurvisie zijn twee grenslijnen aangegeven: de plangrens en de grens van het plangebied. De plangrens is om het gebied getrokken dat is begrepen in fase II en omvat mede de aangrenzende wegen. De grens van het plangebied is ruimer getrokken en omvat ook fase I, de randzones van Marslanden en het retentiegebied Collendoorn I.

In dit hoofdstuk wordt de structuurvisie beschreven en toegelicht.

Flexibiliteit

De structuurvisie is qua programma (woningen en voorzieningen) en omvang van het plangebied gelijk aan de modellen 1 en 2. Wel wijkt de toedeling van de woningen over de diverse wooneenheden af van die in die beide modellen, omdat de figuratie van die eenheden binnen het plangebied nu eenmaal anders is.

De verschillende woningtypen zullen verspreid over het plangebied worden ontwikkeld. De fasering van het plangebied wordt hierdoor niet beïnvloed door het woningbouwprogramma. In de tijd kan het woningbouwprogramma worden aangepast aan de marktvraag van dat moment. Dat kan eventueel geschieden in combinatie met het naar behoefte aanpassen van de bebouwingsintensiteit op de hoogten. Dit is een mogelijke optie die in de toekomst nader kan worden uitgewerkt. In het algemeen dient voor alle typen aandacht te zijn voor het particulier opdrachtgeverschap.

De structuurvisie is in hoofdstuk 5 nader uitgewerkt als 'denklijn'. Een denklijn is een aanduiding van de wijze waarop de ontwerp kwaliteit wordt vormgegeven. De aangegeven denklijnen worden met sfeerbeelden ondersteund.

De structuurvisie verschilt van de beide basismodellen ten aanzien van:

- positionering van de verkavelingsstructuur en een aansluiting op fase I
- de ontsluitingsstructuur voor de auto en het langzaam verkeer,
- het landschap, uitbreiding van de hoogten en inpassing van cultuurhistorische elementen,
- de stadsrandzone, het uitloopgebied langs de Molengoot tot het Engellandsche Bosch, waarvan het retentiegebied nadrukkelijk onderdeel vormt,
- de oriëntatie op de randen van de Collendoornerdijk, Havezateweg en Eugenboersdijk.

Twee landschapsvormen

De structuurvisie combineert de twee landschapsvormen die ten grondslag liggen aan de beide basismodellen en situeert elk van die beide vormen in het daarvoor meest geëigende deelgebied binnen fase II.

Door deze opzet wordt elk van de deelgebieden uit ruimtelijk-landschappelijk oogpunt het best benut en levert elk deelgebied daardoor een optimale bijdrage aan de vormgeving van Marslanden als geheel.

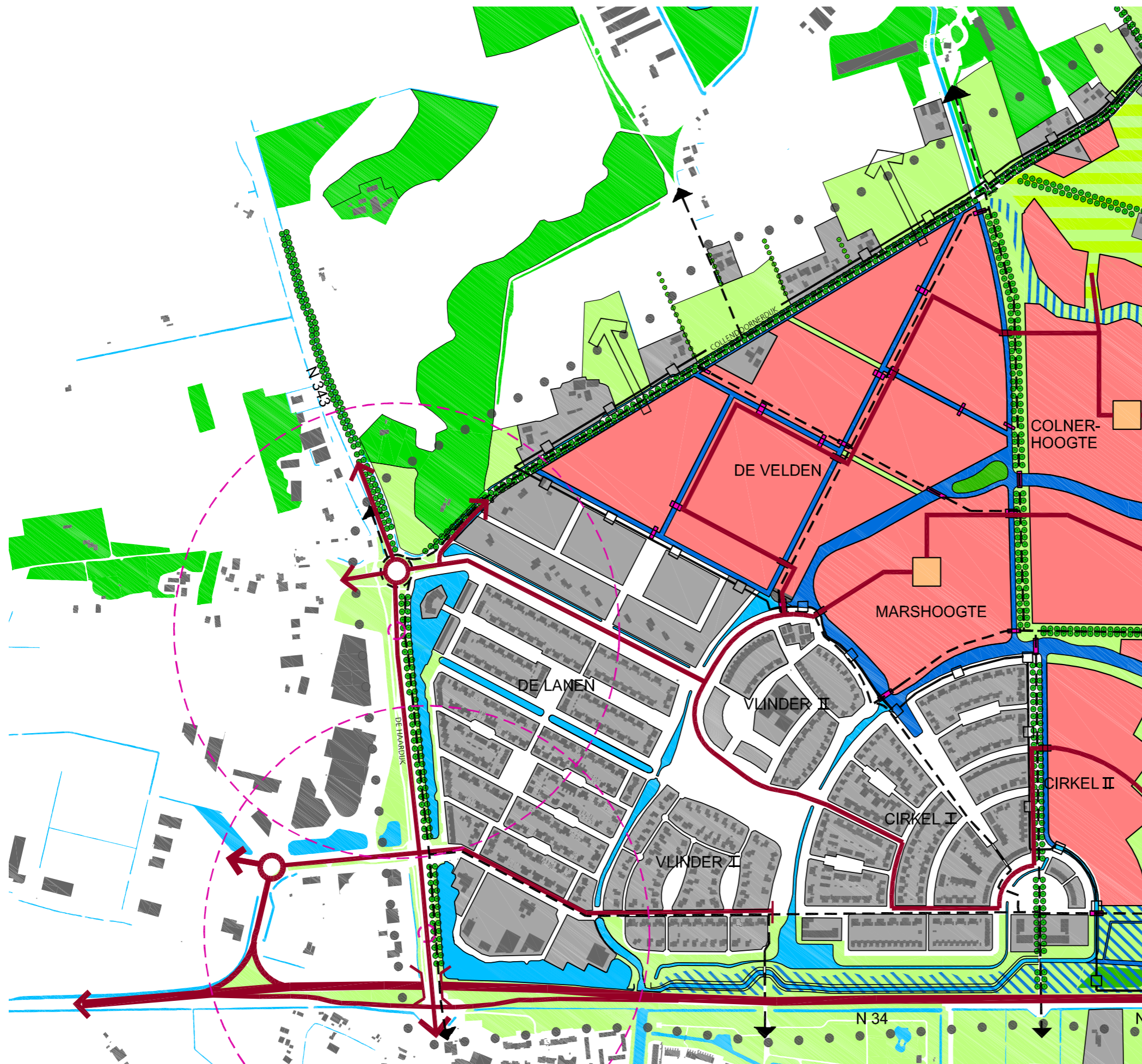
De vorm van het rationele landschap, zoals die tot uitdrukking is gebracht in de stedenbouwkundige verkaveling van fase I, is in het aangrenzende gebied binnen fase II, De Velden, voortgezet. Er komt zodoende een continuïteit in de ruimte tot stand, die pas wordt omgezet in een andere ruimtelijke beleving waar de grens tussen die beide, zich van elkaar onderscheidende, ruimtelijke vormen het meest logisch kan worden getrokken, namelijk bij de Plaggemarsweg.

