


Vroomshoop



Centrumvisie



Stedebouwkundig adviesbureau
Witpaard – partners 

Govert Flinckstraat 31 - Postbus 1158 - 8001 BD Zwolle - T (038) 421 68 00 - F (038) 421 07 37 - info@witpaard.nl - www.witpaard.nl

september 2007

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding en ambitie.....	4
1.2. Werkwijze.....	4
2. Analyse	6
2.1. Algemeen.....	6
2.2. Kennismaking met het plangebied.....	6
2.3. Beschrijving deelgebieden (quicksan-analyse).....	6
2.4. Verkeer en parkeren.....	9
2.5. Detailhandel.....	9
2.6. Bedrijventerrein (milieu).....	10
2.7. Wonen.....	10
2.8. Marktinventarisatie.....	10
2.9. SWOT-analyse.....	11
3. Ruimtelijke visie	12
3.1. Algemeen.....	12
3.1.1. Ambitieniveau.....	12
3.1.2. Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	12
3.1.3. Deelgebieden.....	13
3.2. Onderzoeksaspecten.....	16
3.2.1. Geluid.....	16
3.2.2. Bodem.....	16
3.2.3. Externe veiligheid.....	17
3.2.4. Uitvoerbaarheid.....	18
4. Visiekaart	20
5. Inspraak en overleg	23
5.1. Inspraak.....	23
5.2. Overleg.....	23

Algemeen

Het centrum van Vroomshoop zal de komende jaren transformeren tot een compleet en compact centrum met een breed voorzieningenniveau. Een economisch gezond centrum waar het goed wonen en prettig verblijven is en met een uitgebreid voorzieningenniveau op het gebied van detailhandel, zorg, welzijn, cultuur en sport, is hierbij het einddoel. Nu zijn delen van het centrum nog rommelig, onaantrekkelijk en onsamenhangend. Vooral de spreiding van de winkels is hierbij een belangrijke factor. Er is ook een aantal plekken in het centrum, vooral ten zuiden van de Julianastraat, waar locaties vrijkomen om plaats te maken voor nieuwe ontwikkelingen.

De kwaliteitsimpuls die noodzakelijk is om tot transformatie van het centrumgebied te komen, wordt beschreven in deze Centrumvisie, die is opgebouwd uit visie, interactie en onderzoek. In de Centrumvisie wordt inzicht gegeven in de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het centrum van Vroomshoop (ruwweg tussen de Hammerstraat en het Julianaplein) en het gebied ten westen van de spoorlijn. De belangrijkste gedachte in de Centrumvisie is dat het centrum compact en compleet moet zijn en dat er een duidelijke samenhang te vinden is. In de Centrumvisie ligt dan ook de nadruk op het bundelen en combineren van verschillende functies, waardoor een vitaal centrum kan ontstaan met voorzieningen voor jong en oud.

De voorgestelde maatregelen in de Centrumvisie zijn haalbaar en uitvoerbaar; tijdens het proces is tegelijk gerekend en getekend. Naast het doorrekenen van de plannen (sloop, herinrichting en nieuwbouw) zijn in dit traject ook marktpartijen en belanghebbenden betrokken om ideeën en wensen aan te dragen, aangezien investeringen uit de markt immers noodzakelijk zijn om de verschillende ingrepen te realiseren. Realisatie van de Centrumvisie betekent dat diverse functies verplaatst zullen moeten worden. Het verplaatsen van de Kennedyschool is hierbij cruciaal. Daarnaast dient een zorgvuldig uitvoeringstraject te worden ingezet, waarbij de opeenvolgende verplaatsingen en nieuwbouw optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

De belangrijkste ontwikkelingen en veranderingen zijn hieronder weergegeven:

Concentratie van winkels

De winkels die nu nog aan het Linderflier zijn gelegen, krijgen een nieuw, hoogwaardig onderkomen in een nieuw gebouw op de hoek van het spoor en de Julianastraat dat voorzien is van een groot parkeerterrein. Op deze locatie is nu de Kennedyschool gehuisvest. Verplaatsing van deze school is noodzakelijk om de concentratie van detailhandel op deze plek mogelijk te maken. Boven de winkels komen appartementen.

Nieuwe woonclusters

Ten westen van Het Flierborgh en de kerk wordt het accent gelegd op wonen en gezondheid/maatschappelijke doeleinden. Wat betreft het wonen gaat het hierbij om zowel grondgebonden woningen als appartementen (met daaronder parkeren). Ook ten oosten van het Flierborgh wordt woonruimte gerealiseerd. Op de begane grond vindt nieuwbouw plaats ten behoe-

ve van (onder meer) de te verplaatsen Kennedyschool, daarboven kunnen appartementen worden gerealiseerd.

Sporthal

De huidige sporthal zal worden uitgebreid waarbij naast sportvoorzieningen ook ruimte gevonden kan worden voor andere voorzieningen op het gebied van jeugd, welzijn, cultuur en horeca.

Spoorzone

Ten westen van het spoor en ten zuiden van de sporthal zal ruimte worden geboden voor kleinschalige bedrijvigheid. Aan de noordzijde van deze strook kan daarnaast ook parkeren worden ondergebracht.

Aan de overzijde van het spoor (oostzijde) zal na de herinrichting een parkachtige ruimte ontstaan met woonbebouwing in twee bouwlagen. Hier kunnen bijvoorbeeld studio's voor jongeren en starters op de woningmarkt gerealiseerd worden.

Werk/wooncombinaties aan het Linderflier

Op de plaats waar nu C1000, Scapino, Lidl en Action staan kunnen werk-woonlocaties worden ontwikkeld, waarbij de nadruk ligt op het werken en hieraan gekoppeld bedrijfswoningen kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een overgangsgebied tussen het centrum en het bedrijventerrein.

Groen

Het groen rondom Het Flierborgh en De Lindenborgh zal een parkachtige sfeer krijgen zodat het gebied meer samenhang en een aantrekkelijke uitstraling krijgt.

Fietsroute

Er komt een nieuwe, groene fietsroute vanaf de spoorwegovergang naar het Linderflier langs het woonzorgcomplex.

Wanneer de verschillende onderdelen uit de Centrumvisie zijn gerealiseerd zijn de volgende functies toegevoegd dan wel verplaatst binnen het plangebied:

- ♦ *school/scholen, gezondheidscentrum (waarin ook andere maatschappelijke functies kunnen worden ondergebracht);*
- ♦ *detailhandel met parkeervoorzieningen;*
- ♦ *een uitgebreide sporthal die ruimte biedt aan voorzieningen op het gebied van sport, jeugd, cultuur en horeca;*
- ♦ *woningen voor diverse doelgroepen (grondgebonden en appartementen, al dan niet in combinatie met zorg);*
- ♦ *werk/wooncombinaties.*
- ♦ *kleinschalige bedrijvigheid*

Bovendien is op een aantal locaties de openbare ruimte versterkt:

- ♦ *een parkachtige ruimte rondom Het Flierborgh en De Lindenborgh,*
- ♦ *het Julianaplein (nadruk op verblijfsgebied);*
- ♦ *de Hammerstraat (nadruk op fietser en voetganger);*
- ♦ *de spoorzone (parkachtige, groene long);*
- ♦ *de Kon. Beatrixlaan en Julianastraat (vergroenen).*



1.1. Aanleiding en ambitie

De gemeente Twenterand wil het centrum van Vroomshoop een kwaliteitsimpuls geven zodat er een sterk, aantrekkelijk en functioneel centrumgebied ontstaat dat op langere termijn zal voldoen aan de eisen van de tijd.

De uitvoering van de Centrumvisie betekent niet alleen dat er nieuwe bebouwing wordt toegevoegd aan het centrum, maar dat er tevens kansen ontstaan om een impuls te geven aan de sociale samenhang in Vroomshoop in het algemeen en het centrum in het bijzonder. Vooral het op integrale wijze versterken van het centrum (op het gebied van wonen, zorg, welzijn, sport, cultuur, werken en detailhandel) zal het gebied een impuls geven.

In de Centrumvisie wordt inzicht gegeven in de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het centrum van Vroomshoop (ruwweg tussen de Hammerstraat en het Julianaplein) en het gebied ten westen van de spoorlijn.

Naast het in beeld brengen van ontwikkelingsmogelijkheden in het plangebied en het bieden van mogelijkheden om de ruimtelijke, functionele en sociale structuur te versterken, is met name de financiële haalbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang om de voorgenomen kwaliteitsimpuls daadwerkelijk te kunnen realiseren. Daarom is gedurende het proces, parallel aan de ruimtelijke visie een traject gevolgd waarbij de globale haalbaarheid van de voorgenomen ingrepen is getoetst.

Naast het doorrekenen van de plannen (sloop, herinrichting en nieuwbouw) zijn in dit traject ook marktpartijen en belanghebbenden betrokken om ideeën en wensen aan te dragen, aangezien investeringen uit de markt immers noodzakelijk zijn om de verschillende ingrepen te realiseren.

Het opstellen van de Centrumvisie voor Vroomshoop past binnen het gemeentelijke streven om te komen tot een kernontwikkelingsvisie. Vooruitlopend op deze visie is ervoor gekozen om voor het centrum een aparte visie op te stellen, die te zijner tijd kan worden geïntegreerd in de kernontwikkelingsvisie.

1.2. Werkwijze

De Centrumvisie voor Vroomshoop is totstandgekomen door middel van een interactief proces met als basis een (veld- en beleids)inventarisatie en de koppeling met de financiële haalbaarheid.

Op 12 mei 2005 heeft een brainstormsessie met raadsleden plaatsgevonden in het gemeentehuis te Vriezenveen. Deze bijeenkomst had het karakter van een informele brainstormavond met als doel zoveel mogelijk knelpunten, kansen, ideeën en wensen vanuit de raad te genereren. De avond bestond uit een tweetal onderdelen, een sterkte-zwakte-analyse en een discussieronde. Op 18 mei 2005 heeft een vergelijkbare brainstormsessie plaatsgevonden met een groot aantal ambtenaren van de gemeente.

