

Toelichting

Schetsontwerp Vrijetijdsboulevard

Roden



1 Inleiding

De Vrijtijdsboulevard is al decennialang een begrip in Roden en omstreken. Al jarenlang speelt de wens om de inrichting van het gebied bij de tijd te brengen. Met het voorliggend schetsontwerp heeft de gemeente samen met de ondernemers rond de Vrijtijdsboulevard die handschoen opgepakt.

Het schetsontwerp laat een Vrijtijdsboulevard zien waar voldoende en comfortabel geparkeerd kan worden, waar ruimte is voor groen en gebied met een eigen en eigentijdse uitstraling waarin het 'vrijtijdsgevoel' de hoofdtoon voert.

Proces

Het schetsontwerp is tot stand gekomen in een iteratief proces waarbij in werksessies met de gemeente en ondernemers is gebouwd aan een ontwerp dat op voldoende draagvlak kan rekenen. Belangrijkste uitdaging in het proces was het vinden van een goede balans tussen de parkeerbehoefte en de gewenste ruimte voor verblijfskwaliteit en duurzaamheid.

Leeswijzer

Deze toelichting op het schetsontwerp gaat achterenvolgens in op:

- de kaderstelling voor de herinrichting van het gebied;
- de uitgangspunten voor het ontwerp;
- het schetsontwerp en de verschillende onderdelen daarin.



2 Kaderstelling

De ontwikkeling van het voorterrein van de Vrijtijdsboulevard begint niet bij nul. In voorgaande studies is al over de Vrijtijdsboulevard of delen ervan gedacht. Een deel van die gedachten is vastgelegd in door de gemeenteraad vastgestelde beleidsuitgangspunten.

2.1 Kader: kwaliteitsgids Noordenveld



In de kwaliteitsgids Noordenveld worden de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de gemeente uitgelicht. Deze kwaliteiten zijn waardevol voor de herkenbaarheid, beleving en waardering van de gemeente. In de gids worden handreikingen gegeven hoe nieuwe ontwikkelingen op de kwaliteiten van Noordenveld verder kunnen bouwen. Voor de omgeving van de Vrijtijdsboulevard gaat het om onderstaande kwaliteiten en handreikingen.

Waarden

- De Kanaalstraat als een van de oude routes die Roden verbindt met de omgeving.
- Schakel tussen het centrum en het groene buitengebied.

Handreikingen

- Behoud en versterk de zware laanstructuren in het centrum;
- Maak de Rodervaart beter herkenbaar en beleefbaar;
- Versterk de verblijfskwaliteit in het centrum, en;
- Verken de mogelijkheden om het aandeel doorgaand verkeer door het centrum te verminderen.

2.2 Kader: deelgebied B Vrijetijdsboulevard



Voor het huidige fietscrossterrein zijn vergaande plannen voor woningbouw. De ontwikkeling van deze plannen is in handen van een projectontwikkelaar. Voor de plannen is een ontwikkelkader opgesteld waarbinnen de woningbouw wordt gerealiseerd. Het plan 'de Boterlinie' geeft invulling aan het ontwikkelkader.

De plannen bestaan in essentie uit het maken van een stevig front van bebouwing aan de kant van de Kanaalstraat en een groene hof aan de achterzijde.

In het gebied is ruimte voor een centrale groenzone die ook als waterberging en afvoer kan dienen voor de Vrijetijdsboulevard. De ontsluiting van het gebied ligt aan de noord- en zuidzijde.

Handreikingen vanuit het kader

- Maak een groen en parkachtig gebied aan de voorzijde van de woningen;
- Benut de ruimte voor afwatering door deelgebied B;
- Kies voor een scheiding tussen het parkeren van bezoekers aan de Vrijetijdsboulevard en het parkeren van de bewoners. Gebruik daarvoor de ruimte om de weg uit te buigen in westelijke richting.
- Maak goede oost-westverbindingen in en door het gebied. Zo raakt het gebied beter verweven en verbonden met de omgeving in alle windrichtingen.

