RAADSVOORSTEL

ONDERWERP
Vaststelling Uitvoeringsprogramma centrum Vriezenveen

BESLISPUNTEN
1 Kennis te nemen van het Uitvoeringsprogramma centrum Vriezenveen en deze vast te stellen.

INLEIDING
Voor het centrum van Vriezenveen is in 2021 een centrumvisie vastgesteld. Met de voorgenomen ambitie om 1.000 woningen toe te voegen in Vriezenveen is er een nadrukkelijkere behoefte om het voorzieningenniveau op peil te houden. Hiervoor is een verbetering van het verblijfs- en investeringsklimaat in het centrum noodzakelijk.

Om tot uitvoering van de centrumvisie te komen, is een uitvoeringsprogramma en kansenkaart opgesteld. Het uitvoeringsprogramma is een noodzakelijke verdiepingsslag op de vastgestelde centrumvisie. Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma is gekeken wat het centrum nodig heeft om een prettig verblijfsgebied en een economisch draagkrachtig gebied te worden. Een kansenkaart maakt onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma en is hierin opgenomen. Deze kansenkaart geeft een beeld van potentiële ontwikkellocaties in het centrum.

BEOOGD EFFECT
Het beoogde effect is het realiseren van een toekomstbestendig, duurzaam, economisch draagkrachtig centrum met een prettig verblijfsgebied.

ARGUMENTEN
1.1 *Een kwaliteitsimpuls voor het centrum is noodzakelijk*
Een kwaliteitsimpuls voor het centrum van Vriezenveen is van cruciaal belang om een levendig, toekomstbestendig en aantrekkelijk dorp te behouden. Het dorpscentrum is het hart van de gemeenschap, waar bewoners elkaar ontmoeten, lokale ondernemers hun producten aanbieden en verschillende activiteiten plaatsvinden. Door te investeren in de kwaliteit van de fysieke ruimte – zoals de inrichting van openbare ruimtes, groenvoorzieningen, gebouwen en infrastructuur – kan het centrum een plek worden waar mensen graag verblijven en actief deelnemen aan het dorpsleven.

Een aantrekkelijke, goed ontworpen omgeving trekt zowel bewoners als bezoekers aan, wat de lokale economie stimuleert. Lokale winkels, horeca en andere ondernemers profiteren van de hogere toestroom van mensen, wat bijdraagt aan werkgelegenheid en de vitaliteit van het dorp. Een levendig dorpscentrum biedt daarnaast ruimte voor culturele en maatschappelijke activiteiten, wat de sociale cohesie versterkt en de gemeenschapszin bevordert.

Verder kan een kwaliteitsimpuls bijdragen aan de verduurzaming van het centrum tot een toekomstbestendig, klimaat adaptief centrum.

Tot slot heeft het centrum een historische waarde. Het behouden en eventueel benadrukken van karakteristieke en historische elementen draagt bij aan de identiteit van het dorp en zorgt ervoor dat het culturele erfgoed behouden blijft voor toekomstige generaties.

Samenvattend zorgt een kwaliteitsimpuls voor een levendig, aantrekkelijk en toekomstgericht dorpscentrum, dat de lokale economie versterkt, de sociale interactie

bevordert, duurzaamheid ondersteunt en het culturele erfgoed bewaart. Het is een investering in de leefbaarheid van het dorp en het welzijn van de gemeenschap.

1.2 *Het uitvoeringsprogramma is een ontwerp voor de toekomstige inrichting van het centrum van Vriezenveen, welke gefaseerd gerealiseerd kan worden*
Het uitvoeringsprogramma is een ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte en een kansenkaart voor mogelijke ontwikkelingen. Het is noodzakelijk en wenselijk om het uitvoeringsprogramma gefaseerd uit te voeren.

Noodzakelijk, aangezien niet alle gronden in eigendom van de gemeente zijn en er zijn initiatieven bekend waar mogelijk sprake is van herontwikkeling van het bestaande vastgoed en/ of toevoeging van nieuw vastgoed.

Bij toevoeging en/of herontwikkeling van vastgoed is het wenselijk hierop aan te sluiten met de herinrichting van de openbare ruimte.

Een gefaseerde uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte is wenselijk om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en niet het gehele centrum in één keer uitgevoerd kan worden. Het voorliggende ontwerp is geschikt om op te knippen en gefaseerd/ opvolgend in uitvoering te nemen.

1.3 *Het uitvoeringsprogramma is breed gedragen*
Het Uitvoeringsprogramma is mede ontstaan door participatie, waarbij verschillende belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers, dorpsraad en organisaties actief betrokken zijn. Voorafgaand aan het proces is een participatieplan opgesteld. Dit participatieplan is als bijlage bijgevoegd.

Een aantal direct betrokkenen vanuit de Vriezenveense Ondernemersvereniging, de dorpsraad en belangenorganisaties/evenementenorganisaties hebben deelgenomen aan de Werkgroep Centrum Vriezenveen. In deze werkgroep is onder begeleiding van het bureau Rho Adviseurs het uitvoeringsprogramma tot stand gekomen. Het resultaat van de werkgroep is in een tweetal participatiebijeenkomsten getoetst op draagvlak. Voor de participatiebijeenkomsten zijn alle belangstellenden uitgenodigd om de bijeenkomst bij te wonen en deel te nemen aan het gesprek over de toekomst van Vriezenveen.

Het resultaat van de werkgroep en de twee participatiebijeenkomsten is het Uitvoeringsprogramma Vriezenveen, zoals deze nu voorligt. De verslagen van de twee participatiebijeenkomsten zijn als bijlage bijgevoegd.

1.4 *Het vastleggen van een toetsingskader voor mogelijk toekomstige ontwikkelingen is wenselijk*
Een toetsingskader is essentieel voor het gestructureerd en objectief beoordelen van toekomstige initiatieven. Het biedt duidelijke richtlijnen en criteria, waardoor beslissingen transparant, consistent en rechtvaardig zijn. Dit voorkomt willekeurige keuzes en zorgt voor een eerlijke beoordeling van verschillende voorstellen.
Het toetsingskader biedt ook zekerheid aan initiatiefnemers, bij het ontwikkelen van initiatieven biedt het toetsingskader duidelijkheid over mogelijkheden binnen het centrum van Vriezenveen.

1.5 *Het is wenselijk direct een vervolg te geven aan het opstellen van het uitvoeringsprogramma, door hier uitvoering aan te geven*
Het ontwerp in het Uitvoeringsprogramma betreft een voorlopig ontwerp. Dit ontwerp moet definitief gemaakt worden door deze in de juiste maatvoering te zetten, materialisatie toe te voegen, een keuze te maken over de toepassing van straatmeubilair etc.
Wanneer het DO gereed is kan hiervan een technisch bestek gemaakt worden en het werk aanbesteed worden.

Uitvoering geven aan het Uitvoeringsprogramma Centrum Vriezenveen biedt de kans om het centrum van Vriezenveen toekomstbestendig in te richten.

KANTTEKENINGEN

In het Uitvoeringsprogramma zijn verschillende onderdelen opgenomen welke bijdragen aan het toekomstbestendig maken van het centrum van Vriezenveen. Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma wordt een plan van aanpak opgesteld om tot realisatie te komen. Hiervoor moet capaciteit en middelen beschikbaar worden gesteld

UITVOERING

Het vastgestelde uitvoeringsprogramma moet de basis bieden voor toekomstige ontwikkelingen in het centrum van Vriezenveen. Enerzijds als toetsingskader, anderzijds als voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte.

Het is wenselijk direct een vervolg te geven aan het Uitvoeringsprogramma, door deze in uitvoering te nemen. Na vaststelling van het uitvoeringsprogramma wordt een plan van aanpak opgesteld om de herinrichting van de openbare ruimte, gefaseerd, uit te voeren.

FINANCIËN

Dit besluit heeft geen financiële consequenties.
Opstellen van dit uitvoeringsprogramma is gefinancierd uit het budget van de Stado-gelden.
Het vaststellen van dit uitvoeringsprogramma heeft geen financiële consequenties.

In het plan van aanpak voor de uitvoering van het uitvoeringsprogramma wordt de financiering voor de herinrichting van de openbare ruimte opgenomen.

Het deelproject Streetart Vriezenveen (zie hieronder; communicatie en participatie) wordt deels gefinancierd uit de verkregen subsidie uit het stadsarrangement en deels uit het budget van de Stado-gelden.

COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Dit besluit wordt bekend gemaakt via de openbare besluitenlijst.

Ten behoeve van de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma is een communicatie- en participatieplan opgesteld. Dit was de leidraad gedurende het proces.

Er is een vaste werkgroep ingericht, bestaande uit leden van de Vriezenveense Ondernemersvereniging/ ondernemers, vertegenwoordigers vanuit culturele stichtingen, de Dorpsraad Vriezenveen en vakspecialisten van de gemeente.
Onder begeleiding van Rho Adviseurs zijn deelplannen en ontwerpen opgesteld en zijn inrichtingskeuzen gemaakt over de toekomst van het centrum van Vriezenveen. Dit is uiteindelijk samengevoegd in het Uitvoeringsprogramma Centrum Vriezenveen.

De principes achter de deelplannen/ ontwerpen en inrichtingskeuzen zijn tijdens twee participatiebijeenkomsten voorgelegd aan alle belangstellenden. Tijdens de participatiebijeenkomsten zijn we in gesprek gegaan met alle aanwezigen en zijn zij uitgenodigd een mening kenbaar te maken betreffende ontwerp- en inrichtingskeuzen.
Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt.
Van beide participatiebijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. Deze verslagen zijn ook gedeeld met alle aanwezigen.
De input welke verzameld is tijdens de bijeenkomsten is door Rho Adviseurs en de Werkgroep Centrum Vriezenveen gebruikt om keuzen te maken en te komen tot het uitvoeringsprogramma.

Tijdens de participatiebijeenkomsten hebben we veel belangstellenden in verschillende leeftijdscategorieën bereikt. We vinden het ook belangrijk om de jeugd hierbij te betrekken.
We hebben gekeken naar een mogelijkheid om scholieren van Het Noordik te betrekken bij de herinrichting van het centrum. Gedurende het proces rondom het uitvoeringsprogramma kwamen twee initiatieven samen. Het plan “In de Voetsporen van Mucha” van het Ondernemershuis en ons initiatief om scholieren te betrekken bij Vriezenveen.
Het project Streetart Vriezenveen is ontstaan, waarbij scholieren door middel van een workshop meegenomen worden in de geschiedenis van Vriezenveen en de relatie van kunstenaar Mucha met Vriezenveen, de scholieren uitgedaagd worden om te komen tot een ontwerp voor een muurschildering welke geïnspireerd is op Mucha, waarna de ontwerpen in het centrum van Vriezenveen door de scholieren aangebracht worden.

Tijdens het proces van het opstellen van het uitvoeringsprogramma zijn veel initiatieven aan de orde gekomen betreffende de identiteit van Vriezenveen; voorstellen om de historie van Vriezenveen zichtbaar te maken, wandel- en fietsroutes op te zetten en te verbeteren, het aantrekkelijk maken van de openbare ruimte etc. Vanuit verschillende organisaties spelen deze initiatieven. Om deze initiatieven te stroomlijn is de Werkgroep Participatie en Identiteit Vriezenveen opgericht.

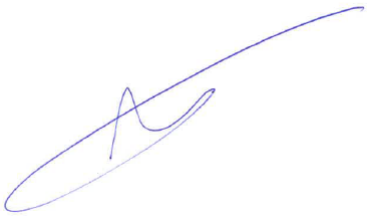
BIJLAGEN

1 Uitvoeringsprogramma centrum Vriezenveen
2 Visie Verkeer en Parkeren
3 Participatie- en communicatieplan
4 Participatieverslag
5 Plan van aanpak project Streetart Vriezenveen

Burgemeester en wethouders van Twenterand

de secretaris, de burgemeester,





P.F.G. Rossen mr. J.C.F. Broekhuizen

De raad van de gemeente Twenterand;

gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

besluit:

1. Kennis te nemen van het Uitvoeringsprogramma centrum Vriezenveen en deze vast te stellen.

Vriezenveen, 18 maart 2025,
De raad voornoemd,

de griffier,	de voorzitter,
A.G.M. Krone MSc	mr. J.C.F. Broekhuizen

Dit besluit is elektronisch ondertekend. Dit is na de besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening

Krone MSc, A.G.M.
a.krone@twenterand.nl
20-03-2025 09:34
d61e8a83764729bf6fa515756afb428dd3e83fcb8f64a611f3ffa32290dd27d4



Broekhuizen, mr. J.C.F.
h.broekhuizen@twenterand.nl
20-03-2025 10:16
9f91e5b003b77247129e383f8b6f9c82c177d89d65fb90d6ba89bd9e9eed84b7

CENTRUM VRIEZENVEEN

uitvoeringsprogramma

11-11-2024

RHO ADVISEURS

gemeente Twenterand

DATUM: 11-11-2024

PROJECT: Vriezenveen, centrum, uitvoeringsprogramma
PROJECTNUMMER: 20231353/134751/002

OPDRACHTGEVER: Gemeente Twenterand
STATUS: Definitief

RHO ADVISEURS

gemeente Twenterand



VOORWOORD

Zo doen we dat hier

De ochtendzon piept tussen de winkelpanden door. Ik knijp mijn ogen dicht tegen het felle licht. Al wandelend door het dorpscentrum denk ik aan gisteravond. De bijeenkomst met betrokken inwoners, ondernemers en andere belangstellenden, over de toekomst van hún dorpscentrum. Mooie ideeën, wensen en aandachtspunten hebben we besproken. Ik kijk het centrum rond en ik zie het voor me. Een mooi ingericht centrum waarbij de historie van Vriezenveen zichtbaar is. Gezelligheid op de terrassen en kinderen die spelen op het plein. Er wordt gewinkeld en inwoners ontmoeten elkaar in het centrum. Is dit de toekomst van het centrum? De samenwerking met ondernemers en belangenorganisaties was top. Het mondde uit in een mooi proces, met veel belangstellenden die hun mening kenbaar hebben gemaakt. Zeggen wat je ervan vindt, zo doen we dat hier.

Tijdens de bijeenkomsten zijn waardevolle gesprekken gevoerd. Soms rustig over grote onderwerpen, soms vol geestdrift over details. Maar altijd betrokken en enthousiast. Over veiligheid in het centrum én over mooie bankjes om op te zitten.

Over meer groen in het centrum en fleurige plantenbakken. Over authentieke bestrating en gezellige terrasjes. Over kleur en smoel geven aan het centrum van Vriezenveen. Klaar voor de toekomst, met oog voor de rijke historie. Zo doen we dat hier.

Het resultaat van de bijeenkomsten is dit uitvoeringsprogramma voor het centrum van Vriezenveen. Ingrijpende basis is het autovrij maken van het centrum. Een autovrij centrum draagt bij aan een prettig verblijfsgebied, de plek voor winkelen, ontmoeten en ontspannen.

Er moet nog veel gebeuren voordat Vriezenveen daadwerkelijk dat mooie nieuwe centrum heeft. Dit proces gaan we weer samen doen met ondernemers, belangenorganisaties, inwoners en andere belangstellenden. Samen de schouders eronder. Zo doen we dat hier!

Aimée van der Ham
Wethouder Economie



INLEIDING

Uitvoeringsprogramma centrum Vriezenveen

In Vriezenveen is behoefte aan een duidelijk afgebakend centrumgebied met verblijfskwaliteit. Het moet een plek worden om te wonen, werken, winkelen, verblijven en te recreëren. Maar het moet ook een plek worden met een eigen Vriezenveense identiteit. Voorliggend uitvoeringsprogramma geeft hiervoor de visie, het inzicht in de kansen die er liggen en de opgaven die daarbij horen. De uitvoering is een traject van lange adem en afhankelijk van veel partijen.

Wat er aan vooraf ging

Voor Vriezenveen is in 2021 een centrumvisie opgesteld door bureau MA.AN. Deze visie is via een participatietraject met de koplopers van Vriezenveen en medewerkers van de gemeente tot stand gekomen. Er is meer ambitie en inzicht in programma nodig. Voorliggend uitvoeringsprogramma is een nadere uitwerking van deze centrumvisie.

4 Thema's centraal

In deze uitwerking stonden vier thema's centraal:

1. **Functies** – een toekomstbestendig programma dat meerwaarde biedt voor de levendigheid in het centrumgebied.
2. **Verkeer en parkeren** – de balans tussen een goede bereikbaarheid voor aanwezige functies en leefbaarheid (auto minder dominant in het straatbeeld).
3. **Gebouwen en openbare ruimte** – vergroten verblijfsfunctie en (be)leefbaarheid.
4. **Vriezenveense identiteit –** een centrumgebied dat inwoners trots maakt. Dat past bij de schaal en cultuur van Vriezenveen en ruimte biedt voor ontmoeting en evenementen.

Resultaat

Het resultaat is een visie op een toekomstbestendig centrumgebied voor Vriezenveen, zowel in programma als ruimtelijke inpassing. Deze visie is vertaald in een kansenkaart en een uitvoeringsprogramma met als doel om:

- Een toetsingskader te bieden voor de gemeente, bij initiatieven wordt het ja, mits principe toegepast;
- Duidelijkheid en voorzienbaarheid te creëren voor vastgoedeigenaren en projectontwikkelaars;
- Te inspireren en ondernemers richting en nieuwe kansen te geven.

Proces

Rho Adviseurs heeft de ontwikkelingen van de afgelopen jaren, de huidige situatie in vraag en aanbod en veranderingen in beleid en wet- en regelgeving in beeld gebracht. Deze analyse heeft de belangrijkste opgaven voor het centrum van Vriezenveen bepaald. Op verschillende momenten zijn we hierover in gesprek gegaan met belanghebbenden zoals ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners.

- Het proces is begeleid door een projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (Vriezenveense Ondernemers Vereniging en Ondernemershuis Twenterand), organisatoren van evenementen, Dorpsraad Vriezenveen en medewerkers van de gemeente.
- Er zijn twee openbare participatieavonden georganiseerd, waarvan de verslagen in de bijlagen zijn opgenomen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de belangrijkste uitkomsten van de verschillende analyses gepresenteerd: de vertreksituatie. Hieruit zijn de belangrijkste opgaven voor de komende jaren geformuleerd in een Kansenkaart. In hoofdstuk 2 is de visie uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Hoe we de opgaven invullen komt naar voren in het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 3.

INHOUDSOPGAVE

– Hoofdstuk 1 - Vertreksituatie 6

- 1.1 - Resultaten analyse omgeving 6
  - 1.1.1 - Historie 7
  - 1.1.2 - Situering functies aan lint 8
  - 1.1.3 - Infrastructuur 8
  - 1.1.4 - Oppaden 8
  - 1.1.5 - Bronpunten 9
  - 1.1.6 - Oriëntatie bebouwing 9
  - 1.1.7 - Groenstructuur en klimaatadaptatie 10
- 1.2 - Resultaten analyse activiteiten 11
  - 1.2.1 - Centrumgebied Vriezenveen 11
  - 1.2.2 - Huidig commercieel aanbod 12
  - 1.2.3 - Ontwikkeling commercieel aanbod sinds 2010 13
  - 1.2.4 - Verbeterpunten centrum uit het Koopstromenonderzoek 15
  - 1.2.5 - Resumé 15
- 1.3 - Kansenkaart 16

– Hoofdstuk 2 - Stedenbouwkundig plan 18

- 2.1 - Uitgangspunten stedenbouwkundig plan 20
- 2.2 - Westeinde 20
- 2.3 - Pleinen & Impressies 21
- 2.4 - Groene kaart - Biodiversiteit 25
- 2.5 - Doorsneden 30
- 2.6 - Belangrijke ontwikkellocaties 33
- 2.7 - Subontwikkellocaties 37
- 2.8 - Verkeersparagraaf 38
  - 2.8.1 - Parkeren op afstand 39
  - 2.8.2 - Mindervaliden 39
  - 2.8.3 - Fietsparkeren 40
  - 2.8.4 - Verkeersafwikkeling 40
  - 2.8.5 - Oversteekbaarheid Koningsweg 40

– Hoofdstuk 3 - Uitvoeringsprogramma 41

- 3.1 - Algemeen 42
- 3.2 - Ruimtelijk instrumentarium 42
  - 3.2.1 - Plancapaciteit in balans brengen 42
  - 3.2.2 - Ruimtelijke en planologische randvoorwaarden 43
  - 3.2.3 - Gevelbeeld / reclame / uitstallingen 44
  - 3.2.4 - Aanpassen verkeerssituatie 44
  - 3.2.5 - Horeca-terrassen 45
- 3.3 - Private ontwikkelingen 45
- 3.4 - Overige beleidsaspecten 46
- 3.5 - Monitoring 46

– Bijlage 47

- Participatieverslag 47

1. Vertreksituatie

De historische lintstructuur van het Westeinde is overduidelijk zichtbaar in het centrum van Vriezenveen, in de bebouwing en het kenmerkende stratenpatroon met oppaden. De auto is dominant in het straatbeeld aanwezig. Het aanwezige voorzieningenaanbod en de inrichting van de openbare ruimte maakt dat het centrum sterk doelgericht wordt bezocht. Het zijn vaak korte bezoeken en meestal met de auto.

De komende jaren willen we het centrum een impuls geven om het een plek te maken voor ontspanning en ontmoeting. Een aantrekkelijk centrum dat in belangrijke mate bijdraagt aan de leefbaarheid, voor bestaande én nieuwe inwoners van Vriezenveen. Want met de bouw van meer dan 1.000 woningen groeit het dorp ook de komende jaren stevig door.

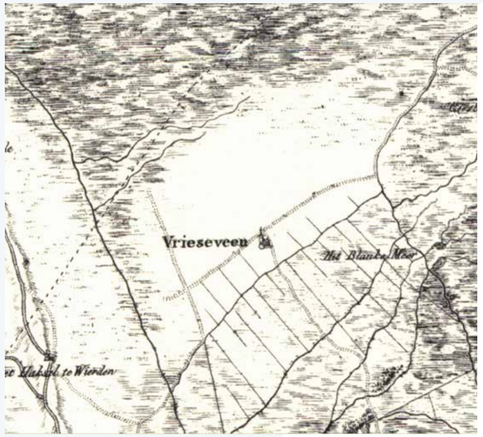
Om de verblijfskwaliteit te verbeteren maakt de auto plaats voor groen en mogelijkheden om te recreëren. Dit maakt het centrum niet alleen vriendelijker, maar geeft het centrum ook een herkenbare en aantrekkelijke uitstraling. Het biedt ondernemers extra ruimte om te ondernemen en dingen te organiseren. Groen is onmisbaar voor de benodigde klimaatadaptatie zoals hittestress en een goede waterafvoer.

Het wordt een plek om te wonen, werken, winkelen, verblijven en te recreëren. Een plek met een eigen Vriezenveense identiteit. Een plek waar evenementen mogelijk zijn. Een plek waar inwoners elkaar ontmoeten, waar inwoners kunnen zitten om een kop koffie te drinken of iets te eten, al dan niet gekoppeld aan winkelbezoek. Het zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor huidige, maar zeker ook voor nieuwe ondernemers die met nieuwe concepten inspelen op de vervagende grenzen tussen detailhandel, horeca, vermaak, dienstverlening en ambacht. Kortom, een plek die uitnodigt om vaker en langer te bezoeken en om te wonen. Dit zorgt voor meer omzet voor ondernemers en meer levendigheid.

In dit hoofdstuk worden de vertreksituatie, belangrijkste opgaven en kansen voor het centrumgebied van Vriezenveen beschreven.

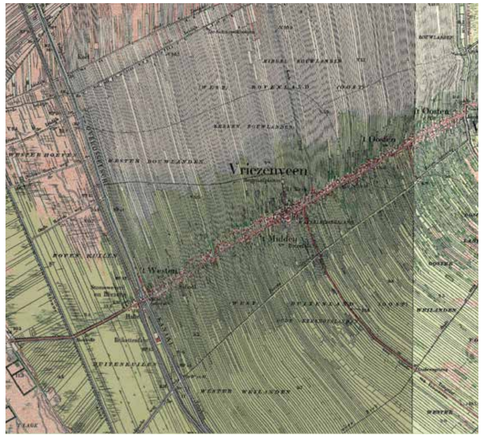


1.1.1 Historie



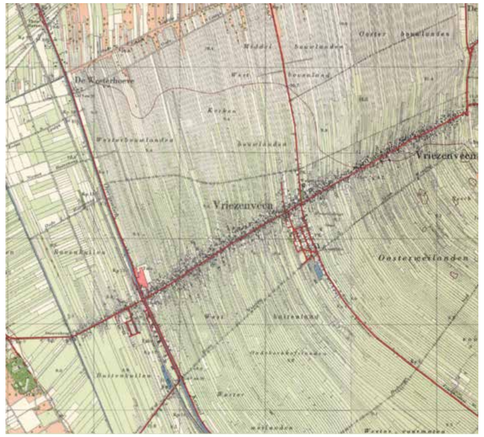
1364

De historie van Vriezenveen begint in de tweede helft van de 14e eeuw. In deze periode werd in de regio veel veen gewonnen. Zo ook in het veengebied tussen de ‘Wederder wueste ende Bavesbeke’, waar na enkele verplaatsingen in het jaar 1364 het dorp Vriezenveen ontstond.



1900

Door de eeuwen heen is het dorp als lintstructuur rondom de kerk verder gegroeid. De lintbebouwing met de naastgelegen oppaden is tot ca. 1900 de basisstructuur gebleven.



1957

Tussen de jaren 1957 en 1969 is rond de 4.400 hectare grond herverkaveld en is een groot aantal aan versnipperde percelen samengevoegd tot grotere, aaneengesloten kavels. Op de historische kaarten van Vriezenveen is dan ook goed te zien hoe het dorp zich rond deze periode verder is gaan uitbreiden buiten de originele lintstructuur.



1975

Met name vanaf 1975 is het dorp in een snel tempo gegroeid en werd verder afgeweken van de originele historische lintstructuur. Ook de komende jaren is de ambitie dat het dorp stevig doorgroeit, onder meer met de grootschalige ontwikkeling Vriezenveen-Zuid.

Figuur 1. Historische groei van Vriezenveen.

1.1.2 Situering functies aan het lint

Vriezenveen kent een uitgebreid aanbod aan functies. Deze zijn in te delen in drie thema's: bedrijvigheid, voorzieningen en wonen. Het overgrote deel van de bebouwing in het dorp bestaat uit woningen. Oorspronkelijk bevonden deze woningen zich als lintbebouwing aan het Westeinde en Oosteinde, maar in de afgelopen eeuw is het dorp verder uitgegroeid naar buiten. Er zijn verschillende nieuwe woonbuurten toegevoegd.

De voorzieningen bevinden zich nog steeds vooral langs het lint. De grootste voorzieningen, waaronder de supermarkten, horecagelegenheden en overige winkels bevinden zich met name in de eerste en tweede zone van het dorp, zoals te zien op pagina 11.

In tegenstelling tot de woningen en voorzieningen bevindt de bedrijvigheid zich met name achter de eerste rij lintbebouwing. Deze bedrijvigheid is dan ook niet vanaf het Westeinde zichtbaar.

1.1.3 Infrastructuur

Vanuit de historische lintstructuur worden het Westeinde en Oosteinde gebruikt als de hoofdontsluitingsroute van Vriezenveen. De route over het Westeinde, vanaf de Jumbo tot aan de rotonde aan het begin van het Oosteinde, is op verschillende plekken beperkt tot eenrichtingsverkeer. Rondom het Tilanusplein is de route alleen begaanbaar voor laden en lossen en fietsers.

De huidige verkeersstromen, routes en de hiermee gepaarde verkeersveiligheid in het centrumgebied verdienen aandacht. Door de Koningsweg en Willem Alexanderlaan als hoofdontsluitingsroute te gebruiken hoeft het verkeer niet door het centrum te rijden.

1.1.4 Oppaden

De hoofdstructuur van Vriezenveen bestaat uit de historische lintbebouwing langs het Westeinde en Oosteinde. Door de jaren heen is het dorp verder uitgegroeid en zijn nieuwe panden achter deze eerste linie van bebouwing toegevoegd.

Deze panden zijn door middel van nieuwe doorsteken, of oppaden, met de hoofdroute in verbinding gebracht. Deze oppaden lopen parallel aan de landschappelijke structuur van het gebied.

Ook in de huidige situatie vormen deze oppaden nog steeds de basis voor de hoofdstructuur van het dorp. Het is van meerwaarde om bij toekomstige vernieuwingen in het centrumgebied op deze structuur in te blijven spelen.

1.1.5 Bronpunten

Aan de randen van het dorpscentrum liggen verschillende parkeerterreinen die bereikbaar zijn via de omliggende ontsluitingsroute. De parkeerterreinen zijn voor voetgangers via verschillende oppaden verbonden met het Westeinde. Deze aansluiting kan op verschillende plekken beter. Ook sluiten de parkeerterreinen onderling niet overal goed op elkaar aan. Hier liggen kansen voor optimalisatie.

Het centraal gelegen parkeerterrein, ter hoogte van Westeinde 19-29, wordt via het Westeinde en Willem Alexanderlaan ontsloten. Dit zorgt voor een verkeersstroom door het centrum, terwijl het parkeerterrein ook te bereiken is via de omliggende ontsluitingsroute. Het loskoppelen van het parkeerterrein van het Westeinde wordt als grote kans gezien om de verblijfskwaliteit aan het Westeinde te verbeteren.

Er kan ook geparkeerd worden op het Manitobaplein, dat net buiten het centrumgebied ligt. De verbinding tussen dit parkeerterrein en het centrum is niet optimaal.

Vriezenveen is zowel per trein als bus bereikbaar. Het treinstation van Vriezenveen ligt aan de westzijde van het dorp aan de Wierdenseweg, op ca. 2 km van het centrum. De enige bushalte is Vriezenveen 't Midden, aan de Koningsweg nabij de Bouwmeesterstraat, met busverbindingen naar Ommen, Westerhaar en Almelo.

1.1.6 Oriëntatie bebouwing

De oriëntatie en uitstraling van de bebouwing is zeer bepalend voor de sfeer en beleving van de plek. In Vriezenveen is het grootste deel van de bebouwing met de representatieve zijde georiënteerd op het lint. De entrees van deze panden bevinden zich dan ook aan het Westeinde. Ook rondom de centraal gelegen parkeerplaats aan het Westeinde staat de bebouwing voor het grootste deel richting de openbare ruimte georiënteerd. Optimalisatie is mogelijk voor de winkelplint aan het Westeinde 31, dat een lange blinde zijgevel heeft richting het parkeerterrein.

Een aantal gebouwen heeft een historische uitstraling, zoals de Grote Kerk (Westeinde 39), het pand van de Pearl (Westeinde 24) en het Historisch Museum Vriezenveen (Westeinde 54), en zijn beeldbepalend voor de sfeer van het dorp.

Opvallend is dat de grote supermarkten (Jumbo, Lidl, Plus en Aldi) niet met hun entree op het Westeinde zijn gericht, maar op de Kruisingastraat en de Koningsweg. Dit zorgt voor gesloten gevels, zowel direct aan het Westeinde als de oppaden richting het lint. In sommige gevallen vindt het laden en lossen ook nog plaats aan het Westeinde of de oppaden.

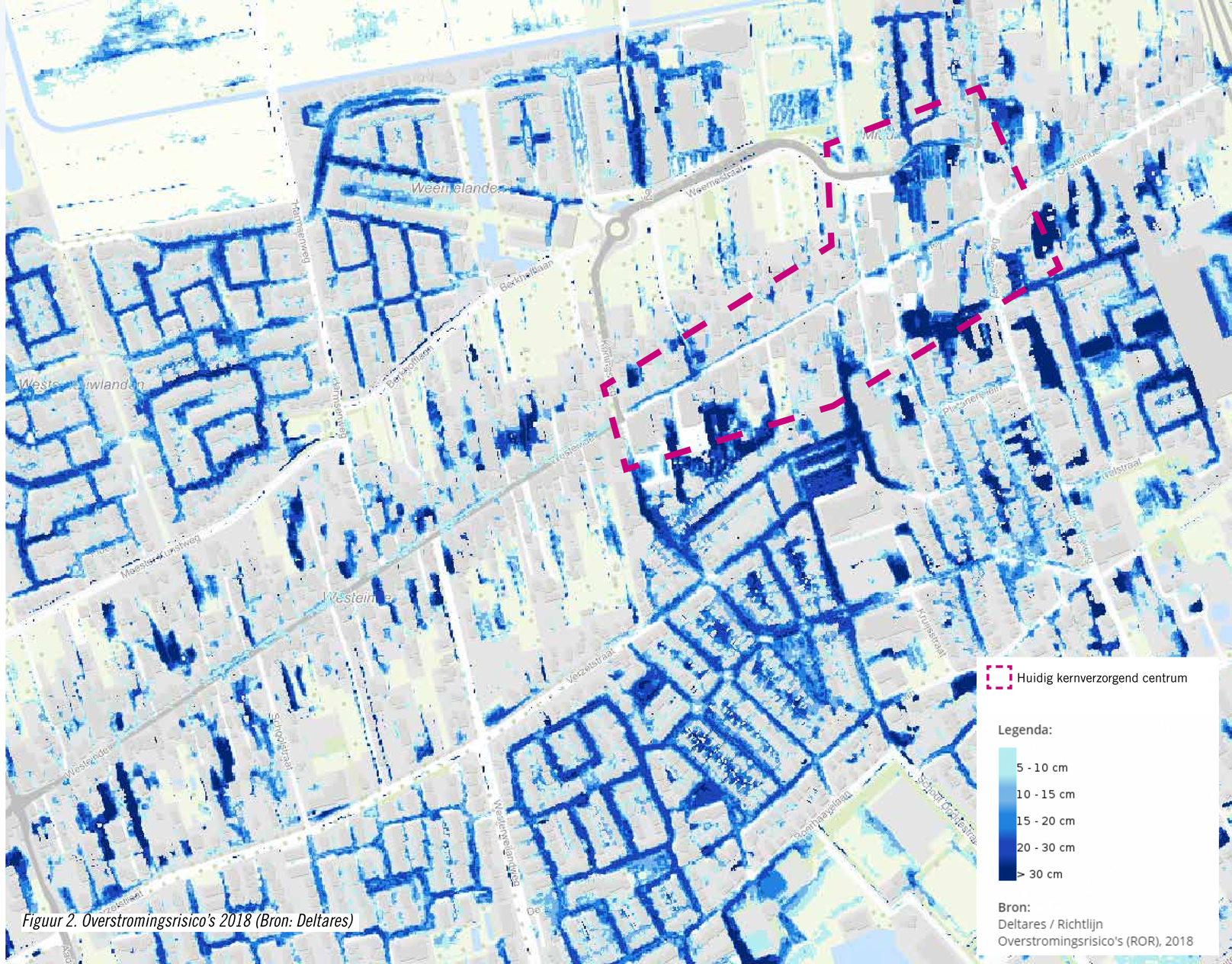
Een belangrijke opgave is het aanpakken van de gesloten gevels en deze representatief te maken. Ook is het zaak om de beeldbepalende panden prominenter in het straatbeeld te krijgen.

1.1.7 Groenstructuur en klimaatadaptatie

Extreme regenbuien en hete zomers zijn gevolgen van klimaatverandering. In een aantal delen van het centrum is grote kans op wateroverlast, zoals te zien op de kaart hiernaast. Hoe donkerder de kleur blauw, hoe meer wateroverlast op straat te verwachten is.

Het centrum van Vriezenveen bestaat vooral uit verharde pleinen en straten waardoor het regenwater niet tot nauwelijks de grond in kan. In tijden van droogte kan het overtollige water van pas komen. Water vasthouden, bergen en afvoeren zijn belangrijk thema's om mee te nemen bij de ontwikkeling. Het toepassen van groene straten en half verharding spelen hierbij ook een belangrijke rol.

Deze 'stenige' inrichting zorgt er ook voor dat op warme zomerdagen de temperatuur in het centrum flink kan oplopen. Bebouwing en verharding houden veel warmte vast. Het centrum kent nauwelijks groen of water dat kan zorgen voor verkoeling. Het Tilanusplein kent bij een paar extreem warme dagen een gevoelstemperatuur van circa 40 graden. Door klimaatverandering zullen deze temperaturen in de toekomst nog verder oplopen.



Figuur 2. Overstromingsrisico's 2018 (Bron: Deltares)

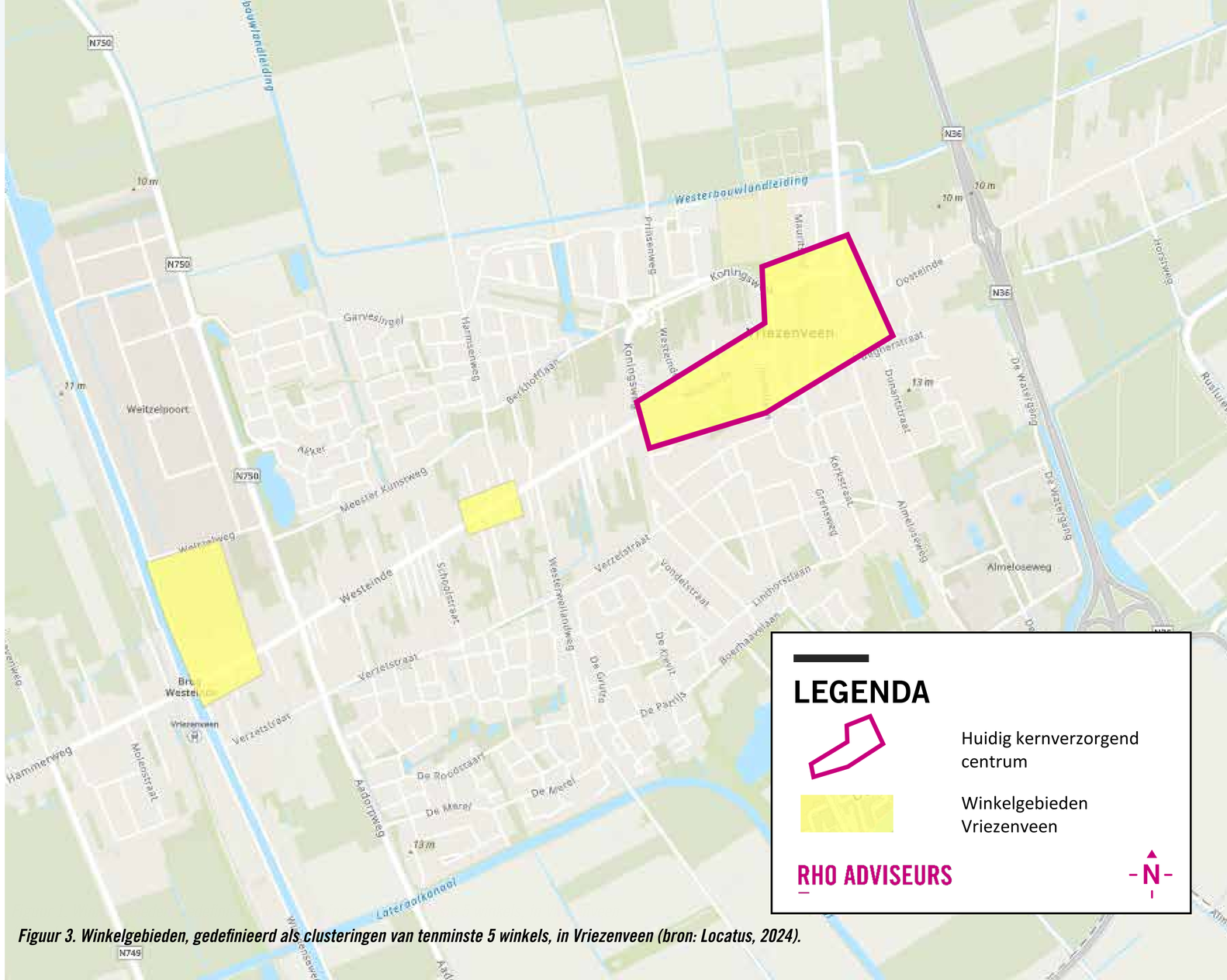
1.2 Resultaten analyse activiteiten

Vriezenveen ontstond in 1364 tijdens de veenwinning. Deze historie is nog steeds terug te zien in het dorp en de omgeving (o.a. hoogveencomplex Engbertsdijksvenen). De veengebieden en heidevelden zijn een restant van het grote veenmoeras dat de omgeving ooit bedekte. Hiermee heeft het dorp ook een toeristische functie. Dit uit zich onder andere in diverse fiets- en wandelroutes door Vriezenveen en omliggende dorpen en natuurgebieden.

Ook zijn er nog overblijfselen van het rijke textielverleden van Vriezenveen zichtbaar. De kledingstukken uit de Vriezenveense textielfabrieken hadden (inter)nationale bekendheid. Het Historisch Museum Vriezenveen besteedt uitgebreid aandacht aan het verleden. Om de identiteit te versterken is het zaak om het (industriële) prominenter in het straatbeeld te krijgen.

1.2.1 Centrumgebied Vriezenveen

Vriezenveen heeft een divers en rijkgevuld detailhandelsaanbod. Niet alleen in het centrumgebied, maar ook elders aan het historische lint. Verspreid over het Westeinde zijn verschillende detailhandelsvestigingen te vinden en aan de zuidwestkant ligt een groot cluster woon- en doe-het-zelfwinkels. De ambitie is om in het nieuwe project Vriezenveen-Zuid ook perifere detailhandel mogelijk te maken.



Figuur 3. Winkelgebieden, gedefinieerd als clusteringen van tenminste 5 winkels, in Vriezenveen (bron: Locatus, 2024).

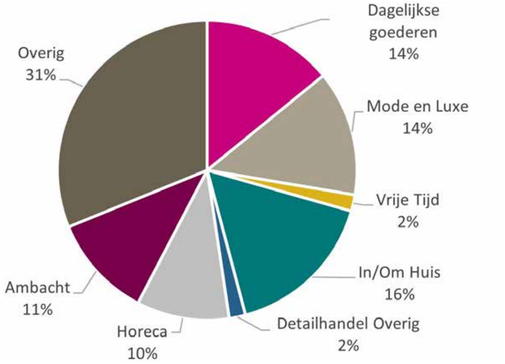
1.2.2 Huidig commercieel aanbod

Vriezenveen kent momenteel een commercieel voorzieningenaanbod van 170 vestigingen (winkels, horeca en diensten) met een totale omvang van 44.331 m² wvo (Locatus, januari 2024). Het grootste deel van het aanbod in Vriezenveen bestaat uit winkels in de branche 'Dagelijkse goederen' (14%), 'Mode en Luxe' (14%) en In/Om Huis' (16%) (figuur 4). Het totaal van 'Diensten' (excl. ambacht) en 'Cultuur en Ontspanning' beslaat zo'n 31% van het aantal vestigingen. Wanneer er wordt gekeken naar de omvang van het winkelvloeroppervlak (in m² wvo) is te zien dat dezelfde branches als bij de analyse van vestigingen het hoofdaanbod vormen (figuur 5). Met de aanwezigheid van twee grote woonwinkels is ook de branchegroep 'In/Om Huis' omvangrijk.

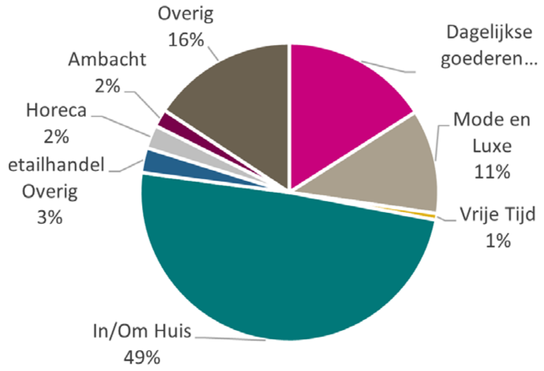
In Vriezenveen is er ook een wekelijkse markt op woensdag, aan het Westeinde en Tilanusplein.

Van de commerciële voorzieningen zit een deel buiten het centrum (figuur 4). Het gaat dan met name om de branches 'In/Om het Huis', 'Ambacht' en 'Overig' ('Diensten' en 'Cultuur en Ontspanning'). Deze worden doorgaans doelgericht bezocht. In het centrum ligt de focus op 'Dagelijkse Goederen' en 'Mode en Luxe'. De supermarkten zijn grote publiekstrekkers in het centrum. Deze worden doelgericht bezocht, maar het overige aanbod moet het doorgaans veel meer hebben van elkaars nabijheid en hogere bezoekersaantallen.

De leegstand in Vriezenveen omvat 9 vestigingen met een winkelvloeroppervlak van 1.900 m² wvo[1]. Dit betekent dat 5,3% van het aantal panden en 4,3% van het totale winkelvloeroppervlak leegstaat. Dit is minder dan in vergelijkbare kernen waar gemiddeld 10 panden leegstaan (figuur 5). Wat verder opvalt in Vriezenveen ten opzichte van de benchmark is het grote aanbod in de branche 'In/Om Huis' (+39%) en het kleine horeca-aanbod (-40%).



Figuur 4. Aantal verkooppunten commercieel aanbod Vriezenveen (bron: Locatus, 2024).



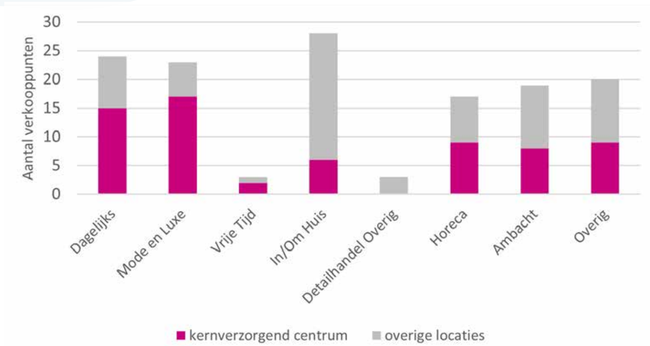
Figuur 5. Omvang commercieel aanbod Vriezenveen (bron: Locatus, 2024).

[1] In de cijfers van Locatus is de recente leegstand door het faillissement van Bristol nog niet meegenomen (783 m² wvo). Het is nog onduidelijk wat dit op korte termijn betekent voor deze winkel en eventuele herinvulling.

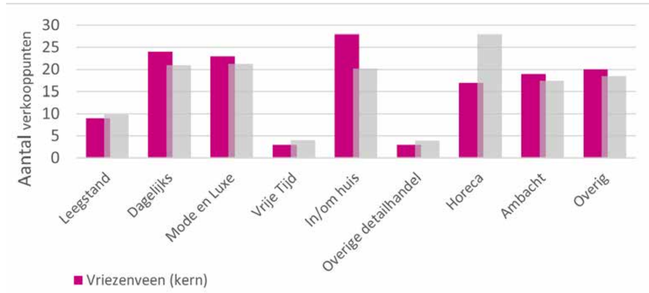
1.2.3 Ontwikkeling commercieel aanbod sinds 2010

Als we inzoomen op het centrum van Vriezenveen, dan is een verandering in de omvang en samenstelling van het commerciële aanbod zichtbaar. Vanaf 2010 is het aantal verkooppunten in het centrum gedaald van 82 naar 72 in 2023. De totale omvang is daarentegen eerst afgenomen en vanaf 2015 weer elk jaar toegenomen. Deze toename vindt voornamelijk plaats in de branche 'Levensmiddelen'. Dit heeft te maken met de verplaatsing en uitbreiding van Aldi, waarmee de leegstand ook (tijdelijk) is toegenomen.

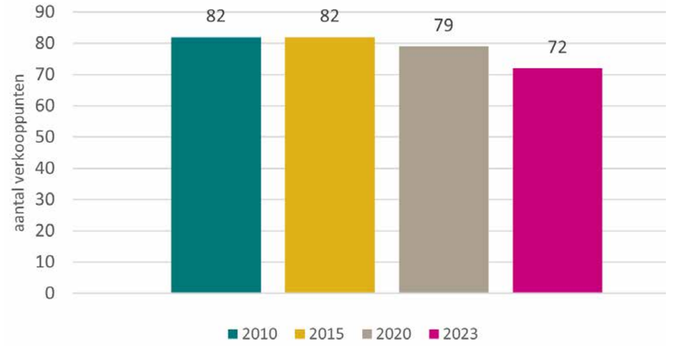
Vergeleken met andere centra in vergelijkbare kernen is het aanbod in Vriezenveen in omvang vergelijkbaar, maar is het aantal winkels aanzienlijk kleiner. In vrijwel alle branches is er ten opzichte van de benchmark minder aanbod aanwezig in het centrum dan is te verwachten (figuur 12). De winkels in het centrum van Vriezenveen zijn hiermee relatief groot. Dit geldt met name voor de branches 'Levensmiddelen' en 'Mode en Luxe'.



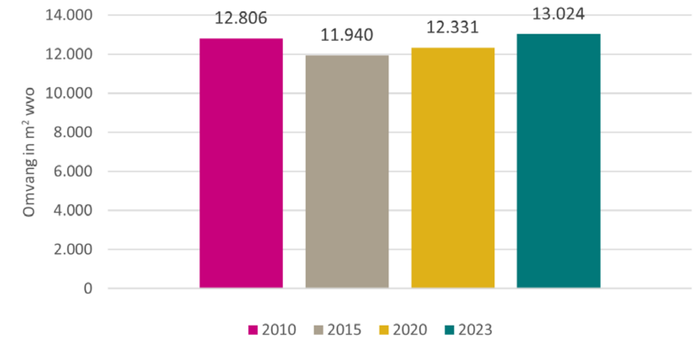
Figuur 6. Locatie van het commerciële aanbod (in aantal verkooppunten) (bron: Locatus, 2024)



Figuur 7. Vergelijking aanbod (aantal verkooppunten) in Vriezenveen met het gemiddelde in kernen met 10.000 tot 15.000 inwoners (bron: Locatus, 2024).



Figuur 8. Historische ontwikkeling commercieel aanbod in het centrum van Vriezenveen van 2010 tot 2023 in aantal verkooppunten (bron: Locatus, 2023).

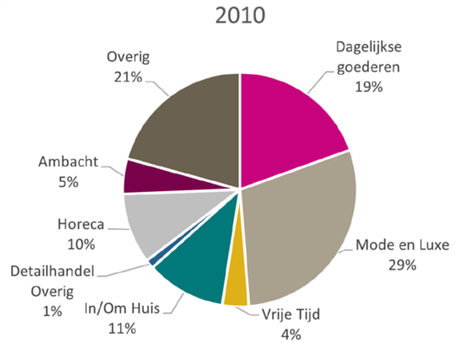


Figuur 9. Historische ontwikkeling commercieel aanbod in het centrum van Vriezenveen van 2010 tot 2023 in aantal verkooppunten [2] (bron: Locatus, 2023).

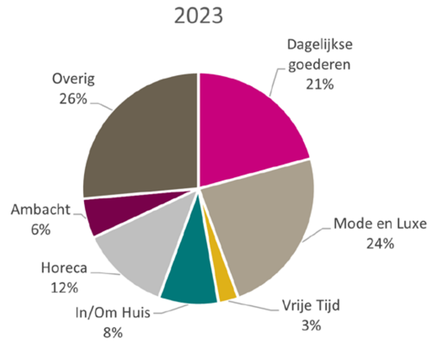
[2] In 2010 en 2015 zijn er vanuit Locatus geen gegevens over het wvo van Transport, Horeca, Cultuur en Diensten. Voor een evenwichtige vergelijking zijn deze branches niet opgenomen in de totaalsom in deze grafiek.

Sinds 2010 is het aanbod in een aantal branche-groepen afgenomen, maar het sterkst in ‘Mode en Luxe’. Hierdoor is de samenstelling veranderd (zie figuur 10 en 11). Er is sprake van verschraling van het voorzieningenaanbod; het aanbod in het centrum is minder compleet. Winkels in de branches hobby, doe-het-zelf en overige detailhandel (zoals tweede-handswinkels) zijn niet aanwezig in het centrum.

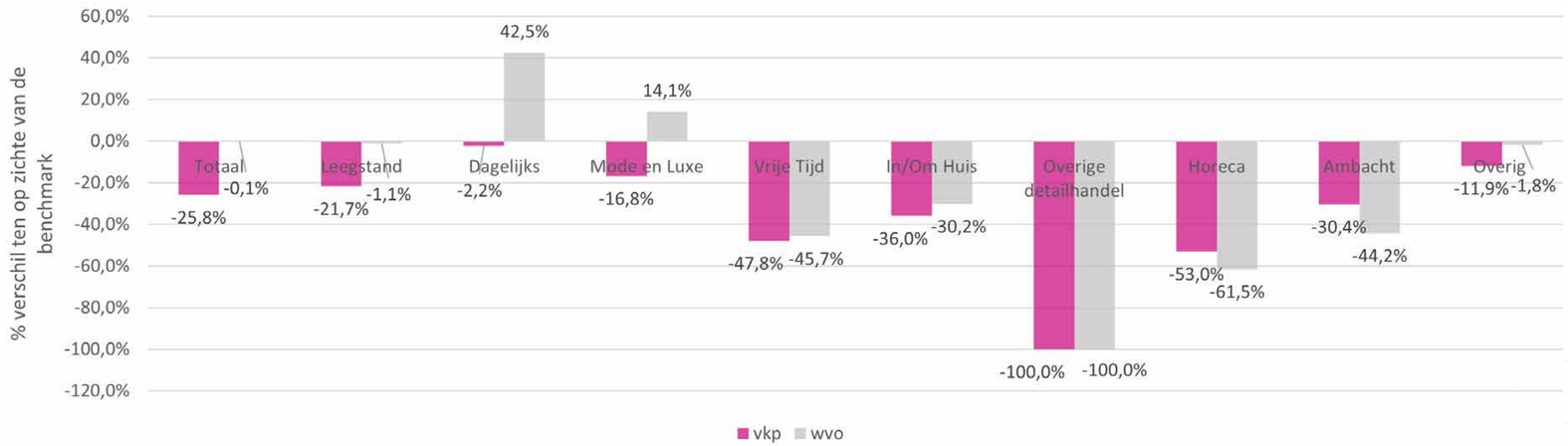
De kern als geheel heeft wel een compleet aanbod. Verschillende branches zijn wel buiten het centrum van Vriezenveen gevestigd.



Figuur 10. Samenstelling winkelaanbod centrum Vriezenveen in 2010 (bron: Locatus, 2024).



Figuur 11. Samenstelling winkelaanbod centrum Vriezenveen in 2023 (bron: Locatus, 2024).



Figuur 12. Procentueel verschil in aanbod in het centrum van Vriezenveen en de centra in vergelijkbare kernen (bron: Locatus, 2024).

1.2.4 Verbeterpunten centrum uit het Koopstromenonderzoek

In het najaar van 2023 is een nieuw koopstromenonderzoek uitgevoerd in en om de 85 gemeenten van 'Oost-Nederland', waaronder Twenterand. Dit levert belangrijke inzichten op over het koopgedrag en het profiel van het centrum van Vriezenveen.

- De omzet voor de dagelijkse artikelensector is voor een belangrijk deel afkomstig uit eigen gemeente, in lijn met andere gemeenten uit het onderzoek. Voor de recreatieve branches (o.a. 'Mode & Luxe') is de omzet sterker afhankelijk van eigen inwoners, terwijl de doelgerichte branches (o.a. wonen) juist meer omzet uit omliggende gemeenten haalt.
- De bezoekfrequentie aan het centrum van Vriezenveen ligt hoog, maar liefst 69% van de bezoekers komt met de auto en de verblijfsduur is relatief kort (minder dan een uur).
- De algehele waardering voor het centrum is iets gedaald sinds het vorige onderzoek in 2019, maar met een 7,2 nog steeds voldoende. De bereikbaarheid van het centrum per auto en fiets en de parkeermogelijkheden worden goed gewaardeerd. Horeca, sfeer en uitstraling, de aanwezigheid van groen en faciliteiten als wc, wifi, afhaalpunt en bankjes scoren laag.

Ook is gevraagd naar verbeterpunten voor het centrum van Vriezenveen. Deze open vraag is door 32 inwoners ingevuld. De meest voorkomende verbeterpunten zijn:

- Het ontbreken van terrasmogelijkheden (bij bijv. de kerk of Hema). Meer horeca wordt als een verbeterpunt gezien voor het winkelcentrum van Vriezenveen.
- De sfeer in het centrum. Respondenten geven aan dat ze voor de gezelligheid liever naar een andere plaats gaan, zoals Hardenberg of Rijssen.
- De afstanden tussen winkels. Respondenten zien de winkels liever wat meer geclusterd in het centrum.
- Meer en betere winkels. Aangegeven is dat het van belang is om naar de diversiteit van winkels te kijken. Nu zijn er in het centrum veel supermarkten en fast-foodhoreca-zaken (bijvoorbeeld pizzeria's).
- Aantrekkelijkere inrichting van de openbare ruimte. Zo worden er groen en looppaden gemist in het centrum, kan het onderhoud beter (o.a. asfalt) en is het niet altijd schoon.

De uitkomsten van het Koopstromenonderzoek bevestigen het belang van sfeer in het centrum. Versterking en clustering van het aanbod, samen met een herinrichting van de openbare ruimte, bieden kansen om meer bezoekers voor een langere tijd aan het centrum te binden.

1.2.5 Resumé

Het voorzieningenaanbod in het centrum van Vriezenveen is de afgelopen jaren redelijk op niveau gebleven. Met een sterke basis in de branches 'Dagelijkse goederen' en 'Mode & Luxe', heeft het niet alleen een functie voor eigen inwoners, maar ook voor de inwoners uit omliggende kernen. Voor de komende jaren is een kwalitatieve versterking van het aanbod de opgave. Het is zaak om de juiste functies op de juiste plek te krijgen.

De vraag naar winkels, horeca en andere commerciële functies stabiliseert. Hierin is een verschuiving te verwachten, van 'Mode en Luxe' naar horeca en ambachten. Dit zal voor een belangrijk deel ingevuld moeten worden door bestaande ondernemers en branches, die nu buiten het centrum zijn gevestigd.

1.3 Kansenkaart

Op basis van de ruimtelijke en functionele analyse en de opgehaalde informatie uit het participatietraject is een (integrale) kansenkaart opgesteld. Er zijn vier belangrijke thema's benoemd: functies, verkeer en parkeren, gebouwen en openbare ruimte en de Vriezenveense identiteit. Navolgend worden verschillende oplossingsrichtingen voor het versterken van de ruimtelijke (verblijfs)kwaliteit van het kernwinkelgebied per thema toegelicht.

- Pleinruimte versterken
- Versterken verblijfskwaliteit
- Plint activeren
- Potentiële (her)ontwikkeling
- Parkeerterrein optimaliseren
- Bushalte
- Verbinding met Jumbo/Lidl
- Autovrij
- Geen doorgang autoverkeer
- Versterken oppaden
- Klimaatadaptatie



Figuur 13. Kansenkaart

1. **Identiteit:** Vriezenveen ontleent haar identiteit aan het lint. Maar het is zo veel meer dan een verkeersader. Naar de toekomst moet het Westeinde beter beleefbaar worden. In het centrum doen we dit met aandacht voor historie, door:
   - De (landschappelijke) oppadenstructuur te versterken;
   - Groene gevels en/of kunst in de openbare ruimte aan te brengen;
   - De entrees naar het centrum te verbeteren, voor een betere verbinding met het Westeinde;
   - De Vriezenveense historie beter zichtbaar en 'beleefbaar' te maken.

2. Functies: Vriezenveen kent een sterk voorzieningenaanbod; kwantitatief zijn de versterkingsmogelijkheden beperkt. Ook fysiek zijn de mogelijkheden beperkt: In het centrumgebied is nog een uitbreiding van 500 tot 1.000 m² wvo retail te realiseren. Het is zaak om activiteiten samen te brengen die elkaar versterken.

- Uitbreiding van het horecaprogramma: daghoreca met een terrasfunctie;
- Verplaatsing detailhandelsprogramma: ondernemers stimuleren om zich in het centrumgebied te vestigen;
- Verlevendigen openbare ruimte door markt/standplaatsen en evenementen.

In een levendig centrum wordt ook gewoond! Geschikte locaties voor woningbouw zijn aan het Westeinde en rondom het centrale parkeerterrein dat wordt getransformeerd naar een verblijfsplein. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan de invulling van de lokale woonbehoefte. Uit de Woonvisie Twenterand (2022) blijkt dat er veel vraag is naar betaalbare woningen voor starters, (jonge) gezinnen en (grondgebonden) levensloopbestendige en nultreden-woningen voor senioren. In het centrum is 7.000 tot 9.000 m² woningbouw mogelijk:

- Door in bestaande bebouwing 'wonen boven winkels' te faciliteren;
- En bij transformatie in te zetten op verdichting door woningbouw op de verdieping te realiseren.

3. Verkeer en parkeren: De auto is zeer dominant in het centrum van Vriezenveen. Door de schaarse ruimte gaat dit niet samen met een verbetering van de verblijfskwaliteit. De volgende kansen worden gezien voor ontsluiting en parkeren:

- Westeinde autovrij. Dit kan door een centrumroute te creëren via de Koningsweg en Willem Alexanderlaan;
- Parkeerterreinen optimaliseren en voor voetgangers beter aansluiten op Westeinde;
- Gebruik maken van verschillende parkeerregimes en een kop peling te maken met het Manitobaplein;
- Fietsers omarmen op het Westeinde. Benut de kansen van de ligging aan de regionale fietsnetwerken, door verblijfsplekken en goede stallingsmogelijkheden te bieden;
- Gebruik maken van alle mogelijkheden m.b.t. openbaar- en deelvervoer.

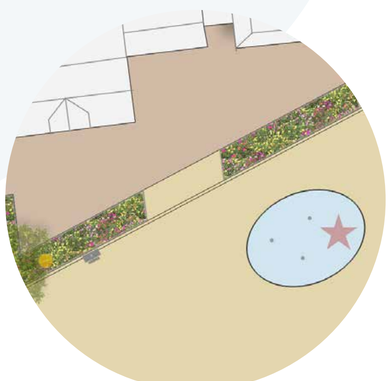
4. Gebouwen en openbare ruimte: Door de samenhang tussen gebouwen, zowel onderling als in de openbare ruimte te vergroten, wordt de functie als identiteitsdrager voor het Westeinde vergroot. Dit doen we door:

- Herinrichting van de drie pleinen, nieuwe functies toe te voegen en het creeren van goede pleinwanden;
- Beeldkwaliteit te verbeteren;
- Plinten te activeren. Op de begane grond komen zoveel mogelijk publieksgerichte functies met open puien;
- Belangrijke ontwikkellocaties te benutten;
- De ruimte die vrijkomt door het centrum autoluw te maken in te zetten voor vergroening en hiermee ook in te spelen op klimaatadaptatie.

2. STEDENBOUWKUNDIG PLAN

In dit hoofdstuk presenteren we het stedenbouwkundig plan. De achterliggende principes zijn verbeeld en uitgewerkt in een stedenbouwkundige plankaart, doorsneden, aanzichten en sfeerbeelden.







Figuur 14. Stedenbouwkundig plan - Inzoom centrum

2. STEDENBOUWKUNDIG PLAN



Figuur 15. Stedenbouwkundig volledig

2.1 Uitgangspunten stedenbouwkundig plan

Ingrijpende keuzes zijn nodig. Voor het stedenbouwkundige plan is uitgegaan van de volgende principes:

1. Het Westeinde loopt als een parelsnoer door het centrum van Vriezenveen met hieraan de pleinen, beeldbepalende monumenten en ontwikkellocaties als parels. Tussen de Weemestraat en de Almeloseweg wordt het Westeinde autovrij. De fiets is hier te gast. Op deze manier is het Westeinde een zelfstandige drager van het stedenbouwkundige plan. De hieraan grenzende pleinen en ontwikkellocaties kunnen gefaseerd tot ontwikkeling worden gebracht en hiermee kwaliteit toevoegen.
2. We brengen de historische verkaveling terug in het straatbeeld en we maken verbinding met de achterliggende parkeerterreinen. De ‘oppaden’ bieden kansen om de Vriezenveense identiteit uit te dragen. Dit doen we met inrichting van de openbare ruimte, groene gevels en gevelkunst.
3. We willen aanmoedigen dat meer bezoekers te voet of met de fiets naar het centrum komen. De ervaring elders leert dat dit leidt tot een hogere bezoekfrequentie en hiermee meer levendigheid en bestedingen. Dit doen we door de ontsluiting en stallingsmogelijkheden voor fietsen te verbeteren. Ook maken we een betere verbinding met bushalte ’t Midden aan de Koningsweg nabij Bouwmeesterstraat.
4. Om de bereikbaarheid van het centrum goed te houden optimaliseren we bestaande parkeerplaatsen, kijken we kritisch naar het parkeerregime en leggen we een parkeerroute aan. Hierin leggen we de rode loper uit naar het Manitobaplein.

Hiermee voldoen we aan de sociale opgave: ontmoeten, gezondheid en vitaliteit.

2.2 Westeinde

Voor de inrichting van het Westeinde wordt uitgegaan van de volgende ontwerpuitgangspunten:

- Een meer duidelijke inrichting van het Westeinde met ruimte voor terrassen, uitstallingen en meer ruimte voor groen. In deze groene ruimte wordt het fietsparkeren geïntegreerd. De fiets is te gast en nooit dominant. Er kan altijd dicht bij de winkels en voorzieningen worden gestald.
- De inrichting van het Westeinde wordt afgestemd op de historische oppaden. Groene gevels en kunst worden op deze ‘kruispunten’ gestimuleerd en de entrees worden in de bestrating aangezet.



2.3 Pleinen

In het centrum van Vriezenveen komen drie pleinen met een eigen functie en identiteit.

1. De inrichting van het Tilanusplein dient te passen bij het gebruik van de kerk en andere maatschappelijke functies als het museum. Om levendigheid te creëren is hier een sterk ruimtelijk element nodig.
   a. Uitbreiding museumfunctie naar het plein.
   b. Een kunstelement dat ook geschikt is om op te spelen, mogelijk in combinatie met een waterelement zoals ‘bedriegertjes/ waterelement’. Deze dienen wel dusdanig gesitueerd te worden dat het niet hinderlijk is bij bruiloften/uitvaarten en evenementen in het centrum.
   c. Rondom de entree van de kerk een inrichting die geschikt is voor muziek en ontmoeting. Deze ruimte kan gebruikt worden door de kerk, zowel bij aanvang als na afloop van kerkdiensten, maar ook door derden.
   d. Daghoreca (koffie, lunch, ijsverkoop, etc.). De eventuele terrasfunctie is beperkt en wordt subtiel afgebakend.
   e. Aanpak Weemestraat/ Westeinde ter verbetering van de oversteekbaarheid. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het Tilanusplein voor auto’s bij bruiloften/uitvaarten.
2. De parkeerfunctie verdwijnt van het centraal gelegen plein aan het Westeinde, ter hoogte van Westeinde 19-29 en wordt hiermee automatisch meer een verblijfsplein. De inrichting speelt in op toekomstige ontwikkelingen van het omliggende vastgoed en leent zich goed als locatie voor standplaatsen en/of de warenmarkt. Aangekochte etenswaren kunnen ter plekke genuttigd worden door zitgelegenheid te maken. Het plein krijgt een sfeervolle groene aankleding die de functie ervan ondersteunt. Hierin is een watertappunt ook van toegevoegde waarde.
3. Het oostelijk deel van het Westeinde, rondom ‘Het Wapen van Vriezenveen’, wordt aantrekkelijker door groen meer ruimte te bieden. Mede vanuit het huidige gebruik wordt een (avond)horecafunctie hier als meest passend beschouwd. De inrichting wordt hierop afgestemd.



IMPRESSIE



Figuur 16. Sfeerimpressie vanaf de rotonde op de oostzijde van het Westeinde (t.h.v. het Wapen van Vriezenveen, Westeinde 6)

IMPRESSIE



Figuur 17. Sfeerimpressie centraal aan het Westeinde gelegen plein (t.h.v. Bakkerij Nollen, Westeinde 36)

IMPRESSIE



Figuur 18. Sfeerimpressie Tilanusplein (t.h.v. Historisch Museum Vriezenveen, Westeinde 54)

2.4 Groene kaart - Biodiversiteit

Biodiversiteit in centrumgebieden
Biodiversiteit in het centrumgebied van Vriezenveen, draagt bij aan een gezonde leefomgeving voor planten, dieren en mensen. Door de juiste keuzes te maken in beplanting en beheermethodes wordt de biodiversiteit bevorderd.

Mogelijkheden groen parkeren onderzoeken
Het centrumgebied kan ook groener worden gemaakt door de aanleg van groene parkeerplaatsen. Er zijn verschillende toepassingen van groene of waterdoorlatende verharding, waarmee water makkelijker in de grond kan infiltreren. Dit draagt ook bij aan de verbetering van de biodiversiteit en verkoeling in het centrum. Wat de beste oplossing voor het centrum van Vriezenveen is dient nader onderzocht te worden.

Gemengde groenelementen
De groenelementen die toegepast worden bestaan uit inheemse soorten. Het is belangrijk dat groenelementen uit meerdere soorten beplanting bestaat om zo voldoende diversiteit aan te kunnen bieden aan vlinders, bijen en andere insecten.

Naast variatie in beplanting, is variatie in structuur (bomen, struiken en kruidenlaag) en leeftijd ook belangrijk.



Fietsnietjes



Bedriegertjes/ waterelement met kunstobject



Waterdoorlatende bestrating en groene uitstraling



Figuur 19. Groene kaart centrum Vriezenveen



Gemengde border met vaste planten versterken de biodiversiteit



Nieuwe bomen tbv biodiversiteit en klimaatadaptatie



Verhoogde plantvakken met zitelement



Groen parkeren

REFERENTIES



Bedriegertjes/ waterelement op het plein

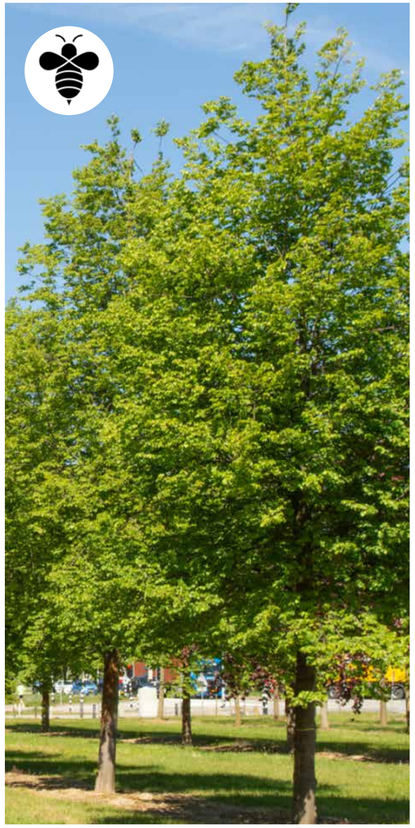


Ontmoetingsplekken en groen wisselen elkaar af

BEPLANTING - BOMEN



Tilia cordata 'Böhlje' - winterlinde

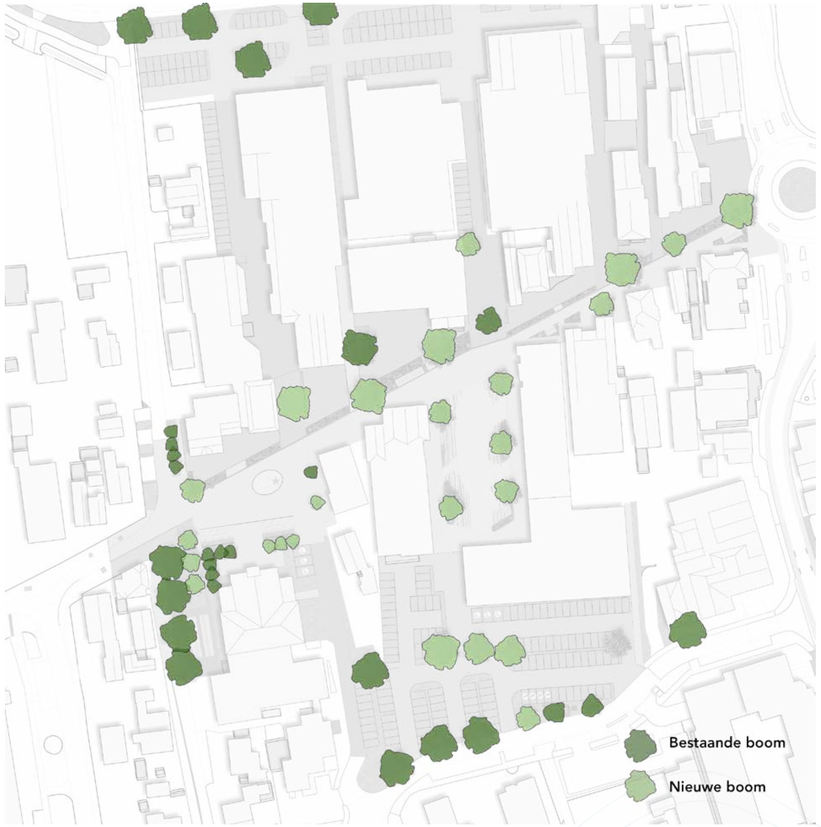


Tilia cordata 'Greenspire' - winterlinde



Ulmus lobel - Lobel iep

(Bron: Ebben Kwekerij)



Figuur 20. Bomenkaart

BEPLANTING - VASTE PLANTEN



Gemengde border met diverse structuren en versterken de biodiversiteit



Achillea filipendulina - Duizendblad



Persicaria amplexicaulis - Duizendpoot



Echinacea purpurea - Zonnehoed



Rudbeckia Fulgida - Little Goldstar



Aster novi-belgii - Aster



Nepeta racemosa - Kattenkruid



Leucanthemum vulgare - Gewone margriet

MATERIALISATIE



Waalformaat bestrating



Strakke lijngoot



Verhoogde massieve border met houten zitelementen



Verhoogde massieve border met houten zitelementen



Parkeren op groen- en waterdoorlatende bestrating



Fietsnietjes

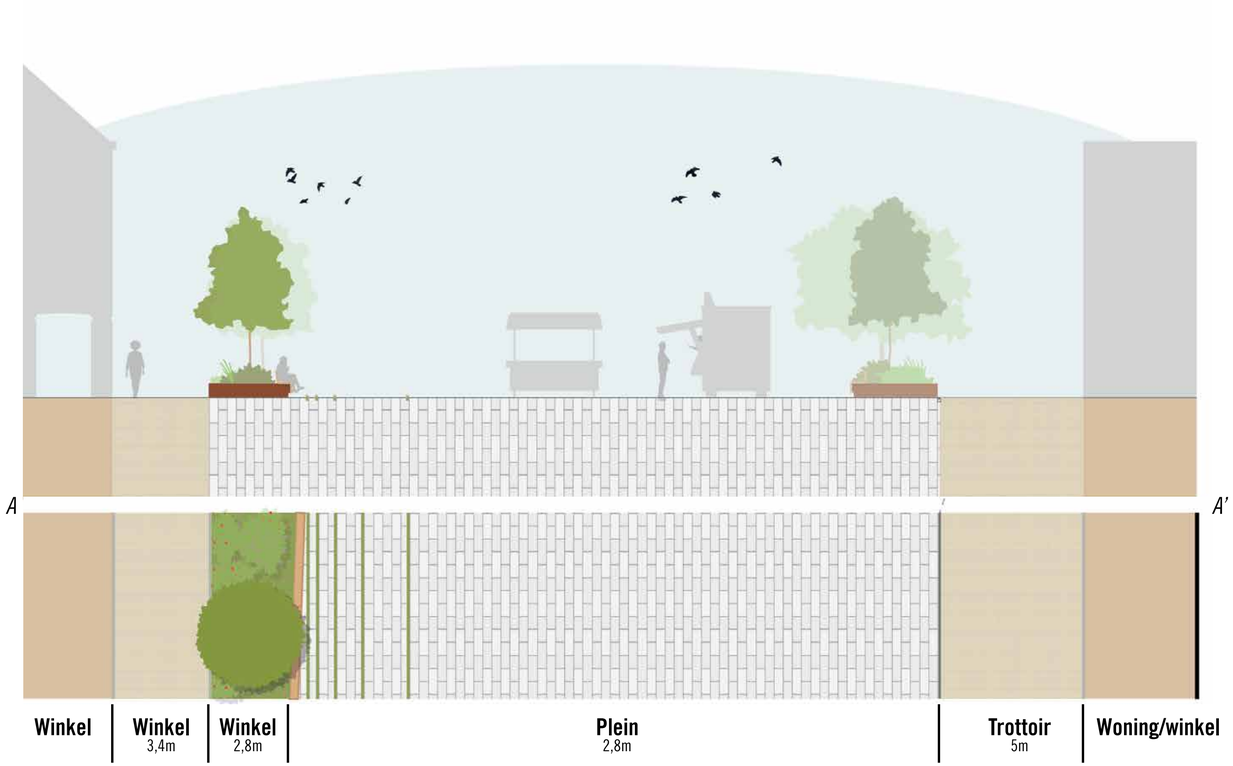


Groendoorlatende bestrating

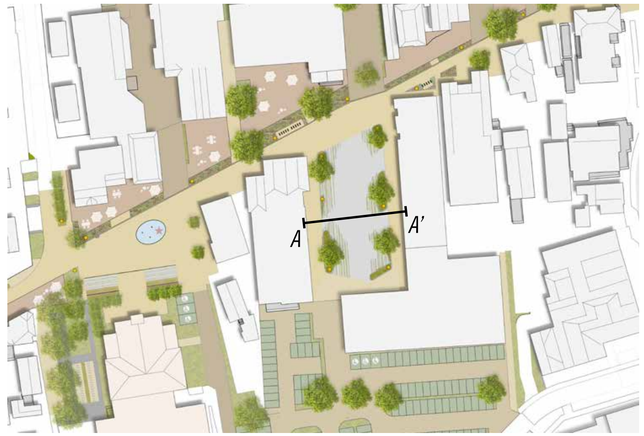


Trap met zitelementen en beplanting

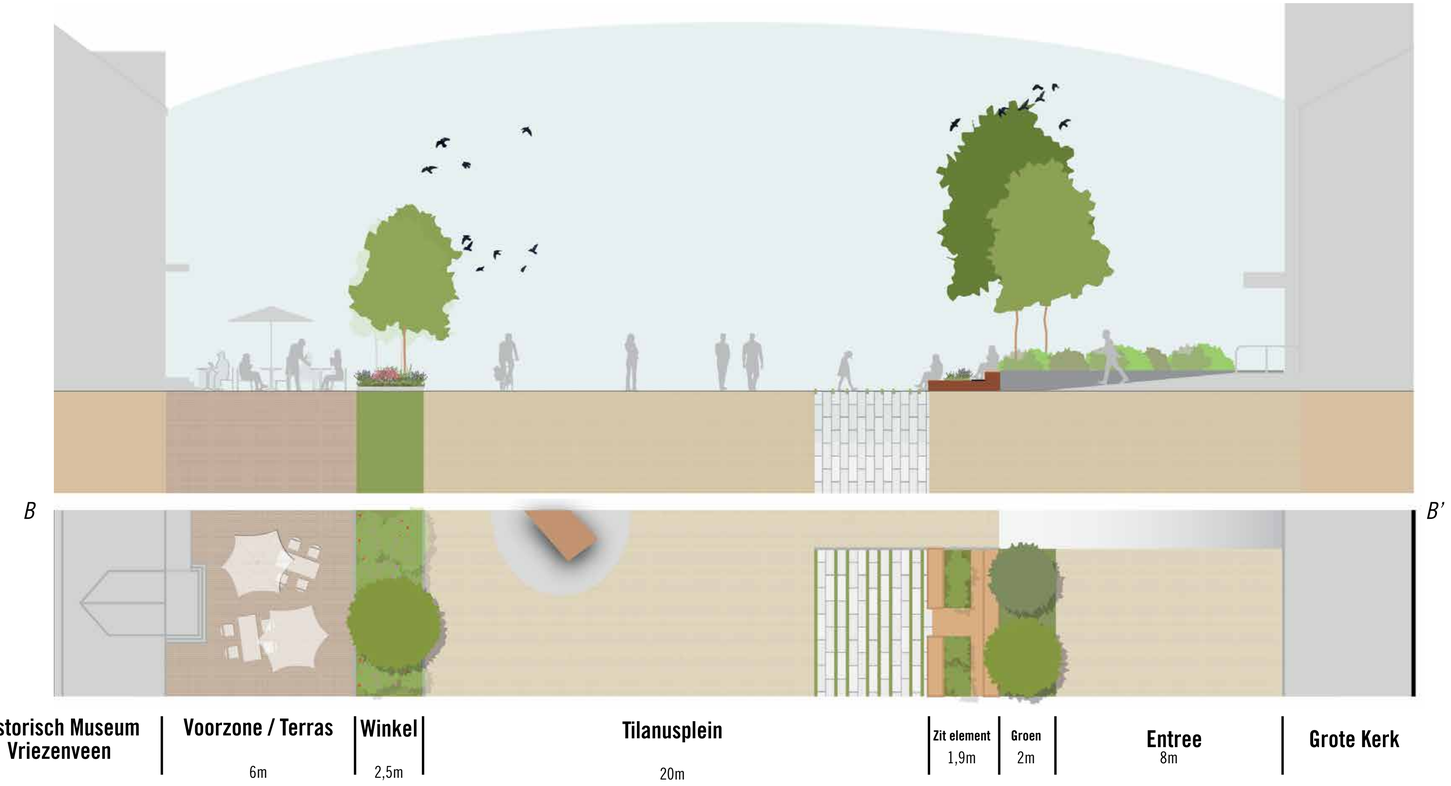
2.5 PROFIELEN - PROFIEL A



Figuur 21. Profiel A - Doorsnede & bovenaanzicht



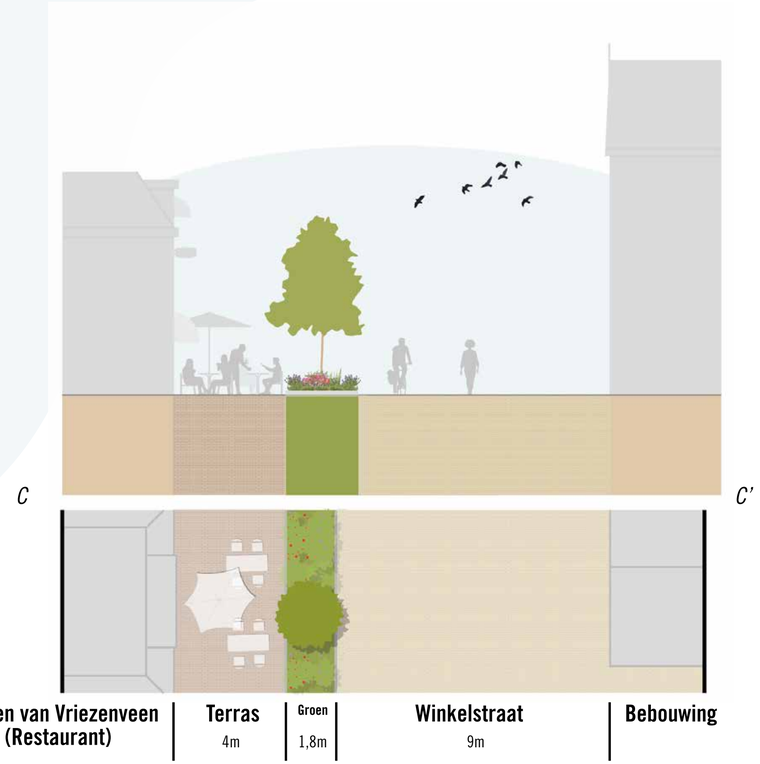
PROFIEL B



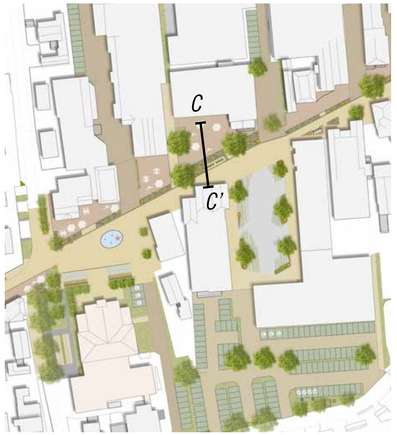


Figuur 22. Profiel B - Doorsnede & bovenaanzicht

PROFIEL C



Figuur 23. Profiel C - Doorsnede & bovenaanzicht



2.6 Belangrijke ontwikkellocaties

In het centrum van Vriezenveen zijn drie grote ontwikkellocaties aanwezig, die in grote mate kunnen bijdragen aan de beleefbaarheid van het centrumgebied:

1. Westeinde 31, waar voorheen Aldi was gevestigd.
2. Westeinde 19 – 29, planmatig ontwikkelde winkelstrip waar o.a. Bruna, Kruidvat en Shoeby zijn gevestigd en het bijbehorende parkeerterrein.
3. Westeinde 34 (Ed's Kaashuis), Westeinde 36 (Bakkerij Nollen) en het naastgelegen braakliggende perceel grond (Westeinde 38).

Navolgend worden per locatie de ontwikkelkansen benoemd.



Figuur 24. Hoofdontwikkellocaties

WESTEINDE 31

Het gaat hier om een woon-/winkelcomplex met een eigen parkeervoorziening. De Vriezenveense vestiging van De Lelie is nu de enig overgebleven winkel (entree Westeinde). Met het vertrek van Aldi (entree zuidzijde) is een belangrijke publiekstrekker aan het plein weggevallen, waarmee ook een deel van de parkeerdruk wegvalt. Dit biedt kansen voor een aanzienlijke versterking van het plein, door:

- De gesloten gevel op de begane grond, richting het plein, open te maken;
- Entrees aan de pleinzijde te situeren (alzijdig gebouw maken);
- Hoogteverschillen goed op te lossen en obstakels te verwijderen;
- Het verblijfsklimaat te verbeteren door het parkeerterrein in gezamenlijkheid met de verschillende eigenaren opnieuw in te richten.

Kaders:

- Bouwhoogte: 2 lagen met een kap of terugliggende laag (incidenteel 3 lagen).



WESTEINDE 19 - 29

In dit planmatig ontwikkelde vastgoed zijn winkels dominant. De winkelruimten zijn vanwege omvang en opzet courant en hebben bovendien een eigen parkeervoorziening voor de deur; voor deze ondernemers zijn er maar weinig alternatieven in het centrum van Vriezenveen. De uitstraling van het vastgoed is echter gedateerd en het parkeerterrein behoeft groot onderhoud. In de toekomst kan hier een aanzienlijke kwalitatieve versterking plaatsvinden door:

- Het verblijfsklimaat te verbeteren door het parkeerterrein in gezamenlijkheid met de verschillende eigenaren en belanghebbenden opnieuw in te richten als aantrekkelijk verblijfsgebied;
- Hoogteverschillen goed op te lossen en obstakels te verwijderen;
- Verdichting toe te passen (woonprogramma op de verdieping toe te voegen);
- Het naastgelegen pand van Regiobank en achterliggend oppad te integreren in het plan;
- De ontwikkellocatie integraal op te pakken met Westeinde 31 en tussenliggende pleinruimte.

Kaders:

- Bouwhoogte: 2 lagen met kap (incidenteel 3 lagen).
- Stedenbouwkundige randvoorwaarden: Oriëntatie op het plein en detailhandel of voorzieningen op de begane grond. Het is de ambitie om een beeldkwaliteitsplan op te stellen voor de gewenste vormgeving en uitstraling van nieuwe gebouwen. Denk daarbij aan een duidelijke parcelering en passende materiaalkeuze.



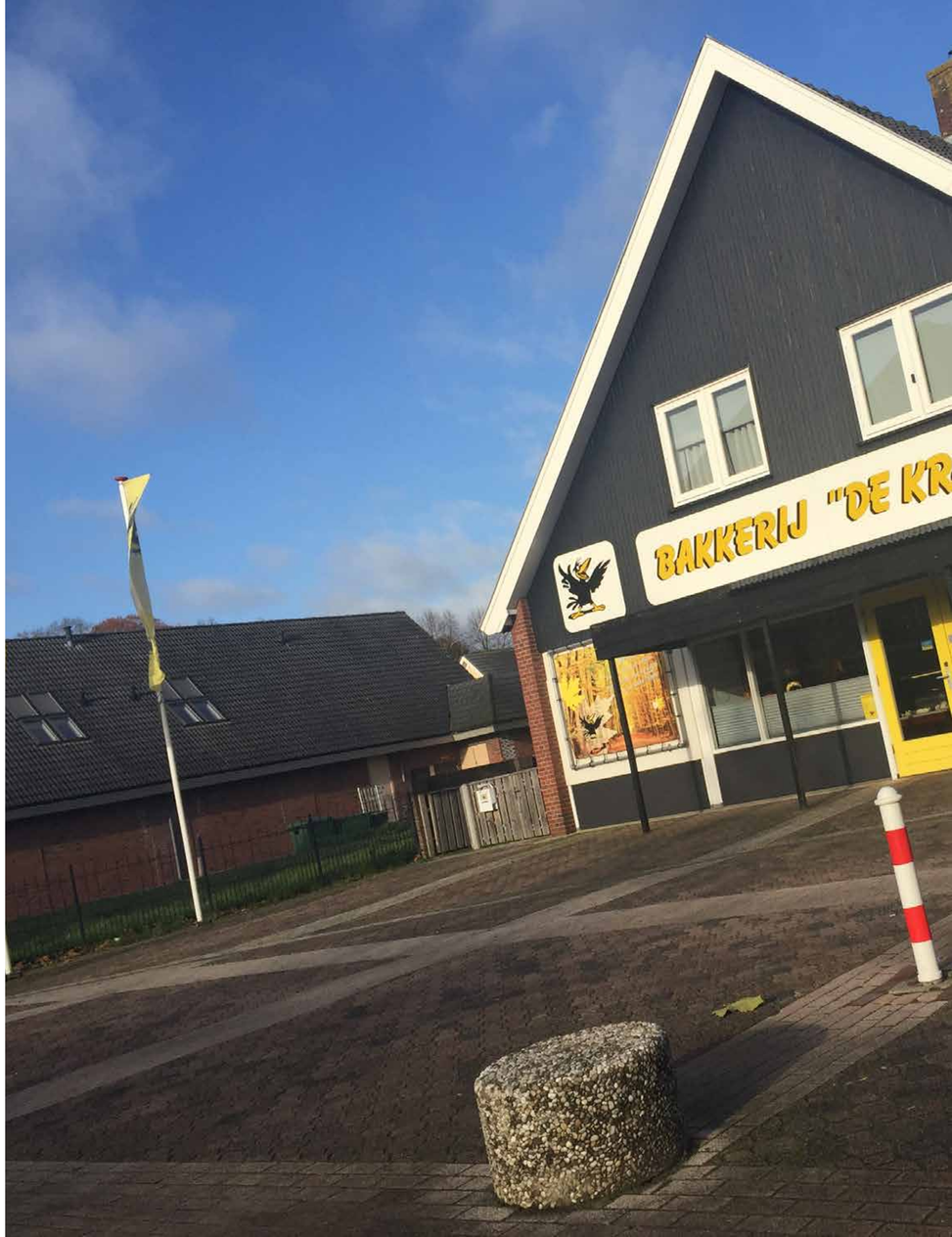
WESTEINDE 34 - 38

Bakkerij Nollen en Ed's kaashuis liggen op een prominente plek in het centrum van Vriezenveen. Beide winkels zijn van toegevoegde waarde voor het centrumgebied, maar het vastgoed oogt gedateerd en is slecht ingepast in de openbare ruimte. Naastgelegen perceel ligt al jaren braak. Beide percelen bieden een kans om apart of gezamenlijk een aanzienlijke kwalitatieve versterking te realiseren, door:

- Nieuwe woon-/winkelpanden te realiseren met meer allure;
- Meer winkelfront en terrasruimte te realiseren, gericht op het plein;
- Looproutes richting beide parkeerterreinen te verbeteren;
- Woonprogramma op de verdieping toe te voegen met buitenruimte aan het Westeinde.

Kaders:

- Bouwhoogte: maximaal 2 bouwlagen lagen met een kap (incidenteel 3 lagen).
- Stedenbouwkundige randvoorwaarden: Oriëntatie op Westeinde en naastgelegen oppad. Detailhandel of voorzieningen op de begane grond. Het is de ambitie om een beeldkwaliteitsplan op te stellen voor de gewenste vormgeving en uitstraling van nieuwe gebouwen.



2.7 Subontwikkellocaties

Ook op kleinere schaal willen we ontwikkelingen faciliteren. Het gaat onder meer om:

1. Westeinde 39: Verbeteren entree en ontsluiting Grote kerk aan het Tilanusplein.
2. Westeinde 54: Het historische pand, waar het Historisch Museum Vriezenveen gevestigd is, zowel fysiek als functioneel beter verbinden met het Tilanusplein.
3. Westeinde 52 en Kerkstraat 1: Activeren van de plint, door publieksgerichte voorzieningen met open puien op de begane grond te stimuleren op deze centrale locaties. Dit kan zowel fysiek door het openbreken van de pui als functioneel door andere, meer publieksgerichte functies te stimuleren (o.a. daghoreca).
4. Westeinde 48/ Weemestraat 10: Dit gebied als volwaardig onderdeel van het centrum opwaarderen. Stimuleren om de puien op de begane grond van het bestaande winkelvastgoed aan het Westeinde 48 te ‘openen’. Met name de gevel van Action aan het parkeerterrein vraagt aandacht. Door de doorgang in het noordelijke deel autovrij te maken, ligt er een koppelkans met het vastgoed aan de Weemestraat 10. Een herontwikkeling van deze percelen met een woongebouw met een commerciële plint is van meerwaarde voor dit gebied.
5. Invulling geven aan het historische gebied rondom de Veemarkt.
6. Erwins Pleintje: Verkeersveilige inrichting van dit deel van het Tilanusplein, verbinden met het plein met een levendige terrasfunctie, waarbij rekening wordt gehouden met de kerkfunctie (rouwen en trouwen).

We leggen de rode loper uit naar het Manitobaplein, als bronpunt voor het centrum, waar het vastgoed aan de westzijde van het plein voor verloedering zorgt. Herontwikkeling van dit voormalige bankgebouw is van grote meerwaarde.



Figuur. 25. Subontwikkellocaties

2.8 Verkeersparagraaf

Om tot een echt verblijfsgebied te komen is een compact centrumgebied een vereiste (korte afstanden) en dienen we verkeersstromen te ontvlechten. Het Westeinde wordt autovrij. Bezoekers parkeren hun auto op overzichtelijke parkeerterreinen aan de randen van het centrum. In het centrum neemt het belang van fietsen toe. In tegenstelling tot automobilisten kunnen fietsers en voetgangers wel tot in het centrumgebied komen. Fietsers en voetgangers geven weinig tot geen overlast, maar zijn wel van groot belang voor een succesvol winkelgebied.

Aan het Westeinde maken parkeerplaatsen plaats voor groen en openbare ruimte. Bovendien wordt er programma toegevoegd, wat leidt tot extra verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. De effecten hiervan zijn in kaart gebracht.

Uit de opgestelde parkeerbalans blijkt dat:

- De aanwezige functies op verschillende momenten van de week, verschillende parkeerbehoeften hebben. Het maatgevende moment is zaterdagmiddag. Dit is het moment waarop het beoogde extra programma de meeste parkeerbehoefte veroorzaakt.
- Er op dit moment een ruim parkeeraanbod in het centrum is. Uit eerder parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng is gebleken dat er op zaterdagmiddag een restcapaciteit aanwezig is van 155 plaatsen. De restcapaciteit is gedefinieerd als het aantal parkeerplaatsen dat nog bezet kan worden voordat 85% van de parkeerplaatsen bezet is.
- Met beoogde uitbreiding van het programma, de parkeerbehoefte op de zaterdagmiddag ca. 104 plaatsen meer zal zijn dan in de bestaande situatie.
- Bij toekomstige herinrichting van de openbare ruimte 155-104 = 51 parkeerplaatsen kunnen verdwijnen, voordat er parkeeroverlast ontstaat.

Er verdwijnen 54 parkeerplaatsen met de herinrichting van het Westeinde. De parkeerdruk zal naar verwachting op zaterdagmiddag de gewenste 85% met 0,7% overstijgen.

Zoekverkeer wat ontstaat door een hoge parkeerdruk is onwenselijk, maar omdat parkeren geclusterd is vormgegeven veel minder hinderlijk dan wanneer parkeren in een verblijfsgebied is gefaciliteerd. Bij geconcentreerde parkeervoorzieningen zal de afstand die zoekverkeer af moet leggen beperkt zijn en zich voordoen op plaatsen waar deze de veiligheid en leefbaarheid niet aantasten.



Figuur 26. Parkeerafstanden

2.8.1 Parkeren op afstand

Momenteel is het Westeinde toegankelijk voor autoverkeer. Het is dus mogelijk om direct bij elk adres voor de deur te komen en te parkeren. Deze mogelijkheid verdwijnt in de beoogde situatie. Uiteraard blijft het Westeinde wel bereikbaar voor laden en lossen (binnen venstertijden) en calamiteitenverkeer.

Bezoekers van centrumgebieden zijn over het algemeen bereid om enige afstand te lopen van hun auto naar hun bestemming, maar dit is wel afhankelijk van een aantal factoren. Denk hierbij aan het aanbod op de bestemming en de aantrekkelijkheid van de route. Het is van belang om niet alleen het Westeinde, maar ook de verbindende oppaden aantrekkelijker te maken.

In de toekomstige opzet blijven alle winkels ruimschoots binnen de maximaal geaccepteerde loopafstand van 100-600 meter, conform de richtlijnen uit CROW-publicatie 381. Enkele kanttekeningen:

- Consumenten zijn minder bereid om ver te lopen voor doelgerichte winkelbezoeken, zoals een bezoek aan de supermarkt. In de toekomstige situatie blijven deze entrees direct aan de parkeerterreinen liggen.
- Mensen zijn over het algemeen niet bereid om meer dan 100 meter te lopen van hun woning naar hun auto. Het is wenselijk om nieuwe woningen waar mogelijk aan de achterkant te ontsluiten, dichter bij de parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien.
- Voor voorzieningen voor gezondheidszorg is het van belang deze dichtbij parkeervoorzieningen te realiseren. De maximaal geaccepteerde loopafstand voor dergelijke voorzieningen is 100 meter.

2.8.2 Mindervaliden

Bij publieke voorzieningen zoals een restaurant, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 2 procent van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet het liefst minder dan 50 meter zijn en nooit meer dan 100 meter. De norm voor het verkrijgen van een invalidenparkeerkaart is het niet in staat zijn om een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen. Voor bestemmingen die voor mensen met een fysieke beperking toegankelijk moeten zijn en voor aangepaste woningen, moet ten minste een aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn.

Voor grote (openbare) parkeerterreinen die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn, geldt een verhouding van 1 op 50 parkeerplaatsen (dus 2 procent van de capaciteit moet dan voor mensen met een fysieke beperking gereserveerd zijn). Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd. Het werkelijke aantal van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring, overleg met belangenorganisaties en evaluatie van de situatie worden bepaald en eventueel worden aangepast. Het aantal parkeerplaatsen mag echter nooit minder zijn dan de hiervoor aangegeven norm[3].

Het aantal routes is zo groot en ze zijn zo kort dat het mogelijk is om aan de richtlijnen te voldoen voor alle bestemmingen aan het Westeinde mits vlak bij de rotonde aan de oostzijde en vlak bij de kruising met de Weemestraat ook enkele plekken worden gerealiseerd.

[3] *Richtlijnen van het CROW, uit Handboek Parkeren, 2012*

2.8.3 Fietsparkeren

Aan het Westeinde worden voldoende stallingsplekken gerealiseerd van hoge kwaliteit, als onderdeel van de nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Op deze wijze wordt het reizen met een duurzame, gezonde en nauwelijks overlast veroorzakende vervoerswijze gestimuleerd.

Op basis van de Leidraad Fietsparkeren van het CROW bedraagt de totale behoefte aan fietsparkeren 385 stallingsplekken. Dit is te realiseren met 4 stroken voor fietsparkeren aan het Westeinde, en een fietsenstalling op het Tilanusplein. Hiermee is de dichtstbijzijnde fietsenstalling nooit verder dan ca. 50m van een bestemming en hiermee op acceptabele afstand. Wel is dus raadzaam om rekening te houden met dat op (mogelijk zelfs korte) termijn de behoefte aan fietsparkeren groter wordt dan berekend, doordat er omslag in winkelgedrag komt.

2.8.4 Verkeersafwikkeling

De nieuwe inrichting van het centrumgebied en de toevoeging van programma heeft gevolgen voor de verkeerstromen. De effecten van deze veranderingen op de verkeersafwikkeling zijn in beeld gebracht. De verkeersafwikkeling kan voldoende worden gewaarborgd.

Dat neemt echter niet weg dat, door de toename van zowel gemotoriseerd verkeer als van fietsers die de beoogde ontwikkelingen veroorzaken, het nuttig is om ook kritisch naar de inrichting van het Westeinde op een aantal andere plaatsen te kijken. Het ligt voor de hand om de weg eenduidig als erftoegangsweg in te richten. Er zijn immers veel erfontsluitingen en de breedte van het profiel is beperkt. Bovendien biedt de Verzetstraat kansen, als parallelle weg met een veel breder profiel.

Het oplossen van bestaande problematiek van een onduidelijk ingericht Westeinde ten westen van de kruising met de Koningsweg wordt urgenter door de beoogde ontwikkeling van het centrum.

2.8.5 Oversteekbaarheid Koningsweg

Te voet is het centrumgebied goed te bereiken. In de route naar het centrum zijn het gebrek aan zebrapaden op de rotonde bij de Garvesingel, en het gebrek aan verkeerseilanden bij de kruising tussen het Westeinde, Krijgerstraat en de Koningsweg aandachtspunten.

De Koningsweg heeft in het gebied de grootste intensiteit en wordt door de transformatie van het centrum van Vriezenveen fors drukker. Het is een barrière die door vrijwel iedereen die van of naar het centrum loopt moet worden genomen. Een oversteekvoorziening in de vorm van een zebrapad is gewenst, bij voorkeur met een middeneiland. Het is belangrijk om bij de verdere uitwerking van de plannen de oversteekbaarheid van deze weg te onderzoeken.

3. UITVOERINGSPROGRAMMA

Ingrepen in centrumgebieden zijn altijd complex. Overheden, inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden, ze werken allemaal op hun eigen tempo en hebben hun eigen belangen. De uitvoering van het stedenbouwkundig plan vraagt om een lange adem. In dit hoofdstuk is per kans beschreven welk tijdspad hieraan is gekoppeld, welke partijen daarbij aan zet zijn en welke acties, werkzaamheden of maatregelen daarbij nodig zijn. Dit brengt overzicht en samenhang in het realiseren van het gezamenlijke doel, een toekomstbestendig en beleefbaar centrumgebied voor Vriezenveen.



3.1 Algemeen

In hoofdstuk 2 zijn richtinggevende keuzes gemaakt voor de toekomstige ontwikkeling van het centrum van Vriezenveen. Hiermee streven we naar een toekomstbestendig centrumgebied, waar beleving en verblijven ook daadwerkelijk centraal staat. De gefaseerde uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte dient door de gemeente verder onderzocht en uitgewerkt te worden in een plan van aanpak. Het verdient de aanbeveling om hierin direct de wateropgave, riolering en ondergrondse infrastructuur te betrekken.

De totstandkoming van het uitvoeringsprogramma was een proces met stakeholders. Ook voor de uitvoering is het van belang dat alle stakeholders de handen ineen blijven slaan, om gezamenlijk alle kansen te benutten. Het valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente om de openbare ruimte optimaal in te richten en de gemeente neemt hierin dan ook het voortouw. Maar het werkt nog beter als ondernemers, belanghebbenden, bewoners of bezoekers bijdragen met initiatieven. Dit kan in inrichting, onderhoud en verzorging, maar ook in evenementen. De gemeente moedigt bestaande en toekomstige initiatieven die hieraan bijdragen aan, maar wel met inachtneming van ieders taak en rol.

De gemeente bestrijdt in nauwe samenwerking met ondernemers en vastgoedeigenaren de leegstand in het centrum. In deze aanpak zijn flankerende maatregelen belangrijk. Hierbij worden ook de verplaatsingsmogelijkheden onderzocht van winkeliers en horecaondernemers die nu buiten het centrum van Vriezenveen zijn gevestigd en mogelijk interesse hebben voor vestiging in het kernwinkelgebied.

3.2 Ruimtelijk instrumentarium

Om uitvoering te kunnen geven aan het uitvoeringsprogramma wordt het ruimtelijk instrumentarium ingezet. Dat wil zeggen dat de ambities en keuzes uit de visie worden vertaald naar (andere) beleidsdocumenten en het juridischplanologisch instrumentarium.

3.2.1 Plancapaciteit in balans brengen

De gemeente heeft de mogelijkheid om beleid te vertalen in het omgevingsplan. Vriezenveen heeft nog relatief veel plancapaciteit voor detailhandel en horeca buiten het aangewezen centrumgebied liggen, terwijl het juist wenselijk is om voorzieningen te clusteren om de vitaliteit in centrumgebied te behouden. De omvang van de plancapaciteit zal daarom terug gedrongen moeten worden. Het is zaak dat in Vriezenveen de commerciële functies zoveel mogelijk worden geconcentreerd in - of in de directe nabijheid van - het centrum en dat niet gebruikte detailhandels- en horecabestemmingen worden herbestemd als deze geen onderdeel uitmaken van de gewenste voorzieningenstructuur (transformatiebeleid).

Van de commerciële voorzieningen zit een deel buiten het centrum. Het is aan te bevelen om te onderzoeken of deze ondernemers richting het centrum kunnen en willen verplaatsen. Ook kan een regeling worden vormgegeven om de onbenutte plancapaciteit buiten de afgebakende kernwinkelgebieden te laten vervallen.

3.2.2 Ruimtelijke en planologische randvoorwaarden

Om optimaal in te spelen op het actuele consumentengedrag en het beoogde winkel-, horeca- en overig voorzieningenaanbod optimaal te laten functioneren, is het nodig om ruimtelijke en planologische randvoorwaarden te scheppen in het centrumgebied. Het toekomstprofiel van het centrum van Vriezenveen is helder: minder winkelmeters en meer andere activiteiten, zoals horeca, dienstverlening en wonen. In de basis biedt het tijdelijke Omgevingsplan hier ruimte voor. In sommige delen van het centrum is het zaak om de ruimtelijke en planologische randvoorwaarden aan te scherpen en af te stemmen op het nieuwe centrumgebied:

- De plancapaciteit in het centrumgebied kan worden aangepast op de beoogde situatie.
- Er moet een horecaregeling worden vormgegeven, dat uitgaat van concentratie van horeca op de pleinen.
- Vrijwel overal binnen de bestemming ‘centrum - 1’ zijn bedrijven toegestaan die geen overlast veroorzaken, waaronder kantoren. Bedrijven zonder of slechts beperkt publieksgerichte functie, worden bij voorkeur aan de randen van het centrum of daarbuiten gesitueerd.
- Hetzelfde geldt voor fastservicezaken en bezorg/afhaalconcepten, vanwege de impact op de ruimtelijke kwaliteit. Dergelijke horecabedrijven hebben een hoge verkeers/publiek aantrekkende werking. Dit zet druk op de verkeersvrije inrichting van het Westeinde. Sturing is mogelijk door bijvoorbeeld een nieuwe horecacategorie te benoemen die niet vrij is vergund.
- Bovenstaande activiteiten vinden plaats op de begane grond; wonen op verdieping is wenselijk in aansluiting op gemeentelijk woonbeleid. Het is wenselijk om de mogelijkheden hiervoor te verruimen, om in te kunnen spelen op de specifieke behoefte aan wonen dicht bij voorzieningen. Planologische verankering is wenselijk, in aansluiting op het nieuw op te stellen Omgevingsplan. Dit past binnen de Twentse woonafspraken omtrent het woningbouwcontingent.
- Standplaatshouders en de warenmarkt zijn ook in het nieuwe centrumplan van toegevoegde waarde en dienen planologisch verankerd te worden.

3.2.3 Gevelbeeld / reclame / uitstallingen

In het centrum van Vriezenveen zijn jarenlang gebouwen neergezet waarbij de winkelplint terug gelegen is, of zich onder een luifel bevindt. Dit zorgt voor een gesloten straatbeeld met een onaantrekkelijk winkelbeeld. Je kunt vaak niet goed zien wat er in de winkels wordt verkocht; consumenten worden niet verleid. Het geeft bovendien in de avonduren sociaal onveilige situaties. Waar mogelijk worden publieksgerichte functies op de begane grond gevestigd.

In de huidige situatie zijn er de nodige obstakels in de openbare ruimte. Deze verdwijnen met beoogde herinrichting van de openbare ruimte. Het verdient de aanbeveling om dan ook goed te kijken naar uitstallingen en reclameuitingen van ondernemers en hier eenheid in aan te brengen. Zolang bezoekers hier geen hinder van ondervinden blijft het mogelijk om uitstallingen te plaatsen. Dit mag ook een gevelterras zijn.

Geadviseerd wordt om voor het centrum een Beeldkwaliteitsplan op te stellen dat inspiratie en sturing geeft aan de initiatiefnemers voor de uitwerking van nieuwe gebouwen. Dit is een aanvulling op de bestaande Welstandsnota van Twenterand. Dit Beeldkwaliteitsplan is dan tevens het toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (welstandscommissie).

3.2.4 Aanpassen verkeerssituatie

Om ervoor te zorgen dat het centrum autovrij wordt, is een verkeersbesluit nodig. Het voorstel is om de situatie als volgt aan te passen:

- Het Westeinde is in het centrum alleen toegankelijk voor:
  - Calamiteiten verkeer.
  - Laden en lossen tot 11.00 uur.
  - Ontheffingshouders (o.a. ondernemers/ bewoners). Zij mogen er wel doorheen rijden, maar niet parkeren.
  - Het centrale parkeerterrein ter hoogte van Westeinde 19-29 komt (deels) te vervallen en wordt als verblijfsplein ingericht.
- De verkeerssituatie rondom het Tilanusplein aan te passen door:
  - De ontsluiting van het plein via de Weemestraat/ Westeinde aan te passen op het nieuwe gebruik, rekening houdend met auto's voor bruiloften/uitvaarten, en de oversteekbaarheid te verbeteren.
  - een doorgaand verkeer meer toe te staan via de Kerkstraat en Pastorielaan. Aan de zijkanten van de Grote Kerk worden voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden en fietsenstallingen gerealiseerd.
- Manitobaplein: lang parkeren als overloopgebied van het centrum.
- Op termijn kan van de mogelijkheid gebruik gemaakt worden om in de direct aangrenzende straten van het Westeinde kortparkeren in te voeren (1/2 uur, blauwe zone)

3.2.5 Horeca-terrassen

Mensen willen steeds meer buiten zitten, wat zorgt voor meer behoefte aan terras-ruimte. Goede terrassen dragen bij aan aantrekkelijke centra. Bovendien moet bij de plaatsing rekening worden gehouden met andere gebruikers, de kwaliteit van de openbare ruimte en de openbare veiligheid. De omgang met terrassen kent verschil-lende uitdagingen in centrumgebieden. Er is behoefte aan meer terrasruimte, maar tegelijkertijd is er ook meer grip op de openbare ruimte gewenst (met name op de pleinen). Dit kan worden uitgewerkt in een terrassenbeleid.

- Bestaande terrasvergunningen worden afgestemd op de nieuwe situatie.
- Middels een terrassenkaart van het centrum wordt inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden zijn.
- Hierin worden ook afspraken gemaakt over onbenutte terrasruimte, die moge-lijk gebruikt kan worden door buren. Uiteraard met toestemming van pandeige-naar/huurder van het betreffende pand met onbenutte terrasruimte.
- Aandachtspunt hierin zijn de pleinterrassen. Het is mogelijk dat hiervoor in de toekomst meerdere aanvragers zijn. Ook de relatie van terrassen in relatie tot de waarde van het erfgoed, zoals het oude stadhuis, verdient aandacht. Het is zaak een praktisch uitvoerbare regeling op te stellen waarmee grip op de open-bare ruimte wordt gehouden.

Kans	Termijn	Wie	Maatregelen
1.1 Plancapaciteits-regeling	2 (1-3 jaar)	Gemeente	Planregeling vaststellen
1.2 Standplaatsen en warenmarkt verankeren	2 (1-3 jaar)	Gemeente	Planregeling vaststellen
1.3 Verkeersbesluit nemen	1 (nu)	Gemeente	Planregeling vaststellen
1.4 Herijken terrassen-beleid	2 (1-3 jaar)	Gemeente	Planregeling vaststellen
1.5 Opstellen beeldkwaliteitplan Centrum Vriezenveen	1 (nu)	Gemeente	Planregeling vaststellen
1.6 Mogelijkheden onderzoeken om te sturen op reclame en uitstallingen	1 (nu)	Gemeente	Onderzoek naar wense-lijkheid beleid dat toeziet op reclame en uitstalling (ook i.r.t. precario).

3.3 Private ontwikkelingen

In hoofdstuk 2 zijn verschillende (sub)ontwikkellocaties benoemd. Dit zijn projecten voor de (middel)lange termijn. Tijdens de verdere uitwerking van de (gefaseerde) uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte, gaat de gemeente ook in nauw overleg met vastgoedeigenaren en gebruikers onderzoeken of de plannen voor de benoemde ontwikkellocaties realiseerbaar zijn. Voor de subontwikkellocaties geldt dat eerst onderzocht dient te worden of vastgoedeigenaren bereid zijn om in hun panden en omliggende openbare ruimte te investeren.

Kans	Termijn	Wie	Maatregelen
2.1 Benutten kansen ontwikkellocaties	2 (1-3 jaar)	Eigenaren	Ontwikkelka-ders vaststellen
2.2 Kwaliteitsimpuls vastgoed subontwikkellocaties	1 (nu)	Eigenaren	Mogelijkheden onderzoeken, ook i.c.m.beeldkwali-teitsplan
2.3 Subsidieregeling subontwikkellocaties	2 (1-3 jaar)	Gemeente	Mogelijkheden onderzoeken om kwaliteitsimpuls te versnellen d.m.v. subsidies.

3.4 Overige beleidsaspecten

Er is een aantal overige beleidsaspecten en bijbehorend instrumentaria die 'gewoon' op orde moeten zijn. Deze vallen buiten de reikwijdte van het Uitvoeringsprogramma. Het gaat onder meer om de volgende aspecten:

- Kunstproject openbare ruimte – Vanuit de projectgroep voor voorliggend Uitvoeringsprogramma is een werkgroep Participatie en Identiteit ingesteld, die verder gaat met de ontwikkeling van de identiteit van Vriezenveen. De Vriezenveense identiteit rondom het textiel- en veenverleden wordt uitgewerkt in een verhaal. In het centrum wordt dit op markante plaatsen zichtbaar en beleefbaar.
- Evenementenbeleid – Vriezenveen kan zich verder op de kaart zetten met evenementen in het centrum, die bij voorkeur worden afgestemd op de Vriezenveense identiteit. Hierbij dient een balans te worden gezocht in schaal, van lokale braderieën voor regionale festivals als Randrock.
- Versterken toeristische positie Vriezenveen – Vriezenveen ligt in een toeristische omgeving met prachtige landschappen. De ambitie is om het centrumgebied beter onderdeel te maken van de regionale fietsnetwerken. Dit biedt kansen voor het opzetten van arrangementen voor verblijf en bezoek aan Vriezenveen.
- Veiligheid - De gemeente werkt met verschillende partijen aan de veiligheid in het centrumgebied. Het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) kan van toegevoegde waarde zijn.
- Integriteitsonderzoeken – De inzet van de Wet Bibob ter voorkoming dat de overheid vergunningen verleent waarmee criminele activiteiten (ondermijning) geholpen worden.

3.5 Monitoring

Het is wenselijk dat de voortgang, uitvoering en het doelbereik van het Uitvoeringsprogramma door monitoring wordt bewaakt. Gestelde doelen kunnen goed worden gemonitord met het huidige instrument van het Koopstromenonderzoek Oost-Nederland. Het verdient de aanbeveling om hieraan toe te voegen:

- Monitoring sanering ongebruikte plancapaciteit: een jaarlijks overzicht van aanschrijvingen met een voornemen tot aanpassing van de bestemming;
- Tussentijdse, integrale evaluatie van het Uitvoeringsprogramma na 5 jaar.

Het uitvoeringsprogramma is niet in beton gegoten. De kansen en maatregelen zijn afhankelijk van veel factoren en partijen en hiermee dynamisch. Dit geldt ook voor het gepresenteerde stedenbouwkundig ontwerp, inrichtingselementen en materia-

Kans	Termijn	Wie	Maatregelen
3.1 Verdere ontwikkeling van de Vriezenveense identiteit in de openbare ruimte.	1 (nu)	Werkgroep Participatie en Identiteit	Mogelijkheden onderzoeken
3.2 Evenementenbeleid	1 (nu)	Gemeente	Mogelijkheden onderzoeken
3.3 Versterken toeristische positie en opzetten van arrangementen	1 (nu)	Ondernemers	Mogelijkheden onderzoeken
3.4 De mogelijkheden voor verblijfsmogelijkheden in het centrum onderzoeken.	2 (1-3 jaar)	Gemeente	Mogelijkheden onderzoeken
3.5 Veiligheid	2 (1-3 jaar)	Ondernemers	Mogelijkheden Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) onderzoeken. Inzet wet Bibob ter voorkoming van ondermijning.

Bijlage 1: PARTICIPATIEVERSLAG

Het uitvoeringsprogramma is via participatie tot stand genomen. Het is in samenwerking met inwoners en plaatselijke ondernemers tot stand gekomen. Vertegenwoordigers van VOV (Vriezenveense Ondernemers Vereniging) en de koplopers van Vriezenveen (prominente vertegenwoordigers van verenigingen en stichtingen) hebben inhoudelijk meegedacht over de belangrijke thema's. Daarnaast zijn ondernemers en inwoners uitgenodigd voor twee openbare participatieavonden. In deze bijlage is een verslag opgenomen van de opgehaalde informatie.

PARTICIPATIEAVOND 1

Datum: 27 maart 2024; Locatie: Gemeentehuis Twenterand; Deelnemers: 60-70

Op woensdag 27 maart heeft de eerste participatieavond plaatsgevonden. De uitnodiging hiervoor is online gepubliceerd op de gemeentelijke site, socials en overige kanalen. Er zijn posters gemaakt die de projectgroepleden hebben verspreid onder de achterban, zowel digitaal als in de winkels.

In het totaal waren er zo'n 60-70 deelnemers. Dit waren zowel ondernemers, belangenvertegenwoordigers, bewoners als anderszins geïnteresseerden. Over de breedte was er dan ook sprake van een representatieve groep deelnemers. Van de participatiebijeenkomst is voorliggend participatieverslag gemaakt dat is gedeeld met aanwezigen. Ook zijn zij op de hoogte gebracht van de vervolgstappen.

De avond werd geopend door Wethouder Van der Ham en begon een inleiding/presentatie door gemeentelijk projectleider en Rho Adviseurs. Hierin werden de aanwezigen meegenomen in de stand van zaken omtrent de in 2021 vastgestelde visie op het centrum en waar we nu mee bezig zijn: het nieuwe uitvoeringsprogramma voor het centrum. De groep verdeelde zich vervolgens over vier thematafels: 'Identiteit van Vriezenveen', 'Functies', 'Verkeer en parkeren' en 'Openbare ruimte en groen'. Navolgend zijn de belangrijkste kansen uiteengezet.

1. **Functies in het centrum** – Er wordt levendigheid en gezelligheid gemist in het centrum, maar wel binnen de perken vanwege de leefbaarheid van het centrum. Er is veel behoefte aan horeca, bij voorkeur aan het Westeinde richting de parkeerplaats voor Westeinde 19-29 en het Tilanusplein. Het liefst geen fastfoodketens, maar koffie- of broodjeszaken waar kan worden ontbeten en geluncht (daghoreca). Daarnaast worden meer speciaalzaken in o.a. mode, concept stores, werk/vergaderplekken en een dorpshuis gewenst. Er is veel waardering voor kleinere winkels en lokaal ondernemerschap. Het is belangrijk dat de markt in het centrum blijft bestaan.
2. **Uitbreiding van het centrum** – De winkels vanuit de periferie moeten de kans krijgen om naar het centrum te verhuizen.
3. **Toevoegen woningen** - Onder de aanwezigen is er behoefte aan woningen in het centrum. Als belangrijkste doelgroepen worden starters en ouderen genoemd.
4. **Herstructurering parkeerplaatsen tussen Westeinde 31 en Westeinde 19-29** – Dit parkeerterrein verloedert. Er zijn kansen om het plein aantrekkelijker en gezelliger te maken. Een aantal ideeën: de huidige winkels worden gesloopt voor nieuwbouw met appartementen erboven, het wordt een plein waar je elkaar kan ontmoeten, waar kinderen kunnen spelen met bankjes en groen. Anderen zijn juist van mening dat de parkeerplaatsen behouden moeten blijven, maar wel beter ingericht, om het centrum bereikbaar te houden. Deze staan vrijwel altijd vol en wordt door winkelend publiek en bezoekers van de kerk gebruikt.
5. **Het Tilanusplein** – In de toekomst kan het plein beter en multifunctioneel worden gebruikt. Hiervoor staan het podium en de fontein in de weg. Het fietspad sluit nu niet goed aan op het plein en er mist verlichting. Horeca in het Historisch Museum Vriezenveen of op de hoeken bij Westeinde is een kans. Ook wordt er aandacht gevraagd voor ruimte voor toekomstige evenementen, waaronder Randrock.

6. **Opwaardering parkeerplaats ten noorden van de Action/ Aldi –** De parkeerplaatsen tussen de twee winkels sluiten niet goed op elkaar aan, waardoor de weg niet toegankelijk is voor iedereen. Ook is de fietsaansluiting naar de winkels niet goed geregeld. Ook kan er meer groen komen.
7. **Aansluiting Manitobaplein** – Het parkeerterrein op het Manitobaplein kan ook gebruikt worden door bewoners en bezoekers, zeker wanneer het gemeentehuis is gesloten (avonden/ weekend). Ook in combinatie met de bibliotheek. De oude Rabobank aan het Manitobaplein zorgt voor verloedering.
8. **Invulling openbare ruimte** – Tijdens de gesprekken kwam vaak terug dat er meer bomen, groen en minder tegels in het toekomstige centrum moeten komen. Locaties die hierbij worden genoemd zijn de parkeerplaats ter hoogte van Westeinde 19-29, aan het Westeinde en op het Tilanusplein. Daarnaast is er behoefte aan een openbaar toilet en meer rustbankjes. Doorgangen tussen Westeinde, supermarkten en de aansluitende straatjes kunnen aantrekkelijker worden gemaakt om zo meer looproutes te creëren in het centrum. Hierbij kan helpen om het Westeinde ook auto luw te maken. De bestrating en parkeervakken kunnen op een logischere manier worden ingericht.
9. **Identiteit van Vriezenveen** – Verschillende onderwerpen zijn hierbij benoemd, zoals het Canon van Vriezenveen, Ruslui, het Randrock festival en de christelijke identiteit. Er wordt waarde gehecht aan de historische gebouwen en delen van Vriezenveen. Er is de laatste jaren te veel van hetzelfde gebouwd. De nieuwe Aldi wordt als slecht voorbeeld genoemd. Er kan meer samenhang komen in het centrum. Qua architectuur kan inspiratie worden opgedaan vanuit de bouwstijl van vroeger.
10. **De jeugd in Vriezenveen** – Er moet meer ruimte komen voor de jeugd in het centrum: om te spelen voor de jongere kinderen (1), om samen te komen voor (school)jeugd (2) en om te wonen zoals jongerenstudio's Plan Oord (3).



Figuur 27. De opbrengst van posters met Post-its

PARTICIPATIEAVOND 2

Datum: 5 juni 2024; Locatie: Gemeentehuis Twenterand; Deelnemers: 40-50

Op woensdag 5 juni heeft de tweede participatieavond plaatsgevonden. De uitnodiging hiervoor is online gepubliceerd op de gemeentelijke site, socials en overige kanalen. Er zijn posters gemaakt die de gemeente en projectgroepleden hebben verspreid onder de achterban, zowel digitaal als in de winkels. Ook zijn de deelnemers van de eerste bijeenkomst, die hun contactgegevens hebben achtergelaten, persoonlijk uitgenodigd via de mail.

In het totaal waren er zo'n 40-50 deelnemers. Dit waren zowel ondernemers, belangenvertegenwoordigers, bewoners als anderszins geïnteresseerden. Over de breedte was er dan ook sprake van een representatieve groep deelnemers. Van de participatiebijeenkomst is voorliggend participatieverslag gemaakt dat is gedeeld met aanwezigen. Ook zijn zij op de hoogte gebracht van het eindproduct en het proces tot afronding.

De avond werd geopend door Wethouder Van der Ham en gemeentelijk projectleider met een terugblik op de vorige bijeenkomst, de voortgang en de opzet van deze bijeenkomst. Vervolgens heeft Rho Adviseurs de kansenkaart gepresenteerd, op basis van de uitkomsten van de analyses en eerste participatieavond, en de uitwerking naar schetsontwerpen (2 varianten op een autovrij centrumgebied). De groep verdeelde zich vervolgens over twee tafels, waar beide schetsontwerpen en impressies verder toegelicht en besproken werden. Navolgend zijn de belangrijkste reacties hierop uiteengezet.

1. **Autovrij centrum** – In zijn algemeenheid wordt de gepresenteerde uitwerking van een autovrijcentrum als haalbaar geacht en van grote meerwaarde. Wel wordt er (extra) aandacht gevraagd voor handhaving, mindervaliden en de bereikbaarheid van de kerk (uitvaarten). Het plan moet bovendien op zichzelf staan. Het moet nieuwe (private) ontwikkelingen aanjagen, faciliteren, maar we moeten hier niet afhankelijk van worden.
2. **Combinatie van elementen uit beide varianten** – Beide varianten bieden aanknopingspunten om tot een (nog) sterkere uitwerking te komen.
3. **Entree Weemestraat/Westeinde** – Hier ligt nog een (infrastructurele) ontwerpopgave. Doordat aan een zijde het trottoir ontbreekt, ontstaat een gevaarlijke situatie met oversteken. Deze route is door hoogteverschillen bovendien moeilijk te nemen door mindervaliden. De struiken en bomen naast het museum maken de route onoverzichtelijk.
4. **Tilanusplein** – Eventuele nieuwe functies dienen zich respectvol te verhouden tot de kerkfunctie. Als kansen worden gezien:
    a. Uitbreiding museumfunctie naar het plein.
    b. Daghoreca (koffie, lunch, ijsverkoop, etc.). De eventuele terrasfunctie is beperkt en wordt subtiel afgescheiden.
    c. Een kunstelement dat ook geschikt is om op te spelen, mogelijk in combinatie met ' bedriegertjes/ waterelement'. Deze dienen wel dusdanig gesitueerd te worden dat het niet hinderlijk is bij bruiloften/uitvaarten.
    d. Een inrichting die geschikt is voor muziek/ontmoeting. Deze ruimte kan gebruikt worden door de kerk, zowel bij aanvang als na afloop van kerkdiensten, maar ook door derden.
    e. Meerdere groenelementen.
5. **Gat tussen HEMA en bakkerij "de kraai" –** Een 'passende' invulling tussen de twee pleinen is wenselijk. Over wat dit zou moeten zijn, zijn de meningen verdeeld. Onder meer een verwijzing naar eerdere historische bebouwing, meerdere kleine kiosken en een terras/horecafunctie worden genoemd.

6. **Plein ter hoogte van Westeinde 19-29** – Het deels verwijderen van parkeerplaatsen ten behoeve van verblijfskwaliteit wordt als wenselijk beschouwd. Met een groene inrichting, gericht op verblijven en consumeren, wordt het plein voldoende onderscheidend t.o.v. het Tilanusplein. Zo kunnen aangekochte etenswaren kunnen ter plekke genuttigd worden. Ook leent het zich goed als locatie voor standplaatsen en/of de warenmarkt. Dit staat een toekomstige ontwikkeling van het Westeinde 31 en Westeinde 19-29 niet in de weg.

7. **Entree 'het wapen van Vriezenveen' –** Deze entree is nu door de dominante verkeersfunctie rommelig en kan verbeterd worden. Mede vanuit huidig gebruik wordt een (avond)horecafunctie hier als meest passend beschouwd. Wel wordt er aandacht gevraagd voor (geluids)overlast, ook bij een eventuele verruiming van terrasfunctie. Fietsparkeren verdient hier nog extra aandacht.

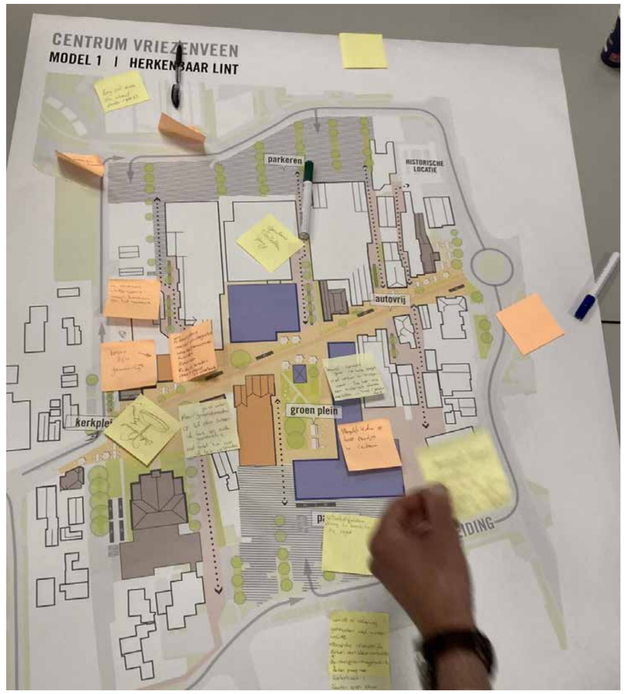
8. **Overige aandachtspunten –** Een aantal aandachtpunten vallen buiten de scope van de twee uitgewerkte ruimtelijke varianten, maar verdienen het wel om genoemde te worden.

   a. Aandacht voor een betere routing door routing door het centrum. Wegwijzers worden hier als kans gezien.

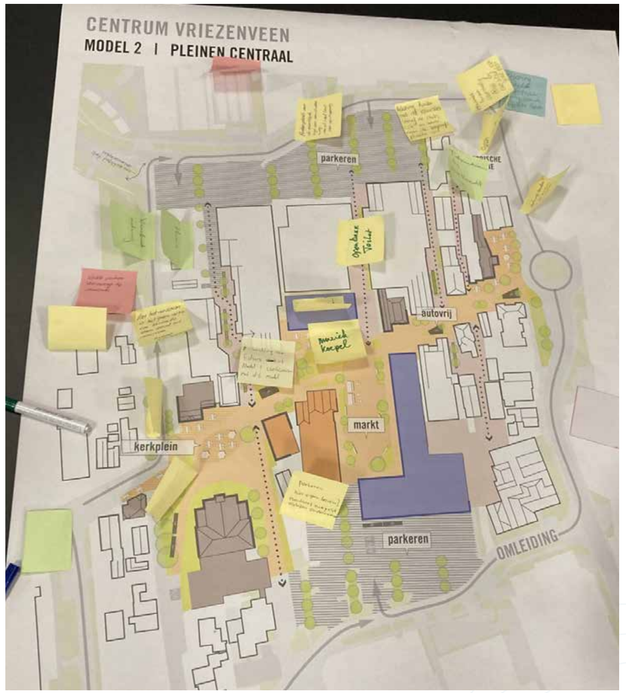
   b. Betere inrichting en ontsluiting parkeerplaatsen aan noordzijde van het centrum (Aldi, Plus, Action). Hier zijn nu veel opstoppingen.

   c. Een passende functie voor de Oude Veemarkt. Mede in combinatie met naastgelegen bushalte (bronpunt).

   d. Een openbaar toilet ontbreekt. Hierin kan ook worden voorzien door (meer) horeca.



Figuur 28. Uitkomsten model 1 – herkenbaar lint



Uitkomsten model 2 – pleinen centraal

DISCLAIMER
© Rho Adviseurs B.V.
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG
Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, emailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

RHO ADVISEURS

gemeente Twenterand



RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM	20 september 2024	**PROJECT**	20231353 Vriezenveen Centrum, uitvoeringsprogramma
KENMERK	20231353/146888/WeRi	**OPDRACHTGEVER**	Gemeente Twenterand
VAN	Werner Rietveld		

VERKEER EN PARKEREN

1. INLEIDING

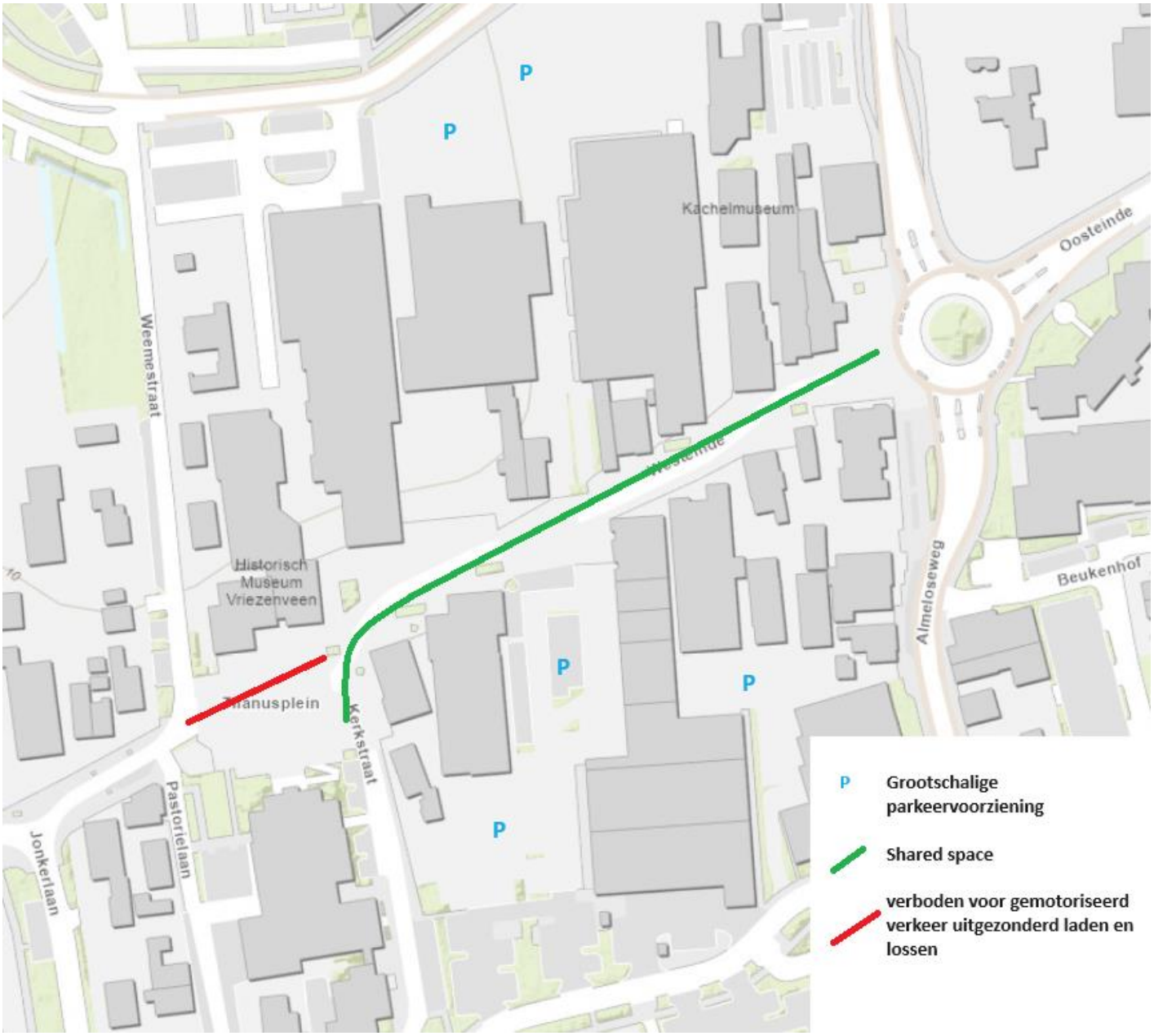
In het kernwinkelgebied willen we tot een centrale ontmoetingsruimte komen. De auto heeft niet overal meer toegang, en waar wel hooguit als 'gast'. Dit betekent dus geen parkeren voor de deur, maar geclusterd aan de randen. Het belang van de fiets neemt toe. In tegenstelling tot automobilisten kunnen fietsers en voetgangers wel tot in het kernwinkelgebied komen. Fietsers en voetgangers geven immers weinig tot geen overlast, maar zijn wel van groot belang voor een succesvol winkelgebied[1]. Om tot een echt verblijfsgebied te komen is een compact kernwinkelgebied een vereiste (korte afstanden) en dienen we verkeersstromen te ontvlechten. Daarnaast wordt er programma toegevoegd. Dit veroorzaakt mogelijk extra verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. De effecten hiervan zijn in kaart gebracht.

2. BESTAANDE SITUATIE

Het Westeinde is tussen het Tilanusplein en de Koningsweg een 'shared space'. De straat is toegankelijk voor automobilisten. Er is geen duidelijk onderscheid tussen ruimte voor auto's, fietsers of voetgangers. Er zijn ook slechts 3 formele parkeervakken in de straat aanwezig, wat ervoor zorgt dat auto's soms min of meer lukraak worden geparkeerd. De straat is smal en bovendien afgesloten voor auto's ter hoogte van het Tilanusplein. Alleen voor verkeer wat komt laden en lossen is het toegestaan het plein op te rijden. Hierdoor is het Westeinde niet aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Grootschaliger parkeervoorzieningen zijn wel beschikbaar op verschillende terreinen tussen de Koningsweg en het Westeinde (aan de noordzijde van het plangebied) en tussen de Willem Alexanderlaan en het Westeinde (aan de zuidzijde) Sommigen hiervan zijn bereikbaar met de auto via het Westeinde, anderen kunnen vanaf het Westeinde enkel te voet worden bereikt. Op 1 plaats, tegenover Westeinde 32/34 ligt een parkeerterrein op maaiveld direct aan het Westeinde. Zie voor een illustratie figuur 1.

[1] Zie bijvoorbeeld 'Vervoer naar retail', Kennisplatform Verkeer en Vervoer, oktober 2013



Figuur 1 Parkeren en straatinrichting rondom het Westeinde



Figuur 2 Lukraak geparkeerde auto's op het Westeinde maken de straat rommelig en onaantrekkelijk om te lopen of fietsen.

2.1 parkeerdrukmeting

In 2020, net voor het begin van de Coronapandemie, heeft Goudappel Coffeng een parkeeronderzoek uitgevoerd. Zij hebben de parkeervoorzieningen in kaart gebracht en op diverse tijdstippen vastgesteld hoeveel van de parkeerplaatsen bezet waren. In deze paragraaf worden de resultaten samengevat. In figuur 3 is de scope van het parkeeronderzoek weergegeven.

Ten tijde van het onderzoek waren er in het onderzoeksgebied 494 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan 14 waren gereserveerd voor invaliden en 3 voor vergunningshouders. Vanwege de aanwezigheid van met name winkels is het onderzoek uitgevoerd op momenten waarop de grootste drukte kan worden verwacht: donderdagavond 27 februari en zaterdag 29 februari. De donderdagavond is in Vriezenveen koopavond. De resultaten van het onderzoek waren de volgende:
De parkeerdruk (in beide gebieden) is op alle momenten van de week op een
acceptabel niveau:

- Op donderdag staan op het drukste moment maximaal 235 voertuigen geparkeerd wat zorgt voor een bezettingsgraad van 48%.

- Op zaterdag staan op het drukste moment maximaal 264 voertuigen geparkeerd wat zorgt voor een bezettingsgraad van 53%.



Figuur 3 Scope parkeeronderzoek. Bron: Goudappel Coffeng 2020

Het is wenselijk dat de bezettingsgraad niet hoger is dan 85%, om zoekverkeer en foutparkeren te voorkomen. Dat betekent dat het onwenselijk is dat er meer dan 423 auto's geparkeerd zijn op de parkeerplaatsen in het onderzochte gebied.

Op alle gemeten momenten is (in beide gebieden) restcapaciteit aanwezig:
- Op donderdag bedraagt de restcapaciteit op het (maatgevende) drukste moment 187 parkeerplaatsen.
- Op zaterdag bedraagt de restcapaciteit op het (maatgevende) drukste moment 155 parkeerplaatsen.

Deze resultaten geven aanleiding om te veronderstellen dat het aantal parkeerplaatsen in het gebied kan worden verminderd en/of in het gebied programma kan worden toegevoegd zonder parkeerproblemen te veroorzaken.

2.2 Verkeersstructuur

De bestaande verkeerstructuur van de ontsluitende wegen is geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de vormgeving, het gebruik en de functie van de wegen en hoe deze wegen en kruispunten momenteel functioneren. Daarbij is gekeken naar zaken als verkeerafwikkeling, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Input uit de participatiebijeenkomsten met ondernemers en bewoners is hierin betrokken.

VOETGANGERS

De Westeinde is een straat waar voetgangers gebruik maken van dezelfde ruimte als fietsers en automobilisten; het is een shared space. De belangrijkste bestemmingen binnen enkele minuten lopen vanaf het beoogde kernwinkelgebied zijn de parkeerplaatsen aan de Willem Alexanderlaan en de Koningsweg, de bushalte aan de Koningsweg, het Manitobaplein, waar onder andere het gemeentehuis is gevestigd is en de supermarkten verder westelijk op het Westeinde.

De parkeerterreinen zijn bereikbaar via stegen die min of meer haaks op het Westeinde zijn geplaatst. Deze zijn over het algemeen niet aantrekkelijk vormgegeven (zie figuur 4) en voetgangers delen ook hier de rijbaan met fietsers en automobilisten.

De bushalte ligt ten noorden van de rotonde op de Koningsweg. Bij de rotonde kunnen voetgangers gebruik maken van een voetgangersoversteekplaats waar zij voorrang hebben. De trottoirs naar de bushalte zijn ca. 1,5m breed, en van de weg gescheiden met een stoeprand.

Van en naar het Manitobaplein maken voetgangers gebruik van de Jonkerlaan. Langs deze laan ligt een vrijliggend voetpad, op enige meters afstand van de rijbaan. Een stoeprand en een groot aantal forse bomen scheiden het voetpad van de rijbaan. De laan heeft een groen en rustig karakter. Langs de Jonkerlaan is ook de bibliotheek gevestigd.



Figuur 4 De looproute van het parkeerterrein aan de Koningsweg naar de Westeinde

Voetgangers die naar de supermarkten of andere voorzieningen op het Westeinde ten westen van het plangebied willen lopen, maken gebruik van het Tilanusplein, die dan weer over gaat in het vervolg van het Westeinde. Het Westeinde is voorzien van trottoirs, en is een aantrekkelijke looproute vanwege de diverse voorzieningen en publieke gevels direct aan de looproute. Trottoirs zijn met ca. 3m. over het algemeen redelijk breed langs het Westeinde. Er zijn vanwege de onregelmatige rooilijn en op het trottoir gelegen boomvakken wel veel puntversmallingen. Hier neemt de breedte af tot ca. 1,5m. en blijft daarmee voldoende breed.

Voor mindervaliden is een Shared spaceinrichting zoals op het Westeinde gunstig, omdat er geen stoepranden zijn die de doorgang kunnen belemmeren. Er is desalniettemin een aantal aandachtspunten. Voor mindervaliden is de aansluiting van het Westeinde met de rotonde waar de Koningsweg, Almeloseweg en Oosteinde samenkomen soms lastig te passeren in

verband met de daar opgestelde terrassen. Mindervaliden die vanaf het Tilanusplein westelijk het Westeinde op willen hebben last van een smal punt ter hoogte van het podium. Het voetpad ter hoogte van Westeinde 29 eindigt in een trap.

FIETSERS

Op figuur 5 is het lokale en regionale kernnet voor fietsers weergegeven. Te zien is dat het Westeinde deel uitmaakt van een regionale hoofdroute, die bovendien aansluit op een fietssnelweg. Ook de Koningsweg, Oosteinde en Willem Alexanderlaan zijn wegen in of in de omgeving van het plangebied die deel uitmaken van het lokale of regionale fietsnetwerk. De Koningsweg is naast onderdeel van het fietskernnet ook een gebiedsontsluitingsweg voor auto's. De weg is tussen de Weemerstraat en de Almeloseweg/Oosteinde slechts voorzien van fietssuggestiestroken. Bovendien is de weg met een breedte van 7m te smal om zelfs maar te voldoen aan de breedte die in het ASVV wordt voorgeschreven als 'minimaal' voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50km/h. In 2020 reden er op de Koningsweg ca. 4800mvt/etmaal, en de verwachting is dat de autonome intensiteit tot iets boven de 5000mvt/etmaal oploopt. Hetzelfde geldt voor de Bouwmeesterstraat.

Het Oosteinde en het Westeinde (ten westen van de Koningsweg) is een voorbeeld van een 'grijze weg', een weg die niet volgens de principes van noch een erftoegangsweg, noch van een gebiedsontsluitingsweg is ingericht. Weggebruikers ervaren op deze weg verwarring over hoe ze deze weg moeten gebruiken. Om de weg in te richten als een gebiedsontsluitingsweg ontbreekt in het profiel de ruimte. De weg inrichten als een erftoegangsweg is zeker op het Oosteinde niet geloofwaardig gezien de aansluiting met het nationale hoofdwegennetwerk bij de N36.



Figuur 5 Kernnet fiets. Bron: provincie Overijssel

AUTO

In figuur 6 is te zien dat het plangebied voor auto's is van en naar het westen ontsloten via de Koningsweg – Westeinde, naar het noorden via de Bouwmeesterstraat, naar het zuiden via de Almeloseweg en van en naar het oosten via het Oosteinde. Via het Oosteinde is bovendien het nationale stroomwegennetwerk bereikbaar in de vorm van een aansluiting met de N36.



Figuur 6 Wegenstructuur Vriezenveen GMP 2015 (Bron: Goudappel Coffeng 2015)

3. EFFECTEN TOEVOEGING PROGRAMMA EN AANPASSING PARKEREN

In het stedenbouwkundig plan is een autoluw Westeinde als uitgangspunt genomen. Daarnaast zijn verschillende (sub)ontwikkellocaties benoemd, die zorgen voor extra programma (figuur 7). De effecten hiervan op diverse verkeersaspecten worden in dit hoofdstuk beschreven.



Figuur 7: Ontwikkelmodel

Tabel 1 Netto toevoeging parkeerplaatsen door beoogde ontwikkelingen

Parkeerplaatsen Functie	toegevoegd		verwijderd		netto	
woningen	90	stuks	0	stuks	90	stuks
horeca	305	m^2	0	m^2	305	m^2
detailhandel	1.385	m^2	0	m^2	1.385	m^2
voorzieningen	2.485	m^2	3.554	m^2	-1.069	m^2

3.1 parkeerbalans

Voor de beoogde toevoeging van programma is een parkeerbalans opgesteld. Daarbij wordt de parkeerbehoefte van deze toevoeging berekend aan de hand van de parkeernormen van de gemeente, welke in haar Parkeernormennota Twenterand 2018 verwijst naar kencijfers uit publicatie 317 van het CROW. Verder wordt voor de parkeerbalans gebruik gemaakt van de uitkomsten van de parkeerdrukmeting die in 2020 is uitgevoerd.

Conform de beleidsnota wordt uitgegaan van de kencijfers voor het centrum van een weinig stedelijk gebied. Het midden van de bandbreedte wordt aangehouden.

Een belangrijke kanttekening is dat de te verwachten parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van met name de ruimte van ‘voorzieningen’ onzeker is: verschillende typen voorzieningen hebben heel andere effecten op mobiliteitsaspecten als parkeerbehoefte en verkeersgeneratie. Van woningen is verondersteld dat er een gelijk aantal goedkope, middeldure en dure appartementen wordt gerealiseerd. Van Horeca wordt verondersteld dat deze volledig wordt ingevuld als restaurant. Van het programmaonderdeel voorzieningen, waar deze niet is gespecificeerd, wordt verondersteld dat netto afname wordt voor rekening komt voor commerciële dienstverlening, en netto toename voor rekening van detailhandel. Dit zijn de functies die een worst case scenario opleveren voor parkeerdruk en verkeersgeneratie; als die verdeling geen problemen oplevert, doen andere verhoudingen dat zeker niet.

De diverse functies hebben op verschillende momenten van de week verschillende parkeerbehoefte. In tabel 2 is de netto toename aan programma vermenigvuldigd met de parkeernorm voor de betreffende functie, en vervolgens is dit vermenigvuldigd met het ‘aanwezigheidspercentage’ op het betreffende moment in de week. Het aanwezigheidspercentage is het gedeelte van de normatieve parkeerdruk die op het betreffende moment verwacht kan worden. Het maatgevende moment is de zaterdagmiddag. Dit is het moment waarop de restcapaciteit aan beschikbare parkeerplaatsen het laagst is. Op dit moment zal de parkeerbehoefte 104 plaatsen meer zijn dan in de bestaande situatie.

Tabel 2: toe- en afname parkeerdruk veroorzaakt door de beoogde transformatie in model 1 per dagdeel.

model 1	netto		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen	90	stuks	41	41	73	81	65	49	65	57
woningen bezoekers	90	stuks	3	5	22	0	19	16	22	19
horeca	305	m^2	5	8	23	0	22	15	26	11
detailhandel	1.385	m^2	14	27	34	0	37	46	0	0
voorzieningen	-1.069	m^2	-21	-28	-26	0	-27	-21	-15	-6
Totaal			**41**	**54**	**126**	**81**	**116**	**104**	**97**	**81**

Uit parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng [2] is gebleken dat op zaterdagmiddag er een restcapaciteit is van 155 plaatsen. De restcapaciteit is bepaald als het aantal parkeerplaatsen dat nog bezet kan worden voordat 85% van de parkeerplaatsen bezet is. Dit betekent het beoogde programma kan worden gerealiseerd als er nog en dat 155-104 = 51 parkeerplaatsen kunnen worden verwijderd voordat er parkeeroverlast ontstaat. Op overige momenten is de restcapaciteit nog groter.

Goudappel Coffeng heeft in het parkeeronderzoek 494 parkeerplaatsen onderzocht. Hiervan liggen er 101 buiten het projectgebied, en 393 erbinnen. Binnen het projectgebied blijven er 339 over, er verdwijnen er dus 54, een tekort van 3 plaatsen. De parkeerdruk zal op zaterdagmiddag de gewenste 85% met een onmerkbare 0,7% overstijgen.

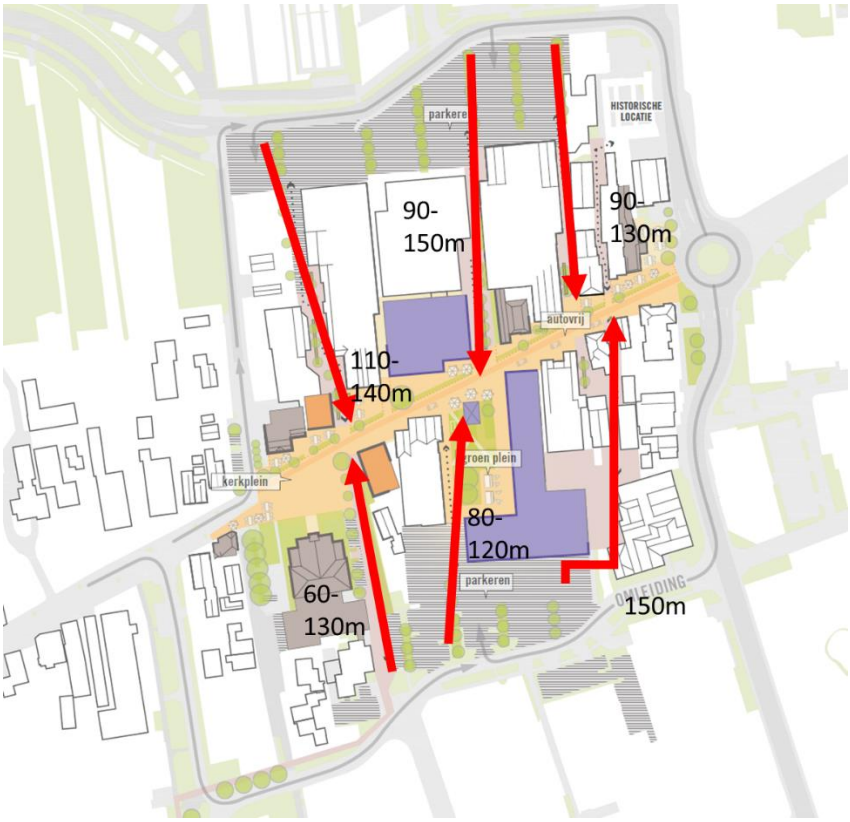
Zoekverkeer wat ontstaat door een hoge parkeerdruk is onwenselijk, maar omdat parkeren geclusterd is vormgegeven veel minder hinderlijk dan wanneer parkeren in een verblijfsgebied is gefaciliteerd. Bij geconcentreerde parkeervoorzieningen zal de afstand die zoekverkeer af moet leggen beperkt zijn en zich voordoen op plaatsen waar deze de veiligheid en leefbaarheid niet aantasten.

PARKEREN OP AFSTAND

Momenteel is het Westeinde toegankelijk voor autoverkeer. Het is dus mogelijk om direct bij elk adres voor de deur te komen en parkeren. Deze mogelijkheid verdwijnt in de beoogde situatie.
Dit hoeft geen probleem te zijn, bezoekers van centrumgebieden zijn bereid om te lopen van hun auto naar hun bestemming. Dit is wel afhankelijk van het aanbod op de bestemming; mensen accepteren een langere wandeling om in een centrumgebied met meer aanbod aan winkels en voorzieningen te komen. Ook is een langere wandeling acceptabel als deze aantrekkelijk en comfortabel is. Tot slot verschilt het per type winkel of voorziening in hoeverre bezoekers bereid zijn om te lopen. Het is daarmee voor het slagen van dit project van belang om niet alleen het Westeinde, maar ook de oppaden aantrekkelijk te maken met een kwalitatieve inrichting en waar mogelijk wat programma om de straat te activeren.
In de Beleidsnota Parkeernormen Gemeente Twenterand 2018 zijn richtlijnen opgesteld over maximaal acceptabele loopafstanden. Deze richtlijnen zijn toegepast bij de beoogde ontwikkeling. De belangrijkste functie in het centrum van Vriezenveen is en blijft winkelen en ontspanning. De maximaal geaccepteerde loopafstand hiervoor is 200 meter. In figuur 8 is te zien dat alle adressen aan het Westeinde in het plangebied ruimschoots binnen deze afstand vallen, en er dus weinig mensen zijn voor wie de loopafstand naar een van de winkels onacceptabel is. Voor meer gerichte winkelbezoeken, zoals bijvoorbeeld een bezoek aan een supermarkt zijn mensen over het algemeen minder ver bereid om te lopen, dus het ligt voor de hand om de supermarktingangen relatief dicht bij de parkeerterreinen te situeren.

[2] Parkeeronderzoek Vriezenveen Technische Rapportage, Goudappel Coffeng 2 april 2020

Aan het gebied worden veel woningen toegevoegd. De Beleidsnota geeft een maximum van 200 meter loopafstand aan. De woningen zijn boven de voorzieningen beoogd. De loopafstand naar de woningen is dus acceptabel.
Als tot slot er onder de beoogde voorzieningen ook voorzieningen voor gezondheidszorg worden beoogd, dan is het van belang deze dichtbij parkeervoorzieningen te realiseren. De maximaal geaccepteerde loopafstand voor dergelijke voorzieningen is 100 meter.



Figuur 8. Loopafstanden van parkeerplaatsen naar Westeinde

Mindervaliden
Bij publieke voorzieningen zoals een restaurant, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 2 procent van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet het liefst minder dan 50 meter zijn en nooit meer dan 100 meter. De norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart is het niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen. Voor bestemmingen die voor mensen met een fysieke beperking toegankelijk moeten zijn en voor aangepaste woningen, moet ten minste een aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn.
Voor grote (openbare) parkeerterreinen die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn, geldt een verhouding van 1 op 50 parkeerplaatsen (dus 2 procent van de capaciteit moet dan voor mensen met een fysieke beperking gereserveerd zijn). Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd. Het werkelijke aantal van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring, overleg met belangenorganisaties en evaluatie van de situatie worden bepaald en eventueel worden aangepast. Het aantal parkeerplaatsen mag echter nooit minder zijn dan de hiervoor aangegeven norm.[3]

[3] Richtlijnen van het CROW, uit Handboek Parkeren, 2012

In figuur 8 zijn de loopafstanden van de parkeerplaatsen naar het Westeinde aangegeven. Het aantal routes is zo groot en ze zijn zo kort dat het mogelijk is om aan de richtlijnen te voldoen voor alle bestemmingen aan het Westeinde mits vak bij de rotonde aan de oostzijde en vlak bij de kruising met de Weemesstraat ook enkele plekken worden gerealiseerd.

Fietsparkeren

Beoogd is om fietsers stallingsruimte te geven op het Westeinde zelf. Dit is een goede manier om reizen met een duurzame, gezonde en nauwelijks overlast veroorzakende vervoerswijze te stimuleren. Fietsen kunnen worden gestald tussen de centrale loper en de zone direct tegen de gevels waar de gebouwen worden ontsloten. Stroken waar fietsen worden gestald worden afgewisseld met groenstroken.



Figuur 8 Impressie beoogde inrichting

Om het centrum aantrekkelijk te maken voor bezoekers met een fiets én om verrommeling van de openbare ruimte door hinderlijk gestalde fietsen te voorkomen is het zaak voldoende stallingsplekken te realiseren van hoge kwaliteit. Deze plekken moeten bovendien zo ruim en veilig zijn dat ze voor fietsers aantrekkelijker zijn om te gebruiken dan bijvoorbeeld een lichtmast. Ook moeten ze dicht in de buurt liggen van de bestemming van de fietser. Meer nog dan automobilisten stallen fietsers graag hun rijwiel dicht bij hun bestemming. Bovendien is er vaak weinig wat ze daarbij kan tegenhouden. Aan de hand van de Leidraad Fietsparkeren van het CROW, en de daarin genoemde kencijfers is onderzocht hoeveel fietsenstallingsplaatsen er nodig zijn.

Met 4 stroken voor fietsparkeren aan de Westeinde en een fietsenstalling direct ten westen van de kerk, is de dichtstbijzijnde fietsenstalling op het Westeinde nooit verder dan ca. 50m van een bestemming. Vijftig meter is volgens de leidraad voor alle denkbare openbare functies een acceptabele loopafstand.

Tabel 3 Berekening benodigde fietsparkeerplaatsen aan het Westeinde Stedenbouwkundig plan.

model 1	toegevoegd		verwijderd		netto		kengetal fietsparkeren	aantal
woningen bezoekers	90	stuks	0	stuks	90	stuks	1	90
horeca	305	m^2	0	m^2	305	m^2	35	107
detailhandel	1.385	m^2	0	m^2	1.385	m^2	4	55
voorzieningen	2.485	m^2	3.554	m^2	-1.069	m^2	3,5	-37
Bestaand								
horeca					465	m^2	13	60
detailhandel					1.591	m^2	4	64
commerciële dienstverlening					485	m^2	8	39
museum					728	m^2	1	7
TOTAAL								**385**

De berekening in tabel 5 is gemaakt door als kengetal het midden van de in de Leidraad Fietsparkeren genoemde minimale en maximale kengetal te nemen. De reden dat het kengetal voor de horeca in het beoogde programma en het bestaande programma afwijkt is dat de verhouding tussen verschillende horecatypen in de bestaande panden in het Westeinde anders is dan in het beoogde programma.

3.2 verkeersgeneratie

Met toevoeging van programma zal het aantal verkeersbewegingen in het gebied toenemen. Deze verkeerstoename zal worden berekend met behulp van CROW kencijfers.

Tabel 4 Berekening verkeersgeneratie.

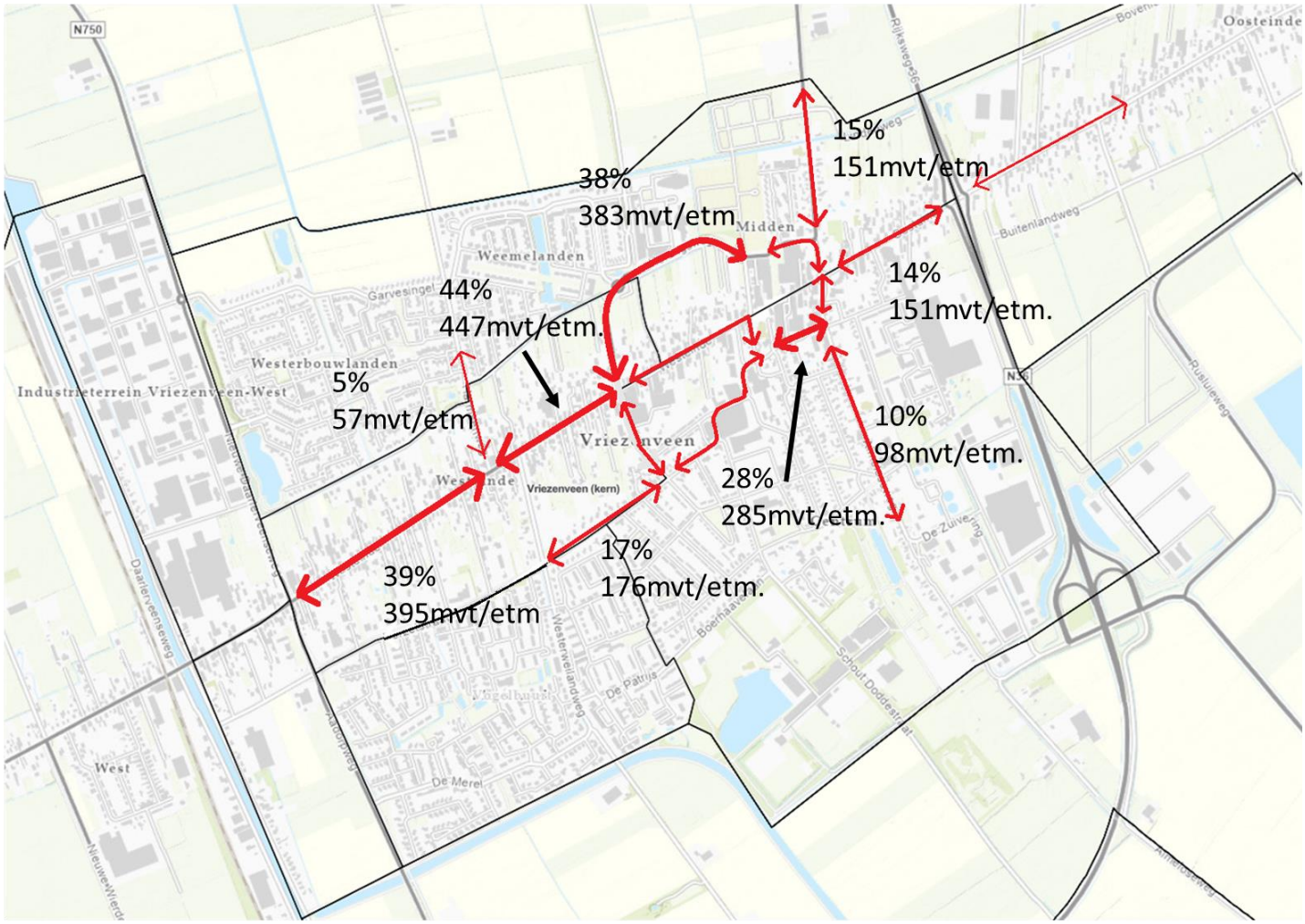
model 1	netto		kengetal verkeersgeneratie	weekdag-werkdag omrekenfactor	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag
woningen	90	stuks	5	1,11	421	467
horeca	305	m^2	11	0,9	26	23
detailhandel	1.385	m^2	52	1,1	720	792
voorzieningen	-1.069	m^2	12	1,33	-250	-274
					917	**1.008**

3.3 Verkeerstoedeling

Beoogd is om het parkeren te verplaatsen naar de randen van het gebied en het Westeinde voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten of moeilijk toegankelijk te maken. Dit heeft gevolgen voor de verkeerstromen. De effecten van deze veranderingen (toevoegen programma en verplaatsen verkeerstromen) op de verkeersafwikkeling zijn als volgt ingeschat. Met behulp van de navigatiesoftware van Google Maps is onderzocht via welke routes de verschillende buurten in Vriezenveen en omliggende plaatsen in het verzorgingsgebied van Vriezenveen het verkeer zich afwikkelt. Van deze routes is bepaald welk percentage van de verkeersgeneratie gebruik zal maken op basis van het inwonertal van de buurten die ze bedienen. Op de kaart van figuur 10 zijn de routes weergegeven. De percentages zijn vermenigvuldigd met het aantal gegenereerde verkeersbewegingen op een werkdag, dus 1008 mvt/etmaal.

Verondersteld is dat 50% van de bezoekers van het centrum zijn of haar auto parkeert op het parkeerterrein aan de noordzijde van het gebied, bij de Koningslaan, en de andere 50% in het zuiden van het gebied, bij de Willem Alexanderlaan.

Met de klok mee zijn de routes die het centrum van Vriezenveen met de omliggende buurten en dorpen verbinden de volgenden: De Bouwmeesterstraat is de verbinding voor de inwoners van Westerhaar-Vriezenveensewijk. Het Oosteinde verbind De Pollen, en ook bezoekers van verder weg gebruiken het Oosteinde en de daaraan gelegen aansluiting met de N36. Noordwest Vriezenveen is verbonden met het centrum via de Koningsweg. Via de Almeloseweg is het zuidoosten van Vriezenveen te bereiken, en de Almeloseweg is een alternatieve route naar de N36. De Verzetstraat is de snelste verbinding met zuidwest Vriezenveen. De route van en naar de Verzetstraat vanuit de noordkant van het centrum is het eenvoudigst via de Koningsweg en Krijgerstraat. Van en naar de zuidkant van het centrum loop de snelste route via het Manitobaplein en de Peterburgstraat. Via het Westeinde zijn de dorpen ten westen van het kanaal bereikbaar, net als Daarlerveen en de noordwestelijke buurten van Vriezenveen.



Figuur 90 Routes van en naar het centrum van Vriezenveen, met percentages en aantallen extra verkeersbewegingen veroorzaakt door het netto beoogde programma

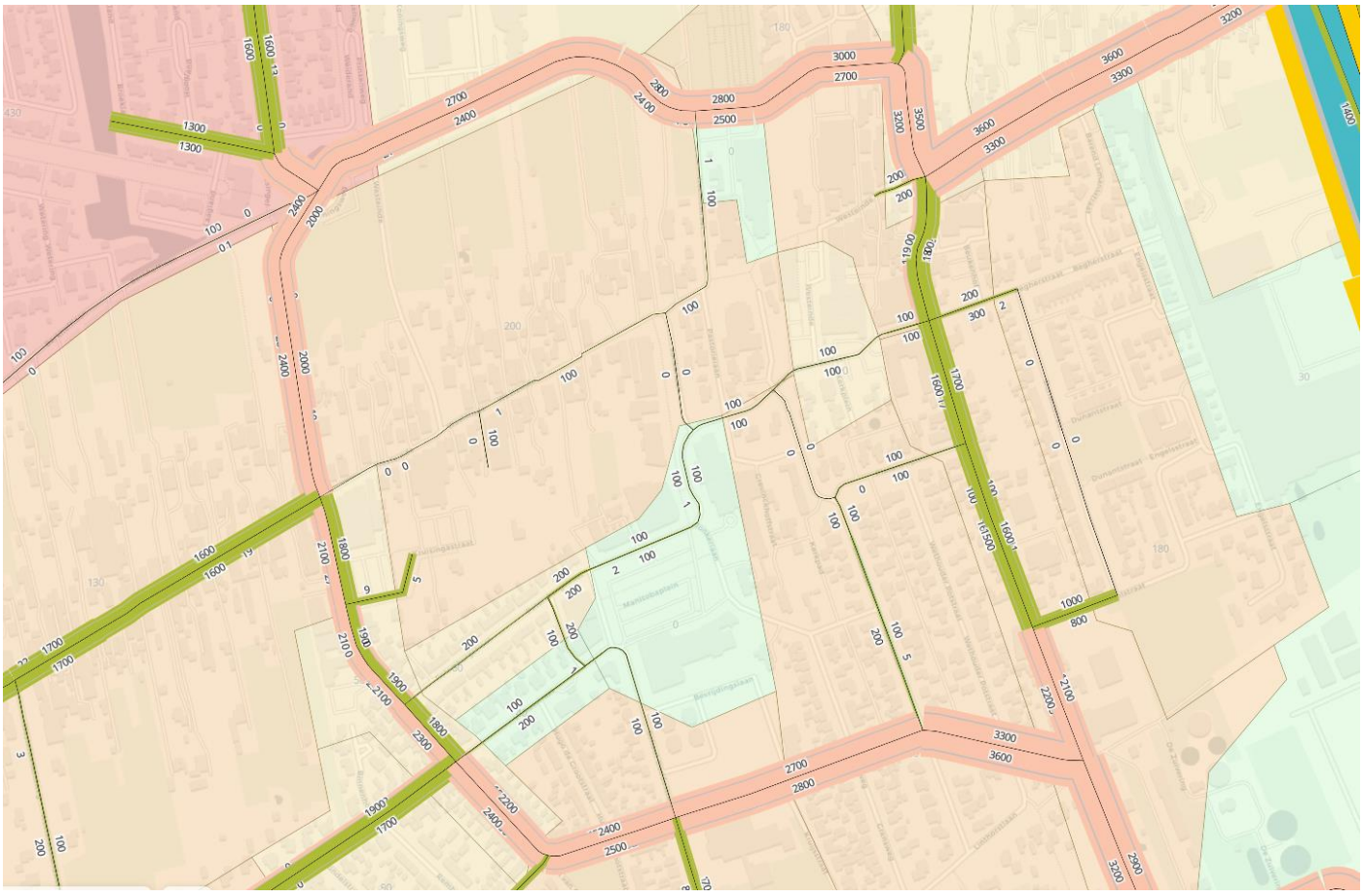
VERKEERSAFWIKKELING EN -VEILIGHEID

De beoogde ontwikkeling veroorzaakt de grootste verkeerstoename op de Westeinde en op de Kongingsweg .
De verwachte verkeersintensiteit op de Koningsweg is ca. 5.000 mvt/etmaal. De toename is maximaal 383 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar ruim 5.300 mvt/etmaal.
Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op gebiedsontsluitingswegen tot een omvang van 6.000 tot 15.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Gezien de beperkingen van de Koningsweg die eerder zijn beschreven kan gesteld worden dat de Koningsweg eerder aan de lage kant van deze bandbreedte zit. Aangezien de toekomstig verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan onder de 6.000mvt/etmaal blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd zal zijn.
De verwachte verkeersintensiteit op het Westeinde is ca. 3.000 mvt/etmaal. De toename is maximaal 497 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar ca. 3.500 mvt/etmaal.
Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op gebiedsontsluitingswegen tot een omvang van 6.000 tot 15.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld, en op erftoegangswegen kan dat tot een omvang van

4.000 tot 6000 mvt/etmaal. Met de eerder beschreven ‘grijze’ inrichting zit deze weg er tussenin. Aangezien de toekomstig verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan zelfs onder de bandbreedte van erftoegangswegen blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd zal zijn. Dat neemt echter niet weg dat de weg niet ideaal is ingericht, en dat de toename van zowel gemotoriseerd verkeer als van fietsers een herinrichting extra nuttig maakt. Met de hoeveelheid erfontsluitingen, de geringe breedte van het profiel en de aanwezigheid van een parallelle weg met een veel breder profiel in de vorm van de Verzetstraat ligt dan voor de hand om de weg eenduidig als erftoegangsweg in te richten.

OVERSTEEKBAARHEID

De Koningsweg heeft in het gebied de grootste intensiteit, en wordt door de transformatie van het centrum van Vriezenveen fors drukker. Bovendien is het een barrière die door vrijwel iedereen die van of naar het centrum wil lopen moet worden overgestoken. Het is daarom belangrijk om de oversteekbaarheid van juist deze weg te onderzoeken. Om deze te onderzoeken is gebruik gemaakt van de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Voetgangers van het CROW uit 2023. De intensiteit op de weg is gebaseerd op plots uit een verkeersmodel verstrekt door de gemeente.

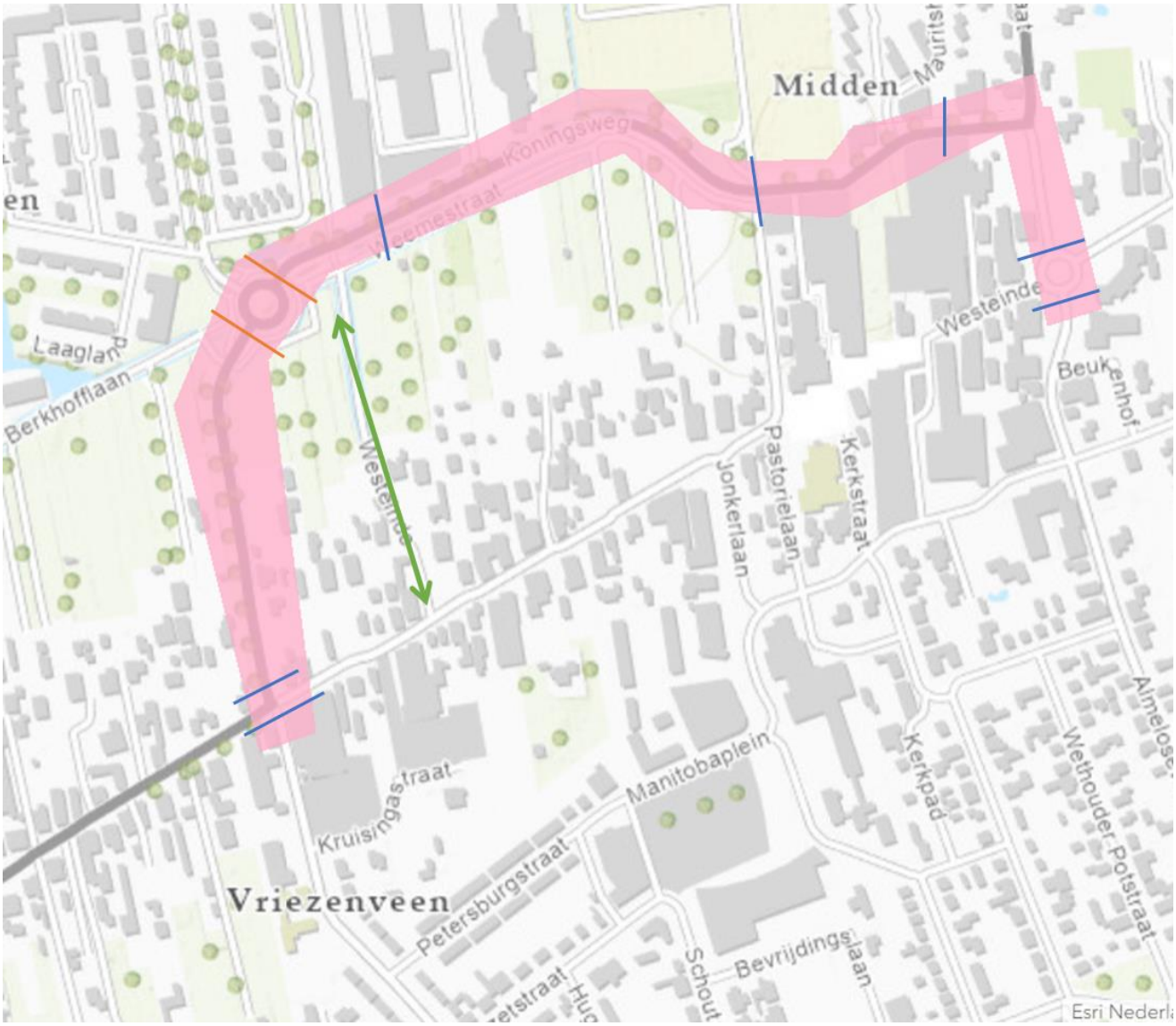


Figuur 11 Werkdagintensiteiten in 2040 in Vriezenveen.

Voor het oversteken van gebiedsontsluitingswegen door hoofdvoetgangersroutes is een oversteekvoorziening gewenst in de vorm van een zebrapad bij een uurintensiteit tot 1400pae (personenautoequivalenten) /uur. Vanaf 800pae/uur is ook een middeneiland gewenst. Een vuistregel is dat op een normale weg het aantal pae 1,08x de intensiteit in

mvt/tijdseenheid is[4]. De veiligheid en oversteekbaarheid wordt in alle gevallen verhoogd als de oversteekvoorziening is aangelegd op een plateau, die de snelheid van het verkeer verlaagt tot ca. 30km/h.

In figuur 11 zijn de werkdagintensiteiten in het centrum van Vriezenveen in 2040 weergegeven. Gebruikmakend van de inschatting dat in een spitsuur ongeveer 10% van de dagintensiteit wordt afgewikkeld, kunnen we vaststellen dat het aantal pae/uur in de spits op de Koningsweg van west naar oost oploopt van ca. (4400x10%x1,08) 475pae/u tot 724 in het oosten. Hier komt nog tot ca 35 pae/u bij vanwege de beoogde ontwikkeling. Geconcludeerd kan worden dat zebrapaden volstaan om de Koningsweg over te steken, en dat in het oostelijkste gedeelte van de weg zo druk dreigt te worden dat een middeneiland wenselijk wordt.



Figuur 12 Aanwezige en ontbrekende oversteekplaatsen op de Koningsweg.

[4] Grote en zware voertuigen hebben een grotere impact op oversteekbaarheid dan personenauto's. Kleinere en lichtere voertuigen, zoals (motor)fietsen juist minder. Om wegen die verschillende verhoudingen tussen lichte voertuigen en andere voertuigen te kunnen vergelijken kan de intensiteit het beste worden uitgedruk in personenautoequivalenten (pae). Ter illustratie: 1 gelede vrachtauto = 2,3pae, een motorfiets 0,4.(ASVV 2021)

In figuur 12 is de Koningsweg gearceerd. In blauw zijn de bestaande oversteekplaatsen weergegeven. Twee van deze oversteekplaatsen zijn voorzien van een middeneiland, namelijk de 2 meest oostelijk gelegen oversteekplaatsen bij de rotonde waar de Koningsweg kruist met het Westeinde en het Oosteinde en overgaat in de Almeloseweg. Geen van de oversteekplaatsen is voorzien van een plateau.

Er zijn enkele plekken waar een looproute de Koningsweg kruist, maar waar geen oversteekvoorziening bestaat. Deze plekken zijn aangegeven in oranje. Het ontbreken van zebrapaden bij de rotonde bij de Garvesingel is opvallend; voor fietsers is daar een vrijliggend fietspad in de voorrang gerealiseerd. De richtlijnen adviseren bij een rotonde binnen de bebouwde kom altijd voetgangersoversteekplaatsen in de vorm van een zebrapad. Bovendien sluit de rotonde aan op een zeer aantrekkelijke autovrije loop- en fietsroute van het Westeinde naar de buurt ten noordwesten van de rotonde. (weergegeven in groen.

CONCLUSIES

Het beoogde programma geeft geen knelpunten op het gebied van parkeren. De bestaande parkeervoorzieningen zijn zo ruim gedimensioneerd dat zonder problemen de extra parkeervraag kan worden opgevangen, zelfs als een gedeelte voor bijvoorbeeld groen of verblijfsruimte wordt ingezet.

De verkeerstoename zorgt niet voor knelpunten. Maar het oplossen van bestaande problematiek van een onduidelijk ingericht Westeinde ten westen van de kruising met de Koningsweg wordt wel urgenter door de beoogde ontwikkeling van het centrum.

Fietsparkeren is op het Westeinde opgelost, op een wijze die, mits de detaillering goed wordt uitgevoerd, het aantrekkelijk maakt om met de fiets naar het gebied te komen. Loopafstanden naar de meeste bestemmingen zijn klein, en er is voldoende stallingsgelegenheid beschikbaar.

Te voet is het gebied ook goed te bereiken. Aandachtspunten zijn het gebrek aan zebrapaden op de rotonde bij de Garvesingel, en het gebrek aan verkeerseilanden bij de kruising tussen de Westeinde, Krijgerstraat en de Koningsweg.

Bijlage 1 Berekening parkeerbehoefte

model 1	toegevoegd	verwijderd	netto	kengetal parkeren	aanwezigheidspercentage werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondagn iddag	aantallen werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondagn iddag
woningen	90 stuks	0 stuks	90 stuks	0,932	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	41	41	41	73	81	65	49	57
woningen bezoekers	90 stuks	0 stuks	90 stuks	0,3	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%	3	5	22	0	19	16	22	19
horeca	305 m^2	0 m^2	305 m^2	8,5	18%	33%	90%	0%	85%	58%	100%	43%	5	8	23	0	22	15	26	11
detailhandel	1385 m^2	0 m^2	1385 m^2	3,30	30%	60%	75%	0%	80%	100%	0%	0%	14	27	34	0	37	46	0	0
voorzieningen	2485 m^2	3554 m^2	-1069 m^2	4,3395	45%	61%	56%	0%	58%	46%	33%	13%	-21	-28	-26	0	-27	-21	-15	-6
													41	54	126	81	116	104	97	81

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM	19 januari 2024	**PROJECT**	20231353 Vriezenveen, centrum, uitvoeringsprogramma
KENMERK	20231353/133624/TWAL	**OPDRACHTGEVER**	Gemeente Twenterand
VAN	Tommy Walvius		

PARTICIPATIE- EN COMMUNICATIEPLAN

Het uitvoeringsprogramma komt via participatie tot stand. Het wordt opgesteld in samenwerking met plaatselijk ondernemers en inwoners. Dit doen we door vertegenwoordigers van ondernemers en verenigingen mee te laten denken over belangrijke thema's in een projectgroep en ondernemers en inwoners uit te nodigen voor twee participatieavonden.

Op woensdag 17 januari zijn in overleg met de gemeente proces en producten in een planning gezet.

Tweewekelijkse afstemming

Tweewekelijks praten we elkaar bij en monitoren we de voortgang van acties. Dit doen we online met een ambtelijk kernteam.

Wat: bespreken voortgang van acties (Rho Adviseurs houdt de actielijst bij)
Wie: Rho Adviseurs + ambtelijk kernteam (Linda Sprikkelman, Jacqueline Tuinbeek en Nicole Jonker)
Wanneer: op de oneven weken om dinsdag 10.00 uur (eerste afstemming is op dinsdag 30 januari)

Projectgroepen

In deze breed samengestelde projectgroep wordt de voortgang besproken en verdiepen we ons op een specifiek thema. De benoemde specifieke thema's zijn:

1. Verkeer en parkeren (benoemde opties: dinsdag 13 en donderdag 15 februari)
2. Openbare ruimte (benoemde opties: dinsdag 5 en donderdag 7 maart (ochtend)
3. Schetsontwerp (benoemde opties: dinsdag 9 en donderdag 11 april)

Wat: inhoudelijke bespreking van de producten met als doel om kennis te delen en draagvlak te creëren bij de achterban. Rho Adviseurs bereidt deze projectgroepen voor en stuurt vooraf de stukken en een agenda rond, zodat de projectgroepleden zich goed kunnen voorbereiden en het overleg efficiënt kan plaatsvinden.
Wie: Rho Adviseurs, inhoudelijk specialisten van de gemeente (mogelijk wisselende samenstelling) en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Denk hierbij aan vertegenwoordiger(s) van VOV (Vriezenveense Ondernemers Vereniging), de koplopers van Vriezenveen (zoals prominente vertegenwoordigers van verenigingen en stichtingen) en op termijn mogelijk ook een dorpsmanager. Gemeenst maakt een voorstel voor de samenstelling van deze projectgroep en verzorgt uitnodigingen.
Wanneer: Zie bovenstaand benoemde opties per thema.

Participatie

Er worden twee fysieke participatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de eerste bijeenkomst staat de kansenkaart centraal en tijdens de tweede bijeenkomst het tweetal scenario's met referenties. In deze bijeenkomst halen we belangrijke informatie op, waaronder het DNA van Vriezenveen, prioriteiten en voorkeuren. Het is bedoeld om ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden mee te nemen in de planvorming en te maken keuzes voor het toekomstige centrumgebied om op deze manier ook een breed gedragen plan te krijgen.

RHO ADVISEURS

Wat: Vrije inloopavond met als doel om informatie op te halen bij ondernemers en inwoners, maar ook om een breed draagvlak te krijgen voor het uitvoeringsprogramma. Rho Adviseurs bereidt deze bijeenkomsten (proces en inhoud) voor, de gemeente faciliteert (uitnodigingen, locatie, etc.). De participatieavond wordt gecommuniceerd via gemeentelijke kanalen (o.a. website en krant), door het aanschrijven van ondernemers- en bewonersverenigingen en via deelnemers uit de projectgroep.
Wie: Rho Adviseurs, gemeente + vrije inloop.
Wanneer: Woensdag 27 maart is de eerste participatieavond gepland, de tweede bij voorkeur eind mei. De definitieve datum communiceren we rond de eerste participatieavond (uitnodigingen minimaal 4 weken van tevoren).

ACTIELIJST

Wat		Wie	Wanneer
1.	Opstellen participatie- en communicatieplan	Rho Adviseurs	19 januari
2.	Samenstelling projectgroep + bevestiging data	Gemeente	30 januari
3.	Uitnodiging versturen eerste projectgroep	Gemeente	30 januari
4.	Gemeente stuurt relevante beleidsstukken/informatie toe (o.a. enquêtes KSO)	Gemeente	30 januari
5.	Uitnodiging versturen participatieavond	Gemeente	28 februari
6.	Vastleggen datum tweede participatieavond	Rho Adviseurs + gemeente	27 maart

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM	5 juni 2024	**PROJECT**	20231353 Vriezenveen, centrum, uitvoeringsprogramma
KENMERK	20231353/144842/	**OPDRACHTGEVER**	Gemeente Twenterand

PARTICIPATIEVERSLAG (TWEE BIJEENKOMSTEN)

Het uitvoeringsprogramma is via participatie tot stand genomen. Het is in samenwerking met plaatselijke ondernemers en inwoners opgesteld. In een projectgroep (3x) denken vertegenwoordigers van VOV (Vriezenveense Ondernemers Vereniging) en de koplopers van Vriezenveen (prominente vertegenwoordigers van verenigingen en stichtingen) inhoudelijk mee over belangrijke thema's. Daarnaast zijn ondernemers en inwoners uitgenodigd voor twee openbare participatieavonden. Hieronder wordt de opgehaalde informatie uit beide participatieavonden toegelicht.

PARTICIPATIEAVOND 1

Datum: 27 maart 2024; Locatie: Gemeentehuis Twenterand; Deelnemers: 60-70

Op woensdag 27 maart heeft de eerste participatieavond plaatsgevonden. De uitnodiging hiervoor is online gepubliceerd op de gemeentelijke site, socials en overige kanalen. Er zijn posters gemaakt die de projectgroepleden hebben verspreid onder de achterban, zowel digitaal als in de winkels.

In het totaal waren er zo'n 60-70 deelnemers. Dit waren zowel ondernemers, belangenvertegenwoordigers, bewoners als anderszins geïnteresseerden. Over de breedte was er dan ook sprake van een representatieve groep deelnemers. Van de participatiebijeenkomst is voorliggend participatieverslag gemaakt dat is gedeeld met aanwezigen. Ook zijn zij op de hoogte gebracht van de vervolgstappen.

De avond werd geopend door Wethouder Van der Ham en begon een inleiding/presentatie door gemeentelijk projectleider en Rho Adviseurs. Hierin werden de aanwezigen meegenomen in de stand van zaken omtrent de in 2021 vastgestelde visie op het centrum en waar we nu mee bezig zijn: het nieuwe uitvoeringsprogramma voor het centrum. De groep verdeelde zich vervolgens over vier thematafels: 'Identiteit van Vriezenveen', 'Functies', 'Verkeer en parkeren' en 'Openbare ruimte en groen'. Navolgend zijn de belangrijkste kansen uiteengezet. De opbrengst is weergegeven in bijlage 1.

1. Functies in het centrum – Er wordt levendigheid en gezelligheid gemist in het centrum, maar wel binnen de perken vanwege de leefbaarheid van het centrum. Er is veel behoefte aan horeca, bij voorkeur aan het Westeinde richting de parkeerplaats voor de oude Aldi en het Tilanusplein. Het liefst geen fastfoodketens, maar koffie- of broodjeszaken waar kan worden ontbeten en geluncht (daghoreca). Daarnaast worden meer speciaalzaken in o.a. mode, concept stores, werk/vergaderplekken en een dorpshuis gewenst. Er is veel waardering voor kleinere winkels en lokaal ondernemerschap. Het is belangrijk dat de markt in het centrum blijft bestaan.
2. Uitbreiding van het centrum – De winkels vanuit de periferie moeten de kans krijgen om naar het centrum te verhuizen.
3. Toevoegen woningen - Onder de aanwezigen is er behoefte aan woningen in het centrum. Als belangrijkste doelgroepen worden starters en ouderen genoemd.
4. Herstructurering parkeerplaatsen tussen pand oude Aldi en winkelstrook Vastned – Dit parkeerterrein verloedert. Er zijn kansen om het plein aantrekkelijker en gezelliger te maken. Een aantal ideeën: de huidige winkels worden gesloopt voor nieuwbouw met appartementen erboven, het wordt een plein waar je elkaar kan ontmoeten, waar kinderen kunnen spelen met bankjes en groen. Anderen zijn juist van mening dat de parkeerplaatsen behouden moeten blijven, maar wel beter ingericht, om het centrum bereikbaar te houden. Deze staan vrijwel altijd vol en wordt door winkelend publiek en bezoekers van de kerk gebruikt.

5. Het Tilanusplein – In de toekomst kan het plein beter en multifunctioneel worden gebruikt. Hiervoor staan het podium en de fontein in de weg. Het fietspad sluit nu niet goed aan op het plein en er mist verlichting. Horeca in het museum of op de hoeken bij Westeinde is een kans. Ook wordt er aandacht gevraagd voor ruimte voor toekomstige evenementen, waaronder Randrock.
6. Opwaardering parkeerplaats ten noorden van de Action/ Aldi – De parkeerplaatsen tussen de twee winkels sluiten niet goed op elkaar aan, waardoor de weg niet toegankelijk is voor iedereen. Ook is de fietsaansluiting naar de winkels niet goed geregeld. Ook kan er meer groen komen.
7. Aansluiting Manitobaplein – Het parkeerterrein op het Manitobaplein kan ook gebruikt worden door bewoners en bezoekers, zeker wanneer het gemeentehuis is gesloten (avonden / weekend). Ook in combinatie met de bibliotheek. De oude Rabobank aan het Manitobaplein zorgt voor verloedering.
8. Invulling openbare ruimte – Tijdens de gesprekken kwam vaak terug dat er meer bomen, groen en minder tegels in het toekomstige centrum moeten komen. Locaties die hierbij worden genoemd zijn de parkeerplaats bij de oude Aldi, Westeinde en het Tilanusplein. Daarnaast is er behoefte aan een openbaar toilet en meer rustbankjes. Doorgangen tussen Westeinde, supermarkten en de aansluitende straatjes kunnen aantrekkelijker worden gemaakt om zo meer looproutes te creëren in het centrum. Hierbij kan helpen om de Westeinde ook autoluw te maken. De bestrating en parkeervakken kunnen op een logischere manier worden ingericht.
9. Identiteit van Vriezenveen – Verschillende onderwerpen zijn hierbij benoemd, zoals het Canon van Vriezenveen, Rus-lui, het Randrock festival en de christelijke identiteit. Er wordt waarde gehecht aan de historische gebouwen en delen van Vriezenveen. Er is de laatste jaren teveel van hetzelfde gebouwd. De nieuwe Aldi wordt als slecht voorbeeld genoemd. Er kan meer samenhang komen in het centrum. Qua architectuur kan inspiratie worden opgedaan vanuit de bouwstijl van vroeger.
10. De jeugd in Vriezenveen – Er moet meer ruimte komen voor de jeugd in het centrum: om te spelen voor de jongere kinderen (1), om samen te komen voor (school)jeugd (2) en om te wonen zoals jongerenstudio's Plan Oord (3).

PARTICIPATIEAVOND 2

Datum: 5 juni 2024; Locatie: Gemeentehuis Twenterand; Deelnemers: 40-50

Op woensdag 5 juni heeft de tweede participatieavond plaatsgevonden. De uitnodiging hiervoor is online gepubliceerd op de gemeentelijke site, socials en overige kanalen. Er zijn posters gemaakt die de gemeente en projectgroepleden hebben verspreid onder de achterban, zowel digitaal als in de winkels. Ook zijn de deelnemers van de eerste bijeenkomst, die hun contactgegevens hebben achtergelaten, persoonlijk uitgenodigd via de mail.

In het totaal waren er zo'n 40-50 deelnemers. Dit waren zowel ondernemers, belangenvertegenwoordigers, bewoners als anderszins geïnteresseerden. Over de breedte was er dan ook sprake van een representatieve groep deelnemers. Van de participatiebijeenkomst is voorliggend participatieverslag gemaakt dat is gedeeld met aanwezigen. Ook zijn zij op de hoogte gebracht van het eindproduct en het proces tot afronding.

De avond werd geopend door Wethouder Van der Ham en gemeentelijk projectleider met een terugblik op de vorige bijeenkomst, de voortgang en de opzet van deze bijeenkomst. Vervolgens heeft Rho Adviseurs de kansenkaart gepresenteerd, op basis van de uitkomsten van de analyses en eerste participatieavond, en de uitwerking naar schetsontwerpen (2 varianten op een autovrij centrumgebied). De groep verdeelde zich vervolgens over twee tafels, waar beide schetsontwerpen en impressies verder toegelicht en besproken werden. Navolgend zijn de belangrijkste reacties hierop uiteengezet. De opbrengst is weergegeven in bijlage 2.

1. Autovrij centrum – In zijn algemeenheid wordt de gepresenteerde uitwerking van een autovrijcentrum als haalbaar geacht en van grote meerwaarde. Wel wordt er (extra) aandacht gevraagd voor handhaving, mindervaliden en de

bereikbaarheid van de kerk (uitvaarten). Het plan moet bovendien op zichzelf staan. Het moet nieuwe (private) ontwikkelingen aanjagen, faciliteren, maar we moeten hier niet afhankelijk van worden.

2. Combinatie van elementen uit beide varianten – Beide varianten bieden aanknopingspunten om tot een (nog) sterkere uitwerking te komen.
3. Entree Weemestraat/Westeinde – Hier ligt nog een (infrastructurele) ontwerpopgave. Doordat aan een zijde het trottoir ontbreekt, ontstaat een gevaarlijke situatie met oversteken. Deze route is door hoogteverschillen bovendien moeilijk te nemen door mindervaliden. De struiken en bomen naast het museum maken de route onoverzichtelijk.
4. Tilanusplein – Eventuele nieuwe functies dienen zich respectvol te verhouden tot de kerkfunctie. Als kansen worden gezien:
    a. Uitbreiding museumfunctie naar het plein.
    b. Daghoreca (koffie, lunch, ijsverkoop, etc.). De eventuele terrasfunctie is beperkt en wordt subtiel afgescheiden.
    c. Een kunstelement dat ook geschikt is om op te spelen, mogelijk in combinatie met ‘bedriegertjes’. Deze dienen wel dusdanig gesitueerd te worden dat het niet hinderlijk is bij bruiloften/uitvaarten.
    d. Een inrichting die geschikt is voor muziek/ontmoeting. Deze ruimte kan gebruikt worden door de kerk, zowel bij aanvang als na afloop van kerkdiensten, maar ook door derden.
    e. Meerdere groenelementen.
5. Gat tussen HEMA en bakkerij “de kraai” – een ‘passende’ invulling tussen de twee pleinen is wenselijk. Over wat dit zou moeten zijn, zijn de meningen verdeeld. Onder meer een verwijzing naar eerdere historische bebouwing, meerdere kleine kiosken en een terras-/horecafunctie worden genoemd.
6. Plein oude Aldi / Vastned – Het deels verwijderen van parkeerplaatsen ten behoeve van verblijfskwaliteit wordt als wenselijk beschouwd. Met een groene inrichting, gericht op verblijven en consumeren, wordt het plein voldoende onderscheidend t.o.v. het Tilanusplein. Zo kunnen aangekochte etenswaren kunnen ter plekke genuttigd worden. Ook leent het zich goed als locatie voor standplaatsen en/of de warenmarkt. Dit staat een toekomstige ontwikkeling van het oude Aldi pand en het bezit van VastNed niet in de weg.
7. Entree ‘het wapen van Vriezenveen’ – Deze entree is nu door de dominante verkeersfunctie rommelig en kan verbeterd worden. Mede vanuit huidig gebruik wordt een (avond)horecafunctie hier als meest passend beschouwd. Wel wordt er aandacht gevraagd voor (geluids)overlast, ook bij een eventuele verruiming van terrasfunctie. Fietsparkeren verdient hier nog extra aandacht.
8. Overige aandachtspunten – Een aantal aandachtpunten vallen buiten de scope van de twee uitgewerkte ruimtelijke varianten, maar verdienen het wel om genoemde te worden.
    a. Aandacht voor een betere routing door routing door het centrum. Wegwijzers worden hier als kans gezien.
    b. Betere inrichting en ontsluiting parkeerplaatsen aan noordzijde van het centrum (Aldi, Plus, Action). Hier zijn nu veel opstoppingen.
    c. Een passende functie voor de Oude Veemarkt en achterliggend kachelmuseum. Mede in combinatie met naastgelegen bushalte (bronpunt).
    d. Een openbaar toilet ontbreekt. Hierin kan ook worden voorzien door (meer) horeca.

Bijlage 1 Participatieavond 1 - Posters met post-its



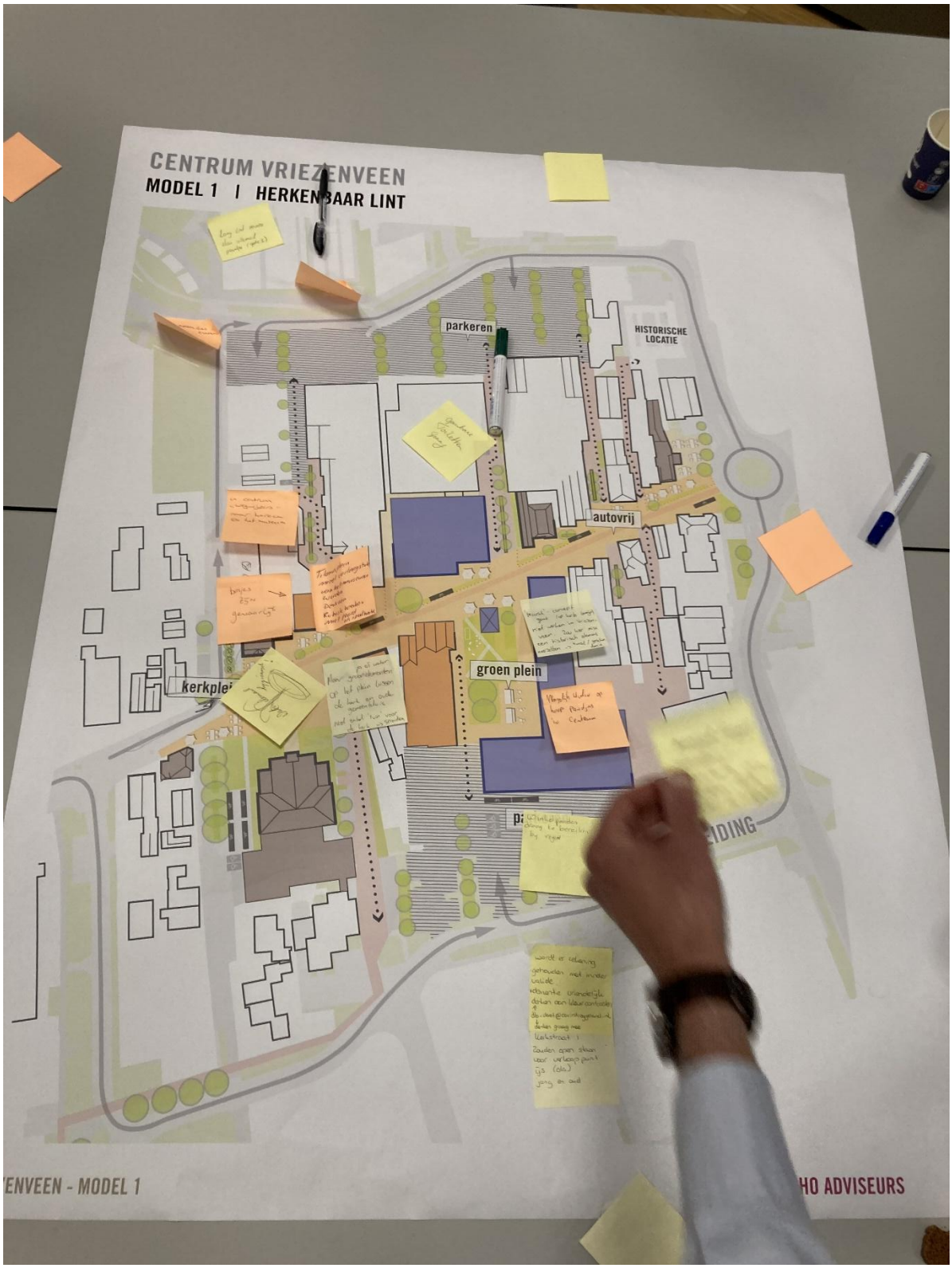






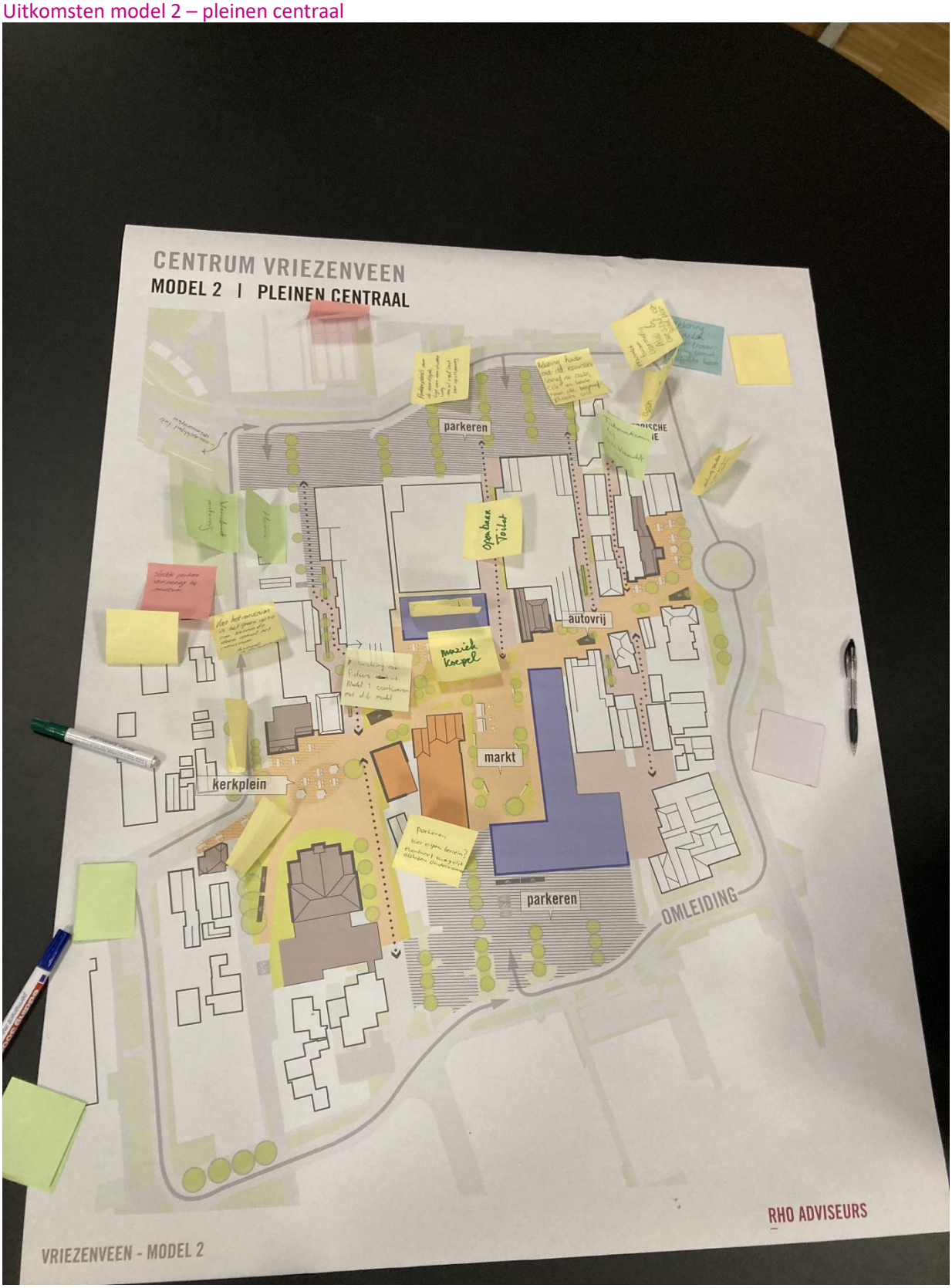
Bijlage 2 Participatieavond 1 - Posters met post-its

Uitkomsten model 1 – herkenbaar lint



RHO ADVISEURS

Uitkomsten model 2 – pleinen centraal



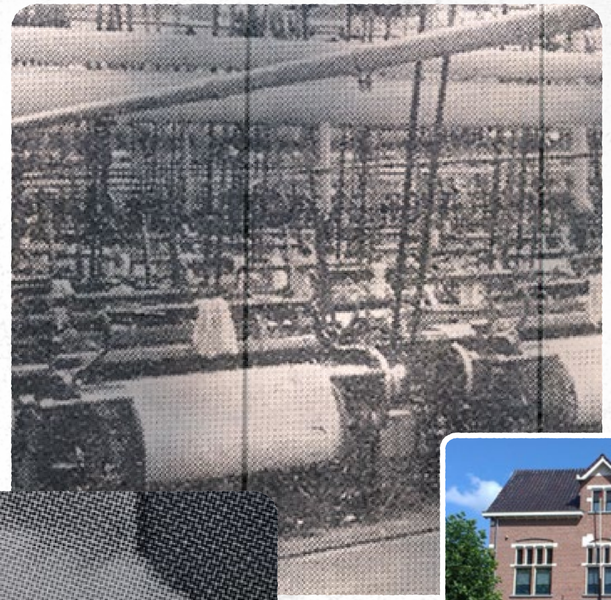


VAN HET KWASTJE NAAR DE MUUR

HOE WE ***SAMEN*** ONZE LEEFOMGEVING KUNNEN VERRIJKEN...

TOEVALLIGERWIJS VALLEN TWEE ONTWIKKELINGEN SAMEN:

DE HERONTWIKKELING VAN HET CENTRUM EN PLANNEN VANUIT DE CREATIEVE BROEDPLAATS OM MIDDELS HET ‘TILANUS EN MUCHA’-PROJECT ONZE DORPSKERN TE VERRIJKEN MET STREET ART IN THEMA.







EEN UITGELEZEN KANS OM DIE VERSCHILLENDE INITIATIEVEN MET ELKAAR TE VERBINDEN!

Het idee (in een notendop):
STREET ART WORKSHOP
geinspireerd op Mucha & Tilanus

Doel:
Samen met middelbare scholieren een gezamenlijk ontwerp (of ontwerpen) creëren voor 5 muurschilderingen, geïnspireerd op het werk van Mucha. Deze ontwerpen worden door de workshopbegeleider omgezet in een uitvoerbaar ontwerp, om uiteindelijk door de workshopdeelnemers zélf gerealiseerd te worden...

DE SCHETSFASE... IETSJE MEER UITLEG...

1. INTRODUCTIE (30 MIN):

Een korte presentatie over Mucha en zijn werk. We belichten zijn unieke stijl, kenmerkende elementen en tonen afbeeldingen van verschillende Mucha-werken om de leerlingen te inspireren. Ook belichten we Mucha's connectie met Tilanus en vertellen we wat over de rijke textielgeschiedenis van Vriezenveen en laten daarbij oude affiches zien die we in samenspraak met het Historisch Museum hebben gedigitaliseerd.

Hierover gaan we kort in gesprek. 'Wat vindt je ervan? Wat valt op?'

Ook vertellen we graag kort iets over hoe je een ontwerpproces kunt aanvliegen en wat handige methodieken hierbij zijn. Hierbij focussen we direct in op de techniek die we in later stadium gaan toepassen (verderop meer daarover).



2. BRAINSTORM (20 MIN):

We gaan kort klassikaal brainstormen, zodat de leerlingen daar een beetje gevoel bij krijgen. Daarna gaan de leerlingen in kleine groepen brainstormen over thema's voor hun muurschildering, geïnspireerd door Mucha's werk. Daarbij gebruikmakend van internet, boeken, tijdschriften. Uiteraard is het thema een leidraad die wat ons betreft niet te strak gespannen staat. We gaan graag met een open blik de 'opdracht' tegemoet. Het is immers een *creatieve* uitdaging.

Alle ideeën schrijven we op een whiteboard/schoolbord/beamer. We discussieren over de ideeën en kiezen samen een thema dat de meeste leerlingen aanspreekt.

3. ONTWERPEN (30 MIN):

We laten de leerlingen individueel (of in kleine groepjes) een schetsontwerp maken voor de muurschildering. Ze kunnen schetsen, tekenen, collages maken of andere creatieve technieken gebruiken. Alles is goed. We leggen de nadruk op grof en snel werken. Om zodoende het vel zo vol mogelijk te krijgen.

We bieden ondersteuning en begeleiding waar nodig. Ook proberen we samenwerking en creativiteit te stimuleren.



4. GROEPSSCHETS (30 MIN):

Elk groepje (of individu) presenteert hun schetsontwerp aan de klas. We bespreken de sterke punten van elke schets en kiezen de beste elementen. Afhankelijk van de grootte van de groep, combineren we de gekozen elementen tot een (of meerdere) gezamenlijke ontwerpen op een groot vel papier.

5. AFSLUITING (10 MIN):

We bespreken de gemaakte schets en we beantwoorden vragen.

1. KALE MUUR



2. DIGITAAL ONTWERP



3. LIJNEN OP DE MUUR



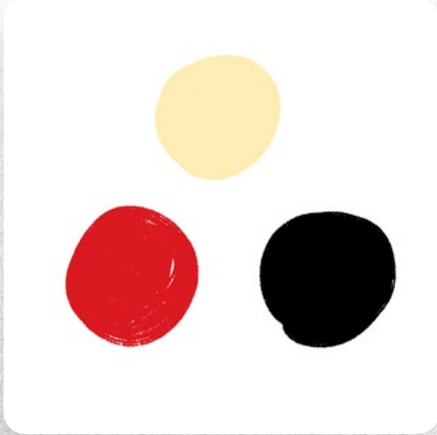
UITVOERBAAR ONTWERP

Na de eerste ‘sessie’ verwerken wij de schetsen tot een technisch uitvoerbaar ontwerp.
In dit geval wil dat zeggen: het kleurgebruik wordt teruggebracht naar ongeveer 7 kleuren.
Denk aan een simpele versie van ‘iedereen kan schilderen met Ravensburger’.

DE UITVOERING...

LIJNENWERK OP DE BETREFFENDE MUUR

Ter voorbereiding op het daadwerkelijke schilderen, zorgen wij voor strakke lijnen op de muur, waarbinnen de leerlingen met gemengde verf (corresponderend met het ontwerp), de schildering zélf op de muur zetten.



4. KLEURPALET EN MENGINSTRUCTIES



5. SAMEN AAN HET WERK



6. RESULTAAT

WAT BIEDT DEZE WORKSHOP ALLEMAAL?

VERBINDING

Vorig jaar voerde HART/HOOFD CREATIE een soortgelijk project uit in Roemenië. Dat was ter plekke improviseren, maar het resultaat mag er zijn.

Maar nog veel belangrijker, het bracht een bijna tastbaar gevoel van eenheid, van trots. Iets met elkaar te maken, te verrijken is het allermooiste wat er is.

KENNIS

In de workshop komt wat kunstgeschiedenis voorbij. Ook leren de deelnemers iets over onze dorpsgeschiedenis. Ontwerpmethodiek en kleurenleer (zelf mengen), komen aan bod.

BETROKKENHEID BIJ HET DORP

Door mensen in collectief 'mede-eigenaar' te maken van de verrijking van ons dorp, stimuleren we trots, ambassadeurschap en betrokkenheid. We laten scholieren zien dat ze onderdeel zijn van een groter geheel en dat zij daar een plaats in hebben. Nu dus zelfs zichtbaar in het dagelijkse straatbeeld.

WAARDEVOLLE CONTENT

Als je een project als dit goed vastlegt, heb je heel waardevolle content die je kunt gebruiken voor het werven van leerlingen.

DIT IS ONS VOORSTEL IN IN POTLOOD. UITERAARD STAAN WE OPEN VOOR SUGGESTIE EN GAAN WE GRAAG IN GESPREK OM HIER EEN MAATWERK OPLOSSING VOOR TE BIEDEN.





© STICHTING DE SMELTSCHUUR 2024