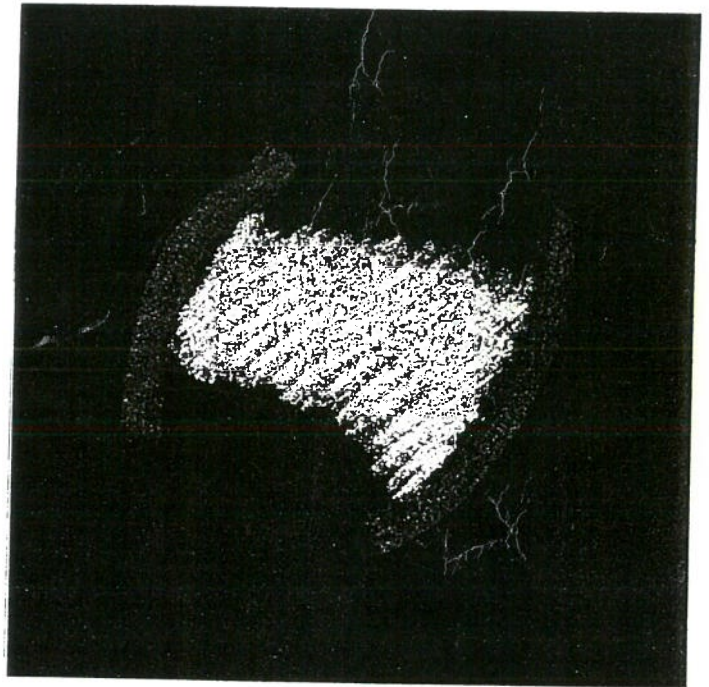


Zandvoort *Ordering & Advies*



480



GEMEENTE DRONTEN

BESTEMMINGSPLAN
DRONTEN-WEST

ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting

1. Inleiding

- 1.1. Achtergrond en aanleiding
- 1.2. Relatie met de milieu-effectrapportage
- 1.3. Doel en strekking van het plan
- 1.4. Leeswijzer

2. Beschrijving van het plangebied

- 2.1. Ligging en plangrenzen
- 2.2. Huidige ruimtelijke karakteristiek
- 2.3. Huidig grondgebruik
- 2.4. Aanwezige infrastructuur
- 2.5. Ondergrondse infrastructuur
- 2.6. Vigerend bestemmingsplan

3. Relevant beleidskader

- 3.1. Beleid van het Rijk
- 3.2. Beleid van de provincie Flevoland

4. Beoogde ontwikkeling van het plangebied

- 4.1. Uitgangspunten en aandachtspunten
- 4.2. De woningbehoefte en het globale woningbouwprogramma
- 4.3. De gewenste ruimtelijke structuur
- 4.4. De functionele structuur
- 4.5. De fasering
- 4.6. Infrastructuur en groen
- 4.7. Waterhuishoudkundige aspecten

5. Milieu-aspecten

- 5.1. Relatie met de milieu-effectrapportage
- 5.2. Weg- en railverkeerslawaaï
- 5.3. Bodemonderzoek
- 5.4. Gemeentelijk milieubeleid
- 5.5. Milieubelasting door bedrijven

6. Het bestemmingsplan

- 6.1. Gekozen planvorm
- 6.2. Flexibiliteit van het plan
- 6.3. Toelichting op de voorschriften

7. Economische uitvoerbaarheid van het plan

8. Maatschappelijk overleg

9. Overleg ex artikel 10 Bro

Bijlagen: Verslag van de inspraakavond
Reacties overleg ex artikel 10 Bro

1. Inleiding

1.1. Achtergrond en aanleiding

Dronten is een nog relatief jonge kern waarvan de eerste bebouwing dateert uit het begin van de jaren zestig. Het aanvankelijke ontwerp voor Dronten - van de hand van stedenbouwkundige prof. ir. J. van Tol - was berekend op een inwonertal van 5000 à 6000, met een mogelijke uitgroei tot ruim 11000 inwoners. Binnen tien jaar echter bleek bijstelling van dit aantal noodzakelijk. In 1971 gaf de Rijkdienst voor de IJsselmeerpolders in een structuurschets (afbeelding 1) een al toekomstig inwonertal van 18000 aan. In de daaropvolgende decennia ontwikkelde Dronten zich tot een woon- en werkgebied met een duidelijke verzorgingsfunctie voor het omliggende agrarische areaal. Daarnaast bleek Dronten aantrekkingskracht uit te oefenen op woningzoekenden van elders, waaronder het noordwestelijk deel van de Veluwe. Recent is ook de toenemende druk vanuit de noordvleugel van de Randstad en vanuit de regio Utrecht merkbaar geworden. Zodoende zal omstreeks 1995 de huidige capaciteit voor woningbouw in de kern Dronten volledig zijn benut. De inspanningen van de gemeente zijn er op gericht om tijdig te kunnen voorzien in de gewenste uitbreiding van de woningvoorraad. Dit heeft geleid tot het initiatief om Dronten-West als woningbouwlocatie voor 3.000 à 3.500 woningen tot ontwikkeling te brengen. Dit bestemmingsplan 'Dronten-West' beoogt hiervoor het planologisch-juridisch kader te scheppen.

Tot in de jaren tachtig was de nota "Ruimte voor Groei" (1974) de leidraad voor het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid van de gemeente Dronten. Deze nota gaf voor de kern Dronten een taakstelling van 18.000 inwoners voor het jaar 2000. De feitelijke ontwikkelingen maakte een actualisering van dit beleid nodig. De in 1990 opgestelde nota "Beheer of meer?" gaf de nieuwe beleidskaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, gericht op de eerstkomende 20 à 25 jaar. De besluitvorming hieromtrent heeft voor de kern Dronten een tweetal potentiële uitbreidingsgebieden opgeleverd, te weten de oost- en westlokatie. Op grond van nadere studies, onder andere middels de nota "Locatiekeuze Oost-West" (1991), is de westlokatie als meest aangewezen ontwikkelingsvariant naar voren gekomen. De eerste aanzet voor een nadere uitwerking van de westlokatie is in juni 1992 gepresenteerd in de vorm van een "proeve voor een ruimtelijk voorstel voor de toekomstige structuur van Dronten-West". Deze aanzet is onderwerp van discussie geweest in de raadscommissie van juli 1992 en vervolgens onderworpen aan interne en externe toetsen. Aanvullend heeft op 7 december 1992 een presentatie voor zo'n 120 belangstellenden plaatsgevonden. Vervolgens is door een ingestelde Stuurgroep Ontwikkeling West de "Structuurvisie Dronten-West (1993)" opgesteld. In het kader van het overleg ex art. 10 Bro en de eerste tervisielegging van dit bestemmingsplan Dronten-West zijn punten naar voren gekomen die hebben geleid tot enkele aanpassingen ten aanzien van de oorspronkelijke hoofdstructuur. Dit op zijn beurt heeft tevens geleid tot aanpassingen in de toelichting en voorschriften, waardoor deze door de gemeenteraad vastgestelde versie van het bestemmingsplan op onderdelen afwijkt van de versie welke ter inzage heeft gelegen.

1.2. Relatie met de milieu-effectrapportage

Op grond van de Wet milieubeheer (1993) en het Besluit milieu-effectrapportage (1987) is de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de aanleg voorziet, een besluit dat de procedure van de milieu-effectrapportage moet doorlopen (een milieu-effectrapportage-plichtig besluit).

Voorwaarde voor deze milieu-effectrapportage-plicht is dat het plan meer dan 4.000 woningen in een verstedelijkt gebied, of meer dan 2000 woningen elders omvat. Volgens de Structuurschets Stedelijke Gebieden (1985) en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) behoort de gemeente Dronten niet tot de sterk verstedelijkte gebieden, zodat voor Dronten de milieu-effectrapportage-plicht bij een grens van 2.000 woningen geldt. De vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan Dronten-West om deze reden dan ook milieu-effectrapportage-plichtig.

De milieu-effectrapportage-procedure heeft tot doel de informatie uit het milieu-effectrapport op een zodanige manier te gebruiken dat het milieubelang een volwaardige plaats krijgt in de besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan. Daartoe is de vaststelling van het bestemmingsplan gekoppeld aan de procedure van de milieu-effectrapportage.

Hoofdstuk 5.1. bevat een nadere verantwoording van de wijze waarop de resultaten van de milieu-effectrapportage bij dit bestemmingsplan zijn betrokken.

1.3. Doel en strekking van het bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voorziet niet in de beoogde ontwikkeling van het gebied. Daarom is er besloten tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor Dronten-West. De ontwikkeling van Dronten-West zal een langere periode in belag nemen. Pas in de volgende eeuw zal de woonwijk volledig gerealiseerd zijn. Vanwege dit lange ontwikkelingstraject is ten tijde van de opstelling van het bestemmingsplan de concrete invulling op buurt- en straatniveau onbekend. Daarom is er gekozen voor een "globaal (uit te werken) bestemmingsplan". Het doel van dit bestemmingsplan is om het planologisch/juridisch kader te bieden voor de ontwikkeling van Dronten-West.

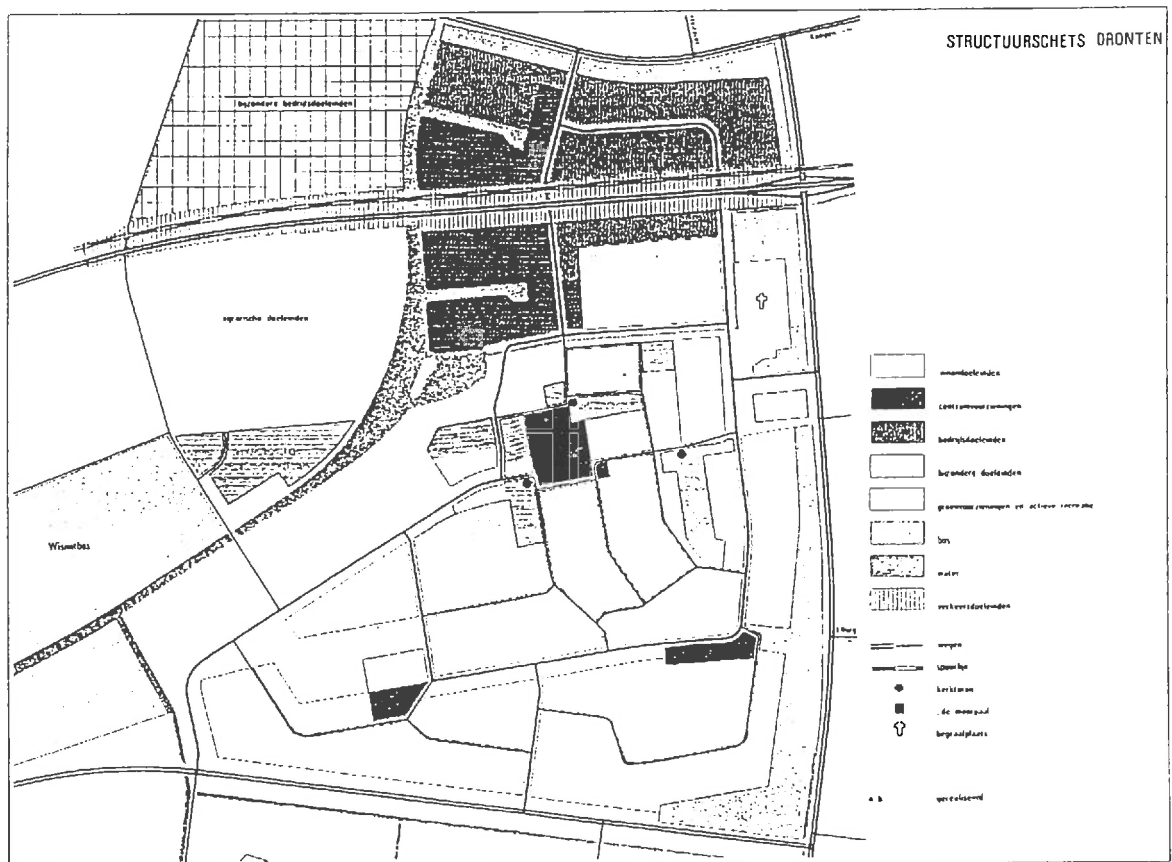
1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting geeft een beschrijving van de huidige situatie in Dronten-West. Behalve ruimtelijke en landschappelijke aspecten, komen ook het huidig grondgebruik en de bestaande infrastructuur aan de orde. Daarnaast wordt kort ingegaan op het vigerende bestemmingsplan voor het gebied.

In hoofdstuk 3 staat een overzicht van nota's en andere beleidsstukken van het Rijk en de provincie Flevoland waarmee rekening dient te worden gehouden bij de ontwikkeling van het plangebied.

Om een indruk te krijgen van de omvang en richting van de beoogde ontwikkelingen, gaat hoofdstuk 4 in op de ideeën van de gemeente Dronten over het uit te werken gebied, de woningbehoefte en de fasering. Aangezien de vaststelling van dit bestemmingsplan milieu-effectrapportageplichtig is komt in hoofdstuk 5 de relatie met de milieu-effectrapportage aan bod.

Daarnaast worden in dit hoofdstuk ook andere milieu-aspecten genoemd, zoals weg- en railverkeerslawaai, bodemonderzoek en milieubelasting. Hoofdstuk 6 bevat de motivatie voor de keuze voor een globaal bestemmingsplan. Dit hoofdstuk gaat nader in op de flexibiliteit van het plan en bevat een korte toelichting op de voorschriften van het plan. De laatste hoofdstukken, hoofdstuk 7, 8 en 9 belichten achtereenvolgens de economische uitvoerbaarheid van het plan, het maatschappelijk overleg en het overleg ex artikel 10 Bro.



afbeelding 1 Structuurschets Dronten 1971

2. Beschrijving van het plangebied

2.1. Ligging en plangrenzen

De gemeente Dronten (afbeelding 2) ligt in Oostelijk Flevoland. Binnen de gemeentegrenzen liggen drie woonkernen: Swifterbant, Dronten en Biddinghuizen. De kern Dronten ligt ongeveer 16 kilometer ten oosten van Lelystad. Het plangebied "Dronten-West" wordt aan de noordkant begrensd door het tracé A voor de toekomstige Hanzespoorlijn, aan de oostzijde door de Lage Vaart, aan de zuidgrens door het agrarisch onderwijscomplex "De Drieslag" en aan de westgrens door de Wisent- en Rendiertocht (afbeelding 3).

2.2. Huidige ruimtelijke karakteristiek

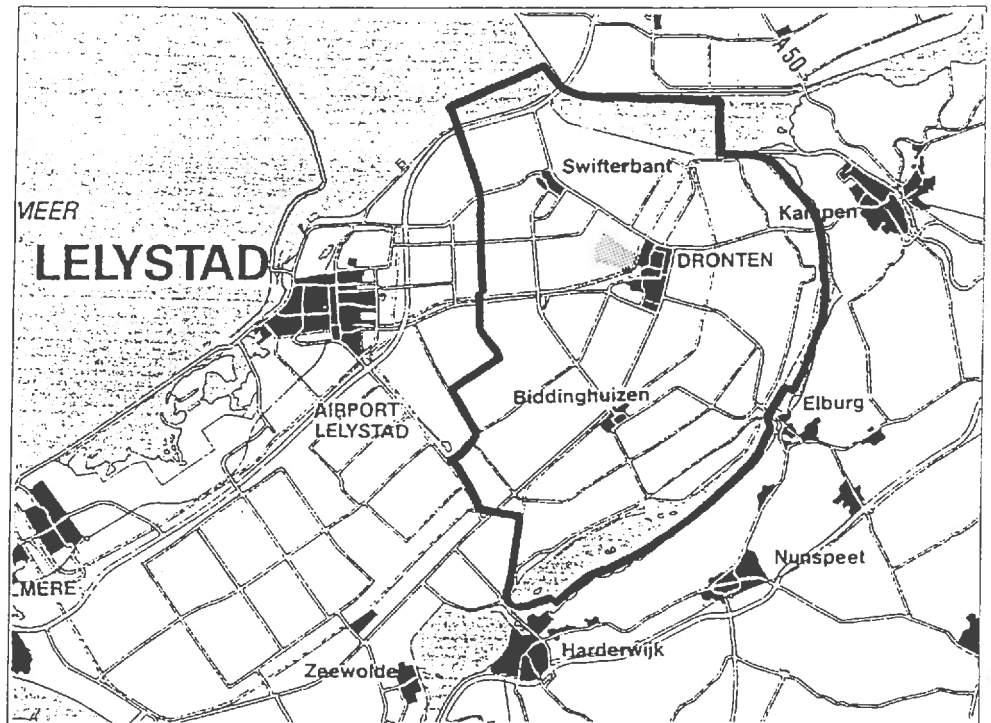
De belangrijkste beeldbepalende elementen van het landschap van Oostelijk Flevoland worden gevormd door de beplantingen langs wegen en waterlopen, dijken, bossen, erfbeplantingen en het stedelijk gebied. Door het ontginningskarakter van de Flevopolder is de structuur vrijwel volledig bepaald door menselijke inrichting. De structuur vertoont hierdoor een uiterst ordelijk karakter. In het plangebied wijkt de structuur iets af van de in Flevoland veelal gehanteerde rechthoekige verkaveling en het rechte wegenpatroon (Dronterpad en Rendierweg). Het plangebied Dronten-West is te karakteriseren als een open en grootschalig polderlandschap met een enkel los boselement, een hoofdvaart en enkele secundaire waterlopen. Het gebied is vlak en vertoont nauwelijks of geen reliëf. Tussen de Lage Vaart en het open gebied komt plaatselijk een smalle beplantingsrand voor. In deze rand naast de Lage Vaart ligt een fiets-/wandelpad. Ten zuiden van het plangebied ligt het complex "De Drieslag", omringd door beplanting.

2.3. Huidig grondgebruik

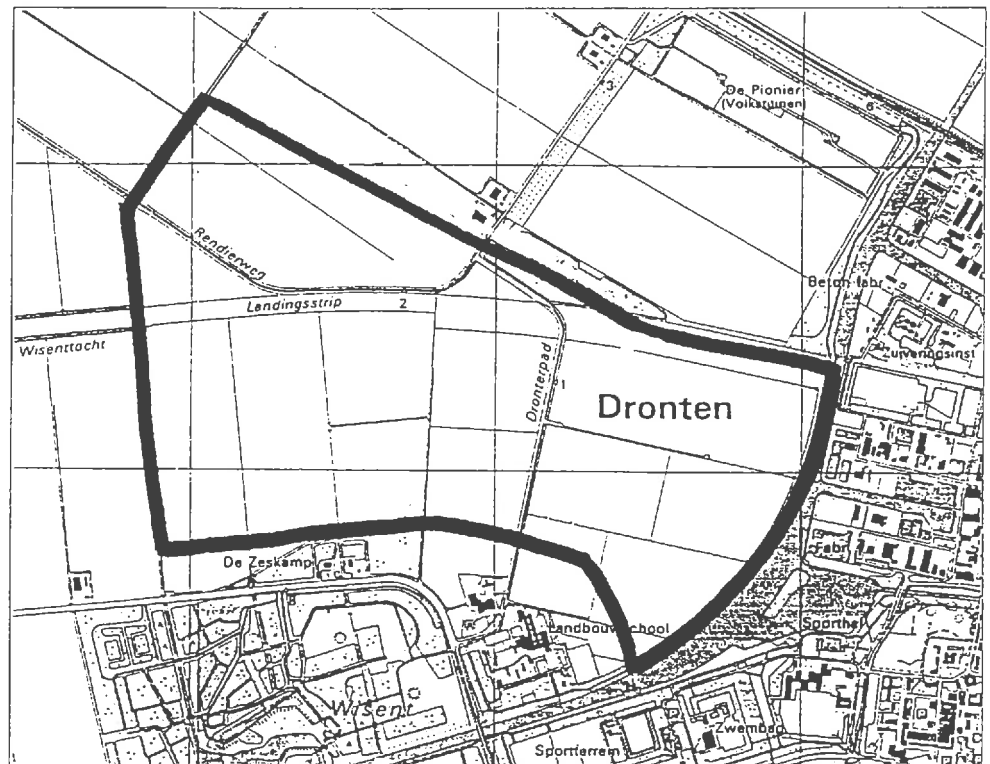
Het grootste deel van het plangebied is in agrarisch gebruik, overwegend als bouwland. In het zuidelijk deel van het plangebied en ten westen van het Dronterpad is nog wat grasland te vinden. Ten noorden van het Dronterpad ligt een loofbos van circa 7 hectare. Iets meer dan de helft van deze boszone valt binnen het plangebied. Binnen het plangebied komt geen agrarische bedrijfsbebouwing voor. Ten zuiden van de Rendierweg ligt een zogenaamde landingsstrip (grasland) ten behoeve van vliegtuigen voor het besproeien van landbouwgewassen. Het plangebied Dronten-West kent op dit moment geen industriële bedrijvigheid.

Aan de noordkant van de kern Dronten, ten oosten van de Lage Vaart ligt een bestaand industrieterrein. Op het terrein zijn circa 200 bedrijven gevestigd. Ten zuiden van het plangebied is het agrarisch scholencomplex "De Drieslag" gelegen. Dit complex herbergt twee HBO-opleidingen: CAH (Christelijke Agrarische Hogeschool) en STOAS (Stichting tot Opleiding voor het Agrarisch onderwijs en Scholing).