2.3 Kader: ontwikkelperspectief Vrijtijdsboulevard

Voor de hele Vrijtijdsboulevard is een ontwikkelperspectief opgesteld. Dit perspectief schetst een denkrichting voor een toekomstbestendige inrichting van het gebied. Het perspectief is ontwikkeld in een tijd dat de toekomst van de toenmalige Vrijbuiters erg onzeker was. Toch zijn de gedachten uit het perspectief voor een meer flexibele invulling van het gebied met meer verblijfskwaliteit, ook voor de te ontwikkelen woningbouw, nog steeds passend bij de huidige tijdsgeschiedenis.



Kansen voor ontwikkeling openbaar gebied Vrijtijdsboulevard

- Vergroen van de Kanaalstraat samen met de Westeresch.
- Verbind het gebied beter met de omgeving door het toevoegen van langzaamverkeersroutes.
- Versterk het brinkkarakter van Roden door vergroening van het parkeerterrein en het toevoegen van nieuw groen aan de westzijde van de Kanaalstraat.
- Maak een plek die uitnodigt tot verblijven en ontmoeten.
- Maak een plek die multifunctioneel inzetbaar is.

3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

Naast de kaders die door de gemeenteraad in de diverse beleidsstukken zijn meegegeven, is door de projectgroep in gezamenlijkheid ook nagedacht over uitgangspunten voor de herinrichting van het voorterrein van de Vrijetijdsboulevard. Dat heeft geleid tot onderstaande uitgangspunten voor de herinrichting van het gebied.

Uitgangspunten

- Parkeren blijft de hoofdfunctie van het gebied en maximaliseer het aantal parkeerplaatsen op het voorterrein aan de Kanaalstraat.
- Benut de mogelijkheden voor de overloop van het parkeren naast en achter de Kampeerhal. Door die locaties ook in te richten als parkeerruimte wordt het tijdelijke karakter teniet gedaan en krijgen de plekken meer betekenis als volwaardig parkeerterrein.
- De Kanaalstraat is en blijft een belangrijke doorgaande verbinding en houdt ook de uitstraling van een doorgaande lijn.
- Het gebied wordt meer klimaatadaptief ingericht: met ruimte voor extra beplanting, vergroting van de biodiversiteit en meer water(berging).
- Het gebied krijgt meer verblijfskwaliteit en 'een vriendelijker uitstraling'.
- Buitenruimte voor de ondernemers om 'buiten te kunnen laten zien wat er binnen te beleven is'. Dat kan bijvoorbeeld uitstallingsruimte zijn of een terras.
- Het gebied kan meervoudig worden gebruikt, bijvoorbeeld voor evenementen.
- De omgeving van het gebied 'verkleurt': er komen meer woningen en minder bedrijven rondom. Dat heeft effect op het gebruik van het gebied en de plek van het gebied in de omgeving. Een nieuwe inrichting van het gebied houdt daar rekening mee.

3.2 Parkeren

Voldoende, goed toegankelijke en gratis parkeerplaatsen is een van de dragers van de kracht van de Vrijetijdsboulevard. Door de ondernemers is dat meermaals benadrukt. Bij de herinrichting staat het parkeren dan ook voorop: een goede routing voor parkeerplaatsen, parkeerplaatsen die voldoen aan de hedendaagse maatvoering en bij voorkeur evenveel parkeerplaatsen op en rond de Vrijetijdsboulevard als in de huidige situatie.

Dit laatste uitgangspunt vraagt enige toelichting en nuancering. In de huidige situatie vinden we:

- 220 parkeerplaatsen op het gemeenschappelijke, openbare terrein voor de Kampeerhal/ Intersport/Snow&Co en De Vries XL;
- 19 parkeerplaatsen op het deel voor Velodroom;
- 77 tijdelijke parkeerplaatsen aan de Kanaalstraat tussen voormalig Bikelife en Buiten;
- een niet ingericht overloopterrein aan de zijkant van de Kampeerhal, achter de bedrijven aan de Ceintuurbaan – Noord.