Verder is gedurende het proces regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg gevoerd waardoor de uiteindelijke visie voor de betrokkenen een duidelijk herkenbaar product is. De visie op de gewenste ontwikkeling van het plangebied is aan de hand van de analyse en de hiervoor genoemde interactieve bijeenkomsten onder begeleiding van de projectgroep en de stuurgroep

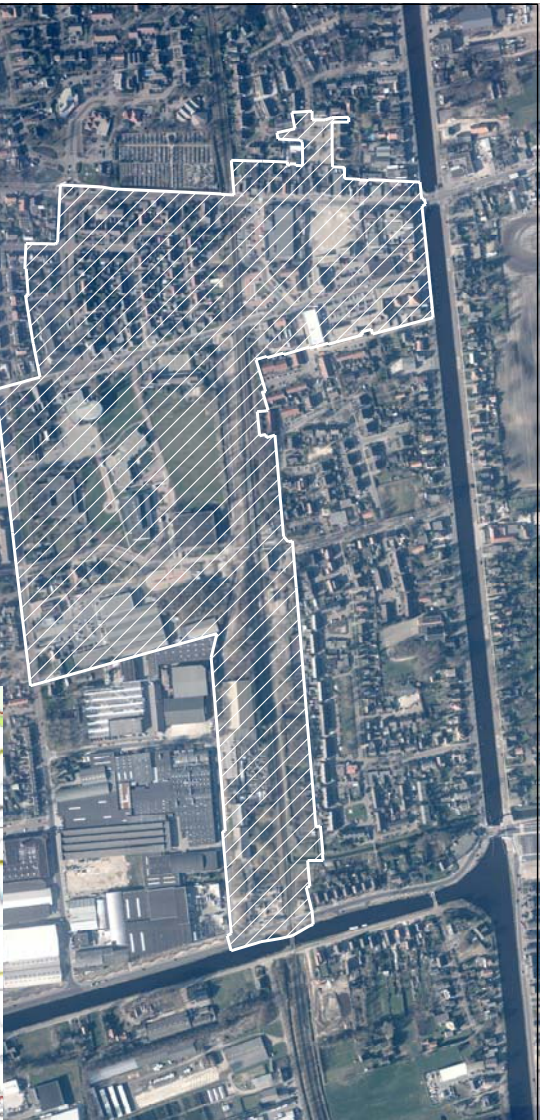
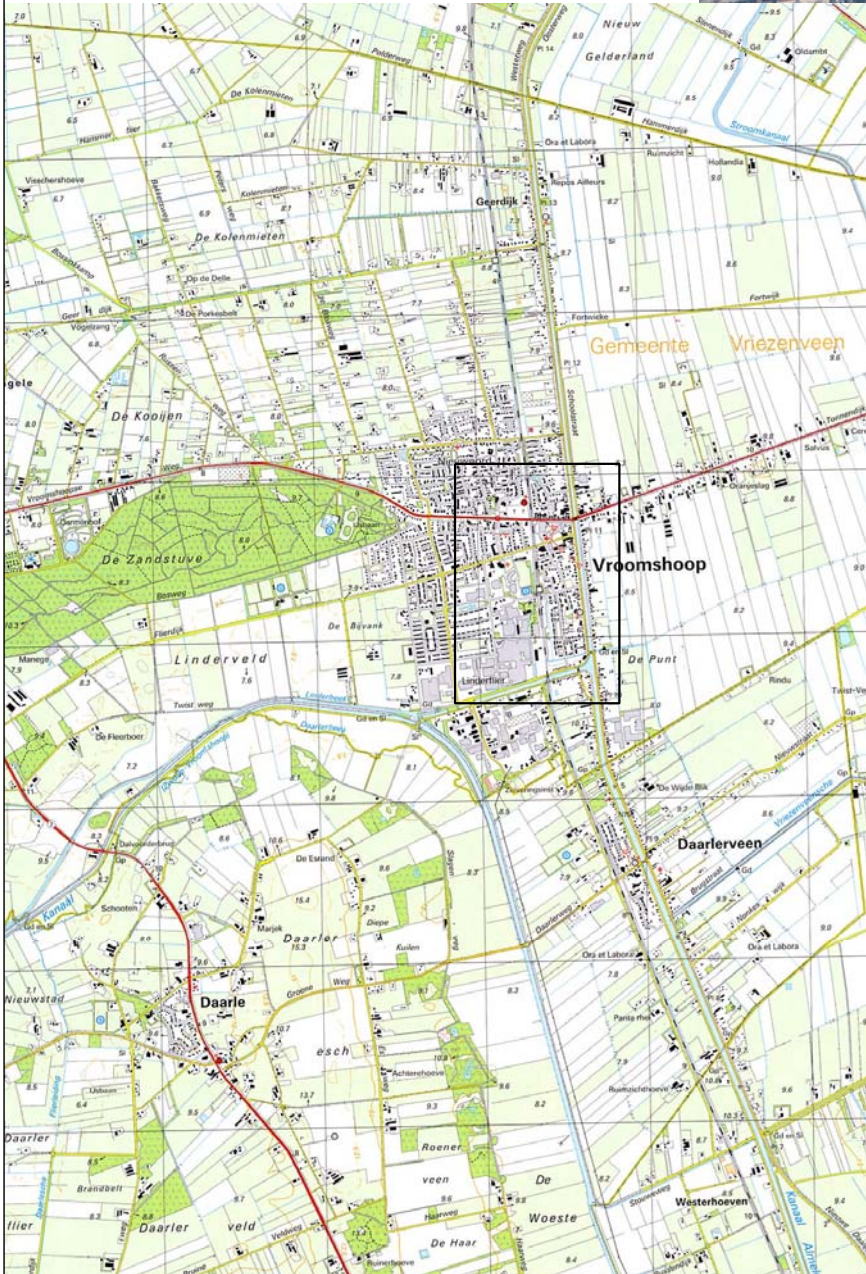
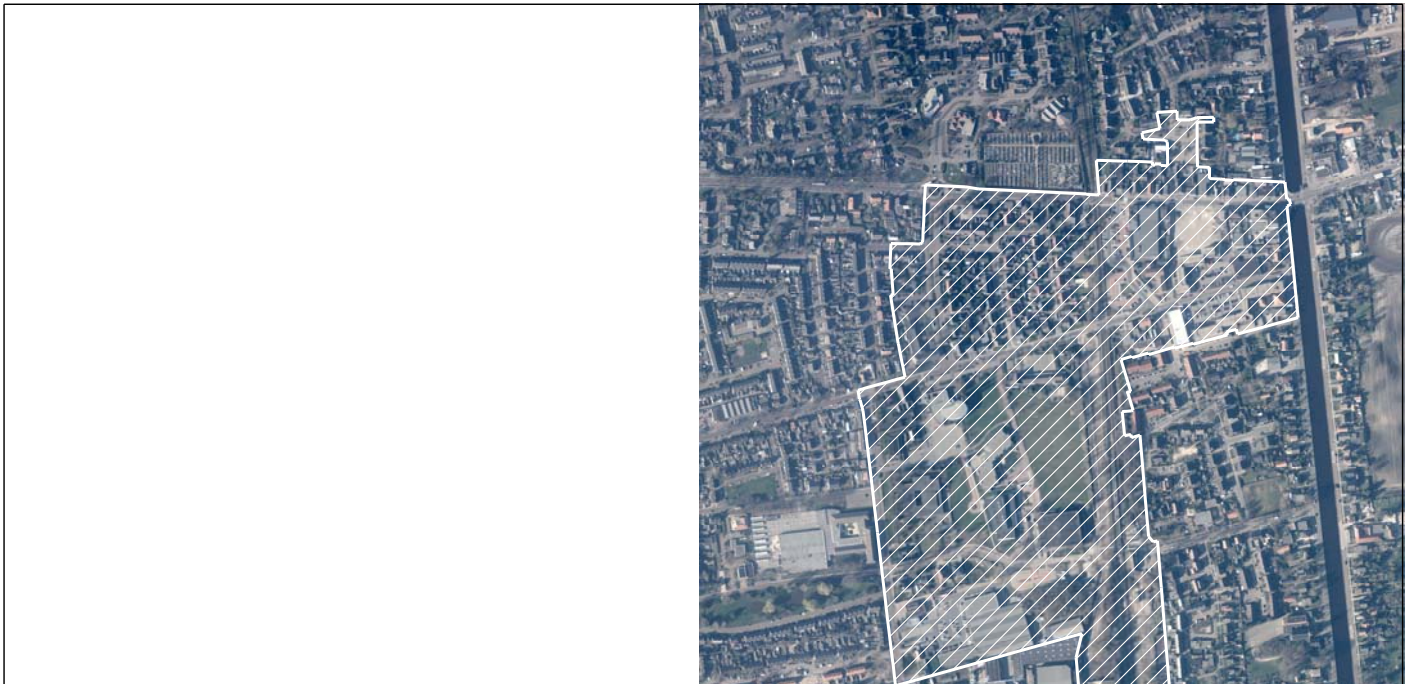
Stedelijke Vernieuwing tot stand gekomen. De breed samengestelde projectgroep bestond uit ambtelijke medewerkers vanuit diverse disciplines (onder meer stedenbouw, ruimtelijke ordening, verkeer, milieu, onderwijs, economie, zorg, welzijn, financiën).

Verder is met een aantal belanghebbenden in het plangebied een oriënterend gesprek gevoerd, enerzijds om inzicht te krijgen in de knelpunten en wensen en anderzijds ten behoeve van het creëren van draagvlak voor de plannen.

Voor de (beleids)analyse is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- *Woonvisie gemeente Twenterand (februari 2003.)*
- *Structuurvisie Vroomshoop (januari 1999).*
- *Eindrapport "Investeringsbudget stedelijke vernieuwing gemeente Vriezenveen" (september 2001).*
- *Meerjarenprogramma Stedelijke vernieuwing (januari 2005).*
- *Sportvisie (2003).*
- *Jeugdnota (2004).*
- *Bredeschoolvisie (2005).*
- *Sociaal economische visie (mei 2002).*
- *Werken aan sociale kwaliteit (2003).*
- *Strategienota (december 2001).*
- *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (maart 2004).*
- *Toeristisch beleidsplan (december 2004).*
- *Welstandnota (2004).*
- *Nota volksgezondheid (januari 2005).*
- *Visie op het wonen en welzijn en zorg in de toekomst in het dorp Vroomshoop (mei 2005).*
- *Milieubeleidsplan (september 2004).*
- *Detailhandelsstructuurvisie en plan van aanpak (december 2003).*

De resultaten van het formele inspraaktraject zijn in deze Centrumvisie waar nodig verwerkt. De resultaten van inspraak en overleg zijn in een separate bijlage bij de gemeente in te zien.



plotdatum: 07-12-05

tek.nr. TW001AA

afbeelding 1

SITUERING PLANGEBIED



2.1. Algemeen

Het plangebied is geanalyseerd met behulp van een (veld)inventarisatie. Ten behoeve van de analyse is tevens gebruik gemaakt van bestaande onderzoeksgegevens en beleidsstukken. Tenslotte hebben ook de brainstormsessies met de raad en ambtelijke medewerkers en de gesprekken met belanghebbenden in het plangebied bouwstenen aangedragen voor de analyse.

2.2. Kennismaking met het plangebied

Vroomshoop ligt ongeveer vijf kilometer ten oosten van Den Ham en vijf kilometer ten noorden van Vriezenveen aan het kanaal Almelo-De Haandrik en de spoorlijn Mariëberg-Almelo. Vroomshoop heeft circa 9.100 inwoners en is halverwege de 19^e eeuw ontstaan. De eerste bewoners waren hoofdzakelijk veenarbeiders. Vroomshoop is van oudsher sterk op industriële bedrijvigheid gericht. Dit is af te lezen uit de bebouwingsstructuur, met veel voorzieningen voor bedrijvigheid. In de loop van de jaren heeft de kern diverse injecties gehad ter stimulering van de bedrijvigheid. De woonbebouwing bevindt zich evenals de bedrijvigheid ten westen van het kanaal Almelo-De Haandrik. De meeste recente uitbreidingen zowel voor woningen als bedrijven liggen aan de oostkant van dit kanaal.

Op de bijgevoegde afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven. Het plangebied bestaat uit het winkelcentrum van Vroomshoop (gebied tussen de Hammerstraat en het Julianaplein) en het gebied ten westen van de spoorlijn. Het gebied is dan ook groter dan het daadwerkelijke winkelcentrum; het (commerciële) dorpshart van Vroomshoop wordt gevormd door het in de jaren '80 gerealiseerde winkelcentrum aan het Julianaplein. Dit centrum ligt enigszins verscholen achter de Hammerstraat en is vanaf het kanaal het best bereikbaar via de Julianastraat. Oorspronkelijk had de Hammerstraat de belangrijkste winkelfunctie, maar door de ontwikkelingen rondom het Julianaplein is deze functie echter verzwakt. Ook langs het kanaal is detailhandel gevestigd. De winkelconcentratie aan het Linderflier met detailhandel in de food- en non-foodsector heeft eveneens een belangrijke winkelfunctie hoewel de locatie ten opzichte van het daadwerkelijke centrum excentrisch genoemd kan worden. De winkellocatie aan het Linderflier vormt, in combinatie met de zone langs het spoor, waar onder meer een tennishal en bedrijvigheid is gesitueerd, de zuidelijke begrenzing van het plangebied. In het noordwestelijk deel van het plangebied ligt tenslotte een woongebied. Naast een duidelijke woonfunctie zijn in dit gebied een school en een kantoor gesitueerd.

In algemene zin kan gesteld worden dat het plangebied momenteel weinig ruimtelijke samenhang en kwaliteit vertoont. Een sterk verspreid winkelaanbod, leegstand en een openbare ruimte die te wensen over laat, zijn bepalend voor de beleving van het gebied. In de volgende paragraaf wordt kort ingegaan op de sterke en zwakke punten en de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied.

2.3. Beschrijving deelgebieden (quickscan-analyse)

Het plangebied kan globaal worden opgedeeld in vier deelgebieden:

- ♦ *winkelcentrum ten oosten van de spoorlijn;*
- ♦ *ten westen van de spoorlijn: gebied rondom Oranjeplein en Stobbelaan;*
- ♦ *zone langs het spoor;*
- ♦ *woongebied tussen de Hammerweg en de Julianastraat ten westen van de spoorlijn.*



Ten oosten van de spoorlijn, het winkelhart

Het compacte winkelcentrum tussen de Hammerstraat (zuidzijde) en het Julianaplein is een sterk element in de structuur. Het gebied wordt aan de oostzijde begrensd door de winkels langs het kanaal.

Wel dient de inrichting van de openbare ruimte in het gebied op een aantal plekken verbeterd te worden. De wijze waarop de Koele (tussen Hammerstraat, Julianastraat en het spoor) is ingericht, kan hierbij als voorbeeld dienen. Aandachtspunt bij een eventuele herinrichting van het Julianaplein is de positie van de automobilist ten opzichte van de voetganger en fietser.

Bijzonder element in de ruimtelijke structuur van dit deelgebied is de situering van het kerkgebouw (met een gedeeltelijke woonfunctie) van de Gemeente des Heeren aan de Julianastraat temidden van een gebied met een overheersende winkelfunctie.

De Hammerstraat vormt in vele opzichten een aandachtspunt in de stedenbouwkundige structuur van Vroomshoop. Het karakter van een (te) brede, blijvend drukke, doorgaande weg waaraan met name aan de noordzijde de leegstaande panden opvallen, maakt de weg tot een onaantrekkelijke entree van het centrumgebied. Vooral de verblijfsfunctie, in relatie met de aanwezigheid van een groot aantal winkelveorzieningen, laat sterk te wensen over. Ook de kruising met de Hoofdstraat/Noorderweg en de brug over het Kanaal Almelo - De Haandrik vormt een verkeerskundig knelpunt.

Het nieuwbouwproject "Hart van Vroomshoop", met detailhandel en wonen in combinatie met parkeren, is een manier om dit deel van het centrum een kwaliteitsimpuls te geven.

Het Julianaplein, de Koele en het terrein ten noorden van de Hammerstraat vormen tezamen (naast het langsparkeren in de straten) het parkeeraanbod in het gebied. Het parkeerterrein ten noorden van de Hammerstraat ligt enigszins verscholen achter de Hammerstraat en wordt onvoldoende benut.

Ten westen van de spoorlijn

Ten opzichte van het gebied rondom het Julianaplein heeft dit deelgebied een meer open karakter. Het gebied maakt dan ook gevoelsmatig geen onderdeel uit van het dichter bebouwde (winkel)centrum. Doordat een aantal grotere elementen (kerk, sporthal, scholen, woonzorgcomplex, woongebied aan de Stobbelaan) zonder duidelijke onderlinge samenhang in de loop der jaren in de ruimte zijn geplaatst, wordt het gebied niet als een stedenbouwkundige eenheid ervaren. Ook de openbare ruimte vertoont nauwelijks samenhang en kwaliteit. Met name de verschillende richtingen in het gebied door de oriëntatie van de bebouwing maken de structuur slecht leesbaar.

In het gebied ten noorden van de Stobbelaan zijn momenteel een kerk, twee schoolgebouwen (waarvan één niet meer als zodanig in gebruik), een gymzaal, het cultureel centrum, een woonzorgcomplex en een paar woningen gesitueerd. Tussen het woonzorgcomplex en het spoor ligt een groene ruimte die als manifestatieterrein dienst doet. Het gebied leent zich, ook qua ligging, uitstekend voor een clustering van voorzieningen en functies op het gebied van zorg, welzijn, sport, onderwijs, cultuur en maatschappelijke dienstverlening. Op dit moment herbergt het



gebied een grote diversiteit aan maatschappelijke functies, maar ze zorgen niet voor onderlinge versterking. De locatie Kennedyschool, de voormalige MAVO en het culturele centrum (MCC) bieden mogelijkheden voor herontwikkeling (andere functies).

Ten zuiden van de Stobbelaan wordt het plangebied gedomineerd door de winkelfunctie en een zestal nieuwe vrijstaande woningen. Ruimtelijk en functioneel is het verplaatsen van de winkels in de richting van het winkelcentrum gewenst, zodat hier ruimte ontstaat voor een nieuwe invulling.

Behalve de geluidszones langs spoor en wegen dient bij de heroverweging van dit gebied aandacht besteed te worden aan de milieuocontouren vanuit het bedrijventerrein.

Spoorzone

De spoorlijn Almelo-Mariënberg vormt enerzijds een (psychologische) barrière in de ruimtelijke structuur, anderzijds vormt het gebied langs het spoor een (potentieel) waardevol groengebied dat momenteel onvoldoende toegankelijk is dan wel benut wordt. Het station van Vroomshoop ligt enigszins verscholen in het plangebied. Het station is ten opzichte van het (winkel)centrum ongunstig gesitueerd. De spoorlijn (deeluitmakend van de Agglolijn Twente) wordt gebruikt voor personenvervoer (tussen 6.15 uur en 22.15 uur vier maal per uur) en goederenvervoer (twee maal per dag).

In het zuidelijk deel van de spoorzone zijn diverse functies ondergebracht: een sporthal, een verenigingsgebouw (postduivenvereniging), een sport/recreatief centrum en een tweetal bedrijven. De ontsluiting van het sport/recreatief centrum en de bedrijven vindt plaats via de Havenstraat. Het gebied maakt een enigszins verwaarloosde indruk.

Bij het herontwikkelen van dit deel van het plangebied dat als een overgangszone fungeert tussen het bedrijventerrein en het woongebied ten oosten van de spoorlijn, kan ook aandacht worden besteed aan de relatie met het Zwolse kanaal.

Bij het eventueel realiseren van bebouwing langs het spoor dient (wat betreft de geluidsbelasting) rekening gehouden te worden met een bebouwingsvrije zone van 15 meter aan weerszijden van de spoorlijn.

Woongebied tussen Hammerstraat en Julianastraat

Het noordwestelijk deel van het plangebied, begrensd door de Koningin Beatrixlaan, de Hammerweg, de spoorlijn en de Julianastraat vormt het belangrijkste woongebied binnen het plangebied. Dit woongebied vormt een bijzondere ruimtelijke eenheid in het plangebied. De (voormalige) sociale structuur valt duidelijk af te lezen aan de bebouwing en de ruimtelijke structuur. Dit geeft het gebied een herkenbaar en authentiek karakter. In de noordwestelijk deel van dit gebied is een school gesitueerd. De verplaatsing van deze school naar een locatie buiten het plangebied betekent dat op deze locatie een andere functie kan worden gesitueerd.