De Stichting Schoolboerderij beheert ten noorden en noordoosten van het complex circa 148 hectare landbouwgronden. Daarnaast heeft STOAS enkele hectaren in gebruik ten behoeve van een tuinbouwproject. Ten westen van het Dronterpad ligt het CVDB (Coöperatief Veredelings- en Demonstratie bedrijf) en noordelijk van het CAH/STOAS complex ligt het Agrarisch Bedrijven Centrum.



Afbeelding 2. Ligging plangebied binnen gemeente Dronten



Afbeelding 3. Begrenzing plangebied Dronten-West

2.4. Aanwezige infrastructuur

In de directe omgeving van Dronten liggen geen verbindingen van het rijkshoofdwegennet.

De Biddingringweg (richting Biddinghuizen/Harderwijk) en de Dronerringweg (richting Swifterbant/A6) zijn provinciale wegen van de 1e categorie (goede aansluiting op hoofdwegennet, het voorzien in verbinding van woonkernen).

De Dronterweg (richting Lelystad) is een provinciale weg van de 3e categorie (bovenlokale, ontsluitende functie). De overige wegen rondom Dronten hebben een lokale betekenis.

Uit tellingen in 1990-1991 blijken de volgende verkeersintensiteiten:

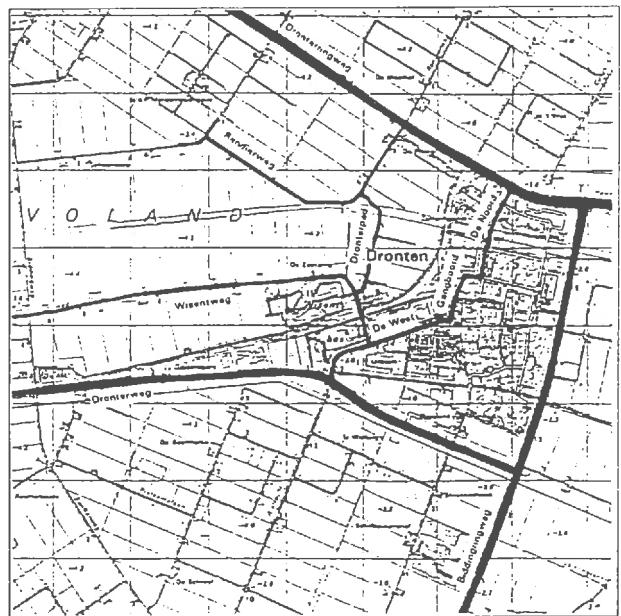
Weg		Verkeersintensiteiten huidige situatie mvt/etmaal
Rondweg	Dronerringweg	7.000/7.500
	Dronterweg	5.000/5.500
Stadswegen	De Noord	5.700/6.300
	De West	5.300
	Gangboord	4.700/7.400

De gemeente Dronten heeft in 1989 een verkeerstelling uitgevoerd op de Wisentweg, nabij de brug over de Lage Vaart. Per etmaal passeerden circa 600 motorvoertuigen dit gedeelte van de Wisentweg.

De Rendierweg en het Dronterpad doorsnijden het plangebied.

Van deze wegen zijn geen verkeersgegevens bekend. Langs de westelijke oever van de Lage Vaart loopt een recreatief fietspad.

Afbeelding 4 geeft een beeld van de huidige verkeersinfrastructuur.



Afbeelding 4. Huidige hoofdinfrastructuur

2.5. Ondergrondse infrastructuur en straalverbinding

Binnen het plangebied ligt een aantal nutsleidingen. Bij realisering van Dronten-West is verwijdering en verlegging van deze leidingen noodzakelijk. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om een hoofddrinkwaterleiding ten noorden van 'De Drieslag' welke over een lengte van 1200 meter dient te worden verwijderd. Eveneens zal nabij de bocht in de Wisentweg een waterleiding over een lengte van 300 meter moeten worden verlegd. Tussen de Wisentweg en Rendierweg zal een HPE-gasleiding over een lengte van naar schatting 1500 meter worden verwijderd. Voorts loopt over de zuidzijde van het plangebied een straalverbinding van PTT Telecom. Ten behoeve van een doeltreffende bescherming van deze verbinding zijn de maximale bouwhoogten aan beperkingen onderworpen.

2.6. Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied Dronten-West valt binnen het vigerende bestemmingsplan "Landelijk Gebied Dronten". Dit plan is nog opgesteld en vastgesteld (d.d. 1 december 1971) door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders en goedgekeurd door de Minister van Verkeer en Waterstaat op 2 december 1971. De gronden voor de woningbouwlocatie Dronten-West hebben in dit plan voor het grootste deel van de oppervlakte de bestemming "agrarische doeleinden zonder bebouwing".

Dwars door het plangebied, over de huidige landingsstrook, loopt een zône met de bestemming: "verkeersdoeleinden, voorlopig bestemd voor agrarische doeleinden zonder bebouwing".

Deze gronden zijn gereserveerd voor toekomstige verkeersdoeleinden. De Wisent- en Rendiertocht zijn bestemd als "water" en de Rendierweg en het Dronterpad als "wegen" evenals het verlengde van de Rendierweg tot aan de Wisentweg. Langs de Lage Vaart is een strook bestemd als "rijwielpad" met aan beide zijden de bestemming "bos". De bestemming "bos" is ook te vinden in de vorm van een driehoek ten noorden en zuiden van het Dronterpad en ten westen van het verlengde van de Rendierweg.

3. Relevant beleidskader

3.1. Beleid van het Rijk

De volgende rijksnota's zijn van belang voor het opstellen van het bestemmingsplan:

- Vierde Nota over de ruimtelijke ordening
- Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra
- Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig
- Nota Duurzaam bouwen
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Vierde Nota over de ruimtelijke ordening

Voor het nationale beleid inzake de ruimtelijke ordening is de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (1988) van belang. Hierin wordt ondermeer een perspectief geschetst voor het realiseren van stedelijke vernieuwing en het scheppen van een nieuw evenwicht tussen vraag en aanbod op de woningmarkt op nationaal niveau. In de nota worden verder accenten gelegd op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte, het geleiden van de mobiliteitsontwikkeling en het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied met als doel de ruimtelijke kwaliteit te behouden.

Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX)

In 1990 verscheen de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra als nadere uitwerking van het beleid uit de Vierde Nota.

Deze nota is bedoeld om de doelstellingen uit het milieubeleid zo duidelijk mogelijk te laten doorklinken in het ruimtelijk beleid en om een stap verder te zetten in de uitvoering van het perspectief dat in de Vierde Nota is vastgelegd. Op de volgende punten wordt het beleid ondermeer nader ingevuld:

- Verstedelijking en mobiliteit
Met betrekking tot de verstedelijking en mobiliteit dient het ruimtelijk beleid mee te helpen aan de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk door lokatiekeuzen voor ondermeer woningbouwlocaties meer dan tot dusver te laten bepalen door mobiliteitsoverwegingen. In de VINEX is de uitwerking hiervan vooral gericht op de Stedenring in centraal Nederland en de grote stadsgewesten.
Een gedeelte van de gewenste groei-opvang is gepland in de provincie Flevoland. De kern Dronten speelt in dit verband echter geen aangewezen rol.
- Koersbepaling landelijke gebieden
In de koersbepaling van de landelijke gebieden is (de omgeving van) de kern Dronten gelegen in de "Bruine koers" waarbij de nadruk ligt op de ontwikkeling van de landbouw in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies.

Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig

De Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig (1989) zet in hoofdlijnen het volkshuisvestingsbeleid tot het jaar 2000 uiteen. Ondanks de kwantitatief en kwalitatief sterk verbeterde situatie op de woningmarkt, gecombineerd met de afnemende bevolkingsgroei, zijn er tot 2000 nog veel nieuwe woningen nodig. De woningvoorraad zal naar verwachting groeien van 5,4 miljoen woningen in 1986 tot 6,4 miljoen in 2000 en 7 à 7,5 miljoen in 2025.

Naast nieuwbouw zal het beleid zich richten op:

- beheer, onderhoud en vervanging van de bestaande woningvoorraad;
- decentralisatie van de beleidsuitvoering: vereenvoudiging van regelgeving, verzelfstandiging van - en vermindering van controle op lagere overheden, verhuurders en maatschappelijke organisaties door de rijksoverheid. Dit betekent tevens een koppeling van verantwoordelijkheden aan bevoegdheden en risico's in de uitvoering van beleid;
- beperking van objectsubsidies die gericht zijn op het beschikbaar komen van woningen;
- handhaving van subject(huur)subsidies en de premiekoopregeling;
- toespitsing op aandachtsgroepen: het sterker richten van subsidies voor volkshuisvesting op groepen die zonder overheidssteun geen behoorlijke woonruimte kunnen vinden;
- betere doorstroming en bevordering van eigen-woningbezit;
- bevordering van een goed woon- en leefmilieu met nadruk op de steden;
- start van het project Duurzaam Bouwen waarin aandacht wordt besteed aan de samenhang tussen milieu en woningkwaliteit.

Nota Duurzaam bouwen

De nota Duurzaam bouwen (1990), opgesteld als onderdeel van het NMP-Plus, geeft een aantal belangrijke aanknopingspunten voor een milieuvriendelijk bouwproces. Dit proces is gebaseerd op de principes van duurzame ontwikkeling: integraal ketenbeheer, energie-extensivering en kwaliteitsbevordering.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) worden de hoofdlijnen gevormd voor het terugdringen en het geleiden van de groei van de mobiliteit, door ruimtelijke concentratie van wonen, werken en recreëren, het verbeteren van het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur en het afstemmen van locaties met bedrijfstypen en voorzieningen.

Het SVV II heeft een aantal nieuwe verbindingen voor het hoofdwegennet op kaart weergegeven.

De autoweg die door Flevoland gaat, de A6, maakt als hoofdtransportas deel uit van het hoofdwegennet. Na 2010 zal worden bekeken of de A6 aangepast kan worden. Voor het tracé Lelystad-Kampen dient een nieuwe verbinding tot stand te komen - de A23 - die de schakel vormt tussen de oostelijke en westelijke landsdelen.

3.2. Beleid van de provincie Flevoland

De volgende provinciale nota's zijn voor Dronten-west van belang:

- Nota Bevolkingsprognose 1992
- Nota Volkshuisvesting Flevoland
- Streekplan Flevoland
- Milieubeleidsplan (voorontwerp)
- Waterhuishoudingsplan

Nota Bevolkingsprognose 1992

Van belang voor de benodigde hoeveelheid woningen is met name de Bevolkingsprognose 1992 van de Provincie Flevoland. Uit deze nota, die als voorbereiding op het Streekplan Flevoland is opgesteld, blijkt dat op grond van de geformuleerde verwachtingen met betrekking tot woningproductie en demografische componenten in Flevoland tot na het jaar 2000 een gestage groei van de bevolking zal blijven plaatsvinden. De bevolking zal toenemen van circa 233.000 begin 1992 tot ruim 350.000 in het jaar 2005. Deze stijging betekent globaal een voortzetting van de toename die aan het einde van de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig heeft plaatsgevonden.

Wanneer deze resultaten per gemeente bekeken zouden worden blijkt dat de bevolking in alle gemeenten van Flevoland, ook wanneer een minimale prognosegrens wordt aangehouden (ondergrens) blijft toenemen.

Voor Dronten ziet de prognose er als volgt uit:

Jaar	Aantal inwoners		
	Ondergrens	Basisprognose	Bovengrens
1992		26.700	
1995	27.600	28.500	29.300
2000	29.800	31.500	33.100
2005	31.600	33.900	36.200

Tussen 1992 en 2005 neemt het aantal inwoners van de gemeente Dronten in de basisprognose toe met 7200 inwoners, hetgeen een gemiddelde jaarlijkse groei tussen 1,5 en 2,2% betekent.

Nota Volkshuisvesting Flevoland

Met de Nota Volkshuisvesting Flevoland (1991) beoogt de provincie Flevoland een inzicht te geven in de wijze waarop zij haar volkshuisvestingtaak in de komende jaren gestalte wil geven.

De provincie streeft slechts een lichte bemoeienis na met hetgeen de gemeenten zelf aan beleid ontwikkelen en uitvoeren op dit gebied.

Het beleid is generiek en niet speciaal op één van de gemeenten gericht.

Bij de verdeling van de nieuwbouwcontingenten zijn de volgende elementen aan de orde:

- bestuursafspraken tussen rijk, provincie en gemeenten;
- bevolkingsontwikkeling (natuurlijke groei, gezinsverdunding en migratiesaldo);
- opbouw en kwaliteit van de bestaande woningvoorraad, leegstand en woonmilieu;
- de effectieve vraag op de woningmarkt.

In de nota wordt Dronten gekenschetst als een gemeente met een gematigde groei van hun woningvoorraad. De provincie gaat uit van een jaarlijkse produktie van 300 woningen, na 1994 afnemend tot 250 per jaar aan het eind van deze eeuw.

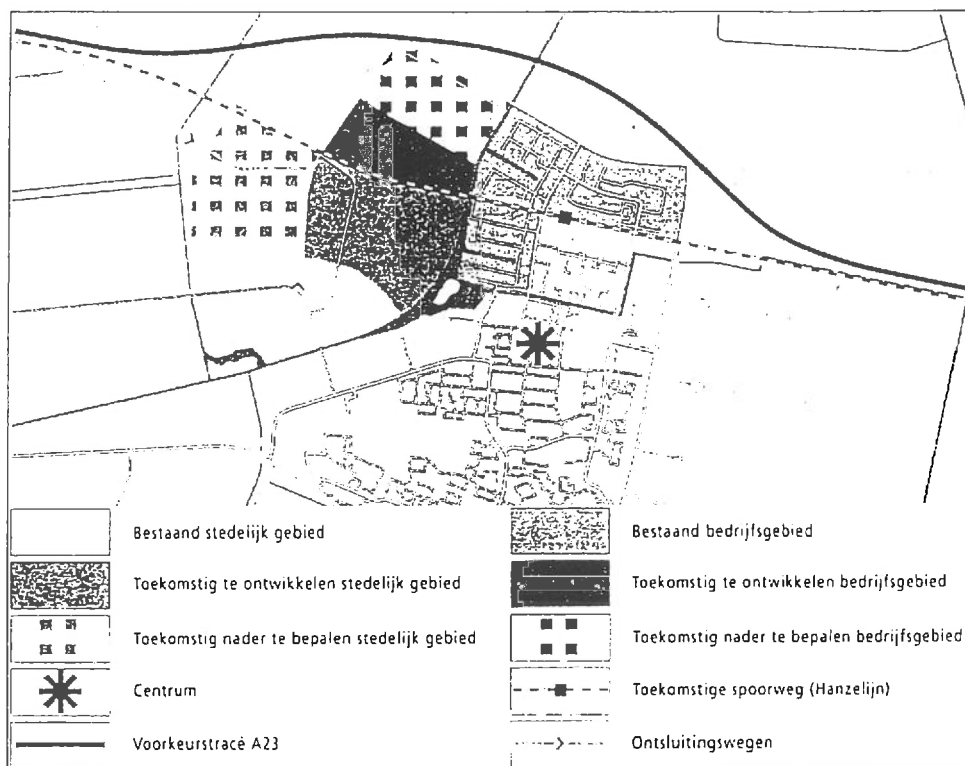
Streekplan Flevoland

Het Streekplan Flevoland(1993) bevat een beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in hoofdlijnen voor de komende 10 jaar. Het aantal inwoners van de gemeente Dronten bedraagt per 1 januari 1992 26.700. De (indicatieve) groeiprognoze is gericht op 33.000 inwoners in 2003. Het beleid ten aanzien van van de woningbouw in Flevoland is (afgezien van het zuidelijke deel van de provincie) gericht op het voorzien in de eigen woningbehoefte (natuurlijke groei en interne economische ontwikkeling) met inachtneming van een voldoende ruimtelijke kwaliteit.

Het streekplan verwacht een aanhoudende druk op de woningmarktsituatie vanuit met name de noordvleugel van de Randstad en vanwege het beroep dat op Flevoland wordt gedaan voor opvang van een deel van de Utrechtse woningbehoefte.

Daarnaast heeft Dronten een beperkte functie in de opvang ten behoeve van de noord-westelijke Veluwe.

In het streekplan wordt ingestemd met de keuze van het gemeentebestuur om Dronten in westelijke richting verder uit te breiden, waardoor tot 2015 voldoende ontwikkelingsruimte kan worden aangeboden (circa 200 tot 300 woningen per jaar). Van verder belang voor de woningbouwlocatie is de in het streekplan geplande aanleg van de A23 (noordelijk) terwijl ook de Hanzespoorlijn (en NS-station) een impuls voor Dronten kan betekenen.



Afbeelding 5. Streekplan Flevoland; Stedelijke ontwikkeling Dronten

Ten aanzien van de geplande industriële uitbreiding (87 ha) aan de noordkant van Dronten vermeldt het streekplan dat het terrein van (boven)regionale betekenis is. De ontwikkeling van dit gebied heeft een algemeen karakter, waarbij na realisering van de Hanzespoorlijn en de A23 het terrein zich kan ontwikkelen tot een locatie met gemengde ontsluiting (weg en openbaar vervoer).

Het streekplanbeleid is erop gericht de verscheidenheid aan natuurwaarden in Flevoland te behouden en verder te ontwikkelen. Op provinciaal niveau is een opzet gemaakt voor een ecologische structuur met kerngebieden en verbindingzones. Naast enkele gebieden met de hoofdfunctie natuur zijn op diverse plaatsen multifunctionele bosgebieden gelegen met een betekenis voor natuur, recreatie en houtproductie. Ten noorden van de Dronterweg is in het streekplan een zone met multifunctioneel bos aangegeven. In de directe omgeving van Dronten zijn geen recreatieconcentratiegebieden of recreatie-ontwikkelingszones gelegen.

Milieubeleidsplan Flevoland

Het provinciale Milieubeleidsplan 1994-1998 is algemeen van aard en bevat geen specifiek op Dronten-West gericht beleid.

Eén van de beleidsvoornemens van de provincie is het in nauwe samenwerking met de gemeenten uitvoeren van milieutoetsen bij bestemmingsplannen.

Met betrekking tot het wonen hanteert de provincie ondermeer de volgende beleidsvoornemens:

- realisatie van een hoogwaardige woonkwaliteit waarin alle milieuaspecten zijn geïntegreerd;
- een op duurzame ontwikkeling gerichte uitvoering van bouwprojecten;
- een vergaande toepassing van preventie- en hergebruik voor bouw- en sloopafval;
- zoveel mogelijk terugdringen van milieubelastende stoffen;
- stimulatie van energie-extensieve bouwprojecten en gebouwen.

Waterhuishoudingsplan

In het Waterhuishoudingsplan van de Provincie Flevoland (vastgesteld in april 1994) is aangegeven dat de algemene milieukwaliteit (AMK) voor alle wateren noodzakelijk wordt geacht. De Lage Vaart is aangeduid als "Vaarweg met ecologische verbinding". De overige wateren in het plangebied zijn aangeduid als "agrarisch water".

4. Beoogde ontwikkeling van het plangebied

4.1. Uitgangspunten en aandachtspunten

Groei van de stad

Door de snellere groei dan in eerdere perioden werd voorzien, zullen de huidige uitbreidingsmogelijkheden in 1995 volledig benut zijn.

Een gunstige combinatie van werkgelegenheid, woonkwaliteit en voorzieningenniveau hebben kennelijk geleid tot een goed vestigingsklimaat. Mede tegen de achtergrond van de versterkte groeitendens van de laatste jaren is het gemeentelijk beleid gericht op het tegemoet komen aan de behoefte vanuit de markt.

Volgens de "Bevolkingsprognose 1992" van de Provincie Flevoland zal het aantal inwoners van de gemeente Dronten tussen 1992 en 2005 toenemen met 7200 inwoners (basisprognose) met een bovengrens van 10.000 inwoners. In woningen uitgedrukt komt dat voor de basisprognose en voor de bovengrens neer op een groei met 2600 respectievelijk 3600 woningen.

De verdeling van de groei over de verschillende kernen zal in het kader van een in 1995/1996 op te stellen structuurvisie voor de gemeente Dronten onderwerp van nadere studie zijn. Het ligt in elk geval voor de hand dat de kern Dronten verreweg het grootste aandeel zal leveren in de toename van de woningvoorraad. Niettemin is het van belang dat binnen de huidige en toekomstige beleidskaders voor de groei van de gemeente Dronten voldoende ruimte blijft voor een verdere groei van de kernen Swifterbant en Biddinghuizen.

Lokatiekeuze en omvang van de uitbreiding

Aan de hand van de nota "Lokatiekeuze Oost-West" is door de "Projectgroep Groei Dronten" (PGD) het advies uitgebracht om Dronten aan de westzijde verder uit te breiden. Behalve dat de financiële vergelijking tussen de beide lokaties in het voordeel van de west-lokatie uitviel, pleiten ook inhoudelijke argumenten voor deze lokatie. In het advies van de PGD werd gewezen op de goede inpassingsmogelijkheden van de west-lokatie, zowel wat de ruimtelijke structuur als wat de wegenstructuur betreft. Voorts bleek het verlies aan fruitteeltgebieden bij de oost-lokatie meer negatieve gevolgen te hebben dan bij de west-lokatie. Belangrijk aspect is ook de mogelijkheid die de west-lokatie biedt, om de Lage Vaart te betrekken bij het nieuwe woongebied. Hierin liggen goede aanknopingspunten voor recreatieve gebruiksmogelijkheden en een aantrekkelijk ruimtelijk beeld. In zijn vergadering van 28 november 1991 heeft de gemeenteraad van Dronten besloten het advies van de projectgroep over te nemen en de lokatie-West aan te wijzen als uitbreidingsgebied van de woonkern Dronten.

Ten noorden van het plangebied, tussen tracé A van de geplande Hanzespoorlijn en de Dronterringweg is een groot nieuw industrieterrein gepland dat dient te voorzien in de toekomstige behoefte aan bedrijfsruimte (en werkgelegenheid). Voor dit gebied zal een afzonderlijk nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

Voor wat betreft de voor woningbouw aangewezen lokatie, gaat het om een gebied met een omvang van circa 230 hectare. Het plangebied bevat een aantal elementen van bovenwijkse en zelfs bovenlokale betekenis. Daarbij gaat het om de vrij te houden (geluids)zone(s) langs de Hanzespoorlijn, de ecologische zone, een volkstuintencomplex, en reserveringen voor sportvoorzieningen.

De uiteindelijke omvang van de woningbouwlokatie wordt zowel in directe (ruimtebeslag) als in indirecte (invloed op stedenbouwkundige hoofdstructuur) zin beïnvloed door de tracékeuze voor Hanzespoorlijn.

Bij een gemiddelde woningdichtheid van 20 woningen/ha bedraagt de lokatiecapaciteit tussen de 3500 en 4100 woningen.

Gemaakte opmerkingen in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro (zie hoofdstuk 9) zijn aanleiding geweest om de aanvankelijk aangehouden woningdichtheid van 15,5 woningen/ha te verhogen.

Rekening houdend met de specifieke identiteit van de kern Dronten enerzijds en het algemeen belang van een efficiënt ruimtegebruik anderzijds, acht de gemeente een dichtheid van 20 woningen per hectare aanvaardbaar.

De genoemde dichtheid heeft uiteraard gevolgen voor de capaciteit van de lokatie Dronten-west. De eerder genoemde capaciteit van ca. 3500 - 4100 woningen is groter dan op grond van de huidige inzichten past binnen de beleids marges voor het gemiddelde groeitempo voor de komende 10 jaar. Dat op zijn beurt heeft geleid tot een aanpassing van de fasering en een verkleining van het gebied dat een feitelijke woonbestemming heeft gekregen.

Om het ontstaan van een samenhangend geheel te bevorderen is de lokatie in deze toelichting integraal benaderd, zoals ook gebeurd is bij de eerder opgestelde Structuurvisie Dronten-west.

Aandachtspunten gemeente

Om tot een verantwoorde ontwikkeling van het plangebied te komen, zal gedurende het planproces aandacht worden geschonken aan de volgende punten:

- een goede functionele en ruimtelijke relatie tussen Dronten-West en de bestaande stad; met name de bereikbaarheid van het stadscentrum is van belang;
- een heldere en sterke ruimtelijk/functionele hoofdstructuur;
- het creëren van een aantrekkelijk en wervend beeld; in dat opzicht is de eerste fase van relatief grote invloed op de beeldvorming van het nieuwe woongebied;
- belangrijke milieu-aspecten op het gebied van verkeer en van bouwen en wonen.

4.2. De woningbehoefte en het globale woningbouwprogramma

In de Structuurschets Dronten-West is voor de ontwikkeling van Dronten-West de volgende (indicatieve) raming¹ gegeven:

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2010	2015
inwonertal	438	1291	2137	2949	3600	4131	5684	6943	7818
woning- productie	156	305	305	291	238	207	603	545	428
cumulatief	156	461	766	1057	1295	1502	2105	2650	3078

Uit de tabel is af te leiden dat met name in de eerste vier ontwikkelingsjaren een relatief grote woningproductie wordt voorzien, teneinde de nieuwe wijk in korte tijd een redelijk basisdraagvlak te verschaffen.

Daarmee wordt overigens ook de tijdelijke afname van het woningaanbod in de jaren 1994 en 1995 gecompenseerd.

In de Structuurschets Dronten-West wordt voorts nog rekening gehouden met een geleidelijke afname van het bouwtempo na 1999.

Het is echter niet uitgesloten dat de aanleg van de Hanzespoorlijn en de druk vanuit de woningmarkt in het oostelijk deel van de Randstad tot veranderingen in de woningbouwtaakstelling en versterkte groei-impulsen leidt in de periode na 2000. Zodoende is sprake van een grote bandbreedte waarbinnen de woningbouwproductie zich zou kunnen ontwikkelen: de ondergrens voor de periode 1999-2005 ligt bij 1400 woningen (ofwel 200 woningen per jaar), de bovengrens bij 2100 woningen (ofwel 300 woningen per jaar).

Het gemeentelijk beleid is er op gericht om adequaat te kunnen reageren op ontwikkelingen ten aanzien van de woningbehoefte en mogelijke veranderingen in taakstellingen. Om deze reden is de stedenbouwkundige benadering en totale lokatiecapaciteit afgestemd op de genoemde bandbreedte voor de woningbouwproductie.

Dit bestemmingsplan benut slechts dat gedeelte van de lokatiecapaciteit, dat past binnen het vigerende beleid van provincie en rijk.

Wel biedt het bestemmingsplan mogelijkheden om - indien zulks past binnen het toekomstige beleid - na 2000 een tot een hogere productie te komen dan volgens het huidige vigerende beleid mogelijk is.

De woningbehoefte waar Dronten-West zich op richt, kent zowel een interne (de eigen woningbehoefte binnen de gemeente) als een externe component (woningzoekenden van buiten de gemeente). Voor beide groepen geldt dat men een woonmilieu verwacht, dat in grote lijnen aansluit bij het karakter van de woonmilieus die het laatste decennium in Dronten zijn gerealiseerd. Daarbij gaat het om relatief ruim opgezette woonmilieus, relatief lage woningdichtheden, een geringe hoeveelheid gestapelde bouw en een sterk accent op de koopsector.

¹ In deze indicatieve raming uit 1993 is uitgegaan van een andere aanvangsdatum dan haalbaar is gebleken; daarnaast werkelijke eindcapaciteit van de lokatie hoger dan indertijd werd aangenomen.

Hiermee rekening houdend, wordt voor de uitbreiding "Dronten-West" de volgende basis voor het woningbouwprogramma (in procenten) gehanteerd:

type	fase 1 t/m 3
koop	70-90%
huur	10-30%
vrijstaand	15-25%
halfvrijstaand	25-60%
aaneengebouwd	15-30%
gestapelde bouw	5-15%
senioren woningen	10-20%

De genoemde cijfers zullen te zijner tijd nader worden gepreciseerd in het kader van de uitwerkingen van dit bestemmingsplan.

4.3. De gewenste ruimtelijke structuur

Afbeelding 6 geeft de hoofdstructuur van Dronten-West volgens de Structuurschets uit 1992. Vanwege een aantal nieuwe inzichten als gevolg van het overleg ex art. 10 en de ingediende zienswijzen is de hoofdstructuur op een aantal punten geactualiseerd.

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten en gegevens gehanteerd:

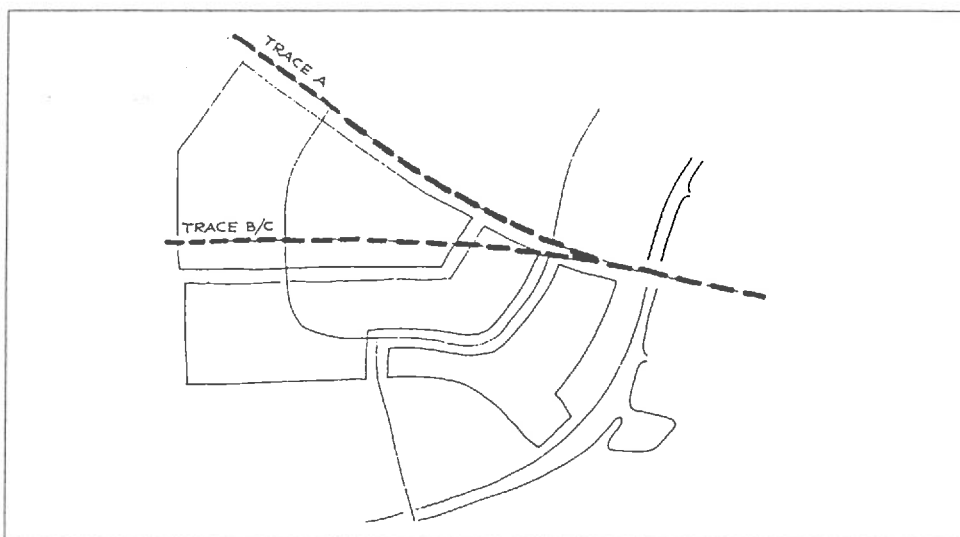
- *Hanzelijn*

Het tracé van de Hanzespoorlijn moet nog worden bepaald in het kader van een op te stellen tracénota. De besluitvorming met betrekking tot deze tracénota wordt pas verwacht na realisering van de eerste fase van Dronten-West. Voor het tracé van de toekomstige Hanzespoorlijn dienen twee opties open gehouden te worden: het A-tracé en het B/C-tracé (zie afb. 7). Het A-tracé is overeenkomstig het in het Streekplan Flevoland opgenomen tracé. Onder andere vanwege het feit dat Dronten-West niet doorsneden wordt, heeft dit tracé de voorkeur van de gemeente boven het oorspronkelijk gereserveerde tracé. Bij een keuze voor het A-tracé zou dit tracé de noordelijke begrenzing worden van Dronten-West.

Het B/C-tracé doorsnijdt het westelijk deel van Dronten-West. Een deel van het toekomstige woongebied komt ten noorden van de (verhoogde) spoorbaan te liggen. Er zullen gerichte maatregelen nodig zijn om een te geïsoleerde ligging van dit deel van het woongebied te voorkomen. Deze hebben deels betrekking op de uitvoeringswijze (onder andere aantal en aard onderdoorgangen) van de spoorlijn, deels op de stedenbouwkundige aanhaking van het woongebied ten noorden van de spoorbaan. Bij dit laatste speelt onder andere de hoofdverkeersontsluiting een belangrijke rol. Hier wordt verderop op ingegaan.

Voor zowel het A- als het B/C-tracé is ten behoeve van de benodigde speelruimte voor het tracé-ontwerp een zone van 240 meter breed nodig. (Het uiteindelijke ruimtebeslag van de spoorbaan is uiteraard geringer: ca. 70 meter bij een hoge ligging van de spoorbaan.) Het A-tracé valt overigens slechts voor de helft van de breedte (120 m) in het plangebied. Binnen deze zone zal woonbebouwing slechts gerealiseerd kunnen worden, na afronding van de procedures voor de tracévaststelling. Het bestemmingsplan zal hiertoe de nodige bepalingen dienen te bevatten, terwijl ook de fasering op deze beperking moet worden afgestemd.

Vanwege de centrale ligging ten opzichte van de gehele woonkern en de beschikbare ruimte is de toekomstige stationslokatie gesitueerd bij de Noord. Voor Dronten-West is het station bereikbaar via een nieuw aan te leggen brug over de Lage Vaart, direct naast de noodzakelijke spoorbrug.



Afbeelding 7. Tracé-opties voor de Hanzespoorlijn

- *Hoofdverkeersontsluiting*

Voor de hoofdontsluiting van het plangebied wordt gebruik gemaakt van een lusvormig wegenstelsel. Deze ontsluitingslus maakt behalve een evenwichtige verkeersspreiding, ook een goede ontsluiting voor openbaar vervoer mogelijk. De verwachte verkeersintensiteiten op de lus noodzaken tot een relatief breed wegprofiel. Door profilering, beplanting en continuïteit in de wegkenmerken wordt de ontsluitingslus een van de belangrijke ruimtelijke dragers van de hoofdstructuur.

De ontsluitingslus is naar drie zijden direct aangetakt op de omringende wegenstructuur. Een deel van de ontsluitingslus ligt langs de Hanzespoorlijn. Of dit deel ten noorden of ten zuiden van de Hanzespoorlijn gesitueerd moet worden, is nog in studie. De samenhang met de situering en inbedding van het toekomstige station én de gevolgen van een eventuele keuze voor het B/C-tracé voor de stedenbouwkundige structuur voor Dronten-West vereisen zorgvuldige bestudering. Een keuze voor een noord- of zuidligging van de hoofdverkeersontsluiting kan daarom nog niet in dit bestemmingsplan worden vastgelegd.

- *Routes voor langzaam verkeer*

In het plangebied is een stelsel van vrijliggende routes voor langzaam verkeer opgenomen. Deze routes komen tegemoet aan de wens tot een zeer goede bereikbaarheid van voorzieningen binnen en buiten het plangebied voor langzaam verkeer. Door het profiel enige zwaarte te geven, - onder andere middels de inbedding in een groenzone - en door een consistente inrichting, vormen ook de routes voor langzaam verkeer zelfstandige en herkenbare dragers van de ruimtelijke hoofdstructuur.

- *Bijzondere plekken en milieus*

De knooppunten van de routes voor langzaam verkeer en de snijpunten van deze routes met de verkeersontsluitingslus zijn aangegrepen om hier stedenbouwkundige en architectonische accenten te leggen. Door bijvoorbeeld een afwijkende hoogte en verschijningsvorm van bebouwing, eventueel ondersteund door de inrichting van de openbare ruimte en eventuele niet-woonfuncties, ontstaan aldus plekken en milieus die bijdragen aan de differentiatie binnen het plangebied. De zone die de assen van de Rendierweg en de Wisentweg met elkaar verbindt is bedoeld voor meer geconcentreerde bouwvormen (gestapelde bouw, stadsvilla's). Hierdoor ontstaat een duidelijk structuurbepalend element, dat van grote waarde is voor de herkenbaarheid (oriëntatie) van de gehele woonwijk. Het doorzetten van deze zone langs de Rendierweg versterkt deze werking in de richting van het industrieterrein.

Centraal in Dronten-West is een 'centrale zone' geprojecteerd.

Het grondgebruik en de inrichting van deze zone dienen tot een bijzonder stedenbouwkundig milieu te leiden, dat bijdraagt aan de interne geleiding en opbouw van Dronten-West. Op de wijk gerichte voorzieningen zullen zoveel mogelijk in deze zone worden gesitueerd. Daarnaast vervult de zone een sleutelfunctie in de ruimtelijke structuur i.c. groenstructuur van Dronten-West. Vooralsnog gaan de gedachten voor de centrale zone uit naar een parkachtige sfeer, waarbinnen de voorzieningen als solitaire elementen worden uitgevoerd en gezamenlijk een specifiek patroon vormen. De concrete stedenbouwkundige uitwerking kan pas plaatsvinden, nadat de tracékeuze voor de Hanzespoorlijn definitief is.

Tot de bijzondere milieus behoort ook de zone aan de westrand van het plangebied. Deze zone - langs de Rendiertocht - dient twee functies te vervullen. In de eerste plaats zal de zone geschikte condities moeten bieden voor de ontwikkeling van een ecologische zone. Door deze toevoeging ten opzichte van de Structuurschets Dronten-West, kan de betreffende zone functioneren als onderdeel van de ecologische verbinding tussen Ketelhaven en Hollandse Hout. Hiermee samen hangt een tweede functie: die van overgangsgebied tussen de woonbebouwing en het aangrenzende open landschap. Deze overgang krijgt gestalte in de vorm van een relatief lage woningdichtheid in de meest westelijke rand van het woongebied.

In combinatie met een meer open verkavelingsstructuur en de inbedding van woningen in een groene zone van enig formaat, is hier een aantrekkelijk woonmilieu te realiseren en worden de condities voor de ecologische zone niet verstoord.

4.4. De functionele structuur

Te verplaatsen voorzieningen

Voor de ontwikkeling van Dronten-West en het nieuwe industrieterrein dient het volkstuincomplex aan de Rendierweg te worden verplaatst.

Hiertoe is aan de oostzijde van het plangebied, langs de Lage Vaart, 7 ha gereserveerd ten behoeve van een nieuw volkstuincomplex.

Door deze ligging functioneert het volkstuincomplex mede als groene buffer tussen het nieuwe woongebied en het industrieterrein ten oosten van de Lage Vaart. Hoewel de inrichting van het complex in overleg met de volkstuinvereniging tot stand zal komen, wordt gepleit voor een wat speelse opzet, bijvoorbeeld met behulp van een terreinopdeling in kleinere eenheden.

Vanwege de voorziene groei van het inwonertal van Dronten is een uitbreiding van het areaal aan sportvelden gewenst. Binnen het plangebied wordt hiervoor circa 5 ha. gereserveerd.

Deze reservering voorziet in de benodigde ruimte voor drie voetbalvelden (met de mogelijkheid voor een vierde veld) inclusief de benodigde ruimte voor accommodatie, trainingsvelden en parkeren.

De precieze inpassing in het gebied zal in het kader van de uitwerking van het plan nader worden bepaald. Vooralsnog wordt uitgegaan van een situering nabij de Verlengde Wisentweg en het scholencomplex CAH.

Nieuwe voorzieningen

De omvang van het plangebied maakt het noodzakelijk om een aantal basisvoorzieningen op te nemen op het gebied van maatschappelijke functies, onderwijs, en winkelvoorzieningen voor de dagelijkse levensbehoeften.

Bij de inpassing hiervan in het plangebied dienen de voorzieningen de herkenbaarheid van de te realiseren hoofdstructuur te ondersteunen.

Thans bestaat nog geen afgerond inzicht in de preciese omvang en aard van de gewenste maatschappelijke voorzieningen.

Vast staat dat er in ieder geval plaats moet zijn voor kinderopvang, zo mogelijk gekoppeld aan de onderwijsvoorzieningen.

Daarnaast zal het bestemmingsplan de realisering van een kerkelijke voorziening mogelijk moeten maken.

Ten behoeve van de benodigde onderwijsvoorzieningen zijn de volgende reserveringen nodig:

Scholen:

- openbaar:	8 lokalen	2.620 m ²
- katholiek:	8 lokalen	2.620 m ²
- protestant:	10 lokalen	3.120 m ²
- containerlokalen:		1.630 m ²

totaal circa:		10.000 m ²

In hoeverre de onderwijsvoorzieningen een geclusterde of gespreide situering zullen krijgen, is thans nog onderwerp van onderzoek en overleg.

Wel wordt er naar getreefd om scholen en andere specifieke gebouwen op kruisingen van het stelsel van langzaam verkeersroutes te situeren.

De gewenste winkelvoorzieningen liggen op het niveau van een (bescheiden) wijk-winkelcentrum. De voorkeur gaat uit naar een situering aan de hoofdontsluitingslus enerzijds en aan het stelsel van langzaam verkeersroutes anderzijds.

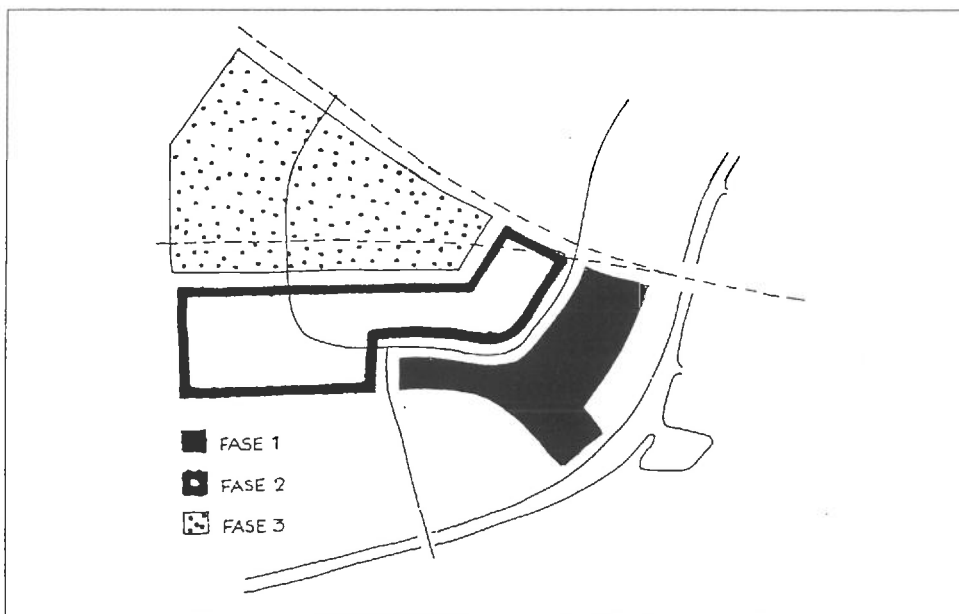
Mede op grond van de IMK-rapportage van 1991 inzake de toekomstige omvang van de winkelvoorzieningen in de woonkern Dronten, is de omvang van het winkelcentrum in Dronten-West gesteld op 2000 m² b.v.o. (bruto vloeroppervlakte). Inclusief de benodigde ruimte voor parkeervoorzieningen en overige aangrenzende openbare ruimte is een reservering van in totaal 6000 m² nodig.

Bedrijvigheid

Binnen het plangebied dienen uitsluitend (beperkte) mogelijkheden te bestaan voor aan huis gebonden beroepen. Voor afzonderlijke bedrijvigheid biedt het planbied in principe geen opvang. Dit hangt samen met het feit dat voor (kleinschalige) bedrijvigheid en kantoren een vestigingsmogelijkheid zal worden geboden in de zone direct ten noorden van de Hanzespoorlijn. Deze zone valt buiten het plangebied van Dronten-West.

4.5. Fasering

Vanwege de omvang van Dronten-West zal de verdere uitwerking en de realisering in meerdere fasen (afb. 8) plaatsvinden. De fasen zijn afgestemd op de maximaal toegestane plancapaciteit van ca. 2000 woningen en op de thans nog bestaande onzekerheid met betrekking tot de tracékeuze voor de Hanzespoorlijn.



Afbeelding 8. Fasering Dronten-West

De eerste fase ter grootte van circa 56 hectare ligt tussen de Lage Vaart en het zuid-oostelijk deel van de verkeerslus.

Het nieuwe volkstuincomplex is gesitueerd binnen de eerste fase, waardoor een tijdige verplaatsing mogelijk is. De eerste planuitwerking wordt direct aansluitend aan de CAH/STOAS gesitueerd en voortzetting van de woningbouw kan in westelijke en noordwestelijke richting plaatsvinden. Naast woningbouw biedt de eerste fase ruimte voor enkele van de geplande bijzondere doeleinden, zodat het voorzieningenniveau met de wijk kan meegroeien.

De tweede fase is circa 92 hectare groot. Binnen dit gebied zijn naast woningbouw nagenoeg alle resterende wijkfuncties in de centrale zone gesitueerd. De tweede fase kan - met uitzondering van een deel van de centrale zone - gerealiseerd worden bij zowel een keuze voor het A- als het B/C-tracé van de Hanzespoorlijn.

De derde fase van Dronten-West valt geheel of grotendeels buiten de realiseringperiode van dit bestemmingsplan, dus na 2006.

Om deze reden heeft het gebied van de derde fase een bestemming conform het huidige agrarische gebruik gekregen. Overigens is de ecologische zone aan de westzijde wel reeds als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen. De oppervlakte van de derde fase bedraagt circa 82 hectare. Welk deel van deze oppervlakte uiteindelijk bruikbaar zal zijn voor de ontwikkeling van woongebied, hangt af van de tracékeuze voor de Hanzespoorlijn. In tabelvorm ziet de fasering er als volgt uit:

FASERING DRONTEN-WEST			
fase	oppervlakte (bruto)	aantal woningen bij A-tracé Hanzelijn	aantal woningen bij B/C-tracé Hanzelijn
Fase 1	56 hectare	760	760
Fase 2	92 hectare	1320	1250
Fase 3	82 hectare	2080	1600
Totaal	230 hectare	4160	3610

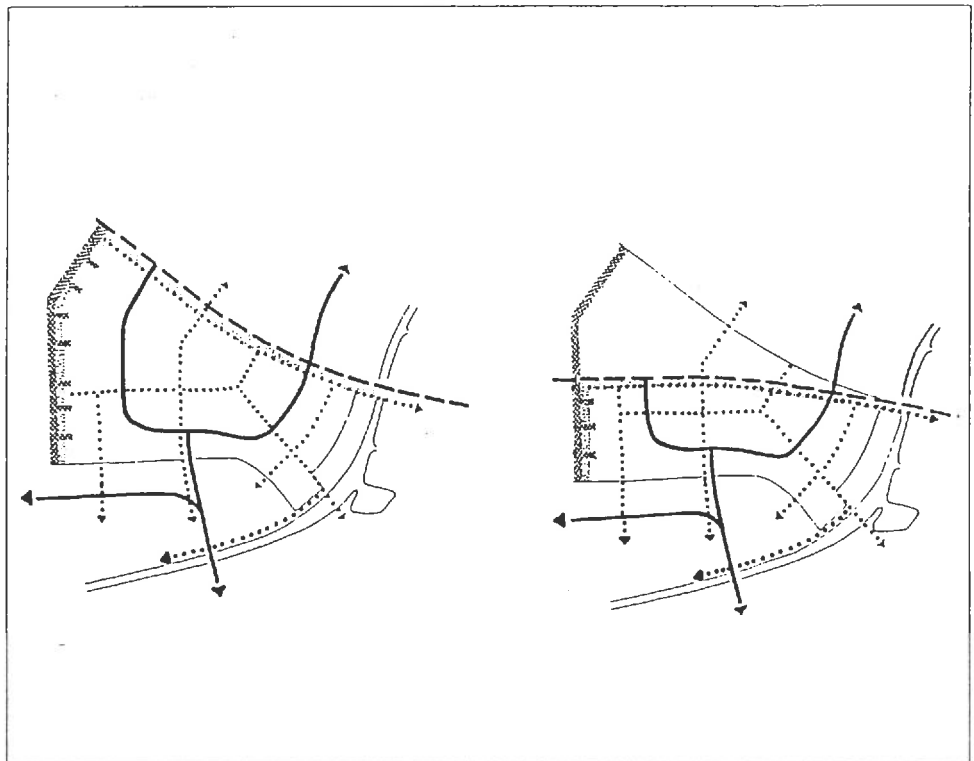
4.6. Infrastructuur en groen

Hoofdverkeersontsluiting

Het plangebied zal ontsloten worden door een lusvormig ontsluitingsprincipe (zie afbeelding 9). Het voordeel van dit principe boven een systeem van buurtontsluitingswegen is een lagere verkeersbelasting op woonbuurniveau, een betere verkeersspreiding en een betere bereikbaarheid voor het openbaar vervoer. Deze lusvormige ontsluitingsweg is gefaseerd te realiseren, zodat in alle stadia van ontwikkeling van het woongebied voor een adequate hoofdontsluiting kan worden gezorgd (meegroeien met de ontwikkeling van de wijk).

Overigens zal de gefaseerde realisering van de hoofdverkeersontsluiting zoveel mogelijk worden afgestemd op het vermijden van een onnodige verkeersbelasting van bestaande wegen.

De uiteindelijke lusvorm is afhankelijk van de tracékeuze voor de Hanzespoorlijn. Het gedeelte van de lus langs de toekomstige spoorbaan is wat de ligging ten opzichte van de spoorbaan betreft nog in studie. Gezien de aard en uitvoering van de hoofdontsluiting zal tevens speciale aandacht moeten worden besteed aan de kruisingen met de langzaam verkeersroutes (bijvoorbeeld verkeersremmende maatregelen). Door het realiseren van een nieuwe brug langs de toekomstige spoorlijn wordt de hoofdontsluitingsweg van Dronten-West met het station verbonden. De hoofdontsluitingsweg zal tevens worden verbonden met de Dronerringweg en de West waardoor het plangebied ook vanaf de noord- en de zuidzijde bereikbaar is.



Afbeelding 9. Verkeersinfrastructuur Dronten-West

Langzaam verkeer

Om het interne autoverkeer te beperken zal er een op zichzelf staand stelsel van langzaam verkeersroutes in de nieuwe wijk worden aangelegd. Belangrijke bestemmingen zoals scholen en andere voorzieningen worden langs deze routes gesitueerd. De gekozen tracees verzorgen vanuit het plangebied een directe verbinding met het centrum van Dronten via een (voet-/fiets)brug over de Lage Vaart. Ook het Wisentbos wordt door de routes voor langzaam verkeer direct verbonden met het nieuwe woongebied. Bij het ontwerpen van de langzaam verkeersroutes zal een sociaal veilige inrichting in acht worden genomen.

Openbaar vervoer

In het kader van de Structuurschets Dronten-West heeft overleg plaatsgevonden met de VAD. Mede op basis van dit overleg is de aanvankelijke centrale verkeersontsluiting vervangen door de thans gehanteerde lusvormige hoofdonsluiting, waarvan ook bussen gebruik zullen maken. Aldus is een goede ontsluiting van Dronten-West door openbaar vervoer mogelijk. Het voornemen bestaat om de ontsluitingslus op te nemen in de bestaande buslijn Swifterbant-Harderwijk. Het toekomstige NS-station en het stadscentrum zijn zo vanuit het plangebied ook per bus bereikbaar.

Groenstructuur

De kern Dronten beschikt, gemiddeld genomen, over ruime groenvoorzieningen. Zoveel mogelijk zal deze karakteristiek in Dronten-West worden doorgezet, onder andere in de vorm van bufferzones: langs het spoor en als afscheiding tussen het nieuwe woongebied en het buitengebied aan de noord- en westzijde. Daarnaast maken de centrale zone en het stelsel van routes voor langzaam verkeer deel uit van de groenstructuur. Op buurt- en straatniveau zullen zal het aanwezige groen vooral de gedaante hebben van aankleding van de openbare ruimte (bermen, wegbeplanting) en van speelvoorzieningen van bescheiden omvang. Versnippering van groen dient te worden tegengegaan in verband met onderhoud, beheer en aanzicht.

4.7 Waterhuishoudkundige aspecten

Blijkens grondwatermetingen bevindt het grondwater zich op 1,9 meter beneden maaiveld. Uit de metingen blijkt noch kwel noch inzijging op te treden. De overheersende grondwatertrap is klasse VI en de grondwaterstroning is oostwaarts gericht naar de Lage Vaart. Deze maakt deel uit van het afwateringsstelsel Oostelijk Flevoland. Dronten-West ligt binnen de lage afdeling (polderpeil NAP -6,20 m) van dit afwateringsstelsel. Bij een ongewijzigd peil van de Lage Vaart en de Wisenttocht (NAP - 6,20 m) zal de drooglegging van het gebied ca. 2,20 m bedragen. De toekomstige ontwateringsdiepte zal gelijk blijven aan de huidige 1,5 à 2,0 meter. Ter voorkoming van hoge waterstanden onder wegen gedurende natte perioden, zal in de rioolsleuf c.q. de wegcunetten drainage moeten worden aangelegd. De Lage Vaart en de Wisenttocht hebben voldoende volume en doorstroming om ongewenste peilfluctuaties te voorkomen. Er is derhalve geen absolute technische noodzaak om binnen het uitbreidingsgebied te voorzien in extra oppervlaktewater. Voor Dronten-West zal gebruik gemaakt worden van een gemengd rioelstelsel met infiltratie en bassins.

5. Milieu-aspecten

5.1. Relatie met het milieu-effectrapport

5.1.1. Doel van het milieu-effectrapport

De vaststelling van dit bestemmingsplan is gekoppeld aan het doorlopen van de procedure voor een milieu-effectrapport. Deze procedure voor de milieu-effectrapportage "Dronten-West" is op 27 april 1993 gestart met de bekendmaking van de Startnotitie. De Commissie voor de Milieu-effectrapportage heeft op 23 juni 1993 advies uitgebracht, waarna de richtlijnen op 27 juli 1993 door de gemeenteraad in de rol van het bevoegd gezag zijn vastgesteld. De bekendmaking van de milieu-effectrapportage vond op 29 maart 1994 plaats. Op 30 mei 1994 bracht de Commissie voor de milieu-effectrapportage het toetsingsadvies uit.

De milieu-effectrapportage voor Dronten-West is een zogeheten 'inrichtingsmilieu-effectrapportage'. Dat wil zeggen dat niet de plaatskeuze (lokatie) of de vraag óf de uitbreiding zou moeten plaatsvinden, onderwerp van studie was, maar de (globale) inrichting van de nieuwe woonlocatie.

Andere in Dronten geplande activiteiten, zoals een bedrijventerrein ten noorden van Dronten-West en de Hanzespoorlijn vallen buiten het directe kader van de milieu-effectrapportage. Voor zover deze activiteiten milieu-invloeden hebben op de woningbouwlocatie, zijn deze bij de effectbeschrijving in de milieu-effectrapportage betrokken.

De milieu-effectrapportage geeft een beeld van de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit in relatie tot de milieu-effecten van een mogelijk alternatief. De resultaten van de rapportage zijn bedoeld om om bij het opstellen van dit bestemmingsplan te kunnen afwegen of de milieu-effecten aanleiding geven tot bijstelling van de voorgenomen activiteit, dan wel tot het treffen van maatregelen om ongewenste milieu-effecten te voorkomen of te verminderen.

5.1.2. Opbouw van het milieu-effectrapport

In de milieu-effectrapportage is de Structuurvisie Dronten-West gehanteerd als voorgenomen activiteit. In de milieu-effectrapportage is de voorgenomen activiteit (alternatief 1) en een alternatief (alternatief 2) verder uitgewerkt. Deze alternatieven hebben betrekking op de hoofdstructuur van de stadsuitbreiding. Het opstellen van alternatief 1 en alternatief 2 is geschiedt aan de hand van drie belangrijke thema's: het thema verstedelijking, het thema mobiliteit en het thema ecologie. Aan elk van deze thema's zijn variabele elementen gekoppeld:

- *Verstedelijking*: variabelen zijn de mate van spreiding of concentratie van stedelijke elementen zoals belangrijke voorzieningen, en de verdeling van de woningdichtheid;
- *Mobiliteit*: variabele is de mate waarin het woongebied is afgestemd op een hoge dan wel zo laag mogelijke autoverkeersmobiliteit;
- *Ecologie*: variabele is de wijze waarop rekening wordt gehouden met de te ontwikkelen ecologische zone tussen Hollandse Diep en Ketelhaven.

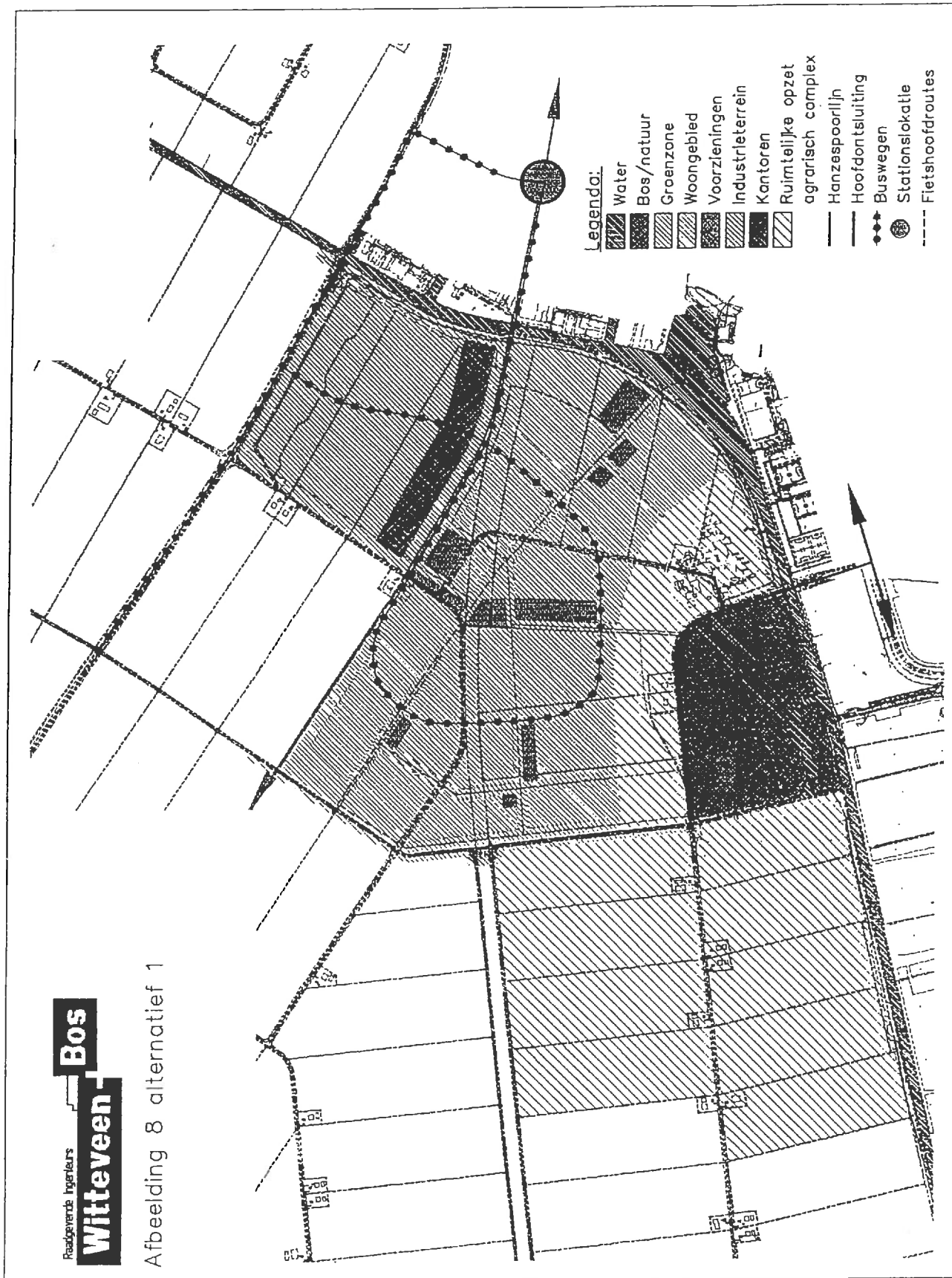
De alternatieven zijn opgebouwd uit een specifieke en realistische combinatie van varianten. De navolgende tabel geeft een overzicht van de kenmerken van de alternatieven.

Thema	Variant	Alternatief 1	Alternatief 2
Verstedelijking	Variant 1: concentratie-model		
	Variant 2: geconcentreerde activiteiten aansluiten bij bestaande kern		
	Variant 3: verspreidingsmodel		
Mobiliteit	Variant 1: nadruk op openbaarvervoersmobiliteit met stationslokatie		
	Variant 2: nadruk op openbaarvervoersmobiliteit zonder stationslokatie		
	Variant 3: optimale autoverkeersmobiliteit		
Ecologie	Variant 1: Ecologische verbindingzone langs de Lage Vaart		
	Variant 2: Ecologische verbindingzone langs de Rendiertocht		
	Variant 3: Versterken ecologische functie Hoge Vaart		

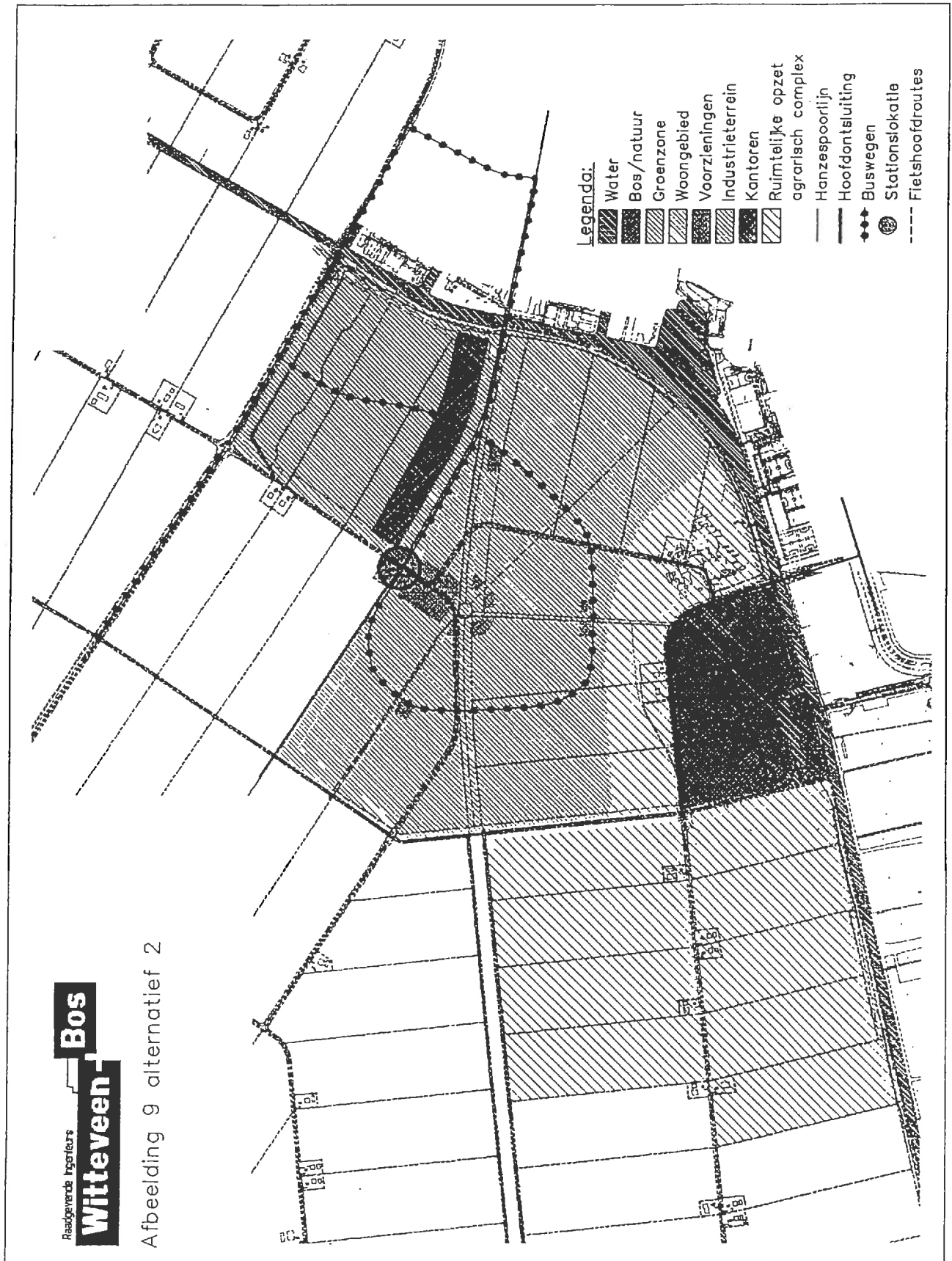
Binnen de alternatieven zijn tevens kenmerken ingebracht die betrekking hebben op 'duurzaam bouwen'. Relevante aspecten daarbij zijn: materiaalgebruik, het omgaan met afval en energie, bouwrijpmaken, de waterhuishouding, de riolering, de geluidwering, groeninrichting en beheer

Alternatief 1 (afbeelding 10) is gebaseerd op een gespreid model. Dit alternatief weerspiegelt het voornemen (voorkeursalternatief) van de gemeente Dronten: relatief geringe verschillen in woningdichtheid en een spreiding van voorzieningen over het gebied. Hoewel grenzend aan de Lage Vaart volkstuinen zijn opgenomen, treedt een verstoring van de ecologische verbindingzone langs de Lage Vaart op. Als compensatie is langs de Rendiertocht een ecologische verbindingzone geprojecteerd. Dit laatste is een aanvulling op het voornemen.

Alternatief 2 (afbeelding 11) gaat uit van een concentratiemodel. De voorzieningen en de hoogste woningdichtheden zijn geconcentreerd op een duidelijk herkenbare centrale lokatie. Op deze lokatie is ook het NS-station gepland. Langs de Lage Vaart is een brede groenzone opgenomen met een ecologische functie. In dit alternatief is Dronten-West beschouwd als een minder op de bestaande kern (en daar aanwezige voorzieningen) georiënteerd gebied.



Afbeelding 9. Alternatief 1 uit de milieu-effectrapportage



Afbeelding 10. Alternatief 2 uit de milieu-effectrapportage

5.1.3. Constateringen van de milieu-effectrapportage

De milieu-effectrapportage geeft een beeld van de huidige situatie en beschrijft voor beide alternatieven én voor de autonome ontwikkeling (het nulalternatief: de toekomstige situatie zonder de realisering van Dronten-West) de verwachte milieu-effecten. De effecten die daarbij in ogenschouw worden genomen, bestrijken een breed veld.

Bijlage I geeft een overzicht van de gehanteerde criteria voor de beoordeling van de milieu-effecten, en van de scores die de twee alternatieven hebben gekregen ten opzichte van de 0-situatie.

De verschillen tussen alternatief 1 en alternatief 2 zijn vooral terug te voeren op de verschillen in verstedelijkingsprincipe en in de lokatie voor het NS-station.

Omdat niet alle milieu-aspecten even zwaar wegen, is met behulp van een zogeheten multi-criteria analyse in de milieu-effectrapportage nagegaan hoe de alternatieven 1 en 2 zich ten opzichte van elkaar verhouden.

Hoewel de verschillen tussen beide alternatieven - mede als gevolg van het gekozen abstractieniveau - beperkt zijn, komt uit de milieu-effectrapportage naar voren dat alternatief 2 op grond van de gehanteerde criteria de minst negatieve gevolgen heeft. Op grond van een aantal onderscheidende criteria (ecologische hoofdstructuur, zeldzaamheid vegetatie, flora en ruimtelijkheid van het landschap) scoort alternatief 2 hoger dan alternatief 1.

Dit wordt met name veroorzaakt door het ontzien van het Haveneiland (als onderdeel van de route voor langzaam verkeer) en de groene (ecologische) buffer tussen Dronten-West en de bestaande kern.

Op het criterium geluid scoort alternatief 1 hoger dan alternatief 2, vanwege de verkeersaantrekkende werking van het NS-station in alternatief 2.

De milieu-effectrapportage constateert dan ook dat alternatief 2, aangevuld met specifieke varianten voor de nadere invulling en inrichting van dat alternatief, als het meest milieuvriendelijke alternatief kan worden beschouwd. Daarbij zijn de invulling en inrichting van het plangebied gebaseerd op maatregelen op het gebied van milieu-verantwoord materiaalgebruik, integraal ketenbeheer bij de afvalstoffenproblematiek, de benutting van actieve en passieve zonne-energie, milieuvriendelijker methoden van bouwrijpmaken, waterhuishouding en groenbeheer, en tenslotte het beperken van hinderzones van aangrenzende bedrijvigheid en de Hanzespoorlijn.

5.1.4. Gevolgtrekkingen voor het bestemmingsplan

Het gemeentebestuur is van oordeel dat een ontwikkeling overeenkomstig alternatief 1 de voorkeur verdient. Dit alternatief komt in grote lijnen neer op een stedenbouwkundige structuur overeenkomstig de Structuurschets Dronten-West.

Deze keuze is gebaseerd op het belang dat wordt gehecht aan:

- een zodanig verstedelijkingspatroon voor Dronten-West dat voldoende *samenhang tussen de bestaande kern en het nieuwe woongebied* ontstaat. Deze samenhang veronderstelt voldoende visuele en functionele (zoals routes voor langzaam verkeer) relaties tussen beide gebieden. Een brede groenzone langs de Lage Vaart - tussen Dronten-

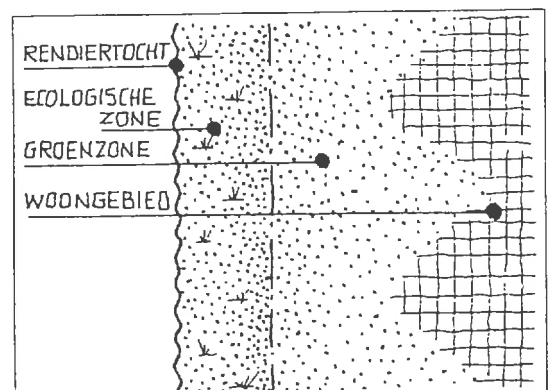
West en de bestaande kern - zou de nagestreefde samenhang in de weg staan en leiden tot een te sterk autonoom woongebied. In het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage wordt geattendeerd op het grote belang van het terugdringen van de automobilititeit. Mede om die reden worden voordelen gezien in een goede en directe fietsverbinding tussen Dronten-West en het stadscentrum. Alternatief 1 biedt daarvoor goede aanknopingspunten.

- het ontwikkelen van een *gevarieerd woonmilieu met een bij het bestaande gebied passende schaal en geleding*. Alternatief 1 sluit goed op dit uitgangspunt aan. Dit alternatief gaat uit van een zekere mate van spreiding van voorzieningen en bijzondere bebouwing. Dit biedt goede aanknopingspunten voor een geleding in kleinere ruimtelijke eenheden en een gedifferentieerde opbouw van de woonmilieus.

Aan de keuze voor alternatief 1 heeft het gemeentebestuur mede op grond van de milieu-effectrapportage en het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage een aantal consequenties verbonden.

- *Ecologische zone*

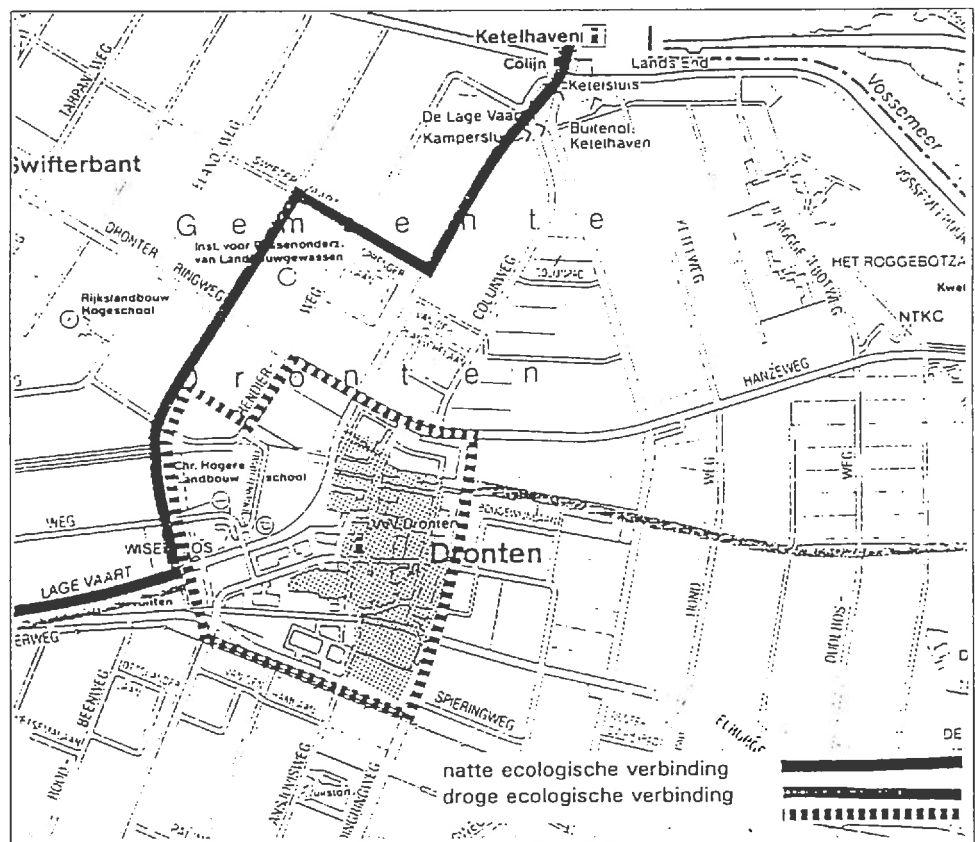
Een stedenbouwkundige structuur overeenkomstig alternatief 1 houdt in dat een ecologische zone langs de Lage Vaart onvoldoende zwaarte kan krijgen om als een volwaardig onderdeel van de geprojecteerde ecologische verbindingzone naar Ketelhaven te kunnen functioneren. Om deze reden wordt aan de westzijde van het plangebied een reservering opgenomen voor een ecologische zone langs de Rendiertocht. Uitgangspunt daarbij is dat een strook van minimaal 30 meter breed volledig gevrijwaard dient te blijven van enige verstoring. Om dit mogelijk te maken wordt aan deze strook een brede groenzone toegevoegd. Deze groenzone heeft tevens een functie voor het bewerkstelligen van een geleidelijke overgang tussen woongebied en landschap waarmee in feite het areaal aan natuurlijk gebied vergroot wordt. Afbeelding 12 illustreert dit principe.



Afbeelding 12 Principe groene westrand

Overeenkomstig de aanbeveling in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage is in overleg met de Provincie Flevoland, het Heemraadschap Fleverwaard en de Directie LNO nader onderzocht wat de perspectieven zijn voor een passage van de ecologische zone via de Lage Vaart resp. de Rendiertocht.

De bevindingen (Notitie Ecologische verbinding Lage Vaart, Consultantschap NBLF, juni 1994) leiden tot de constatering dat voor de natte component van de ecologische verbinding het alternatief langs de Rendiertocht de meeste perspectieven biedt. Voor de droge component geniet een variant waarbij gebruik wordt gemaakt van de reserverings-strook van de Hanzespoorlijn de voorkeur. Met betrekking tot de droge component wordt geconstateerd dat de passage van Dronten zelf - of deze nu via de zuid-, de west- of de noordzijde loopt - problematisch is. Aan alle alternatieven kleven zodanige voor- en nadelen, dat een gerichte keuze niet mogelijk is. Om deze reden wordt voorgesteld om niet één specifiek tracé te kiezen, doch uit te gaan van een netwerk van droge verbindingen. Het gezamenlijk geformuleerde voorstel is aangegeven in afbeelding 13. Het bestemmingsplan Dronten-West bevat de hiervoor benodigde ruimtereserveringen. De feitelijke uitwerking van de ecologische verbindingen valt buiten het bestek van dit globale bestemmingsplan. Bij de uitwerkingsplannen zal een nadere onderbouwing van aangehouden ruimtereserveringen (en van de inrichting) gevoegd worden.



Afbeelding 13 Voorstel ecologische verbindingen

- *Haveneiland*

In de milieu-effectrapportage is geconstateerd dat een route voor langzaam verkeer via het Haveneiland negatieve milieu-effecten heeft. Mede om deze reden zal de route voor langzaam verkeer niet via het Haveneiland lopen, doch hiervan losgekoppeld worden. Omdat het Haveneiland buiten het plangebied valt, is dit voornemen niet in dit bestemmingsplan vastgelegd.

Voorts is het gemeentebestuur voornemens om bij de inrichting van het plangebied aandacht te besteden aan het aspect 'duurzaam bouwen'. In hoofdstuk 5.4. wordt hier nader op ingegaan.

5.2. Weg- en railverkeerslawaai

Wegverkeerslawaai

In de onderstaande tabel is aangegeven welke intensiteiten en geluid-contourafstanden na realisering van Dronten-West kunnen worden verwacht op belangrijke wegvakken binnen en buiten het plangebied.

Weg	Etmaal-intensiteit mvt/etmaal	Rijsnelheid (km)	Afstand weg-contour dB(A) in meters			
			50	55	60	65
Dronterringweg	8.000	80/80	170	80	35	15
	13.500	80/80	235	115	50	25
Dronterweg	14.000	80/80	240	115	55	25
De Noord	9.000	50/50	110	50	25	10
De West	12.500	80/80	190	90	40	20
	12.500	50/50	135	65	30	15
	8.500	50/50	105	50	20	10
Gangboord	6.500	50/50	88	41	18	< 10
	10.000	50/50	118	55	25	11
Verlengde Wisentweg	7.500	50/50	95	45	20	10
Centrale ontsluitingsweg	5.000	50/50	75	35	15	5
	5.000	80/80	105	50	25	10

De berekeningen van de geluiduitstraling van de wegen zijn uitgevoerd met Standaard Rekenmethode I (SRM I). Reflecties en afschermingen door gebouwen worden daarbij niet in rekening gebracht. De zogenoemde kruispunttoeslag is bij de berekeningen niet toegepast. Alle berekeningsresultaten gelden voor een waarneemhoogte van 5,0 meter ten opzichte van het maaiveld. Bij de overdracht is een absorberende bodem verondersteld. Een nadere toetsing aan de Wet Geluidhinder zal overigens plaatsvinden in het kader van de uitwerking van dit bestemmingsplan.

Railverkeerslawaai

De fase waarin de planvorming voor de Hanzespoorlijn thans nog verkeert, houdt nog een aantal onzekerheden in voor wat het tracé en de toekomstige gebruiksintensiteit betreft.

Op grond van ingewonnen informatie bij de Afdeling Planologie van de NS wordt verwacht wordt dat de Hanzespoorlijn niet of nauwelijks door goederenmaterieel gebruikt zal worden.

Het reizigersmaterieel zal daarom bepalend zijn voor de geluidsproductie. Hierdoor is de dag- of avondperiode de maatgevende periode voor de etmaalwaarde van het geluidsniveau.

De verwachte baanvakintensiteit van beide richtingen samen zal in totaal 32 'bakken' per uur kunnen zijn. Dit zijn vier intercitytreinen en vier stoptreinen per uur, met elk vier voertuigeenheden.

Gezien de nabije ligging van het NS-station Dronten zal de rijnsnelheid ter hoogte van Dronten-West naar verwachting lager zijn dan 160 km/uur. Indien een snelheid van 160 km/uur wordt aangehouden is het emissiegetal overdag 79,7 dBA.

Aangenomen wordt dat in de avondperiode de gemiddelde baanvakintensiteit is gehalveerd, wat leidt tot een emissieniveau van 76,9 dBA. De etmaalwaarde van het emissiegetal wordt 81,7 dBA door de correctie van 5 dBA die op de avondwaarde van toepassing is.

Bij een spoordijkhoogte van 5,5 meter en een waarneemhoogte van 7 meter zal, boven een niet verharde bodem, op een afstand van 100 meter worden voldaan aan de wettelijke (voorkeurs)norm voor spoorweglawaai, namelijk 60 dBA. Op een afstand tussen de 15 en 20 meter wordt het wettelijk maximaal toelaatbare geluidsniveau van 73 dBA bereikt.

De genoemde afstanden zijn indicaties voor een situatie in het vrije veld. Door specifieke omstandigheden ter plaatse kan zowel de geluidsproductie bij het spoor als de geluidsoverdracht tussen de bron en het waarneempunt variëren. Hierdoor kan het geluidsniveau op een afstand van 100 meter hoger of lager uitvallen.

Een nadere toetsing aan de Wet Geluidhinder zal overigens plaatsvinden in het kader van de uitwerking van dit bestemmingsplan.

5.3. Bodemonderzoek

Voor het bepalen van de bodem- en grondwaterkwaliteit is in Dronten-West een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn geen verontreinigingen gemeten boven de referentiewaarde (toetsingswaarde A). Dat betekent dat de grond als "niet verontreinigd" kan worden aangemerkt. In het grondwater is een matige verontreiniging met zink gemeten.

Een mogelijke oorzaak voor deze verhoogde zinkconcentratie zou kunnen liggen in het gebruik van meststoffen, gewasbeschermings- en bestrijdingsmiddelen. Op basis van de ADI-waarde en de EEG-norm kan worden gesteld dat de risico's voor volksgezondheid en milieu bij de gemeten zinkconcentratie beperkt zijn.

Voordat Dronten-West als woningbouwlokatie in gebruik wordt genomen, dient te worden vastgesteld wat de exacte oorzaak is van de verhoogde zinkconcentratie in het grondwater. Uit bodemonderzoek van de provincie Flevoland, de gemeenten Noordoostpolder en Lelystad blijkt dat het zinkgehalte over de gehele provincie van nature hoog is.

5.4. Gemeentelijk milieubeleid

Het gemeentelijk Milieubeleidsplan bevat een aantal beleidslijnen die relevant zijn voor het ontwerp en de realisatie van Dronten-West.

Kern van het beleid is dat milieuaspecten een integraal onderdeel uitmaken van de planvorming.

Ten aanzien van verkeer en vervoer is het beleid erop gericht om het gebruik van de auto waar mogelijk te beperken. Bij de hoofdstructuur van het plangebied is hier nadrukkelijk rekening mee gehouden middels de lusvormige ontsluiting voor openbaar vervoer en de routes voor langzaam verkeer.

De mogelijkheden voor het gebruik van geluidarm asfalt (zeer open asfaltbeton) zullen nader worden onderzocht in het kader van de uitwerkingsplannen. Ten aanzien van de Wet Geluidhinder heeft het rekening houden met voldoende afstand de voorkeur boven het treffen van geluidwerende voorzieningen.

Dit laatste kan echter incidenteel noodzakelijk zijn uit stedenbouwkundige motieven of uit een oogpunt van een doelmatige verkaveling.

Op het vlak van ruimtelijke ordening en duurzaam bouwen worden in het Milieubeleidsplan de volgende aspecten genoemd:

- bevorderen energiezuinige woningbouw;
- bevorderen gebruik milieuvriendelijke materialen;
- aandacht voor isolatie (geluid en energie) tussen woningen en isolatie van gevels;
- bevorderen minimaal gebruik van tropisch hardhout.

Voorts richt het beleid zich op het terugdringen van het energie- en waterverbruik. De subsidieregeling voor toepassing alternatieve energie kan daarbij als stimulans worden ingezet.

De gemeente Dronten is voornemens om het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen de komende jaren verder te operationaliseren.

Uitgangspunt daarbij is om in elk van de te ontwikkelen fasen van Dronten-West een aantal woningen te voorzien van bijzondere eigenschappen op het gebied van duurzaam bouwen. Vooralsnog gaan de gedachten uit naar de totstandkoming van een 'lint' van woningen - door de verschillende fasen heen - die in dat opzicht over bijzondere kwaliteiten beschikken.

5.5. Milieubelasting door bedrijven

Bestaand industrieterrein

Ten oosten van de Lage Vaart en ter hoogte van het noordelijk deel van het plangebied ligt een industrieterrein.

De 50 dB(A) contour als gevolg van dit bestaande industrieterrein loopt aan de oostzijde over een klein gedeelte van het plangebied (afbeelding 13).

In Dronten-West is op die plek een volkstuintencomplex gepland.

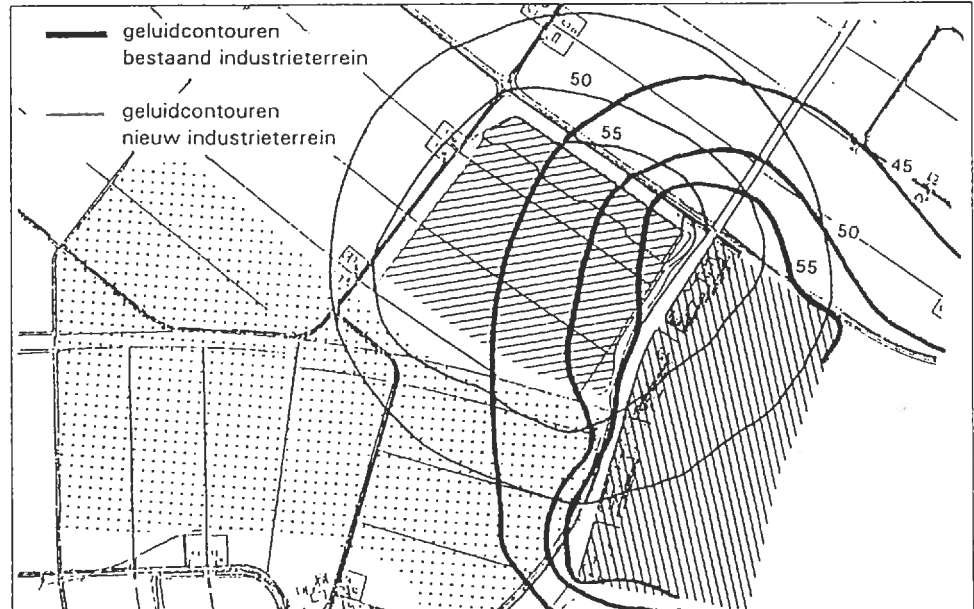
Hierdoor blijft het woongebied buiten de 50 dB(A) geluidcontour.

Op het bedrijventerrein is een inrichting als bedoeld in art. 41 van de Wet Geluidhinder aanwezig. Hiervoor geldt een geluidszone van rechtswege.

Op grond van verleende vergunningen in het kader van de Wet Milieubeheer zijn er drie bedrijven waarbij het veiligheidsaspect een rol speelt. Het betreft een bedrijf met een propaaninstallatie, een bedrijf waar oplosmiddelen en verfproducten zijn opgeslagen en een bedrijf waar geïmporteerd vuurwerk wordt opgeslagen. Bij het naleven van de geldende milieuvoorschriften en vergunningvoorwaarden leveren deze bedrijven geen risico's op voor de woonbebouwing in Dronten-West. Voor het laatstgenoemde bedrijf is een nadere risico-analyse uitgevoerd in het kader van verricht onderzoek ten behoeve van de verkenning van de uitbreidings-mogelijkheden voor Dronten (Technisch Onderzoek naar twee uitbreidings-varianten voor de kern Dronten; Witteveen en Bos; 1991). Uit dit onderzoek komt naar voren dat bij een explosie van alle potentieel aanwezige explosieve materiaal beschadigingen kunnen optreden tot op een afstand van 200 meter optreden. Volgens geaccepteerde normen van de VNG (Bedrijven en Milieuzonering; editie 1992) dient rondom het betreffende bedrijf een afstand van tenminste 500 meter aangehouden te worden. Gegeven het feit dat de dichtstbijzijnde woonbebouwing van Dronten West ca. 900 meter verwijderd is van de vuurwerkopslag, is er geen aanleiding tot een nadere analyse van het groepsrisico.

Nieuw industrieterrein

Blijkens de milieu-effectrapportage zou zonder nadere maatregelen de 50 dB(A) contour van het nieuwe industrieterrein aan de noordzijde over een klein gedeelte van het plangebied vallen (afbeelding 14). Om deze reden zal het nieuwe industrieterrein intern gezoneerd worden, zodat kan worden voldaan aan wettelijke vereisten ten aanzien van de toelaatbare milieubelasting van aangrenzende woongebieden.



14. Geluidzones bedrijfsterrinen

Groenvoerdrogerij

Ten westen van het plangebied ligt een Groenvoerdrogerij. Voor de bestaande drooginstallatie is in 1988 vergunning verleend. Zowel bij het indertijd uitgevoerde lokatie-onderzoek als in het MER voor Dronten West werd uitgegaan van geurcirkels op basis van de emissie-norm. Deze bedraagt voor bestaande installaties 1 geureenheid/98 percentiel. In het kader van een ingestelde beroepsprocedure m.b.t. de vergunningaanvraag voor een tweede drooginstallatie heeft de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een voorlopige voorziening getroffen, zodat de tweede droger in gebruik gesteld kan worden. In de uitspraak heeft de voorzitter bepaald dat - zodra de resultaten van een branche-onderzoek naar mogelijke geurbestijdingsmethoden bekend zijn - de vergunninghouder een rapportage dient te overleggen aan het bevoegd gezag waaruit blijkt met welke middelen de geurhinder verder kan worden verminderd. Het vorenstaande betekent dat thans niet voldoende informatie beschikbaar is om eenduidig te kunnen bepalen in hoeverre discrepantie bestaat tussen de feitelijke geurbelasting voor Dronten-West en de waarden die in de Nederlandse Emissie Richtlijnen (NER) zijn opgenomen. Ten aanzien de geurnormering moet bovendien worden opgemerkt dat de in de Nota Stankbeleid gegeven waarden mogelijk worden heroverwogen op basis van de uitkomsten van het genoemde branche-onderzoek. Als gevolg daarvan bestaat thans eveneens nog geen inzicht in de (aanvullende) maatregelen die getroffen zullen moeten worden om ten aanzien van de geurbelasting een aanvaardbare milieukwaliteit in Dronten-West te bereiken. Omdat de gemeente dit laatste als een vanzelfsprekend uitgangspunt beschouwt, zullen voor zover dat nodig blijkt de daartoe noodzakelijke maatregelen getroffen worden.

6. Het bestemmingsplan

6.1. Gekozen planvorm

De invulling van Dronten-West strekt zich over een ruime periode uit. Het voltooiingstijdstip kan liggen tussen 2010 en 2015.

Dit bestemmingsplan beperkt zich voor wat de woningbouw betreft tot de fase 1 en fase 2. Naar verwachting zullen deze in 2006 gerealiseerd zijn.

Ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan is slechts de eerste fase nader stedenbouwkundig uitgewerkt. Daarom is er gekozen voor een globaal bestemmingsplan, waarin slechts de hoofdlijnen voor de uitwerking van het plangebied worden vastgelegd. Beslissingen met betrekking tot de uitwerking komen aan de orde op het moment dat meer concrete plannen voor de invulling van het gebied zijn voorbereid.

Het realiseren van woningbouw in het plangebied is pas mogelijk na het doorlopen van de uitwerkingsprocedure ex. artikel 11 WRO.

6.2. Flexibiliteit van het plan

In een globaal bestemmingsplan wordt flexibiliteit gecombineerd met sturing. De hoofdlijnen worden vastgelegd en de gedetailleerde uitwerking komt in een later stadium aan bod. Het voordeel hiervan is dat er een zekere ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd, maar dat er daarnaast een bepaalde mate van vrijheid is in de uitwerking van het gebied, zodat het ontwerp kan "meegroeien" met de veranderende behoefte en ideeën van de omgeving. Bovendien is het van belang dat kan worden ingespeeld op de tracékeuze voor de Hanzespoorlijn en op de mogelijk effecten van de spoorwegontsluiting van Dronten.

Aan het plan is tevens een sturing toegevoegd met betrekking tot het maximale ontwikkelingstempo. Daarbij is enerzijds rekening gehouden met het provinciale beleid in deze, en anderzijds met de flexibiliteit die gewenst is om jaarlijkse fluctuaties in ontwikkelingstempo op te vangen.

6.3. Toelichting op de voorschriften

Het bestemmingsplan kent vijf bestemmingen. Belangrijkste is de de bestemming "Stadsuitbreiding", waarbinnen de woningbouw en de andere daarbij behorende functies dienen te worden gerealiseerd.

Dit is een bestemming die aan de hand van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening nog zal moeten worden uitgewerkt, alvorens realisatie van de bestemming mogelijk is. De bestemming "volkstuinten" is toegekend aan de lokatie, waar de van elders te verplaatsen volkstuinten zijn geprojecteerd. De bestemming "Waterstaatsdoeleinden" is toegekend aan de strook grond gelegen langs de Lage Vaart. De bestemming vloeit voort uit de keur van het Heemraadschap Fleverwaard, volgens welke de oevers van de Lage Vaart een functie vervullen in de waterkering.

De toekomstige derde fase van Dronten-West heeft de bestemming "Agrarische doeleinden" gekregen.

De ecologische zone aan de westzijde van het plangebied tenslotte is bestemd tot natuurgebied.

Algemene en technische bepalingen

Zoals te doen gebruikelijk beginnen de planvoorschriften met een definiëring van begrippen (artikel 1) welke bij de toepassing van de bestemmingsvoorschriften niet tot spraakverwarring mogen leiden, en een beschrijving van de manier waarop de aangegeven maten behoren te worden toegepast (artikel 2).

Stadsuitbreiding

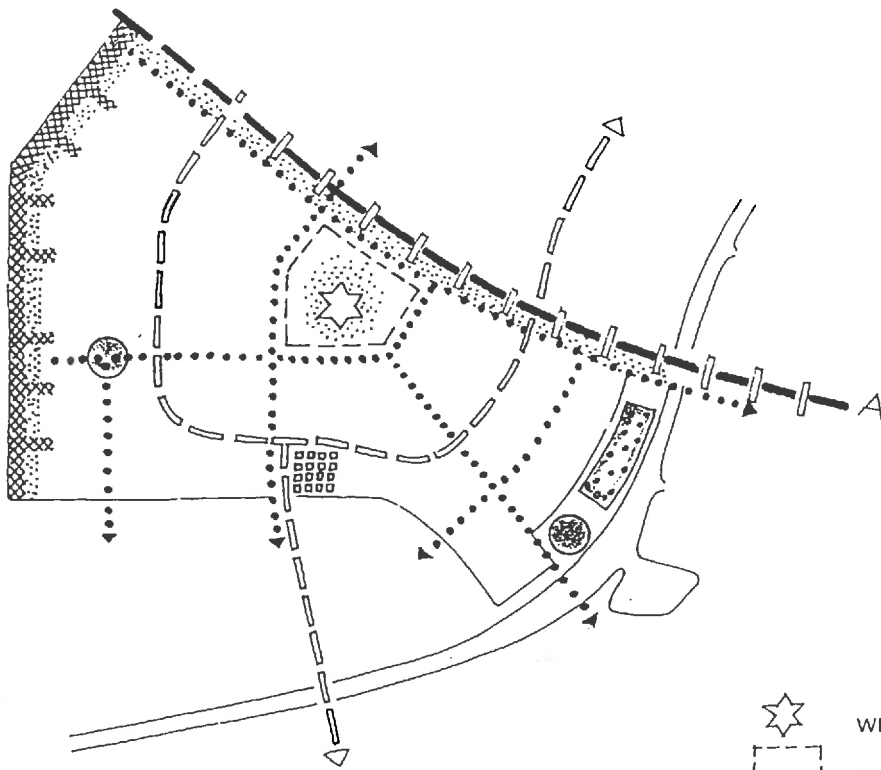
Deze bestemming is toegekend aan verreweg het grootste gedeelte van het plangebied. Zoals reeds is aangegeven, moet deze bestemming nader worden uitgewerkt alvorens realisering is toegestaan. Burgemeester en wethouders kunnen op de uitwerking anticiperen volgens de in het plan opgenomen procedureregels.












Daarnaast zijn centrumvoorzieningen, waaronder winkels, kantoren, horeca en ambachtelijke bedrijven en dienstverlening begrepen worden, toegestaan, alsmede buurt- en wijkvoorzieningen op maatschappelijk, cultureel, sociaal en religieus gebied en sportvoorzieningen. Bij dit laatste gaat het om de noodzakelijke aanvulling op het bestaande sportcomplex aan de West te Dronten. In de beschrijving in hoofdlijnen dan wel in de uitwerkingsregels zijn de voorzieningen die een relatief groot ruimtebeslag met zich meebrengen, nader gekwantificeerd. Belangrijk binnen deze bestemming is, dat op gronden met de aanduiding 'infrazone' in eerste instantie slechts spoorweg- en verkeersdoeleinden zijn toegestaan. Binnen de aanduiding centrumzone is er verschil tussen het A-tracé en het B/C-tracé. Bebouwing mag daar slechts worden geprojecteerd, nadat de besluitvorming over het tracé is afgerond.

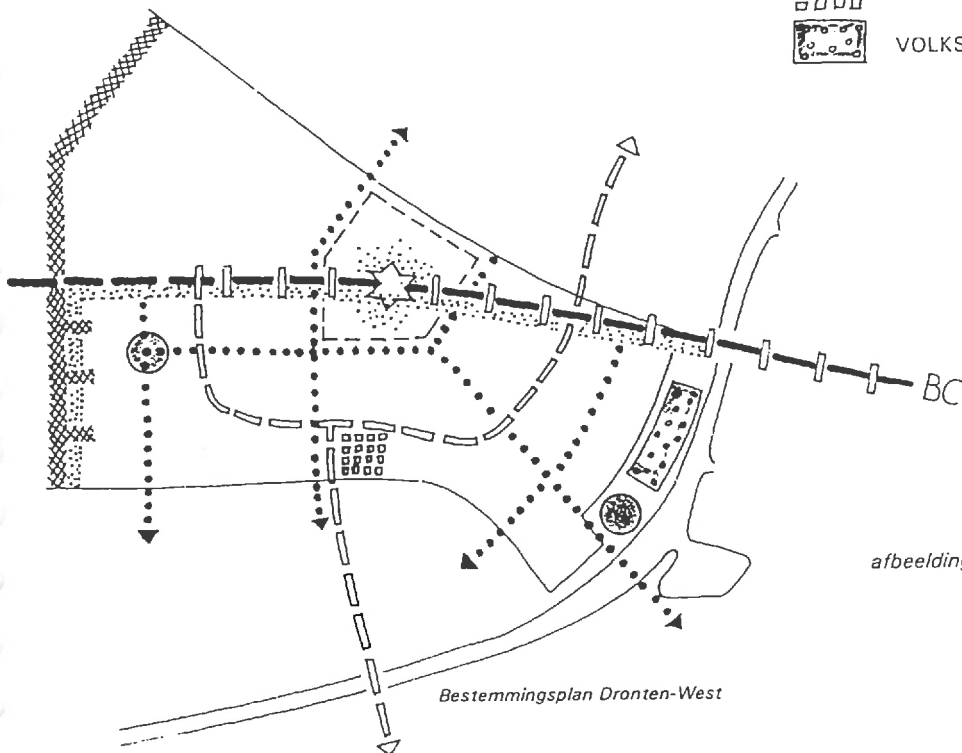
De centrumvoorzieningen, zoals winkels, horeca, scholen en dergelijke, dienen binnen het gebied met de aanduiding centrumzone te worden geprojecteerd. Omdat de centrumzone tevens een functie vervult voor de hoofdgroenstructuur, is uitgangspunt dat de gebouwen hier zoveel mogelijk vrijstaand en met tussenruimten van voldoende omvang in een parkachtige ambiance gesitueerd worden.

De eerste twee fasen van Dronten-West zijn binnen de bestemming 'Stadsuitbreiding' ondergebracht. Hier mogen maximaal 2100 woningen worden gerealiseerd, waarbij het gemiddelde ontwikkelingstempo is begrensd op 200 woningen per jaar en de bruto-woningdichtheid (over het totale plangebied) op tenminste 20 woningen per ha.

Een belangrijke leidraad voor de invulling van de bestemming 'Stadsuitbreiding' vormt de themakaart 'Ruimtelijke hoofdstructuur' (afb. 15). Op deze themakaart staan de belangrijke dragers van de hoofdstructuur aangegeven. De themakaart dient bij de uitwerking in acht te worden genomen en maakt als zodanig deel uit van het juridische plan. De themakaart beoogt vooral de structuur vast te leggen en daarmee in globale zin de plaats en functie van de hoofdelementen binnen het plangebied. De "beschrijving in hoofdlijnen" deel uitmakende van deze bestemmingsbepaling ondersteunt het gebruik van de themakaart. De themakaart heeft voor een deel ook betrekking op de derde fase: het gebiedsdeel dat (vooralsnog) niet tot de bestemming 'stadsuitbreiding' behoort. Uit kwaliteitsoverwegingen is er voor gekozen om de ruimtelijke hoofdstructuur voor het totale gebied integraal te benaderen.



-  WIJKVOORZIENING
-  ZONE BIJZONDERE BEBOUWING functioneel/architectonisch
-  BIJZONDERE BEBOUWING architectonisch
-  HANZELIJN tracé A en BC
-  HOOFDONTSLUITINGSROUTE
-  INFRAZONE spoorlijn en ontsluitingsweg
-  LANGZAAM VERKEERROUTE
-  ECOLOGISCHE ZONE
-  GROENZONE
-  SPORTVOORZIENINGEN
-  VOLKSTUINEN



afbeelding 15 Themakaart ruimtelijke hoofdstructuur

In de uitwerkingsregels zijn bepalingen opgenomen die een goed woonmilieu moeten waarborgen. Zo is bepaald dat aan de noordzijde - grenzend aan het industrieterrein en spoorlijn - een groenstrook dient te worden opgenomen van een zodanige breedte, dat vanwege deze voorzieningen geen milieu-overlast voor het wonen zal optreden.

Verder is bepaald dat de afstand van woningen tot de hoofdverkeersontsluiting zo groot dient te zijn, dat de voorkeursgrenswaarde niet zal worden overschreden.

De afmetingen van de bestemming "Recreatieve doeleinden volkstuinten" zijn zodanig bepaald dat deze mede als buffer kan fungeren voor het aan de overzijde van de Vaart gelegen bedrijventerrein.

De bestemming Stadsuitbreiding is voorts verdeeld in een primaire bestemming en een secundaire bestemming. De bedoeling hiervan is om onderscheid te maken tussen het feitelijke doel wat met de bestemming op de desbetreffende gronden wordt beoogd, en datgene wat hierbinnen eventueel toelaatbaar wordt geacht indien de concrete situatie daar aanleiding toe geeft.

Primaire bestemming is het wonen; als secundaire bestemming zijn de centrumdoeleinden, maatschappelijke doeleinden en de sportvoorzieningen aangemerkt. Binnen de woonfunctie is in beperkte mate de uitoefening van een aan huis gebonden beroep toegestaan.

Recreatieve doeleinden, volkstuinten

Deze bestemming is globaal van karakter, maar hoeft niet te worden uitgewerkt. Omdat de exacte afmetingen van het nieuwe volkstuintencomplex nog nader moet worden bepaald, geeft het bestemmingsplan enige flexibiliteit ten aanzien van de omvang van het totale complex.

Bepaald is dat een volkstuin voor ten hoogste 25% mag worden bebouwd. Verder is aangegeven dat op iedere tuin één huisje en één plantenkas mogen worden gerealiseerd. Uit ruimtelijk oogpunt is verdere uitwerking niet noodzakelijk.

Waterstaatsdoeleinden

Dit is een primaire bestemming, die bepaalt, dat de onderliggende bestemming (i.c. stadsuitbreiding) slechts mag worden gerealiseerd, indien en voorzover met de waterkerende functie die deze gronden volgens de keur van het Heemraadschap Fleverwaard is toegekend, voldoende rekening is gehouden, e.e.a. in overleg met de beheerder van water en waterkering.

Agrarische doeleinden

Deze bestemming betreft het gebiedsdeel dat tot de derde fase van Dronten-West behoort. De bestemming agrarische doeleinden is overeenkomstig het huidige gebruik. Ingeval het beleid ten aanzien van de groei van Dronten-West daarvoor aanleiding geeft, kan deze bestemming - voorzover aangeduid op de kaart - worden gewijzigd in de bestemming 'stadsuitbreiding', waarbij het aantal te realiseren woningen kan worden verhoogd tot maximaal 2500. Tot dat tijdstip kan de geldt de bestemming 'agrarische doeleinden'. Evenals in het thans vigerende bestemmingsplan voor dit gebiedsdeel geldt, is binnen de onderhavige bestemming het oprichten van gebouwen niet mogelijk.

Een tweede wijzingsbevoegdheid is opgenomen om enige flexibiliteit in de bestemmingsgrenzen aan te brengen. Wanneer mocht blijken dat vanwege een doelmatiger verkaveling of vanwege het feitelijk beloop van tracé's een bijstelling van de bestemmingsgrenzen gewenst is, kan de bestemming agrarische doeleinden worden uitgeruild met de bestemming stadsuitbreiding. Bij een dergelijke wijziging verandert het maximaal aantal te realiseren woningen niet. Voor zover deze gronden zijn aangeduid voor 'infrazone' zijn ze mede bestemd voor spoorweg- en verkeersdoeleinden. Er is geen voorrangsregeling opgenomen, omdat de agrarische bestemming de huidige situatie is en de infrastructuur daarvan een afwijking betekent, welke zonder voorrangsregeling ook gerealiseerd kan worden.

