

Planstudie IJsseldelta-Zuid

deelproduct 13: Ruimtelijke Visie

Definitief rapport, 17 augustus 2012



Tauw



Planstudie IJsseldelta-Zuid

deelproduct 13: **Ruimtelijke Visie**

Definitief rapport, 17 augustus 2012



H+N+S Landschapsarchitecten

Soesterweg 300, 3812 BH Amersfoort

Postbus 1603, 3800 BP Amersfoort

T 033 432 80 36 ■ F 033 432 28 20

E mail@hnsland.nl ■ W www.hnsland.nl

INHOUD

INLEIDING	7
1. GEBIEDSTYPEN EN KWALITEITSAMBITIES	15
2. OUD LAND, NIEUW LAND EN DE RANDMEREN	25
3. KAARTBEELD KENMERKEN EN KWALITEITEN PROJECTGEBIED	27
4. BOUWSTENEN VOOR HET ONTWERP	29
5. HOOGSTE NIVEAU: BYPASS ALS FENOMEEN	33
6. MIDDENNIVEAU: LIGGING VAN DE BYPASS	35
7. LAAGSTE NIVEAU: BYPASSRUIMTE	39
8. BESTAANDE EN NIEUWE GEBIEDSKWALITEITEN IN HET PLAN	45
BIJLAGEN	
HANDREIKING RUIMTELIJKE KWALITEIT IJSSEL	51
ONTWIKKELINGSBEELDEN IJSSELDELTA IN DE TIJD	55

INLEIDING

Programma IJsseldelta

Het Programma IJsseldelta behelst een integrale gebiedsontwikkeling in het stedelijk netwerk Zwolle - Kampen. Het Programma IJsseldelta bestaat uit twee deelprogramma's IJsseldelta-Noord voor de versterking van het Nationaal Landschap en IJsseldelta-Zuid met als doel de integrale stedelijke ontwikkeling van Kampen in combinatie met hoogwaterbescherming. IJsseldelta-Zuid ligt in het gebied tussen Kampen, de IJssel en het Drontermeer (Afbeelding links).

Masterplan IJsseldelta-Zuid

Voor de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid is in het najaar van 2006 het 'Masterplan Veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta Zuid' vastgesteld door de gemeenteraden van Kampen en Zwolle, Provinciale Staten van Overijssel en het Algemeen Bestuur van Waterschap Groot Salland. De gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid is als voorbeeldproject opgenomen in de Nota Ruimte. Belangrijke onderdelen van het Masterplan zijn de aanleg van een bypass tussen de IJssel en het Drontermeer en woningbouwontwikkeling ten zuiden en ten

westen van Kampen. De bypass is een van de benodigde maatregelen in de benedenloop van de IJssel om de verwachte hogere rivierafvoeren in de toekomst veilig te kunnen verwerken. In de in 2008 door Provinciale Staten van Overijssel vastgestelde partiële herziening van het Streekplan Overijssel 2000+ is de ontwikkeling van woningbouw ten westen van Kampen tot 2020 beperkt tot een tussen de Hanzelijn en bypass gelegen locatie van 1.300 woningen. Dit wordt een waterrijk woonmilieu, dat gedeeltelijk op een klimaatdijk wordt gebouwd. In de bypass en de daaraan grenzende Onderdijkse Waard wordt ruim 400 hectare nieuwe natuur gerealiseerd. Daardoor ontstaat een ecologische verbinding tussen de IJsseluiteerwaarden en de Veluwerandmeren. Ook het verbeteren van de toeristisch-recreatieve infrastructuur is een doel van de gebiedsontwikkeling. Andere projecten in het Programma IJsseldelta-Zuid zijn de inpassing van de Hanzelijn (spoor), de ontwikkeling van de stationslocatie Kampen-Zuid, de verbreding van de N50 en capaciteitsuitbreiding van de N307 en de versterking van de agrarische structuur.

Op 28 januari 2008 heeft de stuurgroep "Gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid" Gedeputeerde Staten van Overijssel en Flevoland

geadviseerd als voorkeursalternatief te kiezen voor een bypass die in open verbinding staat met het Vossemeer. Dit voorkeursalternatief wordt gekenmerkt door 'hoog dynamische' natuur met een grote peildynamiek door de invloed van peilfluctuaties in het Vossemeer op de bypass. Op 9 november 2009 heeft de stuurgroep besloten het gekozen voorkeursalternatief voor het SNIP3 besluit verder uit te werken zonder stormkering bij Roggebot.

De bypass Kampen is als concreet omschreven project opgenomen in het Nationaal Waterplan.

Gefaseerde uitvoering

Medio 2009 heeft de regio aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat voorgesteld de uitvoering van IJsseldelta-Zuid in twee fasen te splitsen en in fase I de uitvoering te combineren met het Ruimte voor de Rivierproject Zomerbedverlaging Beneden-IJssel. Dit voorstel is uitgewerkt in een business case op grond waarvan het kabinet op 4 september 2009 heeft besloten €167 miljoen te reserveren voor de gefaseerde uitvoering en €22,4 miljoen uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar te stellen voor de gebiedsontwikkeling. Per brief d.d. 5 oktober 2009 heeft de staatssecretaris van V&W ge-

meld dat, aanvullend op de in de PKB Ruimte voor de Rivier beschikbare €46 miljoen voor de zomerbedverlaging, €167 miljoen wordt gereserveerd voor de aanleg van de hoogwatergeul bij Kampen. De bijdrage uit het Nota Ruimte budget is vastgelegd in een door de minister van VROM d.d. 31 december 2009 afgegeven beschikking. In de gefaseerde uitvoering wordt in de eerste fase de zomerbedverlaging uitgevoerd in combinatie met de inrichting van het bypassgebied. In de periode 2021 – 2025 worden een aantal kunstwerken gebouwd voor het via de bypass vanaf 2025 kunnen afvoeren van hoogwaterpieken op de IJssel.

Bestuursovereenkomst

Op 15 februari 2010 is als vervolg op het kabinetbesluit een Bestuursovereenkomst afgesloten tussen het Rijk, de provincies Overijssel en Flevoland, de gemeenten Kampen, Zwolle, Dronten en Oldenbroek, de waterschappen Groot Salland en Zuiderzeeland, evenals Staatsbosbeheer. In deze overeenkomst zijn onder andere de gereserveerde financiële bijdragen van Rijk, provincie Overijssel en gemeente Kampen vastgelegd. Ook is hierin opgenomen dat de provincie Overijssel ter voorbereiding van de Projectbeslissing (SNIP 3 besluit) de adviesnota voor de bypass Kampen laat uitwerken en Rijkswaterstaat die voor de zomerbedverlaging.

Verandering project-scope in 2011

De Ruimte voor de Rivier maatregel 'Zomerbedverlaging Beneden-IJssel' voorzorg in het over 22 kilometer verdiepen van de IJssel met gemiddeld 1,7 meter. Najaar 2011 is geconcludeerd dat heroverweging van dit project nodig is als gevolg van de negatieve effecten op onder andere de drinkwaterwinning bij Zwolle. Op 26 september 2011 is door de Bestuurlijke Begeleidingscommissie Zomerbedverlaging en de Stuurgroep IJsseldelta-Zuid aan de staatssecretaris van I&M geadviseerd om een verkorte zomerbedverlaging (7 in plaats van 22 kilometer) te combineren met een versnelde, gedeeltelijke inzet van de bypass voor het afvoeren van de uiterste hoogwaterpieken (>15.500 m³/s) op de IJssel. Op basis van in het najaar van 2011 uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken is geconcludeerd, dat via het huidige Roggebotsluis complex, met een aantal aanpassingen, bij maatgevende rivierafvoeren en een eenmaal per jaar storm, 220 m³/s kan worden afgevoerd. Op 2 december 2011 zijn de conclusies van de haalbaarheidsonderzoeken door de Bestuurlijke Begeleidingscommissie Zomerbedverlaging en de Stuurgroep IJsseldelta-Zuid vastgesteld en is de staatssecretaris van I&M voorgesteld de plannen voor de verkorte zomerbedverlaging in combinatie met een versnelde, beperkte inzet van de bypass uit te werken voor het SNIP 3 besluit.

Het voorliggende document is een van de hiervoor opgestelde producten.

De onderscheiden projectfasen

De uitvoering van de bypass blijft ondanks deze scopewijziging in twee fases gesplitst, met een doorkijk naar een derde fase. Voor de versnelde inzet van de bypass moeten wel een aantal aanvankelijk in fase 2 te bouwen kunstwerken in fase 1 worden gebouwd.

De fasen kenmerken zich na de scopewijzigingen als volgt:

Fase 1

Voor fase 1 (operationeel tussen begin 2017 t/m 2025) start de uitvoering in 2014. In 2017 is de bypass geschikt om te worden ingezet bij extreem hoge rivierafvoeren (>15.500 m³/s). In de uitvoering voor fase 1 vindt al het groot grondverzet plaats. Voorzien is in de aanleg van de totale inrichting en de bypassdijken (exclusief Drontermeerdijk), vervanging van de Nieuwendijk door een viaduct, nieuwe natuur, de toeristisch recreatieve voorzieningen (waaronder de vaargeul en recreatiesluis in de IJsseldijk), het inlaatwerk, een kering met twee keersluizen ten zuiden van het eiland Reeve en beschermingsmaatregelen bij de Roggebotsluis. Door de aanleg van de recreatiesluis kan de bypass in fase 1 als vaarroute voor recreatievaart worden ge-

bruikt. Uitgangspunt is een robuust en flexibel ontwerp, dat ruimte biedt om in te spelen op toekomstige beleidsontwikkelingen en reeds op een veilige wijze een bijdrage levert aan de korte termijn Ruimte voor de Rivier taakstelling bij Zwolle.

Voor de versnelde inzet van de bypass moeten de aanvankelijk voor fase 2 te bouwen inlaat en een kering ten zuiden van het eiland Reeve al in fase 1 worden gebouwd. Gebruik makend van het huidige Roggebotcomplex kan in fase 1 maximaal circa 220 m³/s worden afgevoerd bij een maatgevende afvoer die samenvalt met een eenmaal per jaar stormsituatie of een verhoogd peil op Vossemeer door neerslag of IJsselafvoer (NAP+0,6 m). De afvoer van circa 220 m³/s door de bypass veroorzaakt circa 12,8 cm waterstandsval bij Zwolle bij de maatgevende afvoer (16.655 m³/s). Bij een lagere waterstand dan NAP+0,6 m op het Vossemeer kan desgewenst een groter volume via de bypass worden afgevoerd, mits het waterpeil bij Roggebotsluis niet het peil van NAP+1,7 m overschrijdt.

De bypass moet in fase 1 pas als uiterste maatregel worden ingezet (kans 1/1100 per jaar). Voor de afvoer via de huidige Roggebotsluis en de spuikoker in de Roggebotkering worden beschermende voorzieningen aangebracht. Ook zijn voorzieningen nodig om de waterkerende functie te borgen, nadat de sluis is gebruikt om te spuien.

De inlaat is loodrecht op de stroomrichting van het in te laten water gepositioneerd. Dat vergt een verlegging van de IJsseldijk in westelijke richting. Bij een extreme afvoersituatie (> 15.500 m³/s) op de IJssel worden twee dynamische schuiven in het inlaatwerk geopend, waarmee de hoeveelheid in te laten water kan worden geregeld. De bypass is in fase 1 nog afgesloten van het IJsselmeer door de kering in de Roggebotsluis, maar staat onder dagelijkse omstandigheden in open verbinding met het Drontermeer. Om bij de afvoer van IJsselwater of bij opstuwning bij storm uitwisseling tussen IJsselwater en het Drontermeer en afvoer via de Veluwerandmeren te blokkeren wordt een kering gebouwd ten zuiden van het eiland Reeve. In deze kering zijn twee keersluizen opgenomen. Een keersluis ter plaatse van het noordelijk sluishoofd voor de in fase 2 te bouwen nieuwe Roggebotsluis en een keersluis ter plaatse van een in fase 2 te bouwen spuivoorziening. Door de aanleg van twee keersluizen in de Reevedam wordt de belemmering voor de scheepvaart op de route Drontermeer-Vossemeer zoveel mogelijk gereduceerd en een nautisch veilige oplossing nagestreefd.

Fase 2

Voor fase 2 (operationeel vanaf 2025 t/m 2065) is rekening gehouden met een opzet van het winterstreefpeil van het IJsselmeer met 23 cm in 2100. De bypass zal in fase 2 ingezet (kunnen) worden voor de afvoer

van maximaal circa 730 m³/s bij een 1/2000 jaar hoogwater op de IJssel. In fase 2 zal deze afvoer via de bypass minimaal 30 cm waterstandsval nabij Zwolle veroorzaken bij een maatgevende afvoer (16.655 m³/s). Voor fase 2 is de uitvoering in de periode 2021 t/m 2024 gepland. Bij de inlaat zijn een aantal kleinere aanpassingen nodig, waaronder de aanleg van een migratiegeul. De bypass staat in fase 2 in open verbinding met het Vossemeer door verwijdering van de kering bij Roggebot. Deze wordt vervangen door een circa 100 meter lang viaduct, met klepbrug en doorvaarthoogte van 7,0 meter. Nu is die hoogte circa 4,5 meter. Ook moet de Drontermeerdijk voor fase 2 over een lengte van 2.700 meter worden versterkt en zijn voorzieningen tegen hoogwater nodig in het recreatiecomplex Roggebot.

Door de open verbinding met het IJsselmeer ontstaat er een grotere peildynamiek met een 'hoog dynamische' natuur. De bypass is gescheiden van het Drontermeer door de in fase 1 gebouwde kering ten zuiden van het eiland Reeve. Hierin zijn de twee keersluizen vervangen door een schutsluis en spuikoker.

Fase 3

Naast de bovengenoemde fasen, is er vanwege ontwerpmeden ook nog een fase 3 gedefinieerd (operationeel vanaf 2065). Voor fase 3 is in de ontwerpen van de dijken (ruimtereservering) en de kunstwerken (fundering) rekening gehouden met een

opzet van het winterpeil ten opzichte van nu met 1,0 meter. Voor de klimaatdijk in het woongebied wordt al direct een kruinhoogte gerealiseerd die geschikt is voor een toename van het winterpeil van het IJsselmeer na 2065 met 1,5 meter.

SNIP 3 procedure

De plannen voor de verkorte Zomerbedverlaging Beneden-IJssel en de versnelde inzet van de bypass zijn in de periode 2010-2012 parallel uitgewerkt tot het zogeheten SNIP 3 beslisniveau. Alle hiervoor opgeleverde producten dienen ter onderbouwing van het SNIP3 besluit, de bestemmingsplannen en de vergunningen. Voor de besluitvorming over fase 1 is het noodzakelijk, dat relevante informatie voor fase 2 ook is uitgewerkt. Ook het ontwerp van fase 2 moet vergunbaar zijn. De fase 1 te bouwen objecten zijn onomkeerbare maatregelen voor fase 2.

Om het verschil tussen fase 1 en fase 2 duidelijk naar voren te laten komen, is in de systeemanalyse onderscheid gemaakt in de beschrijving van de verschillende fases en de verschillende objecten per fase.

Het eindresultaat van de SNIP3 procedure voor fase 1 omvat de volgende hoofdproducten:

- projectontwerp (het inrichtingsplan en het technisch ontwerp tezamen. In het technisch

ontwerp voor de objecten tot VO-niveau uitgewerkt);

- conceptvergunningen en projectplannen Waterwet;
- ontwerpbestemmingsplan, Besluit-MER en Passende Beoordeling;
- onderbouwende onderzoeken.

Deze hoofdproducten en onderliggende onderzoeken moeten voldoen aan de eisen die gesteld zijn door de Bevoegd Gezagen en de eisen van de Programma Directie Ruimte voor de rivier (het Handboek SNIP). De uitwerking van de meeste producten voor het SNIP 3 procedure is gegund aan een Combinatie van Royal Haskoning, Witteveen+Bos en Tauw. De ontwerpbestemmingsplannen worden door de gemeente Kampen voorbereid. De provincie Overijssel levert producten zoals een inkoopplan en de benodigde onroerend goed gegevens.

De partijen die de bestuursovereenkomst in 2010 hebben ondertekend zijn nadien intensief betrokken bij de ontwikkeling en/of toetsing van de voor SNIP 3 uitgewerkte producten.

Doel voorliggend SNIP3 product

In het bovengeschetste SNIP3 traject is met de partners in de regio tot een gedragen uitwerking van het voorkeursalternatief gekomen. Dit heeft geleid tot rapportages met betrekking tot de verschillende aspecten van een SNIP 3 procedure.

De voorliggende 'Ruimtelijke Visie' is onderdeel van het deelproduct 'ruimtelijke kwaliteit'. De visie is bedoeld als basis voor het inrichtingsplan en het beeldkwaliteitsplan en stuurt ook de andere ontwerpgerelateerde SNIP 3 producten.

De Ruimtelijke Visie is vooral gericht op de situatie na realisatie van fase 2, wanneer de bypass werkt als ruimte voor de rivier. De Ruimtelijke Visie doet geen uitspraken over tijdelijke maatregelen die uitsluitend bedoeld zijn als overbrugging van de tijdelijke situatie tussen fase 1 en 2.

Dit beeldkwaliteitsplan is tot stand gekomen in samenhang met de andere deelproducten van de planstudie IJsseldelta-Zuid.

Voor het nieuwe woongebied van Kampen (Reeve) wordt door gemeente Kampen een afzonderlijke ruimtelijke visie opgesteld. Voor zover er directe relaties met de bypass zijn, is daar in deze visie (op een zeker abstractieni-

veau) ook aandacht aan besteed. Bij nadere uitwerking van het woongebied verdient dit aspect extra aandacht.

Omgevingsvisie Overijssel

Ruimtelijke kwaliteit in de omgevingsvisie

In de omgevingsvisie Overijssel staat de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving beschreven, en een daaraan gekoppeld uitvoeringsprogramma.

Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit vormen de rode draden van de omgevingsvisie.

Ruimtelijke kwaliteit is geen fysieke eigenschap, maar ontstaat in de beleving van mensen: datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mensen (en planten en dieren) belangrijk is. Het is het resultaat van het – bedoeld en onbedoeld – menselijke handelen en natuurlijke processen.

Overijssel wil ruimtelijke kwaliteit door naast bescherming vooral in te zetten op het verbinden van bestaande gebiedskwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen, waarbij bestaande kwaliteiten worden beschermd en versterkt en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd.

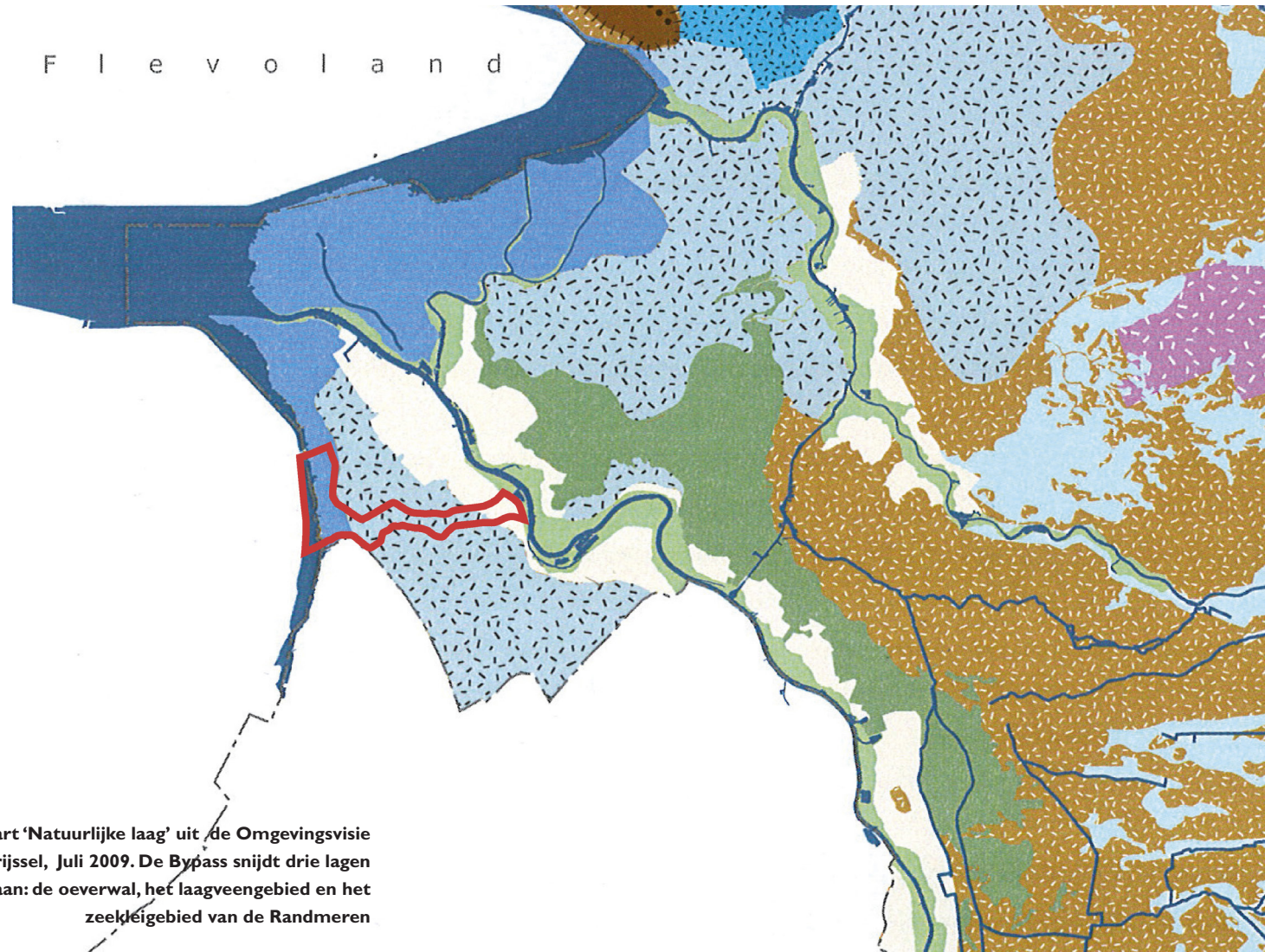
Project IJsseldelta Zuid in de omgevingsvisie

De IJsseldelta (het project IJsseldelta) valt uiteen in twee delen. Aan de noordzijde ligt het Nationaal Landschap IJsseldelta, waar

wordt ingezet op behoud van de huidige kernkwaliteiten. Voor grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die hiermee in strijd zijn is hier geen plaats.

In IJsseldelta Zuid vindt integrale gebiedsontwikkeling plaats die gepaard gaat met grote transformaties: de aanleg van een blauwe bypass van de IJssel (nodig in het kader van Ruimte voor de Rivier) in combinatie met de versterking van infrastructuurverbindingen en de realisatie van woningbouw en natuur. Er is een afweging in regionaal verband gemaakt ten aanzien van ontwikkelingen. Zo hangt de keuze voor woningbouw in IJsseldelta Zuid onder meer samen met de behoudsambitie in het Nationaal Landschap.

De bypass is in de omgevingsvisie benoemd als belangrijk (toekomstig) onderdeel van de groenblauwe hoofdstructuur met als functie nieuwe natuur (EHS) en Ruimte voor de Rivier. Een belangrijke doelstelling is onder andere realisatie van een continu en herkenbaar watersysteem.



Kaart 'Natuurlijke laag' uit de Omgevingsvisie Overijssel, Juli 2009. De Bypass snijdt drie lagen aan: de oeverwal, het laagveengebied en het zeekleigebied van de Randmeren.

Ruimtelijke Visie en Omgevingsplan Overijssel

In dit rapport is de Ruimtelijke Visie voor IJsseldelta-Zuid, en in het bijzonder de bypass Kampen weergegeven. Beschreven is hoe de ambities met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit uit het Omgevingsplan Overijssel aan de basis liggen van deze ruimtelijke visie (en daarmee ook van het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan) voor IJsseldelta Zuid, en in het bijzonder de bypass daarbinnen.

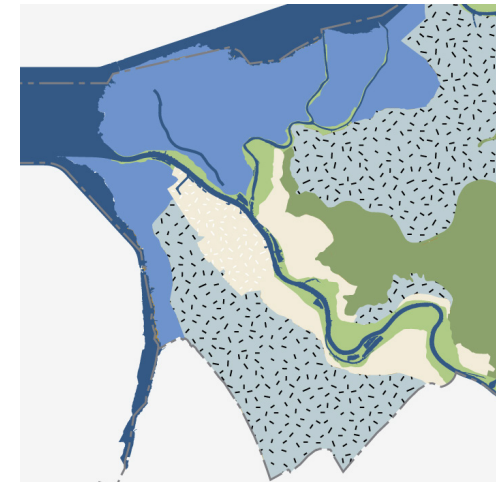
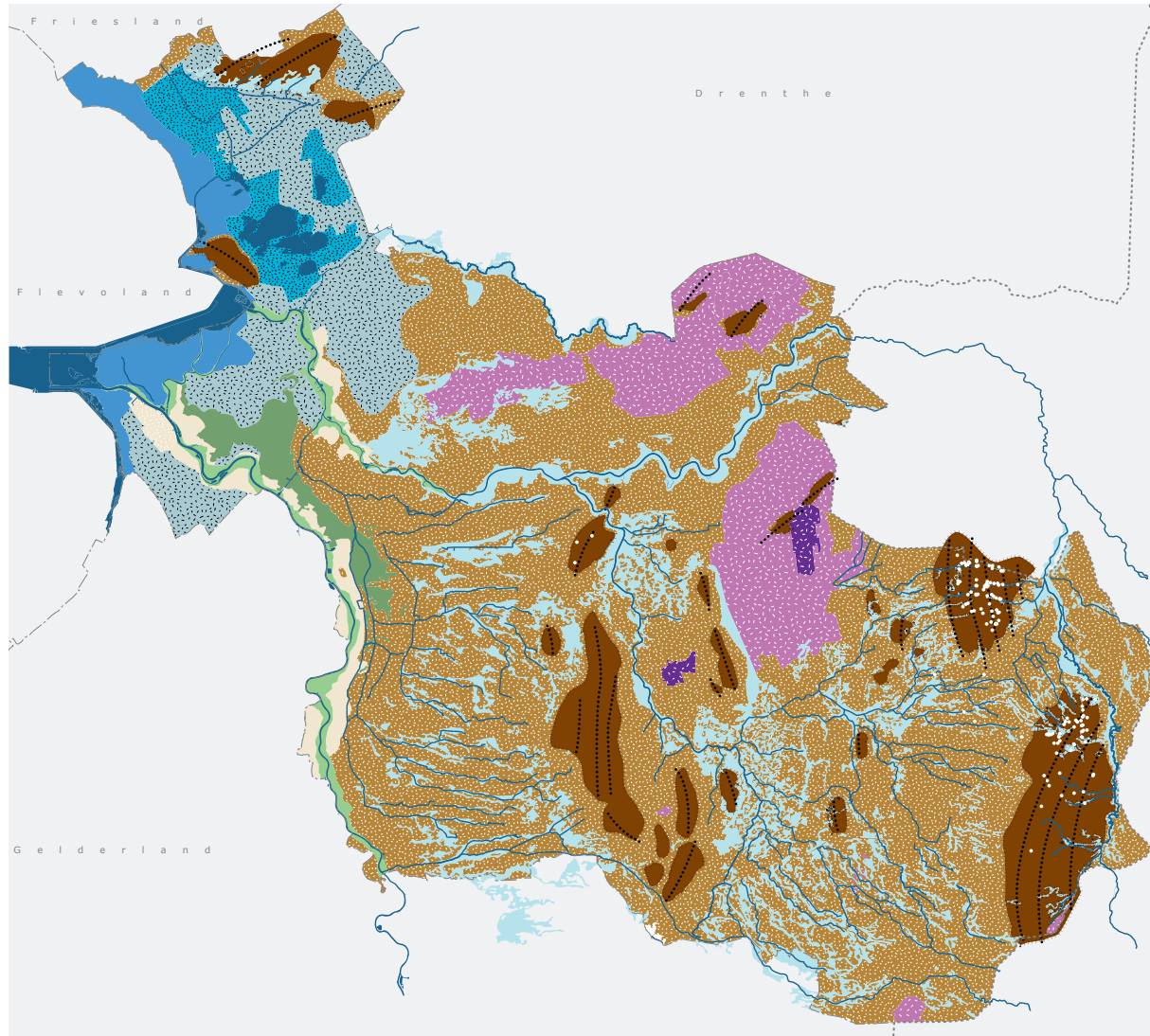
De eerste twee stappen in het uitvoeringsmodel van de Omgevingsvisie (generiek beleid en ontwikkelingsperspectieven) zijn doorlopen: de ontwikkeling van de bypass en de (globale) locatie worden in deze fase als gegeven beschouwd. Dit rapport laat zien hoe er – vanuit de gebiedskenmerken uit de Gebiedskenmerkencatalogus (onderdeel Omgevingsvisie) bouwstenen voor het ontwerp zijn gegenereerd en hoe dit verder is gebracht tot samenhangend plan.

Leeswijzer

Het rapport volgt het stramien van de voorbeelduitwerking uit de Gebiedskenmerkencatalogus (onderdeel van de Omgevingsvisie). In het eerste hoofdstuk worden de ter plaatse relevante gebiedstypen uit de vier lagen en bijhorende kwaliteitsambities geïdentificeerd. In hoofdstuk 2 worden deze op algemeen

niveau geldende sturingsuitspraken aangescherpt door concrete aanduiding van de elementen en structuren die op het schaalniveau van het feitelijke plangebied bepalend zijn voor de kwaliteit. Hierbij is weer onderscheid gemaakt naar de verschillende lagen van de Omgevingsvisie. Hoofdstuk 3 vertaalt de ambities ten aanzien van de verschillende lagen in afzonderlijke bouwstenen voor de visie. Dit hoofdstuk geeft daarmee invulling aan 'stap 2' van de voorbeelduitwerking uit de Omgevingsvisie.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 is weergegeven hoe deze bouwstenen en de opgave met elkaar leiden tot een samenhangende ruimtelijke visie. Deze hoofdstukken geven invulling aan 'stap 3' van de Omgevingsvisie: 'verwerk de plancomponenten samen tot een samenhangend ontwerp voor de gewenste ontwikkeling'. Verschillende schaalniveaus worden hierbij afzonderlijk doorlopen. Het laatste hoofdstuk (7) legt weer direct de relatie met de Omgevingsvisie. Hierin wordt weergegeven hoe met de eerder geïdentificeerde (concrete) gebiedskwaliteiten in het (inrichtings)plan wordt omgegaan. Voor de visie op de beeldkwaliteit van afzonderlijke planonderdelen (bijvoorbeeld de dijken) wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan en het inrichtingsplan.



**inzoom op het studiegebied
uit Omgevingsvisie Overijssel**

**Gebiedskenmerken kaart
het natuurlijke landschap uit Omgevingsvisie
Overijssel**

HI: GEBIEDSTYPEN EN KWALITEITSAMBITIES + RANDVOORWAARDEN

In dit eerste hoofdstuk worden de ter plaatse relevante gebiedstypen uit de vier in de Omgevingsvisie (Gebiedskenmerkencatalogus) benoemde lagen en bijhorende kwaliteitsambities en randvoorwaarden geïdentificeerd. Hierbij is de indeling gevolgd in kwaliteitsambities en sturing, waarbij onderscheid gemaakt wordt in de hardheid van uitspraken: norm, richting of inspiratie.

Natuurlijke laag

Gebiedskenmerkenkaart, kwaliteitsambities

- Natuur als ruggengraat: de ontwikkeling van een robuust, aaneengesloten natuurlijk landschap
- Een continu en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel
- Afstemmen van functies en inrichting
- Herstel van kwaliteiten van de natuurlijke laag

Inzoom op het studiegebied / plangebied

Het studiegebied ligt in de IJsseldelta, op de overgang van het rivierengebied naar het voormalig zuiderzeegebied. De bypass zal een nieuwe verbinding tussen deze gebieden leggen (watersysteem, landschappelijk, ecologisch

en recreatief). Concreet beslaat de bypass de volgende op de gebiedskenmerkenkaart van de omgevingsvisie aangeduide gebieden:

- Rivierengebieden: rivier en uiterwaarden, oeverwallen
- Veengebieden: laagveengebieden (in cultuur gebracht)
- Voormalig zuiderzeegebied: zeekleigebied en randmeren

Hierbij wordt opgemerkt dat het centrale gebied van de bypass, dat volgens de omgevingsvisie als laagveengebied is aangeduid, ook duidelijke kenmerken vertoont van het zeekleigebied.

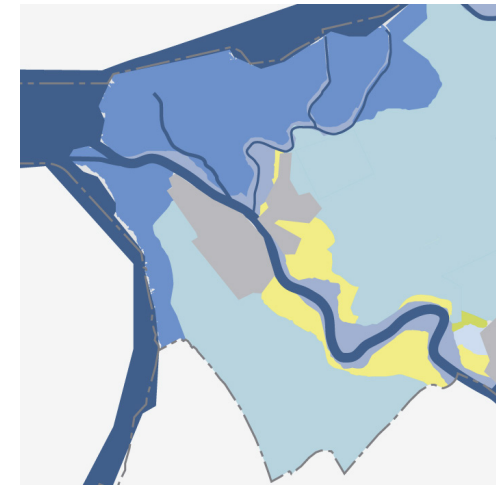
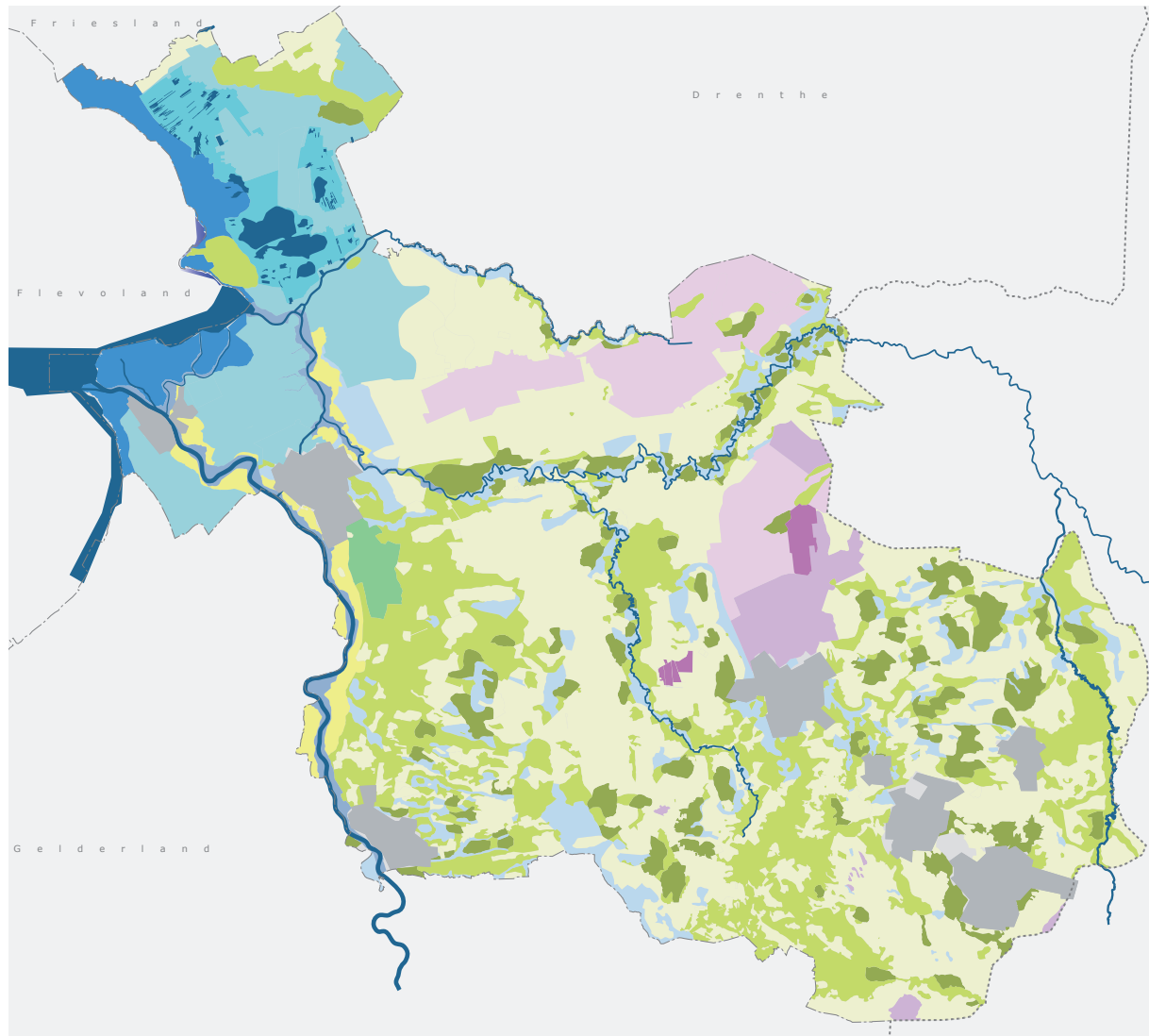
Randvoorwaardelijk zijn (onder meer): norm

- Beschermende bestemmingsregeling voor rivier en uiterwaarden, gericht op instandhouding van een robuust watersysteem, waterkwaliteit, ruimte voor water en natuurkwaliteit.
- Beschermende bestemmingsregeling voor het laagveengebied, gericht op behoud van het veenpakket en het waterpeil is niet lager dan voor graslandgebruik strikt noodzakelijk is.
- In het zeekleigebied krijgt het patroon

van geulen en krekken, hogere oevers en kreekkruggen en (voormalige) overstroomingsvlaktes een beschermende bestemmingsregeling, gericht op instandhouding van dit karakteristieke patroon bij bijhorend reliëf.

richting

- Ontwikkelingen op de oeverwallen dragen bij aan herstel van de natuurlijke variatie: bos op de hoge delen, open ruigte langs de voet van de oeverwal.
- Ontwikkelingen in het winterbed dragen bij aan vergroting van de ruimte voor de rivier; de rivierdynamiek, hermeandering en of vasthouden van water en versterking van ene open en afwisselend dynamisch landschap van geulen of meanders, open vlaktes en zachthoutoibos.
- Ontwikkelingen in laagveengebied dragen bij aan verhoging van het waterpeil om bodemdaling en verdwijnen van het veenpakket tegen te gaan.
- Ontwikkelingen in zeekleigebied dragen bij aan accentuering van het patroon en de hoogteverschillen en de beleefbaarheid daarvan.



**inzoom op het studiegebied
uit Omgevingsvisie Overijssel**

**Gebiedskenmerken kaart
het agrarisch cultuurlandschap uit Omgevings-
visie Overijssel**

Inspiratie

- Mogelijkheden voor natuurontwikkeling in laagveengebied benutten.
- In zeekleigebied ontwikkeling kleimoerassen met diverse verlandingsstadia: open water, rietmoeras en/of moerasbos.
- Waar mogelijk langs randmeren natuurlijke oevers realiseren en randkwaliteit en randlengte benutten
- Waar mogelijk een erfahrbaar en beleefbaar natuurlandschap realiseren

Ambities zijn (onder meer):

- Oeverwallen weer als ruimtelijke herkenbare structuur ontwikkelen
- Continue structuur van natuur- en waterprojecten in het winterbed
- Beleefbaarheid en zichtbaarheid van het water in het rivierengebied, natuurlijke dynamiek in relatie tot cultuurhistorie
- Hoog waterpeil laagveengebied om klink tegen te gaan
- Open karakter laagveengebied is waardevol, zowel ruimtelijk (beleving) als voor weidevogels en ganzen
- Stoerheid en het open karakter van het zeekleigebied bewaren en versterken.
- In zeekleigebied langs waterrijke randen, wielen en kwelplekken kansen voor natuurontwikkeling, als herinnering aan herkomst van dit landschapstype.

Laag van het agrarische cultuurlandschap

Gebiedskenmerkenkaart, kwaliteitsambities

- Voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen: het pallet van agrarische cultuurlandschappen versterken en contrasten tussen de landschappen behouden en ontwikkelen.
- Nieuwe samenhang creëren tussen dorp, erf en landschap.

Inzoom op het studiegebied / plangebied

Het studiegebied ligt in de IJsseldelta. Concreet beslaat de bypass de volgende op de gebiedskenmerkenkaart van de omgevingsvisie aangeduide gebieden:

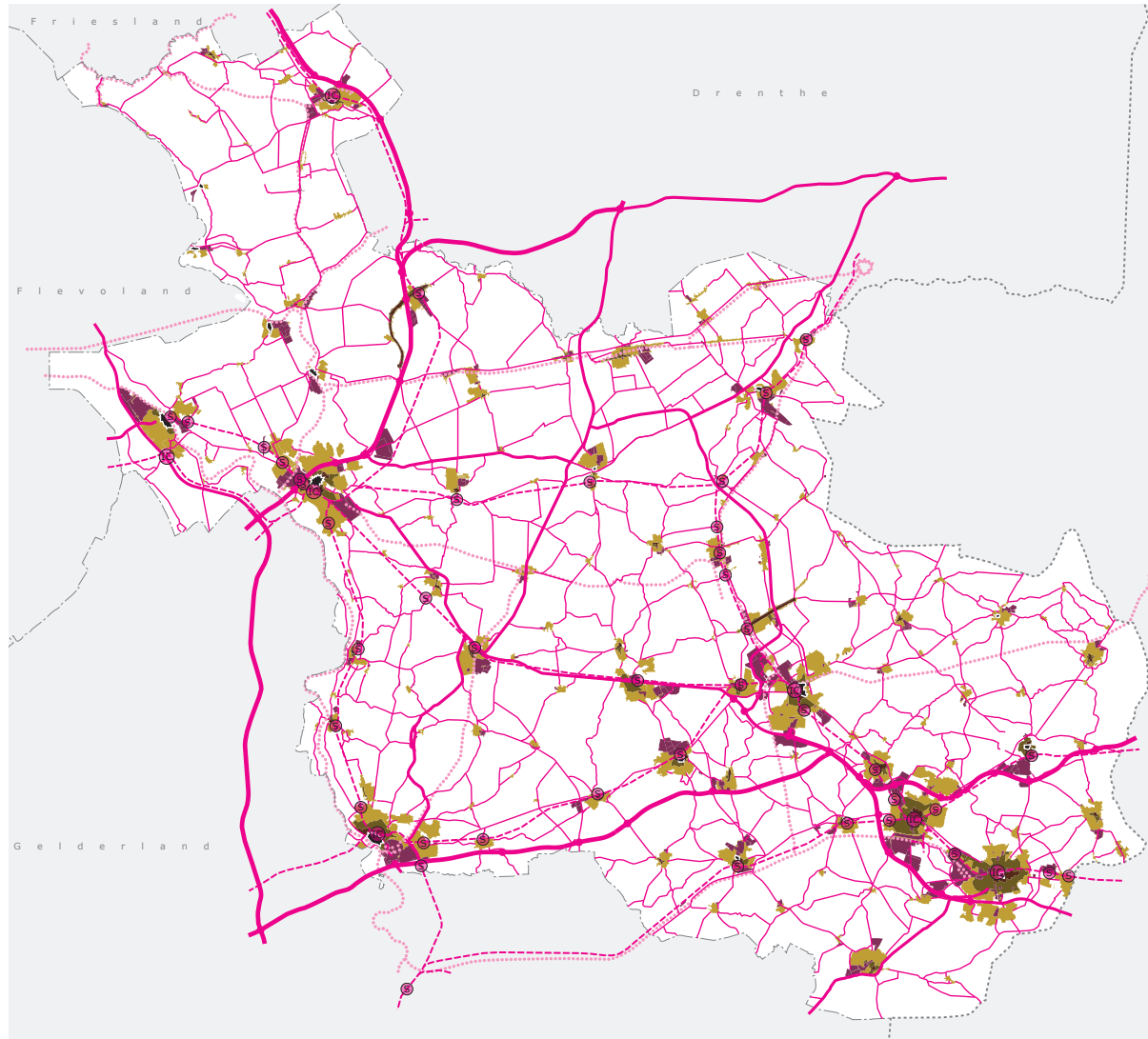
- Rivierengebied: rivier en uiterwaarden, oeverwallen
- Veengebieden: laagveenontginning
- Voormalig Zuiderzeegebied: zeekleilandschap

Deze indeling van het agrarisch cultuurlandschap volg voor het studiegebied van IJsseldelta Zuid exact de indeling die ook gevolgd is voor het natuurlandschap. Op de aanvullende overzichtkaart zijn in het omgevingsplan structuurdragers en nederzettingvormen voor de betreffende landschapstypes aangegeven. Voor de rivier en oeverwal zijn dit: de rivier zelf, kenmerkend reliëf met ruggen en duinen en de Zande als nederzetting op een rivierduin. Voor het laagveengebied zijn dit:

wegen/linten en wegdorpen. Voor het zeekleigebied zijn dit terpen en dijken en erven op terpen en dijken.

Randvoorwaardelijk zijn (onder meer): norm

- Beschermende bestemmingsregeling voor het winterbed van de rivier, gericht op doorstroming van de rivier en instandhouding en versterking van natuur- en agrarische cultuurwaarden.
- Geen, danwel zeer beperkte aangepaste bebouwingsmogelijkheden van het winterbed van de rivier.
- Handhaven van de dijk als scherpe grens tussen het domein van de rivier en omliggende gebieden als monumentaal ruimtelijk element.
- Beschermende bestemmingsregeling voor de laagveenontginningen, gericht op de instandhouding van de ter plaatse karakteristieke maat en schaal van de ruimte, met onderscheid tussen gebieden met grote open ruimtes en gebieden met een langgerekte kavelstructuur met beplanting.
- In de laagveenontginningen is het waterpeil niet lager dan voor graslandgebruik noodzakelijk is.
- Beschermende bestemmingsregeling voor het zeekleilandschap, gericht op instandhouding van het karakteristieke dijkenpatroon, de grootschalige openheid, de erven (al dan niet op terpen gelegen).



**inzoom op het studiegebied
uit Omgevingsvisie Overijssel**

**Gebiedskenmerken kaart
stedelijke laag (incl. bebouwing) uit Omgevings-
visie Overijssel**

richting

- Ontwikkelingen rond de rivier dragen bij aan een dynamisch landschap van de hoofdgeul en nevengeulen en aan recreatieve toegankelijkheid.
- Ontwikkelingen op de oeverwallen dragen bij aan behoud en versterking van het gevarieerde patroon van lanen, wallen, agrarische percelen, afgewisseld met boomgaarden en bebouwing
- Ontwikkelingen in de laagveenontginningen dragen bij aan behoud en versterking van het lint als karakteristieke bebouwingsstructuur.
- Het slotenpatroon als accentuering van de ruimtelijke structuur respecteren en versterken bij verdere ontwikkeling van de agrarische functie.
- Ontwikkelingen in het zeekleilandschap dragen bij aan behoud en versterking van bestaande erven, lintdorpen en voormalige Zuiderzeestadjes.

Ambities zijn (onder meer):

- Versterking van het contrast tussen het dynamische natuurlijke winterbed van de rivier, de kleinschalige oeverwallen en lage grote open komgronden
- Rivierverruiming inzetten om identiteit van de rivier als ruimtelijke eenheid te versterken
- Hou de rivier beleefbaar en ervaarbaar en vergroot de recreatieve mogelijkheden.
- In het laagveenlandschap zoveel mogelijk

instandhouding en beleefbaar maken van de cultuurhistorische kwaliteiten. Belevingswaarde door onder meer grote open ruimtes, slotenpatroon, vochtige bloemrijke weides.

- Karakteristieke bebouwingspatroon vormt vertrekpunt bij herstructurering, verdichting en uitbreiding van agrarische bebouwing en woon-/werkmilieus.
- In het zeekleilandschap instandhouding van de grote open ruimtes met de verspreide erven en het subtiele reliëf. Aandacht voor de kwaliteit van de horizon.
- Kwaliteitswinst in het zeekleigebied door weer voelbaar maken van het 'dynamische deltakarakter', bijvoorbeeld door weer zichtbaar maken van het krekenspatroon, en vergroting van contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- Eventuele bebouwing in het zeekleigebied realiseren op terpen of via andere innovatieve oplossingen anticiperen op hogere waterstanden.

Stedelijke laag: bebouwing

Gebiedskenmerkenkaart, kwaliteitsambities

- Brede waaier aan woon/werk en mixmilieu: elk buurtschap, dorp en stad zijn eigen kleur.

Inzoom op het studiegebied / plangebied

Omdat de planvorming in het kader van

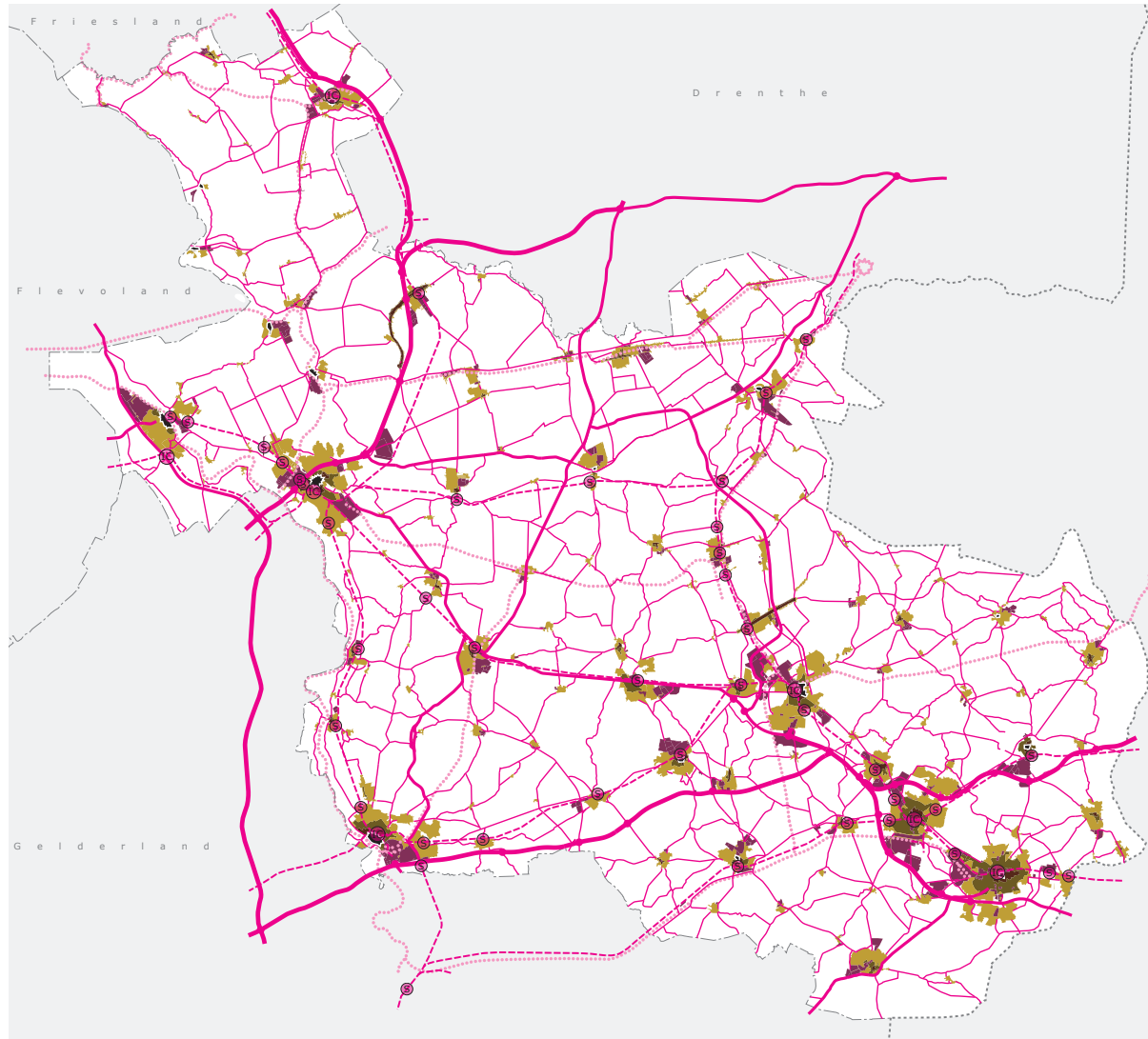
IJsseldelta Zuid geen directe ontwikkelingen binnen de bestaande bebouwing van Kampen betreft (historische centrum, bebouwingsschil 1900-1955, woonwijken 1955-nu en bedrijventerreinen), wordt aan deze 'deelgebieden' uit de Omgevingsvisie Overijssel in dit hoofdstuk van dit rapport geen verdere aandacht besteed. Wel aan de orde zijn het 'deelgebied' dorpen en buurtschappen (Zwartendijk en Noordwendige dijk als dijkdorpen) en verspreide bebouwing (terpen in polder Dronten).

*Randvoorwaardelijk zijn (onder meer):**norm*

- De ontwikkeling van nieuwe erven (verspreide bebouwing) draagt bij aan behoud en ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit overeenkomstig de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving.

richting

- Weg- en dijkdorpen: ontwikkelingen dragen bij aan behoud en versterking van de hiërarchie in de dorpsstructuur met de centrale weg (en dijk) als drager, door nieuwe bebouwing, functietoekenning, ontsluitingsstructuur en inrichting.
- Bij ontwikkelingen op de erven bijdragen aan behoud en versterking van de kenmerkende erfstructuur en volumematen, onderscheid voor- en achterzijde en koppeling aan het landschap. Verbetering toegankelijkheid.



**inzoom op het studiegebied
uit Omgevingsvisie Overijssel**

**Gebiedskennmerken kaart
stedelijke laag (incl. infra)
uit Omgevingsvisie Overijssel**

Ambities zijn (onder meer):

- Elke kern ontwikkeld zijn eigen identiteit en bouwt voort op haar karakteristieke structuur en ligging aan het landschap.
- Re-animatie agrarisch erfgoed.

Stedelijke laag: infra

Gebiedskenmerkenkaart, kwaliteitsambities

- Contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk.

Inzoom op het studiegebied / plangebied

De laag infrastructuur heeft in het studiegebied/plangebied onder andere betrekking op de volgende onderdelen:

- A50 en N307 als auto(snel)weg
 - Hanzelijn als nieuwe spoorlijn met station
 - Gebiedsontsluitingswegen / erftoegangswegen
 - Informele, trage netwerk
 - IJssel als onderdeel van 'kanalen en vaarten'
- De ontwikkeling van de stationsomgeving maakt geen onderdeel uit van de Planstudie IJsseldelta-Zuid.

Randvoorwaardelijk zijn (onder meer): norm

- Beschermende bestemmingsregeling voor informele routes, gericht op de continuïteit. Bij ontwikkelingen nabij doorgaande routes wordt discontinuïteit voorkomen.

richting

- Ontwikkelingen in de directe invloedssfeer van stad en dorp dragen bij aan verkleining van maaswijdte van het padennetwerk. Nieuwe mogelijkheden voor lange afstands-wandel- en fietspaden worden benut.
- Ontwikkelingen in de omgeving van kanalen en vaarten dragen bij aan de functie als dragers van verkeer over water (voor zover nog aanwezig).
- Ontwikkelingen in de omgeving van kanalen en vaarten dragen bij aan versterking van het rustige en voorname karakter, behoud en versterking van het watererfgoed als identiteitsdrager en herstel van continuïteit.
- Ontwikkelingen in de directe omgeving van de auto(snel)weg dragen bij aan integrale verbetering van de bereikbaarheid
- Ontwikkelingen in de directe omgeving van de autosnelweg dragen bij aan behoud en versterking van afwisselende en herkenbare uitzichten, (hernieuwde) aansluiting tussen de autosnelweg en omgeving en opheffen van barrières voor water, mens, plant en dier.
- Als er nieuwe op- en afritten worden aangelegd, dan dragen deze bij aan het gewenste contrast tussen dynamische en luwe gebieden.
- Bij nieuwe of aangepaste tracering van autowegen komen de kwaliteiten van het landschap en de steden/dorpen optimaal tot hun recht. Nieuwe of vernieuwde autowegen vormen een aantrekkelijke land-

schappelijke structuur van (water)passages, groene kamers, lanen.

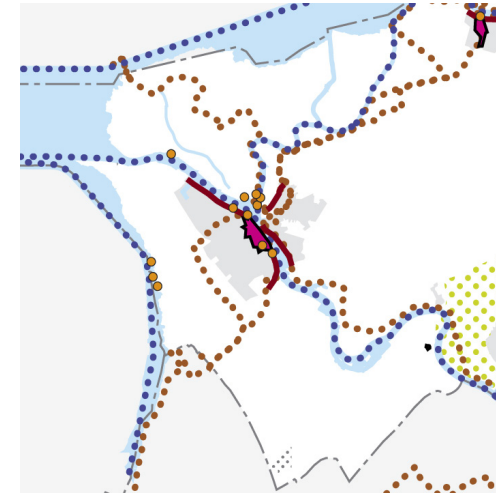
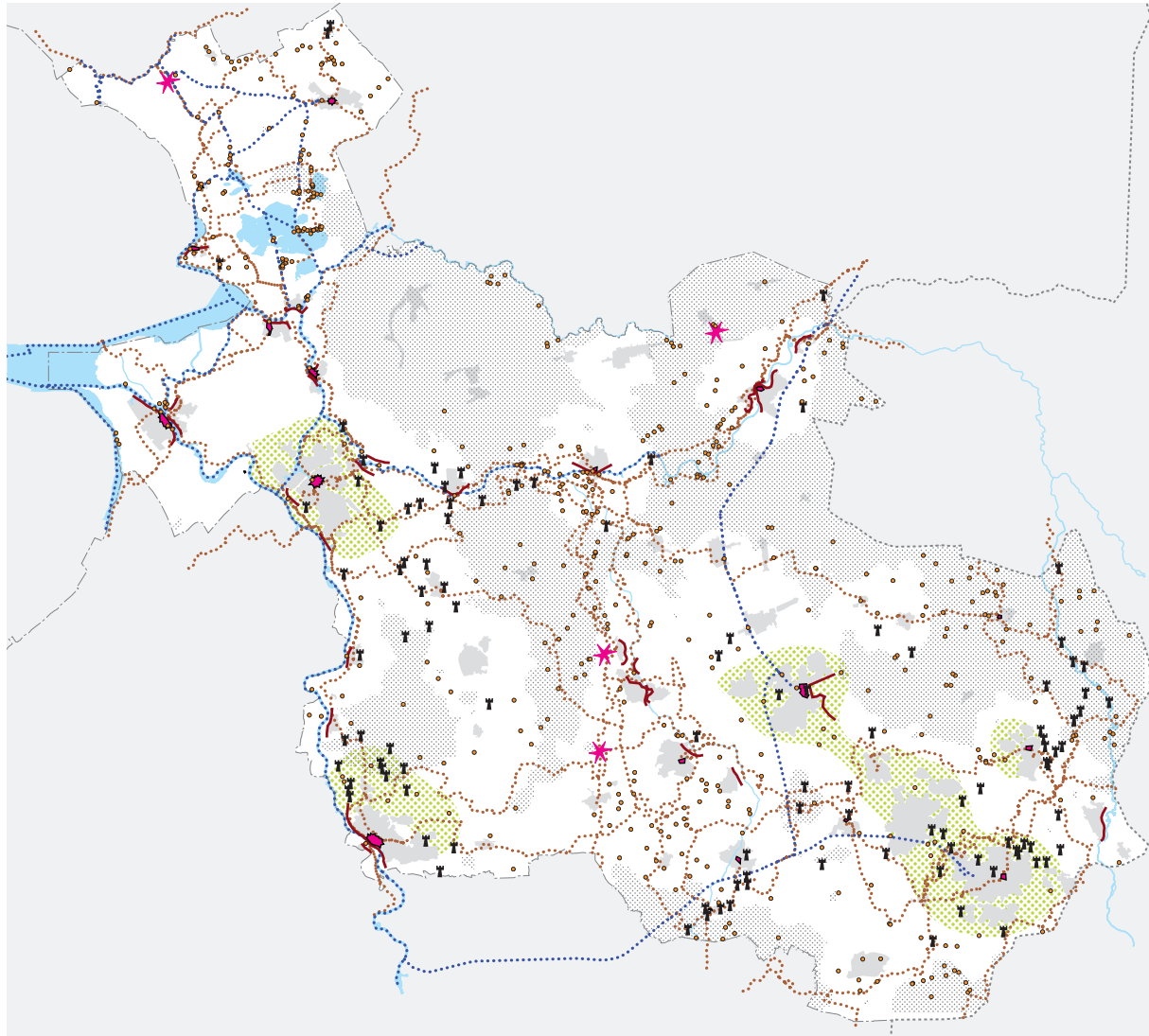
- Doorsnijdingen van kwetsbare gebieden door autowegen vragen extra aandacht t.a.v. de vormgeving en maatregelen ter compensatie van de barrièrewerking of kwaliteits aantasting.
- Bij herprofilering van gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen is zorgvuldige ruimtelijke inpassing van het profiel een vereiste
- De weg (gebiedsontsluiting- en erftoegang) voegt zich in het landschap en draagt bij aan de accentuering van de kwaliteiten van het landschap. Aandacht voor mix van verkeerssoorten hoort daarbij.

inspiratie

- Shared space toepassen (herprofilering regionale/lokale wegen), met minimaal gebruik van verkeersborden, belijning, gescheiden rijbanen, drempels e.d.
- Langs informele routes worden de aardkundige, archeologische en cultuurhistorische waarden zichtbaar en kenbaar gemaakt.
- Onderdelen van het watererfgoed (bruggen, sluizen, dijken e.d.) worden als ensembles beschouwd.
- De vormgeving van nieuwe bruggen, sluizen en andere werken ('deelgebied' kanalen en vaarten) krijgt extra aandacht.

Ambities zijn (onder meer):

- Autosnelwegen zijn druk gebruikte openbare ruimte en worden aantrekkelijk inge-



inzoom op het studiegebied
uit Omgevingsvisie Overijssel

Gebiedskennmerken kaart
het lust-en leisurelandschap uit Omgevingsvisie
Overijssel

richt. De snelwegbeleving wordt een mooie aaneenschakeling van Overijsselse impressies.

- Bereikbaarheid is leidend en vraagt om aanpassingen aan de infrastructuur (autowegen).
- Aanpassingen zijn altijd een gebiedsopgave en een ruimtelijke kwaliteitsopgave.
- Doorkruiste landschappen krijgen een duidelijk gezicht naar de autoweg (parkway als referentie).

Lust- en leisurelaag

Gebiedskenmerkenkaart, kwaliteitsambities

- Zichtbaar en beleefbaar mooi landschap.
- Sterke ruimtelijke identiteiten als merken van Overijssel.

Inzoom op het studiegebied / plangebied

Voor het studiegebied / plangebied heeft de lust- en leisurelaag betrekking op de beleving van de bypass en zijn omgeving als geheel, het netwerk van wandel-, fietspaden en vaar-routes en meer specifiek het aan te passen recreatiegebied Roggebot en de jachthaven nabij de nieuwe woonwijk Reeve..

Randvoorwaardelijk zijn (onder meer):

norm

- Uitbreiding bestaande recreatiecomplexen kan conform de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving

richting

- Herstructurering/verdichting/uitbreiding gaat gepaard met toevoegen van landschappelijke kwaliteit. Verduidelijken van de plek van het recreatiecomplex t.o.v. het grotere geheel van natuur en landschap. De vormgeving van gebouwen staat in relatie tot de omgeving of voegt architectonische kwaliteit toe.
- Attracties versterken de eigenheid, kwaliteit en toegankelijkheid van de directe omgeving; ze zijn de vaandeldragers in het gebied en functioneren als overstappunten om de omgeving te verkennen.
- Mooie weides, ruimtes of waterlopen aan het dorp of de stadsrand kunnen de nieuwe dorps- of stadsgezichten worden, benoem deze als kwaliteit. Benut stads- en dorpsfronten om stad-land overgangen kracht bij te zetten.
- Behoud, herstel en aanleg van landschappelijke routes tussen stad/dorp en land, gekoppeld aan ontwikkeling.
- Maak mooie uitnodigende entrees van dorpen en steden.
- Behoud, benut en versterk 'bakens in de tijd' met inrichtingsmaatregelen, wanneer ontwikkelingen in de nabijheid plaatsvinden. Voeg nieuwe bakens in de tijd toe en verbind ze met bestaande bakens.
- Besteed veel aandacht aan het vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen in het buitengebied.

inspiratie

- Cultuurhistorische en archeologische waarden als potentiële toeristische trekker die betekenis geven aan een toeristische attractie.
- Gemeenten selecteren potentiële belvédères en plekken waar het uitzicht behouden blijft. Richt plaatsen die potentieel geschikt zijn als uitzichtpunt op het omringend landschap in als visitekaartje en 'hoogtepunt' van de omgeving. Maak ze uitmuntend en selectief.

Ambities zijn (onder meer):

- Verblijfsrecreatie sterker verbinden met kwaliteiten van de omgeving en deel uit laten maken van het hele recreatieve netwerk. Op deze wijze verbreden van het aanbod door gebruik maken van gebiedskenmerken.



Zuiderzeekust rond 1900



Randmeerzond rond 2000

H2: OUD LAND, NIEUW LAND EN DE RANDMEREN

Met de aanleg van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders heeft de IJsseldelta een nieuwe ruimtelijke context gekregen. De voormalige zeekust werd onderdeel van de randmeren of van een gedempt systeem van het IJsselmeer. Het huidige Drontemeer zal gedeeltelijk onderdeel van de bypass uit gaan maken en in fase twee een open verbinding krijgen met het Vossenmeer. (Vergroot Vossenmeer)

Ruimtelijke kenmerken randmeerzone

Door de aanleg van de polders hebben de randmeren twee uitgesproken verschillende oevers gekregen. Aan de oostzijde het zeekleilandschap van de voormalige Zuidoostzeekust, met lage, flauwe dijken. En daar tegenover de moderne, hoge en rechte Flevolandse dijk, met een continue, maar smalle moerastrook.

De Flevolandse dijk functioneert als een tribune voor de randmeren. Met een lager gelegen fietspad is het een aantrekkelijke route om de openheid van het randmeerlandschap te beleven.

De binnendijkse zone van de polders kenmerkt zich door kwelrijke gronden en een

aanengesloten boszone. Een zeer gesloten landschap met een belangrijke ecologische functie.

Het Drontemeer zelf onderscheidt zich van veel andere randmeren doordat het relatief smal is.

Het oude land wordt gekenmerkt door een landschap van oude dijkes als gevolg van eeuwenlange landaanwinningen en kent een oudverkavelingspatroon.

Belangrijkste kenmerken van de randmeren zijn:

- de grote mate van openheid
- de natuurwaarden (Natura 2000)
- de recreatieve waarden voor de watersport.
- harde rand aan de Flevolandse zijde
- transportas binnenvaart



Inzoom uit de ontwikkelingsvisie 2030 (Omgevingsplan Flevoland, 2006)

Ambities voor de Randmeerzone

Natuur

- De natuurwaarden van het randmeer zelf, (huidige Drontemeer, in de toekomst vergroot Vossenmeer) dienen behouden en waar mogelijk versterkt. Daarbij liggen er kansen om met de aanleg van de bypass meer dynamiek in de randmeerzone te brengen. (zoals nu al in het Vossenmeer het geval is)
- De Flevolandse bossen van de binnendijkse kwelzone vormen een herkenbaar decor waarlangs de bypass zich kan ontwikkelen en vormen samen met de bypass zelf een sterk geheel van natte en droge milieus
- Het westelijk deel van de bypass zal onderdeel (blijven) uitmaken van Natura 2000

Recreatie

- De provincie ziet in de oostelijke randzone belangrijke kansen voor verdere ontwikkeling van dagrecreatie, verblijfsrecreatie en waterrecreatie.
- de combinatie van het oude land en het nieuwe land van de flevopolders leveren tezamen een interessant gebied op waarin de as Kampen - Dronten, maar ook de nieuwe Reevedam een belangrijke verbinding kan vormen.



H3: KAARTBEELD KENMERKEN EN KWALITEITEN PLANGEBIED

Dit hoofdstuk scherpt de op algemeen niveau geldende ambities en randvoorwaarden (Omgevingsvisie) aan door concrete aanduiding van de elementen en structuren die op

het schaalniveau van het feitelijke plangebied bepalend zijn voor de kwaliteit. Hierbij is net als in het vorige hoofdstuk onderscheid gemaakt naar de verschillende lagen van de

Omgevingsvisie. Het gaat op deze kaart om bestaande kwaliteiten, die voor de ruimtelijke visie normerend zijn, richting geven en inspireren.

LEGENDA		natuurlijke landschap	agrarisch cultuurlandschap	stedelijke landschap	lust- en leisure landschap
1	Vogelrichtlijnengebied Drontermeer (witte arcering)	●			●
2	natuurlijke kwaliteit oevers Drontermeer	●			
3	Sluizen (o.a. Doornse sluis) als bijzondere waterhuishoudkundige objecten, monument		●		
4	oude Zeedijk als historische bedijking van de Zuiderzee		●		●
5	voormalig Zuiderzeegebied, zeekleilandschap met strandwallen	●			
6	bijzondere ensembles van woonerven		●	●	
7	historische dijk, Buitendijkse weg met woonterpen		●	●	●
8	oude waterloop, Oud Reeve		●		
9	bijzonder ensemble, Molenkolk, met kolk, waterhuishoudkundige en rijksmonumenten		●	●	
10	historische dijk, Noordwendige dijk als oude bedijking Kamperveen met woonterpen		●	●	●
11	laagveen gebied, lager gelegen kom	●			
12	de Enk, natuurgebied (groene stippellijn)	●			
13	verkavelingspatroon		●		
14	openheid van het landschap	●	●		
15	historische dijk, Zwartendijk als oude bedijking van Kampen met diverse kolken, woonterpen		●	●	●
16	historische dijk, Slaperdijk		●		●
17	historische dijk, Veenendijk als oude IJsseldijk met kolken		●	●	●
18	rivierenlandschap, hoger gelegen oeverwallen	●			
19	Onderdijks waard, natuurgebied (groene stippellijn)	●			
20	rivier de IJssel als vogelrichtlijnengebied (witte arcering)	●			
21	oude waterloop Binnenreeve		●		



H4: BOUWSTENEN VOOR HET ONTWERP

Hoofdstuk 3 vertaalt de ambities ten aanzien van de verschillende lagen in afzonderlijke bouwstenen voor de visie. Dit hoofdstuk geeft daarmee invulling aan 'stap 2' van de voorbeelduitwerking uit de Omgevingsvisie.

Natuurlijke laag

Ambitie

- Natuur als ruggengraat: de ontwikkeling van een robuust, aaneengesloten natuurlijk landschap
- Een continu en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel
- Afstemmen van functies en inrichting
- Herstel van kwaliteiten van de natuurlijke laag

Bouwstenen voor het ontwerp

De bypass wordt als buitendijks gebied in de toekomst integraal onderdeel van het netwerk van natte natuurgebieden in de IJsseldelta. Uitgangspunt is het creëren van een zo groot mogelijke samenhang tussen de bypass en deze gebieden én binnen het grondgebied van de bypassruimte zelf. Dit gebeurt onder andere door:

- een volledig open verbinding aan de zijde van het (t.b.v. de bypass vergrote) Vossemeer, waardoor het water in de bypass de

natuurlijke, door wind gestuurde peildynamiek van het Vossemeer zal volgen. De overgang tussen de bypass en het Vossemeer is geleidelijk, zo vanzelfsprekend mogelijk vormgegeven, met karakteristieke natuurtypen als open water en moeras.

- een regelbare inlaat aan IJsselzijde die instroom en inundatie van de oeverwal mogelijk maakt vanuit de IJssel bij hoge waterstanden.
- een veepassage aan IJsselzijde die het mogelijk maakt om de IJsseluiterwaard en de bypass als één natuurlijke begrazingseenheid te beheren.
- de bypass in te richten en te beheren als natuurgebied met de voor de IJsseldelta zo karakteristieke natuurtypen zonder dat deze de hydraulische opgave negatief beïnvloedt. De overgang tussen de verschillen in het onderliggende landschap (uiterwaard, oeverwal, laagveengebied en zeekeigebied) komt hierdoor tot natuurlijke expressie.

Met de aanleg van de bypass wordt een schakel toegevoegd in het watersysteem van de IJsseldelta, als ware het een nieuwe rivierarm of kreek. Gebruik en beleefbaarheid van het watersysteem met zijn karakteristieke dynamiek is integraal onderdeel van de plannen (zie ook laag 'lust en leisure').

De inrichting van de bypassruimte en omgeving komt tot stand op basis van een integrale afweging tussen (beoogde) natuurwaarden en recreatief gebruik in de bypass en andere ontwikkelingen (o.a. wonen) aan de randen. Waarbij de hydraulische taakstelling als harde randvoorwaarde geldt. De aan te leggen vaargeul werkt tevens als zoneringsruimte tussen luw en intensiever te gebruiken gebied.

Kwaliteitsverbetering van de natuurlijke laag komt als volgt tot uitdrukking in de plannen:

- Natuurontwikkeling in de Onderdijkse Waard (uiterwaard), met aandacht voor ruimte voor de rivier. Hiermee wordt een schakel toegevoegd in de continue structuur van natuur- en waterprojecten langs de rivier. Onderdeel van de plannen is een meestromende nevengeul. Onderdeel van de noodzakelijke aanpassing van de Kamperstraatweg is een verbeterde zichtbaarheid van de IJssel, omdat de weg naar dijkniveau gebracht wordt.
- Natuurgebied de Enk wordt opgenomen in de bypassruimte en krijgt opnieuw betekenis als onderdeel van de structuur van natte natuurgebieden. Het natuurtypen verandert wel, van laagdynamisch en geïsoleerd naar meer dynamisch.
- De bypass maakt het mogelijk om aan de

zijde van het vergrote Vossemeer (nu nog Drontermeer) extra natuurlijke oevers, moeras- en rietzones aan te leggen, juist waar dit meer nu op zijn smalst is.

Laag van het agrarische cultuurlandschap

Ambitie

- Voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen: het pallet van agrarische cultuurlandschappen versterken en contrasten tussen de landschappen behouden en ontwikkelen.
- Nieuwe samenhang creëren tussen dorp, erf en landschap.

Bouwstenen voor het ontwerp

De bypass krijgt door zijn ligging een bijzondere positie in het cultuurlandschap. Het gebied ten noorden van de bypass zal van kleur verschieten onder invloed van verstedelijking in aansluiting op Kampen. Hierbij wordt overigens ook gebruik gemaakt van voor de IJsseldelta karakteristieke kenmerken, zoals water en natuurlijke oevers e.d. Voor Kamperveen, het gebied ten zuiden van de bypass wordt uitgegaan van een duurzaam agrarisch toekomstperspectief met behoud van het karakteristieke landschap van dit laagveenontginningsgebied. Het gaat daarbij onder andere om de openheid, de lintbebouwing gekoppeld aan historische dijken en de

karakteristieke langgerekte kavelstructuur en een aantal lange noord-zuid georiënteerde wetingen. De bypass vormt een duidelijke grens de gebieden met een verschillend ontwikkelingsperspectief. Het contrast tussen de (cultuur)landschappen wordt versterkt.

De bypassruimte zelf vormt tussen deze landschappen een geheel eigen gezicht, waarbij nieuwe natuurlijke kwaliteiten op basis van kenmerken van de ondergrond én het huidige agrarische cultuurlandschap tot expressie kunnen komen. Het agrarische verkavelingspatroon in de bypassruimte wordt zoveel mogelijk gerespecteerd, net als de historische dijken in de omgeving. De waterbouwkundige werken (dijken, inlaatwerk, sluizen en bruggen) voegen een nieuwe 21e-eeuwse cultuurlijke laag toe aan het huidige landschap. Dit landschap zal ten opzichte van de huidige situatie een grote verandering doormaken. Tegelijkertijd geven de bypass én het nieuwe woongebied opnieuw invulling aan het leven met water; waardoor het gebied in de loop der eeuwen zijn huidige gezicht gekregen heeft.

Bijzonder is verder dat veel geïsoleerde (historische) relicten van het agrarische cultuurlandschap, door de bypass en zijn dijken opnieuw met elkaar in verband gebracht kunnen worden (oude dijken, kolk, gemaal, sluis e.d.). Nieuwe fiets- en wandelpaden vormen een netwerk met bestaande wegen, en

voeren langs objecten van de historische en toekomstige waterhuishouding (bijvoorbeeld het inlaatwerk). Samen vertellen zij het altijd doorgaande verhaal van leven met water in de IJsseldelta.

Met de bebouwde klimaatdijk van het nieuwe woongebied wordt geanticipeerd op hogere waterstanden in de toekomst.

Stedelijke laag: bebouwing

Ambitie

- Brede waaier aan woon/werk en mixmilieu: elk buurtschap, dorp en stad zijn eigen kleur.

Bouwstenen voor het ontwerp

De nieuwe woonwijk Reeve wordt niet ontwikkeld als een op zichzelf staand gebied, maar is maximaal verbonden met het landschap. De wijk ontleent zijn 'eigen kleur' voor een groot deel aan de unieke ligging in de IJsseldelta, direct aan de bypass. Het wordt een waterrijk woongebied dat verbonden is met het water in de bypass.

Karakteristieke historische dijken in de omgeving van de bypass (met daaraan gekoppelde woonterpen/-erven) worden zoveel mogelijk gerespecteerd. Ten behoeve van de bypass en woongebied Reeve worden nieuwe wegen en dijken aangelegd, zodat de historische

dijken hun karakteristieke profiel kunnen behouden. Wel worden ze gekoppeld in het netwerk van fietsroutes en lokale wegen. De historische betekenis van deze oude dijken wordt hernieuwd door het toekomstige water in de omgeving.

Gemeente Kampen ontwikkelt plannen voor de omgeving van de Zwarte Dijk. Onderdeel hiervan is hergebruik van bestaande erven met een nieuwe functie (bijvoorbeeld zorgboerderij e.d.).

Stedelijke laag: infra

Ambitie

Contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk.

Bouwstenen voor het ontwerp

De aanleg van de Hanzelijn met een station en de omvorming van de N50 zijn grote infrastructurele ingrepen in de omgeving van de bypass. Ten noorden van de bypass ontstaat een echte knoop: aangepaste afrit aan de N50 + stationsomgeving + verbinding tussen het bestaande en het nieuwe stedelijke gebied van Kampen aan de bypass. Deze knoop vormt de entree van het stedelijke gebied van Kampen. Het gebied ten zuiden van de bypass is luw en niet direct vanaf de doorgaande infrastructuur ontsloten. De keuzes ten aanzien van de infrastructuur

werkt conditionerend voor versterking van het contrast tussen het dynamische gebied ten noorden en het luwe gebied ten zuiden van de bypass.

De N50 wordt hoog over de bypass geleid en biedt zicht op het toekomstige natuurlandschap. Datzelfde geldt voor de entree van Kampen via het spoor: De Kamperstraatweg wordt als gevolg van de aanleg van de bypass verhoogd tot het niveau van de IJsseldijk. Dit maakt hier niet alleen zicht op de bypass, maar ook op de IJssel en zijn uiterwaarden mogelijk. Centraal in het gebied van de bypass wordt op het tracé van de huidige Nieuwendijk een brug voor lokaal verkeer aangelegd. Deze vormt als het ware één groot balkon vanwaar ook fietsers en wandelaars de bypass kunnen bekijken.

Tegelijk met de ontwikkeling van de bypass wordt ook een uitgebreid stelsel van fiets- en wandelpaden aangelegd, voor een groot deel gekoppeld aan de nieuwe dijken. Samen met de bestaande landbouwwegen en de historische dijken ontstaat een netwerk dat voert langs oude en nieuwe objecten van de waterhuishouding. De wandel- en fietspaden sluiten aan op het bestaande en toekomstige stedelijke gebied. Er wordt tevens voorzien in een aantal recreatieve routes van regionale betekenis, zoals de fietsverbinding over de Revesluis tussen Kamperveen en Flevoland en nieuwe fietspad langs het Drontermeer

richting Elburg.

Onderdeel van de plannen is een nieuwe recreatieve vaarverbinding tussen de IJssel en de Randmeren. Hiermee wordt een waardevolle schakel toegevoegd aan het huidige vaar netwerk, vooral voor de toervaart. De vaarverbinding wordt op zo vanzelfsprekende wijze ingebed in het nieuwe natuurlijke bypasslandschap.

De aan te passen (inmiddels aangepaste) grootschalige infrastructuur en de nieuwe verbindingen over de bypass worden zodanig ontworpen dat geen barriere vormen, maar ruim baan geven aan het onderliggende bypasslandschap met zijn ecologische verbinding, vaarwater en fietspaden.

Lust- en leisurelaag

Ambitie

- Zichtbaar en beleefbaar mooi landschap.
- Sterke ruimtelijke identiteiten als kenmerkende kwaliteit van Overijssel.

Bouwstenen voor het ontwerp

De belevingspotenties van de bypass als 21e-eeuws waterstaatskunstwerk, natuurgebied en woon- en recreatieomgeving worden op alle mogelijke manieren uitgenut. Ten eerste is er de beleving van de bypass als rand van het nieuwe 'eiland Kampen' vanaf de doorgaande infrastructuur. Kampen krijgt hierdoor een bijzondere entree. Het inlaatwerk aan de IJssel-

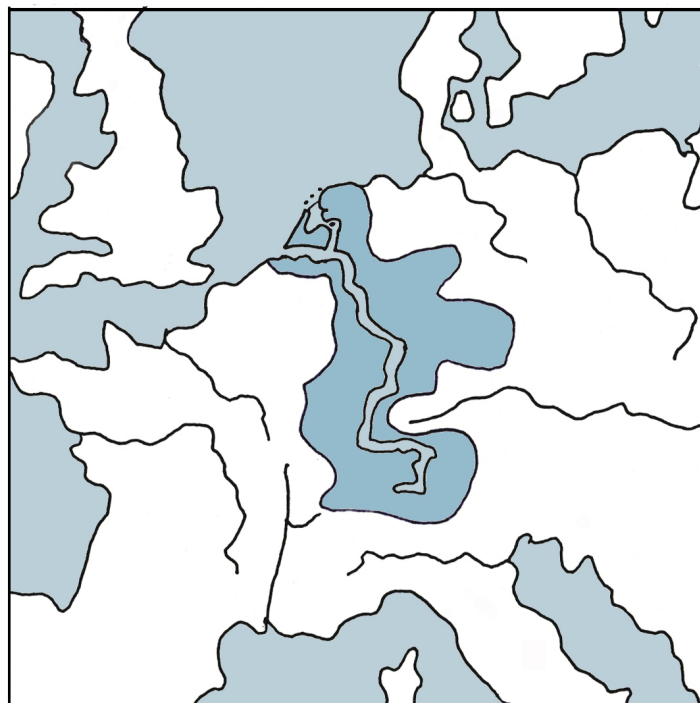
H5: HOOGSTE SCHAALNIVEAU, BYPASS ALS FENOMEEN

Meerarmige delta

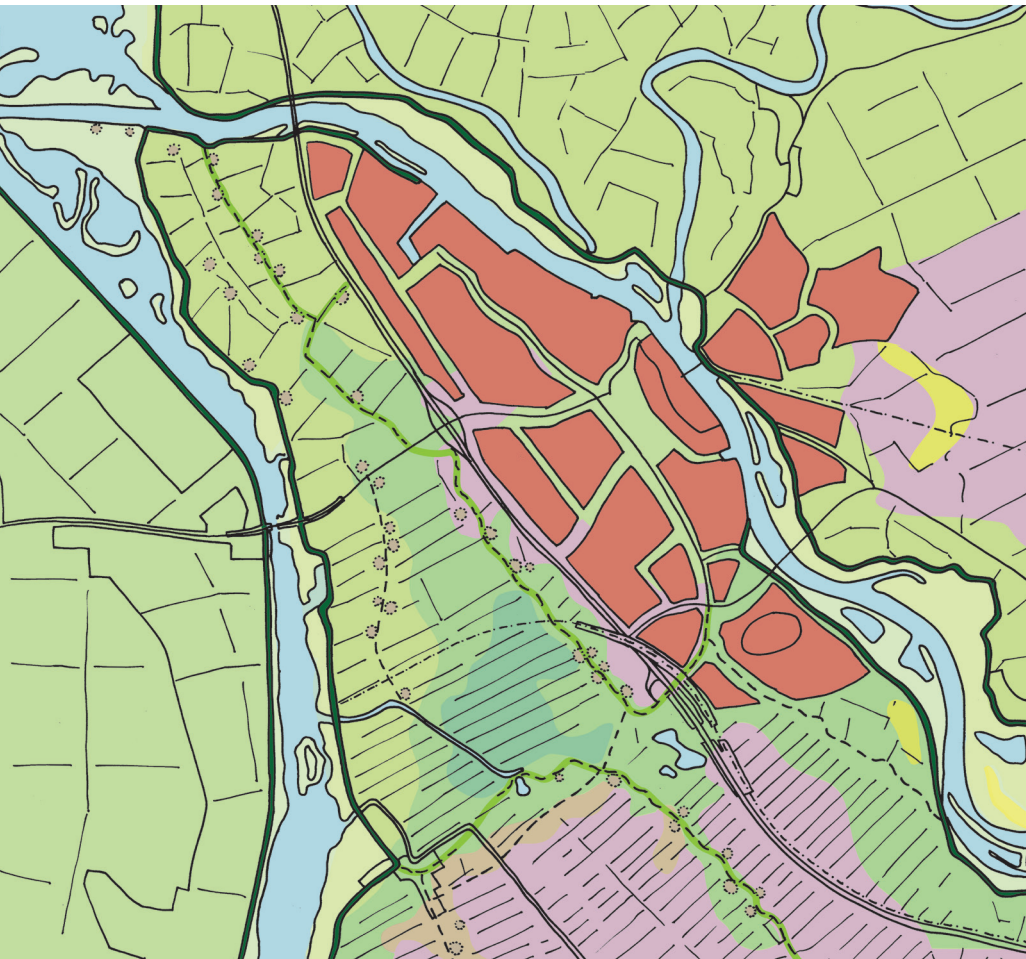
Karakteristiek voor de IJsseldelta is de rivier, die hier uitwaaiert in een patroon van meerdere armen. Tussen de armen liggen relatief hoog opgeslibde eilanden die afzonderlijk bekaad zijn. In de afgelopen eeuwen zijn de armen één voor één verzand en/of afgesloten, tot alleen de hoofdloop van de IJssel over bleef.

Met de aanleg van de bypass wordt ingespeeld op het unieke karakter van de IJsseldelta door in feite weer een nieuwe arm aan de delta toe te voegen. Dit gegeven tekent de ambitie voor het project als geheel:

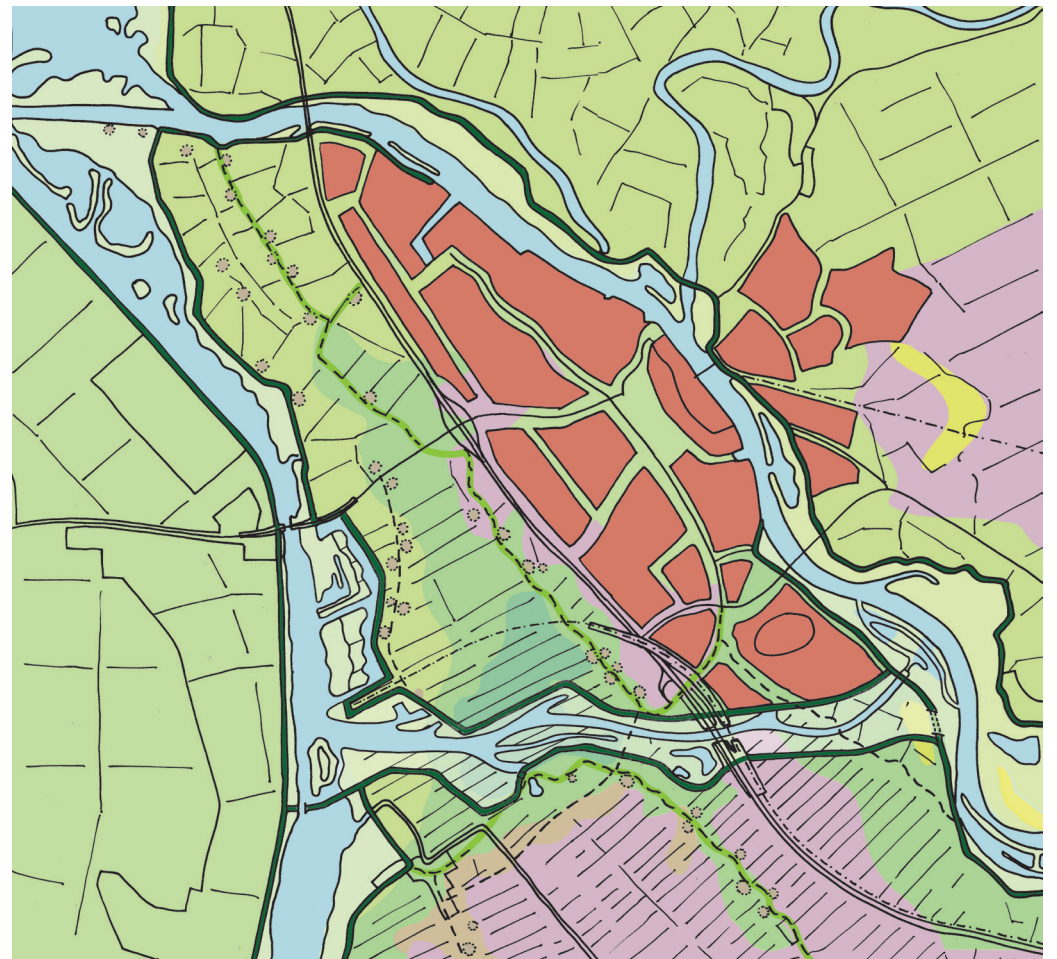
- het water (en de waterbeweging) van de IJssel en het IJsselmeer is bepalend voor de kwaliteit van de natuurontwikkeling, beleving en gebruiksmogelijkheden van de bypass en omgeving.



Bypass als kopstuk op stroomgebied Rijn



Landschappelijke kenmerken inclusief ondergrond



Landschappelijke kenmerken inclusief ondergrond en ligging Bypass

H6: MIDDENNIVEAU, LIGGING VAN DE BYPASS

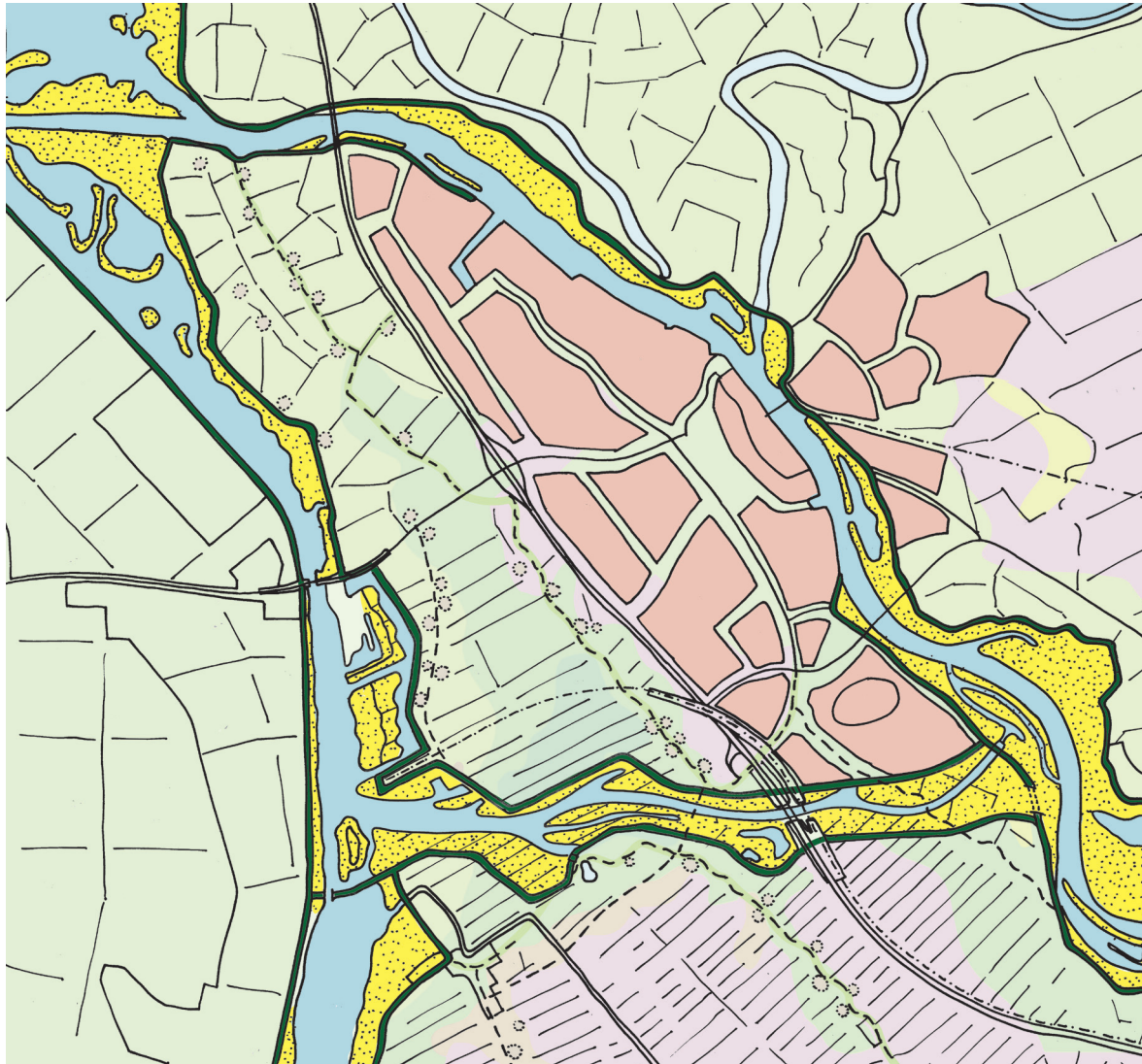
In dit hoofdstuk wordt de visie op middenschaal (de ligging van de bypass) geleidelijk opgebouwd in een aantal opeenvolgende stappen. Centraal staat de positie van de bypass op de grens van Kamperveen en het nieuwe eiland Kampen.

Stap 1: ondergrond bepaalt (mede) de ligging (en het ontwerp)

De ligging van de bypass is zorgvuldig afgewogen. In de startfase van het project zijn meerdere tracés verkend. Naast de technische mogelijkheid om de (op dat moment al volledig ontworpen) Hanzelijn te kunnen kruisen, speelde hierbij ook de (bodemkundige, historisch geografische en landschappelijke) ondergrond een rol:

- de bypass markeert de geomorfologische en bodemkundige grens tussen het veengebied in het zuiden en het zeekleigebied van de IJsseldelta in het noorden.
- de bypass ligt tussen de oude bedijkingen van Kampen en Kamperveen. De Zwartendijk / Slaper en de Hogeweg / Noordwendige dijk worden als structuur zoveel mogelijk gerespecteerd en krijgen nieuwe ruimtelijke betekenis.





Stap 2: onderdeel van het netwerk van natte natuurgebieden

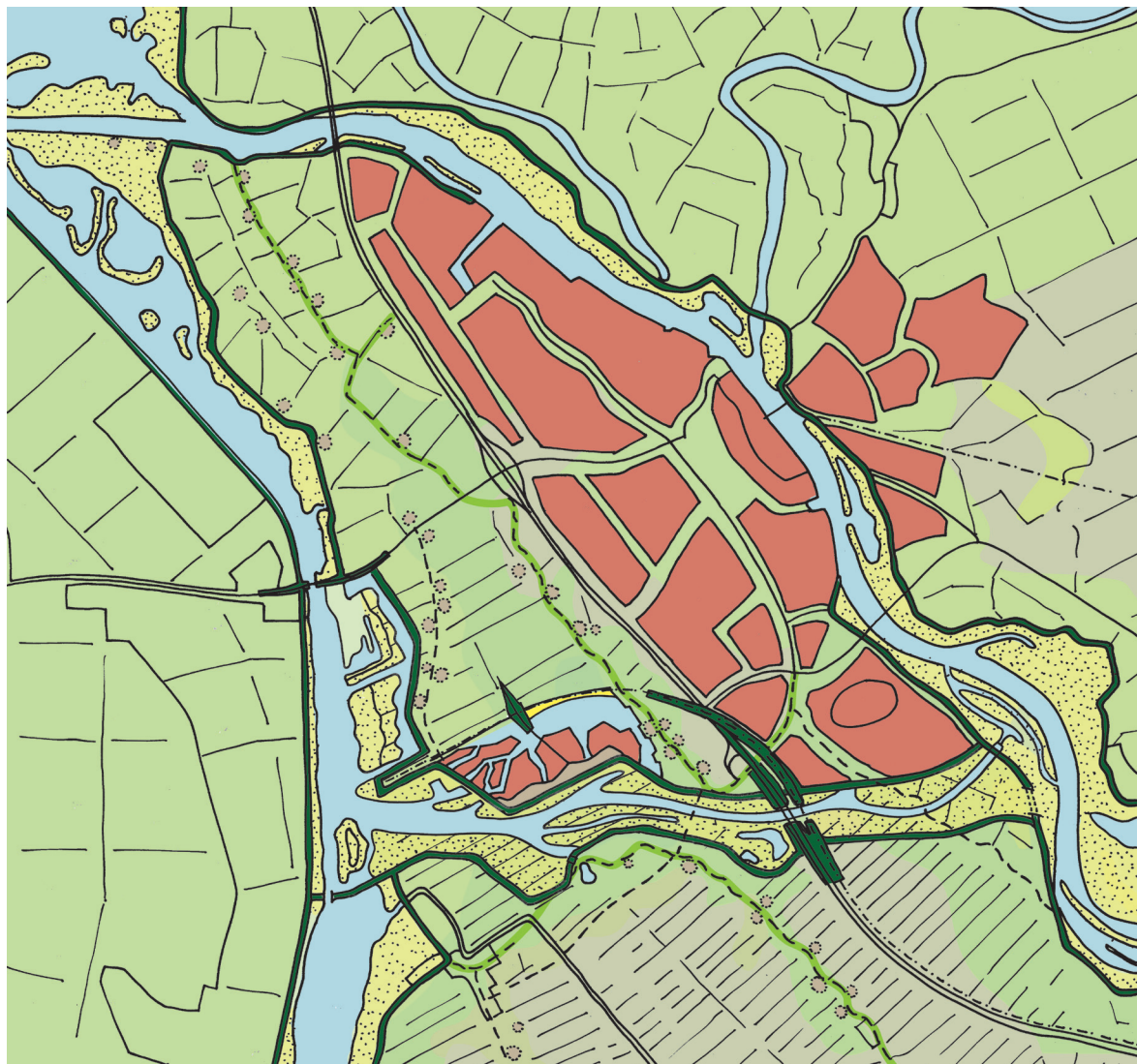
De bypass verbindt de IJssel, het Vossemeer/ Drontermeer (Natura2000 gebieden) en het IJsselmeer en wordt hierdoor integraal onderdeel van een netwerk van natte natuurgebieden in de delta. Het ontwerputgangspunt is daarom creëren van zoveel mogelijk samenhang:

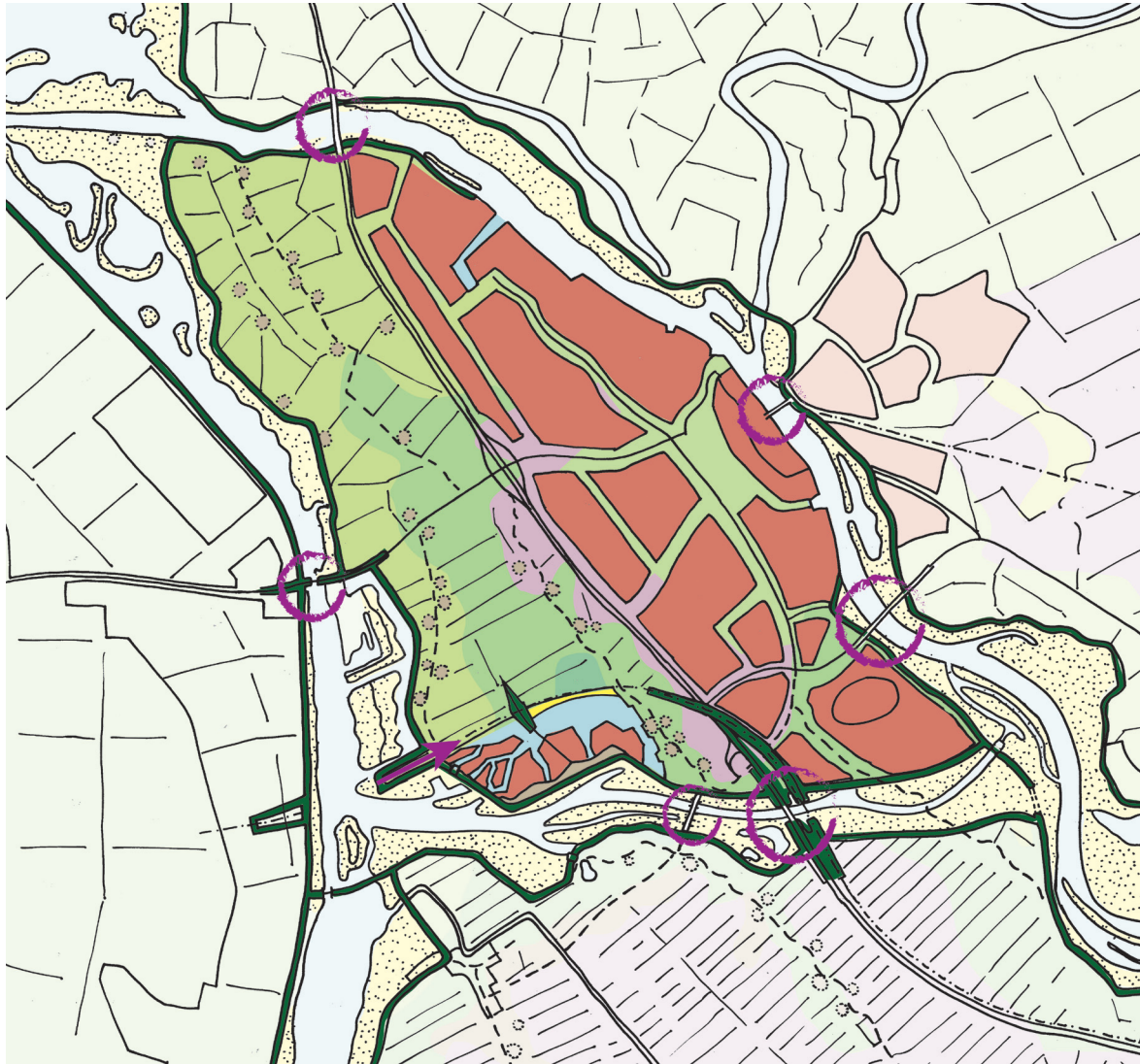
- tussen de bypass en omliggende gebieden
- binnen de bypass als nieuwe landschappelijke eenheid

Stap 3: planologische grens tussen noord en zuid

De bypass markeert niet alleen een historische landschappelijke grens, maar ook een nieuwe planologische grens. Er ontstaat een nieuw eiland Kampen aan de noordzijde.

Dit levert nieuwe perspectieven op voor de stedelijke ontwikkeling aan de noordzijde van de bypass. Aan de zuidzijde is de bypass een duidelijk gemarkeerde grens ten opzichte van Kamperveen, dat een agrarisch perspectief kent. Dit gebied zal zijn luwe, open karakter als laagveenontginning behouden.





Stap 4: nieuw eiland Kampen met entrees
 Door aanleg van de bypass zal Kampen in de toekomst aan alle zijden door waterrijk gebied omsloten zijn. Er ontstaat een nieuw eiland met verschillende entrees. De nieuwe bruggen over de bypass voegen zich in de reeks van al bestaande toegangen. Ontwerppuntgangspunten voor de entrees zijn:

- Elke toegang kent zijn eigen specifiek thema / karakter
- Bij elke toegang is de oversteek van het water te ervaren
- Het contrast tussen eiland Kampen en de overzijde wordt expressief gemaakt. Afhankelijk van de plek kan dit door: de constructie / brug zelf of door binnendijkse accenten aan de Kampense zijde

H7: LAAGSTE SCHAALNIVEAU, DE BYPASSRUIMTE

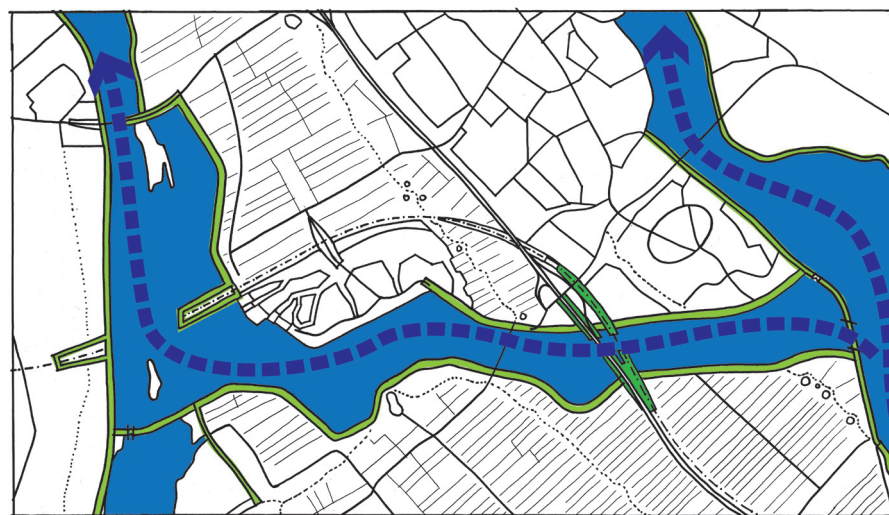
In dit hoofdstuk wordt de visie op de inrichting van de bypassruimte (tussen de dijken) opgebouwd in een aantal opeenvolgende stappen. Het begint, uiteraard, met de hoogwaterfunctie in het kader van Ruimte voor de Rivier. Vanuit de principes voor de natuurontwikkeling komen daarna de recreatiemogelijkheden en het stedelijk gebied aan bod. Water is hét verbindende principe.

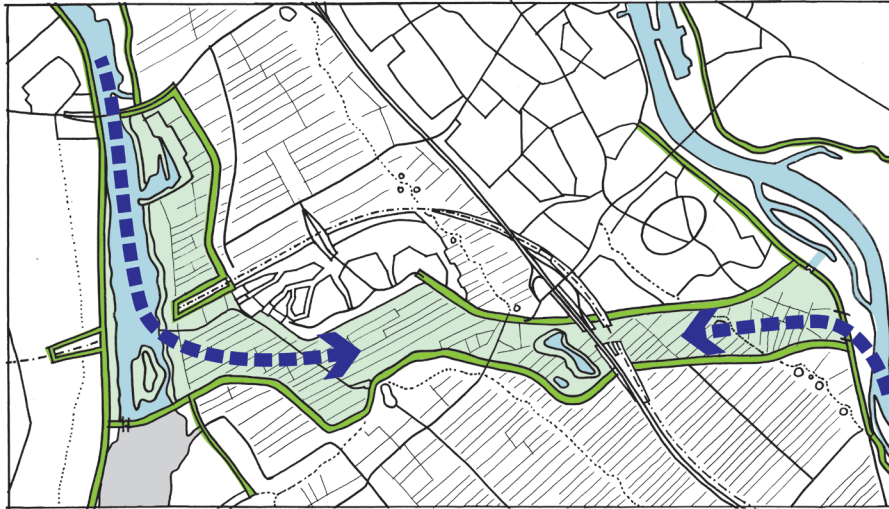
Stap 1: Hoogwaterfunctie extreme situaties

De bypass heeft de taak om samen met de Ijsseltak door Kampen hoge rivierafvoeren veilig naar het Ijsselmeer te geleiden. Het gaat in de bypass om circa 20% tot 30% van de totale Ijsselafvoer.

Visie

- De inrichting en het beheer van het gebied tussen de dijken wordt afgestemd op de waterafvoerfunctie. Dit betekent een beperkte mate van ruwheid. De passage van de 'knoop' van N50 en Hanzelijn en het gebied direct ten westen hiervan verdient daarbij extra aandacht. In stromingsluwe delen vormt lokaal een grotere ruwheid geen groot probleem.
- De herkenbaarheid als waterstaatswerk verdient aandacht. Hieraan dragen bij:
 - o de aanwezigheid van water in de bypass
 - o de leesbaarheid van de functie van de kunstwerken, met name het inlaatwerk in de Ijsseldijk

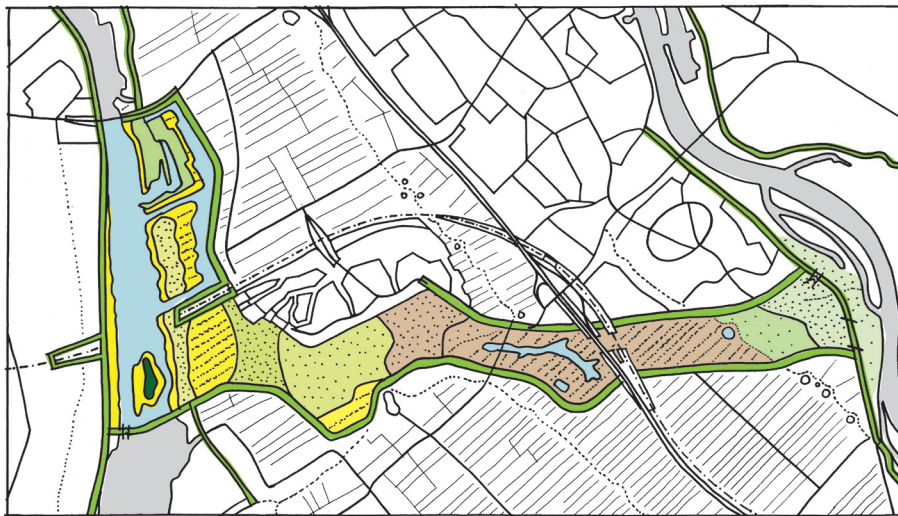




Stap 2: Waterbeweging reguliere situaties

Naast de hydraulische functie legt de bypass een landschappelijke en ecologische verbinding tussen de IJssel en het IJsselmeer. De IJssel en het Drontermeer / Vossemeer zijn beiden Natura2000 gebied. De ontmoeting van beide wateren met hun eigen natuurlijke processen is karakteristiek voor de IJsseldelta. De relatie tussen de bypass en de omliggende watersystemen is zo open mogelijk om deze ontmoeting ook binnen de bypass plaats te kunnen laten vinden. Het gaat om:

- Een directe aansluiting op het water van het Vossemeer, zodat de op- en afwaaiing (karakteristiek voor dit deel van het IJsselmeer) zijn zichtbare invloed in de natuur in de bypass heeft.
- Een zo open mogelijke verbinding met het water van de IJssel:
 - o permanente waterverbinding (migratiegeul).
 - o regelbare periodieke overstroming van de oeverwal



Stap 3: Landschappelijke eenheid én driedeling

- De bypass wordt vormgegeven als één herkenbare en samenhangende landschappelijke eenheid.

Op basis van de aansluiting op de omliggende wateren en de ondergrond van de bypassruimte (hoogte, bodemtype) zijn binnen de eenheid van de bypass drie deelgebieden te onderscheiden:

- De hoger gelegen oeverwal in het oosten. Deze oeverwal loopt overigens door tot in de Onderdijkse Waard.
- Een laag gelegen kom in het middengebied van de bypass.
- Het westelijke gebied, met afwisselend strandwallen en lagere delen daartussen, in aansluiting op het Drontermeer.

Deze driedeling sluit aan bij de gebieden die in het provinciaal omgevingsplan zijn onderscheiden. Voorgesteld wordt verschillen in de orientatie en ondergrond als uitgangspunt te hanteren voor de inrichting en het beheer met deze driedeling als resultaat. Het Drontermeer zelf kan als vierde deelgebied beschouwd worden.

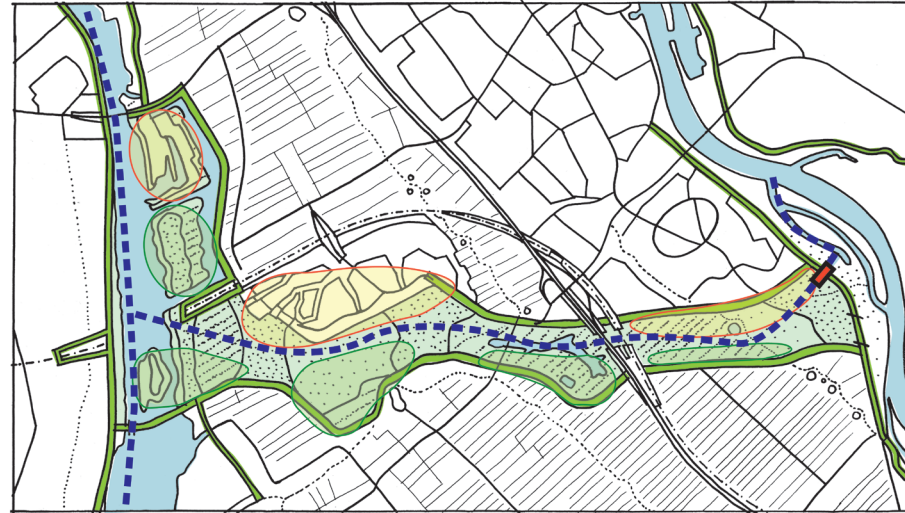
Stap 4: Recreatief (mede)gebruik

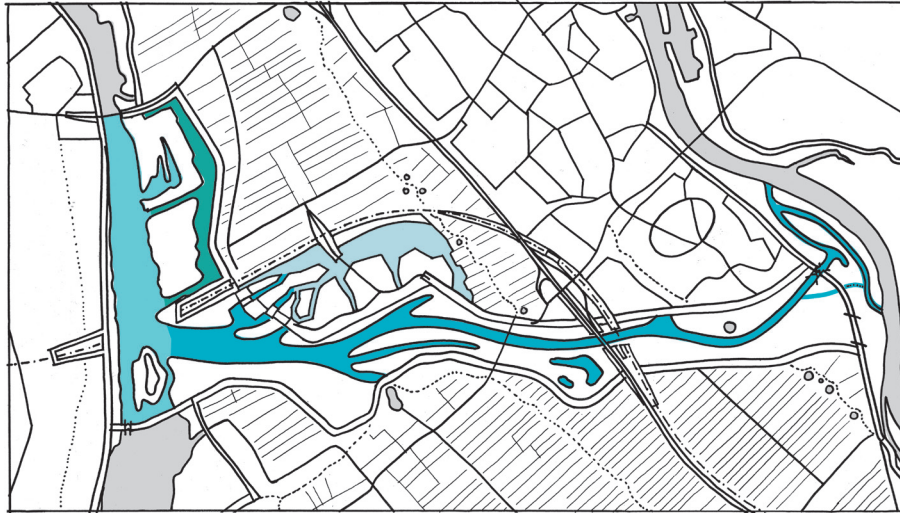
De bypass krijgt, naast een water- en natuurbestemming, ook een belangrijke recreatieve betekenis:

- Er wordt een recreatieve vaarroute aangelegd van de IJssel naar de randmeren, als aantrekkelijk luw alternatief voor het Keteldiep.
- De dijken worden toegankelijk voor wandelaars en/of fietsers.
- Een deel van de bypass krijgt betekenis als uitloopgebied vanuit het aangrenzende stedelijke gebied.
- In de bypass, aangrenzend aan het nieuwe woongebied, komt ruimte voor ligplaatsen t.b.v. dit woongebied.
- In de omgeving van Roggebot is binnen de nieuwe bypassruimte voorzien in uitbreiding van het recreatieterrein, inclusief uitbreiding van de jachthavenfaciliteiten.

Met het oog op de te verwachten natuurwaarden is een zonering van de recreatiedruk gewenst:

- Ten noorden van de vaargeul is recreatief medegebruik van de bypassruimte mogelijk, ten zuiden is het luw.
- Het beperken van de toegankelijkheid van het luwe natuurlijke gebieden ten zuiden van de vaargeul krijgt extra aandacht.





Stap 5: Water als verbindend principe

Als belangrijkste ontwerpingsgreep wordt een nieuw waterpatroon binnen de bypassruimte aangelegd, als het ware een nieuwe rivierarm of kreek. Dit water maakt de bypass tot een herkenbare, aantrekkelijke en samenhangende nieuwe landschappelijke eenheid met zijn verschillen daarbinnen.

Het water ontstaat niet vanzelf, maar moet voor het grootste deel gegraven worden. De ontwerpprincipes zijn:

- autonome ligging binnen de bypassruimte

- continu en vloeiend tracé van oost naar west
 - geleidelijk verloop van smal aan de IJsselzijde tot breed open water aan de Drontermeerzijde (naadloze overgang)
 - middengebiet (moerassige kom): ook geïsoleerde wateren (zoals de Enk)
 - convergerend patroon van hoofdloop en zijtakken
- Deze principes bouwen voort op de handreiking ruimtelijke kwaliteit voor de IJssel (principe 'nieuwe kreek').

Dit water is hét verbindende principe voor de hierboven beschreven 4 stappen:

- het water draagt in grote mate bij aan de goede doorstroombaarheid en daarmee de hoogwaterfunctie van de bypass
- in de luwere delen ontstaat extra flexibiliteit ten aanzien van het natuurlijke beheer
- door middel van het water komt de bypass fysiek in contact met het waterpeil / de waterbeweging van de omliggende wateren
- het groot open water aan de Drontermeerzijde opent het gebied voor op- en afwaaiing én golfslag. Dit zijn processen die van betekenis zijn voor de kwaliteit van open rietmoerassen, karakteristiek voor de IJsseldelta. In aansluiting op het Natura2000 gebied van het Drontermeer zullen binnen dit westelijke deel van de bypass goede condities ontstaan voor nieuw rietmoeras. Hiervoor zullen de laagste delen van het maaiveld extra verlaagd worden
- het water biedt ruimte aan de vaargeul, deze loopt zoveel mogelijk aan de noordzijde (zijde van het stedelijke gebied)
- door middel van het water wordt het gebied gezoned in delen met recreatief medegebruik en luwere delen
- het water en rietmoeras vormt als het ware één landschappelijke 'lijst' om het gebied ten noorden van de Hanzelijn, dat uiteenvalt in een deel natuur- en een deel recreatiegebied
- het water vormt het verbindende thema tussen de bypass en het nieuwe woongebied Reeve (zie ook volgende punt)

Stap 6: Accenten in het stedelijke gebied

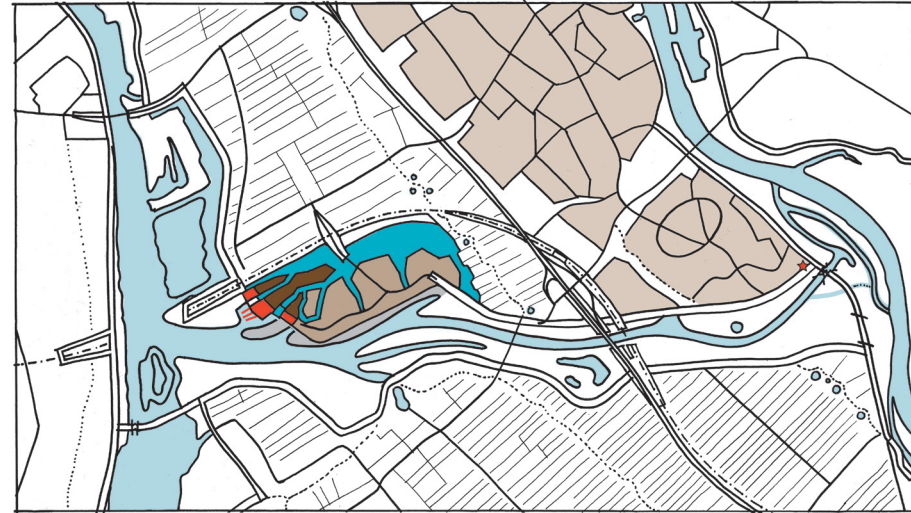
In aansluiting op de ontwerpprincipes voor het nieuwe water in de bypass wordt duidelijk waar het accent van de aansluiting tussen de bypass en het nieuwe woongebied Reeve ligt, namelijk aan de noordwestzijde. Hier wordt een sluis aangelegd voor recreatievaart die het water binnen het woongebied in contact brengt met de bypass. Hier krijgt het woongebied een nadrukkelijk op de bypass georiënteerd accent, met meerdere (ook collectieve) functies daarbinnen. De andere stedelijke accenten aan de bypass zijn:

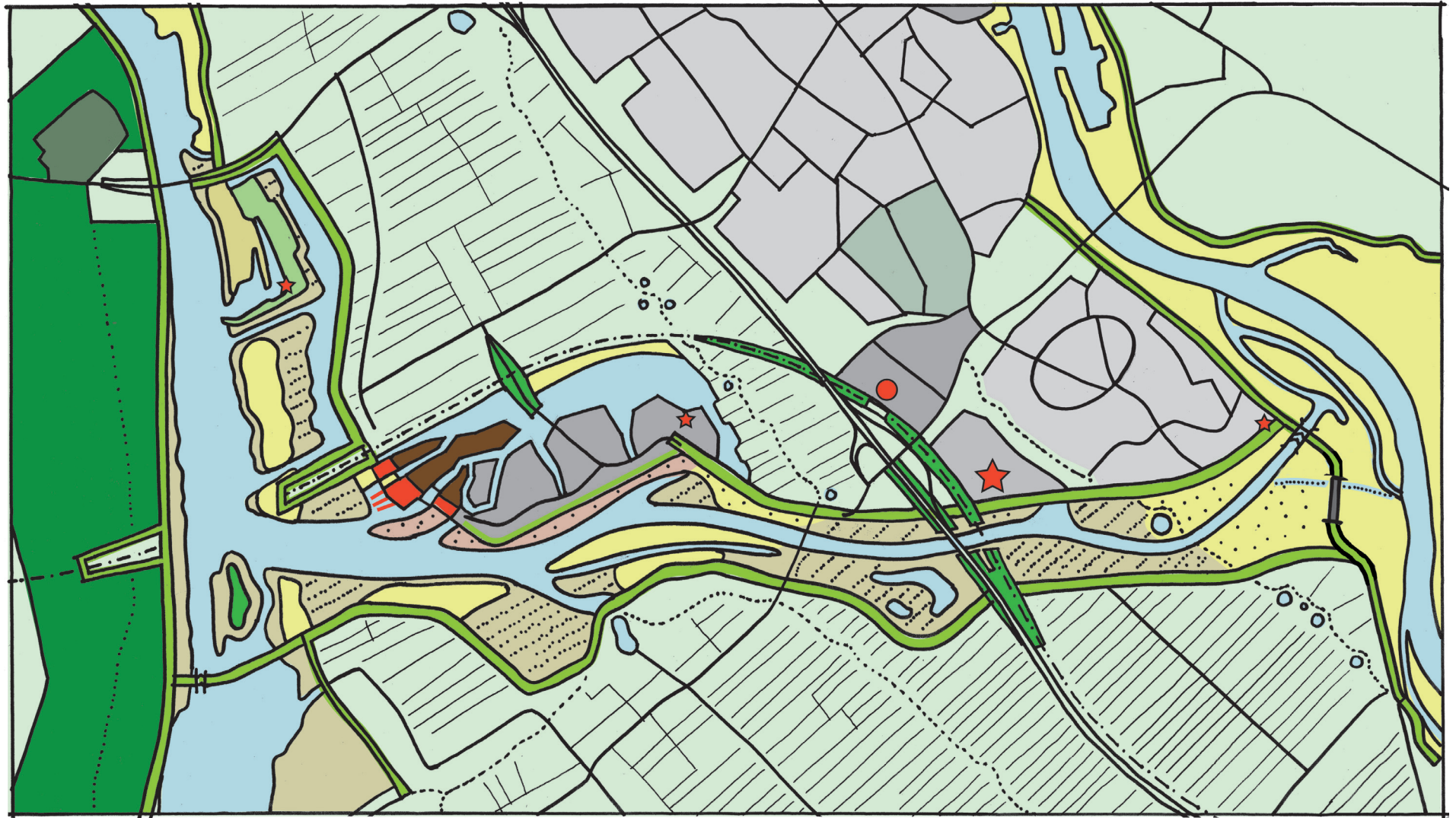
- de groene klimaatdijk: woonbebouwing met uitzicht op de bypass, ingebed binnen een sterk landschappelijk motief
- het gebied ten oosten van de knoop, aan de noordzijde van de bypass. Voorgesteld wordt om een stedelijk accent aan of op de dijk hier op termijn mogelijk te maken. Vooralsnog zijn de ideeën over de ontwikkeling van het stedelijke gebied niet zover uitgekristalliseerd om dit in het ontwerp nu al aan te leggen. De herkenbaarheid van de samenhang van de dijk aan weerszijden van de knoop staat op dit moment voorop.

Daarnaast is er een aantal kleinere accenten, waaronder een paviljoen bij de instroom aan de IJsselzijde.

Stap 7: Totaalbeeld (zie volgende pagina)

De voorgaande stappen leiden in samenhang tot de totaalbeeld van de visie dat de basis vormt voor de verdere inrichting van de bypassruimte.





H8: BESTAANDE EN NIEUWE GEBIEDSKWALITEITEN IN HET PLAN

Dit laatste hoofdstuk legt direct de relatie met de Omgevingsvisie. Op kaart wordt weergegeven op welke wijze de eerder geïdentificeerde (concrete) gebiedskwaliteiten een plek krijgen in de plannen (visie en inrichtingsplan). Het gaat hierbij om bestaande en om nieuwe kwaliteiten. Per object of structuur is in de tabel aangegeven of deze betrekking heeft op de natuurlijke laag, de laag van het agrarische cultuurlandschap, de stedelijke laag of 'lust en leisure'. Vaak is een combinatie aan de orde. Voor een gedetailleerde visie op de inrichting en beeldkwaliteit van nieuwe elementen en structuren (bijvoorbeeld de dijken) wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan en het inrichtingsplan.



LEGENDA



BIJLAGEN

BIJLAGE I: HANDREIKING RUIMTELIJKE KWALITEIT IJSSEL

IJssel, Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit (Bosch Slabbers in opdracht van onder andere Provincie Overijssel, 2007)

De handreiking is geen blauwdruk, maar geeft aan wat de unieke kwaliteiten van de IJssel zijn en hoe deze behouden en versterkt kunnen worden. Tevens wordt aangegeven welke kansen nieuwe ontwikkelingen bieden om de identiteit van de IJssel te onderstrepen. Daarbij worden de belangrijkste ontwerpproblemen voor de IJssel benoemd en wordt door middel van ontwerpproblemen aangegeven hoe daarbij kwaliteiten versterkt kunnen worden, knelpunten worden opgelost en kansen voor nieuwe ontwikkelingen worden benut.

De handreiking geeft in aanvulling op het omgevingsplan Overijssel richting aan de visie op IJsseldelta Zuid / de bypass omdat de IJsseldelta wordt gepositioneerd binnen de IJssel als geheel én omdat een aantal concrete ontwerpproblemen wordt geschetst dat binnen het plangebied van toepassing is.

IJsseldelta binnen de IJssel als geheel

Er wordt onderscheid gemaakt in het natuurlandschap (motto reliëfrijk rivierdal), het cultuurlandschap (landschapsmozaiek) en

stedelijk netwerk (Hanzestad en ommeland).

De IJssel heeft een sterk natuurlijk karakter dat o.a. tot uitdrukking komt in de talrijke meanders. Ook de vertakkende kreken in de IJsseldelta vormen een karakteristiek patroon. De IJsseldelta vormt binnen het stroomgebied van de IJssel één van de vier deeltrajecten met een eigen karakteristiek: Na Zwolle verandert de IJssel in een laaglandrivier, die uitmondt in de Delta bij Kampen. De IJsseldelta wordt gekenmerkt door een meanderende rivier (bijv. de getijdemeander bij Zalk). Vanaf Kampen vertakt de rivier in verschillende (getijde)kreken, waarvan de meeste niet meer duidelijk herkenbaar zijn.

Als knelpunt t.a.v. de laag van het natuurlandschap wordt onder andere genoemd het ontbreken van dynamiek in het riviersysteem, waardoor karakteristieke elementen en structuren van de natuurlijke rivier (o.a. meanders, hanken, kreken) niet meer vernieuwen. Er is hooguit sprake van consolidatie. Het (opnieuw) stimuleren van natuurlijke processen binnen de uiterwaarden wordt als kans gezien.

Maatregelen in het kader van Ruimte voor

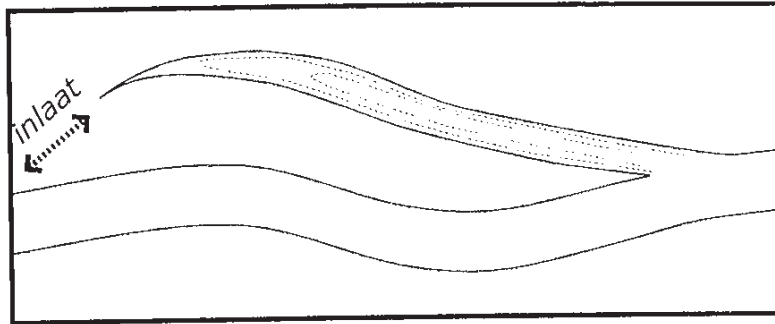
de Rivier worden benoemd als kans om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. De wateropgaven zijn motor achter nieuwe ontwikkelingen waarbij ook kansen liggen in de koppeling met andere opgaven op het gebied van natuur, recreatie en wonen.

Voor de laag 'stedelijk netwerk' wordt nog het volgende gesteld:

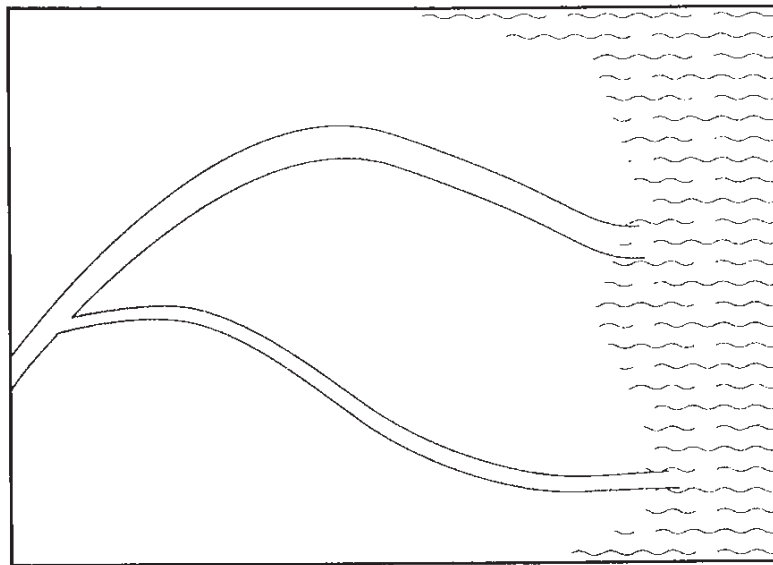
Mits op een goede manier uitgewerkt en vormgegeven bieden deze ontwikkelingen (aanleg hoogwatergeul icm woonwijk) kansen voor versterking van de relatie tussen stad en rivier en de afwisseling tussen luwte en dynamiek. Voor de IJssel liggen er kansen in het verbeteren van de mogelijkheden voor routegebonden vormen van recreatie, zowel over land als over water.

Relatie tussen de handreiking voor de IJssel en de ruimtelijke visie / ontwerp IJsseldelta zuid

- in IJsseldelta Zuid wordt ingezet op versterking van de specifieke kenmerken van de IJsseldelta (o.a. krekensstructuur) ten opzichte van de andere deelgebieden van de IJssel.
- dynamiek in het watersysteem vormt één van de pijlers van het plan. Voor zover natuurlijke processen zoals sedimentatie



Nieuwe hank (uit: IJssel, Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit, Bosch Slabbers in opdracht van onder andere Provincie Overijssel, 2007)



Nieuwe kreek (uit: IJssel, Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit, Bosch Slabbers in opdracht van onder andere Provincie Overijssel, 2007)

mogelijk zijn, wordt hier ook op ingezet t.b.v. natuurontwikkeling.

- het plan voor IJsseldelta Zuid geeft concreet invulling aan het principe 'wateropgave als motor van ruimtelijke ontwikkelingen'. Het integrale karakter sluit aan bij de benadering van de handreiking.

Ontwerpopgaven en principes

In de handreiking ruimtelijke kwaliteit voor de IJssel is een aantal ontwerpprincipes voor veel voorkomende opgaven uitgewerkt. De ontwerpprincipes die van toepassing zijn op IJsseldelta Zuid zijn hieronder benoemd:

'Versterken herkenbaarheid van het groten-deels verborgen patroon van riviergerelateerde waterlopen langs de IJssel: meanders, hanken en krekken'

en:

'Vormgeven ontgravingen: nieuwe ontgravingen sluiten bij voorkeur aan bij de karakteristieke geomorfologische patronen van het IJssellandschap'

Principe nieuwe hank:

- Verloop evenwijdig aan de hoofdstroom
- In breedte ondergeschikt aan de IJssel
- Eventueel benedenstrooms aangetakt
- Natuurlijke, flauwe oevers

Dit principe is van toepassing bij de inrichting van de Onderdijkse Waard. Hier wordt voorgesteld de bestaande plassen (gebiedsvreemde elementen) te verondiepen en om te

vormen tot twee 'hanken' die onder andere worden vormgegeven volgens bovenstaande principes.

Principe nieuwe kreek:

- breedte ondergeschikt aan de hoofdstroom
- eventueel bovenstrooms aangetakt
- monding op voormalige Zuiderzee
- brede, natuurlijke flauwe oevers (riet)

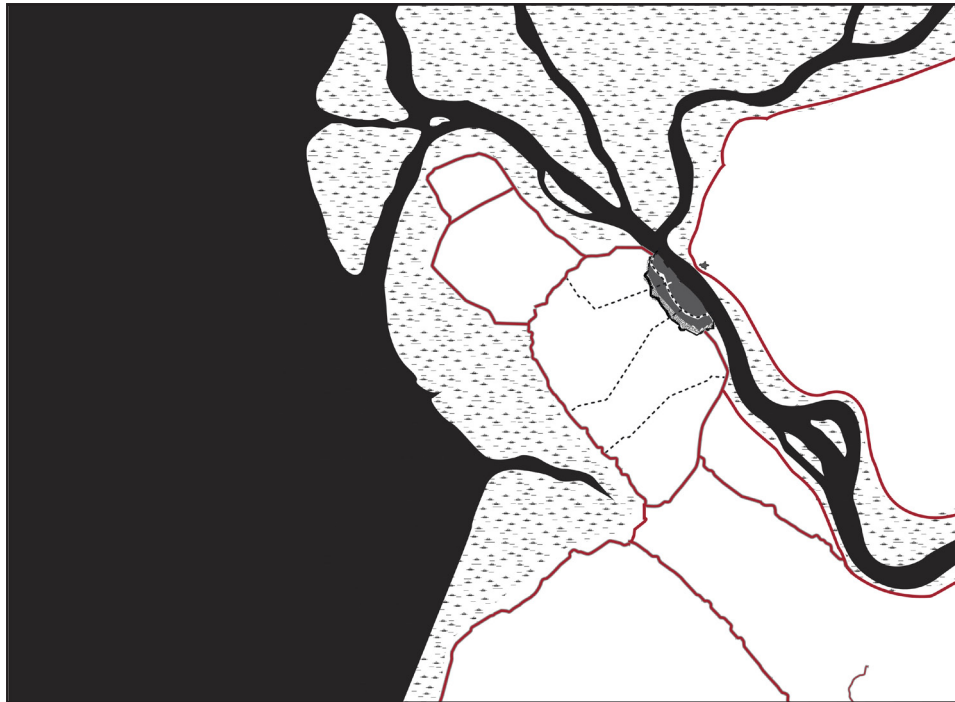
Principe: nieuwe dijk

- De nieuwe dijk bouwt voort op de karakteristieken van bestaande dijktypen langs de IJssel
- De nieuwe dijk wordt eigentijds vormgegeven. Daarmee wordt een nieuwe dijktypologie toegevoegd aan het IJssellandschap. Ook bij nieuwe dijkvormen moet met streven naar een slank dijkprofiel en een vloeiend tracé verloop.

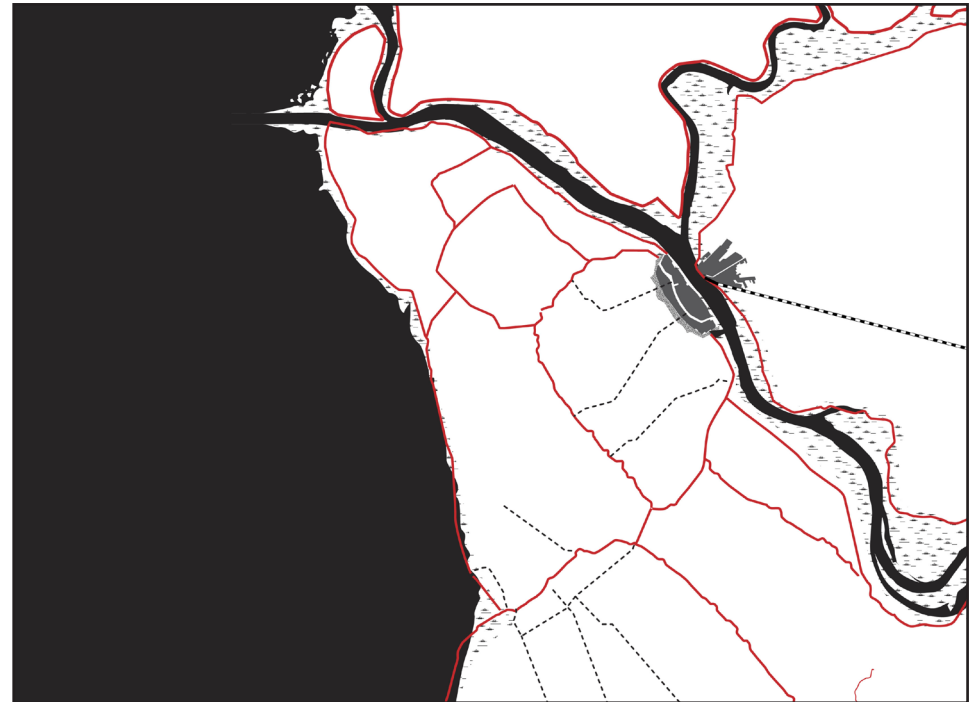
De nieuwe dijken rond de bypass krijgen in aansluiting op bovenstaande principes overwegend een zo slank mogelijk profiel (binnen de grenzen van de technische eisen) en een vloeiend verloop. Het tracé reageert op de overgang van IJssel naar IJsselmeer.

Tot slot: ensembles IJsseldelta

Specifiek voor polder Dronten geeft de handreiking aan: aanleg hoogwatergeul volgens principes 'nieuwe kreek'. De voorstellen voor het nieuw aan te leggen water in de bypass komen inderdaad onder andere overeen met bovenstaande principes.



Kampen omstreeks 1600

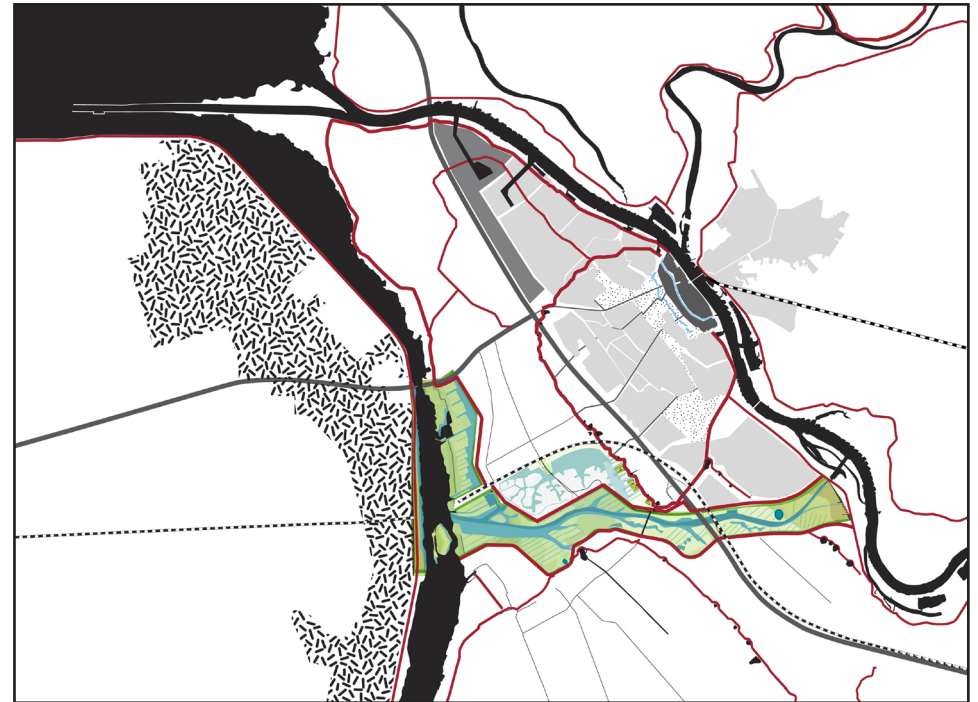


Kampen omstreeks 1900

BIJLAGE 2: ONTWIKKELINGSREEKS KAMPEN EN OMGEVING



Kampen nu



Kampen toekomst

Colofon

Deze Ruimtelijke Visie / deelproduct Ruimtelijke Kwaliteit vormt onderdeel van de Planstudie IJsseldelta-Zuid en is opgesteld door H+N+S landschapsarchitecten met medewerking van VHP

Intern ontwerpteam

H+N+S

Pieter Schengenga

Claire Laeremans

Thijs de Zeeuw

VHP

Jeroen de Jong

Johanna Bouma

Vormgeving en lay-out

H+N+S



H+N+S Landschapsarchitecten

Soesterweg 300, 3812 BH Amersfoort

Postbus 1603, 3800 BP Amersfoort

T 033 432 80 36 ■ F 033 432 28 20

E mail@hnsland.nl ■ W www.hnsland.nl



George Hintzenweg 85

3068 AX Rotterdam

Postbus 8520

3009 AM Rotterdam

T 010 4520744

E vhp@vhp.nl

I www@vhp.nl

Amersfoort, augustus 2012

© H+N+S (2012) Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en / of openbaar gemaakt mits de bron wordt vermeld.