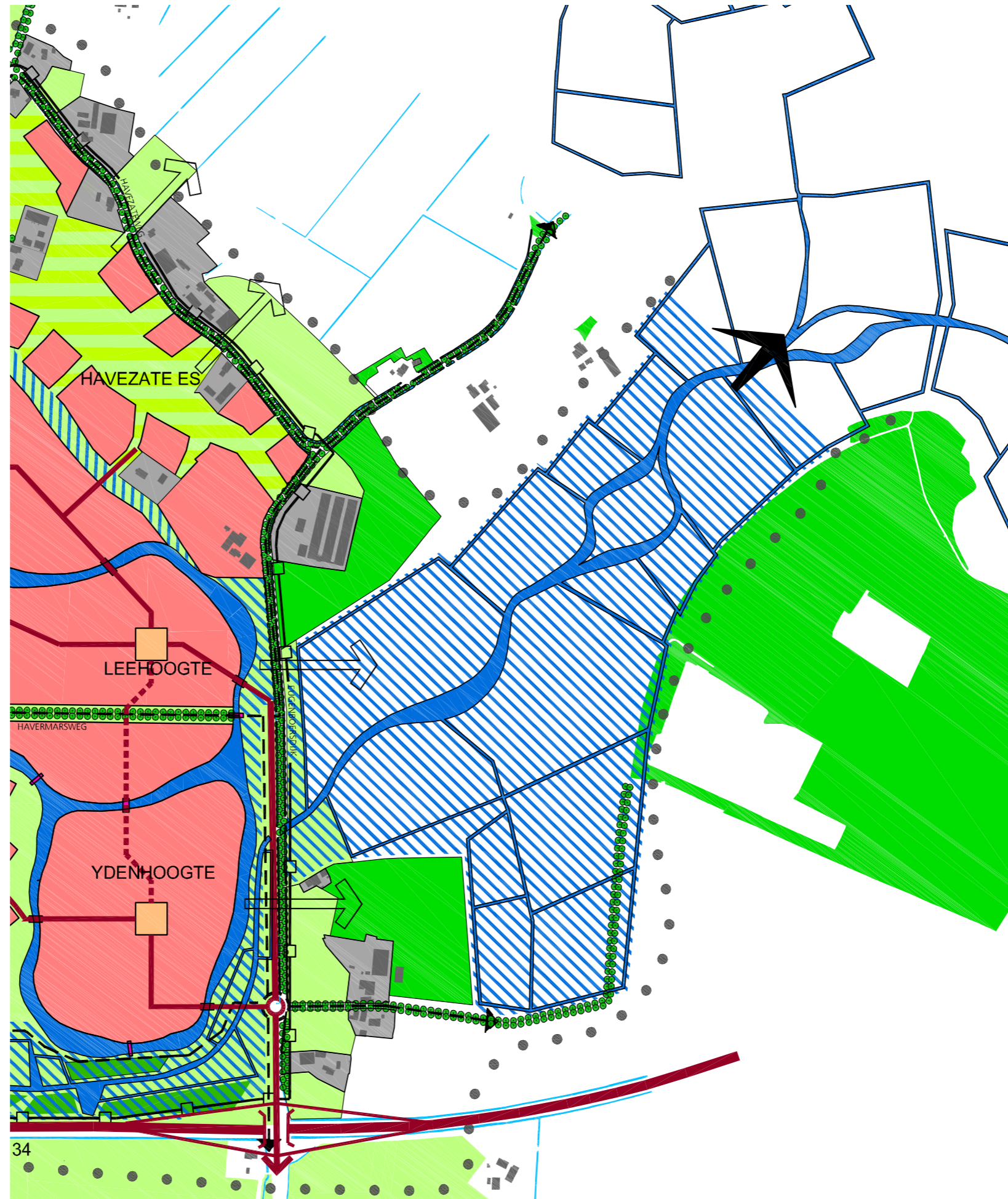
De tweede vorm, het traditionele landschap, is geïnspireerd op het authentieke landschap, dat is opgebouwd uit in verhouding hoog gelegen en door natuurlijke lijnen omgrensd akkerbouwgebieden, de essen, en de hoogten in de oorspronkelijke rivierbedding van de Vecht waarop bewoning tot stand kwam. Het traditionele landschap is toegepast in het plandeel dat gelegen is tussen het rationele landschap in aansluiting op fase I, en het ten oosten van Marslanden gelegen agrarische landschap. Dat agrarische landschap wordt in de toekomst mede ingezet als retentiegebied in geval van wateroverlast in deze regio. Naar het noorden toe worden deze bergingsgebieden steeds groter van schaal en vanuit Marslanden zal daardoor, wanneer de bergingsfunctie wordt benut, een opeenvolging optreden van steeds wijdere watervlakten. Op die manier wordt het water ingezet als middel om Marslanden ruimtelijk te koppelen aan een gebied van forse dimensies. Marslanden is dan geen incident, maar een bouwsteen in een uitgestrekt landschap.

Beide landschapsvormen, het rationele en het traditionele landschap, zijn binnen Marslanden fase II gekoppeld, niet alleen aan een deelgebied, maar ook aan een bepaalde ontsluitingswijze en een bepaalde vormgeving van waterpartijen. In het navolgende worden die elementen nader uitgewerkt.

















Marslanden fase II wordt in de structuurvisie, samen met fase I, gevat in een ruimtelijk raamwerk, dat is opgebouwd uit verkeersinfrastructuur, groengebieden en waterpartijen. Binnen dit (het gehele gebied Marslanden omvattende) raamwerk worden de beide deelgebieden met elk een eigen verkavelingsvorm nog in een eigen, kleiner raamwerk gevat. Binnen de grote omlijsting van Marslanden in totaliteit zijn derhalve twee kleinere raamwerken aangebracht.

Anderzijds is de alomvattende ruimtelijke inkadering van Marslanden gerelateerd aan het landschap dat zich buiten Marslanden afspeelt en aan de stadsranden in het bijzonder.