Maatvoering

Het totaal aan parkeerplaatsen komt zo in absolute aantallen op 316, zonder de parkeermogelijkheden op het overloopterrein. In de praktijk is het aantal plekken minder. Het parkeerterrein aan de voorzijde van de Kampeerhal wordt nu niet optimaal benut omdat de bestaande 220 parkeerplaatsen te smal zijn (2,20m breed). De hedendaagse auto's zijn breder, de huidige maatvoering van de parkeerplaatsen ook (2,50m breed).

Als we de huidige maatvoering van de parkeerplaatsen als uitgangspunt nemen, betekent dat we op hetzelfde oppervlak 88% van de bestaande parkeerplaatsen kunnen realiseren in dezelfde opzet. Dat zijn 194 parkeerplaatsen. Het totale aantal parkeerplaatsen is in praktische zin komt dan op 290.

Vanuit het oogpunt van parkeren betekent dit de volgende concrete ambities:

- *probeer zo veel mogelijk in de buurt te komen van het huidige aantal van 290 parkeerplekken, wetende dat de beschikbare ruimte voor het parkeren minder is na ontwikkeling van het woongebied;*
- *zorg voor comfortabele parkeerplekken die voldoen aan de hedendaagse maatvoering.*

3.3 Bereikbaarheid

De Vrijtijdsboulevard is bereikbaar vanaf de Kanaalstraat. Dat geldt voor de auto, op de fiets en lopend. De Kanaalstraat is nu de enige en belangrijkste weg voor het auto- en fietsverkeer. Dat leidt niet tot grote knelpunten, bij drukte of bij laden en lossen op de weg soms wel tot wat onoverzichtelijke situaties.

De omgeving van de Vrijtijdsboulevard verandert. Er komen meer woningen en dat brengt extra verkeersbewegingen en waarschijnlijk ook met meer fietsverkeer en meer voetgangers. Dat past op de Kanaalstraat, nu en straks. Maar het vraagt in de inrichting wel voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers en het goed samen laten komen van bezoekers en bewoners in en rond de Kanaalstraat. Het is wenselijk dat er naast de Kanaalstraat ook andere routes zijn om van en naar de Vrijtijdsboulevard te komen.

Uitgangspunten

De herinrichting van de Vrijtijdsboulevard brengt meerdere doelen samen. Het gebied wordt klimaatadaptief met meer groen en meer verblijfskwaliteit. Om dat te kunnen bereiken wordt er geschoven met functies in het gebied, zodat er een passende invulling ontstaat. De ontwikkeling van deelgebied B onderstreept dit. De tijdelijke parkeerplaatsen vervallen met de komst van het nieuwe woongebied.

Tegelijkertijd bestaat de wens om de parkeercapaciteit van het gebied op peil te houden. Ook blijft een goede bereikbaarheid van de Vrijtijdsboulevard voorop staan.

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid betekent het bovenstaande concreet de volgende ambities:

- *Een heldere scheiding tussen het parkeren van de woonwijk in de wijk zelf en het parkeren van bezoekers van de Vrijtijdsboulevard;*
- *Zoveel mogelijk parkeerplaatsen aan de voorzijde van de winkels, rekening houdend met voldoende ruimte voor verblijf en groen;*
- *Goed ontsloten en vormgegeven overloopparkerterreinen die (op piekmomenten) volwaardige parkeerruimte bieden aan bezoekers.*

4 Het plan: de buitenbrink

4.1 Het idee

Het gebied is groot. Van gevel tot gevel op sommige plekken meer dan 70 m. Het is ook een gebied waar de grootste winkels van Roden naast woningen en historische gebouwen staan. De omgeving is dus divers: in aard, maat en schaal. Dat vraagt om een openbare ruimte die door eigen herkenbare kwaliteiten de omgeving samenbindt. Een gebied dat een gemeenschappelijk voorterrein is voor iedereen die er werkt, woont, winkelt of sport.