2.4. Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt doorsneden door één belangrijke noord-zuidroute (Koningin Beatrixstraat-Linderflier) en twee oost-westverbindingen (Hammerweg/Hammerstraat) en Julianastraat. De verkeersstructuur in het centrum wordt gedomineerd door de doorgaande Hammerweg/Hammerstraat. De Julianastraat ontsluit het winkelcentrum van Vroomshoop dat grotendeels geconcentreerd ligt rondom het Julianaplein.

Het grootste knelpunt op het gebied van verkeer is de menging van verkeer en functies (wonen, winkels). Hierdoor ontstaat druk op de verkeersveiligheid en treedt geluidsoverlast op (bijvoorbeeld door laden/lossen). De Hammerstraat heeft een belangrijke verkeersfunctie en is ook als zodanig ingericht. Hierdoor laat de oversteekbaarheid van de Hammerstraat te wensen over. Ook wat betreft de verkeersveiligheid vormt de Hammerstraat een knelpunt; het wegvak vanaf het spoor tot aan de Tonnendijk staat dan ook te boek als VOC (verkeersonveilige concentratie). In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan wordt aangegeven dat de gemeente maatregelen moet treffen. Bij de verkeerskundige oplossing voor dit tracé geldt als uitgangspunt dat de Hammerstraat een beperkte verkeersfunctie zal blijven houden.

Het centrum kent wat betreft het parkeren een wisselend beeld; de Koele van Ensing heeft een moderne, eigentijdse inrichting en uitstraling, het Julianaplein en het parkeerterrein aan het Linderflier hebben een zwakke ruimtelijke kwaliteit en het parkeerterrein ten noorden van de Hammerstraat is qua ligging onaantrekkelijk en onder meer vanwege de excentrische ligging weinig effectief.

De huidige locatie van het station (halteplaats) is ten opzichte van het centrum niet optimaal. Zowel in de huidige situatie als in de toekomst, waarbij versterking van het centrum plaats zal vinden, is het op basis van ruimtelijke overwegingen wenselijk het station/de halteplaats in noordelijke richting te verplaatsen om beter aan te sluiten bij de centrumfuncties. Verplaatsing zou een verdere versterking van het centrum kunnen betekenen.

Wat betreft het langzaamverkeer verdient de fietsroute (inclusief tunnel) nabij het station en de fietsroute langs het spoor, mede uit oogpunt van sociale veiligheid, aandacht.

2.5. Detailhandel

De meeste winkelvoorzieningen zijn geconcentreerd in het gebied rond de Hammerstraat en het Julianaplein. Daarnaast is er een concentratie aan winkels aan het Linderflier met een grote hoeveelheid winkelvloeroppervlak in de food- en non-foodsector.

Het winkelcentrum van Vroomshoop kan worden getypeerd als een dorpscentrum (= voornamelijk boodschappen doen) met kenmerken van een gemakscentrum (=winkelen, aankoop niet-dagelijkse artikelen, recreatieve aspecten). De koopkrachtbinding is hoog, in de foodsector 93% en in de non-food 63%. Het relatief grote aanbod aan winkelvoorzieningen wordt gewaardeerd, Vroomshoop heeft een regiofunctie. Het verzorgingsaanbod in Vroomshoop heeft een belangrijke verzorgende functie voor de haar omringende plaatsen en kernen. De koopkrachttoevloeiing bedraagt maar liefst 40% van de totale omzet. De vloerproductiviteit is echter laag, hetgeen voornamelijk wordt veroorzaakt door het relatief lage inkomensniveau van de bevolking, waardoor de bestedingen achterblijven.



Voor Vroomshoop gaat de voorkeur uit naar een concentratie van trekkers op een locatie in het centrum van het dorp. Hoe completer en compacter het aanbod voor dagelijkse boodschappen, des te meer ruimte er is voor winkels in aanvullende recreatieve branches. Dit betekent dat het winkelcentrum Linderflier niet verder mag uitbreiden, waarbij de voorkeur er zelfs naar uitgaat dat de winkels verplaatst worden naar de omgeving van het daadwerkelijke centrumgebied. Voor dit centrum is het van belang dat de structuur wordt versterkt, de parkeercapaciteit bij de winkels wordt uitgebreid en de uitstraling van het winkelgebied wordt verbeterd.

Een betere verdeling dan wel clustering van detailhandel maar ook zorgvoorzieningen kan een impuls voor het centrum betekenen. Uitbreiding van detailhandel is echter niet gewenst.

2.6. Bedrijventerrein (milieu)

Het plangebied grenst aan de zuidzijde aan het bedrijventerrein Linderflier. Vooral de bedrijven die het dichtst tegen het plangebied liggen, zijn uit milieuoogpunt relevant dan wel maatgevend voor het plangebied.

Bij het realiseren van milieugevoelige functies ten noorden van de genoemde bedrijven dient rekening gehouden te worden met de afstand die in acht is genomen (en waarop de milieuvergunningen van de aangrenzende bedrijven zijn aangepast) ten opzichte de vrijstaande woningen aan de Stobbelaan. Een en ander betekent dat woningbouw (burgerwoningen) ter plaatse van de huidige detailhandelsconcentratie niet mogelijk is.

2.7. Wonen

In het plangebied is de woonfunctie relatief sterk vertegenwoordigd. Onder meer het woongebied in het noordwestelijk deel van het plangebied, het woonzorgcentrum Het Flierborgh en De Lindenborgh en appartementen boven de winkels maken het centrum van Vroomshoop tot een divers woongebied.

De opgaven op de woningmarkt in Twenterand zijn groot. De belangrijkste opgave is het kunnen voldoen aan de woonwensen van de huishoudens die in Twenterand willen (blijven) wonen. De grootste problemen zijn er voor ouderen, jongeren, gehandicapten en huishoudens die een kwalitatieve verbetering van hun woonsituatie willen (doorstroom naar koop en aantrekkelijke, duurdere koopwoningen). Oplossingen moeten gezocht worden in het bevorderen van de doorstroming door middel van het uitbreiden van de woningvoorraad en het transformeren van minder gewilde naar gewilde woningtypen.

Er is een groot tekort in de gemeente aan appartementen met lift en seniorenwoningen in het huursegment. Vanwege de grote behoefte aan seniorenwoningen zijn vooral locaties in en nabij de centra van de kernen gewenst.

Wat betreft het wonen wordt de nadruk gelegd op (aan zorg gerelateerde) ouderenwoningen en jongerenhuisvesting.

2.8. Marktinventarisatie

Met een aantal belanghebbenden in het gebied is een verkennend gesprek gevoerd waarbij de huidige situatie, eventuele knelpunten en ideeën voor eventuele herontwikkeling aanbod zijn gekomen. Op basis van de gesprekken kan worden geconcludeerd dat er een grote bereidheid tot meedenken en investeren is onder de belanghebbenden in het gebied.



Op basis van de gesprekken kan het volgende worden geconcludeerd:

- ♦ *verplaatsing van de scholen in het gebied is mogelijk;*
- ♦ *combineren van verschillende functies (cultuur/zorg/welzijn/sport) is wenselijk;*
- ♦ *verplaatsing van de winkels aan het Linderflier vormt een meerwaarde voor Vroomshoop.*

2.9. SWOT-analyse

Op basis van de eerder beschreven analyse kan onderstaande SWOT-analyse worden gedestilleerd.

SWOT-analyse

Plangebied Centrumvisie Vroomshoop	
Sterk	Zwak
<ul style="list-style-type: none"> ♦ openheid, kleinschaligheid (Oranjeplein en omgeving); ♦ mogelijkheid tot parkeren nabij winkels; ♦ inrichting parkeerterrein Koele van Ensing; ♦ aanbod (winkel)voorzieningen; ♦ aanbod woonmilieus. 	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Hammerstraat (onsamenhangend, leegstand, verkeer); ♦ spoorzone (rommelig, onsamenhangend); ♦ ontbreken heldere ruimtelijke structuur (Oranjeplein en omgeving); ♦ onvoldoende parkeerruimte; ♦ situering functies/bebouwing (Oranjeplein en omgeving); ♦ parkeerterrein ten noorden van Hammerstraat; ♦ ontbreken horeca/terrassen.
Kans	Bedreiging
<ul style="list-style-type: none"> ♦ verplaatsen station; ♦ herinrichting openbare ruimte (Julianaplein en omgeving); ♦ gebruik uniforme materialen; ♦ verplaatsing/clustering detailhandel; ♦ creëren duidelijke groenstructuur; ♦ clustering voorzieningen/functies; ♦ ruimte voor divers binnenstedelijk woonprogramma; ♦ verbetering oversteekbaarheid Hammerstraat; ♦ betere huisvesting cultuur/welzijn/onderwijs; ♦ locatie Kennedyschool (herontwikkeling). 	<ul style="list-style-type: none"> ♦ toevoeging detailhandel; ♦ toename parkeerdruk; ♦ uitholling centrumgebied door te grote spreiding van (winkel)voorzieningen.

3.

Ruimtelijke visie

3.1. Algemeen

De ruimtelijke visie op het centrum van Vroomshoop is deels geïnspireerd door het interactief proces dat gevoerd is (brainstormsessies) en deels op de ruimtelijk-stedenbouwkundige analyse die voor het gebied is uitgevoerd.

Tijdens de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan voor het plangebied is niet alleen getekend maar ook gerekend, waardoor ruimtelijke kwaliteit en de haalbaarheid van het plan in samenhang konden worden ontwikkeld.

3.1.1. Ambitieniveau

De gemeente Twenterand beoogt met de Centrumvisie het centrum van Vroomshoop een kwaliteitsimpuls te geven. Het centrum van Vroomshoop dient compact, compleet en (sociaal) samenhangend te zijn. Hierbij is de bereikbaarheid van de verschillende (winkel)voorzieningen van groot belang alsmede de ruimtelijke kwaliteit. Structuur, functies en de inrichting van de openbare ruimte dienen optimaal op elkaar afgestemd te zijn.

