Structuurvisie Hanzekwartier Dronten

Voorontwerp maart 2011



gemeente dronten BDP. khandekar Weusthuis EN Partners bureau rekenruimte financiële strategie bij gebiedsontwikkeling

Colofon

Gemeente Dronten
De Rede 1
8251 ER Dronten
T 0321 388 911
E gemeente@dronten.nl

BDP.Khandekar
Wilhelminasingel 9
8011 SJ Zwolle
T 038 422 85 55
E zwolle@bdpkhandekar.com

Secretaris Runsinkbrink 1
2731 AG Benthuizen
T 079 3426728
E info@bdpkhandekar.com

Weusthuis en Partners
Zuiderpark 11
9724 AE Groningen
T 050 526 86 63
E info@ weusthuis.nl

Deventerstraat 130 n
7321 CD Apeldoorn
T 055 711 38 17

Bureau Rekenruimte
Prinses Julianaplein 14a-1
3817 CS Amersfoort
T 033 461 88 08
E info@bureaurekenruimte.nl

Structuurvisie Hanzekwartier Dronten

Inhoud

7 Inleiding

Deel I Achtergronden

13 vertrekpunt

15 inventarisatie en analyse

Deel II Structuurvisie

34 concept

39 basisstructuur

50 basisprofielen

55 keuzes

Deel III Verbeelding

59 voorbeelduitwerking

61 uitwerking per deelgebied

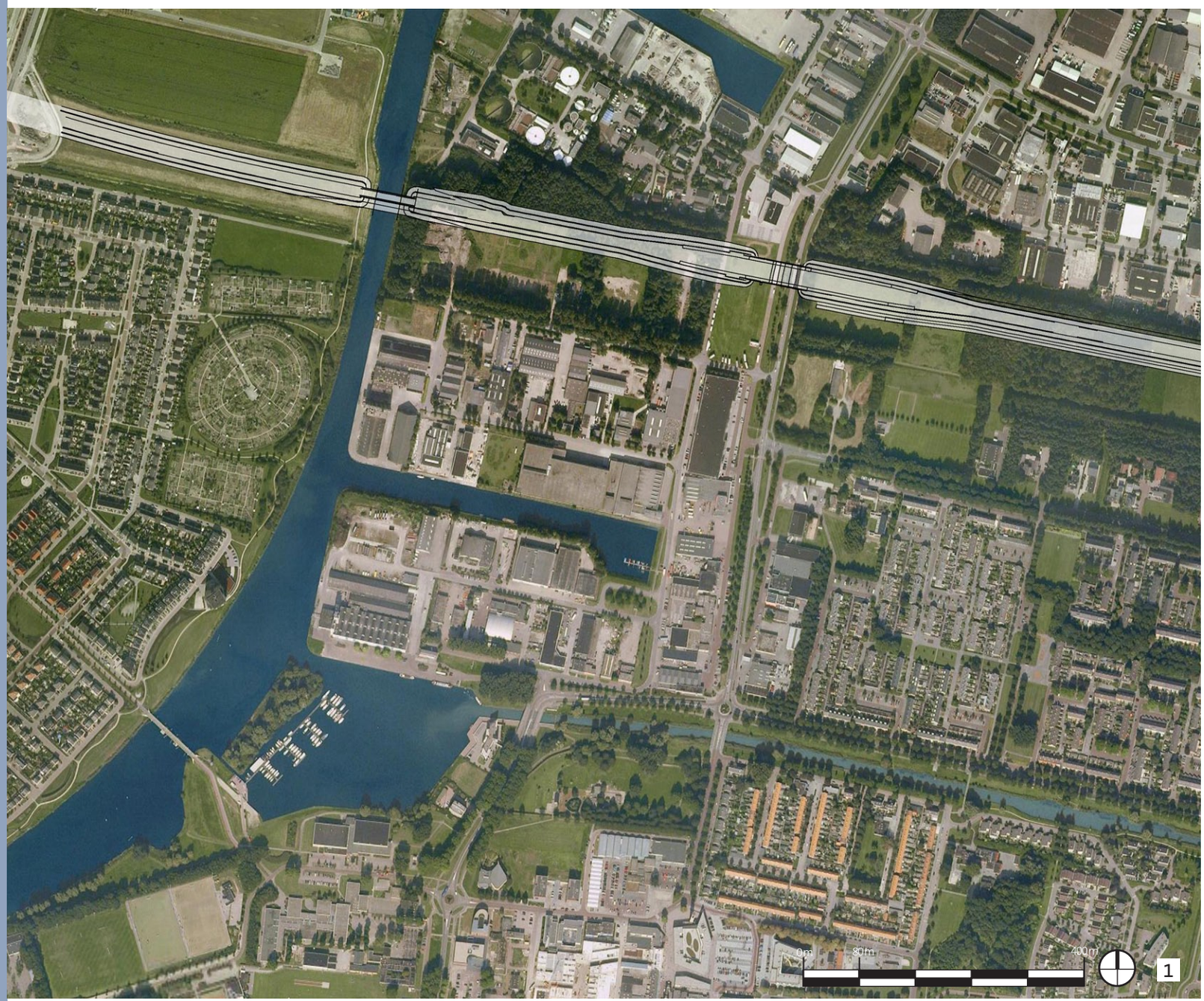
Deel IV Uitvoeringsprogramma

85 uitvoeringsprogramma

91 programma per fase

93 projecten

97 bijlage kostenverhaal


0m
200m
400m
1

Inleiding

Met de komst van de spoorverbinding en een station in Dronten is vanuit de gemeente de ambitie ontstaan om rond dit gebied een grootschalige gebiedsontwikkeling te starten. De nieuwe spoorverbinding met het station Dronten vormt een impuls voor de gemeente Dronten en het Hanzekwartier. Van deze impuls kan het Hanzekwartier in zijn geheel profiteren en daar wil de gemeente optimaal gebruik van maken. Essentie van de structuurvisie Hanzekwartier vormt de transformatie van het huidige sterk verouderde werkgebied naar een aantrekkelijk woon- en werkgebied tussen het nieuwe station en het centrum van Dronten met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit.
Daarmee kent de ontwikkeling van de structuurvisie Hanzekwartier een lange voorgeschiedenis. De Nota Uitgewisseld en het raadsbesluit over de Nota Koers en Keuzes hebben als input voor de structuurvisie Hanzekwartier gediend.

Wat is een structuurvisie en waarom een structuurvisie Hanzekwartier?
Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Deze wet verplicht gemeenten te beschikken over een gemeentelijke Structuurvisie, waarin de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid staan beschreven. De structuurvisie dient als ruimtelijk beleidskader van de vaststellende overheid (integraal afgewogen kader voor het uitwerken van projecten, vergunningen en gebieden) en als richtinggevend kader voor het bestuurlijk handelen. Een structuurvisie kan de gehele gemeente of delen beslaan en integraal dan wel sectoraal van opzet zijn en opent de weg naar de uitvoering van het ruimtelijk beleid middels het vaststellen van locatie-eisen en het kunnen verhalen van bovenplanse kosten.

De gemeente Dronten heeft gekozen voor een structuurvisie voor het Hanzekwartier om te beschikken over één kaderstellend document waarin de aanhaking van het stationsgebied aan het stedelijk weefsel van Dronten en de transformatie die met de komst van het spoorstation in gang wordt gezet integraal aan te sturen. Met de structuurvisie Hanzekwartier geeft de gemeente duidelijkheid over de publieke agenda en de rol die zij zelf in deze (her-) ontwikkeling inneemt en daarmee maakt zij het mogelijk om beter samen met andere (markt-) organisaties de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

Opbouw en leeswijzer
Dit boekwerk bestaat uit vier delen:

I. Achtergronden
II. De Visie
III. De Verbeelding
IV. Het Uitvoeringsprogramma

In de Achtergronden wordt de beleidscontext die het vertrekpunt voor deze visie vormt beschreven en treft u de inventarisatie en analyse van de huidige situatie aan.

In Deel II De Visie is op conceptueel niveau de visie op het Hanzekwartier beschreven. Dit concept is vervolgens verdiept naar basisstructuur en basisprofielen. Deel II sluit af met een overzicht van de belangrijkste te nemen beslispunten. Daarmee vormt Deel II met het concept, de basisstructuur en de basisprofielen het hart van het plan waarop toekomstige uitwerkingen worden gebaseerd.

In deel III De Verbeelding volgt de voorbeelduitwerking die op een concreter niveau is en laat zien hoe het Hanzekwar-

1 luchtfoto Hanzekwartier met projectie Hanzelijn



1

tier er uit zou kunnen komen te zien. Deze voorbeelduitwerking is verdiept naar het te realiseren programma. Tot slot is in de uitwerking per deelgebied ingezoomd op de deelgebieden. Deel III De Verbeelding dient als inspiratie voor de toekomstige uitwerkingen.

In Deel IV Uitvoeringsprogramma is de ontwikkelingsstrategie van de gemeente uitgewerkt. Onderdelen hiervan zijn onder andere fasering, de financiën en de taakverdeling tussen gemeente en markt. Het aan het uitvoeringsprogramma gekoppelde gemeentelijke projectenprogramma zal jaarlijks worden geactualiseerd

Doelstelling en vorm
De gemeente Dronten beoogt met de Structuurvisie Hanzekwartier te bereiken:

- Integrale visievorming voor de lange termijn.
- Bijeenbrengen en afwegen van belangen (inhoudelijk en procesmatig).
- Toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen.
- Basis voor uitwerking in sectoraal beleid en in juridisch-planologische kaders (zoals projectprocedures en bestemmingsplannen).
- Basis voor uitvoering: stellen locatie-eisen, verhalen (bovenplanse) kosten

De structuurvisie Hanzekwartier is niet opgezet als een stedenbouwkundig eindbeeld en dient derhalve niet gelezen te worden als een afgerond plan. De tijdsspanne waarover de herontwikkeling zal plaatsvinden maakt dat alleen al onmogelijk. Hoe het Hanzekwartier er uiteindelijk precies uit zal komen te zien zal afhangen van de invulling en uitwerking in de komende decennia. De structuurvisie Hanzekwartier kan wel gezien worden als een strategie voor het herontwikkelen van dit gebied. Een strategie die sturing en flexibiliteit combineert.

De flexibiliteit betekent niet dat er geen sturing plaatsvindt. In deze structuurvisie is geen eindbeeld gepresenteerd. Deel III De verbeelding geeft voorbeelduitwerkingen die dienen als inspiratie. Dat betekent dat de ambities en doelstellingen uit Deel II de meetlat vormen waaraan toekomstige plannen moeten voldoen en waarlangs het succes van de transformatie wordt afgemeten. Met het formuleren van de ambities legt de gemeente als initiërende overheidspartij nu vast, welke kwaliteiten zij nastreeft. De structurering van het gebied, zoals deze in Deel II ‘structuurvisie’ is vastgelegd, vormt de onderlegger; vandaar dat wij spreken over het concept. Bij de herontwikkeling zal iedere fase hierop voortbouwen. De structuurvisie vormt als het ware de ‘kapstok’ waarop de herontwikkelingen worden opgehangen. De kapstok zorgt dat het geheel niet onsamenhangend wordt en dat ruimtelijke deelontwikkelingen meer zijn dan de som der delen.

Sturing vindt verder plaats doordat de gemeente een aantal belangrijke onderdelen zelf ter hand neemt. Daarmee laat de gemeente zien dat zij de herontwikkeling op gang wil brengen. Ook laat de gemeente met deze “eigen” uitvoeringen de kwaliteitsambitie zien die zij nastreeft. Met deze stappen wil de gemeente de markt stimuleren mee te doen en herontwikkelingen te starten.

1 De beeldbepalende silo’s van Agrifirm aan de Passantenhaven

Achtergronden



In de inventarisatie en analyse worden de mogelijkheden en onmogelijkheden van de locatie onderzocht. Daarbij wordt ingegaan op ontstaansgeschiedenis van Dronten, wordt het voorgaande beleid kort samengevat en worden de kansen en kwaliteiten van de bestaande bebouwing, verkeer, van de aanwezige functies en het groen en water benoemd. Deze aspecten samen vormen de input voor de structuurvisie.



vertrekpunt

inventarisatie en analyse



^ Rendering van het toekomstige station van Dronten op de Hanzelijn

Vertrekpunt

De ontwikkeling van de structuurvisie Hanzekwartier kent een lange voorgeschiedenis. De aanleiding van het herstructureringstraject is het besluit van het Rijk in 2001 tot de aanleg van een spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle met een station in Dronten. De treinverbinding zal eind 2012 in gebruik worden genomen.

Hanzelijn
In 2001 is het besluit genomen tot de aanleg van de Hanzelijn. De Hanzelijn verbindt Lelystad via Dronten en Kampen met Zwolle. De treinverbinding zal eind 2012 in gebruik worden genomen. Al tijdens het ontwerp van Dronten in de jaren '60 is rekening gehouden met de aanleg van de spoorlijn. Ten noorden van het centrum, dwars over het bedrijventerrein werd een zone van ongeveer 180 m gereserveerd voor de spoorlijn. In deze zone wordt op dit moment de spoorlijn aangelegd met het station op het kruispunt met De Noord. Door de komst van de Hanzelijn, wordt Dronten niet alleen beter aangesloten op het OV netwerk, ook de structuur van Dronten krijgt hierdoor een gewijzigd karakter. Door de komst van het station ligt de harde grens van het centrumgebied niet langer bij het Gangboord maar ontstaat een aantrekkelijk overgangsgebied tussen het nieuwe station en het centrum.

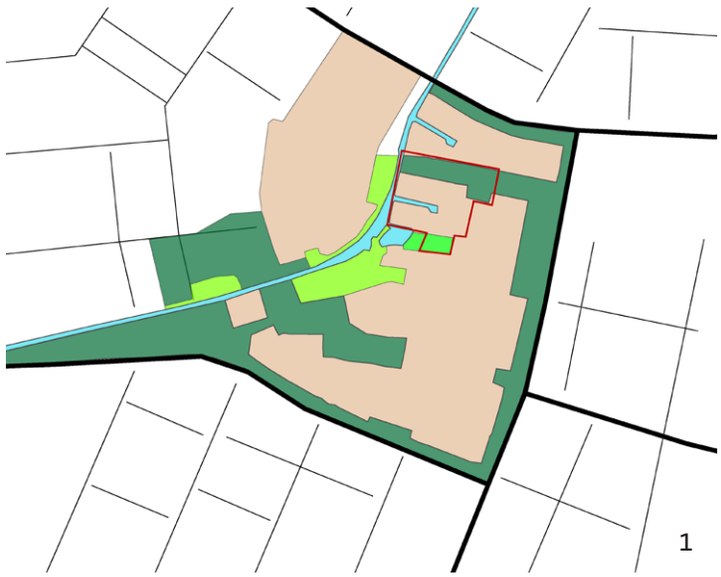
Nota Uitgewisseld
In de nota Uitgewisseld is de projectdefinitie voor het Hanzekwartier vastgelegd. Deze projectdefinitie wordt gezien als het destillaat van een uitgebreide inventarisatie van mogelijkheden en wensen voor het Hanzekwartier, waarbij zoveel mogelijk betrokkenen en geïnteresseerden ideeën konden aandragen. Er is een analyse van het gebied gemaakt waardoor het mogelijk is geworden een weging van de aangedragen ideeën te geven. Deze weging van factoren wordt gezien als de projectdefinitie van de structuurvisie en heeft in de nota Koers en Keuzes een plek gekregen.

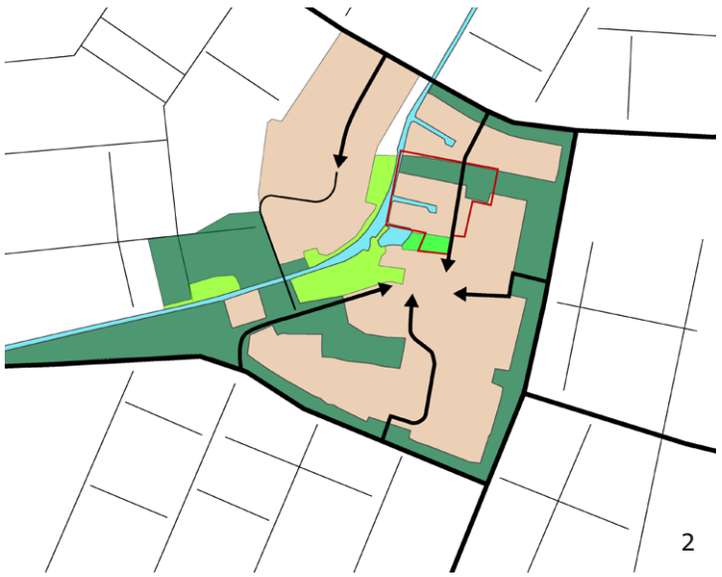
Nota Koers en Keuzes
De Nota Koers en Keuzes is het afrondende document van de eerste fase in het stappenplan voor de ontwikkeling van de structuurvisie voor het Hanzekwartier. In de Nota Koers en Keuzes zijn de ambitie van de gemeente en de uitgangspunten van de nota Uitgewisseld vertaald in een visie. De visie bestaat uit verschillende hoofdthema's die uitgewerkt zijn in een stedenbouwkundig concept.

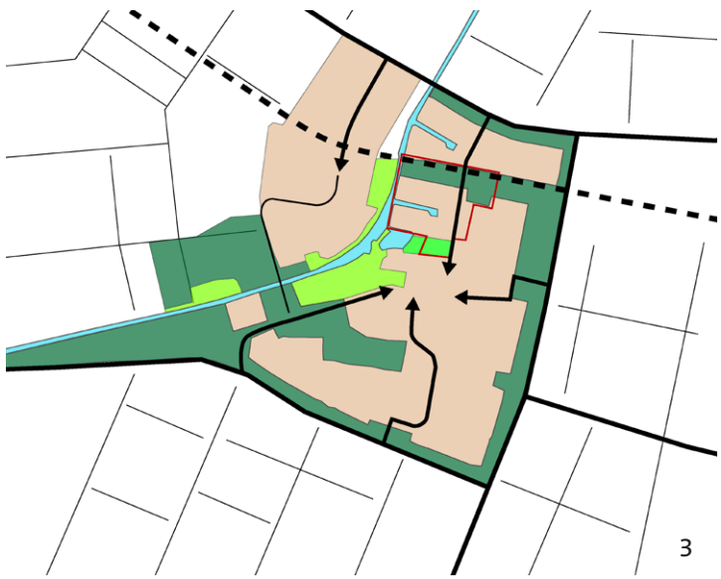
Raadsbesluit over de Nota Koers en Keuzes
Door de Raad zijn een aantal punten uit de Nota Koers en Keuzes in februari 2010 vastgesteld. Deze zijn:

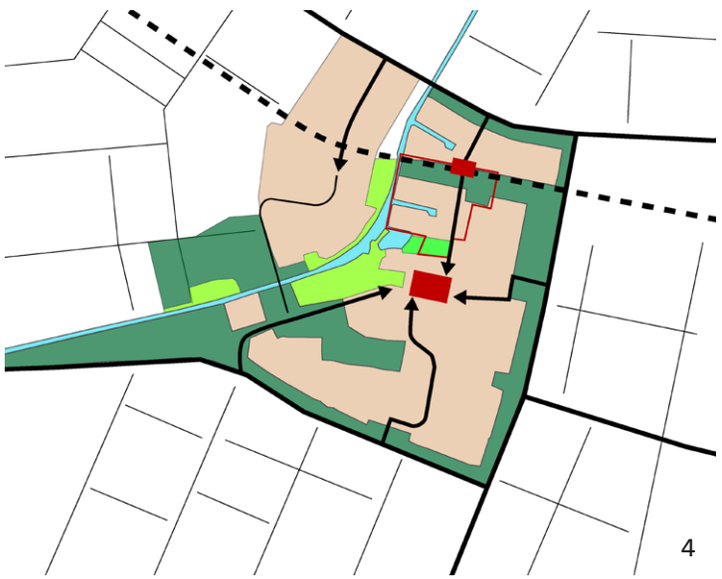
1. Het gebied tussen de Hanzelijn en de Dronterringweg wordt buiten de ontwikkelingsvisie gehouden
2. Het gebied aan de oostzijde van De Noord en ten Noorden van de Morinel wordt aangemerkt als ruimtereservering voor het Voortgezet Onderwijs
3. Op korte termijn wordt een verkeerskundige analyse gemaakt voor de locatiekeuze van de P+R op grond daarvan wordt een besluit genomen over de locatiekeuze
4. Het bedrijventerrein tussen de Lage Vaart en de Handelsweg wordt getransformeerd tot woongebied. In de structuurvisie wordt dit gebied uitgewerkt in deelgebieden, die onafhankelijk van elkaar ontwikkelbaar zijn. Per deelgebied wordt een economische- en risicoanalyse en het mogelijke ontwikkelscenario aangegeven.
5. Langs De Noord wordt een woonfunctie toegevoegd
6. De Noord wordt als hoofdroute voor al het verkeer gehandhaafd

Nadien genomen besluiten
In navolging van het bovengenoemde punt 3 is in december 2010 door de Raad besloten om de P&R aan de noordzijde van het station te leggen.
De raad heeft in december 2010 verder een subsidie beschikbaar gesteld voor de bouw van een schoolgebouw voor 3 en 4 VMBO door het Almere College en het Ichthus College in het Hanzekwartier, met een sportzaal, dusdanig te bouwen dat in de toekomst uitbreiding naar een sporthal mogelijk is.


1


2


3


4

Bestaande kwaliteiten en zwaktes in en om het Hanzekwartier

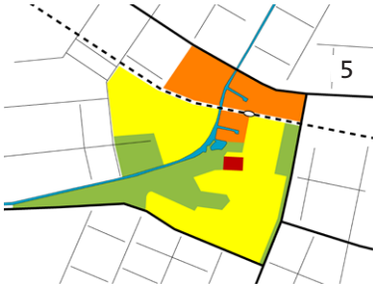
Opbouw van Dronten

Karakter
Als gepland dorp in een ontworpen polder is Dronten een interessante plaats. Het raamwerk van Dronten is in grote mate ingevuld met ideeën uit die tijd. Echter met de invulling van het raamwerk is de ontwikkeling van Dronten niet gestopt. In de jaren die volgden zijn nieuwe wijken aangelegd, is de sprong over de Lage Vaart gewaagd en is het centrum vernieuwd. De oorspronkelijke opzet en nieuwe ingrepen samen geven Dronten een prettige groene, ruim opgezette sfeer.

Ligging in de polder
Dronten ligt aan de knik van de Lage Vaart in de polder. Langs de Lage Vaart werden sportvelden en andere groen voorzieningen gesitueerd. De Lage Vaart vormde lange tijd de westgrens van Dronten. Met de ontwikkeling van Dronten-West is de Lage Vaart binnen de bebouwde kom van Dronten komen te liggen, waarbij de groene dooradering herkenbaar is gebleven. In het noorden, oosten en zuiden werd Dronten van het open landschap afgeschermd door een stevige boswal. Ook nu nog wordt de grens met de open polder grotendeels door de boswal gevormd.

Invalswegen
Vanuit de polder is het centrum oorspronkelijk via vier invalswegen bereikbaar. Vanuit het zuiden zorgt De Zuid voor de verbinding met het centrum, vanuit het noorden De Noord en vanuit het westen De West en vanuit het Oosten De Wissel - Fazantendreef - De Oost. In de jaren negentig van de vorige eeuw is daar de Rivierendreef als belangrijke invalsweg voor Dronten aan toegevoegd. Kenmerkend voor de ruimtelijke opbouw van de invalswegen is dat, nadat zij de bosrand zijn gepasseerd, ze zich geleidelijk naar het centrum toe vernauwen. Hierdoor gaat de grote weidse schaal van de polder langzaam over in het kleinschaliger karakter van Dronten.

Functionele opbouw
In het oorspronkelijke raamwerk had Dronten een heldere functionele opbouw. In het midden van het dorp werd het centrum met de voorzieningen geplaatst, daaromheen werden de woningen, kantoren en bedrijven gesitueerd. Door de ontwikkeling van Dronten-West aan de overzijde van de Lage Vaart, is het bedrijventerrein Hanzekwartier binnen de woonbebouwing komen te liggen. Uitplaatsing van het bedrijventerrein naar de noordwestelijke rand van Dronten lijkt dan ook een logische stap in de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van Dronten. De vrijgekomen locatie kan dan worden benut voor woningbouw en kleinschaliger voorzieningen.





1. Afbakening in de polder door Lage Vaart en dorpsbos
2. Ontsluiting vanuit de windstreken
3. Hanzelijn zorgt voor nieuwe ontsluitingen
4. Door de infrastructuur worden de belangrijkste punten aangedaan
5. Huidige functie verdeling (geel is wonen, oranje is bedrijvigheid, rood is centrum)
6. Toekomstige functie verdeling

Dronten is gesitueerd aan de knik in de Lage Vaart


1


2


3


4

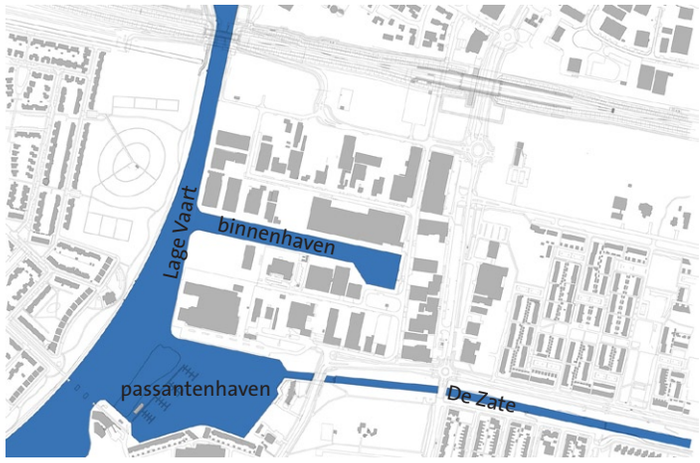
Water

Omgeving
Al hoewel deze niet altijd wordt herkend is de aanwezigheid van water in de omgeving van het Hanzekwartier een kwaliteit die bijdraagt aan de beleving van ruimte in Dronten. Zo bevindt zich in het westen van het Hanzekwartier de Lage Vaart en in het zuiden de Passantenhaven en de Zate. Kenmerkend voor zowel de Passantenhaven als de Lage Vaart is de grote breedte en diepe ligging van het water. Zowel de Passantenhaven als de Lage Vaart staan via sluizen in contact met het IJsselmeer, het Markermeer en de randmeren. De oevers van de Haven en de Lage Vaart zijn overwegend groen en grotendeels toegankelijk. Een uitzondering hierop zijn de oevers van de Lage Vaart ter hoogte van het Hanzekwartier. Deze zijn voorzien van damwanden en niet publiek toegankelijk.

De Zate heeft een ander karakter dan de Lage Vaart en de Passantenhaven. De Zate is voorzien van flauwe groene taluds die voor voetgangers toegankelijk zijn gemaakt.
Om de waterkwaliteit van de Zate te verbeteren is het peil opgezet door het plaatsen van een stuw onder de brug bij het Gangboord.

Locatie
De Binnenhaven op locatie staat in directe verbinding met de Lage Vaart. Ook de Binnenhaven heeft een aanzienlijke breedte (40m) en is voorzien van damwanden. De oevers van de Binnenhaven maken onderdeel uit van de kavels. Alleen de Havenkom is publiek toegankelijk. Net als in de Lage Vaart ligt het water diep (ongeveer 3 m onder maaiveld). Door de lage ligging van het water en door de slechte toegankelijkheid van de oevers is het water op dit moment slecht te ervaren.

Kans
Zowel het water van de Lage Vaart, als het water van de Passantenhaven en de Binnenhaven liggen diep. Daarnaast zijn de oevers van de Lage Vaart en Binnenhaven niet of nauwelijks publiek toegankelijk. Hierdoor is het water vanaf de kade of oever slecht beleefbaar. Verlagen van het maaiveld of het verhogen van het waterpeil, kan bruikbaarheid en de ervaarbaarheid van het water vergroten. Het maken van een park of openbaar pad op de oever kan de toegankelijkheid verbeteren.



Water is een nog onontdekte kwaliteit van Dronten

1. De Binnenhaven met steile en veelal ontoegankelijke oevers
2. De Lage Vaart met aan de westzijde wandelgroen
3. (Passanten-) Haven met de bebouwingsaccenten er om heen
4. De Zate met flauwe, groene taluds


1


2


3


4

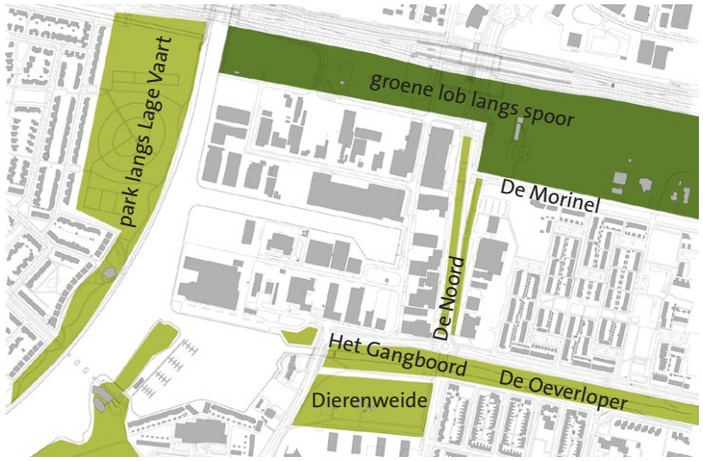

5

Groen en ruimte

Omgeving
Groen en ruimte worden als de kernkwaliteiten van Dronten gezien. Ook in de omgeving van het Hanzekwartier zijn deze kwaliteiten ruim voorhanden. Zo heeft de Lage Vaart, met uitzondering van het Hanzekwartier, brede groene oevers die aan de overzijde van het Hanzekwartier als parkstrook zijn ingericht. Tussen het centrum en het Hanzekwartier ligt de Dierenweide, die door de inwoners van Dronten wordt gewaardeerd. Helaas draagt de bestaande inrichting van de weide niet bij aan de zichtbaarheid en herkenbaarheid van het gebied.

Locatie
Ruimte is ook in het Hanzekwartier in grote mate voor handen. Echter door de grote hoeveelheid verhard oppervlak op het bedrijventerrein maakt het gebied eerder een stenige dan groene indruk. Groen bevindt zich langs de hoofdstructuren van het plangebied, zoals langs De Noord, De Morinel, Het Gangboord en het spoortalud. Door de brede bomenrijen langs de hoofdwegen , de bosplanting langs de spoordijk en de groep abelen bij de passantenhaven, lijkt het gebied voor voorbijgangers desondanks een groene sfeer te hebben.

Kans
De aanwezigheid van volgroeide bomen langs de hoofdstructuren van het gebied, zoals de bosbeplantingen langs het spoor en de boombeplantingen langs de hoofdwegen geven het gebied direct sfeer. Het is raadzaam bestaande bomen te behouden en het Hanzekwartier beter op de groene omgeving van de Lage Vaart en de dierenweide aan te sluiten. Hierdoor wordt het Hanzekwartier sterker aangesloten op de hoofdstructuur van Dronten en blijft het aanwezig groen behouden.



1. Laanbeplanting langs De Noord
2. Laanbeplanting langs De Oeverloper
3. Laanbeplanting langs De Morinel
4. Het Dierenweide ten zuiden van het Hanzekwartier
5. Het Dorpsbos in de groene lob langs het spoor

Door bestaande groene kwaliteiten te benutten heeft het gebied direct uitstraling


1


2


3

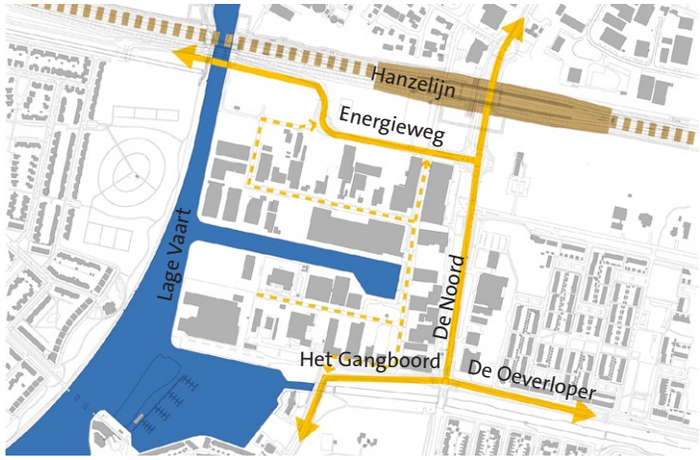

4

Bereikbaarheid

Omgeving
Het Hanzekwartier is het oudste bedrijventerrein van Dronten. Het bedrijventerrein is toen ten noorden van het centrum op strategisch wijze gesitueerd ten opzichte van het weg-, water- en treinverkeer. Zo is het terrein voor scheepvaartverkeer goed bereikbaar via de Lage Vaart en de Binnenhaven, voor auto- en vrachtverkeer vanaf De Noord en voor de bereikbaarheid over het spoor was ruimte gereserveerd voor de aanleg van de spoorlijn Lelystad – Zwolle.

Locatie
Het terrein zelf is ingericht voor auto- en vrachtverkeer. De wegen zijn breed en in ruime lussen aangelegd zodat er niet op het terrein hoeft te worden gekeerd. Ventwegen langs De Noord voorkomen stagnatie van het verkeer door laden en lossen. Door het ontbreken van doorgaande routes maakt het bedrijventerrein zelf een geïsoleerde indruk. Voor fietsers en voetgangers is op dit moment weinig ruimte in het Hanzekwartier gereserveerd. De fietsers bevinden zich op de rijbaan of ventweg. Voor de voetgangers zijn smalle voetpaden langs de wegen aangelegd

Kans
De goede aansluiting van het gebied op de regionale infrastructuur biedt kansen voor de herontwikkeling van het gebied. Zo kan de Lage Vaart meer worden benut voor pleziervaart en zijn door de aanwezigheid van Hanzelijn en de goede wegverbindingen Zwolle en de Randstad relatief dichtbij komen te liggen. Om de strategische ligging van het Hanzekwartier goed te kunnen benutten, zal het uiterlijk van de infrastructuur van de wegen moeten worden aangepast en zal het stenige, brede en utilitaire karakter plaats moeten maken voor wegen met meer een verblijfkarakter dat past bij de toekomstige invulling van het gebied.



Het Hanzekwartier ligt dicht bij het centrum van Dronten, grenst aan het station en is voor scheepvaartverkeer goed bereikbaar

1. De Noord is onderdeel van de hoofdverkeerstructuur
2. NS Station Dronten in aanbouw
3. De binnenhaven die is aangelegd voor goederentransport
4. De noordkade van de haven, bij Agrifirm



1


2



3


4

Bestaande bebouwing

Omgeving
De omgeving van het Hanzekwartier kent een verschillend gebruik. Aan de Noordzijde van het spoortalud is het gebied in gebruik als bedrijventerrein. Aan de oostzijde en westzijde (overzijde van de Lage Vaart) bevinden zich woonwijken met hoofdzakelijk grondgebonden woningen. Een uitzondering hierop vormt de 10-laagse woontoren langs de Lage Vaart. Aan de zuidzijde van het plangebied is het gebruik gevarieerder. Eerst volgt een groen gebied met appartementen gebouwen in het groen en de dierenweide. Direct ten zuiden hiervan ligt het centrum. Opvallend is de kerktoren op de hoek van De Noord en de Helling.

Locatie
Op het bedrijventerrein zijn verschillende soorten bedrijven aanwezig. Langs De Noord bevindt zich grootschalige detailhandel, zoals autobedrijven en meubelshowrooms, die afhankelijk zijn van het langskomende verkeer. Langs de Lage Vaart in de gebouwen van Agrifirm worden agrarische producten verwerkt en opgeslagen. In de zone tussen De Noord en de Lage Vaart bevinden zich onder andere werkplaatsen. Door de aanwezigheid van Agrifirm met zijn markante Silo is de agrarische oorsprong van Dronten nog steeds zichtbaar.

De bestaande bebouwing van het bedrijventerrein maakt een gedateerde indruk en een gedeelte van de gebouwen staat zelfs leeg. Alleen langs De Noord is in enkele gebouwen recent geïnvesteerd, zoals bij de wooninrichting Rikken en het pand van de woningbouw vereniging aan De Noord. Opvallend zijn de silo's van Agrifirm, die door hun grote hoogte van grote afstand waarneembaar zijn.

Kans
Door hun opvallende vorm en dominante verschijning kan onderzocht worden of het mogelijk is de silo's van Agrifirm op te nemen in de nieuwe bebouwing. Behoud en herontwikkeling van deze markante gebouwen laat na herontwikkeling iets van het voorgaande gebruik van het gebied zien. Mocht hergebruik van de silo's niet mogelijk blijken, dan kan de markante vorm in een nieuw accent terug komen.

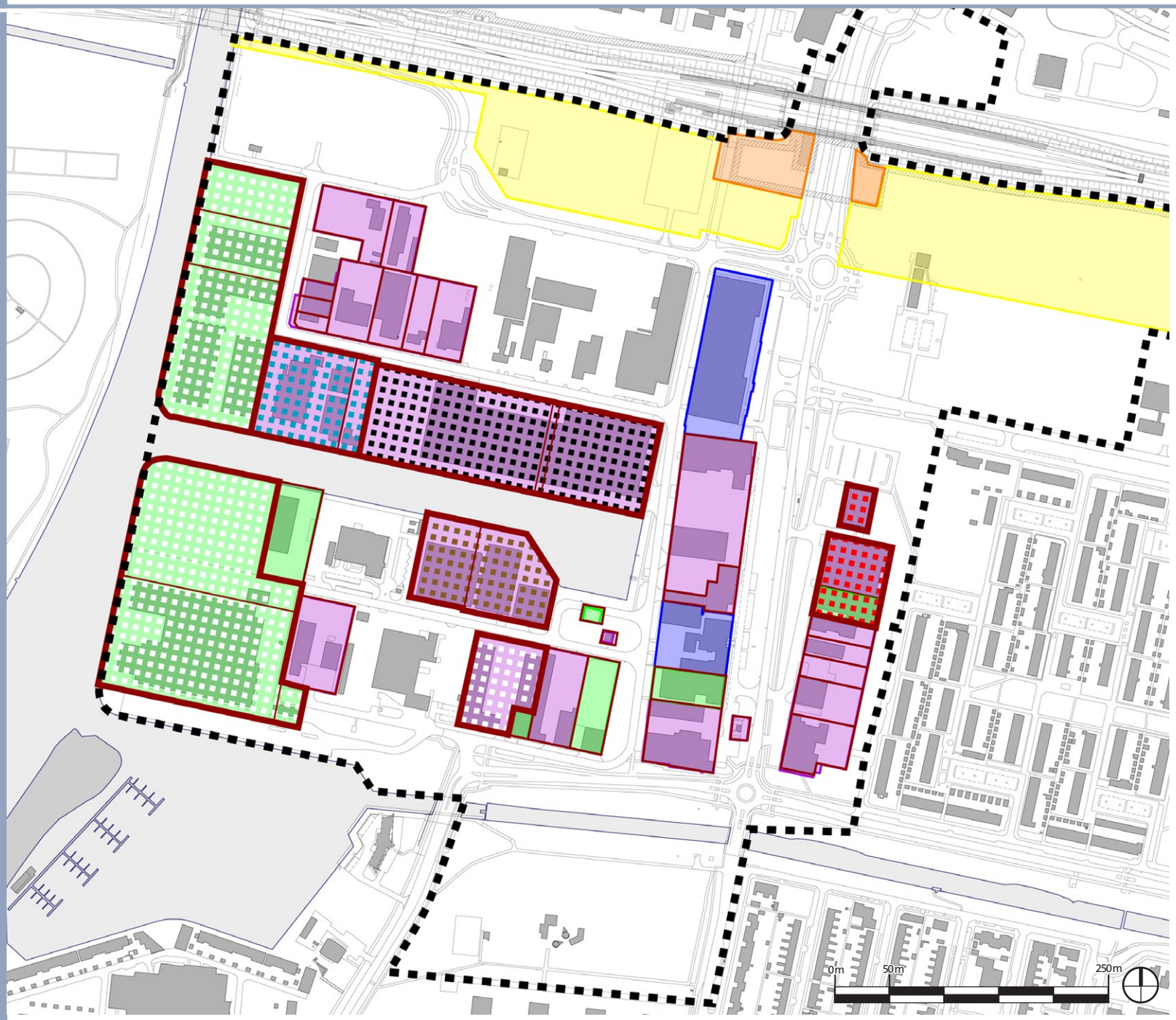


Onderzocht kan worden of de beeldbepalende silo's behouden kunnen blijven

1. De brandweerkazerne aan de noordzijde van het spoor
2. Grootschalige detailhandel langs De Noord
3. Silo's van Agrifirm aan de Passantenhaven
4. Het pas vernieuwde centrum van Dronten

Legenda Eigendomsverhoudingen (tot 1 mei 2011)

- Grens plangebied
- Eigendom Gemeente Dronten, (niet ingekleurde gebieden, inclusief het water, binnen de plangrens)
- Eigendom De Staat
- Eigendom Gemeente Dronten, erfpacht aan derden
- Eigendom Prorail
- Eigendom van woningbouwvereniging OFW
- Gebieden met een geblokte arcering zijn grote aaneengesloten gebieden van één eigenaar



Randvoorwaarden

Zoals aangegeven is het Hanzekwartier momenteel in gebruik als bedrijventerrein. Dit betekent dat de gronden in eigendom zijn van verschillende eigenaren. Daarnaast zijn bedrijven veelal omgeven door hindercirkels. Binnen deze cirkels is het meestal niet mogelijk om te wonen. Ook bevinden zich kabels en leidingen in het gebied, die soms moeilijk kunnen worden verplaatst. Inzicht in de eigendomsverhouding, hindercirkels en kabels en leidingen is dan ook noodzakelijk om een goede fasering van het plan op te zetten.

Eigendomsverhoudingen

Het Hanzekwartier is ongeveer 55 ha groot en kent verschillende eigenaren. De grootste eigenaar in het gebied is de gemeente Dronten. De gemeente is eigenaar van alle infrastructuur en het water in het plangebied. Ze bezit gronden in de strook ten zuiden van het spoor (recent aangekocht van Domeinen), de voormalige brandweerkazerne, de voormalige gemeentewerf en de Dierenweide. Gronden die aan de Lage Vaart grenzen zijn ook in bezit van de gemeente, maar zijn in erfpacht uitgegeven. Daarnaast heeft de gemeente diverse kleinere bedrijfspercelen aangekocht.
De woningbouwvereniging OFW bezit twee stukken grond langs De Noord met een gezamenlijk oppervlak van ongeveer 1 ha. De overige gronden zijn in eigendom van verschillende particulieren eigenaren.

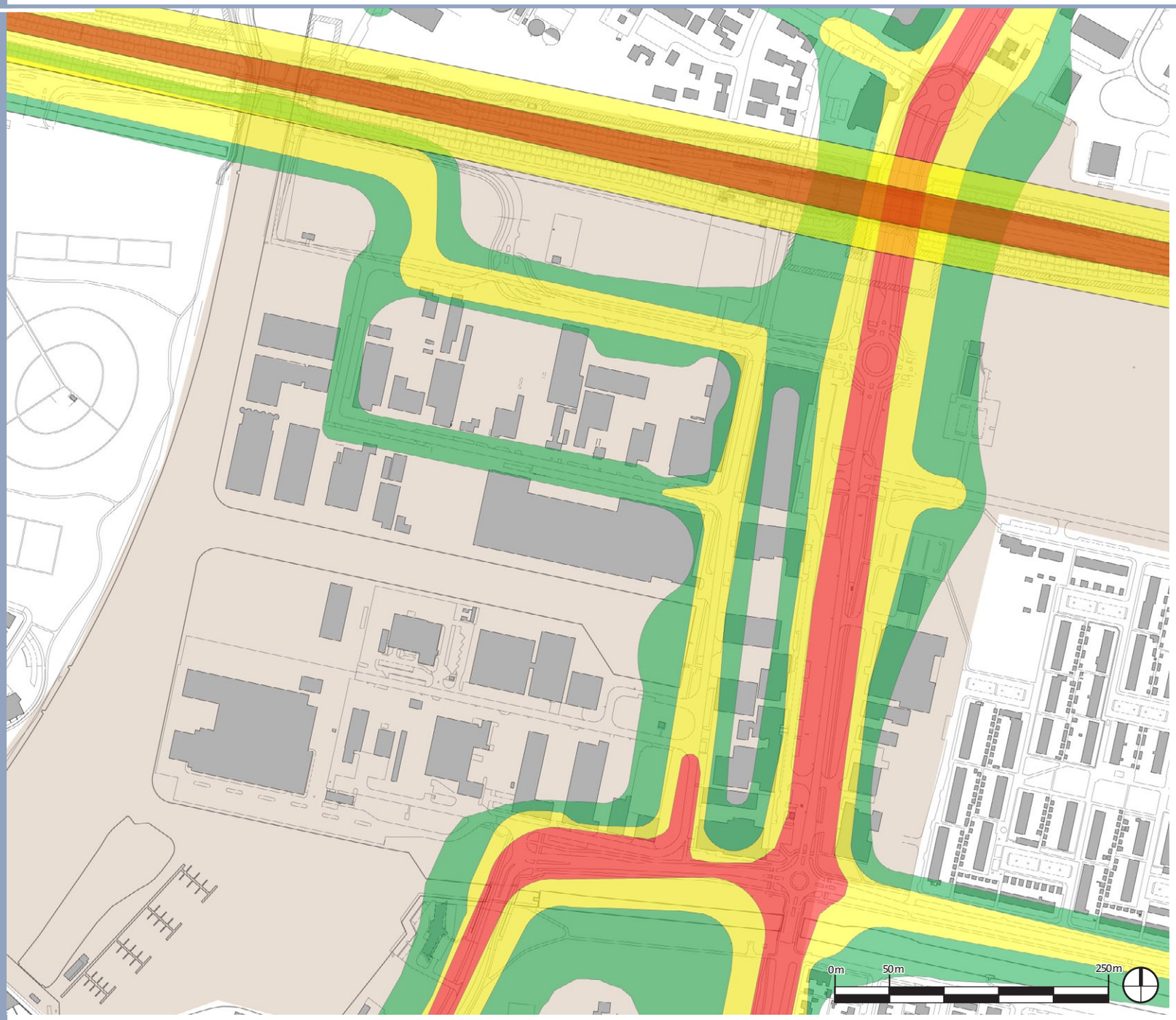
Wat opvalt, is dat er in de gebieden die in particuliere handen of in erfpacht zijn, enkele eigenaren zijn die grote aaneengesloten gebieden in handen hebben. Dit kan een voordeel voor de fasering opleveren. Immers, als één van deze bedrijven uitgeplaatst wordt, komt een groot gebied ineens in aanmerking voor herontwikkeling. Deze gebieden zijn in de naastliggende kaart met een geblokte arcering aangegeven.

De gemeente Dronten is de grootste grondeigenaar in het Hanzekwartier

Legenda

- 58 dB geluidscontour wegverkeer
- 53 dB geluidscontour wegverkeer
- 48 dB geluidscontour wegverkeer
- geluidscontour spoor (indicatief)
- geluidscontour spoor (indicatief)
- plangebied

De geluidscontouren zijn opgesteld t.b.v. de aanleg van de Energieweg. De situatie is na deze berekening veranderd. De contouren hebben dus slechts een indicatieve waarde. In de stedenbouwkundige uitwerking moeten deze opnieuw berekend worden.



Geluid

Het Hanzekwartier wordt door het wegverkeer- en het railverkeergeluid belast zonder dat er overschrijding van de maximale grenswaarde dreigt. Bij meerdere geluidsbronnen moet aan-dacht worden besteed aan de samenloop (cumulatie) van de verschillende bronnen en op welke wijze de maatregelen rekening houden met die samenloop. Maatregelingen worden in eerste instantie aan de bron genomen (denk bijvoorbeeld aan geluidreducerend asfalt), dan in de overdracht (denk aan een geluidscherm) en tot slot aan de bron (denk aan 'dove' ge-vels).

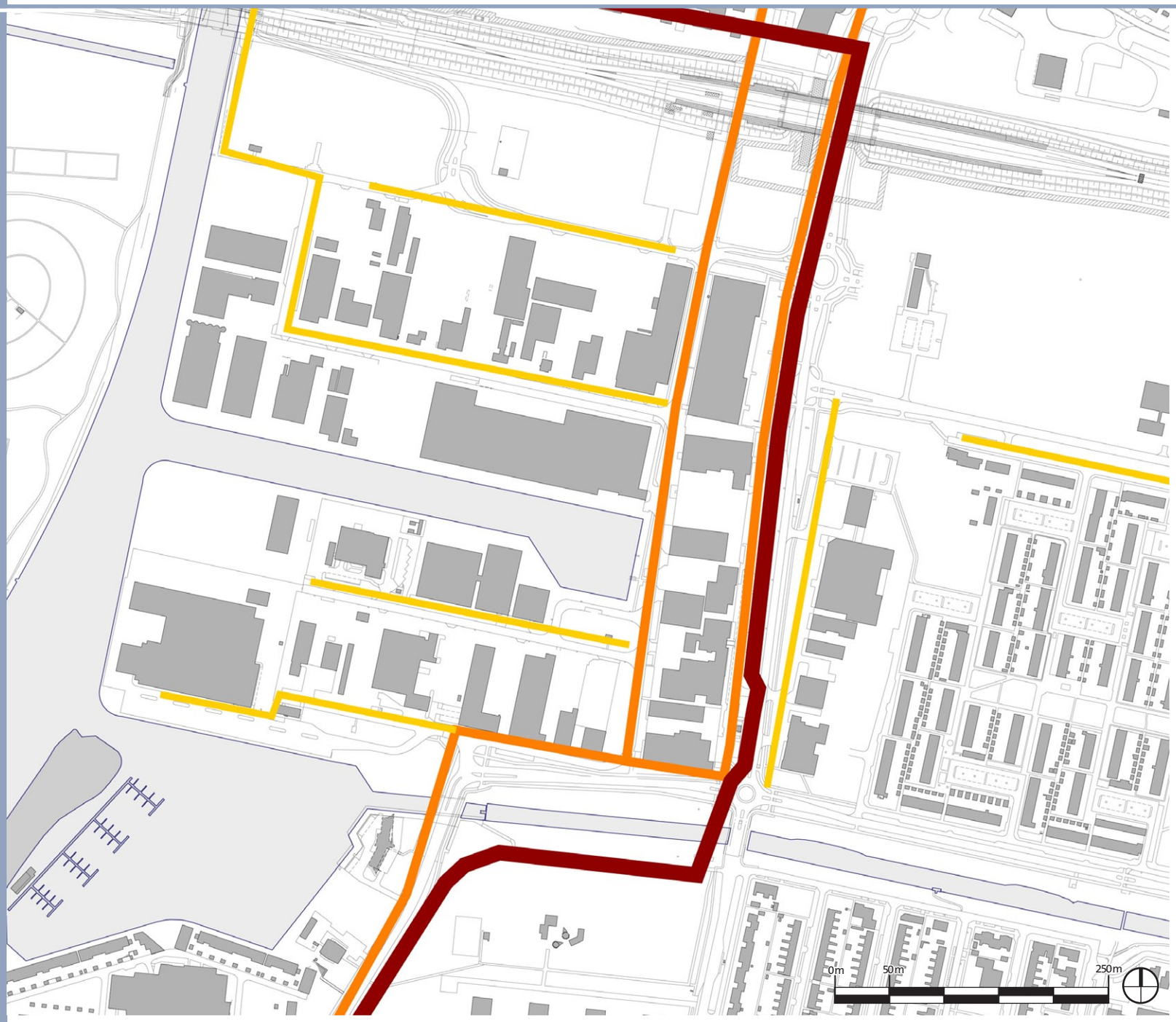
In het stedenbouwkundig plan dient rekening gehouden te worden met het zoveel mogelijk beperken van het aantal geluidbelaste woningen. Naast het houden van afstand van de ge-luidbron kunnen ook gesloten bebouwingswanden gerealiseerd worden om zo het achterlig-gende gebied in de luwte te leggen.
Extra aandacht verdienen situaties met een samenloop van verschillende geluidsbronnen. Er zal nog een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd, dat inzicht moet geven in de toekom-stige geluidsituatie. De invulling van het akoestisch onderzoek is afhankelijk van de planfase. Het is mogelijk dat naar aanleiding van het onderzoek een bouwplan aangepast dient te worden.

Als op basis van de uitwerking van maatregelen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan onder voorwaarden een hogere waarde worden verleend. Door echter al in een vroeg stadium rekening te houden met geluid op stedenbouwkundig niveau kan dit vele ingrijpende maatregelen op blok (gebouw)- en woningniveau worden voorkomen.

De geluidsbelasting vormt geen onoverkomelijk probleem voor de ontwikkeling van het gebied

Legenda

- Persriool
- Traject met relatief veel leidingen
- Traject met relatief weinig leidingen



Kabels en Leidingen

Onder de wegen in het gebied komen verschillende kabels en leidingen voor. Veel van deze kabels en leidingen zullen bij de herontwikkeling van het gebied worden vervangen. Echter vanwege de hoge kosten en de grote impact zal het persriool naar alle waarschijnlijkheid niet worden vervangen of verplaatst. Het persriool loopt van de AWZI aan de noordzijde van het spoor via de westelijke berm van De Noord, de dierenweide en het Gangboord naar het centrum. Aan weerszijde van de Zate zijn ontluchtingsgebouwtjes aangebracht. Het is verboden om op of over het persriool heen te bouwen. Daarnaast heeft het gemaalgebouw in de berm van De Noord een hindercirkel van 30 m. Bij de herontwikkeling van het gebied zal hier dan ook rekening mee moeten worden gehouden.

In de westelijke berm van De Noord ligt een persriool

Legenda

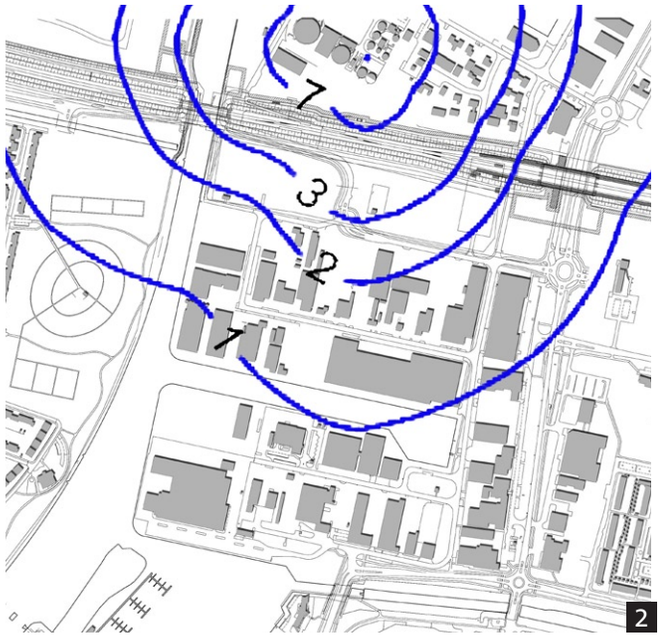
Geurcontour, het getal geeft ge/m³ als 98 percentiel aan



Geurcontour

Ten noorden van de Hanzelijn, aan de Installatieweg, bevindt zich de AWZI, een waterzuiveringsinstallatie. Deze installatie zorgt voor een zogenaamde geurcontour, die beperkingen oplegt voor woningbouw. In de huidige situatie levert dit niet of nauwelijks overschrijding van bestaande normen op. Voor verspreid liggende woningen en woningen op een industrieterrein gelden namelijk lagere normen dan voor aaneengesloten woningen. Echter, indien het Hanzekwartier getransformeerd wordt tot een woningbouwlocatie, zal deze geurcontour wel tot een overschrijding van de normen leiden.

Om de realisatie van het Hanzekwartier als woningbouwgebied toch mogelijk te maken heeft de gemeente daarom onderzoek laten doen naar mogelijk oplossingen. Hieruit blijkt dat aanpassingen aan de bron de geurcontour vrijwel geheel buiten het Hanzekwartier kunnen dringen. De voorgestelde aanpassingen zijn het toepassen van meerdere filters en het verhogen van de 'schoorstenen'.



2

het mogelijk is de geurcontour grotendeels buiten het Hanzekwartier te dringen

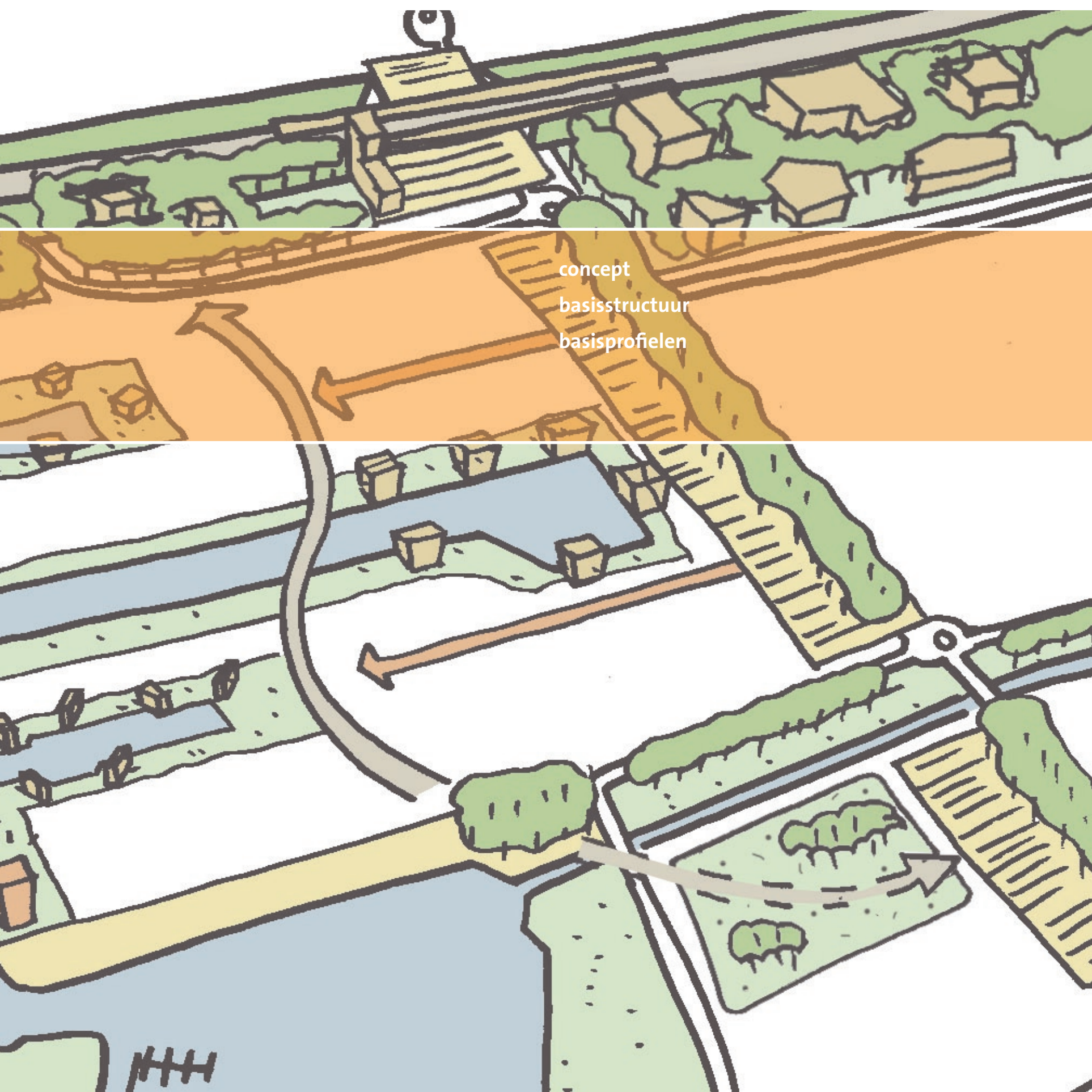
1. Geurcontour na aanpassingen aan de AWZI
2. Geurcontour bij ongewijzigde situatie

Visie



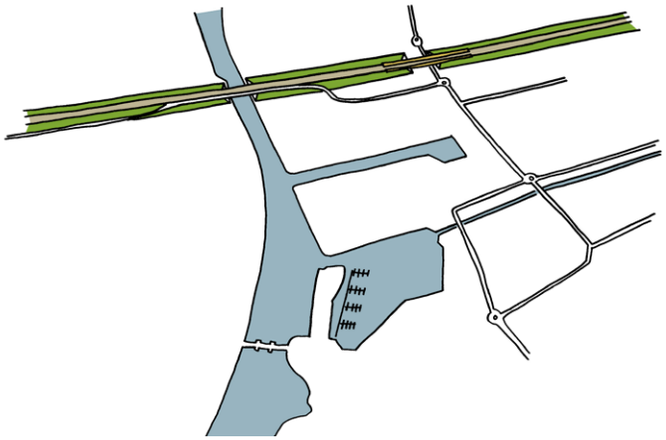
Gezien de omvang en de complexiteit van de bestaande structuren van het Hanzekwartier kan het herstructureren van het hele Hanzekwartier alleen in stappen plaatsvinden. Daarom zijn in de Visie geen uitspraken gedaan over de precieze inrichting van het gebied, maar zijn er alleen beslissingen op een hoog, stedenbouwkundig abstractieniveau genomen. Hierbij is tevens rekening gehouden met de uitkomsten van de voorgaande nota's en inventarisatie, zoals in de voorgaande pagina's beschreven.

In de structuurvisie worden de hoofdlijnen van het ontwerp met behulp van een aantal kaarten vastgelegd, de zogenaamde basisstructuurkaarten. Deze kaarten zijn tekeningen die in hoofdlijnen vastleggen wat daadwerkelijk belangrijk is in het ontwerp. De kaarten hebben betrekking op de ruimtelijke structuur, de hoofdverkeersstructuur, de functies, de bouwhoogtes en de openbare ruimte en geven de richting aan waaraan toekomstige plannen moeten voldoen. Omdat de economie, de vraag en de stedenbouwkundige inzichten in de loop der jaren veranderen, moet de structuurvisie namelijk niet te gedetailleerd zijn. Binnen de hoofdlijnen van de structuurvisie is dus nog voldoende ruimte voor uitwerkingen die kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen.


concept
basisstructuur
basisprofielen

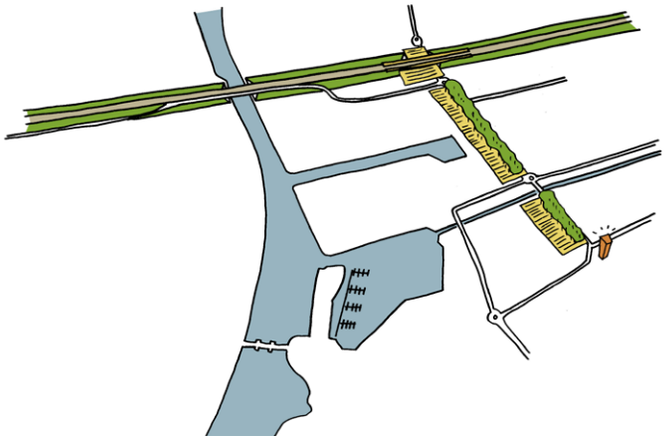
In dit deel is op conceptueel niveau de visie op het Hanzekwartier beschreven. Op conceptueel niveau onderscheiden wij 7 dragers van de ruimtelijke transformatie. Deze 7 dragers vormen samen het concept welke aan de ruimtelijke bassistructuur ten grondslag liggen.

1. De komst van de Hanzelijn verandert de context van het Hanzekwartier. Door de ligging van het station aan één zijde van De Noord en het centrum aan de andere zijde, komt het gebied ineens op een centrale plek tussen deze twee knooppunten te liggen.

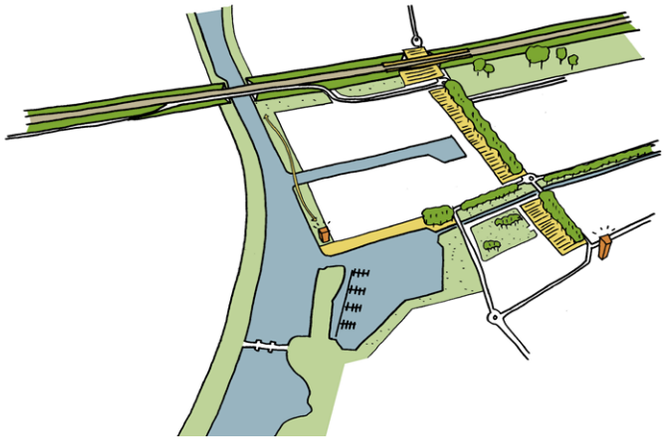


2. De Noord wordt omgevormd tot een brede loper, een aantrekkelijke route voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeerd, die het centrum van de kerktoren met het station verbindt. Op de kop van de loper komt het stationsplein te liggen.
   De loper wordt helder begrensd door nieuwe bebouwing die met de voorkanten op de loper gericht is. Deze nieuwe bebouwing omvat, naast woningen, ook kleinschalige voorzieningen en kantoren in de plint.

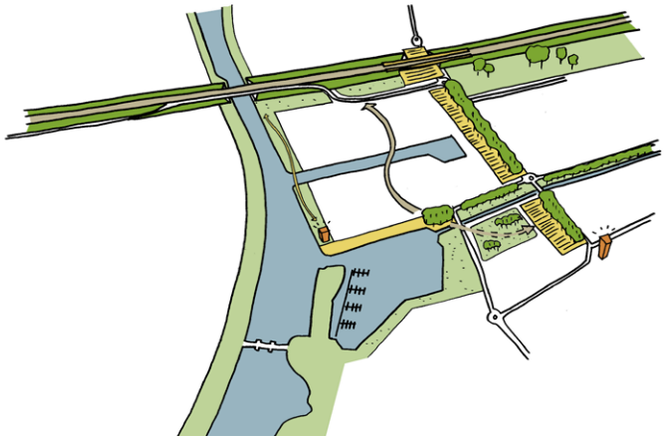
   Aan de oostkant van De Noord is grootschalige detailhandel mogelijk.



Concept

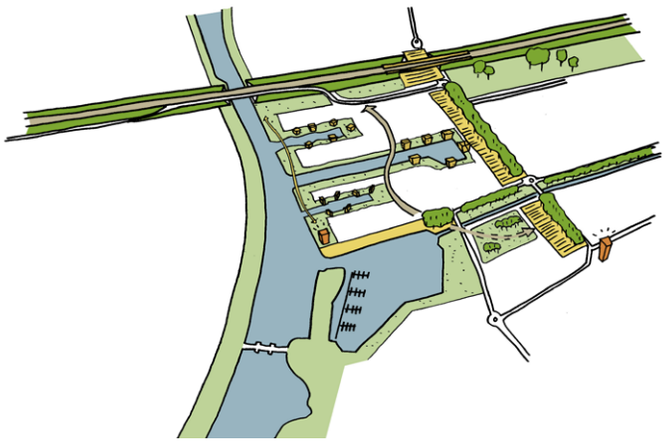


3. De bestaande groenstructuren in en om het plangebied blijven behouden en worden versterkt. De groene vinger tussen het spoortalud en De Morinel, wordt doorgetrokken langs de Energieweg. De kade langs de Lage Vaart wordt net als de westoever van de Lage Vaart als een groene parkstrook ingericht en krijgt een openbaar karakter met een wandelroute langs het water. De kade ten noorden van de haven wordt als boulevard ingericht en koppelt zo de parkstrook langs de Lage Vaart met Het Gangboord en de Dierenweide.
   Op het einde van de boulevard, in de knik van de Lage Vaart, komt een landmark te staan. De landmark kan de silo van Agrifirm zijn (met daarin een bijzondere functie) of een nieuw accent.

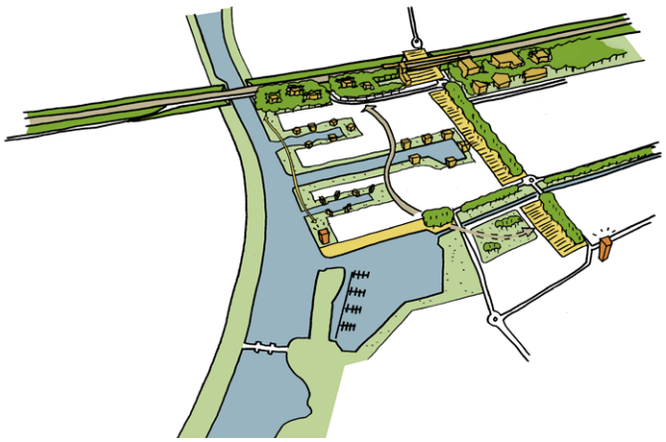


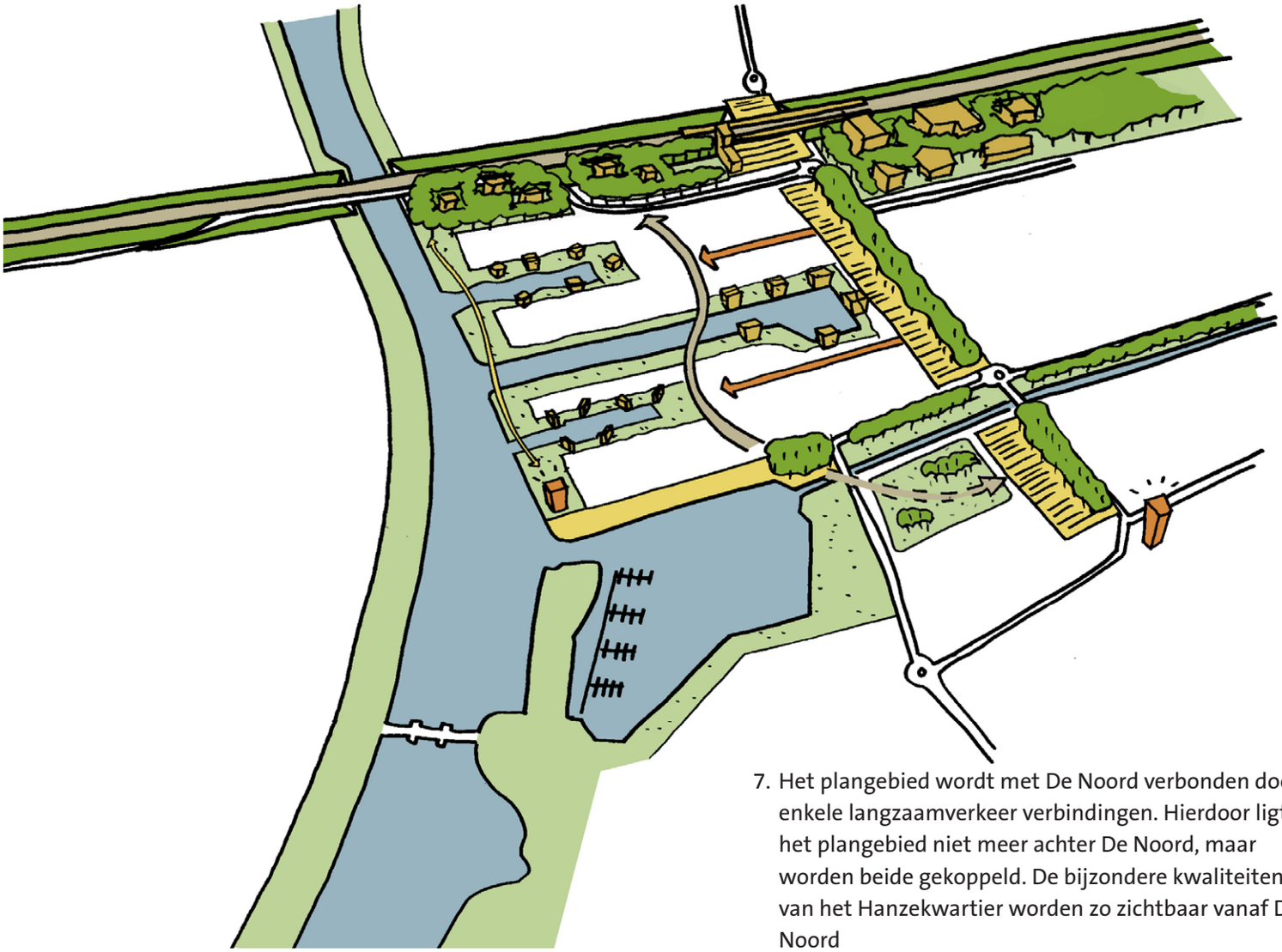
4. Een nieuwe noord-zuidroute koppelt de overheersende oost-west lijnen in het plangebied. Het hart van het plangebied wordt zo verbonden met de westelijke uitbreidingsgebieden (via de brug over de Lage Vaart) en met het centrum. De slinger loopt als langzaam verkeerroute door de Dierenweide naar het centrum. Op deze manier krijgt de Dierenweide een sterke relatie met de omliggende gebieden.

5. De ligging van het plangebied aan het water van de Lage Vaart wordt versterkt door het water het plangebied in te trekken. Hierdoor kan een groter deel van de bebouwing direct aan het water worden gesitueerd. Door in de diverse watergangen te kiezen voor verschillende bebouwingstypes en sferen ontstaat er variatie in het aanbod.



6. De groene strook langs het spoor wordt op een bijzondere manier bebouwd, waarbij het groene karakter van dit gebied zoveel mogelijk behouden blijft. Dit gebeurt door de bebouwing als losse volumes tussen de bestaande bomen te plaatsen.
   Ten oosten van De Noord komt een scholenzone. Dit gebied wordt als een groene campus ingericht, waarbij het autoverkeer tot de randen van het gebied wordt beperkt zodat de scholieren zich op een autovrije campus kunnen bewegen.

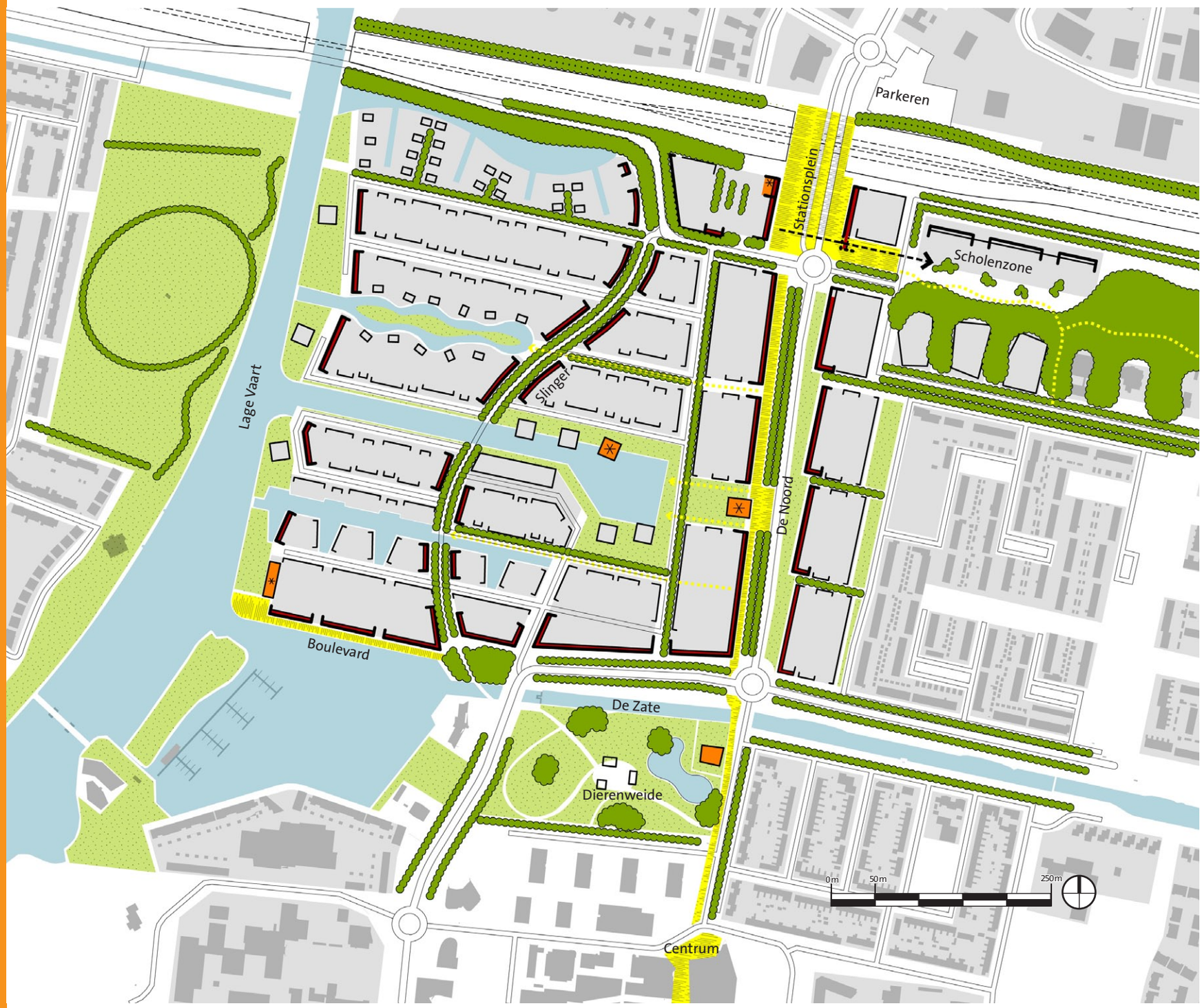




7. Het plangebied wordt met De Noord verbonden door enkele langzaamverkeer verbindingen. Hierdoor ligt het plangebied niet meer achter De Noord, maar worden beide gekoppeld. De bijzondere kwaliteiten van het Hanzekwartier worden zo zichtbaar vanaf De Noord

Legenda

- Structuurbepalende bomen
- Groen ingericht verblijfsgebied
- Wonen direct aan het water
- Rooilijn ruimte begrenzende bebouwing
- Loper van station naar centrum
- Bebouwing in parkstrook
- (hoogte-) Accent
- Voetgangersgebied



Ruimtelijke basisstructuur



In de ruimtelijke basisstrucuur wordt de begrenzing van de ruimtes van De Visie vastgelegd. Zo wordt er aangegeven waar de bebouwing op één rooilijn staat zodat de ruimte sterk wordt begrenst, waar de bebouwing juist vrij in de ruimte staat, waar accentbebouwing komt, etc. De exacte ligging en vorm van de ruimtes worden niet definitief vastgelegd, deze kunnen in de verdere uitwerking nog worden verschoven of vormgegeven.

Het plan kent een aantal ruimtes die helder afgebakend zijn en die op de schaal van Dronten als geheel een belangrijke rol vervullen. Deze gebieden zijn het stationsplein, De Noord, Het Gangboord en de boulevard langs de haven. In de strook langs het spoor en langs het water is juist sprake van een meer open structuur. In de overige gebieden is sprake van bouwblokken met een informele uitstraling.

De ruimte voor het station wordt ingericht als plein waar de reiziger ontvangen wordt en prettig kan verblijven. De ruimte wordt begrensd door bebouwing ten oosten en westen van De Noord, met een hoogteaccent aan de westzijde op de hoek bij het spoor. De bebouwing aan de oostzijde wordt zo geplaatst dat de scholenzone vanaf het stationsplein zichtbaar is.

Vanuit het stationsplein wordt de route naar het centrum, De Noord, heringericht. Deze loper wordt begrensd door bebouwing die met de voorzijde op de loper gericht is. op een tweetal plaatsen (ter hoogte van de binnenhaven en bij de Dierenweide) worden bescheiden accenten geplaatst. Ter hoogte van deze accenten verspringt de rooilijn naar voren, zodat de ruimte iets versmald wordt. Door de loper geleidelijk te versmallen ontstaat het gevoel dat men het centrum nadert, een ruimtelijk kenmerk van alle vier de hoofdroutes naar het centrum. De accenten maken de ruimte ook meetbaar en indeelbaar, waardoor de afstand tussen station en centrum als korter wordt ervaren.

Een andere belangrijke ruimte in het plan is de boulevard langs de haven. De bebouwing komt hier op een heldere rooilijn te staan, met op het einde een accent. De kade wordt ten opzichte van de huidige maat versmald, om zo een intiemer karakter te krijgen.

De zone langs het spoor wordt ingericht als een groene bosstrook, waar ruimte is voor woningen, kantoren en scholen. De gebouwen komen als losse elementen tussen de bomen te staan, zodat het groene karakter de sfeer van het gebied blijft bepalen.

Langs de Lage Vaart komt ook een groene ruimte, die echter een meer open en parkachtig karakter heeft. In deze parkstrook komen enkele appartementengebouwen als losse elementen vrij in de ruimte te staan, waarbij de openbare toegankelijkheid gewaarborgd blijft.

Om de kwaliteit van het water verder te benutten, wordt het water van de Lage Vaart het gebied in getrokken. De bebouwing reageert hier op verschillende wijze op. De bestaande binnenhaven heeft een meer openbaar karakter, passend bij de grote schaal van het water. Hier komen solitaire gebouwen langs het water te staan, waarbij het gebouw op het einde van de zichtas van het Gangboord iets hoger mag zijn.
De waterkant van de nieuwe inhammen is meer privé, zodat de woningen een optimale relatie met het water kunnen krijgen.

De slinger in het plan verbindt de overwegend oost/west liggende plandelen. Deze slinger krijgt een ruime maat en groene uitstraling met een stevige laanbeplanting. De bebouwing begeleidt de weg op een informele en soepele manier, zonder de slinger een stedelijk karakter te geven.

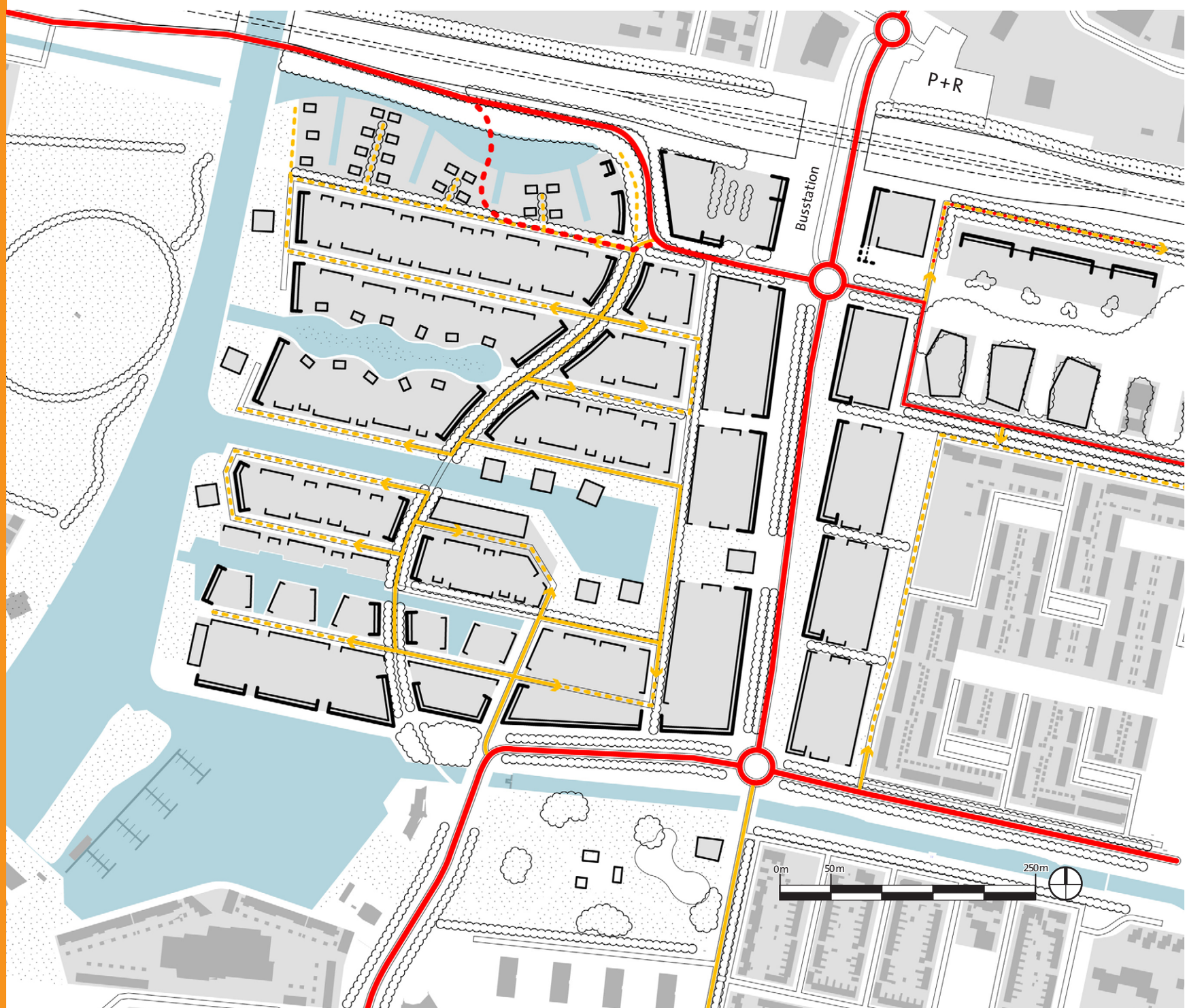
Legenda

Hoofdweg

Woonstraat

Mogelijke variant Energieweg (huidige ligging)

Woonstraat die hoofdweg kan worden



Basisstructuur autoverkeer

Vrijwel alle bestaande hoofdroutes, zoals de Energieweg, De Noord en Het Gangboord behouden hun ligging. Om de doorstroomfunctie van De Noord te behouden, komen er tussen de beide rotondes geen aantakkingen aan de westzijde en ten hoogste twee aan de oostzijde (afhankelijk van de gekozen functionele invulling van de aangrenzende bebouwing). Een aantal routes binnen het Hanzekwartier behouden ook hun ligging. Het gaat hierbij om delen van de Handelsweg, de Nijverheidsweg en de Bedrijfsweg. Dit biedt voordelen aan de mogelijkheden voor fasering van het plan en vereenvoudigt de omgang met bestaande kabels en leidingen. Hoewel de ligging van de wegen behouden blijft, zal het karakter wel veranderen. Van utilitaire bedrijfswegen zullen deze wegen veranderen in straten met voornamelijk een woonkarakter.

Het Hanzekwartier krijgt twee belangrijke aansluitingen op de hoofdverkeerstructuur: aan de noordzijde wordt de nieuwe slinger op de Energieweg aangesloten, aan de zuidzijde wordt aangesloten op de knik in Het Gangboord. Tussen deze aansluitingen loopt een secundaire route. Op deze route takken de woonstraten als lussen aan. Alle wegen in het gebied krijgen het karakter van woonstraten, ingericht voor bestemmingsverkeer.

De blokken ten oosten van De Noord worden ontsloten vanaf De Grutto, tenzij deze blokken met grootschalige detailhandel worden ingevuld. Dan worden deze blokken middels een parallelweg ontsloten. Deze parallelweg takt maximaal twee maal aan op De Noord.

In de huidige situatie is De Morinel ook onderdeel van de hoofdverkeerstructuur van Dronten. De plannen voorzien echter in een nieuwe aansluiting op De Noord door middel van een rotonde en een nieuw aan te leggen weg ten noorden van De Morinel, parallel aan het spoor. Deze nieuwe weg ontsluit de scholenzone vanuit de noordkant. Ook kunnen via deze route mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de spoorzone (ten oosten van de scholenzone) worden ontsloten. Indien deze weg doorgetrokken wordt tot aan de oostelijk gelegen Fazantendreef, dan zou deze nieuwe weg De Morinel (deels of geheel) kunnen ontlasten. Wat betreft de hoofdverkeerstructuur kan dit invloed hebben op De Morinel (b.v. 30 km/u in plaats van het huidige 50 km/u regime).

Voor de Energieweg is een route aangegeven, anders dan de huidige situatie. Deze route doorsnijdt de spoorzone op een logische plek, tussen de stationsgerelateerde bebouwing en het gebied ten westen hiervan. Als deze route goed op de ligging van de nieuwe slinger wordt afgestemd, kan het gebied ten westen van de Slinger als één gebied ontwikkeld worden.

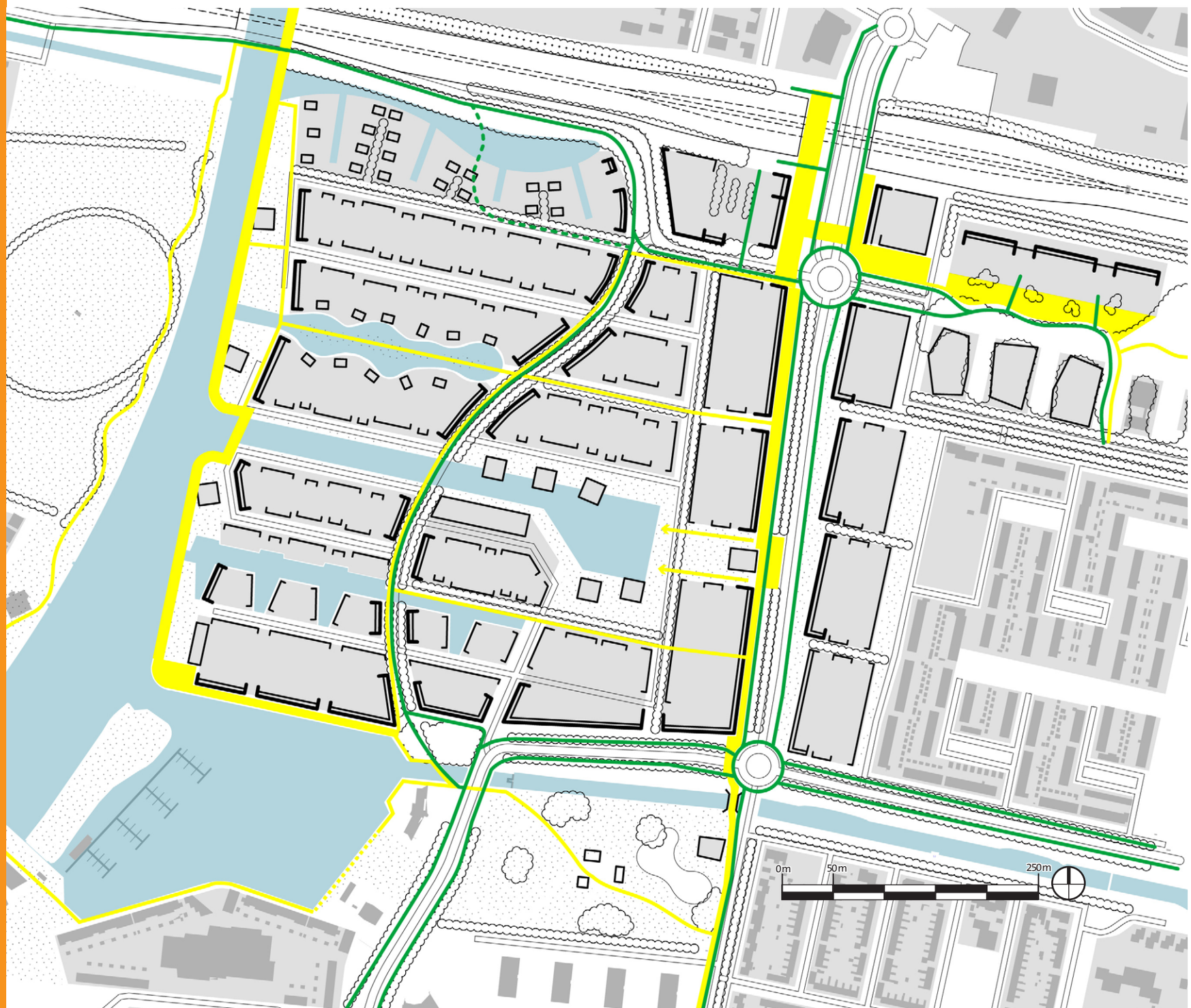
In het plan komen ook een tweetal grote parkeerconcentraties voor. Ten noorden van het spoor, komt een parkeervoorziening van ca. 220 parkeerplaatsen als park + ride voor het station. De parkeervoorziening is hiermee integraal onderdeel van het Hanzekwartier.
Ook voor de scholenzone dienen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Dit gebeurt in de strook tussen de schoolgebouwen en het spoor.

In het kader van verschillende aspecten zoals de parkeerdruk en vrachtwagenbewegingen, de omvorming van de Handelsweg naar woonstraat en het beperkte aantal aansluitingen op De Noord wordt het als wenselijk geacht om langs De Noord, aan de westkant, geen grootschalig detailhandel te houden.

Legenda

Fietsroute

Wandelroute



Basisstructuur langzaam verkeer

Algemeen uitgangspunt is dat langzaam verkeerroutes langs hoofdwegen (met een 50 km/u regime) altijd vrijliggend zijn. Dit geldt dus voor de routes langs de Energieweg, De Noord en Het Gangboord.

Vanaf het stationsplein naar het centrum komt een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer te liggen. Deze Loper, die aan de westkant van De Noord ligt, komt volledig vrij te liggen van het doorgaande verkeer op De Noord. Aandachtspunt in de verdere uitwerking is hierbij de kruising met de Zate. Vanaf de route langs De Noord komen enkele doorsteken het plangebied in, richting de Lage Vaart.

Vanaf het stationsplein komt ook een belangrijke langzaam verkeerroute naar de scholenzone te liggen. De kruising met De Noord verdient extra aandacht in de uitwerking. De scholenzone wordt op deze manier vanaf het autovrije binnengebied ontsloten voor de scholieren die over het algemeen te voet (vanaf het station) of met de fiets komen. De route kan oostelijk doorgetrokken worden en zo aantakken op de route door het Dorpsbos.

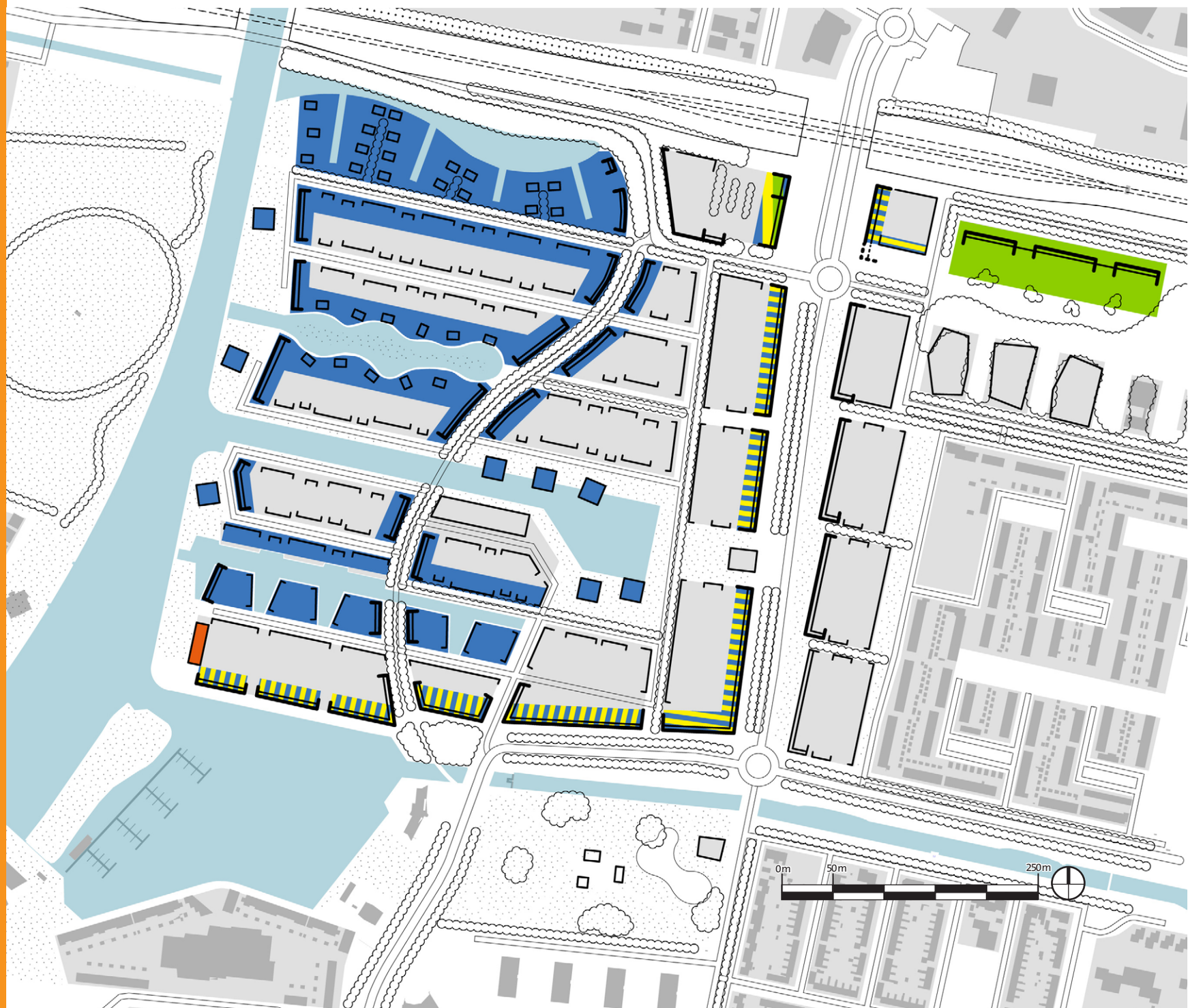
De parkstrook langs de Lage Vaart krijgt een openbaar karakter en er komt een belangrijke openbare wandelroute in deze parkstrook te liggen. Deze route wordt, via de nieuwe boulevard aan de haven, gekoppeld aan de reeds bestaande routes langs de Lage Vaart. Via de bruggen van de Energieweg en De Knip ontstaat zo een aantrekkelijk rondje om de Lage Vaart. Hiervoor dient ook de ontbrekende schakel tussen het politiebureau en De Vlinder ingevoegd te worden.

Vanaf de boulevard aan de haven komt een nieuwe wandelroute naar De Noord en het centrum. Deze route loopt door het Dierenweide, waardoor de Dierenweide onderdeel wordt van het langzaam verkeer netwerk en de gebruikskwaliteit toe kan nemen.

Langs de slinger komt een fietsverbinding die de wijk in noord-zuid richting verbindt met de Energieweg in het noorden en de routes naar het centrum in het zuiden (via Het Gangboord - De Noord).

Legenda

- Wonen
- Mix van wonen, kleinschalige voorzieningen / kantoren en school
- Mix van wonen en kleinschalige voorzieningen / kantoren
- Scholen
- Leisure (zoals hotel, restaurant, etc.)
- Nader te bepalen



Basisstructuur functies

In deze structuurvisie is het niet de bedoeling voor iedere plek in het plangebied vast te leggen welke functies er moeten komen. Het plan biedt de flexibiliteit om, gedurende het proces, te bepalen welke functies wenselijk zijn op welke plek. Op een aantal plekken worden de gewenste functies nu al wel omschreven, bijvoorbeeld omdat op sommige plekken een levendige sfeer in de openbare ruimte gewenst is.

De bebouwing rondom het stationsplein biedt ruimte aan een mix van wonen, kantoren en voorzieningen. In de plint zijn voorzieningen gewenst in verband met het levendig houden van het stationsplein. De eerste lagen boven de plint van het westelijke gebouw bieden ruimte voor schooldoeleinden en op de overige bovenverdiepingen wordt gewoond.

Langs de westzijde van de loper en De Noord komt een mix van kleinschalige voorzieningen met wonen. De voorzieningen verlevendigen de route van het station naar het centrum, terwijl de woonfunctie zorgt dat er rond de klok levendigheid is.
De voorzieningen dienen complimentair te zijn aan de functies in het centrum.
.
Voor de bebouwing langs de boulevard geldt hetzelfde, ook hier komt wonen of een mix van wonen en voorzieningen in de plint. Op de kop van de boulevard (op de plek van de silo van Agrifirm) is ruimte voor bijzondere functies. Hierbij wordt gedacht aan functies in de sfeer van leisure, bijvoorbeeld een restaurant of hotel.

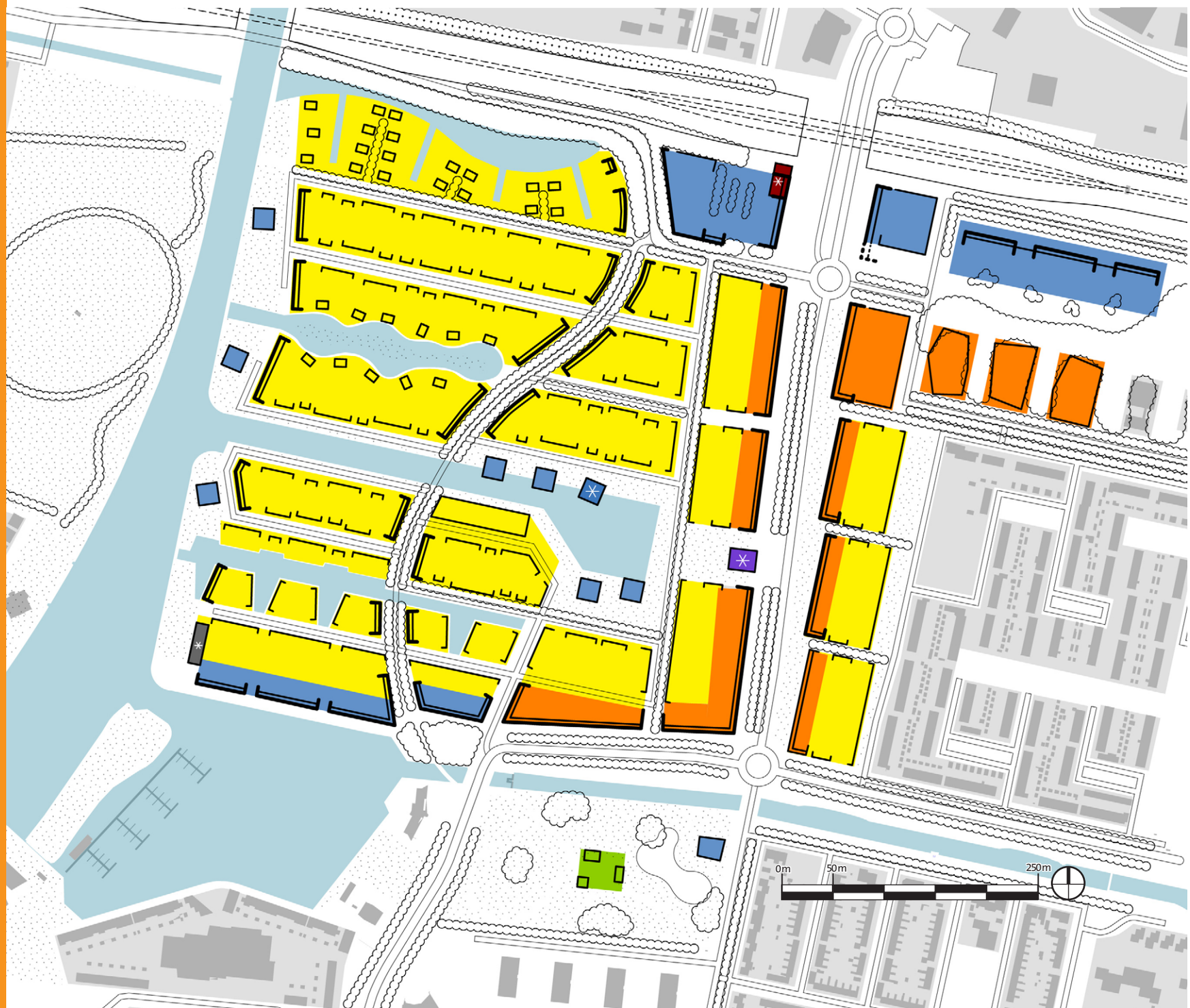
Bij de kleinschalige voorzieningen en kantoren in de plint, die langs De Noord, het Gangboord en de boulevard zijn ingetekend, wordt in eerste instatie gedacht aan horeca, dienstverlening of kleinschalige bedrijven, maar een kantoor of bedrijf aan huis is eveneens goed denkbaar.

De bebouwing die aan de bijzondere openbare ruimtes in het Hanzekwartier staat bestaat uit woningbouw. Het gaat hierbij om bebouwing langs de slinger, de Lage Vaart en bij de water inhammen. Door hier woningen te plaatsen wordt optimaal van de bijzondere ruimtes geprofiteerd.
Rondom het bekken van de bestaande binnenhaven, en in de parkstrook langs de Lage Vaart, komen woonblokken vrij in de ruimte te staan.

Aan de oostzijde van De Noord langs het spoor, achter het bouwblok dat het stationsplein begrensd, komt de scholenzone.

Legenda

- 1 à 2 bouwlagen
- max 3 bouwlagen
- max 4 bouwlagen
- max 5 bouwlagen
- max 6 bouwlagen
- hoogteaccent (min 2 bouwlagen hoger dan aangrenzende bebouwing)
- max 8 bouwlagen
- te behouden bestaand volume



Basisstructuur bouwhoogtes

Over het algemeen heeft de bebouwing een hoogte van 3 bouwlagen. Met name langs de hoofdroutes en de grotere openbare ruimtes zijn beperkt grotere hoogtes gewenst. Hier gelden dan ook minimale hoogtes.

De bebouwing rondom het stationsplein heeft een hoogte van ten minste 4 tot 5 lagen, met een accent van minimaal 6 en maximaal 8 lagen ter hoogte van de opgang naar de perrons.

Langs De Noord bestaat de bebouwing uit minimaal 3 tot maximaal 4 lagen. Halverwege De Noord, ter hoogte van de bestaande binnenhaven komt een accent van 6 lagen.

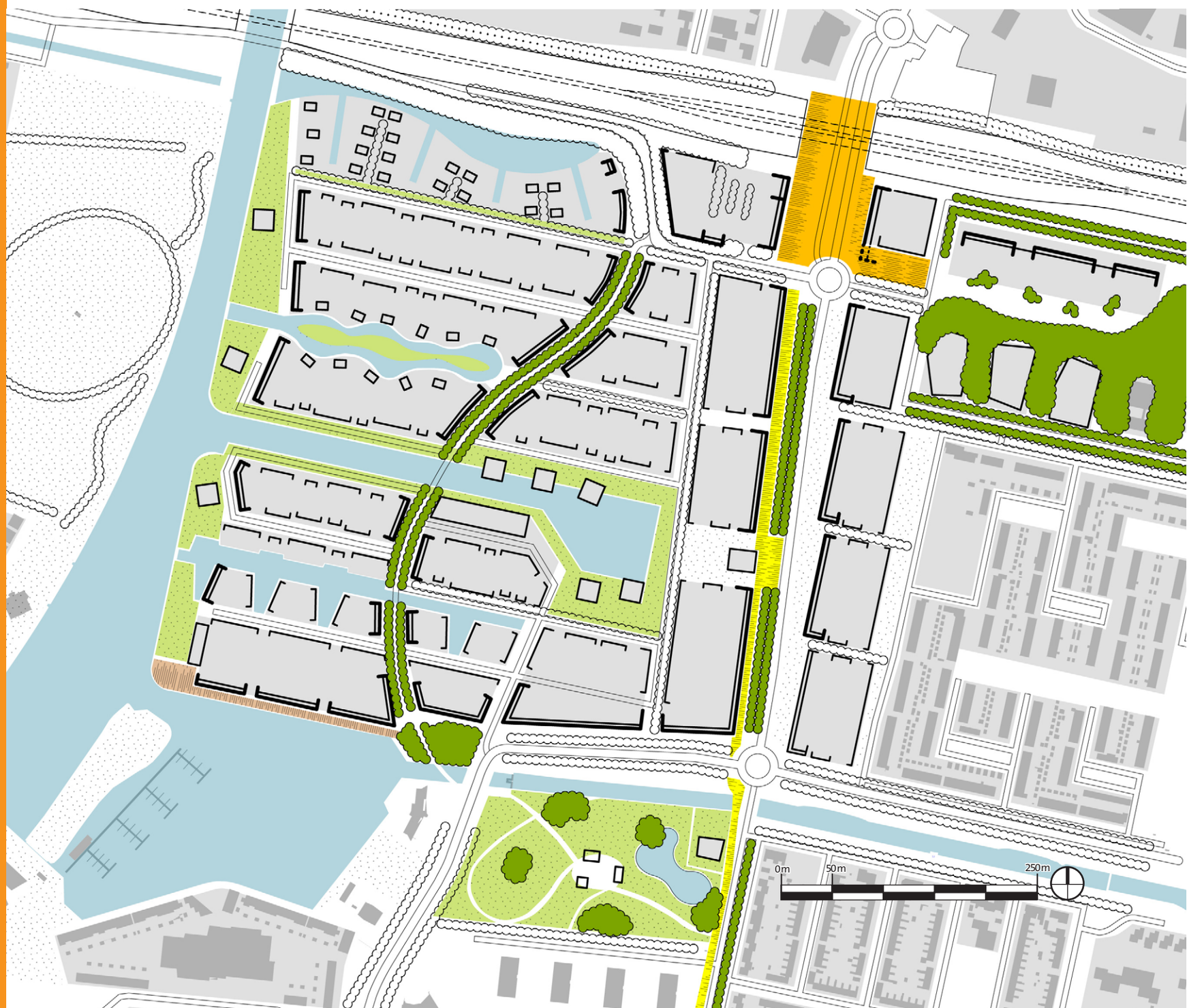
Langs Het Gangboord is de bebouwing minimaal 3 tot maximaal 4 lagen. In het verlengde daarvan, langs de boulevard, staat de bebouwing aan de grote ruimte van de haven. Hier is de bebouwing minimaal 4 lagen tot maximaal 5 lagen hoog. Op het einde van de boulevard staat een landmark dat de knik in de Lage Vaart accentueert. Mogelijk blijft de silo van Agrifirm bestaan en krijgt deze een nieuwe functie, of er kan een nieuw gebouw met een vergelijkbare hoogte als de silo komen.

De vrijstaande bebouwing aan de Lage Vaart en de bestaande binnenhaven bestaat uit ten minste 3 lagen, plus eventueel een vierde laag en een terugliggende vijfde laag. Het gebouw dat op het einde van de zichtas van het Gangboord komt te staan, kan uit 5 volledige lagen bestaan.

De bebouwing die tussen de Morinel en het spoor komt is aan de noordzijde van het gebied (de scholenzone) maximaal 5 lagen hoog. Aan de zuidzijde van het gebied, grenzend aan de bestaande woonwijk, is de bebouwing overwegend 3 lagen, met een beperkte mogelijkheid tot 4 lagen te bouwen.

Legenda

- Stationsplein
- Boulevard
- Slinger
- Dierenweide
- De Loper
- Parkstrook
- Scholenzone



Basisstructuur openbare ruimte



Het Hanzekwartier wordt een groene wijk waarin het aanwezige water mede de sfeer van het gebied bepaald. Naast de (deels reeds aanwezige) groenstructuren en water, kent het gebied ook enkele verblijfsgebieden die op de schaal van Dronten als geheel een bepalende rol zullen spelen. De Visie kent een zevental belangrijke openbare ruimtes. Dit zijn het stationsplein, De Noord als loper, de boulevard, de parkstrook langs de Lage Vaart, de slinger, de scholenzone en de dierenweide.

Op het stationsplein komen een groot aantal functies samen, zoals het trein- en busstation de taxi standplaats, de kiss&ride en de diverse functies in de bebouwing. Deze functies vragen naast een helder ontwerp ook om een grote maat van verharding. Om de reiziger attent te maken van het groene karakter van Dronten is het van belang dat er veel ruimte voor groen is.

Vanuit het station wordt een aantrekkelijke loper uitgerold richting het centrum. De loper wordt van de rijbaan gescheiden door een brede berm met veel (bestaande) bomen. De loper zelf bestaat uit een breed trottoir en een fietspad, waarbij de scheiding tussen beide stromen extra aandacht verdient. Hierbij kan gedacht worden aan het toepassen van hagen ter versterking van het groene karakter van Dronten. De levendige plint van de bebouwing, tezamen met het gebruik van bijzondere inrichtingselementen, maken de loper tot een aantrekkelijk verblijfsgebied.
Door de loper een krachtig element te maken wordt een veilige langzaam verkeer verbinding van het station naar het centrum gewaarborgd, zonder gevaarlijke oversteken met vrachtwagens en auto's.

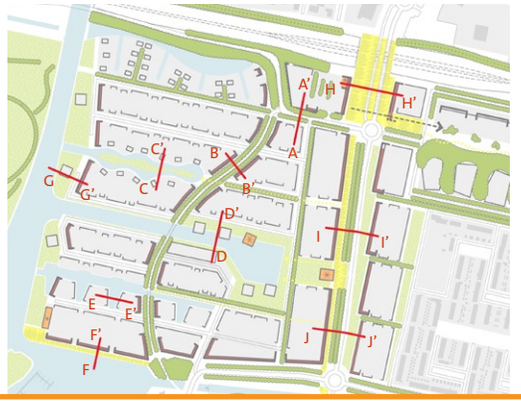
De boulevard wordt mede dankzij zijn ligging op het zuiden een belangrijke verblijfsplek. In de inrichting worden elementen van het havengebruik opgenomen en er komen plekken om dichter (lager) bij het water te komen. De bestaande groep Abelen blijft behouden en zorgt voor een groene afsluiting en overgang op De Zate.

De parkstrook langs de Lage Vaart wordt ingericht als een groene wandelzone, met veel gras en boomgroepen. Tezamen met de bestaande bruggen en de wandelpaden aan de overzijde van de Lage Vaart levert dit een mooie wandelroute rondom de Lage Vaart op.

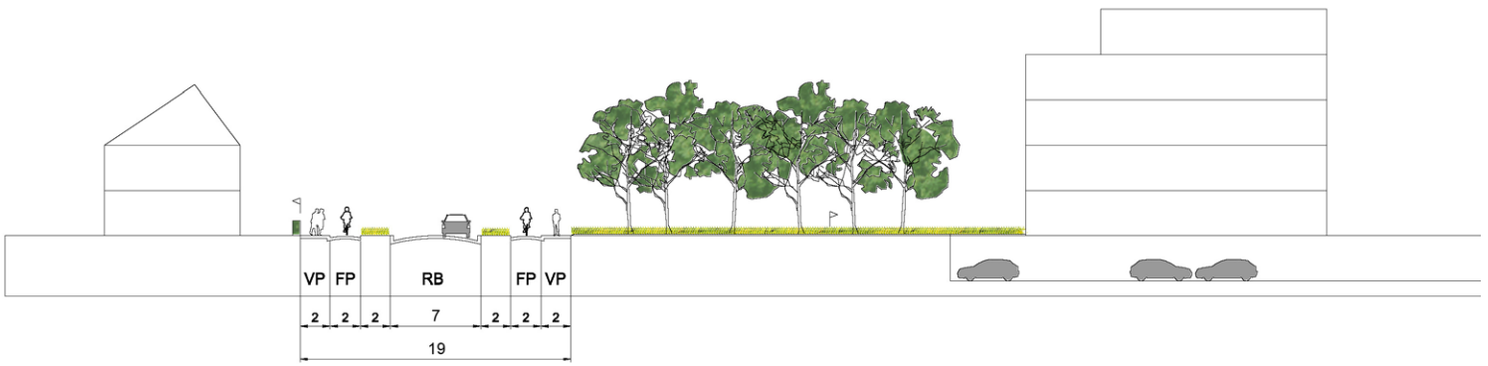
De slinger is naast een belangrijke ontsluiting van het plangebied ook een groene drager van het plan. De weg krijgt brede bermen met gras en een stevige laanbeplanting. Het is beperkt mogelijk parkeren langs de weg te realiseren, zolang dit het groene karakter maar niet aantast.

Het terrein van de scholen wordt als een groene campus ingericht en sluit zo aan op het bestaande dorpsbos langs De Morinel. Het terrein wordt ingericht met veel bomen, afgewisseld met enkele open plekken. Het middengebied is alleen voor langzaam verkeer toegankelijk en er wordt een koppeling gemaakt met het pad door het bestaande dorpsbos.

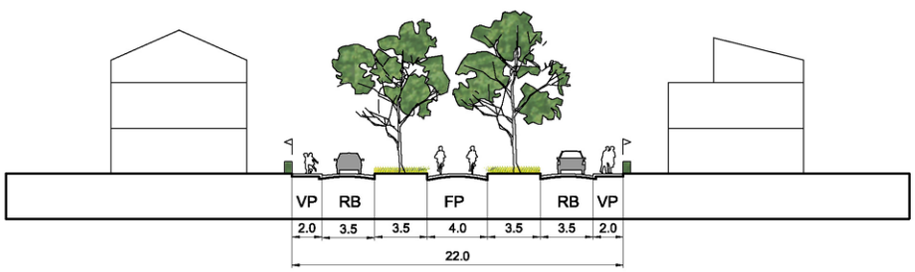
De Dierenweide wordt opnieuw ingericht, waarbij het streven is het park opener te maken en daarmee aantrekkelijker voor bewoners van Dronten om te bezoeken. Eén van de mogelijkheden is het introduceren van een route door het park, lopend van de boulevard naar De Noord / zuid-oost punt van het park.



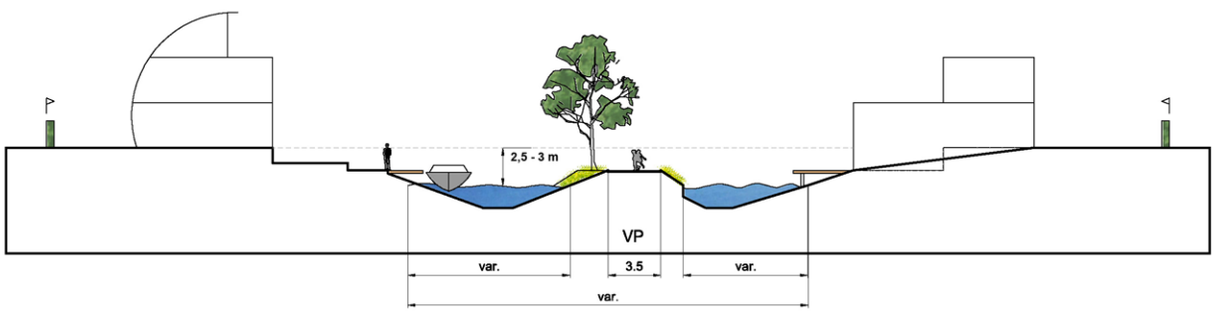
positie van de doorsnede



Doorsnede AA´: de Energieweg



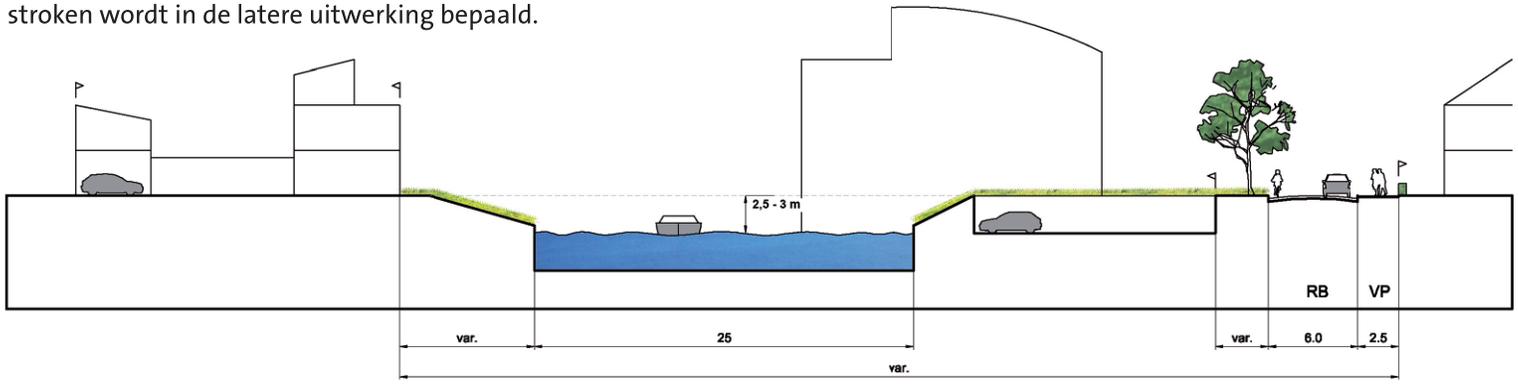
Doorsnede BB': de Slingerweg



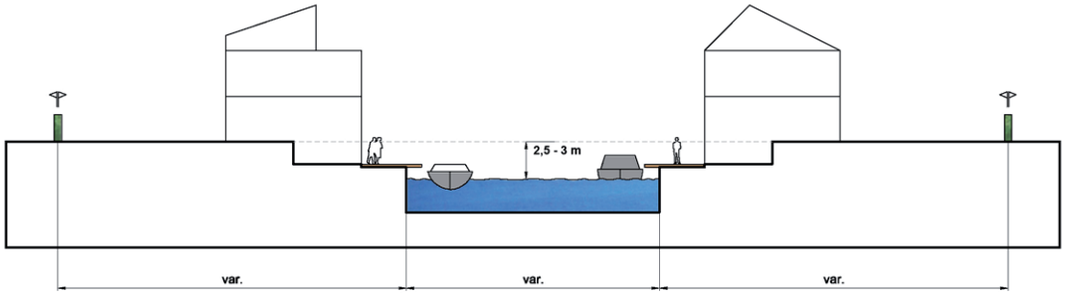
Doorsnede CC´: Waterwonen aan de noordelijke inham

Basisprofielen openbare ruimte

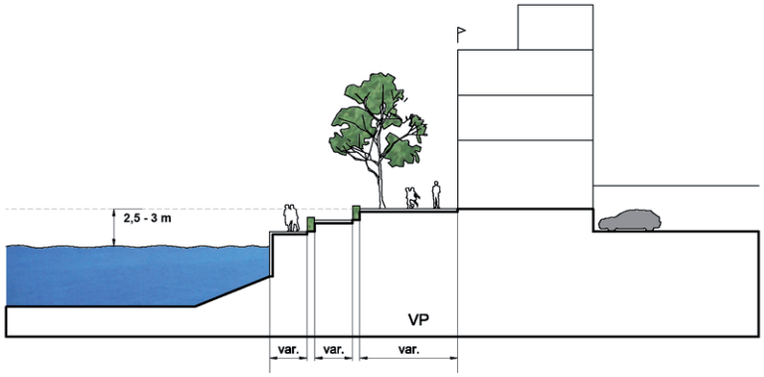
Op deze pagina's worden de basisprofielen van de openbare ruimte vastgelegd. Het gaat hierbij om een reservering van de benodigde totaalmaat van het profiel. De precieze ligging en maatvoering van trottoirs, rijbanen, parkeren en groenstroken wordt in de latere uitwerking bepaald.



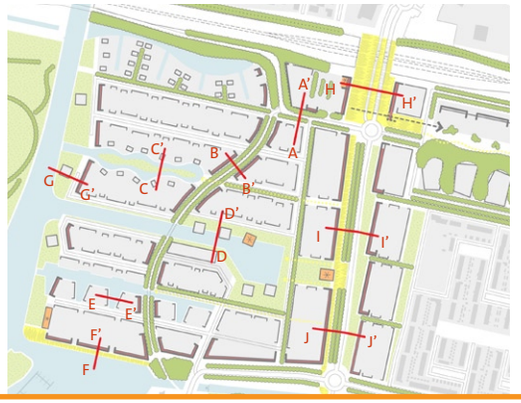
Doorsnede DD´: waterwonen aan de insteekhaven



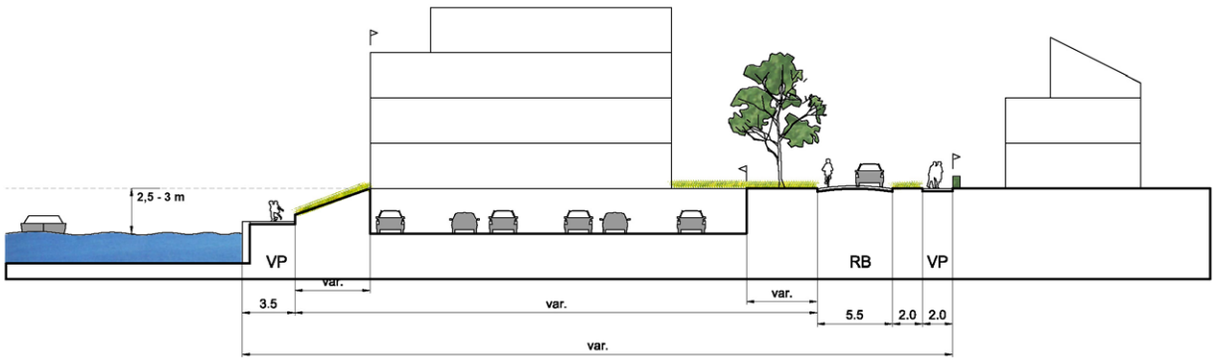
Doorsnede EE´: waterwonen aan de zuidelijke inham



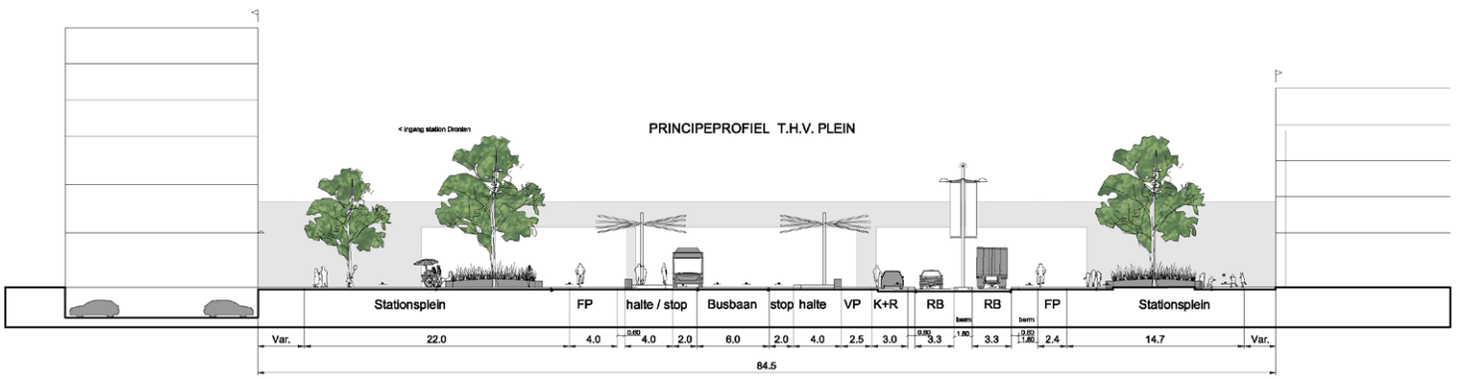
Doorsnede FF´: de passantenhaven



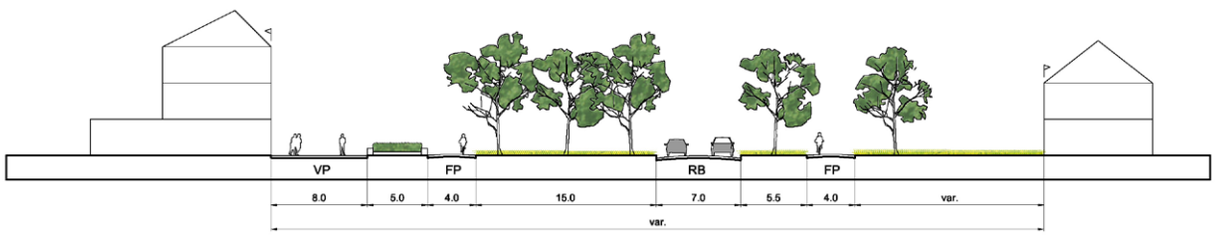
positie van de doorsnede



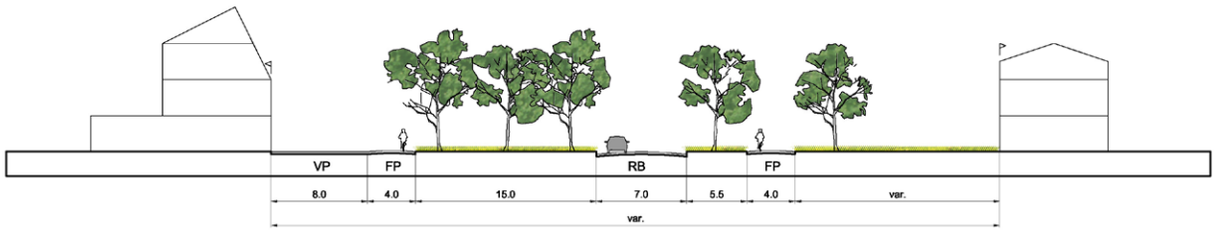
Doorsnede GG´: Parkstrook langs de Lage Vaart



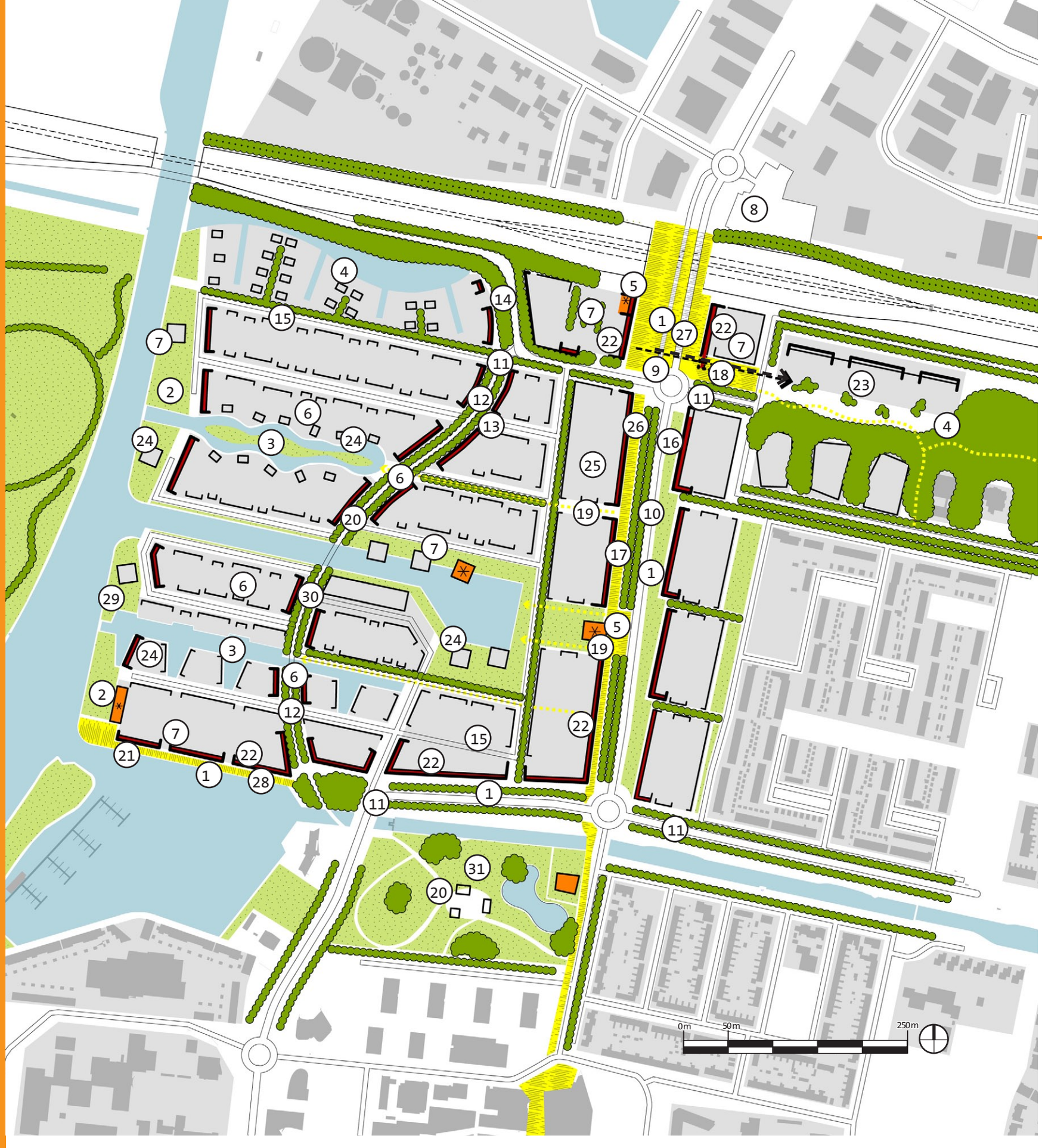
Doorsnede HH´: Stationsplein



Doorsnede II´: De Noord I



Doorsnede JJ´: De Noord II


0m
50m
250m

Keuzes Structuurvisie

Hieronder worden de keuzes beschreven die op dit moment uit De Visie volgen.

Ruimtelijke basisstructuur en bouwhoogtes (kaarten p. 36 en 44)

1 Het Hanzekwartier kent een aantal duidelijk afgebakende ruimtes: het stationsplein, De Noord, het Gangboord en de Boulevard.
2 De Lage Vaart krijgt een nadrukkelijkere positie in het plangebied. De oever wordt ingericht als park en voor iedereen toegankelijk gemaakt. Op het hoek van dit park met de boulevard is ruimte voor een hoogteaccent.
3 Water krijgt een prominente plaats in het plan, door het water van de Lage Vaart op meerdere plekken het gebied in te trekken.
4 De strook ten zuiden van het spoor, de spoorzone, is duidelijk als samenhangend geheel herkenbaar. Dit vooral door het groene karakter (b.v. boombeplanting).
5 De Noord wordt begeleid door een in relatie tot de omgeving wat hogere bebouwing alsmede twee hoogteaccenten (bij het station en ter hoogte van de binnenhaven).
6 De nieuwe route door het gebied ('Slinger') is een belangrijke groene drager van het plan.
7 Naast de binnenhaven en de strook langs de Lage Vaart kent ook de boulevard en het gebied rond het station een relatief grote bebouwingshoogte.

Autoverkeer (kaart p. 38)

8 De P+R voorziening wordt aan de noordzijde van het spoor geplaatst (bevestiging raadsbesluit december 2010).
9 Het busstation wordt langs De Noord geplaatst.
10 De Noord blijft zijn verkeersfunctie houden. Er komen tussen de twee rotondes ten zuiden van het spoor geen autoverkeer aansluitingen richting het westen. Indien er aan de oostzijde grootschalige detailhandel komt, komen er hoogstens twee aansluitingen op De Noord.
11 Het westelijk deel van het Hanzekwartier wordt via de Energieweg en het Gangboord ontsloten. Het oostelijk deel wordt via de rotonde ten zuiden van het station of de Oeverloper / De Grutto ontsloten.
12 Door het gebied wordt een nieuwe ontsluitingsroute (de 'slinger') gelegd. Deze sluit in het noorden aan op de Energieweg en in het zuiden op het Gangboord. Ter hoogte van de Binnenhaven wordt deze route voor autoverkeer geknipt om sluipverkeer te voorkomen.
13 Bestaande en nieuw aan te leggen wegen takken op de nieuwe ontsluitingsroute aan.
14 De Energieweg wordt verlegd waarbij de weg (gezien vanaf het station) al eerder naast het spoor wordt gelegd.
15 Met uitzondering van de Energieweg, De Noord, het Gangboord, de Oeverloper en de Morinel wordt het Hanzekwartier ingericht als 30 km per uur gebied.

Langzaamverkeer (kaart p. 40)

16 Langzaam verkeerroutes langs hoofdwegen (50 km/u) worden altijd vrijliggend uitgevoerd.
17 De Noord wordt heringericht waarbij aan de westzijde van De Noord een 'loper' met een ruim profiel wordt aangelegd. Deze loper ligt in het verlengde van de trap naar het station en het centrum.
18 Vanaf de loper bestaat een zicht- en loopverbinding naar de scholenzone ten oosten van De Noord.
19 Vanaf De Noord is de binnenhaven als waterinham zichtbaar. Ook de andere waterinhammen van de Lage Vaart zijn, zo mogelijk, vanaf De Noord zichtbaar.
20 Een nieuwe langzaamverkeersroute door het gebied en de Dierenweide verbindt het Hanzekwartier met het centrum.
21 De Boulevard langs de Passantenhaven en de parkzone langs de Lage Vaart is alleen voor langzaamverkeer toegankelijk.

Functioneel (kaart p. 42)

22 Langs De Noord en het Gangboord / de Boulevard komt een combinatie van voorzieningen, kantoren en wonen.
23 Ten oosten van De Noord, ten zuiden van het spoor, wordt een scholenzone ontwikkeld. Deze is vanaf de noordzijde voor autoverkeer bereikbaar.
24 Langs het water wordt gewoond.
25 Grootschalige detailhandel wordt niet wenselijk geacht aan de westzijde van De Noord.

Openbare ruimte (kaart p. 46)

26 Vanaf het station naar het centrum komt langs De Noord een loop- en fietsroute, de 'loper'. Dit is een belangrijke drager van het plan.
27 Het stationsplein is het krachtige begin van de loper en vervult een schakelfunctie met de scholenzone.
28 De Boulevard heeft een duidelijke relatie met de passantenhaven. De overgang naar het water is getrapt.
29 De parkstrook langs de Lage Vaart en de openbare ruimte rond de binnenhaven zijn goed toegankelijk en groen ingericht.
30 De nieuwe 'slingerroute' wordt als groene drager van het plan zorgvuldig ingericht.
31 De Dierenweide krijgt een meer open structuur.

Verbeelding



De hier gepresenteerde voorbeelduitwerking geeft een mogelijk eindbeeld. Hierin is te zien hoe de uitgangspunten van de structuurvisie (zoals uitgebeeld in de basisstructuurtekeningen) omgezet kunnen worden in een stedenbouwkundig plan. Het is echter van belang om de ontwerptekeningen te beschouwen als een mogelijk voorbeeld. Er zijn vele andere uitwerkingen mogelijk binnen de uitgangspunten van de structuurvisie. Het hier gepresenteerde voorbeeldplan wordt globaal bekeken op de aspecten programma en parkeren. Dit niet om vaste getallen te abstraheren, maar met het doel om de voorbeelduitwerking op realiteitswaarde te kunnen toetsen. Als de basisstructuur op een andere manier wordt uitgewerkt, zullen deze facetten dus ook anders zijn. Vervolgens wordt per deelgebied nader ingegaan op het wensbeeld, de vaste waarden en de flexibiliteit in de structuurvisie.



voorbeelduitwerking

uitwerking per deelgebied


0m
40m
200m

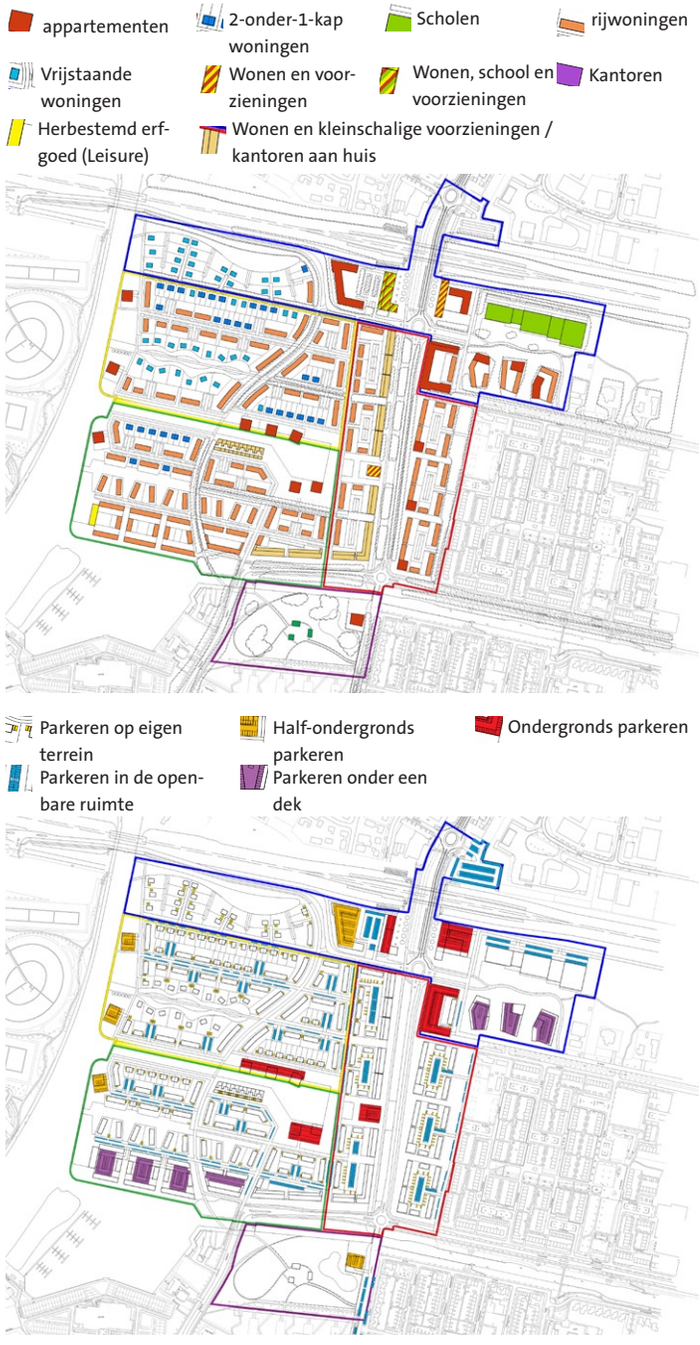
Voorbeelduitwerking

De overzichtstekening laat een mogelijke uitwerking van het Hanzekwartier zien. In deze voorbeelduitwerking zijn de uitgangspunten van De Visie verwerkt. Dit is echter niet de enige manier waarop De Visie kan worden uitgewerkt. Er zijn meerdere uitwerkingen mogelijk, mits de uitgangspunten, zoals deze zijn verbeeld in de abstracte basisstructuurkaarten worden aangehouden.

In de voorbeeldverkaveling springen een aantal dingen in het oog. Het eerste wat opvalt, is dat de bedrijvigheid in het plangebied plaats heeft gemaakt voor een gemengd milieu van wonen, werken, onderwijs en recreëren. De omgeving rond het station is vormgegeven met een stationsplein, busstation en P+R voorzieningen. Vanaf het stationsplein is de scholenzone bereikbaar. De Noord is in de voorbeeldverkaveling veranderd van een invalsweg naar een levendige promenade waar fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer op een prettige en veilige wijze van en naar het station kunnen bewegen. Om een bijzondere woonkwaliteit aan het gebied toe te voegen is het water verder uitgebreid. Nieuwe waterrijke gebieden zijn toegevoegd en de oevers van de Lage Vaart en de Passantenhaven zijn openbaar toegankelijk, door het maken van een park en een boulevard aan het water. Een slingerroute die het gebied doorkruist, maakt deze gebieden extra ervaarbaar.

Het programma dat in de voorbeeldverkaveling is opgenomen is een combinatie van wat ruimtelijk wenselijk, wat past bij de huidige markt van Dronten en wat financieel in de tijd realistisch is. In het Hanzekwartier kunnen verdeeld over vijf deelgebieden, ruim 1300 woningen, ongeveer 7000 m2 leisure en kleinschalige commerciële ruimtes, 6000 m2 kantoren, 26500 m2 schoolprogramma en bijbehorend parkeerprogramma worden gerealiseerd.

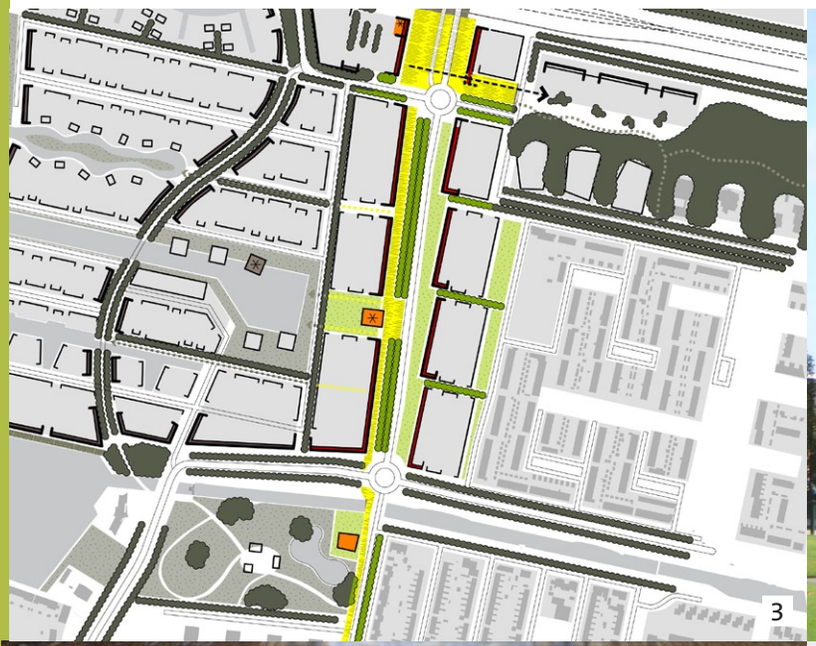
links: Voorbeelduitwerking



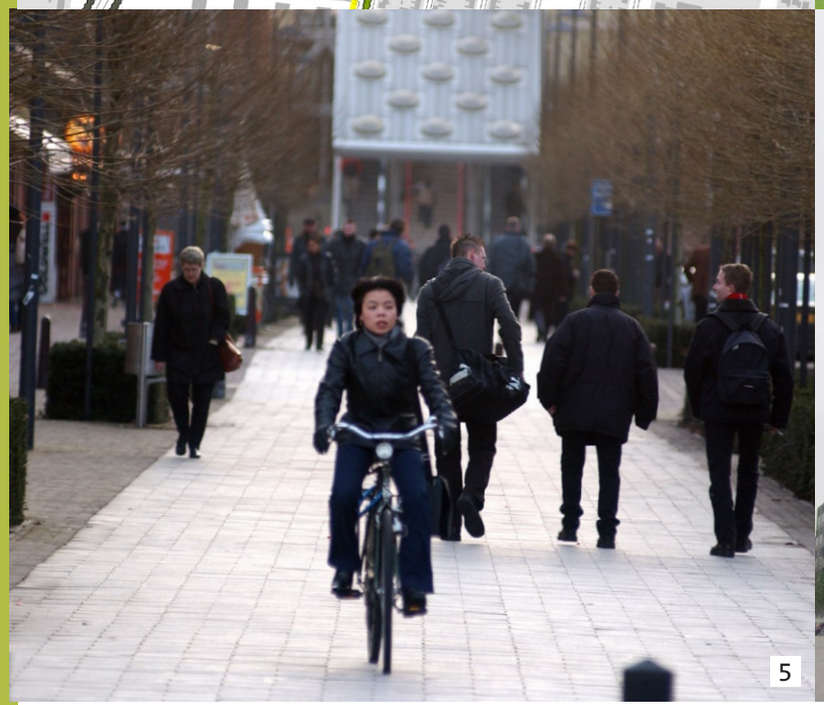

1



2


3


4


5


6

De Noord en het Stationsplein:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld

De Noord wordt naast een goede verbinding voor de auto ook een aantrekkelijke en veilige verbinding voor voetgangers en fietsers op weg van het station naar het centrum. Om dit mogelijk te maken zal het karakter van De Noord veranderen. De grootschalige detailhandel langs De Noord zal met name aan de westzijde plaatsmaken voor gemengde functie met wonen, kantoren, kleine bedrijven en kleinschalige voorzieningen. Hierdoor ontstaat een prettige en levendige begeleiding van het station naar het centrum. Niet alleen de bebouwing verandert, ook De Noord zelf zal een ander uiterlijk krijgen. Voor het station komt een stationsplein met busstation. Het stationsplein strekt zich uit tot en met de overzijde van De Noord. Het plein wordt zo ingericht dat scholieren veilig kunnen oversteken. Het stationsplein krijgt aan beide zijden een duidelijke begrenzing door twee stevige gebouwen. In de plint van elk gebouw zijn voorzieningen opgenomen. Daarboven wordt gewoond of bevindt zich het ROC. De combinatie van woningen en voorzieningen draagt bij aan de veiligheid en levendigheid van het stationsplein omdat er grote delen van de dag mensen aanwezig zijn. Vanaf het stationsplein wordt een wandel- en fietspromenade naar het centrum aangelegd. De promenade wordt van de rijbaan gescheiden door een brede (bestaande) bomenlaan en maakt ter hoogte van het accentgebouw aan de Binnenhaven een kleine sprong. Hierdoor ontstaat een baken in de route en lijkt de route minder lang. Ter hoogte van Het Gangboord kruist de wandelroute het water. Hiervoor wordt naast de bestaande brug een nieuwe brug voor het langzaam verkeer aangelegd. Deze komt uit bij het appartementengebouw bij de dierenweide.

1. De bebouwing rond het stationplein is een combinatie van voorzieningen en wonen
2. De Noord wordt een levendige promenade
3. Uitgangspunten basiskaarten voor De Noord
4. Combinatie van wonen en werken langs De Noord
5. De route naar het station is een veilige fietsroute
6. Langs De Noord is ruimte voor een hoger gebouw

De route wordt langs de dierenweide vervolgd en komt uit bij het centrum.
In de door de raad vastgestelde parkeervisie is opgenomen dat aan De Noord, ter hoogte van de dierenweide, 70 extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Hiervoor is een krediet beschikbaar gesteld.

Uitgangspunten Basiskaarten

- De Noord wordt begeleid door wandvormende bebouwing.
- Zowel aan De Noord als aan de Handelsweg worden voorkanten gerealiseerd.
- Langs de westzijde van De Noord ontstaat een menging van kantoren, kleinschalige voorzieningen en wonen. Grootschalige Detailhandel blijft aan de oostzijde van De Noord mogelijk.
- Parkeren binnen de bouwblokken en/ of aan de zijde van de Handelsweg.
- Er komt een langzaam verkeerroute naar het station
- Tussen de voetgangers-, fietsroute en de rijbaan aan de westzijde komt een brede bomenlaan.
- Aan zowel de oost- en west zijde wordt een fietsverbinding aangelegd.
- Het stationsplein vormt de kop van De Noord en wordt begrensd door gebouwen.
- De rooilijn langs De Noord verspringt aan weerzijden minimaal 2 maal.

Flexibiliteit

Hoewel de hoofdopzet van De Noord door de vaste waarden wordt bepaald, kunnen de bouwmassa's op verschillende manieren worden vormgegeven. Zo is het mogelijk om langs de Handelsweg rijwoningen te ontwikkelen en langs De Noord atelier woningen met een kantoor aan huis, maar ook appartementen met een voorzieningenplint of kleine bedrijfjes met een bovenwoning zijn denkbaar. De oostzijde kan bestaan uit grootschalige detailhandel of uit woningbouw. Belangrijk is dat de bebouwing zorgt voor een goede





1. Bestaande situatie van De Noord, gezien vanaf de Energieweg
2. Impressie van De Noord, gezien vanaf de Energieweg





1



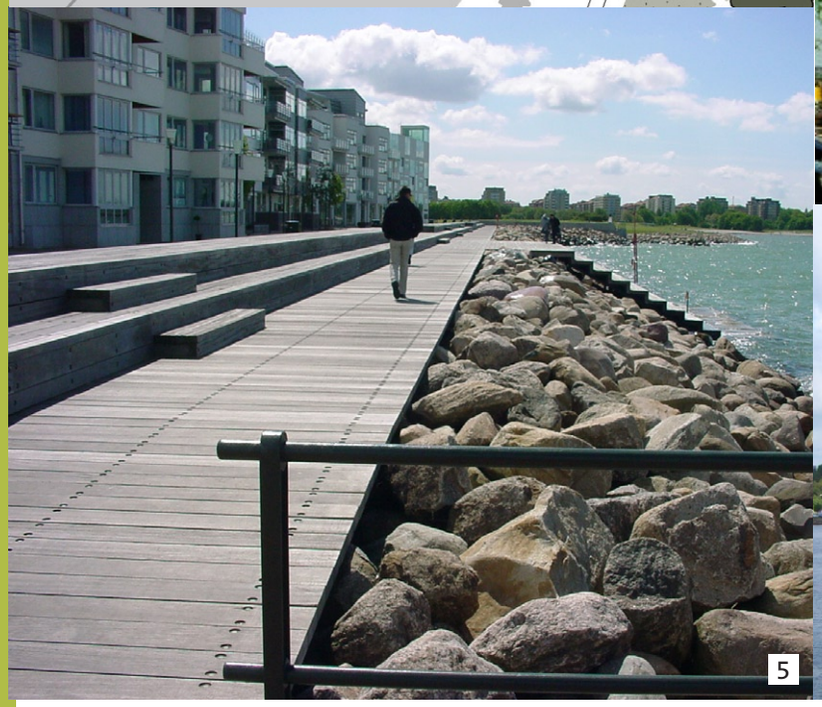
2



3



4



5



6

De Boulevard:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld
De Boulevard wordt de locatie om langs het water te flaneren en te verblijven. De openbare kade is autovrij en wordt volledig voor de voetgangers ingericht. De bestaande bebouwing maakt plaats voor nieuwe bebouwing. Deze bebouwing staat op één duidelijke rooilijn en komt verder naar voren dan de bestaande bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de verbinding van de bebouwing met het water vergroot. In de plint van de nieuwe bebouwing zitten voorzieningen wat de levendigheid van de boulevard versterkt. Horeca en leisure is aan het water goed denkbaar. Aan het eind van de boulevard komt een accent, of wellicht kan de hoge silo van Agrifirm worden omgevormd tot een hotel of restaurant met een terras aan het water.

Omdat het water in de Passantenhaven ver onder het maaiveld ligt, wordt de kade ingericht met een route langs het water en een route voor de bebouwing. Het hoogteverschil tussen de boven- en onderkade kan verbijzonderd worden door deze bijvoorbeeld als groene treden aan te leggen.

Uitgangspunten Basiskaarten
- De bebouwing staat in een heldere rooilijn.
- De bebouwing is minimaal 4 lagen hoog.
- De bebouwing kan voorzieningen opnemen in de plint aan de boulevardzijde.
- Het bouwblok wordt vanaf De Noordzijde ontsloten.
- De kade is openbaar, maar niet voor de auto toegankelijk
- De oever wordt getrapt vormgeven.
- Op de hoek van de Lage vaart met de Passantenhaven is ruimte voor een accentgebouw, eventueel door het herontwikkelen van de bestaande silo.
- De groep Abelen blijft behouden.

1. Langs het water kan een vlonder worden aangelegd
2. Langs het water worden zitplekken aangelegd
3. Uitgangspunten basiskaarten voor de Boulevard
4. Voorbeeld van stadswoningen
5. Door de kade met verschillende niveaus vorm te geven is het water beter toegankelijk
6. Appartementen langs het water





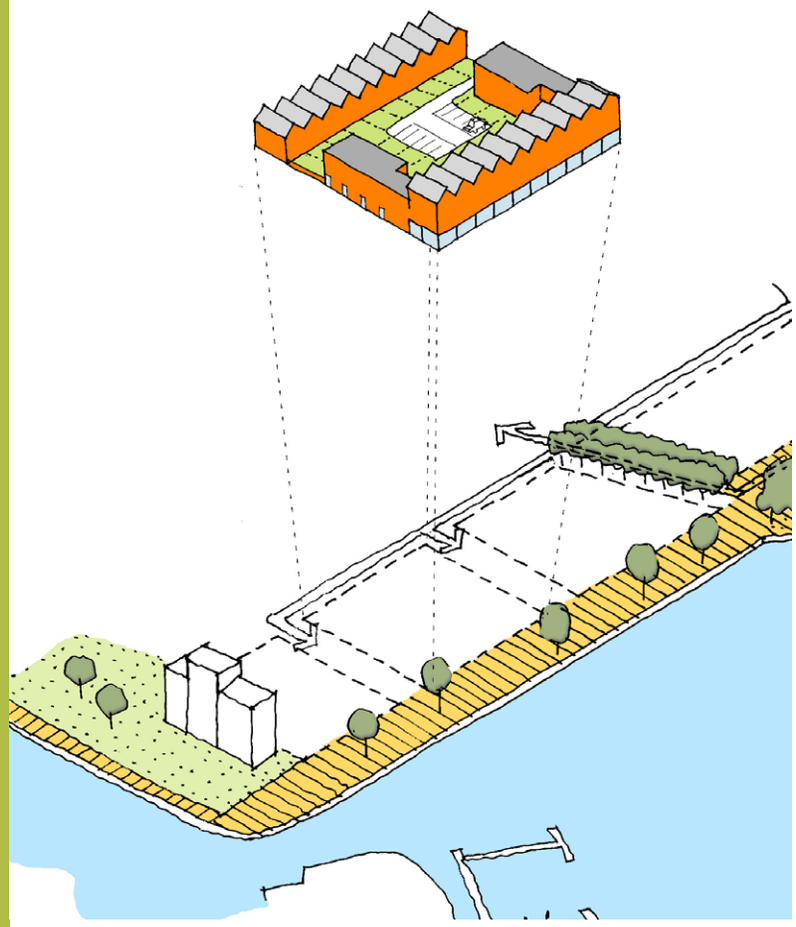
1. Bestaande situatie van de Boulevard, gezien vanaf de brug van het Gangboord over de Zate.
2. Impressie van de Boulevard, gezien vanaf de brug van het Gangboord over de Zate.

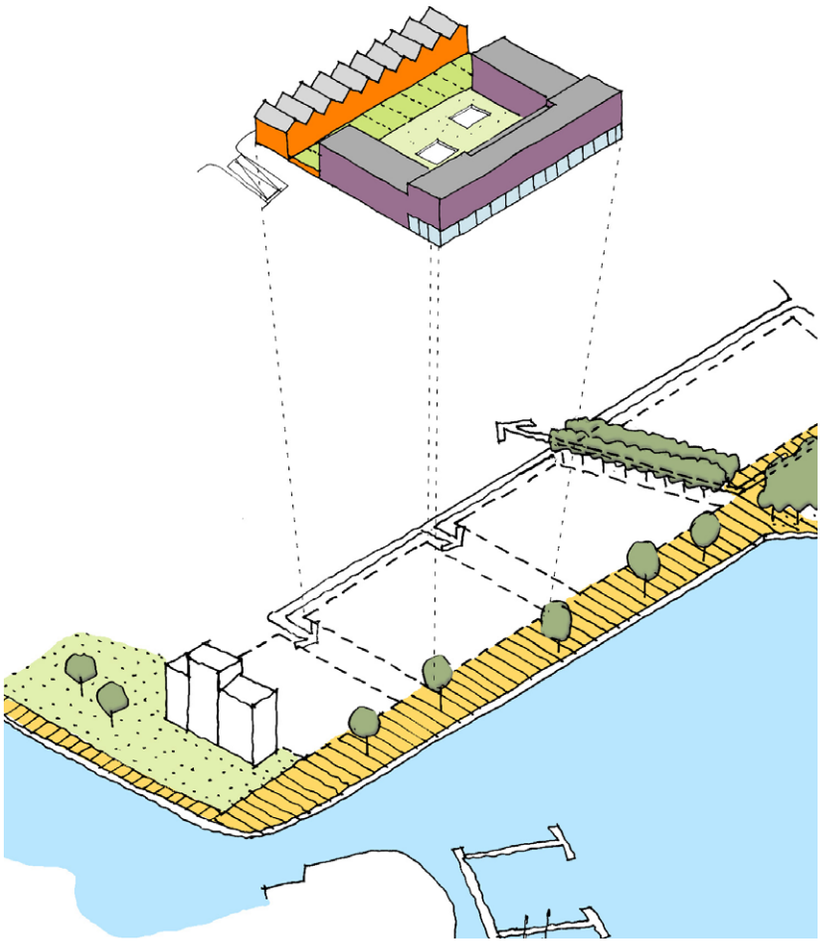












Mogelijkheid 1:

- Zowel langs de Boulevard als aan de landzijde worden stadswoningen gemaakt.
- Aan de binnenzijde van het bouwblok wordt op maaiveld geparkeerd.

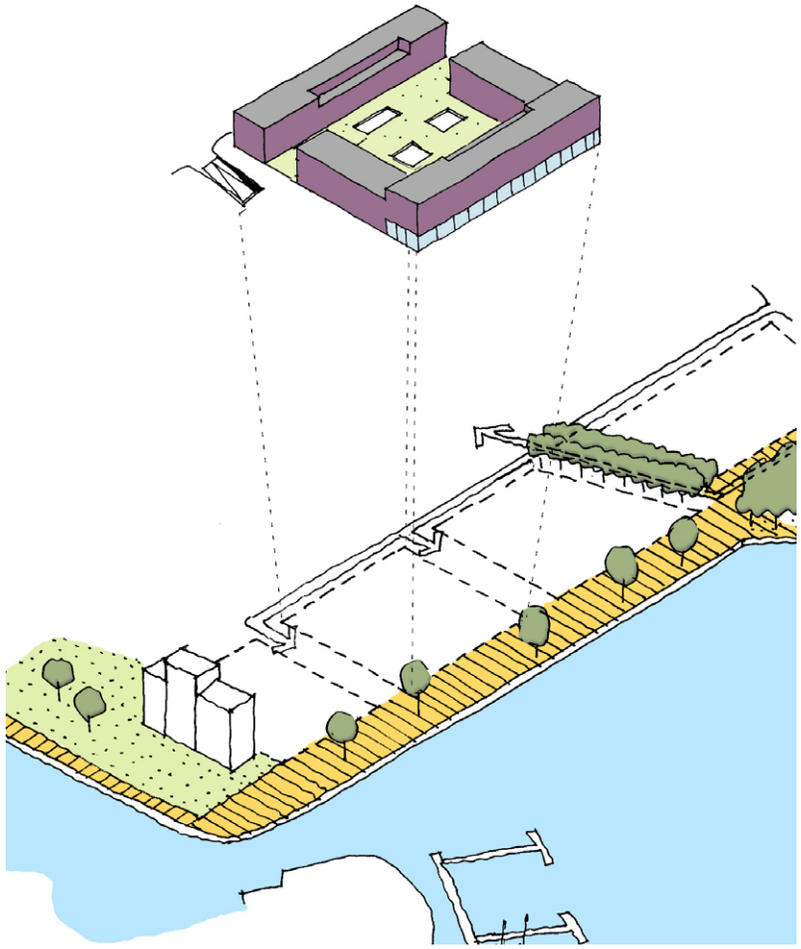
Mogelijkheid 2:

- Aan de boulevardzijde worden appartementen gemaakt.
- Aan de landzijde worden stadswoningen gerealiseerd. In de binnenzijde van het bouwblok wordt een parkeergarage aangelegd.



Flexibiliteit

De bebouwing langs de Boulevard kan op verschillende manieren worden ingevuld. Zo is het denkbaar om het hele blok uit te voeren als grondgebonden woningen met bijvoorbeeld atelier ruimtes aan de boulevard zijde. Aan de binnenzijde van het blok kan dan op maaiveld worden geparkeerd. Ook is het ruimtelijk goed denkbaar om het hele blok als appartementen met voorzieningen in de plint aan de boulevardzijde uit voeren. Aan de binnenzijde van het bouwblok kan een parkeergarage met daktuin worden aangelegd. Echter, ook een combinatie van stadswoningen en appartementen is denkbaar. De keuze zal afhangen van de behoefte van dat moment.



1. Voorbeeld van stadswoningen aan de landzijde
2. Voorbeeld van stadswoningen aan de boulevardzijde
3. Voorbeeld van appartementen aan de boulevardzijde
4. Wederom appartementen aan de boulevardzijde

Mogelijkheid 3:

- Zowel langs de land als waterzijde worden appartementen gerealiseerd.
- De binnenzijde van het bouwblok bestaat uit een parkeergarage.
- Het dek wordt ingericht als gezamenlijke tuin.



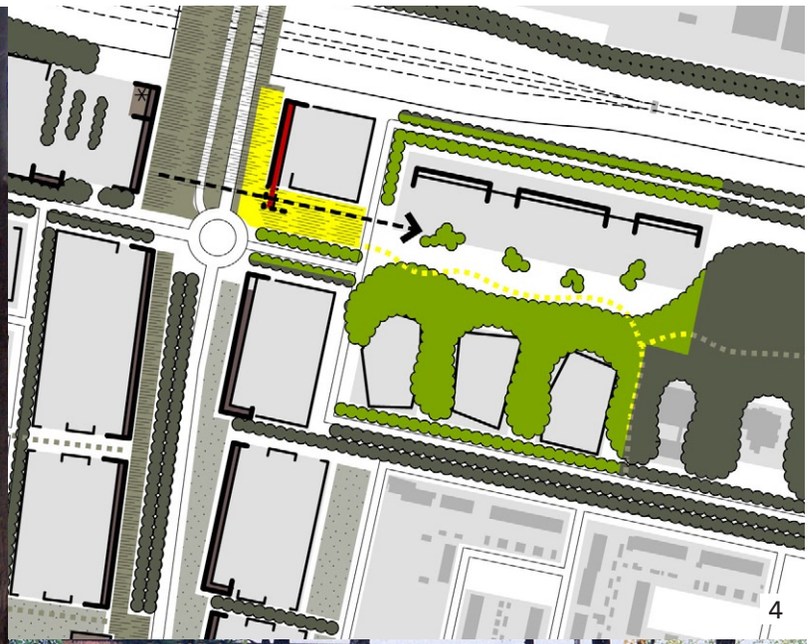
1



2



3



4



5



6

De Scholenzone:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld

Het wensbeeld voor de scholenzone bestaat uit een groene omgeving voor de scholen. Omdat het gebouw aan het stationplein gedeeltelijk op poten staat is de scholenzone al vanaf het station zichtbaar. Aan de zuidzijde van de school, in de zon, komen de schoolpleinen. De schoolpleinen liggen aan de doorgaande fiets en wandelroute en hebben een losse campusachtige opzet. Aan de noordzijde tussen het spoor en de school wordt de ruimte ingericht voor parkeren. Omdat het gebouw van veel zijden zichtbaar is, wordt aan alle gevels aandacht besteed.

Uitgangspunten Basiskaarten

- Auto-ontsluiting langs het talud van het spoor.
- Een oost-west lopende langzaamverkeerroute in het verlengde van de toerit vanaf de rotonde.
- Een representatief gebouw begeleidt De Noord en begrenst het stationsplein.
- Dit gebouw heeft voorzieningen in de plint.
- Dit gebouw laat het zicht op de scholenzone vrij.
- Het gebied behoudt zijn groene karakter.

Flexibiliteit

De invulling van de scholenzone is flexibel vanwege de verschillende denkbare ontwikkelscenario's voor de scholenzone. De locatie van de eerste school is zo gekozen dat de school aan weerszijden kan uitbreiden. Mocht de wens om alle functies naast elkaar onder te brengen komen te vervallen, dan is het ook mogelijk vrijstaande schoolgebouwen tegenover het nieuwe gebouw te ontwikkelen en zo het campusbeeld te versterken.



Model voorbeelduitwerking:

- In de scholenzone worden de scholen achter elkaar geplaatst

1. Door de rooilijn te laten verspringen kunnen bestaande bomen worden gespaard
2. Tussen de gebouwen wordt de ruimte groen ingericht
3. Voorbeeld van gebouwen in een groene omgeving
4. Uitgangspunten basiskaarten voor de Scholenzone
5. Ook naar het spoor ontstaat een voorzijde
6. Voorbeeld van gebouwen in een groene omgeving



1



2



3



4

De Spoorzone:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld
De zone langs het spoor maakt op dit moment een zeer groene indruk door het ontbreken van bebouwing en de aanwezigheid van veel (volgroeide) bomen. Het wensbeeld voor de spoorzone is dan ook om dit groene karakter waar mogelijk te behouden. De Energieweg wordt verlegd om het gebied beter te kunnen verkavelen. Tussen de bestaande bomen worden nieuwe vrijstaande gebouwen geplaatst. Dit kunnen appartementen gebouwen zijn of kantoorvilla's maar ook vrijstaande woningen met een ruime tuin zijn denkbaar. Belangrijk is dat de groene setting en het losse karakter van het gebied behouden blijven.

Uitgangspunten Basiskaarten
- Losse volumes in het groen.
- Zowel wonen als werken is mogelijk
- Het parkeren voor de woningen en de kantoren mag het groene beeld niet verstoren.

Flexibiliteit
De invulling van de losse volumes in het groen kan zeer verschillen, zowel vrijstaande woningen op ruime kavels, appartementen of kantoorvilla's zijn denkbaar.



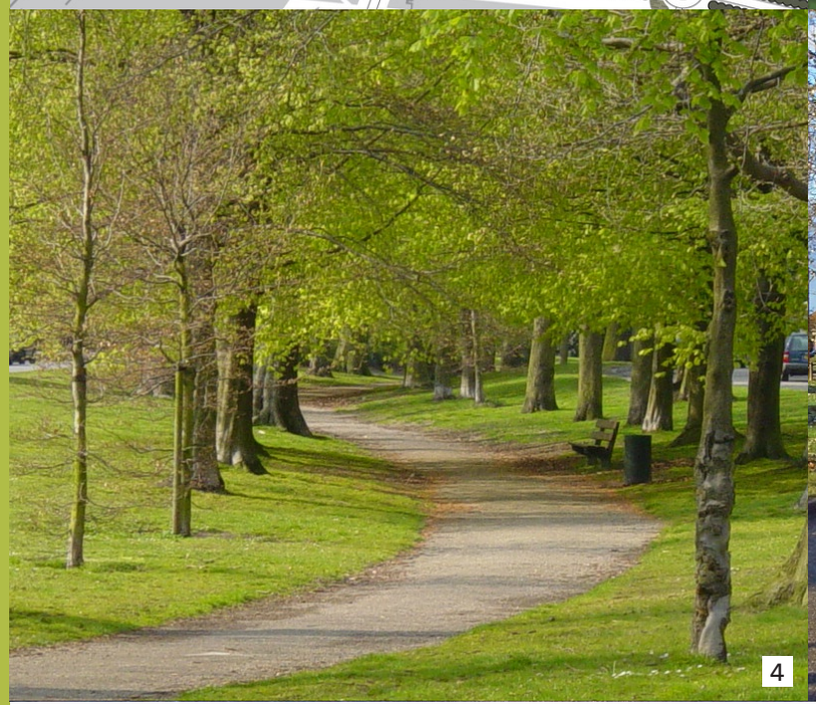
Model voorbeelduitwerking:
- De Energieweg wordt verlegd. Een groot gedeelte van de westelijke spoorzone krijgt als invulling vrijstaande woningen, rijtjeswoningen of appartementen / kantoorvilla's.

1. Voorbeeld van rijwoningen in een groene omgeving
2. Voorbeeld van vrijstaande woningen in een groene omgeving
3. Uitgangspunten basiskaarten voor de Spoorzone
4. Appartementen in een groene omgeving











De Slingerroute:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld

De slinger wordt een nieuwe route door het gebied en bestaat uit grasbermen met bomenlanen. De Slingerroute verbindt de bijzondere plekken in het plan. Zo zijn vanaf de slingerroute de bijzondere woonplekken aan het water, de boulevard en de Dierenweide bereikbaar. De slingerroute is voor fietsers en voetgangers over de gehele lengte bereikbaar. Voor auto's wordt ter hoogte van de binnenhaven een knip gemaakt om sluipverkeer te voorkomen. Om de route ook 's avonds een prettige uitstraling te geven zijn langs de hele route woningen met hun voorzijde naar de weg toe gericht.

Uitgangspunten Basiskaarten

- Aan de slinger wordt gewoond.
- De voorkanten van de woningen zijn op de slinger gericht
- Het profiel van de weg heeft een vaste breedte
- De slinger is alleen voor fietsers en voetgangers doorgaand, voor gemotoriseerd verkeer bestaat er een knip ter hoogte van de binnenhaven
- De route krijgt een gebogen verloop.
- De route wordt ingeplant met bomen en heeft brede grasbermen.
- De slingerroute loopt verder als langzaam verkeer route via de Dierenweide naar het centrum.

Flexibiliteit

De precieze locatie van de slingerweg ligt niet vast. De keuze voor de exacte ligging kan gemaakt worden afhankelijk van de gronden die vrijkomen.



Model voorbeelduitwerking:

- Het verloop van de slingerroute wordt bepaald door de kavels die verworven zijn. In dit voorbeeld sluit de route op de (verplaatste) Energieweg aan, waardoor een deel van de spoorzone betrokken wordt bij het woongebied ten westen van de Slingerroute. Ook is het mogelijk een extra waterrijk gebied toe te voegen.

1. De Slingerroute is ook ideaal voor fietser en voetgangers
2. Uitgangspunten basiskaarten voor de Slingerroute
3. Voorbeeld van een slingerroute
4. Het fietspad kan in de middenberm liggen
5. Voorbeeld van woningen die een gebogen weg begeleiden


1


2


3


4


5


6

Het Waterwonen:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld

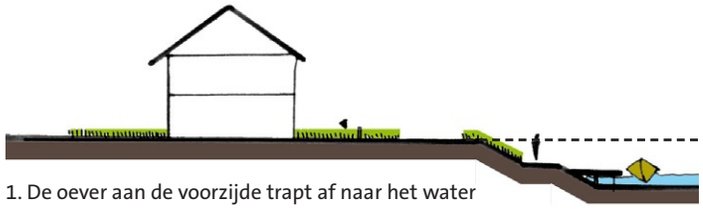
Het water in Dronten is een nog niet volledig benutte kwaliteit. De ligging van het Hanzekwartier aan de Lage Vaart, de Passantenhaven en de aanwezigheid van de Binnenhaven in het gebied, geeft aanleiding om deze bijzondere kwaliteit te vergroten. Het wensbeeld voor de waterrijke gebieden bestaat uit het direct wonen aan het water met eventueel de mogelijkheid om een bootje bij huis aan te kunnen leggen.

Uitgangspunten Basiskaarten

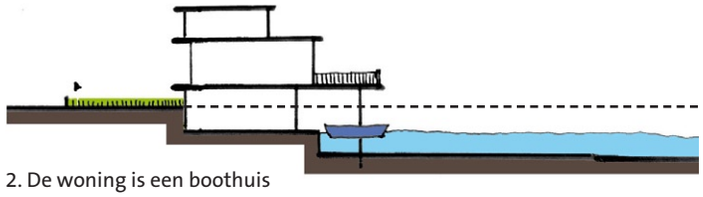
- Er komen minimaal 3 waterinhammen vanaf de Lage Vaart.
- Aan de waterrijke gebieden wordt gewoond.
- De manieren waarop aan het water wordt gewoond, verschilt per inham.
- De binnenhaven blijft openbaar toegankelijk

Flexibiliteit

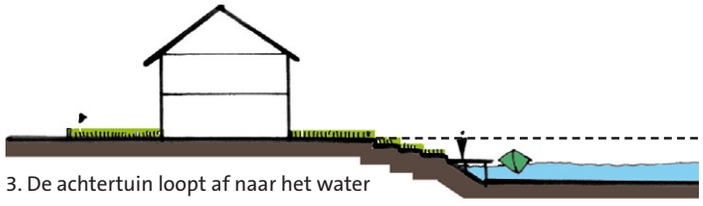
De exacte ligging en vormgeving van de inhammen kan nader worden bepaald. Ook de manier hoe de woningen aan het water komen te staan kan later worden uitgewerkt. Zo is het mogelijk het maaiveld te verlagen of het waterpeil op te zetten om de beleefbaarheid van het water te vergroten. Ook de wijze waarop de woningen van het water genieten kan variëren. Gedacht kan worden om zo de woningen direct aan het water te laten grenzen, de woningen een terras boven het water te geven of om de tuin geleidelijk naar het water af te laten trappen. De onderstaande schema's geven mogelijkheden weer. De exacte afstand tot het water zal later moeten worden bepaald.



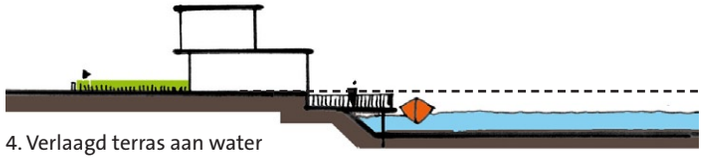
1. De oever aan de voorzijde trapt af naar het water



2. De woning is een boothuis



3. De achtertuin loopt af naar het water



4. Verlaagd terras aan water

1. Vrijstaande woningen langs het water
2. Appartementen langs het water
3. Uitgangspunten basiskaarten voor het waterwonen
4. Boothuis als woning
5. Woningen met een terras bij het water
6. Rijen langs het water



1. Impressie van één van de nieuwe waterinhammen met wonen direct aan het water.





1



2



3



4

De Parkstrook langs de Lage Vaart:
Wensbeeld, uitgangspunten basiskaarten en flexibiliteit

Wensbeeld

De openbare parkstrook maakt de groene route langs de Lage Vaart verder compleet. Het wensbeeld voor de parkstrook bestaat uit een groengebied met wandelpaden en zitplekken aan het water. De route kruist met bruggen de nieuwe watergebieden in het plan. De ruimte van het park wordt, net als in Dronten-West, duidelijk begrensd door de voor- en zijtuinen van de woningen. In het park kunnen enkele klein appartementen gebouwen opgenomen worden. Deze gebouwen hebben een beperkte buitenruimte en het parkeren is als vanzelfsprekend in het park opgenomen, bijvoorbeeld door verdiept of halfverdiept te parkeren.

Uitgangspunten Basiskaarten

- Langs de Lage Vaart wordt een parkstrook aangelegd.
- Het verkeer wordt beperkt tot de randen van de parkstrook
- Langs het water wordt een openbaar wandelpad aangelegd.
- Wonen in de parkstrook wordt geconcentreerd in gebouwen met kleine voetprint.

Flexibiliteit

De maximale breedte van de parkstrook ligt niet vast en ook de vorm en inrichting kan variëren.

1. Voorbeeld van een park langs het water
2. Uitgangspunten basiskaarten voor de parkstrook langs de Lage Vaart
3. Ligbanken langs het water
4. Voorbeeld van een tot restaurant ingerichte silo

Uitvoeringsprogramma

Deze structuurvisie dient niet gelezen te worden als een afgerond plan. De tijdsspanne waarover de herontwikkeling zal plaatsvinden maakt dat alleen al onmogelijk. Hoe het Hanzekwartier er uiteindelijk precies uit zal komen te zien zal afhangen van de invulling en uitwerking in de komende decennia. De structuurvisie kan wel gezien worden als een strategie voor het herontwikkelen van dit gebied. Een strategie die sturing en flexibiliteit combineert. Ook in dit uitvoeringsdeel van de structuurvisie is een lange tijdshorizon aan de orde. Het in tijd zetten van ontwikkelingen en daaraan gerelateerde projecten is in dat licht een globale activiteit. Wel is in dit uitvoeringsprogramma ingezoomd op wat de gemeente de eerst komende periode gaat doen.

Het is niet eenvoudig de ontwikkeling van het Hanzekwartier financieel haalbaar te maken. Met een flexibele strategie kan optimale afstemming tussen investeringen en opbrengsten bereikt worden. Opbrengsten worden benut voor de volgende investeringsopgave. Niet alles hoeft in één keer te worden ontwikkeld. Tussentijds kan de balans worden opgemaakt en eventueel de strategie worden aangepast aan de realiteit en de actualiteit. De gemeente richt zich bij deze investeringen primair op de herinrichting van de openbare ruimte, daarmee wordt de kwaliteitsambitie zoals die in deze visie staat ‘tastbaar’ en wordt de markt verleid om te investeren in de herstructurering.

uitvoeringsprogramma

programma per fase

projecten

bijlage kostenverhaal

Uitvoeringsprogramma

Inleiding – van visie naar uitvoering
Dit uitvoeringsprogramma van de structuurvisie Hanzekwartier vormt het handelingskader van de gemeente Dronten voor de ontwikkeling van het Hanzekwartier. Een herontwikkeling die komende 10-15 jaar zijn beslag zal krijgen.
Essentie van de structuurvisie vormt de transformatie van dit huidige sterk verouderde werkgebied naar een aantrekkelijk woon- en werkgebied tussen het nieuwe station en het centrum van Dronten. Hierbij zijn het tot ontwikkeling brengen van het stationsgebied, de loper van het station naar het centrum en het benutten van de haven en waterkant en groen voor het wonen en recreëren de belangrijke ruimtelijke veranderingen.

In dit uitvoeringsprogramma wordt inzicht gegeven hoe, waar en wanneer de opgaven die uit deze visie voortvloeien worden gerealiseerd. De opgaven worden beschreven in de afzonderlijke deelgebieden en daarbij behorende projecten. Waar nodig en mogelijk worden de projecten concreet beschreven en in tijd uitgezet. Daarnaast geeft de structuurvisie een beschrijving van bovenwijkse voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van het kostenverhaal Wro en vormt het een basis voor monitoring van de voortgang.

Flexibiliteit en sturing
Het begrip flexibiliteit vormt een belangrijk onderdeel van dit uitvoeringsprogramma. De flexibiliteit is om een aantal redenen aangebracht. Die redenen zijn hieronder omschreven.

• Flexibiliteit om in te spelen op initiatieven en kansen
De Nederlandse ruimtelijke ordening is gebaseerd op het coördineren van rivaliserende claims op de ruimte. Transformatie van werkgebieden naar woongebieden worden gerealiseerd en mede gefinancierd uit de druk op de schaarse ruimte. Flevoland is ontwikkeld om “nieuwe” ruimte te scheppen. In Dronten zou je dan ook kunnen spreken van een ontspannen markt of ‘onderdruk’. Daarmee is de gewenste transformatie niet vanzelfsprekend. We willen eigenlijk nieuwe druk creëren om de transformatie tot stand te brengen. In plaats van het bemiddelen en met regels beperken van initiatieven, is het nodig te stimuleren en te faciliteren. Deze ontwikkelingsstrategie is daarom flexibel en biedt ruimte om samen, interactief vorm te geven aan de transformatie.

• Flexibel om in te kunnen spelen op trends in de toekomst
De structuurvisie Hanzekwartier voorziet in de transformatie van een fors gebied. We weten nog niet wanneer die transformatie wordt afgerond. Het kan 10-15 jaar duren, maar misschien nog wel langer? In die tijd zal heel wat veranderen in de maatschappij. Er zullen nieuwe wensen leven, nieuwe technieken worden ontwikkeld, bestaande inzichten worden achterhaald en nieuwe inzichten zullen aan populariteit winnen. Deze structuurvisie biedt de flexibiliteit om op veranderende vraag van bijvoorbeeld appartementen naar kantoren of andersom in te spelen.

• Flexibiliteit en grip op de herontwikkeling
Het gebied wordt in delen, in fasen, ontwikkeld. In sommige delen zal de gemeente actief de ontwikkeling ter hand nemen. Op andere plekken hangt de herontwikkeling af van het particuliere initiatief. Als een bedrijf bijvoorbeeld voor een belangrijke investeringsbeslissing staat is er een ‘natuurlijk’ moment om te kijken of nieuwbouw elders en herontwikkelen van de oude locatie niet een betere mogelijkheid is. Uitgangspunt van de structuurvisie Hanzekwartier is dat de bestaande bedrijven vooralsnog de ruimte krijgen om

de huidige bedrijfsvoering door te zetten, maar tegelijkertijd ook verleid worden om het 'natuurlijke' moment vanuit de bedrijfsoptiek te benutten om verplaatsing en herontwikkeling te realiseren. Dat betekent wel dat er voor een langere periode sprake zal zijn van een mix van 'nieuw' getransformeerd gebied en bestaand gebruik. De consequentie daarvan is dat elke fase kwalitatief iets aan het gebied moet toevoegen en op zichzelf kan functioneren. Zo vormt ook in deze deelfasen het Hanzekwartier een aantrekkelijk gebied. Deze Ontwikkelingsstrategie is ook in dat opzicht flexibel en beheerst.

• Flexibiliteit en beheersing van kosten
Het is niet eenvoudig de ontwikkeling van het Hanzekwartier financieel haalbaar te maken. Met een flexibele strategie kan optimale afstemming tussen investeringen en opbrengsten bereikt worden. Gerealiseerde opbrengsten worden benut voor de volgende investeringsopgave. Niet alles hoeft in één keer te worden ontwikkeld. Tussentijds kan de balans worden opgemaakt en eventueel de strategie worden aangepast aan de realiteit en de actualiteit.

Flexibiliteit en sturing
De flexibiliteit betekent niet dat er geen sturing plaatsvindt. In deze structuurvisie is geen eindbeeld gepresenteerd. Deel 3 met de voorbeelduitwerking dient als inspiratie. Dat betekent dat de ambities en doelstellingen de meetlat vormen waaraan toekomstige plannen moeten voldoen en waarlangs het succes van de transformatie wordt afgemeten. Met het formuleren van de ambities leggen wij als initiërende overheidspartij nu vast, welke kwaliteiten wij nastreven. De structurering van het gebied zoals de structuurvisie deze in Deel 2 is vastgelegd vormt de onderlegger. Bij de herontwikkeling zal iedere fase hierop voortbouwen. De structuurvisie vormt als het ware de 'kapstok' waarop de herontwikkelingen worden opgehangen. De kapstok zorgt dat het geheel niet onsamenhangend wordt en dat ruimtelijke deelontwikkelingen meer zijn dan de som der delen.

Sturing vindt verder plaats doordat een aantal belangrijke onderdelen de gemeente zelf ter hand neemt. Daarmee laat de gemeente zien dat zij de herontwikkeling op gang wil brengen. Ook laat de gemeente met deze "eigen" uitvoeringen de kwaliteitsambitie zien die zij nastreeft. Met deze stappen wil de gemeente de markt stimuleren in te springen en herontwikkelingen te starten.

De overige gebieden zal de gemeente primair het initiatief aan de markt over laten. Daarbij speelt wel dat sommige delen eenvoudiger tot herontwikkeling te brengen zijn dan andere delen. De gemeentelijke medewerking aan particulier initiatief zal mede afhangen van de mate waarin de initiatiefnemer bijdraagt aan het geheel. Op grond van huidige inzichten zal er rekening moeten worden gehouden dat substantiële bijdragen nodig zijn om de totale grondexploitatie mogelijk te maken.

Bij het tot ontwikkeling brengen van de deelgebieden zal de gemeente het geëigende ruimtelijk instrumentarium kiezen. Het voornemen is om de structuurvisie voor het gehele gebied uit te werken in een bestemmingsplan met exploitatieplan. In dit plan zal het huidig (bedrijfsmatig) gebruik niet "wegbestemd" worden, wel zullen de uitbreidingsmogelijkheden (fysiek en milieutechnisch) voor de functies die de herontwikkeling niet steunen beperkt worden tot het huidig gebruik. Ontwikkelingen die passen bij de in de structuurvisie geschetste ambitie en waarover anterieur overeenstemming tussen de gemeente en betrokken initiatiefnemers bestaat zal via een projectprocedure danwel een bestemmingswijziging gefaciliteerd worden.

Programmering en tijd
De structuurvisie geeft de gewenste ontwikkeling van het Hanzekwartier weer. De opgaven die uit de structuurvisie voortkomen vallen te onderscheiden naar deelgebieden en daarbinnen samenhangende projecten. Het bewaken van deze samenhang is van groot belang om synergie tussen de deelgebieden en projecten te bewerkstelligen.

In het Hanzekwartier zijn de volgende deelgebieden te onderscheiden:
- De spoorzone
- De Loper (De Noord)
- De mogelijke (her)ontwikkelingen langs De Noord
- De dierenweide
- Herstructureringsgebied ten Noorden van de binnenhaven
- Herstructureringsgebied ten Zuiden van de binnenhaven

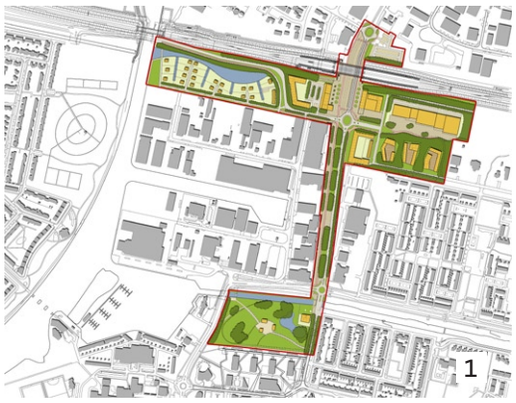
De primaire rol van de gemeente is om randvoorwaarden te scheppen om ontwikkelingen mogelijk te maken. Het gaat dan vooral om het 'aanbod' van ruimte en het bieden van een goede ontsluiting. Daarnaast is de vraag naar (het nieuwe) vastgoed een doorslaggevende factor. Het spreekt voor zich dat voortdurend op deze vraag - voortkomend uit economische ontwikkeling - moet worden ingespeeld. Bij de fasering en prioritering van de uit de structuurvisie voortvloeiende projecten en de precisering daarvan in de meerjaren Investeringsagenda zijn de volgende overwegingen/criteria van belang:
- Financiële haalbaarheid en risico's
- Afmaken en externe afspraken: waar wordt al aan gewerkt en is omkeren geen, of een lastige optie en waarover zijn al bindende afspraken met derden gemaakt
- Afspraken en andere omstandigheden: van meerdere plannen is bekend dat ze pas op langere termijn aan de orde kunnen zijn, omdat de huidige situatie of gemaakte afspraken directe ontwikkelingen onmogelijk maken
- Samenhang ontwikkelingen en (bestaande of nog aan te leggen) infrastructuur en andere aspecten zoals groen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen etc.
- Spreiding van de vraag naar vastgoed over de gemeente op basis van de behoefte aan/vraag naar types vastgoed
- Draagvlak, voorkeuren en keuzes bij de betrokken partijen en impact van een ruimtelijke ingreep
- De kwaliteit van de aanwezige bebouwing, de eigendomssituatie en gemeentelijk grondbeleid
- Milieutechnische aspecten

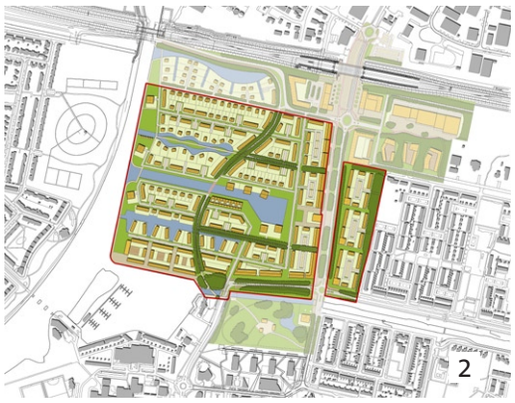
Bij het in de tijd zetten van stedelijke ontwikkelingen is de tijdshorizon die men kiest van groot belang. In deze structuurvisie, en ook in dit uitvoeringsdeel van de structuurvisie, is een lange termijnhorizon aan de orde. Het in de tijd zetten van ontwikkelingen en daaraan gerelateerde programma's en financiën is in dat licht een globale activiteit. Zo'n benadering is mogelijk omdat aan de vertaling van de structuurvisie naar projecten geen toedeling van middelen wordt gekoppeld.

Dit wordt samengevat in onderstaand tabel 'rolopvatting gemeente' :

aspecten deelgebied	**eigendom**	**grondexploitatie**	**hindercirkels**	**Kwaliteit gebouwen**	**Voorgestelde fasering en rol gemeente**
De spoorzone	Grotendeels gemeente en staat	positief	Waterzuivering verder Rekening houden met geluid	Geen gebouwen	Eerste fase en actief oppakken
De loper (aanleg infrastructuur)	Eigendom gemeente	Alleen kosten en geen baten	n.v.t.	n.v.t.	Eerste fase en samen met de spoorzone actief investeren
Ontwikkelingen langs De Noord	Eigendom derden en de corporatie	negatief	aanwezig	wisselend tot matig	Passieve/ facilite-rende rol van de gemeente
De Dierenweide	Eigendom gemeente	Neutraal moet uitgangspunt zijn	n.v.t.	n.v.t.	Eerste fase en actief oppakken
Gebied ten Noorden van de Binnenhaven	1/3 gemeente en 2/3 derden (deels erfpacht)	negatief	Ja	normaal	Passieve rol van de gemeente
Gebied ten Zuiden van de Binnenhaven	1/3 gemeente en 2/3 derden (deels erfpacht)	negatief	Ja	normaal	Passieve rol van de gemeente

tabel rolopvatting gemeente





1. Gebieden die om een actieve rol van de gemeente vragen
2. Gebieden waar de gemeente een passieve rol kan innemen

In ‘Programma per fase’ is een nadere uitwerking van dit programma gemaakt. Voor de kortere termijn (5 à 10 jaar) is bovenstaande benadering onvoldoende. Op die termijn zijn concrete beslissingen aan de orde waarbij de mogelijke programma’s en de financiële mogelijkheden worden gematcht. Ten behoeve van dat laatste proces is een investeringsagenda Hanzekwartier opgesteld, als externe adviseurs heeft bureau Rekenruimte hier een advies over opgesteld. In de investeringsagenda wordt voor de korte termijn aangegeven welke concrete middelen de gemeente Dronten gaat inzetten. De investeringsagenda Hanzekwartier wordt in beginsel elk jaar geactualiseerd en aangepast aan de ontwikkelingen die zich voordoen. Dit investeringsprogramma zal worden gekoppeld aan planning en controlcyclus van de gemeentelijke begroting. Hiermee is de bestuurlijke sturing en controle geborgd.

De structuurvisie vormt voor de opstelling van de investeringsagenda het uitgangspunt. Er is in beginsel geen licht tussen de investeringsagenda en de structuurvisie. Dit laat onverlet dat er spanningen optreden tussen de kortere en langere termijn. De investeringsagenda Hanzekwartier is gebaseerd op de huidige actuele, conjuncturele situatie waarin de gemeente voor de opgave staat om de ruimtelijke ambities en de reeds lopende projecten aan te laten sluiten op de financiële mogelijkheden en beperkingen. De structuurvisie is gebaseerd op langere termijn perspectief.

Grondbeleid en instrumentarium Wro Algemeen
Het actuele gemeentelijk grondbeleid is beschreven in de “Nota Grondbeleid; grond als basis voor regie” welke is vastgesteld door de gemeenteraad op 18-2-2010. Hierin kiest de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen voor het voeren van een faciliterend grondbeleid waarbij de gemeente haar regierol kan vervullen door het aangaan van een samenwerkingsverband met een marktpartij met eventueel een gezamenlijke grondexploitatie. Hoe de gemeente haar rol bij een integrale gebiedsontwikkeling invult hangt af van de specifieke situatie. De gemeente kan besluiten een locatie met een verliesgevende grondexploitatie te ontwikkelen (actief grondbeleid), indien zij een groot strategisch belang hecht aan de te ontwikkelen locatie. In het Hanzekwartier wordt met deze uitvoeringsstrategie invulling aan deze beleidslijn gegeven.

Kostenverhaal volgens de systematiek van de Wro
Hierboven is aangegeven dat de gemeente zowel actief als faciliterend grondbeleid voert. Feitelijk zien we dat de structuurvisie Hanzekwartier een aantal ontwikkelingen mogelijk maakt die voor de gehele dan wel grote gedeelten van de gemeente van belang zijn. Bij actief grondbeleid kan de gemeente de kosten voor voorzieningen in de uitgifteprijs van gronden verwerken. Bij faciliterend grondbeleid werkt dit anders, hiervoor biedt de Grondexploitatiewet, als onderdeel van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) instrumenten. Met de introductie van de Grondexploitatiewet is het voor gemeenten beter mogelijk geworden om bij wijziging van een ruimtelijk besluit en de realisatie van een particuliere ontwikkeling specifieke kosten te verhalen. Hieronder vallen kosten voor openbare voorzieningen, ruimtelijke ontwikkelingen, bovenplanse verevening en planontwikkelingskosten. In een anterieure overeenkomst kan hierover in vrijheid een groot aantal afspraken worden gemaakt, met het exploitatieplan moet aan bepaalde specifieke vereisten worden voldaan. Het is voor de gemeente van belang vooraf vast te stellen op welke wijze ze van plan is deze kosten te verhalen.

De kosten omtrent ruimtelijke ontwikkelingen zijn onder te verdelen naar schaalniveau. Het schaalniveau is bepalend

voor de wijze waarop (met een anterieure overeenkomst of middels het exploitatieplan) de kosten verhaald kunnen worden. De onderscheiden schaalniveau's zijn:

- Werken, maatregelen en voorzieningen binnen de begrenzing van het exploitatiegebied uitsluitend ten dienste van dat exploitatiegebied *(binnenplans)*
- Werken, maatregelen en voorzieningen binnen of buiten het exploitatiegebied, die van belang zijn voor het exploitatiegebied of voor het exploitatiegebied en één of meer exploitatiegebieden of bestaande wijken buiten het exploitatiegebied *(bovenwijks)*
- Ruimtelijke ontwikkelingen buiten het exploitatiegebied, en verevening van verliesgevende ontwikkelingen buiten het exploitatiegebied *(ruimtelijke ontwikkelingen en bovenplanse verevening)*

Het soort kosten voor voorzieningen dat afdwingbaar verhaald kan worden is beperkt. De lijst toegestane kosten is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
In het Hanzekwartier worden de volgende bovenwijkse voorzieningen gerealiseerd, hierbij gaat het voornamelijk om voorzieningen in de vorm van infrastructuur:

- P+R terrein; komt ten goede aan de gehele gemeente en regio (Bro 6.2.5 lid h)
- Stationsplein; idem (Bro 6.2.5 lid c)
- Loper station-centrum inclusief beëindiging in dierenpark e.o.; komt ten goede aan gehele gemeente en in het bijzonder centrum en Hanzekwartier (Bro 6.2.5 lid c)
- De slinger, als langzaamverkeerroute door het plangebied (Bro 6.2.5 lid c en e)
- Boulevard; komt ten goede aan de belevingswaarde van het omliggende gebied en het Hanzekwartier (Bro 6.2.5 lid c)

Voor de realisatie van deze onderdelen kan mede aanspraak gemaakt worden op financiering uit het fonds Bovenwijks. Deze kosten zijn ook op basis van de criteria *profijt, proportionaliteit*, en *toerekenbaarheid* te verdelen over de verschillende gebieden die ontwikkeld worden. Op deze basis kan bij een particuliere ontwikkeling een anterieure overeenkomst worden gesloten, of indien geen anterieure overeenkomst wordt gesloten, een bestemmingsplan met exploitatieplan opgesteld.

Op dit moment zijn de mogelijkheden voor bovenplanse verevening en bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen niet mogelijk gezien het beperkte plangebied van deze structuurvisie. Anders geformuleerd, de gebieden die profiteren van de ontwikkeling van het Hanzekwartier en derhalve zouden dienen bij te dragen aan de herontwikkeling liggen ruimtelijk buiten de gebiedscontour van deze structuurvisie. Er wordt gewerkt aan een structuurvisie voor de gehele gemeente en samen met de structuurvisie Hanzekwartier worden dan de mogelijkheden van bovenplanse verevening en bijdragen uitgewerkt. Zolang dit niet het geval is zal in iedergeval binnen de kaders van deze structuurvisie waar mogelijk voor deze onderdelen binnenplanse danwel bovenwijkse kostenverevening toegepast worden.
In de bijlage Kostenverhaal wordt verder ingegaan op het kostenverhaal conform de Wro in combinatie met een structuurvisie.

Programma per fase

De structuurvisie Hanzekwartier is opgesteld voor de lange termijn. Het programma is uitgewerkt binnen de huidige actuele situatie waarin de gemeente voor de opgave staat om de ruimtelijke ambities en de reeds lopende projecten aan te laten sluiten op de financiële mogelijkheden en beperkingen. Heroverwegingsoperaties op gemeentelijk niveau kunnen betekenen dat een voorspoedige realisatie van de structuurvisie op achterstand komt. Anderzijds is het ook zo dat bijvoorbeeld het aantrekken van de economie een versnelling zal betekenen. Bij de behandeling van het programma en de fasering dient de beschreven flexibiliteit en sturing in gedachten gehouden te worden.

De ontwikkeling van het Hanzekwartier zal meerdere jaren in beslag nemen. Belangrijk bij de ontwikkeling die meerdere jaren beslaat is dat het bestaande gebied kan door functioneren terwijl het nieuwe deel ontwikkeld wordt. Daarnaast zal het nieuw ontwikkelde deel een op zichzelf afgerond geheel moeten vormen, de nieuwe te ontwikkelen kwaliteiten van het gebied zichtbaar maken als impuls kunnen dienen voor de ontwikkeling van de daaropvolgende gebieden. In het Hanzekwartier zijn de volgende deelgebieden te onderscheiden:

- De spoorzone
- De Loper (De Noord)
- De herontwikkelingen langs De Noord
- De dierenweide
- De herstructurering (Noordzijde van de Binnenhaven en Zuidzijde van de Binnenhaven)

Spoorzone
De spoorzone kent de volgende projecten:
- Stationsplein
- Scholenzone
- P+R terrein
- Appartementen/kantoren
- Wonen

Langs het spoor blijft het groene karakter van de spoorzone in stand, bebouwing van woningen, kantoren en de scholenzone vindt plaats in de vorm van losse volumes in het groen. Het stationsplein, als belangrijke openbare ruimte, wordt ingericht als plek waar reizigers prettig kunnen worden ontvangen en verblijven. De scholenzone wordt als groene campus ingericht.

De Loper (De Noord)
Een belangrijke ontwikkeling wordt gevormd door de nieuwe inrichting van de openbare ruimte van De Noord: De Loper. Deze loper verbindt het stationsgebied met het centrum van Dronten en maakt de door de gemeente gewenste kwaliteitsambitie zichtbaar. De realisatie van de loper zal in gedeelten plaatsvinden en is afhankelijk van de financiële kasstromen en de voortgang van de transformatie van de aanliggende bebouwing

De herontwikkelingen langs De Noord
Om aan te geven dat het centrum wordt bereikt, wordt de bebouwing langs De Noord loper naar het centrum versmald aangelegd. Langs de westzijde van De Noord komt een mix van kleinschalige voorzieningen en wonen op de verdiepingen. De Handelsweg zal de bedrijfsontsluiting en de ontsluiting van de achterliggende woongebieden verzorgen. De bebouwing aan de oostzijde van de loper bestaat uit woningbouw.

De dierenweide
De dierenweide vormt een belangrijke groene plek waar de verschillende routes samenkomen. De loper langs De Noord vindt hier zijn beëindiging ondersteund door een nieuw appartementencomplex. Met de slinger langs de dierenweide wordt niet alleen een functionele verbinding tussen de nieuwe woongebieden en het centrum gerealiseerd maar ontstaat tevens een aanhaking van dit bijzondere gebied aan de groene long in het herstructureringsgebied.

De herstructurering (Noordzijde van de Binnenhaven en Zuidzijde van de Binnenhaven)
Dit betreft de daadwerkelijke transformatie gebieden van werken in wonen. Hierbinnen zijn de volgende projecten onderscheiden:
- De waterrand inclusief insteken
- Het woongebied
- De Boulevard

De waterrand met enkele inhammen zorgen voor een afwisselend patroon in De Vaart. De inhammen vormen een verbinding tussen de woningbouw en het water met een meer privé karakter. De slinger vormt een groene langzaamverkeer verbinding door De Vaart.

De bebouwing aan de boulevard komt langs een heldere rooilijn te staan om het accent op de silotoren van Agrifirm te bewaren. De binnenhaven heeft een openbaar karakter. Langs Het Gangboord is ruimte voor bebouwing van woningen, kleinschalige voorzieningen en kantoren. Langs de boulevard wordt gekozen voor wonen op de verdieping met een mix van kleinschalige voorzieningen. De boulevard vormt een belangrijke verblijfsplek door de ligging op het zuiden. Op de kop van de boulevard is ruimte voor bijzondere functies, in de vorm van leisure.

Projecten

Overzicht projecten per deelgebied
De getallen zijn indicatief en gebaseerd op verkenningen op basis van de voorbeelduitwerking en hebben derhalve een indicatief karakter

Nr.	Onderwerp	Inhoud	Wie	Wanneer
1. Deelgebied “Spoorzone”	Woningbouw	311 stuks – 145 m2	Markt	
	Stationsplein	Aanleg en inrichting openbare ruimte	Gemeente	12-12-‘12
	Parkeervoorzieningen	Aanleg parkeervoorzieningen	Gemeente	12-12-‘12
	Scholen (Ichthus, Almere college)	Bouw	Schoolbestuur	Schooljaar 2013/ 2014
	ROC	Bouw	Markt	
2. Deelgebied “De Loper (De Noord)”	De loper	Aanleg en inrichting openbare ruimt	Gemeente	2013-2016
3. Deelgebied “De herontwikkelingen langs De Noord”	Woningbouw – oostgevel en westgevel	140 stuks -113 m2	Markt / OFW	
4. Deelgebied “Dieren-weide e.o.”	Appartementengebouw	20 stuks	Markt / OFW	
	Dierenweide	Herinrichting	Vereniging/Ge-meente	2013
	Langzaamverkeerroute	Aanleg en herinrichting	Gemeente	2013
5. Deelgebieden “Herstructurering ten Noorden en Zuiden van de binnenhaven”	Woningbouw	315 stuks	Markt	
	Waterrand	Aanleg en inrichting	Gemeente	
	De boulevard	Aanleg en inrichting	Gemeente	2013-2018

Gemeentelijke ontwikkelingsstrategie
Veel deelgebieden kennen op dit moment een negatief resultaat. Voor een belangrijk deel heeft dit te maken met de inschatting van de verwervingskosten en de daarmee samenhangende bedrijfsverplaatsing dan wel -beëindiging. De gemeente kiest daarom voor de strategie om slechts een beperkt aantal delen uit de structuurvisie nu zelf actief tot herontwikkeling te brengen. Mogelijk komt in de toekomst bedrijfsverplaatsing dan wel -beëindiging uit in de eigen bedrijfsvoeringcyclus van het bedrijf en is herontwikkeling dan tegen aantrekkelijkere condities mogelijk. Ook kunnen er wellicht in de toekomst subsidiegelden of andere extra financieringsstromen beschikbaar komen. De gemeente springt niet verder dan haar (financiële) polsstok op dit moment lang is en past haar ontwikkelingsstrategie aan op de nu beschikbare middelen. Concreet betekent dat:

- De gemeente actief de spoorzone (deelgebied 1) tot ontwikkeling brengt. In dit deelgebied betreffen de parkeervoorziening en het stationsplein voorzieningen die voor geheel Dronten en zelfs daarbuiten zullen functioneren en dan ook vanuit die eigen functie een externe financiering kennen. De rest van de spoorzone zal een positief resultaat kennen. Op dit moment ligt de verwachting tussen de 2,5 en 5 mln euro. Daarmee is dit gebied voor de gemeente de economische start en bron om investeringen en herontwikkeling elders in het Hanzekwartier mogelijk te maken. Er is hier rekening mee gehouden dat het stationsplein op andere wijze wordt gefinancierd.

- Het resultaat van de spoorzone wordt benut om delen van de “loper” te realiseren. Het realiseren van de loper is zo dicht mogelijk tegen het moment van open gaan van het station gepland. Daarmee realiseert de gemeente een snelle inbedding van het station in het stedelijk weefsel van de Dronten. Gelet op de brede functie van de loper en de wens om de kwaliteitsambitie met deze loper zichtbaar te maken is het voorstelbaar dat de gemeente naast de in het eerste deelgebied te genereren middelen voor de loper ook extra (verkeers-) budgetten inzet. De beperking hierbij is het respecteren van de huidige bedrijvigheid. Uitgewerkt zal worden welke delen zinvol te herinrichten zijn met in acht neming van de bereikbaarheid van de huidige bedrijven aan De Noord.

- De herontwikkeling van de beide zijden van de loper zijn globaal verkend en laten nu een negatieve grondexploitatie zien. Dit wordt vooral veroorzaakt door de te verwachten hoge verwervingskosten (mede gezien de kwaliteit van de aanwezige opstallen). Deze hoge verwervingskosten kunnen nu niet terugverdiend worden door de grondopbrengsten van nieuwe functies. Op langere termijn (over vijf tot tien jaar) zal bij de huidige eigenaren de mogelijkheid van herontwikkeling prominenter in beeld komen en door afschrijving waarschijnlijk ook in financiële zin beter haalbaar zijn. De gemeente zal in dit deelgebied voor een impuls zorgen door de investering in het openbaar gebied

- De loper vindt zijn beëindiging in het groene kwartier. Doordat de herinrichting van de dierenweide al in de gemeentelijke plannen is opgenomen voor 2011 wordt ook hier de route station-centrum op het gewenste kwaliteitsniveau gebracht.

- De boulevard in het havenkwartier in combinatie met de langzaamverkeersroute betreffen het volgende gemeentelijke speerpunt. Door hier zodra er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn te starten met de herontwikkeling wordt de meerwaarde van de herontwikkeling van het Hanzekwartier tastbaar.

- De overige transformaties betreffen primair marktinitiatieven. Wellicht zal de gemeente in de toekomst voor sommige specifieke plekken en projecten vanuit strategisch oogpunt over gaan naar een actieve rol, maar op dit moment zijn hiertoe geen middelen gereserveerd. Een actieve herontwikkeling is gezien het passieve grondbeleid van de gemeente en de huidige inschatting van een negatieve grondexploitatie nu niet haalbaar. Op langere termijn zal dit gebied tot ontwikkeling komen. Interesse uit de markt of subsidies kunnen de haalbaarheid vergroten.

Investeringsprogramma Hanzekwartier
De uit de structuurvisie voortkomende projecten worden voor zover zij betrekking hebben op gemeentelijke investeringen uitgewerkt in een investeringsprogramma. Dit programma wordt jaarlijks parallel met de gemeentebegroting jaarlijks vastgesteld en waar nodig in de gemeentebegroting verwerkt.

Bijlage kostenverhaal

Inleiding
Op 1 juli 2008 is de Grondexploitatiewet (Grexwet) geïntroduceerd als onderdeel van de gelijktijdig gewijzigde Wet op de Ruimtelijke Ordening. De Grexwet is geïntroduceerd om bij ruimtelijke ontwikkelingen te zorgen voor een betere samenwerking tussen betrokken partijen. Hiervoor biedt de Grexwet instrumenten, de anterieure overeenkomst, het exploitatieplan en de posterieure overeenkomst, die het handelen van de partijen kan structureren. Daarnaast vormen deze instrumenten voor de overheid een middel om meer eisen te kunnen stellen aan ruimtelijke ontwikkelingen die door andere partijen dan zijzelf worden uitgevoerd. Hieronder wordt ingegaan op de mogelijkheden die de Grexwet hiervoor biedt en de rol van een structuurvisie.

Anterieure overeenkomst, exploitatieplan en posterieure overeenkomst
De Grexwet biedt voor deze samenwerking drie instrumenten: de anterieure overeenkomst, het exploitatieplan en de posterieure overeenkomst. Deze instrumenten bieden de betrokken partijen de mogelijkheid inhoudelijke en financiele afspraken maken over het ruimtelijk project. Dit kunnen bijvoorbeeld afspraken zijn over de bouw van sociale woningen, de fasering van de bouw en de verdeling van kosten over de betrokken partijen. Voor de gemeente komt kostenverdeling vaak neer op een vergoeding voor onder andere plantontwikkeling en aanleg van openbare voorzieningen. Dit wordt daarom ook kostenverhaal genoemd.

In de anterieure overeenkomst kan de gemeente met een andere partij in vrijheid afspraken maken over inhoudelijke en financiële zaken van het project. De anterieure overeenkomst dient gesloten te worden voor een bestemmingsplan vastgesteld wordt. Het voordeel van de anterieure overeenkomst is dat partijen vrijheid hebben wat betreft de afspraken die ze met elkaar maken.

Volgens de Grexwet moet het kostenverhaal bij vaststelling van een bestemmingsplan verzekerd zijn. Indien het de partijen niet lukt een anterieure overeenkomst te sluiten moet daarom tegelijk met vaststelling van het bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld.

In het exploitatieplan wordt een berekening van de kosten en opbrengsten van het project gemaakt en een verdeling van kosten over de betrokkenen. Daarnaast kunnen in het exploitatieplan randvoorwaarden van het project worden opgesteld. De bijdrage in kosten wordt berekend naar opbrengstpotentie die een partij heeft. Partijen kunnen maximaal de hoogte van hun opbrengsten bijdragen (dit wordt macroaftopping genoemd); de gemeente kan dus een bijdrage in kosten vragen tot het punt waarbij dit tot verliezen leidt voor de betreffende partij. Ook de bijdrage in planontwikkelingskosten zijn beperkt (dit wordt microaftopping genoemd). Om dit maximum te berekenen is een rekenmodel in ontwikkeling, de plankostenscan. Kosten voor voorzieningen die mee worden genomen moeten voorkomen op de kostensoortenlijst van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en moeten worden getoetst aan de criteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid. Op basis van deze drie criteria worden de kosten toegedeeld aan de afzonderlijke betrokkenen. Deze voorwaarden maken het exploitatieplan dus minder flexibel dan een anterieure overeenkomst.

Na vaststelling van het bestemmingsplan en het exploitatieplan kan nog een posterieure overeenkomst worden gesloten. Hierin kunnen, binnen de kaders van het exploitatieplan, afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over de termijnen van betaling van de bijdrage.

Hieronder wordt verder ingegaan op de diverse kostensoorten en de wijze waarop deze middels de Grondexploitatiewet en een structuurvisie verhaald kunnen worden.

Kostensoorten:

Bovenwijkse voorzieningen
Bovenwijkse voorzieningen zijn voorzieningen die niet alleen voordelen meebrengen voor het nieuw te ontwikkelen gebied, maar ook voor omliggende wijken. Aangezien het niet zou stroken om de kosten slechts voor het plangebied te laten komen, wordt in een Nota Bovenwijkse Voorzieningen uiteengezet hoe de kosten verhaald kunnen worden op nabijgelegen of overige gebate gebieden. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om geprojecteerde voorzieningen ook financieel haalbaar te maken. De betaling van kosten aan bovenwijkse voorzieningen kunnen worden afgedwongen met een exploitatieplan. Dit moet in overeenstemming zijn met de drie, in de Grondexploitatiewet opgenomen, criteria (profijt, causaliteit, proportionaliteit).

Bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen
Ruimtelijke ontwikkelingen komen niet voor op de lijst voor voorzieningen zoals deze voor bovenwijkse voorzieningen wel is opgenomen in het Bro. Onder ruimtelijke ontwikkelingen kan bijvoorbeeld een groen-, waterberging- of recreatiegebied vallen. Omdat de aanwezigheid op de voorzieningenlijst in het Bro een vereiste is voor kostenverhaal middels het exploitatieplan kan een bijdrage aan deze kosten niet worden afgedwongen. Deze kosten kunnen niet worden opgenomen in een exploitatieplan, een wettelijke definitie ontbreekt dus voor wat betreft het soort kosten dat valt onder een bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast zal het in sommige gevallen lastig zijn een onderbouwing te vinden voor deze kosten ten aanzien van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. Dit maakt de afdwingbaarheid van deze kosten in dat geval onmogelijk. Volgens de wet is het wel mogelijk de kosten van deze ruimtelijke ontwikkelingen te verhalen (Art. 6.24 Wro). Dit kan, mits deze ontwikkeling beschreven is in een structuurvisie, middels een anterieure overeenkomst. In de structuurvisie dient de samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen hierbij aangegeven te worden. Daarnaast dient hiervoor een fonds worden ingericht en beschreven te worden welke bijdrage hierbij gerekend wordt. Door de gemeente moet hierbij worden voldaan aan de beginselen van redelijkheid en billijkheid. Vervolgens kan bij nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente een bijdrage worden afgesproken aan het fonds voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien deze structuurvisie een beperkt gedeelte van het grondgebied van Dronten bestrijkt verdient het de aanbeveling dit in een structuurvisie voor het gehele gemeentelijk grondgebied mee te nemen.

Bovenplanse verevening
Bovenplanse verevening houdt in de verevening van winsten en verliezen tussen afzonderlijke te ontwikkelen locaties. Net als bij ruimtelijke ontwikkelingen mist een definitie van het begrip bovenplanse verevening in de wet. De afdwingbaarheid van de bijdragen aan bovenplanse kosten is dus eveneens lastig. Bovenplanse kosten kunnen wel als vorm van ruimtelijke ontwikkeling opgenomen worden in een structuurvisie en op dezelfde wijze middels een anterieure overeenkomst worden verhaald. Hierbij dient, net als voor het verkrijgen van bijdragen voor ruimtelijke ontwikkelingen, een fonds worden opgericht. In een structuurvisie zal aan moeten worden gegeven wat de ruimtelijke en functionele samenhang is tussen de locaties waar de verevening op van toepassing is. Ook hierbij geldt dat vanwege de beperkte reikwijdte van de structuurvisie deze kosten nu niet worden meegenomen.