Juist vanwege de veelheid aan functies en gebouwen rondom is een gebied nodig dat er op elk moment van de dag aantrekkelijk uit ziet. Een gebied dat uitnodigt op een drukke zaterdagmiddag om een ijsje te eten of te shoppen. Maar ook een gebied dat uitnodigt om de hond uit te laten 's avonds om half 11, of een broodje te eten op het terras aan het eind van de dag.

Vanuit de verschillende beleidskaders en in de uitgangspunten is meegegeven dat het een gebied kan worden dat een nieuwe groene plek in Roden wordt. Het groen is daarom hét samenbindend element geworden op een nieuw, **groot gemeenschappelijk plein**: van gevel tot gevel. Als plek die inwoners, ondernemers en bezoekers samenbrengt.

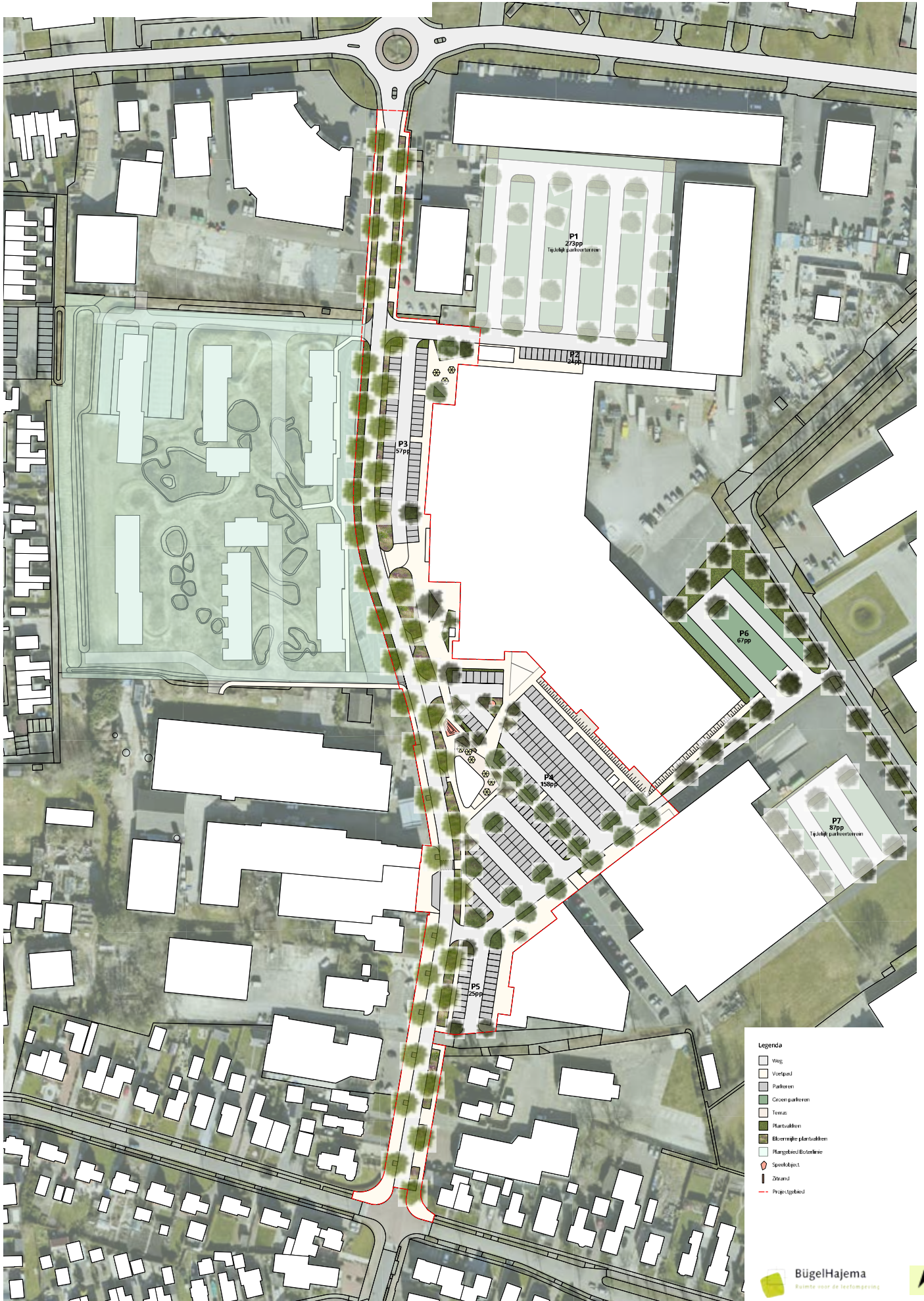
Het plein wordt een nieuwe, eigentijdse brink: **de buitenbrink**. Buiten omdat de plek letterlijk even buiten het centrum ligt en ook buiten, omdat het buitenlevengevoel de bedrijven rond het terrein verbindt. Op de buitenbrink beleef je de sfeer van sport en outdoor, van vakantie. Het plein is daarom vooral groen, met daartussen looproutes die winkels, terrasjes, sportplekken en parkeren verbinden.