Natuurdoeleinden

De afspraken die partijen hebben gemaakt over de ecologische zone aan de westzijde van het plangebied, rechtvaardigen het opnemen van deze bestemming. De realisatie van de ecologische zone hoeft zodoende niet te worden uitgesteld tot de aanleg van de toekomstige derde fase van Dronten-West. Ook voor deze bestemming geldt dat deze doorsneden wordt door de tracé's van de Hanzelijn. Bij de uitvoering daarvan zal rekening gehouden moeten worden met het doorgaand karakter van de ecologische zone.

Flexibiliteit

Naast de op de bestemming gerichte bepalingen is in het plan Dronten-West ruime aandacht besteed aan de in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 geboden mogelijkheden om de huidige bestemmingsplannen meer flexibel toepasbaar te laten zijn. De bedoelde flexibiliteit komt tot uitdrukking in een complementair stelsel van bepalingen welke al naar gelang de zwaarte van de gewenste ingreep (verschuivingen, aanvullingen, veranderingen) toepasbaar zijn. Genoemd kunnen worden:

- het indien mogelijk achterwege laten van de uitwerkingsplicht (bijvoorbeeld: bestemming recreatieve doeleinden, volkstuinen);
- het bieden van een binnenplanse anticipatiebevoegdheid (vrijstelling van uitwerkingsplicht) voor het bijzondere geval dat met de realisering van een bestemmingsplan adequaat en snel handelen geboden is (bijvoorbeeld: diverse incidentele situaties denkbaar); de daarvoor in het bestemmingsplan opgenomen procedurevoorschriften zijn in overeenstemming met de Kroon- en Arobjurisprudentie;
- het rechtens bieden van aanvullende mogelijkheden (bijvoorbeeld: gebruik van woonruimte ten behoeve van aan-huis-gebonden-beroepen);
- het opnemen van specifieke vrijstellingsbepalingen (bijvoorbeeld: ten behoeve van religieuze voorzieningen in de woonwijk);
- het opnemen van algemene vrijstellingsbepalingen (bijvoorbeeld: ten behoeve van de plaatsing van een nutsgebouwtje);
- het bieden van wijzigingsmogelijkheden om de gestileerde (lees: starre) bestemmingsgrenzen flexibel toepasbaar te laten zijn (bijvoorbeeld: tussen de bestemmingen stadsuitbreiding en agrarische doeleinden, volkstuinen);

- het bieden van algemene wijzigingsmogelijkheden voor meer ingrijpende aanpassingen of aanvullingen in het plan, mits deze het plan niet wezenlijk aantasten;
- het bieden van de mogelijkheid aan burgemeester en wethouders voor het stellen van nadere eisen is tot op zekere hoogte als flexibiliteitsbepaling te beschouwen, in die zin, dat een gedetailleerde regeling in het planvoorschrift achterwege wordt gelaten.

Naast de aldus in het plan verwerkte flexibiliteit biedt de Wet op de Ruimtelijke Ordening ook zelf enige mogelijkheden die in onvoorziene omstandigheden uitkomst kunnen bieden, waarvan genoemd kunnen worden de artikelen 17, 18a en 19 van de WRO.

In toevoeging op deze gebruikelijke flexibiliteitsbepalingen, kent dit bestemmingsplan enkele specifieke wijzigingsbepalingen.

Deze betreffen:

- een verhoging van het groeitempo (artikel 10 lid 1 sub c) tot gemiddeld 300 woningen per jaar;
- een wijziging van de ligging en/of vorm van het grensvlak tussen de tweede en derde fase van Dronten-West (artikel 10 lid 1 sub d), teneinde in te kunnen spelen op wensen die voortvloeien uit de toekomstige stedenbouwkundige uitwerking;
- een meer ingrijpende aanpassing van de onderscheiden fasen indien zich nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen (zoals een andere groeitaakstelling dan waar dit bestemmingsplan van uit gaat, bijvoorbeeld op grond van de aanleg van de Hanzespoorlijn); deze wijziging wordt mogelijk gemaakt in artikel 10 lid 1 sub e. Het betreft een op de kaart aangegeven gebied. Het aantal te realiseren woningen mag gewijzigd worden in maximaal 2500;
- het wijzigen van een daartoe op de kaart aangegeven deel van de bestemming agrarische doeleinden in de bestemming stadsuitbreiding indien de situering van de infrastructuur of de woningbehoefte zulks rechtvaardigt (artikel 10 lid 1 sub f);

Deze wijzigingsmogelijkheden zijn onderhevig aan bepalingen, welke een toets aan beleidskaders van hogere overheden waarborgen en de in de themakaart 'ruimtelijke hoofdstructuur' opgenomen kwaliteiten respecteren.

7. Economische uitvoerbaarheid van het plan

Gegevens over de economische uitvoerbaarheid zijn afzonderlijk bij dit plan gevoegd.

8. Maatschappelijk overleg

Het voorontwerp-bestemmingsplan Dronten-West alsmede de Milieu-effectrapportage Dronten-West hebben van 30 maart 1994 tot 26 april 1994 op het gemeentehuis voor een ieder ter inzage gelegen, na bekendmaking op de gebruikelijke wijze. Op 21 april is op een inspraakavond de gelegenheid geboden opmerkingen en vragen naar voren te brengen op zowel de milieu-effectrapportage als het voorontwerp-bestemmingsplan. Het verslag van deze avond is in Bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen. Zoals uit het verslag blijkt, zijn er geen opmerkingen naar voren gebracht welke aanleiding gaven tot aanpassingen van het voorontwerp-bestemmingsplan.

9. Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 hebben op het toegezonden voorontwerp-bestemmingsplan gereageerd:

1. De Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland en Flevoland;
2. Ministerie VROM, Inspectie van de Ruimtelijke Ordening; Inspectie West;
3. Ministerie van Economische Zaken; Rijksconsulentschap Flevoland;
4. Provincie Flevoland; Directeur Provinciale Planvorming.

De commentaren zijn integraal als Bijlage 2 van deze toelichting opgenomen. Onderstaand volgt de reactie van de gemeente² op de gemaakte opmerkingen.

- Ad. 1. De Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland en Flevoland;

Groenvoerdrogerij

De herziene Nota Stankbeleid wordt voorlopig niet in procedure gebracht vanwege de ontstane discussie over onder andere de in de nota voorgestelde geurnormering. Heroverweging van het rijksbeleid resulteert mogelijk in een aanpassing van de geurnormering. In dit verband worden ook de resultaten van een uit te voeren branche-onderzoek afgewacht.

Tegen deze achtergrond kan derhalve niet gesproken van vastgestelde wettelijke normen. De huidige onzekerheden over de geurnormering enerzijds en de te treffen maatregelen anderzijds, rechtvaardigen naar de mening van het gemeentebestuur niet om nu hieraan vergaande consequenties voor het plangebied Dronten-West te verbinden.

Daarnaast is het op basis van de thans ter beschikking staande gegevens niet mogelijk om uitspraken te doen over concrete maatregelen ter bestrijding van de geurhinder van de groenvoerdrogerij.

In dit verband dient in aanmerking genomen te worden dat het betreffende gebied in het Streekplan Flevoland als woningbouwlokatie is opgenomen en dat enkele andere delen van de kern Dronten op eenzelfde afstand van de groenvoerdrogerij liggen als het plangebied.

Geluidhinder

Voor de cumulatie van verschillende soorten geluidsbronnen (spoorweglawaai, industrielawaai, wegverkeerslawaai) bestaan geen vastgestelde rekenmethoden. Afgezien daarvan ontbreekt voor een dergelijke cumulatie van geluid een wettelijke toetsingsbasis.

² De opgenomen beantwoording van de opmerkingen die in het kader van het overleg ex art. 10 zijn gemaakt, is integraal overgenomen uit de versie van het bestemmingsplan dd april 1995. Inmiddels heeft de planopzet verdere wijzigingen ondergaan, waardoor enkele onderdelen van de beantwoording zijn achterhaald of niet meer kloppen. Het betreft o.a. de 'vierde' fase (welke inmiddels is vervangen door de derde fase) en het omgaan met de tracékeuze voor de Hanzespoorlijn.

Voor het aan het plangebied grenzende geprojecteerde bedrijventerrein zal een bestemmingsplan worden opgesteld op basis van een interne milieuzonering worden toegepast. Dit voorkomt nadelige milieugevolgen voor de dichtst bijgelegen woongebieden in Dronten-West.

Integrale milieuzonering

De regeling voor de integrale milieuzonering bevindt zich nog in het stadium van een voorlopige handreiking en is nog onvoldoende geoperationaliseerd voor toepassing in het kader van bestemmingsplannen. Het waarborgen van wettelijke beschermingsniveaus zal vooralsnog aan de hand van de gebruikelijke VNG-methodiek dienen te geschieden.

Relevant beleidskader

Een volledige opsomming van het rijksbeleid is in de toelichting niet nagestreefd. Op dat punt beperkt de toelichting zich tot het rijksbeleid met de meeste relevantie voor de aard van het onderhavige bestemmingsplan.

Ad. 2. Ministerie VROM, Inspectie van de Ruimtelijke Ordening;
Inspectie West;

Omvang plangebied

De oppervlakte van het gebied dat een woonbestemming heeft gekregen is gereduceerd. Dit ondervangt het bezwaar van een te grote capaciteit van het bestemmingsplan in relatie tot een hogere woningdichtheid. Aan de toekomstige vierde fase is een agrarische bestemming gegeven, met dien verstande dat voor dit deel een wijziging naar de bestemming stadsuitbreiding mogelijk is, ingeval toekomstige ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Via de aan de planwijziging verbonden procedure is een evenwichtige afweging en toetsing aan beleid mogelijk.

Woningdichtheid

In samenhang met de verkleining van het tot stadsuitbreiding bestemde gebied wordt thans uitgegaan van een hogere woningdichtheid. De gemeente richt zich hierbij op een dichtheid van gemiddeld 20 woningen per hectare. De kern Dronten ontwikkelt zich in een andere ruimtelijke context dan de VINEX-lokaties en is derhalve ook niet als zodanig aangewezen. Het introduceren van kenmerken welke voor VINEX-lokaties gelden, zou voorbij gaan aan het specifieke karakter van Dronten en de regio, en komt niet ten goede aan de in het algemeen gewenste differentiatie van milieus.

Ad. 3. Ministerie van Economische Zaken; Rijksconsulentschap
Flevoland;

De uitspraak van de voorziter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 24 januari 1995 inzake de milieuvergunning voor de groenvoerdrogerij betekent dat de realisering van de voorgenomen woningbouw mogelijkwijs extra maatregelen vergt ter beperking van de geurhinder. Deze kosten kunnen gevolgen hebben voor de planexploitatie. Dit aspect is betrokken bij de verantwoording van de economische uitvoerbaarheid.

Luchthaven Lelystad

Bij de opzet van het plan is er rekening mee gehouden dat een verdere uitgroei in westelijke richting wellicht niet tot de mogelijkheden behoort.

Woningproductie

Het ligt echter in het voornemen van de gemeente Dronten nog in 1995 een integrale structuurvisie op te stellen. Daarbij zal ook de verdeling van de totale woningbouwproductie over de verschillende kernen en gebieden nader aan de orde komen. De thans beschikbare gegevens bieden onvoldoende aanknopingspunten om in de toelichting een specificatie op te nemen.

Tracé Hanzespoorlijn

Het bestemmingsplan voor Dronten-West gaat uit van het in het Streekplan Flevoland opgenomen voorkeurstracé voor de Hanzespoorlijn. Dit tracé heeft ook de voorkeur van het gemeentebestuur van Dronten. Niettemin is de fasering van het plangebied zo opgezet, dat het oorspronkelijke tracé van de Hanzespoorlijn in de derde en vierde fase van het plangebied valt. Het realiseren van de eerste twee fasen brengt geen ingrepen met zich mee welke dit oorspronkelijke tracé feitelijk blokkeren. Indien de huidige onzekerheid over het definitieve tracé nog bestaat op het moment dat het ontwikkelen van de derde fase aan de orde is, laat de voortgang van de planontwikkeling geen andere keuze dan ook de derde fase conform dit bestemmingsplan in voorbereiding te nemen. De latere keuze en besluitvorming over het tracé zal in dat geval afgestemd moeten worden op de dan gegeven situatie.

Groenvoerdrogerij en problematiek geurhinder

Gegeven de onzekerheden met betrekking tot de geurnormering, de mogelijkheden om geurhinder aan de bron te bestrijden, en het verband tussen de emissie en immissie ten gevolge van de inrichting, is het voor de gemeente thans niet mogelijk om aan te geven welke concrete maatregelen getroffen zullen worden om tot een aanvaardbare milieubelasting van Dronten-West te komen. Vooralsnog dwingen de omstandigheden om te volstaan met het vastleggen van het uitgangspunt dat een aanvaardbare milieubelasting dient te worden bereikt.

Verbinding met het bestaande centrumgebied

Weliswaar is studie verricht naar de verbinding tussen Dronten-West en het centrumgebied, doch de afweging en besluitvorming over het meest wenselijke model is ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan nog niet afgerond.

Waterhuishouding

De toelichting is op dit punt aangevuld.

Bestemmingsplan Dronten-West
Bijlage 1

VERSLAG VAN DE INSPRAAKAVOND

Verslag van de inspraakavond van het concept bestemmingsplan Dronten-West d.d. 21 april 1994 gehouden in het gemeentehuis te Dronten.

Aanwezig;

Wethouder Dhr. F. Nieuwland (voorzitter), Dhr K. Bijlsma, Dhr A.J. Schuuring en mw. Duijnhouwer namens de gemeente Dronten en 10 belangstellenden.

Deze inspraakavond is gehouden samen met de hoorzitting voor de Milieu Effect-Rapportage Dronten-West. Hiervan is een afzonderlijk verslag gemaakt. Na de uitleg over het MER geeft de voorzitter het woord aan de heer Schuuring, Planologisch Juridisch medewerker cluster Planologie en Stedebouw. Deze legt de bestemmingsplan-procedure uit zoals die is geworden na inwerkingtreding van de Algemene Wet Bestuursrecht per 1 januari 1994. Hier zijn geen vragen over.

Na de pauze geeft de voorzitter het woord aan de heer K. Bijlsma, Sectorhoofd Sector Ruimtelijke Ontwikkeling C.a. De heer Bijlsma geeft uitleg over het ontstaan van het bestemmingsplan.

In 1989 is er met de planvorming ten aanzien van de uitbreiding van Dronten gestart. Eerst zijn de beleidsuitgangspunten op een rijtje gezet waarna in het voorjaar van 1993 de structuurvisie door de gemeenteraad is vastgesteld. Hierin zijn de hoofdlijnen aangegeven, waarvan genoemd worden:

- Trace spoorlijn met stationslocatie
- Verkeersontsluiting
- Agrarisch onderwijs concentratiegebied
- Voorzieningenniveau
- Industrierrein (98 Hectare)
- Woongebied (160 Hectare)
- Fasering

Op basis hiervan is er gestart met de Milieu Effect-Rapportage in nauwe relatie tot de opstelling van het globale bestemmingsplan Dronten-West.

Het gaat hier om een globaal bestemmingsplan voor een Woongebied waarbinnen 3.000 tot 3.500 woningen aan de westzijde van Dronten worden gepland. Dit is een eerste opzet, de details worden nader uitgewerkt in uitwerkingsplannen (ex artikel 11 WRO). Wel wordt al aangegeven waar scholen, flats, centrumvoorzieningen e.d. moeten komen. De voorzitter stelt een ieder in de gelegenheid om vragen te stellen.

De heer E. Verbeek (Milieugroep Dronten)

Wordt de ecologische verbindingszone tegelijk met de 1e fase van Dronten-West uitgevoerd ?

De heer Bijlsma legt uit dat dit afhangt van de uitkomst van overleg met de provin-

cie (lopende afspraak). De grond die gelegen is aan de geplande ecologische zone is niet zomaar ter beschikking. Als de provincie niets doet doet de gemeente Dronten vooralsnog ook niets.

De heer E. Verbeek (Milieugroep Dronten)

Komt er in de groenzone langs de ecologische zone helemaal geen bebouwing?

De heer Bijlsma legt uit dat de bebouwing en groenzone in elkaar gaan grijpen. Er zal dus geen strakke lijn ontstaan tussen bebouwing en bosrand maar een wisselend geheel. Kenmerkend zullen zijn een differentiatie in maatvoering (minimaal 30 meter) en uitvoering met een overgang van natuurlijke inrichting naar een parkachtige structuur.

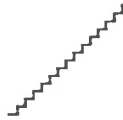
De heer E. Verbeek (Milieugroep Dronten)

Op bladzijde 27 wordt een opmerking gemaakt over de negatieve milieu-effecten voor het Haveneiland, betekend dit dat de voetgangersbrug er ook niet komt?

De voorzitter antwoordt dat dat plan nog nader moet worden uitgewerkt. De brugverbinding kan niet gemist worden maar de uitvoering zal serieus worden benaderd ten aanzien van de milieueaspecten. Het eiland zal daarbij zoveel mogelijk gespaard worden en zeker niet toegankelijk worden.

Nadat blijkt dat er verder geen vragen zijn sluit de voorzitter de bijeenkomst.

Gebouwen
 Infrastructuur
 Milieu



verslag

Witteveen+Bos
 Raadgevende Ingenieurs b.v.
 postbus 233
 7400 AE Deventer
 telefoon 05700 87 811
 telefax 05700 97 344

verslagnummer 1
 opdracht MER Dronten-West
 projectcode Dnt.42.4
 betreft Hoorzitting
 datum 21 april 1994
 tijd 19.30 uur
 plaats gemeentehuis Dronten

aanwezig	Gemeente Dronten	F. Nieuwland (wethouder) K. Bijlsma A.J. Schuurin B. Duijnhouwer R. Bekking W.J. Bolkestein J.H.A.M. van der Wijst
	Witteveen + Bos	
	circa 20 belangstellenden	

kopiëren	betrokkenen
opgemaakt door	J.H.A.M. van der Wijst
datum verslag	25 april 1994

1. Inleiding

Wethouder Nieuwland opent de hoorzitting en geeft een korte inleiding op de notities en ontwikkelingen die aan het MER vooraf gegaan zijn.

2. Toelichting op het MER

Dhr. Bolkestein van Witteveen + Bos geeft een toelichting op het MER. Hierbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de aanleiding, de inhoud van het MER en de belangrijkste conclusies. Bij de aanleiding worden de wensen van de gemeente Dronten geplaatst tegen de wettelijke kaders vanuit de Wet milieubeheer, het Besluit Milieu-effectrapportage en de Richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Ten aanzien van de inhoud is een gangbare indeling voor MER-rapporten aangehouden. Belangrijke elementen hieruit zijn de probleemstelling, het voornemen en alternatieven, de gevolgen voor het milieu en de vergelijking van de alternatieven. De probleemstelling behelst het richting geven aan de ontwikkelingen op het gebied van het huisvestingsbeleid en de ruimtelijke ordening door het realiseren van voldoende woningen in Dronten tot 2015. Bij het ontwikkelen van alternatieven is vooral gezocht naar variatiemogelijkheden ten aanzien van verstedelijking, mobiliteit en ecologie. Uit de verschillende variatiemogelijkheden zijn de meest reële elementen gecombineerd tot twee alternatieven. Vervolgens zijn deze alternatieven beoordeeld op grond van 41 criteria. Slechts enkele criteria zijn hierbij daadwerkelijk onderscheidend. Daarnaast is gezocht naar een aantal aspecten die niet bepalend zijn voor de inrichting maar wel de duurzaamheid kunnen bevorderen en het effect op het milieu kunnen terugdringen. Hierbij is gekeken naar materiaalgebruik, afvalstoffen, energie, bouwrijpmaken, waterhuishouding, riolering, geluidwering, bedrijventerrein en groeninrichting en -beheer. Als meest milieuvriendelijke alternatief komt de combinatie van alternatief 2 met toepassing van de meest milieuvriendelijke duurzaamheidsaspecten uit de bus.

3. Vragen en opmerkingen

De heer Verbraak van de milieugroep Dronten brengt de volgende vragen en opmerkingen naar voren:

- Het is nog maar de vraag of de Rendiertocht als vervangende ecologische verbindingszone voor de Lage Vaart kan optreden. Bovendien blijkt uit het MER niet duidelijk op welke wijze de Rendiertocht/Wisenttocht ingevuld en aangekleed wordt !

Geantwoord wordt dat de Lage Vaart als ecologische verbindingszone betekenis heeft voor een groot aantal aan water gerelateerde ecologische elementen als flora, vissen, insecten, vogels (vliegroute tussen de Oostvaardersplassen en het Ketelmeer). Het Haveneiland doet hierbij dienst als "stapsteen", een rustpunt voor bijvoorbeeld aalscholvers. Onduidelijk is in hoeverre de aanleg van Dronten-West de betekenis van de Lage Vaart als ecologische verbinding zal beïnvloeden. Naar verwachting zal deze invloed het grootst zijn voor de verstoringsgevoelige natuurwaarden. Of de Rendiertocht in dit verband de functie van de Lage Vaart kan overnemen zal de toekomst moeten uitwijzen. In elk geval is in alternatief 1 (het alternatief met bebouwing tot aan de Lage Vaart) een stapsteen ter plaatse van de samenkomst van de Rendiertocht en de Wisenttocht opgenomen. De nadere invulling zal nog moeten worden uitgewerkt.

Dhr. Verbraak geeft aan dat het wenselijk is ook verder noordelijk aandacht te besteden aan de verdere ontwikkeling en aankleding van de Rendiertocht. Dit kan de ecologische betekenis vergroten. Overigens geldt dit evenzo voor de Lage Vaart.

- Welke plannen heeft de gemeente met het Haveneiland en wat zijn de consequenties hiervan voor de natuurwaarden van het eiland bij aanleg van een verkeersverbinding? In het MER op bladzijde 41 wordt over de Lage Vaart als ecologische verbindingszone gesproken als niet variabel element. Dit is in strijd met de variatie zoals gehanteerd in schema 5.3 op bladzijde 43!

De betekenis van de Lage Vaart blijft in beide alternatieven in principe gehandhaafd en is daarom een niet variabel element. Wel wordt gevarieerd door enerzijds een versterking van de ecologische verbindingsbetekenis voor te stellen en anderzijds door een vervangende verbindingsrelatie ten westen van Dronten-West aan te leggen vooral bedoeld voor de bovenlocale ecologische betekenis.

De verbinding via het Haveneiland betreft alleen een langzaam verkeer route. Wethouder Nieuwland geeft aan dat de gemeente hiervoor inmiddels plannen heeft waarbij via een verhoogde aanleg het eiland gepasseerd wordt. Hij zegt hierbij toe dat voorkomen zal worden dat betreding van het eiland plaats kan hebben.

- Ten aanzien van het duurzaam bouwen wordt in het gemeentelijk milieubeleidsplan gesproken over mogelijkheden om alleen toepassing van hardhout met een ecokeur toe te laten. In het MER komt dit niet terug.

Getracht is in het MER een aantal mogelijkheden voor duurzaam bouwen aan te geven. Hierbij wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om het gebruik van tropisch hardhout terug te dringen. Hierbij is inderdaad alleen de mogelijkheid aangegeven om hout uit gematigde streken (Europa, Noord Amerika) toe te passen. Tropisch hardhout met ecokeur is in dit verband uiteraard ook een optie. De ontwikkelingen op dit gebied gaan evenwel snel. De beste (meest milieuvriendelijke optie) is op dit moment (nog) niet direkt aan te geven.

- Welke hinder veroorzaakt de ten zuiden van Dronten-West gelegen Grasdrogerij voor de toekomstige inwoners, en wordt hierbij de geurnorm overschreden?

Afgelopen jaar is een nieuw onderzoek uitgevoerd naar de geursituatie bij de grasdrogerij. De geuroverlast blijkt hierbij in sterke mate af te hangen van het te drogen produkt. Uit de recent berekende geurhinder blijkt dat de geurpieken in omvang zijn afgenomen. Een en ander zal nog nader met de provincie worden doorgesproken.

- Welke risico's voor de inwoners van Dronten-West zijn verbonden aan de op het bestaande industrieterrein gelegen vuurwerkfabriek?

Bij de bouw van de fabriek is rekening gehouden met de veiligheid en het explosiegevaar. In het MER staat vermeld dat in het ergste geval de aan de westzijde gelegen deur met grote kracht naar buiten gedrukt wordt. Bij de verdere invulling van de wijk is hiermee rekening gehouden door ter plaatse van deze fabriek geen woningen te plannen.

- In hoeverre is rekening gehouden met de uitbreiding van de Afvalwaterzuiveringsinstallatie Dronten, en hoe groot zijn de geurcontouren van deze installatie?

De uitbreiding is genoemd bij de autonome ontwikkeling. De verwachting is dat de geurcontouren dusdanig teruggedrongen kunnen worden dat deze geen invloed hebben op het geplande woningbouwgebied Dronten-west. De bij de vergunningaanvragen voor de afvalwaterzuiveringsinstallatie opgenomen stukken kunnen hierover uitsluitel geven.

Deventer
25 april 1994

Bestemmingsplan Dronten-West
Bijlage 2

944 463
- 1 73
3 / 03

Aan: het college van burgemeester
en wethouders
van de gemeente Dronten
Postbus 100
8250 AC DRONTEN

Uw kenmerk
141336-OG/ht

Uw brief van
31-10-1994

Kenmerk
291194001/JH/RG

DELT
30 november 1994

Orderwerp
ontwerp-bestemmingsplan Dronten-West.

Naar aanleiding van de bespreking in de Planologische Werk Commissie, d.d. 18 november jl., heb ik meegedeeld schriftelijk te zullen reageren op bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende toelichting geven mij aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Groenvoerdrogerij

Het gehele plangebied valt binnen de geurcontour van 1 g.e./m³ als 99,5 percentiel van de ten westen van het plangebied gelegen Groenvoerdrogerij. Het rijksbeleid geeft in de herziene Nota Stankbeleid (mei 1994) aan dat binnen deze geurcontour, uitgaande van toepassing van het ALARA-principe, terughoudend moet worden opgetreden met betrekking tot nieuwe ontwikkelingen. Een uitbreiding van 3500 woningen kan niet als terughoudend beschouwd worden.

In het ontwerp-bestemmingsplan erkent de gemeente dat de wettelijke normen worden overschreden en is zij voornemens maatregelen te treffen om overschrijding tegen te gaan.

Ik acht deze opmerking niet voldoende en wil stellen dat het bestemmingsplan op deze wijze niet kan worden vastgesteld.

De gemeente zal eerst moeten onderzoeken of het technisch mogelijk is om aan de wettelijke normen te voldoen. Concreet betekent dit dat de geurbelasting in het plangebied omlaag zal moeten. Hierbij wil ik u tevens wijzen op de, door de provincie Flevoland ter discussie gestelde, realiteit van de geurcontour. In de praktijk zou de geurhinder van de drogerij aanzienlijk groter zijn dan in het MER berekend. Wanneer blijkt dat niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan, is woningbouw zeer omstreden op deze plek.

Wanneer dit wel mogelijk is zal de gemeente deze maatregel aan de bron moeten nemen (rookgasreiniging of uitkopen). Uitgangspunt voor deze maatregel moet zijn dat op de meest belaste woning de 1 g.e./m³ als 99,5 percentiel wordt benaderd.

Geluid

Als belangrijke bronnen voor de geluidbelasting in het plangebied, kunnen worden genoemd:

- a. bestaande industrieterrein
- b. nieuw industrieterrein
- c. aan te leggen Hanzespoorlijn grenzend aan de noordzijde van het plangebied.

Deze bronnen worden elk afzonderlijk in het ontwerp-bestemmingsplan besproken. In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan op cumulatie van geluid.

De 50 dB(A)-contour is afzonderlijk berekend voor de twee aan elkaar grenzende industriegebieden.

Ik adviseer u deze twee gebieden als één gebied te zoneren om recht te doen aan de werkelijk heersende geluidbelasting (industriela-waai) ter plaatse.

ad a. Op dit bedrijventerrein is een inrichting als bedoeld in art. 41 Wgh aanwezig (z.g.n. A-inrichting). De vaststelling van de 50 dB(A)-geluidzone van deze inrichting is in voorbereiding.

Ik wil u er echter op wijzen dat hier ingevolge art. 59 Wgh (nieuw) per 1 juli 1993 sprake is van een zone van rechtswege. (Circulaire van de minister van VROM van 4 januari 1993, nr. MBG 06092001, betreffende de toepassing van art. 59 Wgh).

ad b. De 50 dB(A)-contour van het nieuwe industrieterrein loopt aan de noordzijde over een klein gedeelte van het plangebied waarbinnen enkele woningen zijn gelegen. In het bestemmingsplan wordt hier aandacht aan besteed.

Ik wil mij aansluiten bij de mening van de provincie, welke heeft aanbevolen interne zonering toe te passen op dit industrieterrein. Dit is echter niet opgenomen in deze versie van het bestemmingsplan.

ad c. In bovengenoemde zone is tevens de Hanzespoorlijn geprojecteerd. Men gaat uit van een emissiegetal van 81,7 dB(A). Op een afstand van 100 m wordt voldaan aan de wettelijke (voorkeurs) norm voor spoorweglawaai van 60 dB(A). In het bestemmingsplan wordt echter niet ingegaan op de mogelijke cumulatie van geluid in deze zone.

Integrale milieuzonering

In het kader van het vooroverleg ex art 10 BRO op 20 mei jl. heeft de inspectie het belang van integrale milieuzonering (geluid, geur, gevaar) toegelicht.

In het ontwerp-bestemmingsplan wordt hier geen aandacht aan besteed. Ik adviseer u rekening te houden met de mogelijkheden van integrale milieuzonering om het wettelijke beschermingsniveau voor het plangebied te kunnen waarborgen.

Relevant beleidskader

Naast het door u in hoofdstuk 3 van de toelichting genoemde relevante beleidskader, ben ik van mening dat deze opsomming niet volledig is. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Dronten-West zijn de volgende beleidsnotities van belang. Het Nationaal Milieubeleid Plan (NMP), en het NMP 2. Hiervan afgeleid zijn de 'Herziene Nota Stankbeleid en de Nota Omgaan met risico's' relevant.

Externe veiligheid

In het bestemmingsplan is het risico vanwege een omvangrijke opslagplaats voor vuurwerk op het bestaande industrieterrein nader toegelicht. Onderzoek (Witteveen en Bos 1991) geeft aan dat bij een explosie van alle aanwezig explosieven beschadigingen optreden tot 200 m. De dichtstbijzijnde woonbebouwing van Dronten-West ligt op circa 900 m. van de vuurwerkopslag.

Volgens "Bedrijven en Milieuzonering" (VNG 1992) is de afstand voor gevaar 500m.

Mijn inziens is dit aspect voldoende behandeld in het conceptbestemmingsplan.

De regionale inspecteur van de Volksgezondheid
voor de Milieuhygiëne

dr. H. Copier.

Cc.: Prov. Flevoland, t.a.v. dhr. R. Hartman, voorz. PWC.
IRO, t.a.v. mw. E. Fontillus.



Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Dronten
Postbus 100
8250 AC DRONTEN

Postbus 66
8200 AB Lelystad
Telefoon 03200-72411
Telex 7063H
Fax 03200-72690

Datum
9 maart 1995

Uw brief

One nummer
ROV/95.002421/B

Bijlagen

-

Onderwerp
Vooroverleg ontwerp-bestemmingsplan
"Dronten-West".

Geacht college,

Het ontwerp-bestemmingsplan "Dronten-West", dat u mij heeft toegezonden in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

De door u voorziene uitbreiding van Dronten in westelijke richting past in het streekplan Flevoland. Wel wijs ik u erop dat in het streekplan door middel van een ruimtelijke reservering tevens rekening is gehouden met een mogelijke uitbouw op termijn van de luchthaven Lelystad voor groot vliegverkeer. Volgens uitgevoerde globale berekeningen zal bij aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan overeenkomstig de zogenoemde gedraaide zuidvariant en bij gebruik van deze baan met jaarlijks 40.000 vliegbewegingen inclusief 15% nachtvluchten het geplande woongebied nog buiten de 20 Ke-niveaus (Ke) geluidscontour blijven. (Ter vergelijking: bij de uitbreiding van Schiphol wordt ten opzichte van woonbebouwing gerekend met de 35 Ke-contour.)

Dit brengt wel met zich mee dat, mede afhankelijk van nadere besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, een verdere uitbreiding van Dronten in westelijke richting dan in het voorliggende plan voorzien wellicht niet mogelijk zal blijken. Met de planvorming ware hiermee rekening te houden.

In het ontwerp-bestemmingsplan wordt voor het gebied Dronten-west, mede afhankelijk van de aanleg van de Hanzespoorlijn en de druk op de woningmarkt, uitgegaan van een productie van 200 tot 300 woningen per jaar, waarbij het ontwikkelingstempo in de voorschriften op een gemiddelde jaarlijkse woningproductie van 300 is gemaximaliseerd. In het streekplan Flevoland wordt voor de gemeente Dronten als geheel op grond van eigen groei en beperkte opvang ten behoeve van de noordwest Veluwe rekening

Inlichtingen bij
mw. mr. A. Beumer

Doorkloofnummer
03200-72608

Bezoekeadres
Vissersdreef 1
Lelystad



gehouden met een geleidelijk aan teruglopende woningproductie tot ca 250 woningen per jaar. Dit met de aantekening dat bij aanleg van de Hanzespoorlijn een gewijzigde situatie met mogelijkheden voor extra impulsen kan ontstaan.

In overweging nemende dat mag worden aangenomen dat de aanleg van de Hanzespoorlijn daadwerkelijk zal plaatsvinden, dat sprake is van landelijk oplopende woningbehoefteramingen en dat vanuit de provincie Gelderland mogelijk een beroep zal worden gedaan op ruimte in Flevoland voor woningbouw, is een wat hogere woningproductie dan in het streekplan is verondersteld naar mijn mening denkbaar en verdedigbaar. Wel acht ik het gewenst dat in het kader van dit bestemmingsplan inzicht wordt gegeven in de door u voorgestane woningproductie voor de gemeente Dronten als geheel en dat dit niet belangrijk uitstijgt boven de productie die in Dronten-waest wordt voorzien.

Voorts merk ik op dat in het ontwerp-bestemmingsplan wordt uitgegaan van aanleg van de Hanzespoorlijn volgens het in het Streekplan Flevoland opgenomen voorkeustracé, dat de noordelijke begrenzing van het onderhavige plangebied vormt. Hoewel aanleg op dit tracé zonder meer de voorkeur van de provincie heeft kan echter niet geheel worden uitgesloten dat de definitieve keuze van het tracé - op grond van de Tracéwet door de minister van Verkeer en waterstaat - tot een ander resultaat zou kunnen leiden. Daarbij is met name van belang dat het oorepronkelijk gereserveerde tracé voor de Hanzespoorlijn een gedeelte van het in het onderhavige plan voor woningbouw bestemde gebied doorkruist.

Ten aanzien van de problematiek rond de te verwachten geurhinder vanwege de Groenvoerdrogerij wordt in het ontwerp-bestemmingsplan volstaan met de vermelding dat de gemeente voornemens is om maatregelen te treffen om overschrijding van de wettelijke normen tegen te gaan. Ik verwacht dat het college van Gedeputeerde Staten eerst aan de realisering van dit bestemmingsplan zal willen meewerken wanneer duidelijk zicht op de oplossing van dit probleem zal worden geboden.

Voor de nieuw te ontwikkelen woonwijk is de verbinding met het bestaande centrumgebied van Dronten van groot belang. Nu het aangekondigde Masterplan voor het centrum en de omgeving van de havenkom in een vergevorderd stadium van voorbereiding is, kan omtrent deze verbinding in het bestemmingsplan de gewenste duidelijkheid worden geboden. Overigens is de concrete vormgeving van deze verbinding voor langzaam verkeer van belang in verband met comfort voor de gebruikers. Ook is een goede ontsluiting van de nieuwe woonwijk voor het openbaar vervoer belangrijk.

Ten aanzien van het aspect waterhuishouding merk ik op dat het provinciaal Waterhuishoudingsplan reeds in april 1994 is vastgesteld. Bovendien is op 2 februari 1995 door Provinciale Staten de Verordening Waterhuishouding Flevoland vastgesteld, waarin onder meer is bepaald dat in



bestemmingsplannen een paragraaf moet worden opgenomen waarin de water- / huishoudkundige aspecten van het plan zijn neergelegd. Blijkens de toelichting bij deze verordening wordt daarbij bedoeld op onder meer de aanleg van nieuwe of wijziging van bestaande watergangen, de inrichting daarvan, de rioolstelselkruis, de afvoer en behandeling van afvalwater bij nieuwbouw en de afstemming van de beoogde bestemmingen met de functie(s) van wateren.

Tenslotte merk ik op dat ik de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet heb kunnen beoordelen daar de betreffende paragraaf nog als p.m. is aangegeven.

Hoogachtend,

de directeur Provinciale Planvorming
H.J. Licher



Rijksplanologische Dienst

Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in de provincies
Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland
(Inspectie West)
Nieuwezijds Voorburgwal 120-126, 1012 SH Amsterdam
Telefoon (020) 6383131 Telex (020) 6335911

9 44480
- 1731
3/04

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Dronten
Postbus 100
8250 AC DRONTEN

Uw kenmerk	Uw brief	Kenmerk	Datum
141336-OG/ht	31 oktober 1994	EF303ef	2 december 1994

Onderwerp
Art.10 BRO-overleg ontw.bp."Dronten West"

Geacht College,

Het ontwerp-bestemmingsplan Dronten-West is in eerste aanleg besproken in de PWC-vergadering van 20 mei 1994.
Ter vergadering is door de inspectie ruimtelijke ordening bezwaar gemaakt tegen de omvang van het bestemmingsplan en het ontbreken van een fasering erin.
Nu dit plan mij wederom, in aangepaste vorm, om commentaar is gestuurd, heb ik het bekeken op de punten die eerder aanleiding gaven tot het maken van opmerkingen.

Ik constateer dat aan de belangrijkste opmerkingen die door mijn inspectie en door de inspectie Volkshuisvesting zijn gemaakt niet of nauwelijks tegemoet gekomen is. Vandaar dat ik deze voor U in het kort herhaal:

1. Het plan is te omvangrijk.
De VINEX heeft een groeitaak gesteld voor de gemeente Lelystad, niet voor Dronten. In het plangebied van Dronten West, 225 ha., zijn 3000 à 3500 woningen bedacht, te realiseren binnen 10 jaar. Het streekplan (art.3 lid 3 van de voorschriften) geeft voor het héle Drontense gebied een capaciteit aan van 3000, te bouwen in 10 jaar, met de mogelijkheid van enige uitbreiding.
Een dergelijke snelle en grote groei van Dronten, zoals in Dronten West voorgestaan, werkt contraproductief voor Lelystad en is daarom ook in strijd met de VINEX.
Daarbij wordt het GEBIED dat in het streekplan is gereserveerd voor 2015 al v or 2005 opgesoupeerd. (Sp.kaart blz.28, bp.kaart blz.20).
2. Er wordt gebouwd in te lage dichtheden.
De recente versie van het bestemmingsplan is ook op dit punt niet aangepast. De dichtheid die wordt gehanteerd is nog altijd 15.5. Afgezet tegen de in de VINEX-convenanten gehanteerde dichtheid van tenminste 30 woningen per ha. is de discrepantie wel erg groot.

Kenmerk
EF303ef

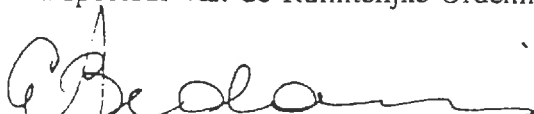
Datum
2 december 1994

Bladnummer

Ik verzoek U het ontwerp-bestemmingsplan "Dronten West" in overeenstemming te brengen met de in het streekplan aangegeven capaciteit voor de gehele gemeente en de voorgestelde dichtheid meer in overeenstemming te brengen met de dichtheid in de VINEX-contracten. Voor het onderhavige plan denk ik daarbij aan een dichtheid van tenminste 25 woningen per ha.

Hoogachtend,

De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening West,



ir. A.J. Bedaux

Aan
het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Dronten
t.a.v. drs. ing W.R.M. Noordhoff
afdeling Ontwikkeling en Grondzaken
Postbus 100
8250 AC DRONTEN

3-4-94
- 731
3105

Datum 06-12-1994 Uw kenmerk 141336-OG/ht Ons kenmerk 460612.b94 Bijlagen:

Onderwerp
vooroverleg ontwerp-bestemmingsplan Dronten-West

Geachte heer Noordhoff,

Naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp-bestemmingsplan Dronten-West in de Planologische Werk Commissie heb ik mij nader laten informeren over de geurhinder van de groenvoerdrogerij die ten westen van het plangebied is gelegen.

In het kader van de vergunningverlening voor een tweede drooginstallatie loopt thans een beroepsprocedure.

Ik heb begrepen dat daarbij de bestaande woningbouw van Dronten uitgangspunt is voor de beoordeling van de te nemen milieumaatregelen. De uitbreiding van de woningbouw in Dronten-West speelt in juridisch opzicht geen rol omdat de vergunning reeds was aangevraagd voordat er sprake is van woningbouw in Dronten-West.

Na afloop van de beroepsprocedure is het mogelijk dat het bedrijf voor de tweede drooginstallatie bepaalde milieumaatregelen moet nemen om volgens het ALARA-principe de hinder voor de bestaande woningbouw tot een aanvaardbare waarde terug te brengen. De noodzaak van die maatregelen wordt echter ongeloofwaardig indien vervolgens woningbouw in Dronten-West wordt toegestaan waarbij diezelfde waarde wordt overschreden.

Kosten van eventuele verdergaande maatregelen of zelfs verplaatsing van het bedrijf om naast de bestaande woningbouw ook de geurhinder in Dronten-West te beperken dienen naar mijn oordeel voor rekening van de gemeente te komen.

Bezoekadres

Schans 19-09
Lelystad

Postbus 2234
8203 AE Lelystad

Telefoon (03200) 31446
Telefax (03200) 42737

Bij de economische uitvoerbaarheid van het plan ware dit aspect nader toe te lichten.

Hoogachtend,

ing. M. Monkel
Plaatsvervangend Rijksconsulent
voor Economische Zaken in de
provincie Flevoland