Het centrum van Vroomshoop heeft het karakter van een boodschappencentrum. Door middel van het toevoegen van functies aan dit gebied (zorg, onderwijs, welzijn, cultuur) en het versterken van bestaande winkelfuncties in combinatie met een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte kan een boodschappencentrum-plus worden gerealiseerd, zodat de lokale functie van Vroomshoop en daarmee het draagvlak voor voorzieningen wordt versterkt. Deze 'plus' betekent ook dat het centrum van Vroomshoop een belangrijke rol speelt in de sociale structuur in het dorp. Immers, verblijven, ontmoeten en ontspannen zijn eveneens belangrijke centrumfuncties.

3.1.2. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Algemeen

Centraal thema bij het herschikken van functies is concentratie. Een compact (winkel)hart van Vroomshoop betekent een versterking van Vroomshoop als boodschappencentrum. Daarnaast ambieert Vroomshoop een hoog voorzieningenniveau op het gebied van cultuur, zorg, welzijn en sport. Bij de herschikking van functies dient rekening gehouden te worden met een aantal gegevens: de kerk, het woonzorgcomplex de woningen langs de Stobbelaan en de afstanden die in acht dienen te worden genomen met betrekking tot het spoor, de wegen en het bedrijfsterrain.

Het plangebied bevat naast winkels en andere voorzieningen ook verschillende vormen van wonen voor verschillende doelgroepen: eengezinswoningen, appartementen, woningen voor jongeren en een combinatie van wonen en zorg.

Verbindingen

In een centrumgebied zijn goede verbindingen essentieel. Bezoekers van het centrum moeten via korte, heldere looplijnen de verschillende (winkel)voorzieningen snel kunnen bereiken. Voor een plaats met de omvang en functie van Vroomshoop is de positie van de automobilist eveneens van belang. Bereikbare winkels, voldoende parkeergelegenheid en logische routes zijn noodzakelijk om Vroomshoop als boodschappencentrum te laten functioneren.

Openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte kan bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke structuur. Het accentueren van belangrijke lijnen door middel van groen is hierbij een middel. Groen kan ook een bufferende en afscherpende werking hebben, bijvoorbeeld bij de overgang van het plangebied naar het bedrijventerrein. De spoorzone met een overwegend groen karakter vormt hierbij een belangrijk structuurbepalend element waarbinnen nieuwe functies, ruimtelijk gezien, tot de mogelijkheden behoren.

3.1.3. Deelgebieden

De gewenste inrichting en herontwikkeling zijn op de Visiekaart weergegeven.

Versterking kernwinkelgebied

Om een sterkere concentratie van winkelveorzieningen mogelijk te maken is in de Centrumvisie een verplaatsing van de detailhandel van het Linderflier naar de locatie nabij de spoorwegovergang voorzien. Op deze locatie zijn momenteel de Kennedyschool gesitueerd alsmede een woning.

De locatie leent zich uitstekend om tot een versterking van het centrumgebied te komen door middel van het verplaatsen van de detailhandel die momenteel aan het Linderflier is gevestigd. Deze locatie biedt niet alleen ruimte voor detailhandel, maar ook kunnen op de verdieping appartementen worden gerealiseerd. Het geheel zal ten behoeve van de bewoners een ondergrondse parkeergelegenheid bevatten. Voor het winkelend publiek zal een parkeerterrein worden aangelegd aan de noordoostzijde van de bebouwing. Binnen de vlek waar bebouwing en het parkeerterrein worden ontwikkeld zal ook een langzaamverkeerroute worden gerealiseerd, waardoor een nieuwe structuurlijn zal ontstaan in samenhang met de overige deelgebieden in het plangebied. Ook het gebied direct ten oosten van de spoorlijn en ten zuiden van de Julianastraat dient hier (op termijn) bij betrokken te worden.

De bebouwing van het winkelcentrum aan de westzijde van de spoorlijn zal dusdanig moeten worden vormgegeven dat er geen achterkanten ontstaan. Hiertoe zal de woonfunctie aan de zuidwestzijde van de bebouwing gedeeltelijk doorgetrokken worden tot de begane grond. Hier ontstaat dan ruimte voor bijvoorbeeld ateliers. Door middel van een inpandige laad- en loszone wordt voorkomen dat er overlast ontstaat door de bevoorrading van de winkels. Het winkelend publiek kan gebruik maken van het parkeerterrein dat tevens integraal onderdeel uitmaakt van het centrumgebied. In het kader van zorgvuldig ruimtegebruik kan het parkeerterrein (in de avonduren en op zondag) ook gebruikt worden ten behoeve van bijvoorbeeld de kerk.

Sporthal

De huidige sporthal "de Stobbe" zal worden uitgebreid waarbij onderzocht zal worden of een deel van het gebouw een multifunctioneel karakter kan krijgen. Het totale complex kan dan een combinatie van sport, jeugd, welzijn, cultuur en horeca bevatten waarbij voldoende ruimte is meegenomen voor het parkeren.



Parkzone

De ruimtelijke structuur in het centrum wordt in de openbare ruimte versterkt en geaccentueerd door een groene parkachtige inrichting rondom de woonzorgcomplexen en het aanbrengen dan wel versterken van laanbeplanting langs de infrastructuur.

Hierdoor worden de verschillende herontwikkelingsgebieden als het ware opgehangen aan een heldere groenstructuur. In deze groenstructuur is tevens een langzaamverkeerroute aangegeven die het centrum van Vroomshoop zal verbinden met het zuidwestelijk deel van het dorp.

Nieuwe woonclusters

Naast de concentratie van detailhandel in het centrum vormt het versterken van de woonfunctie in het centrumgebied een belangrijk onderdeel van deze visie. Hiertoe worden verschillende woongebieden toegevoegd aan het plangebied. Het gaat daarbij om grondgebonden woningen aan de westzijde van het plangebied en appartementen (met daaronder parkeervoorzieningen) ter plaatse van het MCC. Ook boven de nieuw te bouwen school ten noorden van de sporthal zullen appartementen worden gerealiseerd.

Ten westen van Het Flierborgh en de kerk wordt het accent gelegd op gezondheid/maatschappelijke doeleinden, met daarboven een woonfunctie.

Hammerstraat

Wat betreft de Hammerstraat kan onderscheid gemaakt worden in de noord- en zuidzijde. Gezien de ruimtelijke kwaliteit en leegstand aan de noordzijde dient een heroverweging van de huidige winkelfuncties plaats te vinden. In deze Centrumvisie wordt voorgesteld de huidige situatie te handhaven. De huidige functies kunnen gehandhaafd blijven en waar sprake is van leegstand of bedrijfs(winkel)beëindiging bestaat de mogelijkheid om een functieverandering naar zakelijke dienstverlening of wonen te laten plaatsvinden. Bij het toevoegen van milieugevoelige functies is de geluidsproblematiek (wegverkeerslawaai) hierbij een aandachtspunt.

De zuidzijde van de Hammerstraat wordt gedomineerd door winkels. Het nieuwbouwproject "t Hart van Vroomshoop" zal een verdere versterking betekenen van deze functie.

Hoewel de Hammerstraat/Hammerweg een beperkte verkeersfunctie zal blijven houden, dient de inrichting van met name de Hammerstraat sterker gericht te zijn op de voetganger en fietser.

In samenhang met de toekomstige inrichting van de Hammerstraat kan ook het parkeerterrein aan de noordzijde van de Hammerstraat heroverwogen worden. Gezien de huidige oversteekbaarheid en de afnemende winkelfunctie ligt het niet voor de hand het parkeren te koppelen aan de centrumvoorzieningen.

Julianaplein

Het huidige winkelhart van Vroomshoop dient een meer uitnodigend karakter te krijgen. Hierbij is de inrichting van de openbare ruimte en de wijze waarop parkeren en verkeerscirculatie zijn geregeld van belang. Een meer eigentijdse inrichting waarbij de voetganger centraal staat, draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Het traject Julianastraat-Julianaplein-Julianastraat dient daarbij zodanig heringericht te worden dat het karakter van een doorgaande verbinding aan een parkeerterrein plaatsmaakt voor een verblijfsgebied waarin geparkeerd kan worden en waarbij de doorgaande route wel mogelijk blijft maar niet meer domineert.



Werk/wooncombinaties aan het Linderflier

De winkels aan het Linderflier liggen relatief "ver" van het centrum van Vroomshoop, hetgeen niet past in de visie om tot een compact centrum te komen. Het verplaatsen van deze winkels naar een locatie dichterbij het centrum betekent enerzijds versterking van het centrumgebied en anderzijds dat er ruimte vrijkomt. Bij de invulling van deze ruimte zijn de milieucontouren van het bedrijventerrein Linderflier van belang.

Om een ruimtelijk en functioneel aanvaardbare overgang te bewerkstelligen is ervoor gekozen een combinatie tussen werken en wonen mogelijk te maken. Deze werk-woonlocaties worden direct ontsloten via het Linderflier. Aan de zuidzijde grenst het gebied aan het bedrijventerrein en aan de noordzijde vindt door middel van een groenzone een overgang plaats naar het centrumgebied.

De werk-wooncombinaties zullen juridisch-planologisch aan elkaar worden gekoppeld waardoor er geen vervreemding zal ontstaan. Dit om te voorkomen dat er zelfstandige burgerwoningen in de nabijheid van het bedrijventerrein worden gesitueerd, hetgeen wat betreft milieuaspecten belemmeringen kan opleveren.

Locatie De Sleutel

De voorgenomen verplaatsing van de Sleutel naar een locatie elders betekent dat de vrijkomende locatie kan worden herontwikkeld. Gedacht kan worden aan een woonfunctie of een invulling met zakelijke dienstverlening.

Omgeving kerk en Flierborgh/Lindenborgh

De gereformeerde kerk aan de Julianastraat en woonzorgcomplex Het Flierborgh en de Lindenborgh vormen in dit deel van het centrum een ruimtelijk gegeven. Bij het herinrichten van dit gebied worden deze functies geïntegreerd. Door het toevoegen van functies ter plaatse van het huidige MCC en de gymzaal ontstaat een nieuwe ruimte ter plaatse van het Oranjeplein. Bij de inrichting van dit plein dient te worden uitgegaan van een multifunctioneel karakter.

Wat betreft het parkeren kan het nieuwe parkeerplein ten zuiden van de Julianastraat en ten westen van het spoor dienst doen ten behoeve van de kerk. Overigens zal op het terrein van de kerk voldoende ruimte blijven voor een beperkte parkeerfunctie (bijvoorbeeld voor mindervaliden).

Spoorzone-oost

De spoorlijn en de daarbijbehorende groenstrook die nu nog een barrière vormen, dienen onderdeel te worden van het centrumgebied. Door dit gebied een parkachtig karakter te geven, ontstaat in het centrum een aantrekkelijk uitloopgebied. Het heroverwegen van de huidige positie van het station is hierbij een mogelijkheid, alsmede het toevoegen van een woonfunctie in de strook langs het spoor. Het gaat daarbij onder meer om huisvesting voor specifieke doelgroepen, waaronder jongeren. In deze visie is uitgegaan van bebouwing in twee lagen.

Gezien de huidige locatie van het station in relatie tot het centrum, verdient het verplaatsen van het station in noordelijke richting de voorkeur. Wanneer dit technisch, dan wel financieel niet mogelijk blijkt, heeft dit geen gevolgen voor de voorgestelde ruimtelijke structuur.



Spoorzona-west

De strook tussen het huidige bedrijventerrein Linderflier en de spoorlijn kan worden herontwikkeld ten behoeve van kleinschalige bedrijven. Het noordelijke deel van deze strook zou daarnaast ook aangewend kunnen worden voor parkeren.

Woongebied Prins Bernhardstraat en omgeving

De karakteristiek van dit woongebied verdient het om behouden te blijven. Dit betreft de ruimtelijke structuur en de typologie van de bebouwing. Dit betekent niet dat in deze woonbuurt niets kan veranderen, maar de stedenbouwkundige opzet van de buurt waarbij de sociale structuur afleesbaar is, is waardevol. Aan de Julianastraat zijn echter wel mogelijkheden om de ruimtelijke structuur te versterken door middel van groen.

3.2. Onderzoeksaspecten

3.2.1. Geluid

Spoorweglawaaai

Door het plangebied loopt de spoorverbinding tussen Almelo en Mariëberg. Behalve personenvervoer (vier maal per uur) rijdt over deze spoorlijn tweemaal per dag een goederentrein. Voor het baanvak dat binnen het plangebied ligt is een 57 dB(A)-contour¹ berekend op basis van een door ProRail gegeven en in het akoestisch spoorboekje (Aswin) opgenomen toekomstprognose (2010/2015). Uit de berekening blijkt dat de 57 dB(A)-contour van de spoorweg op 15 meter uit de as van het spoor is gelegen.

Wegverkeerslawaaai

Bij het toevoegen van milieugevoelige functies in stedelijk gebied dient rekening gehouden te worden met het geluid dat veroorzaakt wordt door het wegverkeer. Bij de verdere uitwerking van de Centrumvisie in concrete deelprojecten zal hier onderzoek naar verricht worden en, in het geval dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, bezien worden op welke wijze overschrijdingen voorkomen kunnen worden dan wel welke maatregelen hiervoor getroffen kunnen worden.

3.2.2. Bodem

In het plangebied zijn de afgelopen jaren diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. In het kader van de Centrumvisie heeft een inventarisatie plaatsgevonden op basis van het bodeminformatiesysteem van de gemeente Twenterand. Uit deze inventarisatie is naar voren gekomen dat de meeste bodemverontreiniging te verwachten is in de zone langs het spoor (NS emplacement) en op het bedrijfsterrein.

Aangezien de exacte inrichting dan wel verkaveling niet op dit structuurvisie-niveau is uitgewerkt, is niet op voorhand te bepalen waar de verontreiniging gesitueerd is. Bij de verdere uitwerking op bestemmingsplanniveau zal dit nader in beeld gebracht dienen te worden dan wel zal gedeeltelijke bodemsanering aan de orde zal zijn.

¹ Dit is de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe woningen langs bestaand spoor.

3.2.3. Externe veiligheid

In het kader van het opstellen van de Centrumvisie van Vroomshoop is het van belang inzicht te hebben in de externe veiligheidsrisico's in het gebied en de eventuele beperkingen die hier uit voortvloeien. In Nederland worden 18 ramptypes onderscheiden volgens een indeling die landelijk wordt toegepast (bijvoorbeeld in de Leidraad Maastramp). Het gaat hierbij om natuurrampen, ongevallen met brandbare, explosieve of giftige stoffen, maar ook instorting van (grote) gebouwen en bijvoorbeeld verstoring van de openbare orde.

Op de provinciale risicokaart is informatie over een groot aantal van deze ramptypes verwerkt. Ramptypes die zich niet lenen voor een geografische presentatie zijn niet verwerkt. Voor het maken van een inschatting van de externe veiligheidsrisico's is allereerst gebruik gemaakt van deze risicokaart. Uit raadpleging van de risicokaart van de provincie Overijssel blijkt dat aan de Tonnendijk een lpg-station aanwezig is waarvan de veiligheidscontour het plangebied echter niet overlapt. Ook verder is geen sprake van geregistreerde risico's (uitgaande van bijvoorbeeld buisleidingen) waarvan de invloedssfeer zich uitstrekt over het plangebied.

Daarnaast is nagegaan, of in aanvulling op de risicokaart op gemeentelijk niveau geen bedrijven bekend zijn, waarvan een veiligheidsrisico voor het plangebied uitgaat. Concreet betekent dit, dat is nagegaan of sprake is van bedrijven in dan wel in de nabijheid van het plangebied, welke vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Geen van de aanwezige bedrijven valt echter onder het Bevi, reden waarom nadere berekeningen ten aanzien van het plaatsgebonden risico¹ en het groepsrisico² niet aan de orde zijn.

Verder is van belang, of en in hoeverre over de spoorlijn in het oosten van het plangebied gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Zoals eerder reeds aangegeven, is dit niet als veiligheidsrisico op de risicokaart aangegeven. Daarnaast is de Risicoatlas spoor geraadpleegd, opgesteld door DHV Milieu en Infrastructuur BV in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze risicoatlas geeft een beeld van de externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, uitgaande van de situatie in 1998. Daarbij zijn zowel voor het plaatsgebonden risico als ook voor het groepsrisico "aandachtspunten" geïdentificeerd. Voor het plaatsgebonden risico betreft dit trajecten waar de risicocontour van 10^{-6} per jaar op een afstand van meer dan 10 meter van het spoor ligt. Voor het groepsrisico betreft dit gebieden, waar het groepsrisico de oriënterende waarde overschrijdt, waar het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriënterende waarde of waar vanwege een bevolkingsconcentratie op een relatief klein gebied verwacht wordt dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Voor locaties waar externe veiligheid volgens de risicoatlas een aandachtspunt is bij de lokale planvorming, dient nader onderzoek gedaan te worden. Vroomshoop is echter niet aangewezen als aandachtspunt, hetgeen betekent dat op basis van de situatie in 1998 kan worden gecon-

¹ De kans dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is.

² De cumulatieve kansen per jaar dat tenminste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is.

cludeerd dat de externe veiligheid rondom het spoor in Vroomshoop binnen de heersende randvoorwaarden blijft. Wijzigingen in de situatie ten opzichte van 1998 kunnen ertoe leiden, dat nieuw onderzoek noodzakelijk wordt geacht.

Prognose

In "Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor" van Prorail (december 2003) wordt voor een vijftal categorieën gevaarlijke stoffen een zogenaamde beleidsvrije marktprognose gegeven. Het gaat hierbij om: categorie A (brandbare gassen), categorie B2 (giftige gassen), categorie C3 (zeer brandbare vloeistoffen), categorie D3 (giftige vloeistoffen) en categorie D4 (zeer giftige vloeistoffen). Voor al deze categorieën wordt de geprognosticeerde toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen op nul gesteld.

Op basis hiervan is er geen aanleiding te veronderstellen dat het gebied als "aandachtsgebied" of zelfs "mogelijk aandachtsgebied" (zie Risicoatlas Spoor, DHV 2001) kan worden aangemerkt. Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat nadere berekeningen in het kader van externe veiligheid voor het plangebied niet noodzakelijk zijn. Externe veiligheidsrisico's vormen geen belemmerende factor voor de geplande ontwikkelingen.

Uit recente informatie van Prorail (afdeling capaciteitsplanning) blijkt dat er op het baanvak geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, behoudens incidentele transporten bijvoorbeeld vanwege een omleiding.

Op basis van de "Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor" wordt gesteld dat voor de middellange termijn (2010-2020) er geen vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden. Op basis van deze gegevens hoeft er in het kader van deze centrumvisie geen nader onderzoek (groepsrisicoberekening) verricht te worden met betrekking tot externe veiligheid. Wel dient hierbij een kanttekening te worden gemaakt. Hoewel de prognose aangeeft dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden, kunnen nieuwe ontwikkelingen en veranderend beleid er toe leiden dat dit op termijn wel het geval kan zijn. In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt dan ook geadviseerd een groepsrisicoberekening uit te voeren met behulp van de op dat moment beschikbare kennis en informatie.

3.2.4. Uitvoerbaarheid

Met behulp van de economische haalbaarheidsanalyse die is uitgevoerd tijdens het ontwikkelen van de Centrumvisie kan inzicht gekregen worden in de realiteitswaarde van de Centrumvisie. De exploitatie omvat de verwerving en sloop van alle vastgoed in het plangebied, met uitzondering van de objecten die volledig in stand kunnen blijven en de productie van uitgeefbare bouwen woonrijpe kavels. Ook de herinrichting van de openbare ruimte maakt onderdeel uit van de exploitatie. Bij de opbrengsten (commerciële en bedrijfsruimten en woningen) is gerekend met regionaal geldende marktprijzen.

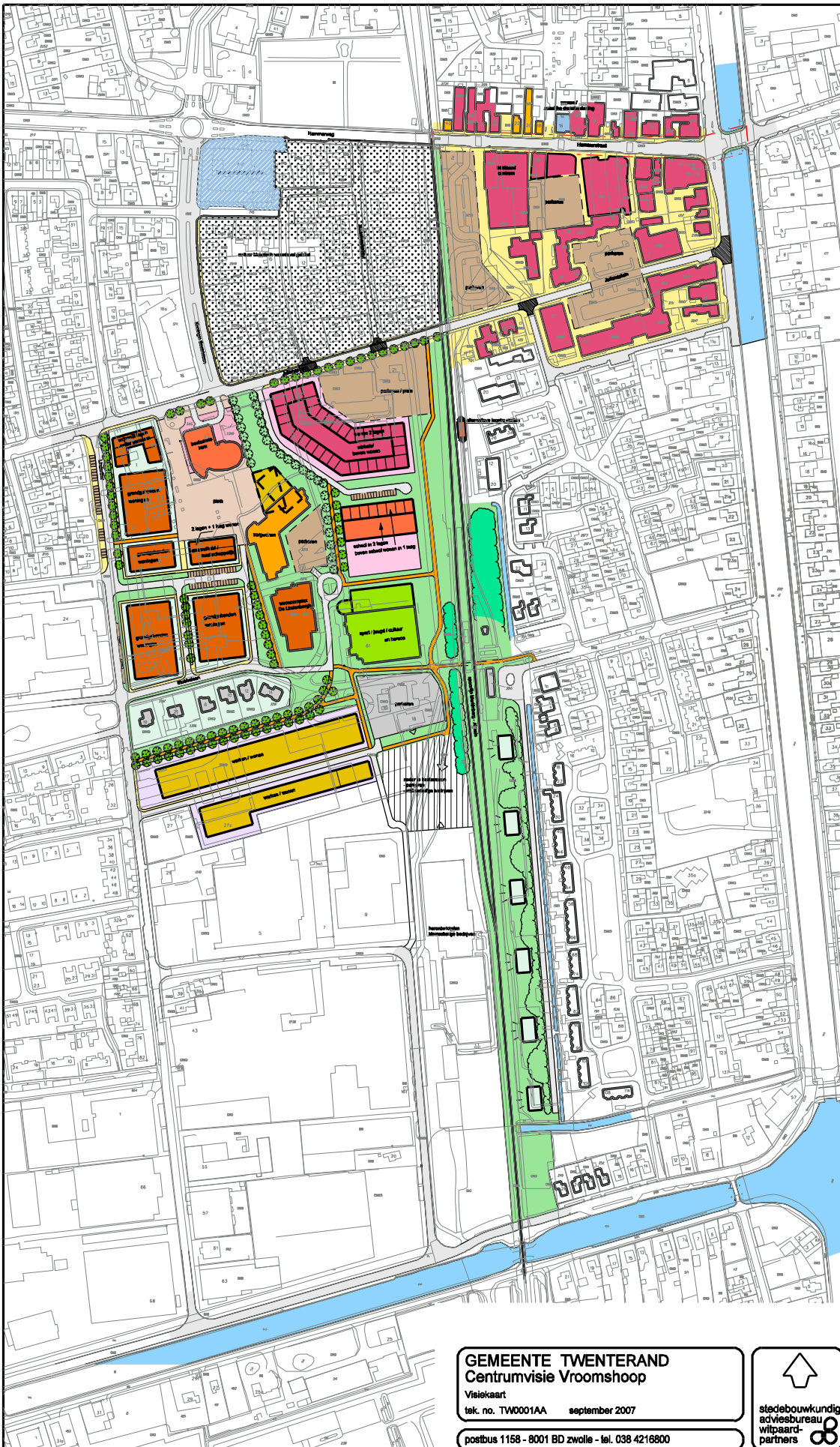
Gezien het detailniveau van de Centrumvisie biedt deze haalbaarheidsanalyse vanzelfsprekend een globaal beeld van de haalbaarheid van de plannen.

Op basis van de haalbaarheidsanalyse kan geconcludeerd worden dat het uitvoeren van de Centrumvisie financieel sluitend gemaakt kan worden door:

- ♦ *de opsplitsing van de exploitatie (gedeeltelijke ontwikkeling door de markt);*
- ♦ *de inbreng door de gemeente van vastgoed tegen een nader te bepalen waarde;*
- ♦ *de inbreng door de gemeente van reserveringen voor groot onderhoud en/of herinrichting van infrastructuur.*

Bij de haalbaarheidsanalyse is geen rekening gehouden met kosten die samenhangen met bodemsanering, planschade. Wat betreft opbrengsten is geen rekening gehouden met de verschillende subsidiemogelijkheden. De kosten en opbrengsten die gerelateerd zijn aan de eventuele herontwikkeling van de Sleutel op de hoek van de Hammerweg en de Koningin Beatrixlaan zijn eveneens buiten beschouwing gelaten.

De uitvoerbaarheid van de centrumvisie wordt ook bepaald door de mogelijkheden om functies te verplaatsen. Het verplaatsen van de Kennedyschool is noodzakelijk om de winkels te kunnen verplaatsen van het Linderflier naar het centrumgebied, zodat aan het Linderflier woonwerkcombinaties kunnen worden gerealiseerd. Ook het overbrengen van enkele functies uit het MCC naar de uit te breiden sporthal is noodzakelijk om deze locatie te kunnen ontwikkelen. Behalve de noodzaak tot verplaatsing is ook een zorgvuldig uitvoeringsprogramma en bijbehorende planning van zeer groot belang.



GEMEENTE TWENTERAND
 Centrumvisie Vroomshoop
 Visiekaart
 tek. no. TW0001AA september 2007

postbus 1158 - 8001 BD zwolle - tel. 038 4216800



In dit hoofdstuk wordt de kaart behorende bij de Centrumvisie nader toegelicht. De kaart en de visie zullen ten behoeve van de daadwerkelijke realisering op bestemmingsplanniveau uitgewerkt worden. De visiekaart is gebaseerd op de verkavelingskaart zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven. In de gebieden binnen de grenzen van het plangebied die niet zijn ingekleurd, vinden in het kader van de Centrumvisie geen veranderingen plaats.

Openbare ruimte

Op de visiekaart is aangegeven op welke plekken het groen een duidelijk accent dient te krijgen. Het gaat hierbij om de parkachtige inrichting rondom de woonzorgcomplexen en het aanbrengen dan wel versterken van laanbeplanting langs de infrastructuur. Ook de spoorzone aan de oostzijde van het plangebied zal een groen, parkachtig karakter krijgen waarbinnen de woonbebouwing zal worden opgenomen.

In de groenstructuur is tevens een langzaamverkeerroute aangegeven die het centrum van Vroomshoop zal verbinden met het zuidwestelijke deel van het dorp.

Versterking kernwinkelgebied

Tussen de gereformeerde kerk Irene en het spoor is een gebied aangegeven waarbinnen de detailhandel (verplaatsing Linderflier), appartementen en het parkeren kunnen worden gesitueerd.

De eerdergenoemde langzaamverkeerroute is hierbij als suggestie opgenomen.

De ontsluiting en bevoorrading van de winkels zal aan de zuidwestzijde plaatsvinden door middel van een inpandige laad- en loszone.

School

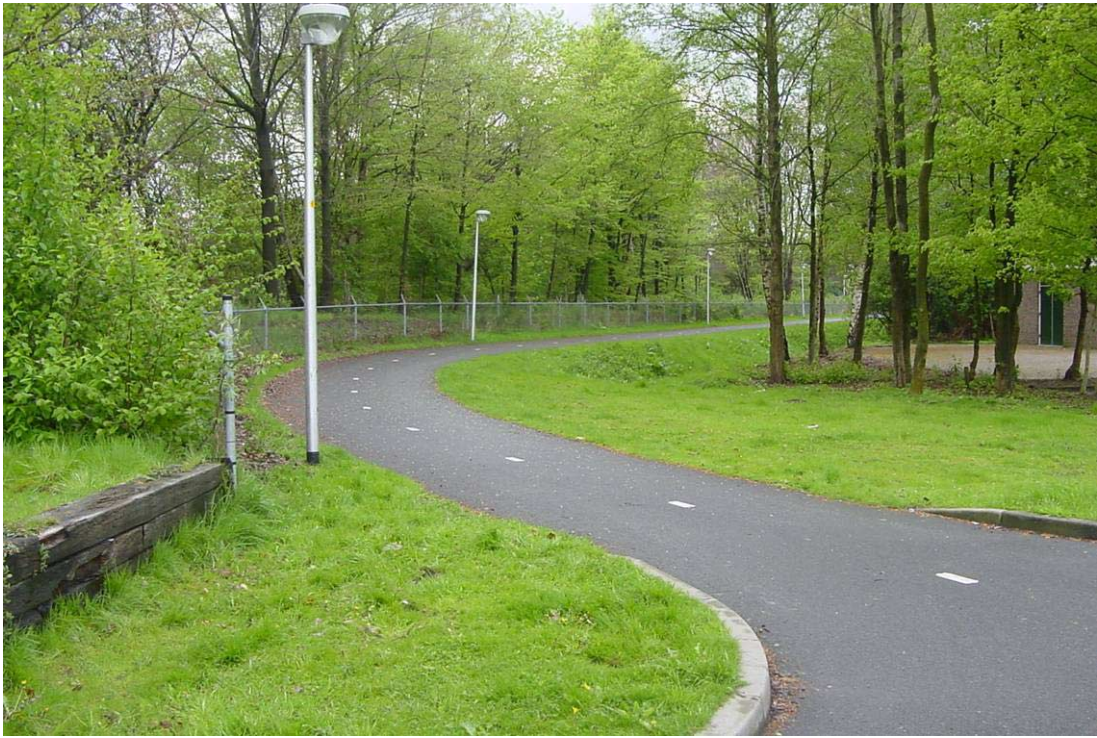
Ten zuiden van het nieuw te ontwikkelen winkelgebied zal een school worden gerealiseerd ten behoeve van, onder meer, de te verplaatsen Kennedyschool. Boven de school die in twee lagen wordt uitgevoerd, zal een laag wonen (appartementen) worden toegevoegd. De ontsluiting van de school en de woningen zal plaatsvinden via de Julianastraat (langs de achterzijde van het nieuw te ontwikkelen winkelgebied).

Hammerstraat noordzijde

Op de kaart is de noordzijde van de Hammerstraat weergegeven conform de huidige situatie. De aanduiding op de kaart geeft aan dat bij bedrijfsbeëindiging ook een functieverandering naar zakelijke dienstverlening of woningen kan plaatsvinden.

Sporthal plus

De huidige sporthal zal worden uitgebreid waarbij behalve sportvoorzieningen ook ruimte zal worden gecreëerd voor voorzieningen op het gebied van welzijn, jeugd en cultuur. Ook wordt hierbij gedacht aan een horecagelegenheid. Ten behoeve van het parkeren is direct ten zuiden



van de sporthal hiervoor ruimte opgenomen. Deze zal ontsloten worden via het huidige parkeerterrein van winkelcentrum Linderflier en na realisering van de werk/woonzone via de dan aan te leggen ontsluitingsweg.

Woonclusters

De gebieden ten oosten en westen van het woonzorgcomplex hebben een woonfunctie. Het gaat hierbij om appartementen en grondgebonden woningen die ontsloten worden via de Stobbelaan en een nieuwe ontsluitingsweg vanaf het Linderflier.

Gezondheid/maatschappelijk

Tussen de nieuwe woonclusters in het westelijk deel van het centrum en het woonzorgcomplex Het Flierborgh zal bebouwing worden gerealiseerd ten behoeve van een gezondheidscentrum en daaraan gerelateerde functies, waaronder ook maatschappelijke functies. Via de nieuwe ontsluitingsweg vanaf het Linderflier zal het gezondheidscentrum (2 lagen) en de daarboven gesitueerde woonruimte (1 laag) worden ontsloten voor het verkeer. De ruimte voor (huur)appartementen kan op termijn ook worden aangewend voor andere maatschappelijke functies. Door het toevoegen van bebouwing op deze locatie ontstaan tevens een bebouwingswand die als ruimtelijke afronding van het Oranjeplein fungeert.

Flierborgh

Aan de noordzijde van het huidige woonzorgcomplex Het Flierborgh zal een uitbreiding plaatsvinden. Het gewenste bouwvolume zou ook gerealiseerd kunnen worden door aan de huidige bebouwing een verdieping toe te voegen. Uitbreiding aan de noordzijde versterkt, net als het gezondheidscentrum, de pleinwand.

Werk/wooncombinaties aan het Linderflier

In het overgangsgedebied tussen het centrum en het bedrijventerrein is een gebied aangegeven dat wordt ontsloten vanaf het Linderflier. In het gebied kan een aantal werk-woonlocaties worden ontwikkeld.

Tussen de woningen aan de Stobbelaan en de nieuwe werk-woonzone ligt een groene buffer waarbinnen ook de langzaamverkeerroute wordt gesitueerd.

Spoorzone-oost

Het oostelijk deel van de spoorzone is op de kaart aangegeven als groene ruimte waarbinnen woonfuncties zijn ondergebracht. Ten behoeve van de ontsluiting is een weg, parallel aan het spoor tussen de nieuwe en bestaande bebouwing ingetekend.

Spoorzone-west

De westzijde van de spoorzone (ten zuiden van de uit te breiden sporthal) biedt ruimte aan een combinatie van parkeren en kleinschalige bedrijvigheid. De bestaande ontsluiting via de Havenstraat verbindt deze functies met de rest van Vroomshoop.

Woongebied Prins Bernardstraat en omgeving

Dit gebied is als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt. Dit betekent dat bij eventuele ontwikkelingen in dit gebied rekening gehouden dient te worden met de waardevolle structuur van dit gebied. Na sloop van de school op de hoek Hammerweg/Koningin Beatrixlaan, kan op deze locatie woningbouw of zakelijke dienstverlening worden ontwikkeld.

5.

Inspraak en overleg

5.1. Inspraak

Op basis van de gemeentelijke inspraakverordening heeft de ontwerp-centrumvisie van 16 december 2005 tot en met 3 februari 2006 ter visie gelegen. Bovendien is de visie tijdens een (drukbezochte) inloopavond op 15 december 2005 aan belangstellenden gepresenteerd en toegelicht.

Gedurende de inspraakperiode zijn meer dan 40 reacties bij de gemeente binnengekomen. Gezien de hoeveelheid reacties en de grote variatie aan opmerkingen op verschillende niveaus is ervoor gekozen een aparte inspraaknotitie op te stellen waarin de reacties en de beantwoording hiervan uitgebreid zijn beschreven, zodat recht wordt gedaan aan degenen die bezwaren of opmerkingen hebben met betrekking tot de centrumvisie.

Tijdens de behandeling van de centrumvisie door de raad op 21 november 2006 is een motie aangenomen waarbij aan het college opdracht is gegeven voor het uitvoeren van enkele nadere onderzoeken. Het ging hierbij met name om het loslaten van de, in de oorspronkelijke visie opgenomen combinatie school, zorg en wonen op de hoek Linderflier/Julianastraat en het uitbreiden van de sporthal (in tegenstelling tot het verplaatsen) waarbij een deel van het gebouw een multifunctioneel karakter kan krijgen. Met deze aspecten wordt tegemoet gekomen aan de belangrijkste bezwaren die zijn geuit gedurende het inspraaktraject.

Deze aanpassingen aan de visie hebben ertoe geleid dat er een herschikking heeft plaatsgevonden van een aantal functies in het plangebied waarbij de concentratiegedachte en het functioneel versterken van het centrum als uitgangspunt gehandhaafd zijn. De tekst van de centrumvisie en de visiekaart zijn op bovengenoemde onderdelen aangepast.

5.2. Overleg

Naast de tervisielegging ten behoeve van de inspraak is de ontwerp-centrumvisie tevens toegezonden aan een aantal instanties. In de inspraaknotitie, zoals in de vorige paragraaf is toegelicht, zijn alle reacties en de beantwoording ervan door de gemeente weergegeven. In deze paragraaf zijn de opmerkingen van Prorail en de provincie Overijssel opgenomen.

Prorail, de heer A.N. Boere, Postbus 503, 8000 AM Zwolle

- Prorail wijst er op dat er terecht wordt opgemerkt, dat wanneer er gevaarlijke stoffen vervoerd worden, het groepsrisico dient te worden opgesteld. Zij ontvangen in dat geval graag een afschrift van de berekening.

Reactie gemeente

Bij het opstellen van de centrumvisie is er van uit gegaan dat er over het spoor geen gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de volgende informatie:

- *Risicoatlas Spoor uit 1998;*
- *mondelijke informatie van de afdeling capaciteitsplanning Prorail december 2005: "op basis van de realiteitscijfers van 2003 vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats".;*
- *de beleidsvrije marktprognose "Prognose (2010-2020) van het vervoer gevaarlijke stoffen per spoor" uit december 2003.*

Er kan daarom geen risicoanalyse worden uitgevoerd, omdat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en bovendien geen maximum voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgesteld.

Mocht in de toekomst het vervoer van gevaarlijke stoffen over de lijn Almelo-Mariënberg worden toegestaan, dan heeft dat niet alleen consequenties voor de centrumvisie maar ook voor de bestaande bebouwing langs de spoorlijn. In dat geval zal de gemeente zich met hand en tand tegen het toestaan van vervoer van gevaarlijke stoffen moeten verzetten.

- ♦ De centrumvisie heeft ook betrekking op gronden die liggen binnen de in artikel 3 van het BGS genoemde zone. Zij verzoeken bij het opstellen van het bestemmingsplan rekening te houden met de geldende voorkeurgrenswaarden (onder andere 57 dB(A) voor woningen) als uitgangspunt voor een eventueel uit te voeren akoestisch onderzoek bij bouwplannen voor bijvoorbeeld woningen. Zij zien graag een akoestisch rapport tegemoet.

Reactie gemeente

De centrumvisie wordt na de vaststelling omgezet in een bestemmingsplan. Bij het opstellen van het bestemmingsplan en de diverse deelprojecten zullen de geldende voorkeurgrenswaarden als uitgangspunt aangehouden worden. Een akoestisch rapport zal dan worden opgesteld en aan de diverse betrokken instanties, waaronder Prorail, worden toegezonden.

- ♦ Per 01-01-2005 is de nieuwe spoorwegwet van kracht geworden en dat het op grond van deze wet niet is toegestaan om zonder vergunning of ontheffing bouwwerken op te richten, beplantingen aan te brengen, uitgraafwerkzaamheden te verrichten enz. binnen de in artikel 20 genoemde grenzen.

Reactie gemeente

Dit is een punt dat betrekking heeft op de uitvoering van de diverse projecten binnen de genoemde grenzen in de Spoorwegwet. Wanneer er binnen die grenzen werkzaamheden worden verricht, worden de daarvoor benodigde vergunningen of ontheffingen aangevraagd.

Provincie Overijssel, Postbus 10078, 8000 GB Zwolle

- ♦ De provincie kan in hoofdlijnen instemmen met de voorgestane ontwikkelingen.
- ♦ De specifieke onderdelen van de visie beoordeelt de provincie bij de bestemmingsplan- en vrijstellingsprocedures.
- ♦ De visie geeft geen uitbreiding van detailhandel en er behoeft derhalve geen distributieplannologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
- ♦ De provincie heeft de berekeningen over bodem- en geluidsinformatie niet kunnen beoordelen, wegens het ontbreken van de gegevens.
- ♦ Er vindt incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor plaats. Er bestaat daarom wel degelijk een bepaald veiligheidsrisico. De risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is van toepassing.

Reactie gemeente

In de reactie van Prorail is uitvoerig ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de lijn Almelo-Mariënberg en dat het niet mogelijk is hiervoor een risicoberekening op te stellen, wegens het ontbreken van vervoer van gevaarlijke stoffen over de lijn. Kortheidshalve wordt naar deze reactie verwezen.

- ♦ Niet de milieuvergunning is maatgevend voor de woonbebouwing maar de bepalingen van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Linderflier.

Reactie gemeente

Vroomshoop Meubelen en Auba vallen niet onder bedrijventerrein Linderflier. Deze bedrijven liggen in het bestemmingsplan Kern Vroomshoop uit 1946. In dat bestemmingsplan zijn geen beperkende bepalingen ten aanzien van bedrijven opgenomen. Vandaar dat voor de woonbebouwing de milieuvergunning van deze bedrijven maatgevend is.

Voor het overige zijn de bepalingen van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Linderflier maatgevend.

september 2007.