De bomen en planten zijn zo gekozen dat ze het natuurlijke karakter van de buitenbrink benadrukken. Zoals de dennen en fraai verkleurende loofbomen, veel grassen, heide en prairiebeplanting. De groenvakken geven ruimte voor het water om af te stromen en op sommige plekken lekker te spelen, te zitten of doorheen te lopen.

Langs het plein loopt de Kanaalstraat, nog steeds de oude route vanuit het centrum naar het noorden. De Kanaalstraat wordt als doorgaande lijn benadrukt door een eigen herkenbare laanbeplanting.

Centraal op het plein liggen de parkeerplaatsen. De inrichting van deze parkeerplaatsen is zo gekozen, dat de buitenbrink ook voor andere doeleinden bruikbaar is, bijvoorbeeld evenementen. Een doorgaande looproute verbindt de winkels rondom, met Alida's Smulpaleis als verbindende schakel waar de voetpaden samenkomen.

Schetsontwerp Vrijtijdsboulevard Roden ' De Buitenbrink'



Legenda

- Weg
- Voetpad
- Parkeren
- Groen parkeren
- Terras
- Plantvakken
- Bloemrijke plantvakken
- Plantgebied Bouterwe
- Speelobject
- Zwaaiveld
- Projectgebied



4.2 Parkeren

De belangrijkste functie van de buitenbrink is het parkeren voor bezoekers van de omliggende bedrijven. Dat blijft zo. Om voldoende ruimte voor het parkeren te maken wordt de Kanaalstraat ter hoogte van de nieuwe woonwijk naar het westen verlegd. Hierdoor ontstaat aan de zijde van de Kampeerhal meer ruimte om te parkeren.

Het parkeren wordt verdeeld over 2 parkeergebieden aan de voorzijde van de winkels en bedrijven en 2 volwaardige overloopterreinen als tweede schil op piekmomenten. Aan de voorzijde is ruimte voor in totaal 240 parkeerplaatsen:

- 25 op de meest zuidelijke parkeerplaats ter hoogte van Intersport;
- 158 op het centrale deel, inclusief ruimte voor gehandicaptenparkeerplaatsen;
- 57 op het parkeerterrein bij Velodroom.

Overloop parkeren

Op de meeste dagen zal de parkeerruimte op het voorterrein voldoen, zoals dat nu ook het geval is. Op piekdagen is er ruimte in het gebied om extra parkeerruimte in te zetten. Dit is een overloop aan parkeerruimte aan de zij- en achterkant van de Kampeerhal. Het huidige overloopterrein wordt ingericht als groen parkeerterrein, zodat het ook een aantrekkelijke plek wordt om te parkeren en als volwaardig parkeerterrein onderdeel wordt van de Vrijtijdsboulevard.