VERKLARING

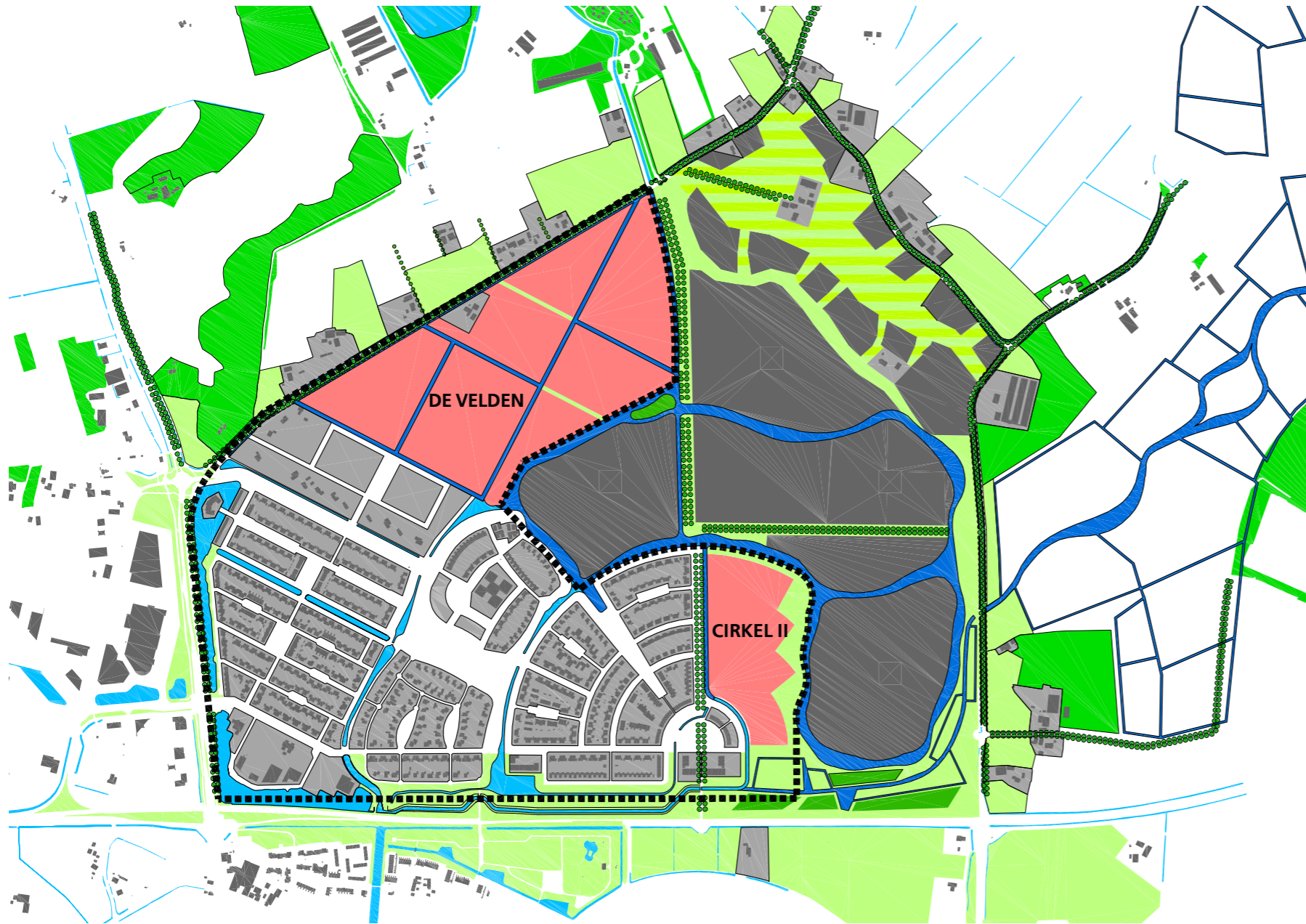
-  PLANGEBIED
-  PLANGRENS
-  WOONGEBIED
-  MARKTEN
-  BESTAANDE BEBOUWING
-  GROEN
-  WEIDEGEBIED
-  BOS
-  BOMEN
-  WATER BESTAAND
-  WATER NIEUW
-  RETENTIEBEKKEN
-  RETENTIEGEBIED
-  AUTO ONTSLUITING
-  LANGZAAM VERKEERSONTSLUITING
-  OV HALTE
-  KUNSTWERKEN

STRUCTUURPLAN
MARSLANDEN

0 50 100 200 m



15 JANUARIJ 2008



Het rationele landschap



Het rationele landschap

De stedenbouwkundige structuur in het plandeel dat aansluit op fase I, De Velden, is even rationeel als het onderliggend agrarisch landschap.

'De Velden' waren de stukken heide die werden omgezet in akkers. Een ontginning op in eerste instantie kleinschalig niveau, die ook langs de Collendoornerdijk heeft plaatsgevonden. De naam De Velden geeft ook op goede wijze de nieuwe stedenbouwkundige structuur weer. En dit ook tegenover de andere gebieden de es en de hoogten.

Door gebruik te maken van de huidige lijnen in het landschap (de sloten, lanen en bomenrijen), kunnen al deze elementen behouden blijven en worden ingezet als structurerende lijnen in de stedenbouwkundige verkaveling. Het patroon van straten in fase I wordt in De Velden doorgezet.

Deze rationele planopzet betekent ook dat de verkaveling efficiënt kan worden opgezet en een betrekkelijk hoge woningdichtheid kan worden bereikt.

Binnen de structurerende lijnen in dit plandeel, gevormd door groene zones en watergangen en daaraan gekoppelde ontsluitende wegen, worden vlakken afgebakend, die elk een eigen stedenbouwkundige verkaveling zullen krijgen. Per vlak zal de oriëntatie van de woonstraten daarin anders kunnen liggen, zodat de diverse vlakken verschillende verkavelingsrichtingen kunnen hebben en een patchwork ontstaat van vlakken met elk een eigen sfeer en specifieke kenmerken.

Een typerend onderdeel van fase I wordt gevormd door de Cirkel. In het plan worden de gebogen lopende straten van de Cirkel een eindweegs doorgetrokken in fase II. Het halfrond van deze Cirkel wordt echter niet helemaal voltooid, de uitbreiding van de Cirkel, met de aanduiding Cirkel II, wordt aangesloten op een

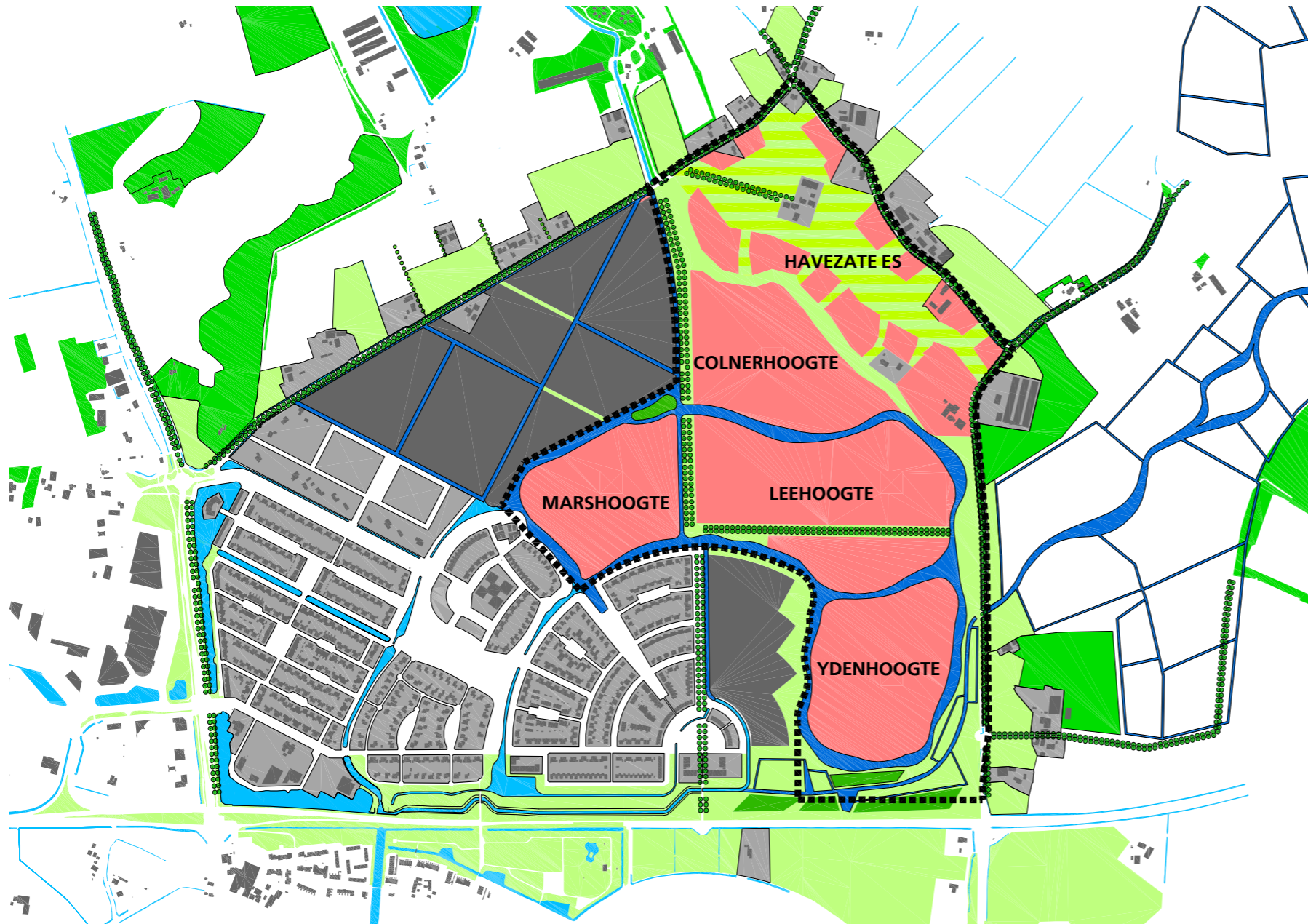
groen en waterrijk planonderdeel en op het akoestisch landschap langs de N34, dat het Marspark is genoemd.

Door deze opzet komt een aantrekkelijke begrenzing tot stand tussen de rationele verkaveling waarvan de Cirkel deel uitmaakt en het landschap dat teruggrijpt op dat van vroeger. Die overgang wordt zo uitgewerkt, dat een openbare rand van bebouwing in Cirkel II tot stand komt, bestaande uit voorzijden van woningen die over groen en water uitkijken, met aan de overkant daarvan de losse verkaveling op de hoogten.

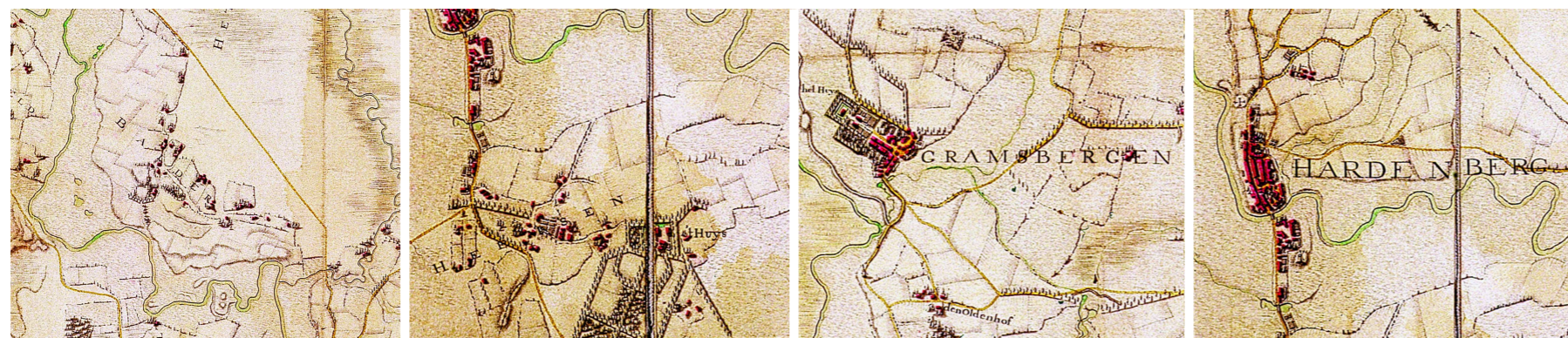
Aan de buitenkant van de rand van de Cirkel liggen in de bestaande verkaveling van fase I twee afgeronde stedenbouwkundige eenheden, van elkaar gescheiden door een groenzone: Vlinder I en Vlinder II. Het zijn voortzettingen van cirkelsegmenten, vooruitgeschoven in de rationele verkaveling van fase I. In dit voorkeursmodel wordt die opeenvolging van stedenbouwkundige eenheden in de buitenbocht van de Cirkel gecontinueerd door een in omvang bijpassende hoogte, de Marshoogte. Aldus ontstaat met Cirkel II, met deze hoogte en het patchwork een goede vervlechting en samenhang tussen de fasen I en II. Een gebied dat in noord-zuidrichting dominant wordt doorsneden door de centrale langzaamverkeersas door Marslanden.

Uitgangspunt is dat Marslanden voor het stedelijk water één watersysteem krijgt, gebaseerd op dat van fase I, met een peil van 6,95 m + NAP. In het rationeel verkavelde plandeel zijn de waterlopen bestanddelen van die verkaveling, het zijn deels bestaande rechtlijnige sloten, deels zijn het aanvullingen daarop en al even rechtlijnig. In dit plandeel komt een fijnmazig netwerk tot stand van waterlopen met natuurlijke en stedelijke oevers. Hierdoor ontstaat een gevarieerd beeld van water.





Het landschap van de hoogten en essen



Baalder, ca. 1780

Heemse, ca. 1780

Gramsbergen, ca. 1780

Hardenberg, ca. 1780

Het landschap van hoogten en essen

Het landschap van hoogten en essen is een verwijzing naar het van oorsprong in dit gebied aanwezige landschap van hoogten en essen. De hoogten waren hogere delen in de toenmalige rivierbedding, die geschikt waren voor bewoning. Op dergelijke hoogten zijn Baalder, Heemse, Gramsbergen en Hardenberg ontstaan.

Essen zijn hoger gelegen landbouwgronden met een eventuele bebouwing in de luwte, omgeven door lager gelegen natte gebieden, waterpartijen, paden en wegen met begeleidende beplanting van hakhoutwallen. In de verkaveling van dit plandeel zijn vier van dergelijke hoogten en één es, de Havezate Es, opgenomen.

De hoogten zijn genoemd: Marshoogte, Ydenhoogte, Leehoogte en Colnerhoogte.

De naam Marshoogte is afgeleid van 'mars', synoniem voor 'moeras'. Ydenhoogte is genoemd naar de er tegenover op 't Holt gelegen boerderij, de Ydenhoeve. Leehoogte is een verwijzing naar het vroegere riviertje de Lee. Colnerhoogte refereert aan Collendoorn. De vier hoogten vormen een nieuw element in het landschap. De Havezate Es is genoemd naar de es in Collendoorn waarop tot in de 19de eeuw een havezate heeft gelegen. De aloude oprijlaan aan de huidige Collendoornerdijk is er nog een restant van.

De hoogten zijn organisch van vorm. Zij lenen zich voor een losse, informele verkaveling waarbij de dichtheid naar het centrum van een hoogte op eveneens natuurlijke wijze toeneemt. In elk van de hoogten is een collectieve plek gesitueerd, de markt. De hoogten vormen glooiende elementen in de lager liggende natte gebieden. De markt zal op het hoogste punt van de hoogte liggen. Water- en groenpartijen meanderen tussen de hoogten door en er langs. De water- en groenstructuur binnen dit plandeel is continu van karakter, de bebouwde hoogten rijzen op uit deze structuur. De randen van de hoogten zijn grotendeels openbaar.

De Havezate Es vormt eveneens een verwijzing naar het historisch bebouwingsspatroon, maar is als een es en niet als een hoogte vormgegeven. Dat houdt in, dat het centrale deel van de es onbebouwd blijft (weidegebied) en dat

de bebouwing zich beperkt tot de lagere randen van de es. De grenzen van de Havezate Es worden gevormd door houtwallen langs wegen en aan de zuidzijde door een langgerekte laaggelegen strook, die periodiek onder water kan staan en die aan de uiteinden aansluit op waterpartijen.

In de structuurvisie is het centrale deel van de es aangeduid als 'het weidegebied'. Dit gebied zal gaan bestaan uit dierenweiden, die in de regel zullen behoren bij de aangrenzende huiskavels. De dierenweiden garanderen het open karakter van dit gebied; ze kunnen zijn omgeven met lage hagen en hekwerken, waarbij doorzichten over het veld zullen blijven bestaan. Ook naar het agrarisch 'achterland' en Marslanden zullen doorzichten in stand blijven. De randbebouwing van de es zal het karakter hebben van bebouwde enclaves in een open omgeving. Deze enclaves zullen voor wat betreft de bebouwing met hun erven worden ingebed in voor het gebied kenmerkende lage (meidoorn)hagen afgewisseld met singels van bijvoorbeeld elzen en meidoorns. Ter plaatse van de vroegere havezate kan een gelijkwaardige bebouwing tot stand komen en de oprijlaan kan worden aangeheeld.

In de stedenbouwkundige opzet kunnen tussen de twee landschapsvormen van de rationele verkaveling en dat van hoogten en essen in de toekomst enige aanpassingen plaatshebben. De Colnerhoogte kan met de noord-oostelijke hoek van De Velden worden vergroot. En omgekeerd kan, indien de behoefte daartoe aanwezig is, De Velden worden vergroot met het gebied van de Marshoogte.

De zuidelijke grens van dit hoogten- en essenlandschap is bepaald door de calamiteitzone en de geluidscontouren (voorkeurgrenswaarde) vanwege de N34.

De oostelijke grens volgt zowel de contouren van de agrarische milieucirkels en het archeologisch gebied van Collendoorn, als de bestaande hoogtelijn in het landschap en de stadsrandzone met het retentiegebied. Deze begrenzingen worden geaccentueerd door het situeren van waterpartijen, die tezamen een samenhangend watersysteem in dit plandeel vormen.





Autoverkeer



Ontsluitingssysteem autoverkeer

Marslanden wordt op het externe wegennet aangesloten via de N34. Van de N34 takken ontsluitingswegen af aan beide zijden van Marslanden, de Haardijk en een nieuwe weg evenwijdig aan de Eugenboersdijk. De aansluitingen zijn ongelijkvloerse kruisingen, die nodig zijn omdat de N34 een stroomfunctie krijgt en wordt opgewaardeerd tot een 100km-route (dit ingevolge het beleid van de provincie, de nieuwe eigenaar van de weg).

Deze beide ontsluitingen flankeren Marslanden; de automobilist komt de wijk binnen vanaf deze beide buitenranden. Het centrum van Hardenberg is te bereiken via viaducten over de N34. De oostelijke auto- ontsluitingsweg is evenwijdig aan de bestaande Eugenboersdijk gesitueerd. Deze ontsluiting krijgt de status van een 50km-weg.

Van de oostelijke en westelijke ontsluitingsweg prikken wegen het woongebied binnen. Vanaf de oostkant zijn dat er (tenminste) twee. De aansluitingen op de oostelijke ontsluitingsweg worden door middel van (tenminste) één rotonde en één T-kruising uitgewerkt. De collectieve ruimten in de hoogten (markten) worden aan die inprikkers gekoppeld. Ook het rationeel verkavelde plandeel wordt op twee punten voor de auto ontsloten, en wel vanaf de Haardijk: één via rotonde en één via voornoemde T-kruising. De inprikkers sluiten aan op de te handhaven lijnen (in de verkaveling zijn het straten) in het landschap.

Op een drietal plaatsen is een doorkoppeling voorzien van de inprikkende wegen die vanuit het oosten en het westen de wijk ontsluiten. Die koppelingen brengen met zich mee dat de centrale langzaamverkeersas daarbij wordt gekruist. Het aantal punten waar dat het geval is, is evenwel beperkt. Bij de verdere inrichting van Marslanden zal er voor worden gewaakt dat die doorkoppeling zo zal worden vormgegeven dat geen doorgaand autoverkeer door Marslanden wordt gegenereerd.

Marslanden als geheel wordt een 30km-gebied.

Om dit in de verdere planvorming te kunnen bewerkstelligen en daarmee het welzijn in de wijk te bevorderen, alsmede de verkeersveiligheid en het langzaam verkeer, zal een studie worden verricht naar het stedenbouwkundig concept en de daaraan gelieerde verkeersbewegingen en -gedragingen.





OV-haltes en langzaam verkeer



Ontsluitingssysteem langzaam verkeer

Voor het langzaam verkeer bestaat een centrale as in de vorm van de bestaande (naar het stadscentrum toe doorgetrokken) Plaggemarsweg, die vanuit het centrum van Hardenberg via een nieuwe brug over de Vecht en door een fietstunnel onder de N34 door loopt, de Cirkel doorsnijdt, tussen de Leehoogte en de Marshoogte door loopt en vervolgens de grens volgt tussen de rationele verkaveling en de verkaveling van de hoogten. Voor het langzaam verkeer is dus in het voorkeursmodel een snelle en directe route naar het stadscentrum voorhanden, een route die een overzicht biedt over de verkavelingstypen aan weerszijden van de route. Deze route wordt met bomenrijen versterkt en zal worden ervaren als de ruggengraat van Marslanden.

Een tweede fietstunnel (eveneens al aanwezig) ligt iets ten westen van deze centrale langzaamverkeersontsluiting.

De Havermarsweg en de Eugenboersdijk met begeleidende laanbeplanting blijven in hun huidige verschijningsvorm bewaard en worden in de Marslanden opgenomen als langzaamverkeersverbindingen.

Het Pieterpad en recreatieve fietsroutes liggen nu aan de oostzijde van de Eugenboersdijk en worden in het voorkeursmodel via Marslanden geleid.

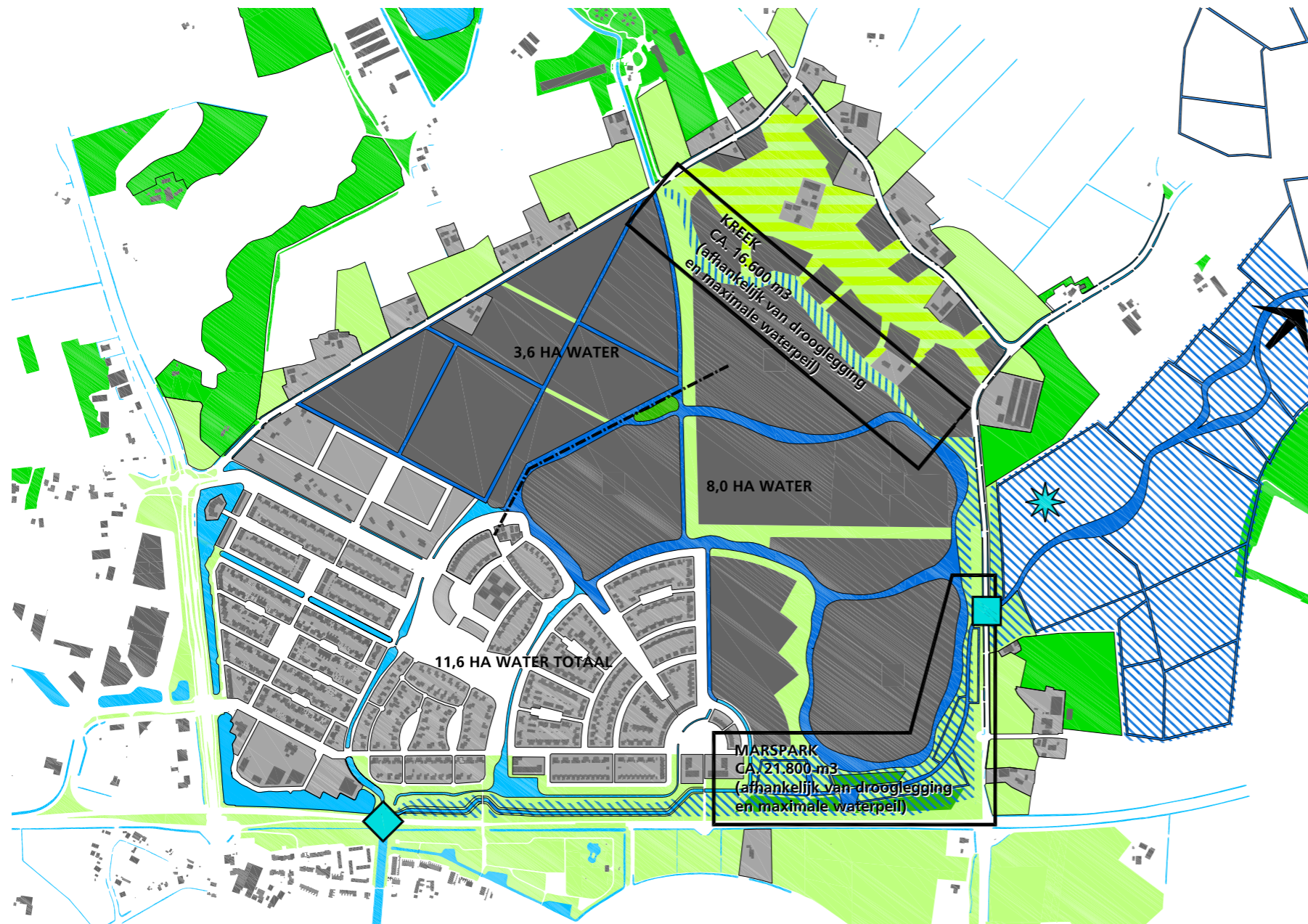
De voet- en fietsverbindingen via de Haardijk en de tunnel de Boshhoek verbinden Marslanden met de sportvoorzieningen op de Boshhoek; de centrale as verbindt Marslanden met de voorzieningen aan de Parkweg en in/nabij het stadscentrum.

Openbaar vervoer

Nabij de huidige bushalte aan de Haardijk is geen oversteekpunt aanwezig; deze halte zal vanwege de gevaarlijke ligging vervallen. Aan de westzijde van Marslanden (Haardijk) komen twee nieuwe bushaltes. Bij de noordelijke halte worden P+R-voorzieningen ontwikkeld.







In de toekomst zal het een punt van overweging zijn om een haltevoorziening te creëren nabij de rotonde aan de Eugenboersdijk, dan wel - indien tot kleinschalig lokaal/regionaal vervoer wordt overgegaan - een route door de wijk te laten lopen.

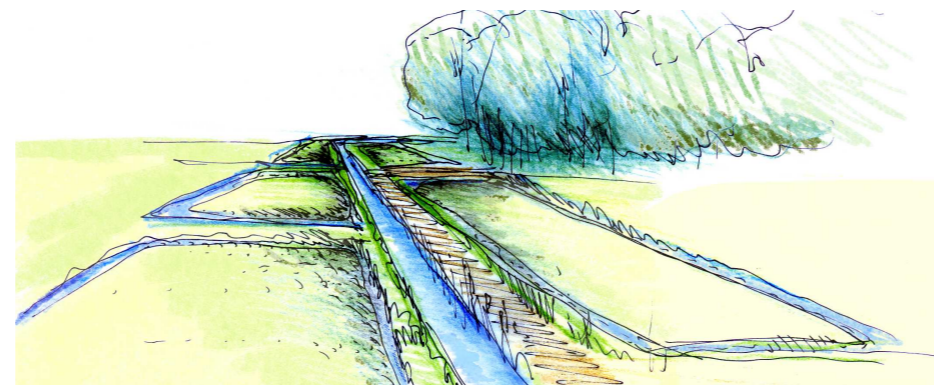




Watersysteem

VERKLARING

-  RETENTIE GEBIED
-  MOGELIJKE WATERSCHEIDING
INDIEN 2 WATERPEILEN IN PLANGEBIED
-  UITVOERPUNT
-  INVOERPUNT
-  HELOFYTENFILTER
-  RETENTIEGEBIED



Schets retentieggebied, droge situatie

Watersysteem

In Marslanden komt een systeem van stedelijk water. Uitgangspunt is dat gekomen wordt tot één watersysteem op 6,95 m +NAP. Ter versterking van de biodiversiteit, maar ook vanuit kwaliteitsoverwegingen in het algemeen en om het water in de wijk goed in beeld te krijgen, de beleving van het water te versterken, zal er naar gestreefd worden dat enkele keren per jaar tijdelijk een hoger peil wordt gehanteerd. Daarbij wordt recht gedaan aan het 'systeem' van de hoogten, inhoudende dat bepaalde plekken, de randen van de hoogten, af en toe onderlopen. Regenwater zal eveneens in delen van het gebied zichtbaar over straat zijn weg kunnen vervolgen naar de waterlopen.

In het kader van het optimaliseren van de kwaliteiten van het gebied en dus ook van het water, is het vanzelfsprekend dat de toepassing van de Europese Kaderrichtlijn Water meer dan een optie dient te zijn.

De hoeveelheid ruimte die in fase II nodig is voor de berging van het interne water en de opvang van de stijging van het grondwater bij een hoge Vecht is circa 10% van het netto exploitatiegebied met een omvang van ongeveer 97 ha. Er zal voldoende ruimte voor berging van intern water gereserveerd worden. In de structuurvisie liggen in De Velden watergangen met een breedte van 9 meter en een totale oppervlakte van circa 4 ha. De watergangen rondom de hoogten wisselen sterk in breedte en hebben een totale omvang van circa 6 ha.



Schets retentiegebied, vernatting

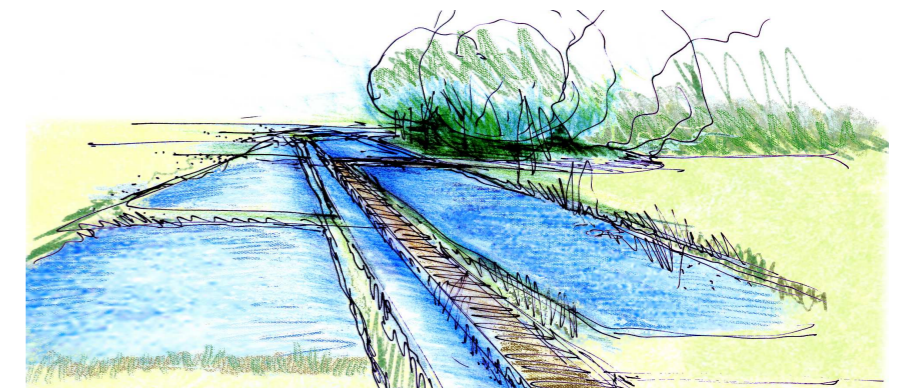
Voor het externe water, het water dat haar plek had op de plaats waar nu de woonwijk is gesitueerd en het water dat vanuit het achterland komt, is met gebruikmaking van de Molengoot een eigen systeem gecreëerd. Dit externe water wordt opgevangen in een groot regionaal retentiegebied (waterberging Collendoorn I) aan de oostzijde van de Eugenboersdijk. Een gebied dat mede de bestemming heeft van stadsrandzone en uitloopgebied voor Marslanden. Deze nieuwe functie voor het gebied, de opvang van het externe water (en stadsrandzone), zal in het nieuwe bestemmingsplan voor het buitengebied worden bestemd dan wel in een specifiek bestemmingsplan.

Het externe watersysteem wordt in Marslanden doorgezet en loopt via het Marspark, retentiegebied voor een tijdelijke maalstop, langs de N34 naar het gemaal Plaggemars, waar het water zijn aansluiting krijgt op de Vecht. Het Marspark ligt op één van de laagste punten van het plangebied.

Het gehele watersysteem in Marslanden biedt, samen met het gebied van het Marspark, voldoende volume voor de opvang van een maalstop van 2 x 24 uur.

Omtrent de toe te passen maatregelen en te treffen voorzieningen is door Arcadis een onderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn neergelegd in een op 23 januari 2008 uitgebracht rapport.

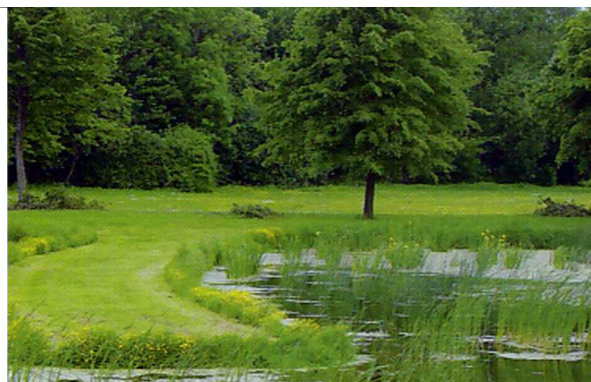
Een nadere concretisering van maatregelen/voorzieningen binnen het plangebied sec heeft plaats door middel van het waterstructuurplan, op te stellen bij de totstandkoming van het bestemmingsplan voor het eerste deelgebied.



Schets retentiegebied, maximale retentie



Hoofd groen- en waterstructuur



Groenstructuur

Marslanden als geheel wordt door agrarisch gebied en bossen (Haarbos en Englandsche Bosch) omgeven. De N34 is een strakke rand. De geluidhinder en de vereisten ten aanzien van de externe veiligheid vanwege de N34 (die op termijn wordt opgewaardeerd tot een 100km-weg) maken dat tot een bepaalde afstand van de weg niet kan worden gebouwd. In de niet te bebouwen zone is een akoestisch landschap gesitueerd, bestaande uit groen en water. Dat landschap is gekoppeld aan het landschap oostelijk van Marslanden, met de Molengoot en haar retentiegebied, de stadsrandzone, als blikvanger.

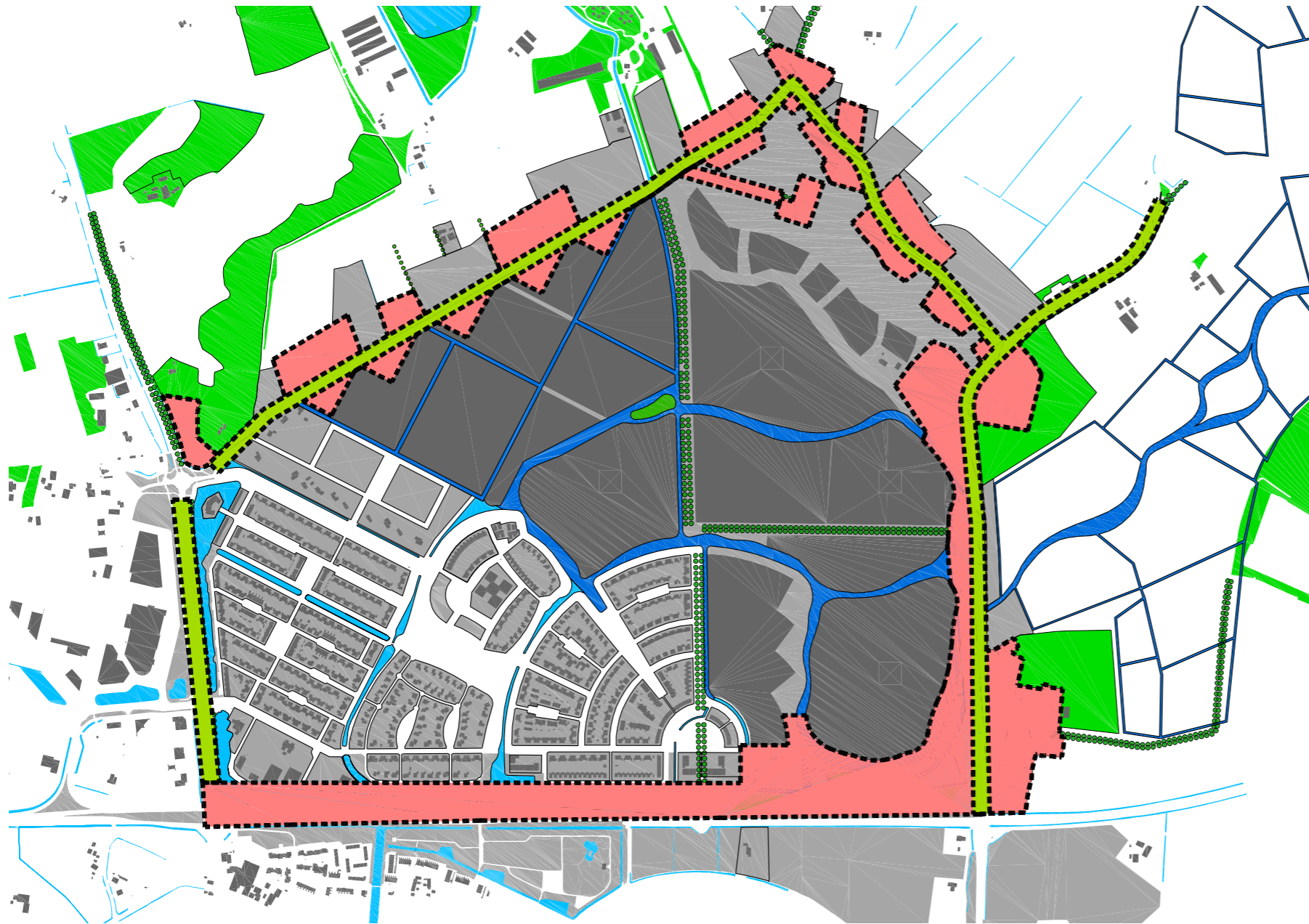
Het stedenbouwkundig concept nodigt uit om kwaliteiten en mogelijkheden van natuur en landschap van buiten naar binnen te halen. Bewoning, architectuur en inrichting, groen etc. zullen op dit concept reageren. Grote biodiversiteit zal ontstaan, zoals bijvoorbeeld een grote verscheidenheid aan vogelsoorten.

Het groen levert een bijdrage in de herkenbaarheid van de wijk en de verschillende buurten. Het groen, dat dus enige omvang dient te hebben (niet wordt versnipperd), zal ook waar wenselijk functioneel zijn, bijvoorbeeld in de vorm van trapveldjes, klimbomen, enz..

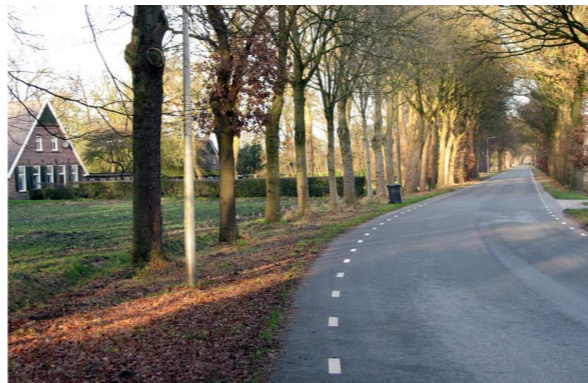
Speelvoorzieningen dienen te worden gezien als kwaliteitsobjecten. Voor de kleinsten vinden we de voorzieningen op blok-niveau en voor de schoolgaande jeugd tot 12 jaar op buurtniveau. Voorzieningen voor de ouderen worden evenmin vergeten.

In De Velden wordt het bestaande groensysteem opgepakt; de huidige lijnen (lanen) in het landschap blijven bestaan. Binnen de vlakken in de rationele verkaveling worden ook groenelementen aangebracht, passend bij het gebied en onderscheidend van de hoogten.





Randen van het plangebied



Randen van het gebied

De westelijke rand van Marslanden wordt gevormd door het bedrijvenpark Haardijk, waarvan het plangebied gescheiden is door de weg Haardijk. De noordelijke rand is de Collendoornerdijk. De oostelijke rand is de Havezateweg en de Eugenboersdijk. De zuidelijke grens is de N34.

De randen met Collendoorn en het overig landschap aan de oostkant zijn natuurlijk van karakter.

Deze randen worden gevormd door een singel die rondom de hoogten loopt. Hierdoor loopt het landschap als het ware om de hoogten heen het plangebied in. Het retentiegebied aan de oostkant zal dit randgebied periodiek in een waterrijke zone doen veranderen. Een extra potentiële waterberging wordt gevormd door de laaggelegen strook tussen de Colnerhoogte en de Havezate Es, die periodiek onder water kan komen te staan. Vanaf de N34 is een blik over de wijk en de natuur langs de Molengoot en haar retentiegebied mogelijk, waardoor een afwisseling van open en besloten ruimten ontstaat.

Het landschap verder naar het oosten, langs de Molengoot, wordt zodanig heringericht, dat een goede waterbeheersing in een ruim gebied mogelijk is (waterberging Collendoorn 1). Daartoe zullen naar de meanderende Molengoot toe lopende greppels en sloten worden verruimd en worden hier en daar aan de Molengoot grenzende percelen verlaagd. Stroomafwaarts komt een 'stop', waarmee de waterafvoer kan worden gereguleerd. Periodiek zal het dal van de Molengoot deels onder water staan en door de ritmiek in te inunderen vlakken zal een afwisselend beeld van natte en droge percelen tot stand worden gebracht. Het gebied vervult voor Marslanden deze bergingsfunctie, alsmede die van stadsrandzone en uitloopgebied, tenminste tot rondom het Englandsche Bosch. Het op het akoestisch landschap aan de N34 aansluitend retentiegebied Marspark maakt van dit systeem deel uit. Dit ge-

bied kan bij veel waterafvoer onder water worden gezet (de 'stop' gaat dan open). Het retentiegebied maakt niet alleen deel uit van het systeem van de Molengoot, maar is ook een schakel in de groene stadsrandzone aan de oostkant van Marslanden. Een stadsrandzone die deels nat en deels droog zal kunnen zijn en waarin ook het (archeologisch) gebied Collendoorn Es is opgenomen.

Bebouwing in de randen

De bebouwing in de randen van het plangebied draagt bij aan een kwalitatief goede overgang en afstemming tussen de woonwijk en het aansluitende landschappelijke buitengebied.

Aan de Collendoornerdijk wordt de bebouwing van de rand van de woonwijk georiënteerd op deze historische weg, om aldus tot één gebied te komen. Een gebied met een kenmerkende bebouwing en doorzichten het gebied in. Om het karakter en beeld van het gebied te kunnen handhaven en te versterken kan de noordzijde, met verspreide groepen van bebouwing, een passende herbestemming krijgen (waar wenselijk met een geringe uitbreiding). Aan de Havezateweg en de Eugenboersdijk (noordelijk deel) dient de bebouwing te worden beperkt. De hoogste delen van de Es worden van bebouwing ontzien. De bebouwing wordt afgestemd op de kenmerkende bebouwingen in de luwten van essen waarbij de openheid en de doorzichten van de es naar het achterland worden gehandhaafd, bij voorkeur versterkt.

Het gebied van het noordelijk deel van de hoogte 't Holt dient de bebouwing te passen bij en inhoud te geven aan de historie en kenmerken van deze hoogte.

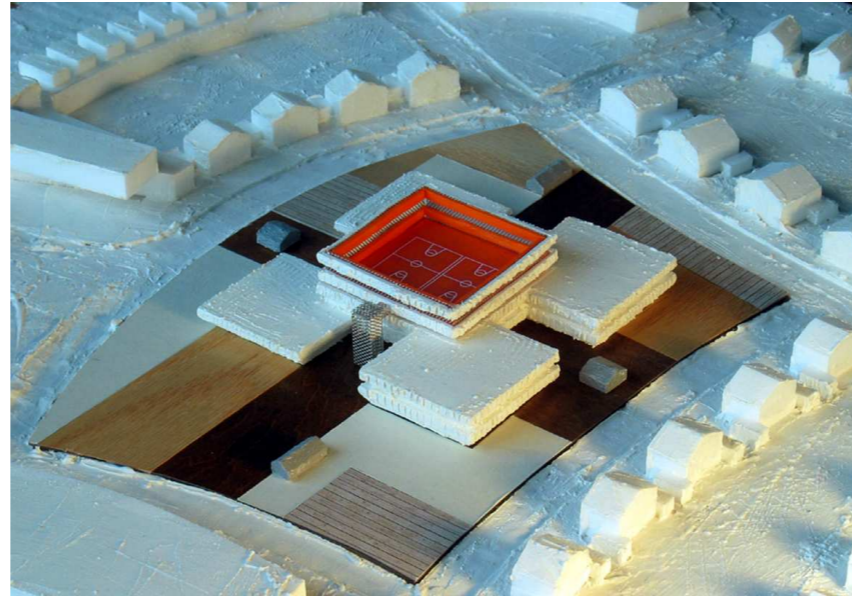




Voorzieningen



Voorzieningen



Maquette Brede school De Matrix

Voorzieningen op wijkniveau bevinden zich in de Vlinder. De Vlinder wordt opgenomen in het systeem van ontsluitingswegen en fietsroutes.

De collectieve ruimten in het hoogtenlandschap (markten) kunnen door het daar situeren van bepaalde voorzieningen aan betekenis winnen. Kleine vormen van dienstverlening en buurt-ondersteuning zijn te verwachten, dit gelet op de omvang van de wijk en de afstand tot de Vlinder en het Centrum. Deze kleinschalige voorzieningen kunnen zich aan deze kleine markten of brinken vestigen. De Marshoogte kan met het gebied van de Vlinder worden ontwikkeld tot het centrumgebied van de wijk.

De bouw van een onderwijsvoorziening voor het basisonderwijs en aansluitende diensten buiten de Vlinder is een optie waar rekening mee dient te worden gehouden.

Voor wat betreft buitensportaccommodaties is Marslanden aangewezen op de sportterreinen van de Boshoeck en de Kruserbrink, en naar verwachting in de toekomst op de sportboulevard voor zwemmen en atletiek.

Voor winkels buiten de direct noodzakelijke dagelijkse voorzieningen en culturele voorzieningen, waaronder bibliotheek, bioscoop, theater, enz. is de wijk aangewezen op het centrum van Hardenberg.



Concept voor het winkelcentrum De Vlinder

Voorzieningen ten behoeve van passieve en actieve recreatieve ontspanning worden (m.u.v. voorzieningen voor de 'kleinsten') vooral opgenomen in de groengordels rondom de deelgebieden en in de stadsrandzone, annex retentiegebied van het Englandsche Bosch. Het plan voor recreatieve voorzieningen langs de Vecht vervult (als bovenwijkse voorziening en aansluitend aan het zuidelijk deel van de wijk) ook de functie van stadsrandzone.





Hoogwaardige natuur



Groen straatbeeld met hoogwaardige materialen

