



MASTERPLAN

structuurvisie wro

OOSTERWOLDE-CENTRUM / VENEKOTEN-NOORD

gemeente Ooststellingwerf



masterplan
structuurvisie wro

Oosterwolde-Centrum / Venekoten-Noord



interra, in opdracht van gemeente Ooststellingwerf
28 januari 2014

INHOUD

1. inleiding	5
1.1. aanleiding	5
1.2. plangebied	5
1.3. werkwijze	6
1.4. status van dit Masterplan	7
2. ambitie	9
3. vooronderzoeken	12
3.1. detailhandelonderzoek	12
3.2. vooronderzoek oplossen van de parkeerproblematiek en de bereikbaarheid van centrum	13
3.3. onderzoek (blauwe)parkeerschijfzone Oosterwolde-centrum	16
3.4. verkeersknelpunten in Oosterwolde	18
3.5. ongelijkvloerse kruising N381, Landschappelijk inpassingsvisie N381 Drachten - Drentse grens	18
3.6. vooronderzoek ontwerp Venekoterweg (ambtelijke werkgroep Venekoterweg)	19
3.7. resultaten schetssessie met de werkgroep Haerenkwartier	22
3.8. onderzoek verbetering beeldkwaliteit Venekoten-Noord	22
3.9. planologische vooronderzoeken	24
4. visie	26
4.1. inleiding	26
4.2. ruimtelijke samenhang	26
4.3. ruimtelijke structuur	27
4.4. toelichting op integrale visiekaart	30
4.5. toelichting op visiekaart centrum en busstation	33
4.6. toelichting op visiekaart Venekoten-Noord en Kop van Venekoten	36
4.7. toelichting op visiekaart Venekoterweg	39
4.8. projectenoverzicht	40
4.9. flexibiliteit	41
4.10.korte termijn kansen	42
4.11.mogelijkheid voor afwijking	42

5. financiële aspecten	43
5.1. samenwerking met rijk en provincie	43
5.2. verdeling beschikbare budget	43
5.3. indicatie van te verwachten uitvoeringskosten van projecten	44
5.4. mogelijkheden voor aanvullende financiering	44
5.5. financiële regie op de uitvoering	44
5.6. prioriteitstelling	44
5.7. ideeschetsen	46

BIJLAGE:

fysieke en niet-fysieke projecten

1. algemeen
2. projecten in deelgebied Centrum en busstation
3. projecten in deelgebied Venekoten-Noord en Kop van Venekoten
4. projecten in deelgebied Venekoterweg
5. niet-fysieke projecten

1. inleiding

1.1. aanleiding

Nog niet lang geleden, in 2010, heeft de gemeenteraad een integrale structuurvisie voor de gemeente Ooststellingwerf vastgesteld. Een zeer ambitieuze visie die tot stand is gekomen na uitvoerig overleg met alle lagen van de lokale gemeenschap. Echter de omstandigheden waarbinnen een nieuwe toekomstvisie kan worden gerealiseerd zijn ingrijpend veranderd door de aanhoudende economische crisis en de problemen in de woningmarkt, bouwsector en de financiële sector. Burgemeester en wethouders wilden desondanks samen met de gemeenteraad een aantal belangrijke en kansrijke ontwikkelingen in de gemeente van de grond brengen: in Appelscha in relatie met de toeristische ontwikkeling en de kansen die daar gezien worden en in Oosterwolde met het oog op de ontwikkeling van ECOMunitypark, revitalisering en opwaardering van het dorpscentrum en het daaraan grenzende bedrijfsterrein Venekoten-Noord. Het stimuleren en realiseren van kansrijke ontwikkelingen in deze tijd vraagt een andere aanpak dan hetgeen de vigerende structuurvisie voorstaat, zal meer actiegericht dienen te zijn en zicht geven op zeer concrete, uitvoeringsgerichte projectvoorstellen. Om die reden wordt dan hier ook verder gesproken over Masterplan Oosterwolde-Centrum / Venekoten-Noord hierna kortweg 'Masterplan'. Om een krachtig en breedgedragen Masterplan te realiseren is gekozen voor:

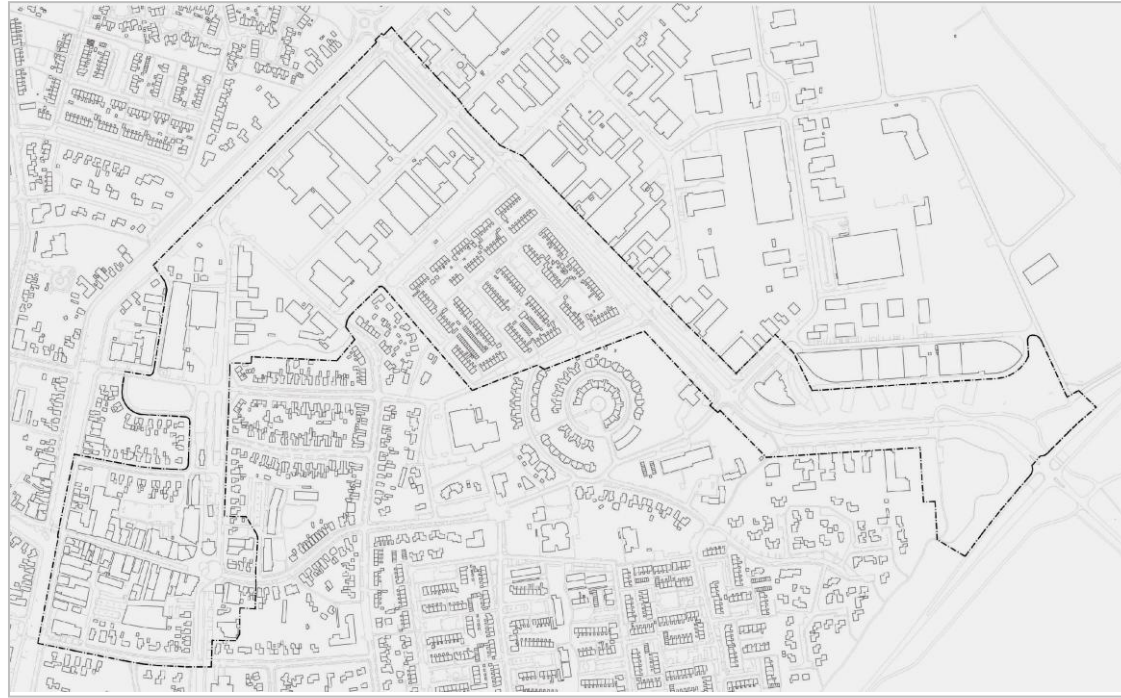
- een open planproces met een inbreng van alle betrokkenen;
- een visie in hoofdlijnen met voldoende flexibiliteit voor aanpassingen in deze zeer dynamische tijd;
- het zoeken naar samenwerking met private initiatiefnemers;
- het actief ondersteunen van concrete plannen die passen in de visie;
- uitvoeringsgerichte aanpak, met zichtbare resultaten vanaf het eerste moment.

Het rijk en de provincie willen de gemeente hierbij ondersteunen en hebben daarvoor middelen vrij gemaakt. De resultaatgerichte aanpak, gebaseerd op een breed draagvlak en de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen om processen op gang te brengen, hebben de gemeente in staat gesteld om de voorliggende visie op te stellen, in het vertrouwen dat de realisatie hiervan binnen afzienbare termijn plaats vindt.

1.2. plangebied

Het plangebied is overeengekomen met het rijk en de provincie, als onderdeel van de financiële afspraken, is weergegeven op bijgaande kaart. Het plangebied omvat de volgende onderdelen die op een groot aantal onderdelen raakvlakken en overlapping met elkaar hebben:

- centrum van Oosterwolde;
- bedrijventerrein Venekoten-Noord;
- Venekoterweg en directe omgeving;
- woonbuurt Haerenkwartier.



1.3. werkwijze

Gekozen is voor een projectmatige werkwijze met een kleine flexibele organisatie. In de eerste fase van het project is het detailhandelonderzoek geactualiseerd, zodat alle betrokkenen een gemeenschappelijke basis voor discussie en keuze van ontwikkelingsrichting hebben. De resultaten zijn besproken met een vertegenwoordiging van de winkeliers, ondersteund door de Kamer van Koophandel die als adviseur gevraagd is om de gesprekken bij te wonen. Gelijktijdig is contact gelegd met alle partijen die, op één of andere wijze, te kennen gaven binnen het plangebied ontwikkelingen van de grond te willen brengen of daarin te willen participeren, waarbij al snel bleek dat er 'onderhuids' meer dynamiek aanwezig is dan vooraf verwacht. Veel gesprekken kregen een vervolg, met het doel om ideeën en voorstellen verder uit te werken en te toetsen op haalbaarheid. Omdat winkeliers, horeca- en andere ondernemers logische partners zijn in de ontwikkeling van het centrum en de herstructurering van Venekoten-Noord, hebben gedurende het proces gespreksrondes plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van Oosterwolde Promotie en de Commerciële Club Ooststellingwerf.

In deze gespreksrondes informeerden de partners elkaar, is over een breed scala onderwerpen gediscussieerd en is het draagvlak voor nieuwe ontwikkelingen bij het bedrijfsleven getoetst.

De Venekoterweg is een provinciale weg waarover provincie en gemeente het eens zijn dat zowel uit oogpunt van verkeer als uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit herinrichting gewenst is. Een verkenning en nadere uitwerking van deze problematiek is voorbereid in een werkgroep waarin beide overheden participeerden.

Voor het Haerenkwartier is gebruik gemaakt van de bestaande overlegstructuren in deze buurt. Met bewoners en maatschappelijke organisaties is onderzocht en besproken op welke wijze de woonkwaliteit van de buurt kan profiteren van de ontwikkelingen in het overige deel van het Masterplangebied. Dit heeft geleid tot concrete, uitvoerbare bottom-up projectvoorstellen.

Tenslotte, maar zeker niet op de laatste plaats stond de projectorganisatie in de voorbereidingstijd open voor gesprekken met iedereen en dus ook bewoners die zich zorgen maakten over ontwikkelingen om hen heen of over een onduidelijke toekomst. De signalen die, ondermeer tijdens formele inspraakavonden op 7 en 30 oktober en een breed belanghebbendenoverleg op 23 oktober rondom de Venekoterweg, zijn meegenomen in de visievorming en verbeeld in de ideeschetsen.

1.4. status van dit Masterplan

Het onderhavige Masterplan is een structuurvisie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Voor het plangebied vervangt het de structuurvisie uit 2010. Het Masterplan is een beleidsplan waarmee de gemeente haar visie geeft op de ontwikkeling van het plangebied. Het Masterplan is niet juridisch bindend. De gemeente kan en mag gemotiveerd afwijken van het Masterplan en derden kunnen er geen rechten aan ontleen. Het Masterplan biedt ruimte voor nadere afwegingen en om het te verwezenlijken, moeten juridische instrumenten uit de Wet Ruimtelijke Ordening worden ingezet. Dit zijn het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning met afwijking of de beheersverordening. Het Masterplan kan dienen als beleidsmatige onderbouwing van deze instrumenten. Om de procedure van de omgevingsvergunning met afwijking te bespoedigen, wordt aan de gemeenteraad gevraagd gelijktijdig met de vaststelling van dit Masterplan een 'algemene verklaring van geen bedenking' af te geven voor uitvoeringsprojecten die passen binnen het Masterplan. Dit voorkomt dat voor elk project afzonderlijk een 'verklaring van geen bedenking' moet worden afgegeven.

uitvoeringsprogramma

Het Masterplan bevat ook een concreet uitvoeringsplan (bijlagerapport: fysieke en niet-fysieke projecten) met daarin een beschrijving van deelprojecten en de wijze waarop de voorbereiding en uitvoering van deze deelprojecten zal worden gerealiseerd. Het uitvoeringsplan is per deelproject voorzien van een globale kostenraming (voor het publieke deel) en een indicatieve toewijzing van de beschikbare middelen. Tevens blijkt uit het overzicht voor welke projecten nog een bijdrage van een andere overheidsinstantie wordt gevraagd. Per deelproject geldt dat de raad de gemeentelijke financiële middelen ter beschikking moet stellen voordat aan de uitvoering wordt begonnen. De raad krijgt daarvoor een onderbouwd en gedocumenteerd voorstel.







2. ambitie

“Zuidoost Fryslân biedt veel kansen voor alle belangrijke functies die het landelijk gebied kan vervullen: krachtige en schone landbouw, grote eenheden aaneengesloten en levensvatbare natuur, veerkrachtige watersystemen met duurzame benutting van schoon gebiedseigen water, grote landschappelijke kwaliteiten en potenties, goede recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden en een modern leefbaar platteland met goede woon- en werkfuncties “. Dit staat in het Gebiedskader Zuidoost Fryslân, opgesteld namens het gebiedsplatform waarin de gemeenten en de provincie samenwerken met lokale ondernemers en belangengroepen. Het is zaak om deze kwaliteiten te behouden en ze daarnaast op een evenwichtige wijze en in samenhang met elkaar door te ontwikkelen. Investerings in natuur en landschap, leefomgeving, waterberging en toeristische infrastructuur kunnen elkaar daarbij versterken. Het besef van de bijzondere kwaliteiten van Zuidoost Fryslân en al zijn ontwikkelingskansen was eind vorige eeuw aanleiding om in een deel van het gebied de kwaliteit van de Ruimtelijke Ordening en Milieu (ROM) te versterken en de woon-, werk- en leefomstandigheden te verbeteren, in samenwerking met betrokken overheden en maatschappelijke organisaties. De daarbij gehanteerde doelen kunnen voor heel Zuidoost Fryslân gelden.

In het Plan van Aanpak voor het onderhavige Masterplan , door de raad vastgesteld op 24 april 2012, is besloten om dit Masterplan op een bijzondere manier aan te pakken met als hoofdplicht **“waardeNontwikkeling”**. Hiermee wordt bedoeld om samen met lokale ondernemers en met gemotiveerde investeerders de commerciële potenties van Oosterwolde te vinden en te ontwikkelen. Dit op een duurzame wijze waarbij tevens de sociale en ecologische waarden worden ontwikkeld. Deze aanpak vraagt om een ‘bottom-up benadering’ met een grote invloed van winkeliers en andere ondernemers, met samenwerking met investeerders en met een luisterend oor voor bewoners, consumenten en andere betrokkenen. Voor dit proces is een jaar de tijd genomen en is veel aandacht besteed in de vorm van gesprekken en het gezamenlijk bedenken van plannen en alternatieven. Deze werkwijze leidt eveneens tot een andere vorm van structuurvisie dan gebruikelijk waarbij drie niveaus aan de orde zijn:

visie: op dit hoogste abstractieniveau worden eenduidige keuzes gemaakt die de richting van de ontwikkeling van het plangebied vastleggen. Welke functies wel en welke niet en op welke plaatsen wel ontwikkeling en op welke plaatsen juist niet. De visie geeft ook de ruimtelijke samenhang en de randvoorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit.

projectplannen: in dit Masterplan worden concrete uitvoeringsprojecten gedefinieerd, de prioriteiten ervan bepaald en budgetten zodanig toegedeeld dat de financiële haalbaarheid (met de kennis van nu) gewaarborgd is. Met de projectplannen laat de gemeente naar zijn maatschappelijke partners zien dat de realisatie van de voorgestelde maatregelen serieus is, waardoor ook marktpartijen voldoende zekerheid krijgen voor hun investeringen.



uitvoeringsplan: projectplannen worden, binnen de ambtelijke projectorganisatie uitgewerkt in uitvoeringsplannen, waarbij in veel gevallen de medewerking en dus de samenwerking met private . De gemeente realiseert zich dat voor veel plannen de medewerking van private partijen nodig is. Er wordt samenwerking gevraagd en in een aantal gevallen is aankoop van grond en gebouwen noodzakelijk om de gewenste openbare structuur te realiseren. Het voortraject heeft vertrouwen gegeven dat deze samenwerking lukt. Desondanks is flexibiliteit vereist om tot het voor alle partijen meest optimale plan te komen.

Oosterwolde een dorp met dorpskwaliteit in duurzaamheid

Oosterwolde ontleent zijn kwaliteiten en zijn identiteit aan haar landelijke omgeving. Oosterwolde wil daarom vooral dorp zijn en geen stad. In Oosterwolde kennen de mensen elkaar nog, in de winkels wordt je persoonlijk geholpen en op straat is het schoon en veilig. Of je nu op de fiets of met de auto boodschappen doet, een plekje dichtbij de winkels is altijd te vinden, en betaald parkeren laten we over aan de stad. Oosterwolde wil de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de omgeving koesteren en deze nog meer dan nu het geval is integreren in het dorp als belangrijke woon- en verblijfskwaliteit. De buurten en wijken zijn al groen, in de toekomst zal dat ook gelden voor de grotere openbare ruimten en toegangswegen. Voorop lopen in duurzaamheid, niet in theorie maar voor iedereen herkenbaar maakt dit imago sluitend. Zo is ondermeer ingezet op ECOMunitypark, een uniek bedrijventerrein waar ondernemingen, onderzoeks- en onderwijsinstellingen en de overheid samenwerken. Ook de wijze waarop de gemeente de afgelopen jaren “shared space” nadrukkelijk introduceerde in de openbare ruimte past uiteraard uitstekend in dit imago.

Oosterwolde, het natuurlijke centrum in de regio

Oosterwolde vervult ook een belangrijke centrumfunctie voor de regio. Dat geldt voor onderwijs, sport en cultuur. Dat geldt voor economische ontwikkelingen en bedrijvigheid, voor verpleging en zorg en dat geldt voor voorzieningen in de zakelijke dienstverlening, overheid en natuurlijk ook detailhandel. Het centrum van Oosterwolde met zijn supermarkten, warenhuis en met zijn relatief grote aantal zelfstandige winkels, bedient een grote regio tussen de meer stedelijke centra van Assen, Drachten en in mindere mate Heerenveen. Gemeente en winkeliers willen alle mogelijkheden en kansen benutten om deze positie te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit laatste geldt met name daar waar nu nog sprake is van koopkrachtverlies richting andere regionale centra zoals Smilde, Gorredijk en Wolvega. Onderzoeken hebben aangetoond dat dit mogelijk is en nieuw elan in de onderlinge samenwerking bij winkeliers en tussen de winkeliers en de gemeente, zal hiervoor een stevige basis vormen. Dit Masterplan is daarom meer dan een voornemen tot overheidsinvesteringen, het is vooral ook een document voor de korte en middellange termijn waarin winkeliers, andere ondernemers en de overheid een gemeenschappelijke koers uitzetten en elkaar verbinden om deze koers te realiseren. De versterking van de centrumvoorziening in een tijd dat de laatste kleine winkels het in de omliggende dorpen en dorpjes moeilijk hebben is een belangrijk punt van aandacht. De schaalvergroting zullen we niet kunnen tegenhouden, dat heeft het verleden aangetoond.



De positie van de kleine dorpswinkels is zwak, de investeringsruimte is gering en de opvolgingsproblemen zijn groot. De groei van de internetverkopen en andere vormen van digitaal winkelen zal hierop een nog grotere druk zetten. De gemeente ziet in de nieuwe digitale mogelijkheden ook kansen om de kwaliteit van wonen in de kleine dorpen te behouden en mogelijk zelfs te verbeteren. Met de resterende winkels en maatschappelijke organisaties in het dorp zal onderzocht moeten worden op welke wijze boodschappen digitaal in Oosterwolde besteld kunnen worden en vervolgens worden afgeleverd in de kleine dorpen. Met de supermarkten en ook andere winkels in Oosterwolde zullen afspraken gemaakt gaan worden over de concrete invulling van een dergelijk systeem. Alle betrokkenen kunnen er dan van profiteren, Oosterwolde in het versterken van zijn positie en de kleine kernen in het behoud van hun leefbaarheid.

Oosterwolde, centrum voor duurzame bedrijvigheid

Oosterwolde is het centrumdorp, het enige dorp in de gemeente waar bedrijventerrein op voorraad wordt aangelegd. Tot nu toe gebeurde dat op traditionele wijze, maar recent is besloten om aan de buitenrand van het dorp vooralsnog geen nieuw traditioneel bedrijventerrein aan te leggen maar met EComunitypark en met het te revitaliseren Venekoten-Noord de nadruk te leggen op duurzame ontwikkeling. Voor Venekoten-Noord betekent dit dat een deel van de vrijkomende gronden worden herontwikkeld ten behoeve van bedrijven die zich in het dorp willen vestigen of die in het dorp een andere plaats zoeken. Venekoten-Noord zal daarom de uitstraling moeten krijgen van een modern bedrijventerrein, passend in het duurzame imago van Oosterwolde.

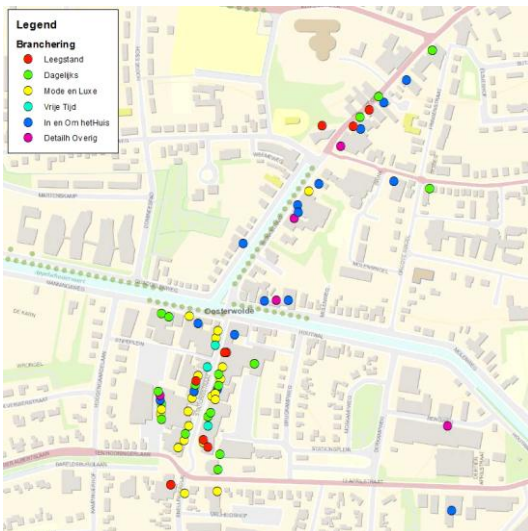
Venekoterweg, een veilig visitekaartje van Oosterwolde

Venekoterweg, als onderdeel van de N919, vervult een belangrijke doorgaande functie voor het achterliggende gebied (Haulerwijk, Veenhuizen enz.) en een ontsluitende functie voor Oosterwolde. De inrichting van de weg en haar omgeving is momenteel bovenal gericht op de doorgaande functie waardoor met name bij de belangrijkste kruisingen met Houtwal en Ploeggang onveilige situaties zijn ontstaan. Niet in de laatste plaats omdat hier ook fietsers veelvuldig de weg kruisen. Wegbeheerder provincie Fryslân acht aanpak van deze kruisingen van belang waarbij, in combinatie met het opheffen van de verkeerslichten bij de N381, de doorstroming van de N919 dient te worden geborgd. Daarboven wordt als onlosmakelijk onderdeel van het onderhavige Masterplan de ambitie opgevoerd om de weg te integreren in de dorpsstructuur van Oosterwolde, dit zodanig dat de vervlechting van landschap-in-het-dorp/ dorp-in-het-landschap als identiteit wordt ervaren. Het spreekt vanzelf dat daarbij integratie plaatsvindt van de beeld- en planvorming van de Venekoterweg en die van de aanleg van de N381.

Oosterwolde, voorzieningen ter ondersteuning van de toeristisch recreatieve groei

Eveneens belangrijke ambitie, ondersteund door het Gebiedskader, betreft de versterking van recreatie en toerisme in de regio. Appelscha is en blijft daarbij de belangrijkste recreatiekern en de gemeente wil dit met strategische projecten ondersteunen. Buiten Appelscha is het toerisme kleinschaliger. Boerencampings, bed&brochje en een verdere ontwikkeling van de turfroute bieden hier eveneens kansen. Nu al zijn er in de





gemeente ruim 200.000 overnachtingen per jaar. Intensivering door kwaliteitsverbetering en kleinschalige groei, gerelateerd aan een nieuwe visie op natuur en landschap, zullen meer kans krijgen door goede voorzieningen in Oosterwolde. Omgekeerd zal Oosterwolde ervan kunnen profiteren. De extra bestedingen in winkels en horeca en ook de gezelligheid op straat dragen bij aan het gewenste klimaat.

3. vooronderzoeken

3.1. detailhandelonderzoek

In overleg met de centrumondernemers, verenigd in Oosterwolde Promotie, heeft de gemeente het detailhandelonderzoek in 2012 laten actualiseren en aan bureau Ecorys advies gevraagd over de wenselijkheid en mogelijkheden van een verdere ruimtelijke ontwikkeling van het centrum. In zijn algemeenheid blijkt uit het onderzoek dat de detailhandelssituatie in Oosterwolde in de afgelopen vijf jaar niet ingrijpend is veranderd. Oosterwolde heeft een redelijk gevarieerd aanbod aan winkels, misschien een wat beperkt aanbod in de kledingsector en een ruim aanbod in de foodsector. Het zwaartepunt van de winkelvestigingen ligt in het centrum gebied, maar in het oorspronkelijke lint aan de noordzijde ('t Oost), zijn nog steeds relatief veel winkels te vinden.

Gelet op het voorgaande is het opvallend te noemen dat de meeste supermarktorganisaties hun winkeloppervlak in Oosterwolde aanmerkelijk willen uitbreiden en dat de Aldi heeft verzocht om een vestiging in Oosterwolde te mogen openen. De gemeente heeft, gelet de wet- en regelgeving over mededinging, slechts beperkte bevoegdheden om hierin op te treden. De bevoegdheid van de gemeente ligt binnen de grenzen van de ruimtelijke ordening. Dit wetende zijn de conclusies van Ecorys als volgt samen te vatten:

Er is geen reden om het bestaande beleid met betrekking tot het dorpscentrum te wijzigen. Dit betekent dat alleen binnen het, als zodanig aangegeven, centrumgebied nieuwe winkelvestigingen zijn toegestaan en daarbuiten niet. Naar verwachting zal het winkelaanbod ten noorden van het centrum langzaam afnemen.

De gewenste uitbreidingen van de supermarkten zijn weliswaar niet verklaarbaar uit het onderzoek van Ecorys, maar ze worden ondersteund door eigen onderzoek van de supermarktorganisaties. Daarnaast zijn deze uitbreidingen gewenst om de landelijke formules die alle supermarktorganisaties hebben, ook in Oosterwolde te kunnen toepassen. De voorgestelde uitbreidingen zullen de aantrekkingskracht van het centrum vergroten en de gemeentelijke ambitie ondersteunen. Daarmee was de eerste en hoofdvraag beantwoord.

De tweede vraag die aan de orde was ging over de vestigingslocatie van de supermarkten. Zowel voor de C1000 (toekomstige Albert Heijn) als voor de Lidl zijn alternatieve locaties besproken, beoordeeld en op hun haalbaarheid getoetst. Uiteindelijk is geconcludeerd dat de gewenste en haalbare omvang goed in te passen is op de bestaande locaties, in combinatie met een ruimtelijke kwaliteitsslag en verbetering van de parkeersituatie. Deze conclusie is onderlegger geworden voor verdere planvorming. Overigens is onder voorwaarde ruimte geboden voor een nieuwe vestiging op de zogenaamde Scapinolocatie.



De gemeente wil actief meewerken aan de door de supermarkten gevraagde verbeteringslag omdat daarmee de aantrekkingskracht van Oosterwolde versterkt kan worden en nieuwe dynamiek ontstaat die bestaande problemen kan oplossen, met name het parkeerprobleem. De gemeente wil graag participeren in een dergelijk proces onder het motto: “voor wat - hoort wat”. Hiermee wordt bedoeld dat als tegenprestatie voor ontwikkelingsmogelijkheden deelname in het oplossen van de ruimtelijke vraagstukken wordt verwacht.

De derde onderzoeksvraag had betrekking op de Grootschalige Detailhandelslocatie aan de Venekoterweg. Deze locatie staat onder druk, waardoor structurele leegstand dreigt. Vanuit de markt komt daarom de vraag om het assortiment van producten die verkocht mogen worden te vergroten en zelfs om er een supermarkt te mogen openen. Het Ecorysadvies is duidelijk en wordt door de gemeente overgenomen: er wordt niet meegewerkt aan een verruiming van het assortimentaanbod, omdat de winst die dan hier wordt gehaald ten koste gaat van de kwaliteit van het dorpscentrum. Wel kan nog beoordeeld worden of de omschrijvingen in het bestemmingsplan nog helemaal “up-to-date” zijn. Met name in de sfeer van grootschalige kampeer- en outdooruitrusting wordt nog wel enige ruimte gezien.

3.2. vooronderzoek oplossen van de parkeerproblematiek en de bereikbaarheid van centrum

Stipeplein

Samen met de werkgroep bestaande uit winkeliers en andere ondernemers in het centrum is onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid en de parkeercapaciteit op en rond het Stipeplein kan worden vergroot op het moment dat vastligt dat de huidige C1000 supermarkt (wordt Albert Heijn) niet wordt verplaatst. Op basis van een inhoudelijke discussie bestond grote overeenstemming over een ruimtelijke oplossing met de volgende uitgangspunten:



saldo parkeren Stipeplein:

voorterrein KPN	+ 21
vml RABO / Scheffer	+ 54
Stipeplein-Zuid	<u>- 20</u>
totaal:	+ 55





- nieuwe ontsluiting Nanningaweg, gebruikmakend van de voormalige Rabolocatie en het naast gelegen pand;
 - optimaliseren van het Stipeplein door aankoop van niet of weinig gebruikte randen (onbebouwde deel telefooncentrale KPN);
 - optimaliseren van de inrichting door afstemming en benutting van vrijkomende ruimten.
- De hierna afgebeelde impressie geeft het resultaat van deze studie en dient als onderlegger voor de visie en de uitwerking daarvan in deelprojecten.

omgeving Lidl/ parkeerterrein Brugkampweg

Het is de wens om het centrum ter plaatse van de Lidl een gezicht te geven, door het front van deze winkel te richten op de 13-Aprilstraat. In combinatie hiermee kan de Lidl aan de nieuwe achterzijde vergroot worden. De bouwkundige ingrepen kunnen worden uitgevoerd in combinatie met een nieuwe doorgang naast de Lidl (onder de daarboven gelegen appartementen) naar parkeerterrein Brugkampweg. Deze combinatie van ingrepen optimaliseert de parkeergelegenheid, verhoogt de herkenbaarheid en bereikbaarheid van het parkeerterrein Brugkampweg en zorgt voor een suboptimale belevering met grote vrachtauto's. Ter plaatse zal de 13-Aprilstraat worden heringericht en zal een 30 km/uur regiem gaan gelden.



saldo parkeren Brugkampweg:

voorterrein Lidl + 28
bestaand parkeerterrein- 28

totaal: 0





Voor de realisatie van een directe entree vanaf de 13-Aprilstraat, parkeerplaatsen en toelevering voor vrachtverkeer is de ruimte nodig waar zich horecagelegenheid NewYork-NewYork bevindt. In geval (nog) geen overeenstemming met de onroerend goed eigenaar van dit pand wordt bereikt wordt de ontsluiting via de Brugkampweg gehandhaafd.

kortsluiting winkelcircuit tevens verbinding parkeerterreinen

De parkeerterreinen Stipeplein en Brugkampweg zijn de twee belangrijkste parkeervoorzieningen van het centrum. Beide vervullen een functie voor de directe omgeving en voor het centrum als geheel. De loopafstanden zijn kort omdat vlak bij de winkels geparkeerd wordt. Goede verbindingen door de stegen en de passage zijn onderdeel van deze kwaliteit. Door de hiervoor beschreven capaciteitsuitbreiding zullen deze terreinen grotendeels kunnen voldoen aan de behoefte. Omdat ze niet met elkaar in verbinding staan gaat, bij een vol terrein, de onderlinge uitwisseling gepaard met 'zoekverkeer'. Zoekers gaan om het centrum heenrijden hetgeen tot veel extra autobewegingen, uitstoot en hinder in woonstraten leidt. Voorgesteld wordt daarom om de terreinen onderling te verbinden door de bestaande steeg/passage bij de Poiesz te transformeren naar een hoogwaardig winkelstraatje dat tevens het winkelcircuit sluit. Door deze, mede in relatie tot de Stationsstraat, in te richten als shared-space zone worden meerdere belangen in één keer gediend. Nader onderzoek en afweging is nodig om te kunnen beslissen of deze verbinding ondersteund moet worden met verkeersgeleidende maatregelen, bijvoorbeeld gerelateerd aan actueel gebruik van de parkeerterreinen waarbij, bij een vol terrein, de verbinding met een verwijzing open is, en anders niet.



De verbindingsroute zal uitsluitend bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het centrum, als deze op hoogwaardige wijze wordt ingepast in de bebouwingsstructuur. Dit vraagt om afbreken en verbouwen van onroerend goed en herschikking van functies. Omdat hiermee de potenties van dit deel van het kernwinkelgebied aantoonbaar stijgen mag verwacht worden dat onroerend goed eigenaren aldaar zullen participeren in deze structuurverbeterende ingreep. Zo zal het noordelijk deel van de Stationsstraat nadrukkelijker dan nu het geval is deel gaan uitmaken van het winkelcircuit en zullen panden langs de nieuwe vormgegeven doorsteek hier aantoonbaar baat bij hebben. Mogelijk kan via een (overdekt) terras de relatie tussen Hotel de Zon en de winkelstraat worden versterkt.

3.3. onderzoek (blauwe)parkeerschijfzone Oosterwolde-centrum

Op 5 maart 2013 is besloten tot de evaluatie van de parkeerschijfzone in het centrum van Oosterwolde. De evaluatie bestaat uit drie onderdelen:

1. enquête: deze is verspreid onder ondernemers en bewoners van het centrum en gepubliceerd in de krant en op de website van de gemeente;
2. bevindingen van de gemeentelijke BOA (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar);
3. ontheffingen parkeerschijfzone, hoeveel zijn er aan ondernemers en bewoners uitgedeeld?

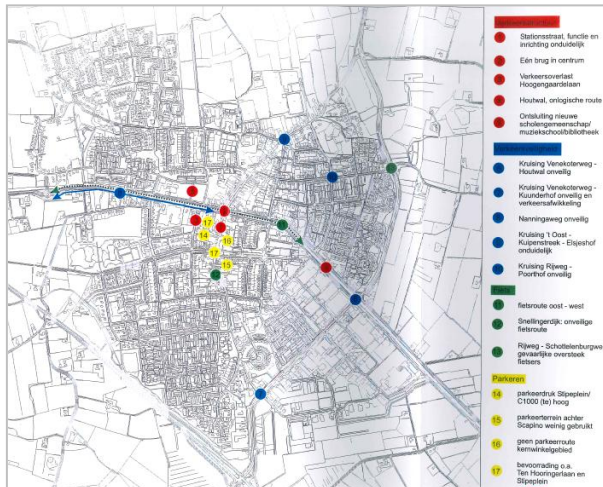
ad. 1. enquête

Alle bewoners en ondernemers in het centrum van Oosterwolde zijn aangeschreven en gevraagd de enquête in te vullen. Door een oproep in de krant en op de website zijn ook alle bezoekers (inwoners gemeente en daarbuiten) gevraagd de enquête in te vullen. De enquête is door 73 personen ingevuld. Een korte samenvatting van de resultaten:

- over het algemeen is men redelijk tevreden over de parkeerschijfzone;
- de zone uitbreiden met de Stationsstraat en/of de Trambaan;
- de bebording is niet altijd duidelijk/valt niet genoeg op;
- er mag meer gehandhaafd worden, er staan nog teveel auto's zonder parkeerschijf;
- over de parkeerduur is men redelijk tevreden, de één wil langer, de ander korter;
- niet teveel ontheffingen;
- een parkeerschijf is beter dan betaald parkeren.

ad. 2. bevindingen BOA

De gemeentelijke BOA verzorgt de handhaving van de parkeerschijfzone. Vanaf maart 2012 heeft hij ongeveer 700 'gele kaarten' uitgedeeld. Sinds september 2012 worden er ook bekeuringen uitgedeeld. In de periode tot nu zijn er 10 à 15 boetes uitgeschreven.



Het gebruik van de parkeerschijf was direct na de invoering van de parkeerschijfzone laag. Ongeveer 50% van de geparkeerde auto's had een kaart achter het raam. Inmiddels is dat opgelopen naar 80 à 85% (bevindingen gemeentelijk handhaver).

Het blijkt dat het niet voor iedereen duidelijk is dat er een parkeerschijfzone is, de bebording kan duidelijker.

Met name het Stipeplein is erg druk en staan er regelmatig auto's verkeerd geparkeerd. Dit komt ook door de onduidelijkheid wat openbaar parkeerterrein is en wat particulier. De Vrijheidshof, waar onbeperkt geparkeerd kan worden, wordt goed gebruikt. In omliggende straten rond het centrum is weinig overlast met uitzondering van de Barelburglaan. Hier is al een oplossing voor, op de 'kop Stationsstraat' inclusief de Barelburglaan gaat een parkeerverbod gelden.

ad. 3. ontheffingen

Er tot nu toe 8 ontheffingen afgegeven aan particulieren, met name aan bewoners van de flat aan de Trambaan. Deze bewoners beschikken niet over een eigen parkeerplek.

Aan ondernemers zijn 9 ontheffingen verstrekt, vooral aan winkeliers in de Stipepassage.

beoogd effect

Het verbeteren van de kwaliteit en effectiviteit van de parkeerschijfzone in het centrum van Oosterwolde.

argumenten

1.1. Verbeterpunten

De resultaten van de enquête en de bevindingen van de handhaver laten zien dat de parkeerschijfzone behoorlijk werkt. Het aandeel langparkeren is teruggedrongen en bezoekers van het winkelcentrum kunnen dicht bij de winkels parkeren. Op drukke momenten staat het parkeerterrein bij de C1000 nog steeds erg vol. Dit heeft uiteraard vooral te maken met onvoldoende parkeercapaciteit.

Bezoekers houden zich redelijk goed aan het gebruik van de parkeerschijf.

Toch zijn er naar aanleiding van de evaluatie enkele verbeterpunten:

1. de parkeerschijfzone is niet voor iedereen duidelijk, de bewegwijzering moet beter;
2. het is niet duidelijk waar wel of waar niet met een parkeerschijf geparkeerd moet worden;
3. invoeren parkeerschijfzone op de Stationsstraat en de Trambaan;
4. meer handhaven;
5. terughoudend met ontheffingen.

ad. 1 t/m 3.

Deze punten worden meegenomen in het project Venekoten-Centrum. De verbeterpunten worden besproken in de projectgroep Venekoten-Centrum. Via dit project wordt ook met de belanghebbenden (ondernemers en bewoners centrum) gecommuniceerd.

ad. 4.

In overleg met de handhaver wordt bekeken of het mogelijk is om vaker te controleren.

ad. 5



Om in aanmerking te komen voor een ontheffing moet men in het centrum wonen of een onderneming hebben. Daarnaast mag men niet beschikken over een eigen parkeerplaats. In het begin zijn er 17 ontheffingen afgegeven, daarna nog slechts 1 (verhuizing). Het aantal ontheffingen is dus laag en er komt weinig bij. Het beleid blijft ongewijzigd. In aanvulling op dit onderzoek hebben de ondernemers gevraagd om in de Stationstraat een kort parkeerregiem (maximaal ½ uur ten behoeve van laden/lossen en dergelijke) in te voeren, vergelijkbaar met een beperkt aantal plaatsen op het zuidelijke Stipeplein.

3.4. verkeersknelpunten in Oosterwolde

In aantal jaren geleden is in opdracht van de gemeente door Grontmij onderzoek verricht naar de knelpunten in het verkeer in de dorpskom. Het bijgaande kaartje geeft daarvan een samenvatting met als opvallendste punten binnen het plangebied van dit Masterplan:

- parkeerproblematiek in het centrum
- twee aandachtspunten voor veiligheid in de Venekoterweg, namelijk
 - kruising met de Houtwal;
 - kruising met de Kuunderhof - Ploeggang.

In recente discussies in de ambtelijke werkgroep Venekoterweg (provincie en gemeente) is daar de fietsroute t langs de Venekoterweg aan toegevoegd, die op een weinig eenduidige wijze is vormgegeven waarbij de prioriteit niet bij de veiligheid van de fietser ligt.

3.5. ongelijkvloerse kruising N381, landschappelijk inpassing N381 Drachten - Drentse grens

Visie op hoofdlijnen voor de landschappelijke inpassing van de N381

De landschappelijke inpassing van de N381 is gebaseerd op de wijze waarop het onderliggende landschap is opgebouwd. De weg laat landschappelijke karakteristieken (opnieuw) tot hun recht komen en vormt een aantrekkelijke en herkenbare verbinding van A naar B. Bij de inpassing van de N381 wordt er gestreefd naar het creëren van een verbinding tussen het autonome karakter van de weg en de landschappelijke kwaliteiten, die de identiteit van het gebied karakteriseren.





kruising Venekoten

Met andere woorden het verweven van de lijn in het landschap. De landschappelijke inpassing van de weg vindt plaats door de karakteristieken van de omgeving te versterken in plaats van het beplanten van de weg met als doel: de N381 herkenbaar in het landschap van Zuidoost Fryslân.

Knooppunt Venekoten (N919)-N381-N351 wordt van een kruispunt met een verkeersregelinstantie getransformeerd naar een ongelijkvloerse kruising. De N381 wordt verdiept aangelegd en N351 en N919 blijven op maaiveldniveau waarmee de visueel-ruimtelijke impact van de N381 beperkt blijft. De provincie opteert voor een aansluiting waarbij aan beide zijden van de N381 wordt voorzien in een rotonde of ovonde. Met uitzondering van het langzaam verkeer maken alle verkeerdeelnemers hiervan gebruik zodat de separate ventweg vervalt.

Aan de zuidzijde van deze dorpsentree zijn Venekoten-Zuid en ECOMunitypark in ontwikkeling die, evenals de winkelboulevard, visueel een markante plek langs de N381 innemen, waarmee Oosterwolde zich zichtbaar kan profileren/ manifesteren als regionaal centrum. Er ontstaan uitstekende kansen om de stoffering van de berm van N381, N351 en Venekoterweg met elkaar in overeenstemming te brengen waarbij het landschapsbeeld leidend is. In de verdere planontwikkeling zal de gemeente dan ook voorstellen om de uitgebreide berm/ groenzones eenduidig en passend bij de hogere, drogere zandgronden te stofferen waar ondermeer schrale gras- en heidevegetaties met solitaire bomen onderdeel van uitmaken.



referentiebeeld dat ook bij Oosterwolde van toepassing moet zijn

3.6. vooronderzoek ontwerp Venekoterweg

Het onderzoeksgebied betreft de Venekoterweg tussen N381 en de brug over de Compagnonsvaart en in de dwarsrichting van gevel tot gevel. De Venekoterweg ligt, na realisatie van de N381, binnen de bebouwde kom, derhalve met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Een deel van het vrachtverkeer dat nu via de N381 en



Venekoterweg bedrijventerrein Venekoten-Zuid bereikt zal na reconstructie via de ovonde bij de N381 direct naar dit bedrijventerrein worden afgeleid. Doorgaand verkeer naar Assen/Groningen dient bij voorkeur de N381 (via Beilen/ Drachten) te volgen. De inspanningen van het rijk en de provincies zijn er op gericht om deze verbindingen te optimaliseren. Het overige verkeer dient vlot te kunnen doorstromen naar het achterland dan wel op een veilige wijze de woon- en bedrijfsgebieden aan de zuid- en noordzijde te kunnen bereiken.

Omdat hiervoor reconstructie van aansluitingen en van het profiel van de weg aan de orde is, ontstaan er tevens mogelijkheden om de inrichting van de wegomgeving meer in overeenstemming te brengen met het beoogde dorpskarakter. Doorstroming, veiligheid en kwaliteitsverhoging kunnen zo hand in hand gaan. Hierote onderzocht een ambtelijke werkgroep van gemeenten en provincie de mogelijkheden.

In deze voorstudie zijn alternatieven voor een herinrichting met bovenstaand doel onderzocht, om vervolgens de reconstructie te benutten voor het tweede doel, namelijk het versterken van de identiteit van Oosterwolde in zijn algemeenheid en de hoofdontsluiting van het centrum in het bijzonder.

In het onderzoek zijn de volgende ontwerpmiddelen aan de orde gekomen:

- beperken lange rechtstanden;
- as-verspringingen ter plaatse van aansluitende wegen;
- (mini-) rotonde(s), ovondes op drukkere kruispunten of afslagen;
- kruising(en) uitvoeren in shared space concept;
- ruimte in het profiel reserveren voor een eenduidig doorgaand recreatief/ utilitair fietspad;
- ruimte in het profiel reserveren om de rand van Haerenkwartier beter vorm te kunnen geven;
- bestaande bomenstructuur aanwenden voor ruimtelijke differentiatie in profiel.

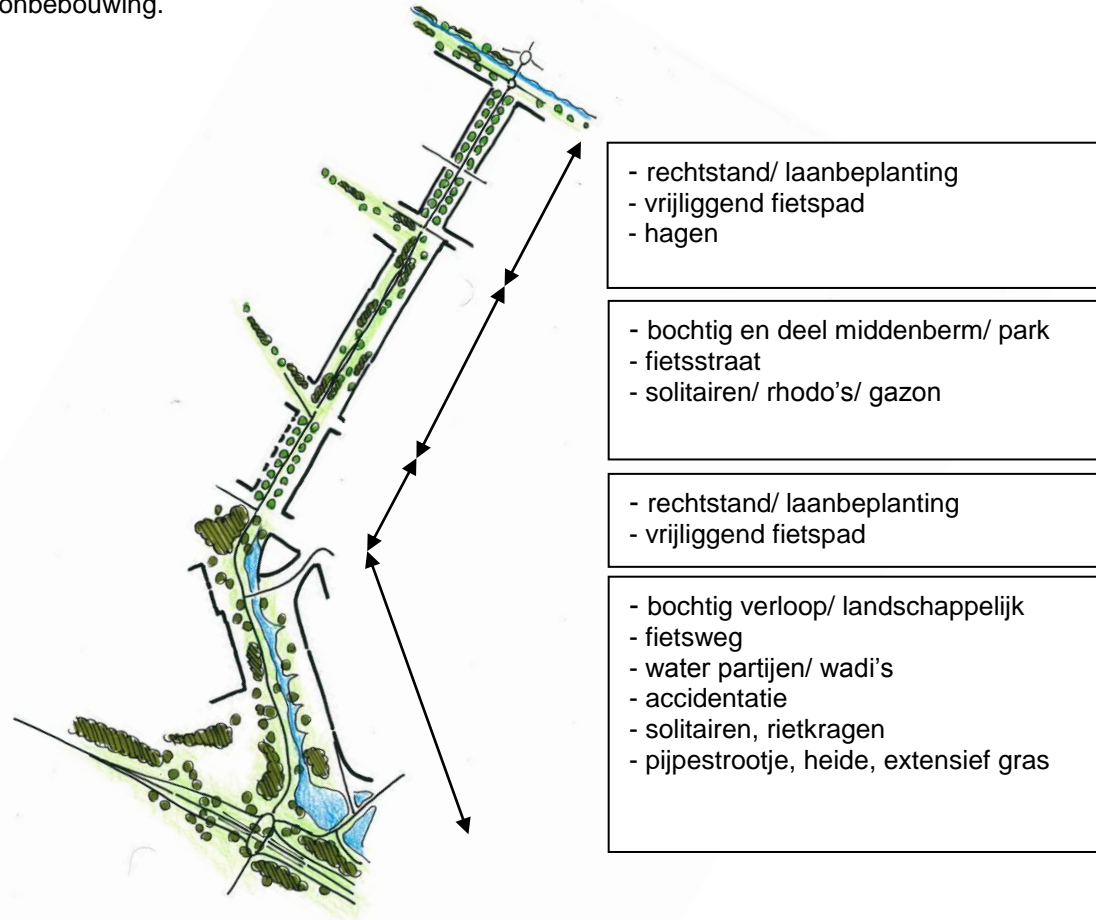
Verschillende varianten zijn tijdens een bijeenkomst op 23 november met een zeer groot aantal belanghebbenden (transporteurs, lokale bedrijven, dorpsbelangen e.d.) besproken, waarbij alle argumenten wegende wordt voorgesteld om:

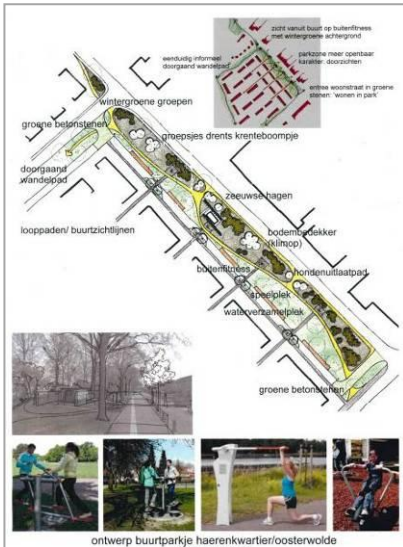
- reconstructie van kruispunt Ploeggang uit te voeren in een ovonde
- reconstructie van kruising Houtwal nader te onderzoeken waarbij de mogelijkheden nog open staan voor:
 - handhaven voorrangskruising en de beter herkenbaar uitvoeren;
 - een T-aansluiting waarbij Houtwal-zuid vervalft of als éénrichtingsstraat aansluit;
 - shared-space oplossing waarbij fietsverkeer zich ook op het plein bevindt;
 - idem waarbij fietsverkeer via (vaste en voldoende hoge) fietsbrug de Vaart kruist.
 - nadrukkelijk niet te opteren voor een extra rotonde
- in elk geval zal de inrichting kruising Houtwal/ Venekoterweg een ondubbelzinnig signaal dienen af te geven dat hier sprake is van dé entree naar het centrum. Dit kan door een bijzondere vormgeving/ uitstraling van de aansluiting zelf en/of van de directe omgeving ervan
- het fietspad uit te voeren in één materiaal en een vloeiend beloop om het daarmee een overtuigend onderdeel te laten zijn van het Oosterwolder fietspadennetwerk;

- de inrichting van de wegomgeving (groen/ bomen e.d.) te laten reageren op de karakteristiek van de omgeving om daarmee de weg meer onderdeel te laten uitmaken van Oosterwolde waardoor de weg eerder als een bindende dan als een scheidende factor wordt beleefd;

Aspecten van verkeersveiligheid spelen zodanige rol dat dit om nader overleg vraagt met de daartoe geëigende instanties zoals de politie. Dit overleg dient eveneens nog plaats te vinden.

Het voorkeursmodel ziet er schematisch als volgt uit, waarbij de Venekoterweg in 4 hoofdcompartimenten is verdeeld, compartimenten die een samenhang verkrijgen met de aansluitende gebieden met bedrijfs- en woonbebouwing.





3.7. resultaten schetssessie met de werkgroep Haerenkwartier

In het Haerenkwartier bestaat al enige tijd een structureel overleg tussen de bewoners en een aantal betrokken partijen zoals gemeente, woningstichting Actium en begeleidende welzijnsorganisatie. Met deze werkgroep is geïnventariseerd op welke wijze de buurt kan profiteren van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen. Uit deze inventarisatie kwamen drie onderdelen:

- groenstrook tussen de buurt en de Hornleger;
- groenstrook met parallelweg langs de Venekoterweg;
- verkeersinrichting langs de rand van de woonbuurt.

Voor deze onderdelen is een eenvoudig programma van eisen opgesteld met een schetsplan waarin de wensen van de buurt zo goed mogelijk vertaald zijn. De werkgroep stemde unaniem in met de schetsplannen en heeft gevraagd deze mee te nemen in het Masterplan en onderdeel te maken van het uitvoeringsplan.

Daarnaast hebben de buurtbewoners gevraagd naar de mogelijkheden voor participatie in een eventuele buurttuin. Op deze vraag is positief gereageerd onder voorwaarde dat de tuin door de buurtbewoners zelf duurzaam zal worden geëxploiteerd. De tuin is inmiddels aangelegd, de eerste groente is reeds geoogst en de tuin heeft zelfs de Nominatie Icoonproject van het Oranjefonds in de wacht gesleept..

Het treffen van verkeersremmende maatregelen in de Lage Haer, in samenhang met extra parkeercapaciteit heeft geen samenhang met het voorliggende Masterplan en zal hierin niet worden opgenomen. Wel wordt samen met de bewoners nu bezien of de geprojecteerde wandelroute aan de oost- en zuidzijde van de buurt kan worden doorgetrokken aan beide andere zijden. De parkeerdiscussie zal hierin zeker worden betrokken.

3.8. onderzoek verbetering beeldkwaliteit Venekoten-Noord

Nu de voorgenomen integrale sloop van Venekoten-Noord, zoals vastgelegd in de vigerende structuurvisie, niet door gaat en daarmee de nieuwe ontsluitingsweg via Zolstede vervalt ontstaan nieuwe perspectieven. Voorgesteld wordt dan ook om bestaande structuur te versterken door meer onderscheid te maken tussen representatieve voorzijden (Houtwal en Hornleger) en een gemeenschappelijk expeditiegebied aan de (overwegend) achterzijden van bedrijven (Zolstede). Tevens dient de route naar het centrum van het dorp, over dit bedrijfsterrein, verduidelijkt te worden.

In de hierna volgende visie is gekozen voor opwaardering van de Houtwal, de bestaande route naar het centrum. Tevens zal ook Hornleger een representatieve functie vervullen in samenhang met de herinrichting van de groene zone in de overgang naar het Haerenkwartier.

Gemeente en ondernemers hebben in werkgroepverband onderzocht of in gezamenlijke inspanning de representativiteit van de Houtwal en Hornleger verbeterd kan worden. De conclusies zijn:

- aansluiting van de Houtwal op de Venekoterweg dient met het oog op de veiligheid en doorstroming verbeterd te worden, bij voorkeur in de vorm van een eenvoudige rotonde;
- de bocht in de Houtwal ter hoogte van voormalig Jonge Poerink geleidelijker te maken;
- het profiel van de Houtwal, overgaand in de 13-Aprilstraat dient éénduidig te zijn, zowel in de rijloper als in de openbare ruimte die daaraan grenst;
- het voetpad tussen de Houtwal en de Compagnonsvaart dient verbeterd te worden;
- de inrichting van de groene ruimte dient parkachtig te zijn en bij te dragen aan de representativiteit. Dit geldt voor Houtwal en voor Hornleger. Voor Hornleger dient afstemming te worden gezocht met de herinrichting van de groenstrook op de grens met het Haerenkwartier.

Zolstede krijgt in deze visie nadrukkelijk het karakter van een expeditiestraat. Herstrating van het wegprofiel is nodig. Er wordt geen duidelijke overgang gemaakt naar de particuliere terreinen. Wel is het gewenst door de aanplant van enkele bomen en/of door andere elementen de schaal van het gebied in zekere mate dorps te houden. De entree van Zolstede wordt zodanig gemarkeerd dat de functie van expeditiestraat herkenbaar is.

Gemeente en ondernemers willen ook gezamenlijk investeren in de beeldkwaliteit van het representatieve deel van de gebouwen en de daarbij behorende voorterreinen. Een nog op te stellen beeldkwaliteitplan zal daarin leidend moeten zijn. Voorstellen die daarvoor op tafel liggen zijn:

- gemeenschappelijke visie op de inrichting van de voorterreinen met solitaire bomen en hagen;
- verwijderen of camoufleren van hekwerken;
- accentueren van de representatieve gevel met een herkenbare en architectonisch uitgevoerde entree;
- gemeenschappelijke visie op reclame-uitingen.





3.9. planologische vooronderzoeken

Friese Archeologische Monumentenkaart Extra

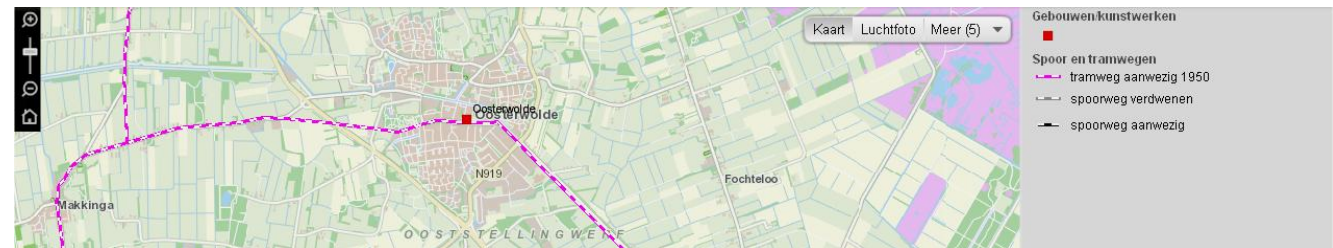
Middeleeuwen: Karterend onderzoek 3

In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Het gaat hier dan met name om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. Mochten er, als gevolg van het karterend archeologisch onderzoek, een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats, en de strategie van onderzoek dient te worden bepaald door het desbetreffende onderzoeksbureau. Indien de vindplaats een nieuw aangetroffen terp betreft, geldt het advies: 'waarderend onderzoek op terpen'. De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.

Friese Cultuurhistorische kaart

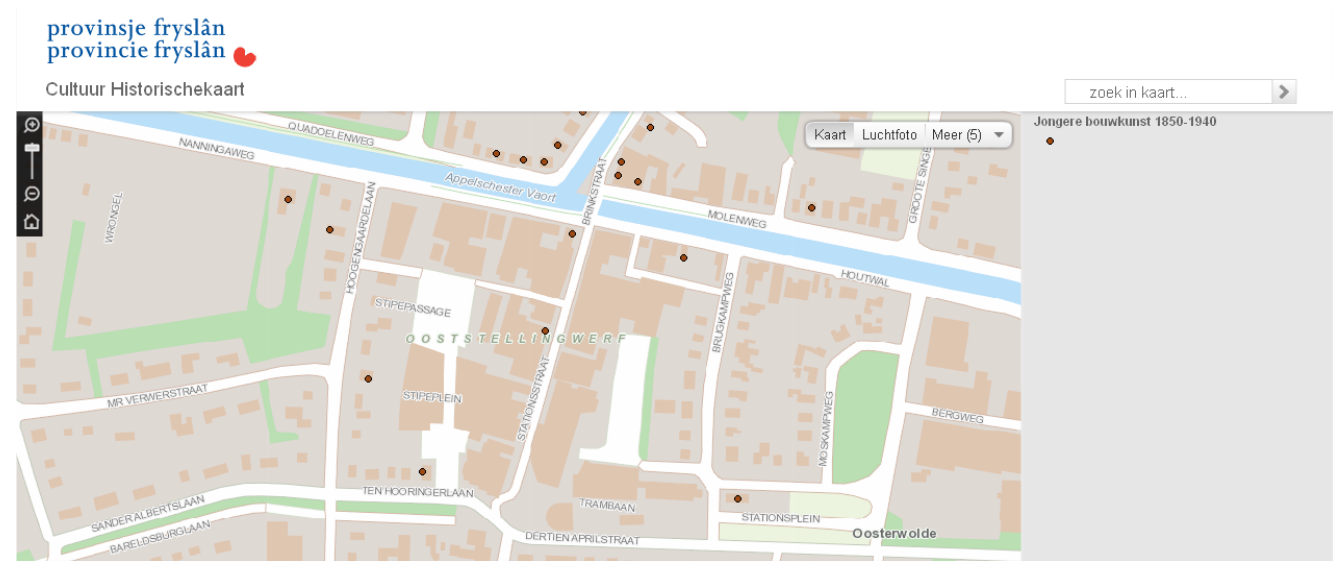
Door Oosterwolde lopen twee belangrijke cultuurhistorische verbindingen:

- De Compagnonsvaart, de verbinding tussen de veenontginningen in Zuidoost Fryslân (Tsjonger en Opsterlandse Compagnonsvaart) en via Appelscha met de Drentse Hoofdvaart en het daarmee verbonden vaarwegenstelsel;
- De Tramweg enerzijds richting Gorredijk of Steenwijk en anderzijds richting Assen, onderdeel uitmakend van het HTM tramwegennetwerk in Fryslân en omgeving.





In het plangebied liggen geen monumenten maar wel een aantal gebouwen die gewaardeerd zijn als gevolg van hun architectonische kwaliteit uit de periode 1850 – 1940.



overige planologische vooronderzoeken

Op voorhand zijn er geen zaken of ontwikkelingen die de ambities uit het vorige hoofdstuk in de weg staan. Dit laat onverlet dat bij individuele projecten, waar nodig, onderzoek gedaan dient te worden naar de wijze waarop met flora en fauna wordt omgegaan. Eveneens zal de specifieke bodemkwaliteit dienen te worden onderzocht. In een dorpscentrum en een oud bedrijfsterrein geldt dat per definitie voor elke locatie waar de bestemming veranderd of waar sprake is van bodembewerking.

Uit oogpunt van milieu zal onderzocht worden of de milieucontour rondom Venekoten Noord (nu 400 meter) verkleind kan worden met het oog op nieuwe functies voor het Arrivaterrein. De contour wordt vooral door de geurcontour van de 'dropfabriek' bepaald. Met medewerking van alle partijen lijkt een aanpassing mogelijk. De Directie van de dropfabriek staat hier bij voorbaat niet negatief tegenover.

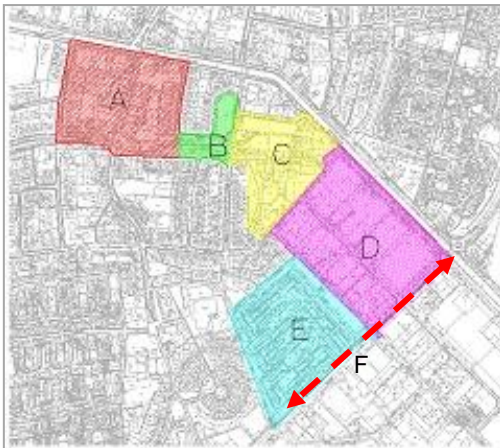


4. visie

4.1. inleiding

Dit Masterplan geeft allereerst een ruimtelijke visie, een verbindend beleidskader voor de gemeente en in passieve zin een toetsingsinstrument voor nieuw ontwikkelingen. In actieve zin is het de onderbouwing van een ruimtelijke uitvoeringsprogramma waarvoor de gemeente partners zoekt bij het lokale bedrijfsleven en bij investeerders van elders. Maar een ruimtelijke beleidsvisie, ook al is deze nog zo uitvoeringsgericht, valt of staat bij een actieve deelname van de winkeliers, de horeca en het overige bedrijfsleven in Oosterwolde. Zij zijn de gastheren en – vrouwen die het publiek verwelkomen en moeten behouden. Zij werken samen in acties en manifestaties om het gewenste imago te versterken. En uiteindelijk zijn zij het, door de manier waarop de klant ontvangen wordt en service krijgt, die bepalen of mensen terug komen in Oosterwolde. De gemeente wil daarom de samenwerking met de ondernemers versterken, allereerst met zijn gesprekspartners Oosterwolde Promotie en de Businessclub Ooststellingwerf.

De tijd is voor de detailhandel zeer onzeker. Het is economische crisis waardoor de bestedingen onder druk staan en de ontwikkeling van internet neemt een steeds grotere vlucht. Er wordt veel kapitaal geïnvesteerd in online shoppen, zonder dat er concreet zicht is op positief financieel resultaat. Een concreet toekomstbeeld voor de detailhandel ontbreekt daardoor nog en zeker een beeld op de toekomstige concurrentieverhoudingen. Geleidelijk wordt wel duidelijk dat een combinatie van een fysieke winkel en een online verkoopadres perspectief biedt, maar het stelt aan beiden veel eisen. Daar waar traditioneel vakmanschap in Oosterwolde ongetwijfeld op veel plaatsen nog aanwezig is, moet de kennis en ervaring op internet nog grotendeels worden opgedaan. De ondernemers zullen dat grotendeels zelf moeten doen, eventueel ondersteund door programma's van brancheorganisaties, de Kamer van Koophandel of het Ministerie. De gemeente wil een ondersteunende en stimulerende rol spelen bij een onderzoek naar de wijze waarop Oosterwolde een centrumfunctie kan vervullen voor omliggende dorpen die hun winkels zijn kwijt geraakt of kwijt raken. Tevens staat de gemeente open om ruimte te bieden aan internetbedrijven die daarnaast ook een fysieke locatie zoeken in de regio Zuidoost Fryslân.



4.2. ruimtelijke samenhang

Het projectgebied bestaat uit een aantal ruimtelijk samenhangende deelgebieden:

- A. centrum van Oosterwolde
- B. busstation en omgeving
- C. kop van Venekoten
- D. bedrijventerrein Venekoten-Noord
- E. Haerenkwartier
- F. Venekoterweg



De samenhang is gebaseerd op:

- de ambitie om de identiteit van Oosterwolde integraal te versterken;
- de verkeersstructuur en de entree van het centrum;
- integrale herstructureringsopgave, met ruimtelijke verbindingen waardoor meer kansen voor oplossing ontstaan;
- de kansen voor integrale financiering van deelprojecten, met daardoor de vergroting van de haalbaarheid.

Tevens is geconstateerd dat een aanpassing van de vigerende structuurvisie voor deze onderdelen wenselijk is, omdat gewijzigde externe omstandigheden binnen de huidige kaders niet meer leiden tot een oplossing van de vraagstukken in Oosterwolde.

4.3 ruimtelijke structuur

Vaart en groene ruggengraat



Het hart van Oosterwolde heeft twee belangrijke ruimtelijke structuurlijnen: de Compagnonsvaart en de groene Ruggengraat op de plek van de voormalige tramlijn langs de 13-Aprilstraat - Ten Hooringerlaan. Deze twee structuren zijn van cultuurhistorische waarde en bepalen in hoge mate de ruimtelijke identiteit van Oosterwolde en leggen tevens nadrukkelijk de relatie met het omringende landschap. Het zijn dan ook voor eenieder herkenbare kwaliteiten en zullen daarom als zodanig onderdeel uitmaken van de visie- en planvorming.

Groenstructuur

In samenhang met de voornoemde structuren is op de visiekaart, de groenstructuur van Oosterwolde binnen het plangebied aangegeven. Hoewel de ruimtelijke samenhang op sommige plaatsen is onderbroken, is de betekenis van deze groenstructuur voor het dorp goed herkenbaar. Het beleid is erop gericht om de samenhang te versterken door ontbrekende schakels in te vullen en door keuzes over de inrichting en het groenassortiment hierop af te stemmen.

Ontsluitingsstructuur

Door de keuze voor een eenduidige ontsluitingsstructuur, zoals op de visiekaart weergegeven, wordt het centrum van Oosterwolde stap voor stap benaderd, met een geleidelijke overgang van het landschap-naar-dorps en vice versa. De Venekoterweg is in de visie landschappelijk, natuurlijk en duurzaam, de Houtwal is de overgang waarbij het krachtige beeld van de Compagnonsvaart een belangrijke rol speelt en uiteindelijk wordt het beeld gedomineerd door de groene ruggengraat langs de 13-Aprilstraat. Ook vanaf de noordzijde, via de Nanningaweg, bepaalt in eerste instantie de Compagnonsvaart het beeld, overgaand in de groenstructuren langs de Jan Frankensingel en de Bareldsburglaan.





Door de belangrijke parkeerterreinen (Stipeplein en Brugkampplein) direct te ontsluiten vanaf Nanningaweg en 13-Aprilstraat is de vindbaar- en bereikbaarheid uitstekend zodat 'zoekverkeer' in de omliggende woonstraten zo veel als mogelijk wordt beperkt. De kwaliteiten van de woonstraten direct rondom het centrum worden daardoor beter beschermd.

bebouwingsstructuur

Zoals in elk dorp in de bebouwingsstructuur ondergeschikt aan de cultuurhistorische onderlegger en de ontsluitingsstructuur. Op de visiekaart is daarom de oriëntatie van de bebouwing zodanig bindend voorgeschreven dat deze zich voegt naar de overige ruimtelijke structuren en deze daarmee ondersteunt.

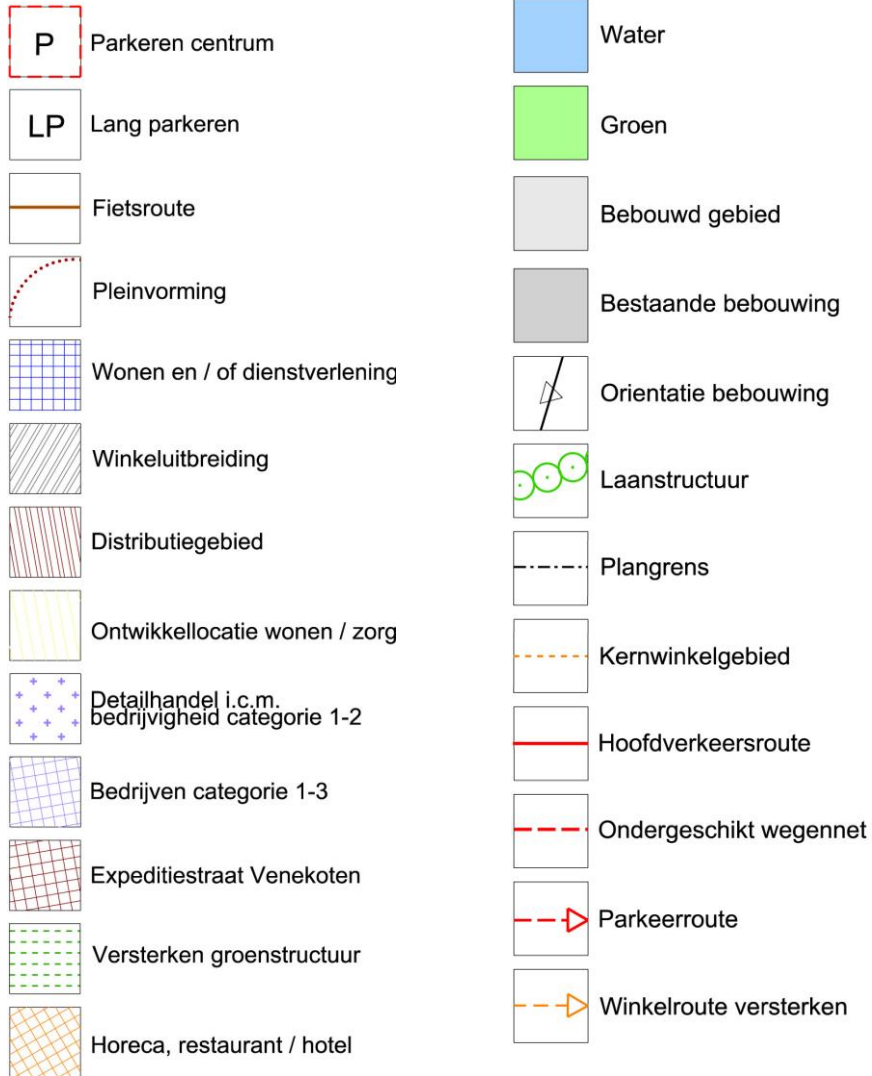
bebouwing

Op het abstractieniveau van de visie zijn geen uitspraken gedaan over de beeldkwaliteit van de bebouwing. In de fase van planuitwerking is een goede beeldregie op basis van een objectief, door de raad vastgesteld, beeldkwaliteitplan noodzakelijk. Het opstellen van deze beeldkwaliteitplannen heeft de hoogste prioriteit opdat elke omgevingsaanvraag hieraan getoetst wordt..

inrichting

In Oosterwolde zijn de belangrijkste knelpunten met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte te vinden op de parkeerterreinen en in de stegen. Dit gecombineerd met onduidelijke overgangen tussen publiek en privaat onderbouwt de keuze om de binnengebieden integraal te onderwerpen aan herinrichting. Bij de herinrichting zal het dorpse karakter het leidende motief moeten zijn. Tevens staat de integratie van het ruimtelijke beeld van de verkeershoofdstructuur (Venekoterweg en Houtwal) met de daarop georiënteerde bebouwing en hun voorterreinen hoog op de agenda.

integrale visiekaart Masterplan Oosterwolde-Centrum / Venekoten-Noord



4.4. toelichting op integrale visiekaart

stedenbouwkundige ondergrond

De visie ligt over een bestaande situatie met bestaande rechten en verplichtingen die voor de gemeente uitgangspunt zijn bij het voorbereiden en uitvoeren van plannen voor herstructurering en herinrichting.

Als uitgangspunt hanteert de gemeente het principe dat een plan waarbij private gronden of gebouwen zijn betrokken, gerealiseerd wordt in samenwerking met de eigenaar. Daarbij wordt gestreefd naar een win-win-situatie. Beide partijen moeten profijt hebben bij de ontwikkeling. Gemeente treedt dan ook in overleg, waarbij in veel gevallen dit overleg al een aanvang nam tijdens het voorbereidende planproces van dit Masterplan.

centrumgebied - kernwinkelgebied

De begrenzing van het kernwinkelgebied is op de structuurvisiekaart gedetailleerd vastgelegd. Binnen de begrenzing is ruimte voor dynamiek en voor functieverandering mits deze bijdraagt aan de versterking van de positie van het winkelcentrum als totaal. Buiten deze begrenzing is de dynamiek beperkt. Panden zonder detailhandelsbestemming komen niet meer in aanmerking voor winkelvestiging en een vergelijkbare regel geldt voor horeca.

Brinkstraat en 't Oost worden gezien als aanloopgebied met een specifieke kenmerken. Niet de verblijfskwaliteit staat op de eerste plaats maar de bereikbaarheid. Andere winkels dan in het dorpscentrum zullen daarvan profiteren. In zijn uitwerking valt dit gebied overigens buiten het plangebied. Dit geldt eveneens voor het grootschalige detailhandelsgebied aan de Venekoterweg.

bedrijventerrein Venekoten-Noord (bedrijven cat. 1 – 3)

In tegenstelling tot de vigerende visie blijft Venekoten-Noord bestemd voor bedrijvigheid. In een bestemmingsplan of beheersverordening zullen de daarbij horende milieucontouren worden vastgesteld. De omgeving van het terrein zal daarvoor maatgevend zijn. De visiekaart geeft daarvoor aanwijzingen.

Gestreefd wordt naar een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit zowel in de openbare ruimte als van de bebouwen met bijbehorende ruimten. Speciale aandacht vraagt de voorzijde van de bebouwing. In de openbare ruimte wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de groenzone in de overgang naar het Haerenkwartier en de kwaliteit van Houtwal als entree van het centrum. De, na herstructurering vrijkomende ruimte op het bedrijfsterrein, gaat de gemeente actief inzetten in haar economisch ontwikkelingsbeleid, waarbij wisselwerking wordt gezocht met ECOMunity.

Bedrijventerrein met een gemengde functie (detailhandel in combinatie met bedrijven cat. 1 – 2)

Dit terrein vormt nu de rand van Venekoten-Noord en maakt onderdeel uit van de zogenoemde Kop van Venekoten. Het gebied begrenst de hoofdroute naar het centrum en dient ruimtelijk te worden opgewaardeerd. Er wordt gezocht naar een combinatie van ambachtelijke bedrijvigheid en een publieksgerichte functie daarvan. Deze publieksgerichte functie (detailhandel als onderdeel van de bedrijfsvoering) kan bijdragen aan de opwaardering van het centrum. Detailhandel in grootschalige producten, auto's, caravans en transportmiddelen moet hiervan worden uitgesloten evenals andere vormen van handel die grotendeels buiten plaatsvinden.

Begrenzing ontwikkelingsgebied wonen / zorg

Het Arrivaterrein heeft zijn functie verloren en verplaatsing van het aanliggende bedrijf Dengo is gewenst. Uitputtend onderzoek heeft aangetoond dat in deze tijd een ontwikkeling van detailhandel, met name supermarkten, op deze locatie niet gewenst is. Het exploiteren van nieuwe, grote formules op deze plek met een boven-regionale aantrekkingskracht is niet haalbaar gebleken. De locatie heeft veel ruimtelijke kwaliteiten en wordt daarom gereserveerd voor initiatieven in de sfeer van wonen al dan niet in combinatie met zorg. Als randvoorwaarde zal moeten gelden dat ook deze ontwikkeling bijdraagt aan het dorpse, landelijke imago van Oosterwolde. Hoogbouw is daarom uitgesloten en de ruimtelijke randvoorwaarden zullen vooraf in een beeldkwaliteitplan moeten worden vastgelegd.

te behouden stedenbouwkundige structuren:

- verkeer (hoofdontsluiting);
- busstation;
- water (route en cultuurhistorisch element);
- groen (samenhangende ruimtelijke structuur);
- voormalige trambaan (cultuurhistorisch).

Deze structuren zijn op de kaart expliciet ingetekend omdat ze bij de verdere uitwerking in project gelden als belangrijk ontwerppunt en als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling.

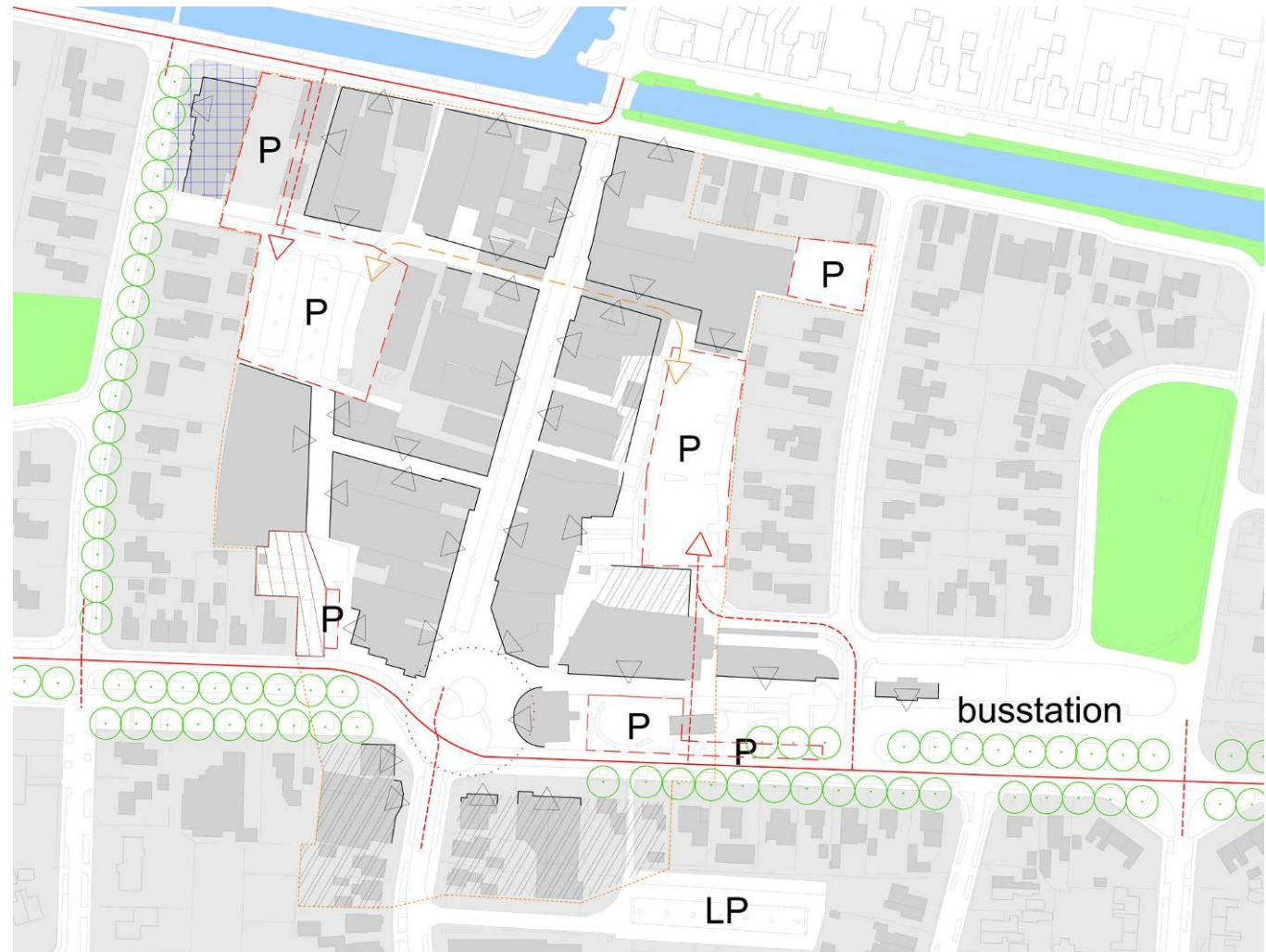
te ontwikkelen stedenbouwkundige structuren:

- landschap, park en groen;
- verkeer (parkeerroute en parkeerbereikbaarheid);
- steviger oriëntatie bebouwing;
- expeditieruimte bedrijfsterrein en bij de C1000

Deze structuren zijn op de kaart ingetekend omdat ze de samenhang laten zien tussen diverse uit te werken projecten in planonderdelen. Op de kaarten met deelgebieden komen deze structuren terug.

visiekaart Oosterwolde-Centrum / inclusief busstation

- Gevelorientatie
- > Winkelrouting
- Pleinvorming
- Kernwinkelgebied
- Water
- Groen
- Bebouwd gebied
- Bestaande bebouwing
- Fietsroute
- Groene ruggengraat
- P Parkeren centrum
- LP Lang parkeren
- △ Oriëntatie
- Beeldbepalende locatie
- Bedrijven categorie 1-3



4.5. toelichting op visiekaart centrum en busstation

kernwinkelgebied

De sfeer in een winkelgebied wordt in hoge mate bepaald door voldoende breedte van aanbod en sortiment en de kwaliteit van dienstverlening en klantbenadering. Maar er is meer nodig. De bereikbaarheid dient goed te zijn en de openbare ruimte dient uit te nodigen voor verblijf, maar ook de uitstraling van de gevels en de etalages speelt daarin een belangrijke rol. Kortom alle aspecten die het beeld en de aantrekkelijkheid van het kernwinkelgebied bepalen dienen met elkaar in overeenstemming te zijn: de neuzen van alle actoren dienen in dezelfde richting te staan en daar dient men naar te handelen. Wat wil en kun je zijn als winkelcentrum?

Teneinde de ambitie om de basiskwaliteiten van Oosterwolde, als centrum in het waardevolle landelijk gebied van Ooststellingwerf/ regio Zuidoost Fryslân, ten volle te benutten is gekozen om juist de dorps schaal-en-maat als leidraad te hanteren. Door de identiteit te ontleen aan de agrarische historie en handels- en ambachtsplek aan de Compagnonsvaart en trambaan (zakelijkheid en eenvoud) enerzijds en opvallende plekken die rijkdom en kwaliteit uitstralen anderzijds kunnen heldere keuzes worden gemaakt. Identiteit en dorpskwaliteiten worden vertaald naar een beeldkwaliteit voor de toekomst. Middels samenwerking in Oosterwolde Promotie en ondersteuning door de gemeente kan gedurende een overzichtelijk tijdpad de gewenste beeldkwaliteit worden behouden die van invloed is op de positionering, vormgeving en stoffering van de navolgende onderdelen..

parkeren

Op de visiekaart wordt als belangrijkste structurele ingreep voorgesteld om de vindbaarheid en de bereikbaarheid de twee belangrijkste parkeerterreinen in het centrum (Brugkampweg en Stipeplein) te optimaliseren en ze met elkaar te verbinden. Voor beide parkeerterreinen geldt dat de toegang verplaatst wordt naar de verkeershoofdstructuur rondom het centrum, waarmee de herkenbaarheid aanmerkelijk wordt verbeterd en tevens de druk op de omliggende woonomgeving wordt verminderd.

Uit de visiekaart blijkt dat voor beide ingrepen medewerking vereist is van private partijen:

- eigenaren van de locatie waarin momenteel Lidl is gevestigd, van het daar boven gelegen appartementen complex en van de horecagelegenheid NewYork-NewYork;
- eigenaren van de voormalige Rabobank (hoek Nanningaweg-Hoogegaardelaan) en pand Nanningaweg 7.

Een tweede belangrijke ingreep is het fysiek verbinden van de parkeerterreinen waardoor onderlinge uitwisseling mogelijk is en de parkeercapaciteit efficiënter wordt ingezet en de overlast van 'zoekverkeer' af neemt. Om deze ingreep te mogelijk te maken is eveneens aankoop van privaot onroerend goed noodzakelijk. Omdat hierdoor gunstige perspectieven ontstaan voor dit deel van het kernwinkelgebied, het winkelcircuit wordt immers hierdoor gesloten (8-tje kunnen lopen), wordt verwacht dat juist dat eigenaren en exploitanten hier in willen participeren.

Derde maatregel in relatie tot parkeren bestaat uit de aanwijzing van het parkeergebied voor langparkeren. Hiermee wordt de keuze gemaakt om door te gaan met het reeds ingezette beleid van een blauwe zone in het hart van het centrum en lang parkeren daarbuiten. Eventuele ruimte die bij reconstructie van het busstation beschikbaar komt, kan eveneens hiervoor worden ingezet.

expeditieverkeer

Het expeditieverkeer voor de supermarkten en de andere intensief te bevoorraden winkels wordt waar mogelijk gescheiden van het parkeerverkeer. Hiermee wordt de gevaarlijke situatie bij Stipe-zuid opgeheven. Voorstel is expeditie van C1000/ AH/ Hema te laten plaatsvinden via een aparte routing. Het parkeerterreintje ter plaatse wordt daarmee gereduceerd tot enkele plaatsen voor kort parkeren. De kwaliteit van de openbare ruimte neemt hiermee fors toe waardoor het aantrekkelijk wordt om er voorkanten van winkels te vestigen en het winkelcircuit (8-tje) verder te ontwikkelen. Ook voor de 'Lidl-locatie' zijn hiertoe voorstellen gedaan. De aanwijzingen op de kaart hebben een indicatief karakter.

versterking van de openbare ruimte

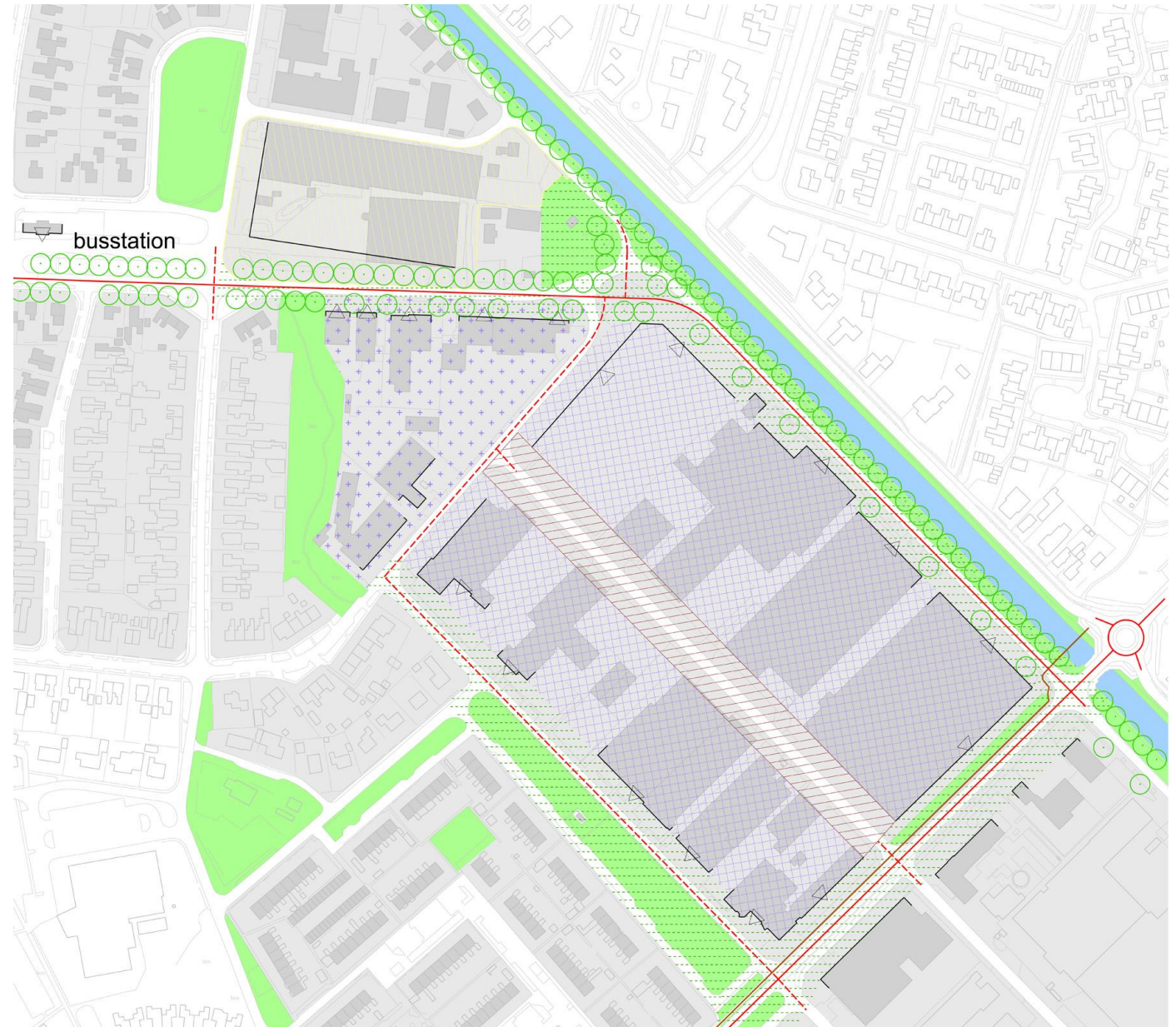
De realisatie van de verbinding tussen de beide parkeerterreinen vraagt gelijktijdig om ingrijpende maatregelen ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van zowel de parkeerterreinen als de verbindingen (stegen). De achterterreinen, ontvangstplekken voor de meeste bezoekers, bieden goede kansen om (samen met de aanzichten van het onroerend goed) een facelift te ondergaan. Het tweede aandachtgebied betreft het 13-Aprilplein. De horecaontwikkeling rond dit plein wordt als positief ervaren en verdient ondersteuning door een passende pleininrichting. Tevens dient onderzocht te worden of de weekmarkt naar deze plek kan worden verplaatst, rekening houdend met aspecten van milieuoverlast. Het busstation en de ruimtelijke inrichting van de omgeving is rommelig en zal verbeterd worden. Centraal blijft vooralsnog de functie van halte en overstapplaats. Niet uitgesloten wordt dat op de wat langere termijn de overstapfaciliteiten verplaatst kunnen worden, maar een goede halte in het centrum blijft een vereiste.

versterking ruimtelijke kwaliteit bebouwing

De gevelwanden zijn overwegend gericht op de Stationsstraat, Nanningaweg en de Passage terwijl juist de doorsteken en de 'achterzijden' aan de parkeerplaatsen als eersten door zeer veel bezoekers worden ervaren. De stegen zijn dan ook niet meer dan snelle doorsteken en de achterzijden hebben geen functies binnen het winkelaanbod. Het lopen van doorgaande 8-achtjes wordt hierdoor niet gestimuleerd. Ook in de Stationsstraat zijn verbeteringen in de winkelwand mogelijk waarbij meer eenduidigheid, zonder verlies van individualiteit van winkels, in gevelbehandeling het beeld rustiger maakt. Maar ook de gezamenlijke aanpak van de stegen, de achterzijden en de enkele restruimten tussen winkels in de Stationsstraat kan op relatief eenvoudige wijze leiden tot versterking van het totaalbeeld, daarmee tevens een sterk en eendrachtig signaal afgevend naar het brede publiek. Eerste overleg over deze 'mindsetting' vonden reeds met ondernemersplaats en dienen een vervolg te krijgen. Het gezamenlijk opstellen van een breed gedragen Beeldkwaliteitsplan maakt daar onderdeel van uit.

visiekaart Venekoten-Noord en Kop van Venekoten

-  Gevelorientatie
-  Winkelrouting
-  Pleinvorming
-  Kernwinkelgebied
-  Water
-  Groen
-  Bebouwd gebied
-  Bestaande bebouwing
-  Fietsroute
-  Groene ruggengraat
-  P Parkeren centrum
-  LP Lang parkeren
-  Oriëntatie
-  Beeldbepalende locatie
-  Bedrijven categorie 1-3



4.6. toelichting op visiekaart voor Venekoten-noord en Kop van Venekoten

stedenbouwkundige oriëntatie Venekoten-Noord

In deze visie is er voor gekozen om de stedenbouwkundige oriëntatie van het bedrijfsterrein te baseren op de oriëntatie van de huidige bedrijven en de daarbij behorende bebouwing. Dit betekent dat Houtwal en Hornleger, samen met Venekoterweg de voorkant van het bedrijfsterrein vormen. Hiermee wordt afgeweken van de vigerende structuurvisie waarin de Zoltstede zou worden opgewaardeerd tot hoofdtoegang van het centrum en daarmee dragende stedenbouwkundige structuur. De Zoltstede wordt expeditieruimte en de ontsluiting daarvan, via beide andere straten worden de gasten ontvangen.

- Houtwal vraagt om bijzondere aandacht, omdat het de hoofdroute naar het dorpscentrum vormt en omdat het een samenhangende stedenbouwkundige eenheid vormt met de Compagnonsvaart. In een uit te werken projectvoorstel zullen hiervoor ruimtelijke plannen worden opgesteld, waarbij ook de voorterreinen van de aanliggende bedrijven worden betrokken. Bij het inmiddels gesloopte bedrijf Jonge Poerink ligt een meer integrale reconstructie van het tracé voor de hand;
- Hornleger verdient een kwaliteitsslag zonder dat ingrijpende stedenbouwkundige maatregelen nodig zijn. Wel moet worden aangesloten bij de voorstellen van het Haerenkwartier tot herinrichting van de groenzone;
- inrichting van de Drie Stellingenweg is mede afhankelijk van een eventuele verplaatsing van het bedrijf Oenema en een herverdeling van de vrijkomende ruimte;
- inrichting van de zijde van de Venekoterweg maakt onderdeel uit van de integrale voorstellen voor de Venekoterweg.

versterking van de kwaliteit van de bebouwing

In samenhang met de uitwerking van de stedenbouwkundige oriëntatie van de verkeerstructuur en de daaraan gelegen bebouwing, zal voor de voorzijde (de representatieve zijde van de bebouwing) een visie op beeldkwaliteit worden opgesteld. Voor zover het gewenst is dat bestaande bedrijven het pand opknappen (meer dan achterstalling onderhoud) kan voor de realisatie van dit gewenste beeld een beroep worden gedaan op een bijdrage van de gemeente. Voor de locatie Jonge Poerink ligt het ambitieniveau hoger omdat deze locatie meerzijdig representatieve kanten heeft en de overgang vormt naar Kop van Venekoten. De gemeente en de eigenaar van de gronden hebben gezamenlijk besloten om de vervallen bebouwing in 2012 te slopen. Daarmee werd de inzet voor de herstructurering kenbaar gemaakt. Gemeente en ontwikkelaar hebben ook alle vertrouwen in een nieuwe invulling van deze locatie die in functie en uitstraling recht doet aan deze bijzondere plek.

zuidelijke bebouwingswand 13-Aprilstraat en de daar tegenover gelegen bomenrij

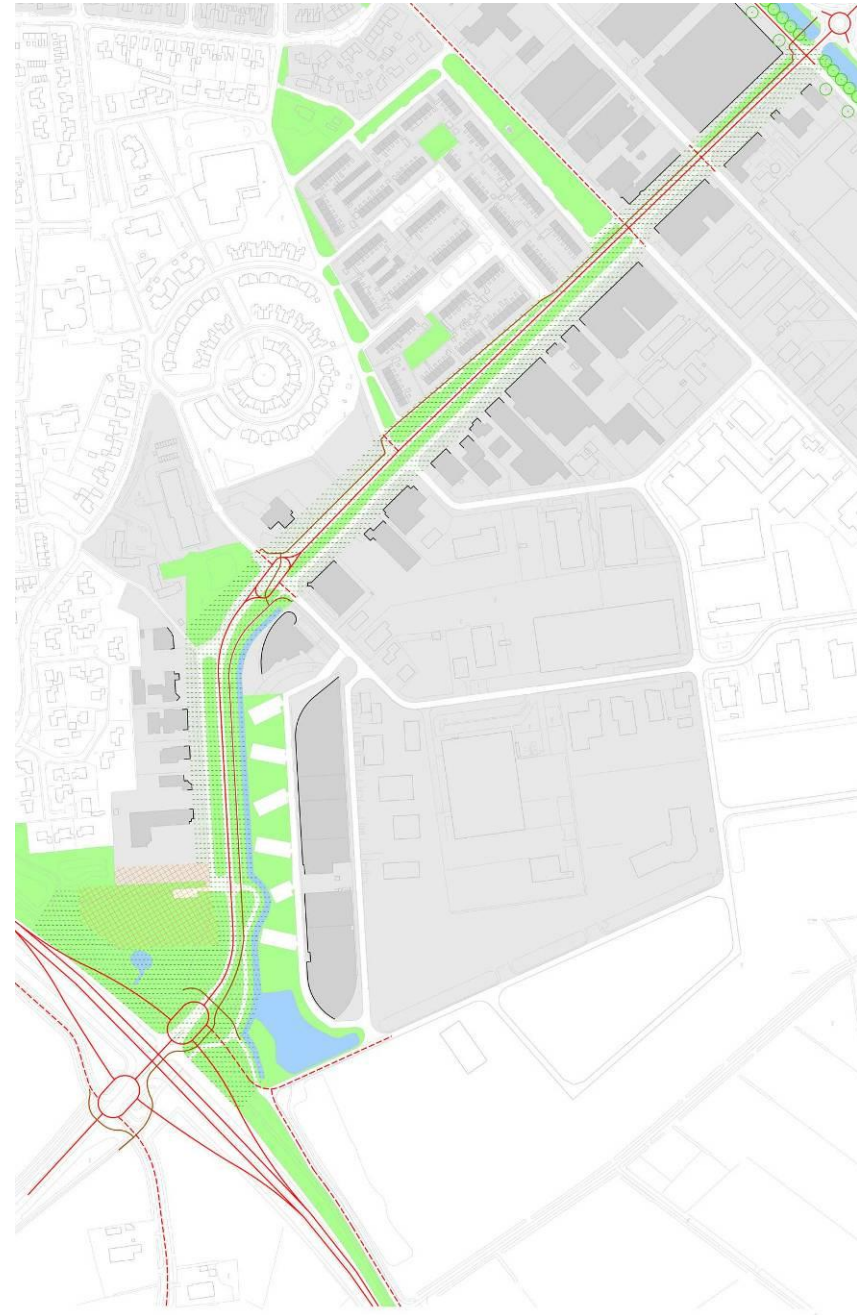
Slechts één bedrijf voldoet nu in functie en uitstraling aan het ambitiebeeld van deze visie. De inzet is dat een geleidelijke verandering van activiteit, samengaand met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van bebouwing en voorterrein, dit gebied transformeert tot een aanloopzone naar Oosterwolde-Centrum. De hiervoor genoemde verplaatsing van Oenema is hiertoe een goede eerste stap. De monumentale bomenrij aan de overzijde dient behouden te blijven, met dien verstande dat, afhankelijk van het plan voor een nieuwe invulling van de locaties Arriva en Dengo, de onderbeplanting fors kan worden gesaneerd.

herontwikkeling van het terrein Arriva en Dengo

Nadat onderzocht is of deze locatie zou moeten worden ingezet als nieuwe supermarktlocatie voor het centrumgebied, en nadat in deze visie de keuze gemaakt is om dit niet te doen, blijft deze bijzondere plek in het hart van het dorp beschikbaar voor een kwaliteitsimpuls in de vorm van een woongebied, al dan niet gecombineerd met een vorm van zorg. Desgewenst kan op den duur het aanliggende terrein van Talant onderdeel van deze ontwikkeling uitmaken. Een aandachtspunt is de huidige milieucontour van Venekoten-Noord die voor deze ontwikkeling zal moeten worden aangepast. Concrete voorstellen of plannen zijn er voor dit gebied nog niet, zolang geldt deze plek als een ruimtelijke reservering. De gemeente zal initiatieven uit de markt afwachten, om vervolgens gezamenlijk een kwaliteitsdocument uit te werken

visiekaart Venekoterweg

- Gevelorientatie
- Winkelrouting
- Pleinvorming
- Kernwinkelgebied
- Water
- Groen
- Bebouwd gebied
- Bestaande bebouwing
- Fietsroute
- Groene ruggengraat
- P Parkeren centrum
- LP Lang parkeren
- △ Oriëntatie
- Beeldbepalende locatie
- Bedrijven categorie 1-3



4.7. toelichting op visiekaart Venekoterweg

verkeersinrichting

Uit het vooronderzoek is gebleken dat slechts door een combinatie van maatregelen de gewenste accentuering van de bebouwde kom en het daarbij behorende rijgedrag kan worden gerealiseerd. Er is voldoende ruimte en aanleiding om te variëren met maatregelen om daarin een optimum te vinden waarin alle belangen gediend worden. Dit betekent dat in de visie voldoende ruimte is om binnen varianten een keuze te maken. De keuze zal in een afweging bepaald worden door:

- aspecten van verkeersveiligheid en doorstroming;
- herkenbaarheid van de hoofdroutes naar ECOMunitypark, bedrijventerreinen, woonwijk en centrum;
- samenhang met de ruimtelijke inrichting van de omgeving;
- wijze waarop aanliggende bedrijven ontsloten worden en willen participeren in een integraal ruimtelijk beeld.
- Vooral nog wordt de problematiek bij de kruising Ploeggang opgelost door middel van een ovonde. De overige kruispunten blijven in de bestaande vorm functioneren, waarbij voor de kruising Houtwal nader wordt onderzocht of hier een shared-space oplossing en/of T-aansluiting eveneens soelaas kunnen bieden.
- het profiel tussen de banden zal, zoals in de huidige situatie, circa 7 meter bedragen zodat ook landbouwverkeer elkaar kan passeren;
- beoogd wordt om het doorgaande toeristisch/ utilitaire (nu fragmentarisch) fietspad als doorgaand en vrijliggend fietspad uit te voeren.

stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting

De visie legt vast dat voor de hele Venekoterweg tussen N381 en Compagnonsvaart een stedenbouwkundig en landschappelijk beeld wordt gerealiseerd dat refereert aan de gewenste dorpsidentiteit van Oosterwolde. Zo nodig komt dit beeld, afhankelijk van de mogelijkheden, stapsgewijs tot stand.

Speciale aandacht vragen:

- aansluiting van de inrichting rondom de N381 en Venekoten-Zuid
- overgang met het Haerenkwartier;
- presentatie van Venekoten-Noord;
- subtiele beïnvloeding van het rijgedrag op de Venkoterweg door specifieke inrichtingsmaatregelen;
- overgang naar voorterreinen van bedrijven die op de Venekoterweg zijn geïntegreerd;
- stevige individuele gebouwen rondom het kruispunt met de Kuunderhof - Ploeggang;
- afstemming met van de parkeerzone bij de winkelboulevard;
- wenselijkheid en inpassing van een restaurant / horecacentrum ten noordoosten van de dorpsentree;
- inrichting van de aansluiting Venkoterweg en Venekoten-Zuid op de N381.

4.8. projectenoverzicht

Teneinde inzicht kunnen verkrijgen in draagvlak voor de hiervoor beschreven visie zijn, in samenspraak met maatschappelijke vertegenwoordigers, ideeschetsen ontwikkeld die tijdens de inspraakprocedure getoond zijn toegelicht opdat men zich een beeld kan vormen van mogelijk oplossingsrichtingen. Deze ideeschetsen zijn voor de deelgebieden Oosterwolde-Centrum, Venekoten-Noord en Venekoterweg achterin deze rapportage opgenomen. Op basis van samenhangende problematiek en eigendomssituatie zijn op grond van praktische begrenzingen deelprojecten onderscheiden waarvoor afzonderlijke kostenramingen zijn opgesteld. Aldus is een 22-tal fysieke projecten onderscheiden en een 7-tal niet-fysieke. Hoewel deze deelprojecten in bijlage 'fysieke en niet-fysieke projecten' nader zijn geduid en ze als bases dienen voor nader overleg, kostenramingen en verdere uitwerking kunnen er geen rechten aan worden ontleend.

Oosterwolde-Centrum	Venekoten-Noord	Venekoterweg
1. entree Stipeplein	11. Houtwal	19. Venekoterweg verkeer
2. Stipeplein	12. Hornleger inclusief groenstrook	20. Venekoterweg fietspad
3. Stipeplein-Zuid	13. Zolstede	21. Venekoterweg omgeving
4. 13-Aprilstraat-Lidl	14. locatie Oenema	22. horecalocatie N381
5. p-terrein Brugkampstraat	15. locatie Jonge Poerink	
6. verbinding p-terreinen	16. beeldkwaliteitplan Venekoten-Noord	
7. 13-Aprilplein	17. 13-Aprilstraat Kop van Venekoten	
8. busstation	18. Arriva – Dengo Locatie	
9. scapinolocatie		
10. beeldkwaliteitplan centrum		

Versterken van de kwaliteiten van Oosterwolde is niet alleen afhankelijk van het uitvoeren van fysieke projecten. Het is minstens even belangrijk dat alle betrokkenen: winkeliers, horecaondernemers, overige ondernemers de handen ineen slaan en gezamenlijk en in samenwerking met de gemeente daadwerkelijk actie ondernemen om klanten, bezoekers en anderen te binden aan Oosterwolde. Oosterwolde dient zich in de toekomst ook daarin te onderscheiden waarbij de thema's zoals verwoord in de ambitie leidend zouden kunnen zijn:

- dorps, dus laagdrempelig met veel aandacht voor gastvrijheid en dienstverlening;
- natuurlijk centrum van de regio, dus ook dienstverlenend voor de kleine dorpen in de omgeving;
- liggend in de natuurlijke omgeving met een hoge ambitie voor duurzaamheid;
- onderdeel van een toeristische infrastructuur.

Omdat organiseren en arrangeren een belangrijk onderdeel uitmaakt van deze niet-fysieke projecten waarbij ondernemingsgeest en de creatieve inzet van kennis, kunde en middelen cruciaal is, ziet de gemeente hiertoe belangrijke rollen weggelegd voor de ondernemers- en bewonersorganisaties.

Ondermeer Oosterwolde Promotie en Commerciële Club Ooststellingwerf maar zeker ook wijkorganisaties, bewonerscollectieven en gelegenheidsorganisaties (voor bijv. evenementen) kunnen tegen het decor van Oosterwolde van zich laten spreken. Zij zullen de initiator moeten en kunnen zijn, waarbij de gemeente als gesprekspartner kan participeren. Het navolgende overzicht is niet uitputtend maar vormt een richtinggevende basis van waaruit, gaande het proces, nieuwe ideeën en initiatieven kunnen ontstaan.

23. Opwaarderen van de ruimtelijke kwaliteit van de panden in het centrum met aandacht voor de reclame-uitingen, presentatie van etalages en puien en presentatie van het centrum als geheel.

24. Gezamenlijk organiseren van acties en activiteiten ter versterking van het gewenste imago van Oosterwolde.

25. Ontwikkelen van een servicecentrum voor de bewoners van kleine kernen, bijvoorbeeld in de vorm van een digitaal portaal waarop de winkeliers in Oosterwolde zijn aangesloten, in combinatie met een bezorgdienst.

26. Realisatie van een bijzondere trekker/bezoekerscentrum (bijv. rondom het thema drop(fabricage)), met een mogelijke uitbouw naar bijvoorbeeld streekgebonden producten.

27. Wisselwerking en aansluiting bij de beeldvorming rondom ECommunity, daarmee duurzaam-denken-en-doen ook in de te herstructureren gebieden te realiseren en daarmee het duurzame imago van Oosterwolde uit te bouwen. Ondernemers en gemeente profileren zich hiermee.

28. In het kader van de verduurzaming gestart zoveel mogelijk daken op het bedrijfsterrein te benutten voor zonne-energie.

29. Bewoners van bijvoorbeeld het Haerenkwartier nog nadrukkelijker betrekken bij de transformatie die met de realisatie van het Masterplan wordt voorgestaan..



4.9. flexibiliteit

De, in dit Masterplan weergegeven en beschreven, visie vormt een samenhangend geheel met enerzijds concrete uitspraken over te behouden structuren en anderzijds over gewenste ontwikkelingen. Uitspraken hieromtrent worden bewust gedaan op een relatief hoog abstractieniveau zodat in de projectuitwerkingen dan ook ruimte blijft voor optimalisatie en mogelijkheden om publieke en private belangen op elkaar af te stemmen.

4.10. korte termijn acties

Door medewerking van de rijksoverheid is de gemeente in staat om vooruitlopend op het vaststellen van de visie, en vooruitlopend op de formele start van (deel)projecten, kansen te grijpen om alvast kleine maar belangrijke resultaten te boeken. Voorbeelden van dit 'laaghangend fruit' bestaan uit:

- sloop van opstallen Jonge Poerink;
- realisatie van buurttuin 'Kwartiertuin' in Haerenkwartier;
- verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het gemeentelijke pand aan de Houtwal, in combinatie met verhogen van de bouwkundige staat en verkoop aan een gegadigde.

4.11. mogelijkheid voor afwijking

In zijn ontwikkelingsrichting is deze visie helder. Wijziging daarvan is niet mogelijk zonder de mogelijke gevolgen voor andere aspecten in de visie in beeld te brengen en in een integrale afweging daarover te besluiten. Afwijkingen worden niet uitgesloten omdat de (nabije) toekomst niet is te voorspellen en er zich onverwachte kansen kunnen aandienen. Voor afwijkingen dienen dan ook vooraf spelregels te worden opgesteld zoals die hierna zijn omschreven:

1. De afwijking dient gemotiveerd te worden, bijvoorbeeld:
 - a. het voornemen zoals vastgelegd in de visie is uiteindelijk niet realiseerbaar gebleken;
 - b. externe omstandigheden (bijvoorbeeld economische) zijn ingrijpend veranderd;
 - c. er doet zich een onverwachte kans voor, die bijdraagt aan de ambities van deze visie.
2. De afwijking draagt bij aan de in dit Masterplan geformuleerde ambitie, bijvoorbeeld doordat deze::
 - a. bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het centrum;
 - b. bijdraagt aan de herstructurering van het bedrijfsterrein Venekoten-Noord;
 - c. hierdoor Oosterwolde beter zal fungeren als centrumdorp in de regio en bijdraagt aan de leefbaarheid van de kleine kernen;
3. De afwijking ondersteunt de integrale toeristisch recreatieve ontwikkeling van de gemeente.
4. De afwijking draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van Oosterwolde, bijvoorbeeld doordat:
 - a. versterking optreedt van de historisch ruimtelijke structuren;
 - b. de beeldkwaliteit van de openbare ruimte wordt verhoogd zoals vastgelegd in een nog uit te werken beeldkwaliteitplan
 - c. de beeldkwaliteit van de bebouwing wordt verhoogd, zoals vastgelegd in een nog uit te werken beeldkwaliteitplan.

5. financiële haalbaarheid

5.1 samenwerking met rijk en provincie

Bij de start van dit project was € 10 miljoen beschikbaar gesteld: € 5 miljoen door het rijk, € 3,2 miljoen door de provincie en € 1,8 miljoen door de gemeente. Het gemeentelijke aandeel was al vastgelegd in de kosten van aankopen als gevolg van de WVG en de gemaakte en te maken voorbereidingskosten. De bijdragen van het rijk en de provincie worden zouden zoveel mogelijk besteed worden aan concrete projecten.

Ook het provinciale aandeel is voor een deel gerelateerd aan concrete projectonderdelen en voor een ander deel aan vigerende of in voorbereiding zijnde subsidieregelingen.

Bij brief van 8 november 2011 hebben Gedeputeerde Staten aan ons College van Burgemeester en Wethouders medegedeeld dat in vervolg op de eerder afgesloten bestuurovereenkomst, naast de rijksfinanciering van € 5 miljoen, de provincie € 3,2 miljoen beschikbaar heeft gesteld voor het gemeentelijke project.

Van dit bedrag was reeds € 1.052.500 beschikbaar en is bij besluit van Provinciale Staten van 2 november 2011 aanvullend ter beschikking gesteld:

- € 1.250.000 ten behoeve van de revitalisatie van het oude bedrijfsterrein
- € 897.500 ten behoeve van de aanpak van de Venekoterweg

De reeds beschikbare bedragen, overeengekomen in de bestuurovereenkomst, waren:

- € 225.000 stimuleringsregeling aandachtsgebieden
- 25% van de kosten met een maximum van € 37.500 voor de bodemsanering Jonge Poering
- € 400.000 voor de realisatie van een ovonde bij de aansluiting op de N381
- € 240.000 voor de aankoop van het busstation
- € 300.000 voor de aankoop en herinrichting van het busstation
- 25% van de kosten, indicatief € 150.000 voor stadsvernieuwing (ISV-3)

5.2. verdeling beschikbaar budget

Aansluitend op de door de provincie vastgelegde budgetonderdelen en gelet op de zwaarte van de problematiek in het plangebied, staat de volgende indicatieve verdeling van de beschikbaar gestelde middelen voor ogen:

- € 4 miljoen: versterking van het dorpscentrum (incl. afspraken over het busstation)
- € 2,5 miljoen: herstructurering Venekoten-Noord (incl. sanering Jonge Poerink/ groenzone Haerenkwartier)
- € 2 miljoen: Venekoterweg (incl/ reservering aanpak Venekoterweg/ ovonde N381/ groenzone Haerenkwartier)
- € 0,5 miljoen: interne en externe voorbereidings- en plankosten

5.3. indicatie van te verwachten uitvoeringskosten van projecten

Op basis van voorlopige kostenramingen en aannames over de noodzakelijke verwervingen, wordt het plan met de in de bijlage beschreven deelprojecten, haalbaar geacht. Met de provincie is constructief overleg over de toedeling van de toegezegde provinciale bijdragen.

Kleine aanpassingen in de provinciale subsidieverordeningen lijken voldoende om de projecten voortkomend uit dit Masterplan integraal realiseerbaar te maken.

5.4. mogelijkheden aanvullende financiering

In het kader van ISV-3 is een extra tranche beschikbaar gekomen voor Zuidoost Fryslân waarbij Ooststellingwerf op 20% hiervan mag rekenen zodat € 500.000 aan extra dekkingsmiddelen beschikbaar is.

5.5. financiële regie op de uitvoering

De gemeentelijke beleidsdoelstelling vanuit deze structuurvisie vergt substantiële financiële inspanningen. Deels zullen deze samengaan met opbrengsten via de grondexploitatie zoals bijvoorbeeld bij verkoop van eerder, ter realisatie van de structuurvisie, aangekocht onroerend goed (ontwikkelingsprojecten).

Er worden investeringen gedaan om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en daar kunnen opbrengsten tegenover staan.

Bij het merendeel van de projecten is echter louter sprake van kosten zonder directe opbrengsten (investeringsprojecten). Investeringsprojecten kunnen noodzakelijk zijn om ontwikkelingsprojecten mogelijk te maken.

In die gevallen dient, op basis van de Grexwet, een deel van de kosten van het investeringsproject te worden verhaald op ontwikkelingsprojecten.

Per deelproject zal de mogelijkheid van 'kostenverhaal' worden onderzocht en indien nodig worden toegepast.

Uitgangspunt is dat we met marktpartijen om tafel gaan om te komen tot een (anterieure) overeenkomst over de kostenverdeling.

5.6. prioriteitstelling

Vooralsnog hoeven om financiële dekkingsredenen geen projecten te worden geschrapt. Wel dient een prioriteitstelling in de tijd te worden vastgesteld en een zorgvuldige toewijzing van (doel)middelen aan specifieke projecten te worden gemaakt. In hoofdlijnen ziet deze prioriteitstelling er als volgt uit:

lgemeen:

Vaststellen en implementeren van de projectorganisatie voor de uitwerking en de realisatie van de deelprojecten.
Opstellen van de beeldkwaliteitplannen

centrum:

prioriteit 1:

- herinrichting Stipeplein, verbetering van vindbaar- en bereikbaarheid daarvan en de daarmee samenhangende projecten.

prioriteit 2:

- herinrichting van parkeerterrein Brugkampstraat, verbetering van de vindbaar- en bereikbaarheid daarvan en uitbreiding parkeercapaciteit aan de 13-Aprilstraat.

prioriteit 3:

- realisatie van de verbinding tussen de beide parkeerterreinen en de daarmee samenhangende projecten.

intussen:

- aanpassing van het 13-Aprilplein
- aanpassing van het busstation

afhankelijk van de markt:

- herontwikkeling van de zuidzijde van de 13-Aprilstraat (scapinolocatie).

Venekoten-Noord:

prioriteit 1:

- aanpassing van de verkeerstructuur

intussen:

- herinrichting groenstrook grenzend aan Haerenkwartier
- verplaatsing Oenema

prioriteit 2:

- herontwikkeling van zuidzijde 13-Aprilstraat (bedrijven-detailhandel)

afhankelijk van de markt:

- herontwikkeling van locatie Jonge Poerink
- herontwikkeling van locatie Arriva-Dengo

Venekoterweg

- reconstructie van Venekoterweg in combinatie met de realisatie van het omgevingsplan

afhankelijk van de markt:

- ontwikkeling van horecalocatie N381.

5.7 ideeschetsen voor deelgebieden

ideeschets centrum.

resultaat van besprekingen in de klankbordgroep centrum

onderlegger voor raambegrotingen voor realisatie van deelprojecten

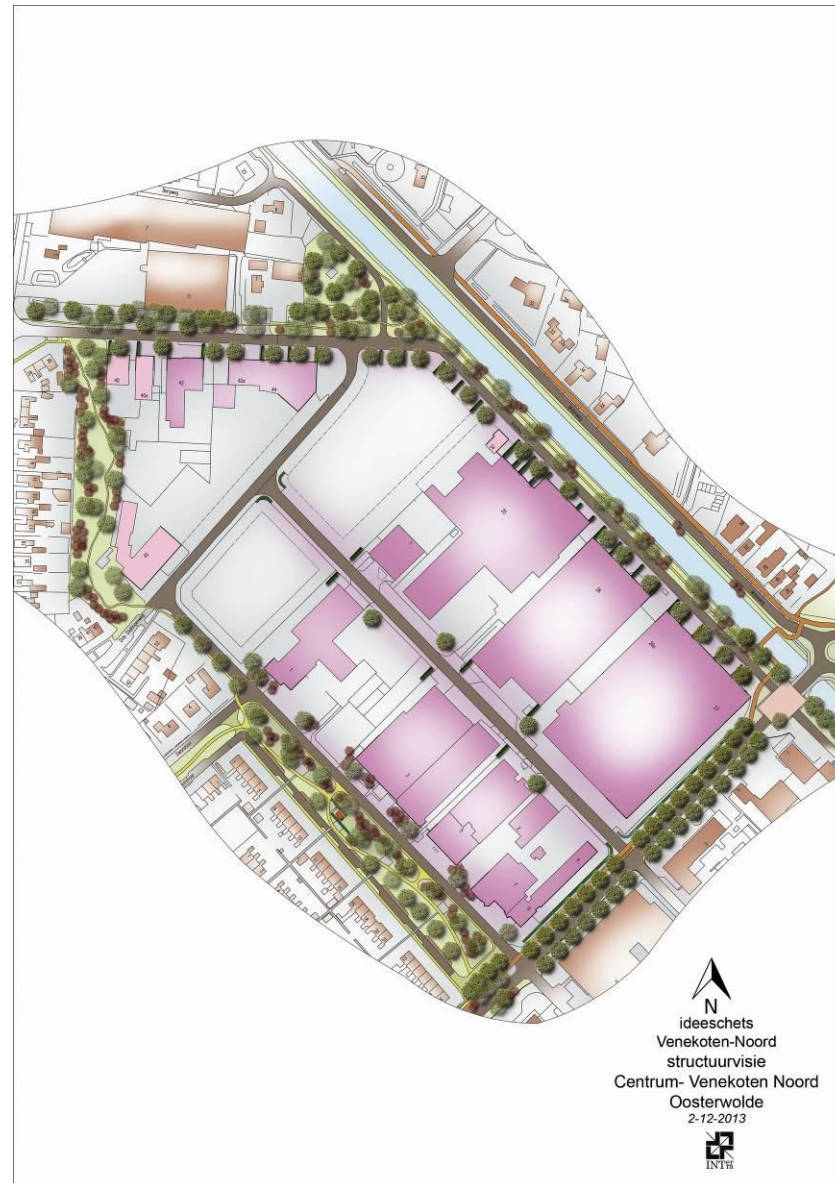


**alternatief
ideeschets omgeving
Newyork-Newyork**

ideeschets Venekoten-Noord

resultaat van besprekingen met
afvaardiging ondernemers
Venekoten-Noord

onderlegger voor
raambegrotingen voor realisatie
van deelprojecten



ideeschets Venekoterweg

resultaat van besprekingen
ambtelijke werkgroep provincie-
gemeente en bijeenkomst
ondernemers 23 oktober

onderlegger voor
raambegrotingen voor realisatie
van deelprojecten