We kiezen voor grastegels, zodat het gebied, als er niet geparkeerd wordt, toch een groene uitstraling heeft. Een open steen geeft ook de mogelijkheid om het regenwater ter plekke te laten bezinken in de bodem. Bomen zorgen voor schaduw. De rijlopers zijn voor het comfort van bezoekers (denk aan het lopen met winkelkarretjes) verhard.

Aan de achterzijde van de Kampeerhal is ook ruimte voor een overloopterrein, net als achter De VriesXL tuinmeubelen. Ook hier kan het huidige gebied als parkeerterrein worden ingericht. Om deze parkeerterreinen goed zichtbaar te ontsluiten wordt er een doorgaande verbinding gemaakt vanaf het parkeerterrein aan de voorzijde. Deze éénrichtingsweg zorgt ervoor dat, als aan de voorzijde geen parkeerplaats te vinden is, automatisch het autoverkeer naar achteren wordt geleid. Vanaf daar ontsluiten de terreinen op de Eerste Energieweg. Zoekend en door elkaar rijdend verkeer aan de voorzijde van de Kampeerhal wordt op die manier zoveel mogelijk voorkomen.

Groene parkeerplaats



bron: Broekema sierbestrating

Parkeren op gras



bron: Jonathan Perrin

Waterdoorlatende sierbestrating



Verharde rijloper



De overloopparkeerterreinen bieden ruimte aan totaal

- 294 parkeerplaatsen op het noordelijke overloopterrein;
- 67 parkeerplaatsen achter de Kampeerhal;
- 87 parkeerplaatsen achter De VriesXL.

Conclusie parkeren

Het parkeren op de Vrijtijdsboulevard krijgt in twee schillen vorm. Hierdoor is het mogelijk om aan de voorzijde voor de meeste dagen voldoende parkeerruimte te bieden in een groene en aantrekkelijke omgeving. Het parkeren op piekdagen krijgt een plek op twee parkeerterreinen in de tweede lijn. Vanaf deze terreinen zijn er goede, vlotte en groene looproutes naar de voorzijde. Het parkeren als totaal krijgt daarmee een stevige kwaliteitsimpuls. Zeker in de wetenschap dat de parkeerplaatsen in maatvoering worden aangepast op de huidige eisen, waardoor alle bezoekers comfortabel kunnen parkeren, laden en lossen.

Het totaal aantal parkeerplaatsen is 240 aan de voorzijde en 448 op de overloopterreinen. Samen zijn dat 688 volwaardige, goede parkeerplaatsen.

4.3 Verbindingen

Het plein verbindt de omgeving rondom. Die verbinding ontstaat door het groene buitenkarakter van het plein dat de brug slaat tussen alle bebouwing rondom. De verbinding zit ook in goede looproutes tussen groene plantvakken. Kriskrasverbindingen die de bedrijven rondom verbinden en de ruimte geven om de eigen groene sfeer van het plein te beleven en te ervaren.

De buitenbrink wordt een centrale plek in Roden. Goede verbindingen van en naar het plein zijn daarbij van groot belang. De Kanaalstraat blijft de belangrijkste verbinding en de enige ontsluiting voor het autoverkeer.

Langs de zuidzijde van het plein verbindt een weg in één richting de voorzijde van de Vrijtijdsboulevard met de achterzijde aan de Energieweg. Deze weg ontsluit de

Paden tussen verkleurende loofbomen op het voorterrein bij de Kampeerhal



bron: Delva landscape

Hagen rond parkeervakken



Siergras als begeleiding dwarsverbindingen naar achterste parkeerterreinen



bron: Nanda Sluijsmans

overloopparkerterrein en zorgt voor voetgangers en fietsers voor een goede dwarsverbinding tussen de buitenbrink en het achterliggende bedrijventerrein. Deze dwarsverbinding is een van de lijnen die het nieuwe plein met de omgeving verbindt en het gebied nog beter verankert aan de omgeving. Naast deze dwarsverbinding is er ruimte gehouden om dwarsverbindingen te maken naar de nieuw te ontwikkelen woongebieden aan de westzijde van de Kanaalstraat. Elke dwarsverbinding wordt begeleid door groenvakken. Dit geeft een eigen en herkenbaar beeld en versterkt ook de groene randen langs het hele plein.

4.4 Bepanting

De bepanting zorgt op de Buitenbrink voor verbinding en verschil. De bomen binden het geheel. Er is gekozen voor een aantal soorten die het buiten en outdoorgevoel benadrukken. Door meerdere soorten te gebruiken wordt de biodiversiteit vergroot en ontstaat er jaarrond steeds een ander beeld door de afwisseling waarmee bomen bloeien, in blad staan en vrucht dragen. De laanbepanting van de Kanaalstraat loopt door langs het gebied. Zo blijft de weg als doorgaande lijn herkenbaar. Deze laanbepanting bestaat uit een soort, die ook het 'outdoor'gevoel benadrukt, bijvoorbeeld de Europese netelboom.

De plantvakken en de bepanting daarin ondersteunen het groene en kleurrijke beeld. Strategisch geplaatste bomen en hogere struikvormige bomen, zoals Japanse esdoorn, zorgen voor goede doorzichten en beschutte plekken. Vaste planten en bloembollen zorgen voor bloei door het seizoen heen.

Grove den
(*Pinus sylvestris*)



bron: Rik Gotink - stationsplein Apeldoorn

Europese netelboom
(*Celtis Australis*)



bron: Lorenz von Ehren

Valse Christusdoorn
(*Gleditsia triacanthos*)



bron: Van den Berk boomkwekerijen

Tulpenboom (*Liriodendron tulipifera*)



bron: Van den Berk boomkwekerijen

Honingboom (*Styphnolobium japonicum*)

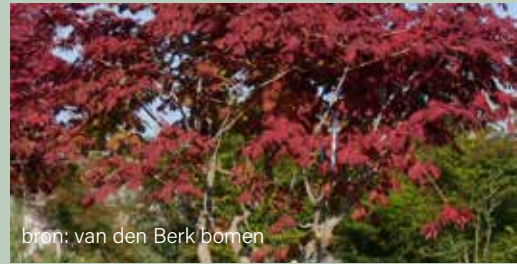


bron: Van den Berk boomkwekerijen

Vaste planten en hoogteverschillen



Bepanting Japanse esdoorn



Suggesties beplanting langs de Kanaalstraat



De Kanaalstraat wordt begeleid door bloeiende beplanting, vergelijkbaar met de manier waarop beplanting ook langs de Westeresch loopt. Zo wordt de route van Kanaalstraat en Westeresch tot aan de rondweg N372 samengebonden tot een aantrekkelijke entree van Roden. Laanbomen versterken het beeld van de Kanaalstraat als belangrijke lijn en verkeersverbinding.

Bij de uitwerking van het schetsontwerp tot definitief ontwerp zullen de definitieve plantkeuzes worden bepaald. Passend en betaalbaar beheer en onderhoud speelt daarin ook een rol. De beplantingskeuzes in deze toelichting worden als leidraad en inspiratie gebruikt.

4.5 Verblijf

Voor een belangrijk deel is het plein een gebruiksplek. Veel ruimte gaat naar het parkeren van auto's. In het centrale deel van het plein is ruimte gemaakt om meer verblijfskwaliteit te bewerkstelligen. Hier geen auto's, wel terrassen en sport- en outdoorobjecten om buiten ook te laten zien wat zich in de winkels en bedrijven afspeelt. Mogelijk kan de wandelroute over het parkeerterrein tegelijkertijd een sport- en speelparcours voor kinderen zijn.

Klimtoren en uithangbord?



Picknicken



Pad als parcours



December 2023

BügelHajema Adviseurs
Vaart NZ 50
9400 AG Assen
T 0592 316206
E info@bugelhajema.nl
I www.bugelhajema.nl



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving