

MAATREGELENBOEK

Stationsomgeving Steenwijk

Sterke, toekomstbestendige en leefbare kernen
waar mensen graag wonen, werken en leven in een
klimaatadaptieve omgeving





Voorwoord

Steenwijkerland staat voor een forse groei van het aantal inwoners. We bouwen voor onze eigen inwoners en voor de regio. Steenwijk heeft dan ook een belangrijke streekfunctie. De spoorzone Steenwijk met zijn intercityfunctie is cruciaal in deze groeiambitie. We zien kansen voor verdichting, het toevoegen van wonen en werken in samenhang met klimaat- en mobiliteitsopgaven in het gebied. En het is een belangrijke poort naar ons achterland, het Nationaal Park Weerribben-Wieden.

We zijn inmiddels gestart. Het stationsgebouw heeft een metamorfose ondergaan en biedt nu onderdak aan onze nieuwe Regionale Praktijk Academie die samen met het bedrijfsleven is opgezet voor werken en leren. Het station wordt in samenwerking met de provincie Overijssel ontwikkeld tot een belangrijke mobiliteitshub. Wij rollen momenteel het netwerk van deelfietsen uit, binnen en buiten de gemeente.

Met dit maatregelenboek als uitwerking van ons eerder opgestelde Parapluplan slaan we met de andere gemeenten in dit Novex-programma de handen ineen en dragen we bij aan een toekomstbestendige regio. Zo houden we de regio leefbaar en bereikbaar. Met dit maatregelenboek dagen wij Rijk en Provincie uit om gezamenlijk te investeren in de spoorzone Steenwijk en de regio.

Wethouder
Melvin Smit

*Bestuurlijk opdrachtgever
gemeente Steenwijk*



Leeswijzer

In dit gemeentelijke maatregelenboek zijn alle maatregelen opgenomen die bijdragen aan de verwezenlijking van de ambities en doelstellingen die voortkomen uit het Programma Stationsomgevingen als onderdeel van het NOVEX-gebied Regio Zwolle. Samen met het introductieboek en de vijf andere individuele gemeentelijke boeken vormt het samen het totale maatregelenpakket Programma Stationsomgevingen. In het maatregelenboek staan de specifieke projecten, plannen en investeringen die bijdragen aan de gezamenlijke en integrale opgaven op het gebied van wonen, economie, mobiliteit en klimaat.

Investeringsvolume

Om inzicht te krijgen in het investeringsvolume zijn de kosten van de maatregelen indicatief verkennend doorgerekend. De berekening is tot stand gekomen op basis van kengetallen en hedendaagse inzichten en uitgangspunten zover deze bekend zijn bij het opstellen van de maatregelen. In het totaalbedrag zoals deze zijn opgenomen per maatregel, zijn naast de all in bouwkosten ook de kosten voor de financiering, risico's, onvoorziene kosten en indexatie meegenomen. Ook is een inschatting van de plankosten gemaakt. Deze kosten samen noemen is het investeringsvolume. Alle bedragen zijn inclusief BTW. In de volgende fase gaan de gemeenten de businesscases opstellen. Naast investeringsramingen gaat het dan ook over het verkennen van de verschillende mogelijkheden van dekking (opbrengsten betaald parkeren, subsidies e.d.).

Versie februari 2026



Inhoud

Voorwoord	3
Introductie	6
Maatregelenpakketten.....	8
Maatregelenpakket 1 Het Station	12
Maatregelenpakket 2 De Spoorzone	22
Maatregelenpakket 3 Centrum Steenwijk.....	34
Maatregelenpakket 5 Middelgrote kern en de Streek	42

Steenwijk versterkt haar vestinghart voor de toekomst

Steenwijk is een oude vestingstad. De grachten en vestingwallen dateren uit de tijd van de Tachtigjarige Oorlog. Toen was Steenwijk een strategische plaats in de strijd tussen de Republiek der Verenigde Nederlanden en Spanje. Er is hevig gevochten. De robuuste vestingwallen om de oude stad werden beschoten en ondermijnd. Steenwijk werd geplunderd en bijna platgebrand. Veel moois is gelukkig bewaard gebleven en ‘De Olde Veste’ is met zorg gerestaureerd. De oude vestingstad vormt in diverse opzichten het hart van Steenwijk:

1. Het ‘sociale hart’: hier ontmoet je elkaar; op de markt, bij de bakker of op een terrasje.
2. Het ‘functionele hart’: in en rond de oude vestingstad vind je een mix van functies en voorzieningen: detailhandel, horeca, musea en theater de Meenthe. Steenwijk heeft een streekfunctie, mensen komen hier voor de supermarkt en andere winkels.
3. Het ‘emotionele hart’: denk je aan Steenwijk, dan denk je aan de oude vestingstad. De Steenwijker Toren steekt hoog boven de binnenstad uit. ‘Zie je de toren? Dan ben je thuis’, zeggen de Steenwijkers. De binnenstad is het ‘thuis’ voor veel ondernemers en inwoners. De identiteit van de stad verbindt mensen. Blikvangers zijn de Markt, de kerken, de toren, de vele monumenten en karakteristieke panden. En niet te vergeten: de groene gordel van de vestingwallen en de villa Rams Woerthe met haar prachtige park; een van de mooiste Art Nouveau-parels die in Nederland bewaard is gebleven.

De stad en de manier waarop ze functioneert, staat onder druk. Samen met ondernemers en bewoners willen we de vitaliteit van de stad versterken door leegstand aan te pakken, belevingstoerisme te ontwikkelen, winkels en voorzieningen te behouden en de verblijfskwaliteit te verbeteren. We investeren in het historisch karakter van de stad door de vesting met wallen, grachten, poorten te versterken. Doordat de vesting dicht bij de stationsomgeving ligt, kan zij veel kwaliteit toevoegen aan een aantrekkelijk woon- en winkelgebied.

De gemeente Steenwijkerland heeft de ambitie om te groeien. De lokale woningbouwopgave voor Steenwijk en Tuk, gebaseerd op het Woonbehoefteonderzoek 2025, omvat tot 2035 1.080-1.415 woningen. Hiervan is al een deel opgenomen in plannen. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om invulling te geven aan de regionale verstedelijkingsstrategie met 1.000 tot 1.500 woningen. Dit

betekent voor Steenwijk en Tuk een significante groei: van 20.000 naar 25.000 inwoners.

De Spoorzone is benoemd als prioritair project. Hier liggen bijzondere kansen om bij te dragen aan de ambities en integrale opgaven van de gemeente en de regio. Kansen voor het toevoegen van wonen en werken, in samenhang met de aanpak van de klimaat- en mobiliteitsopgaven in het gebied. Kansen voor verdichting rond een OV-knoop, het toevoegen van aanvullende woonmilieus, functiemenging en nieuwe ontmoetingsplekken. De kans ook om een hub te realiseren voor stad en regio die een bijdrage levert aan de mobiliteitstransitie en de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers. Een complicerende factor is wel dat de Spoorzone in het beekdal van de Steenwijker Aa ligt. Daar moeten we met de ontwikkelingen rekening mee houden.

In het door de gemeenteraad vastgestelde ambitiedocument Spoorzone zijn de ambities uitgewerkt. Het station wordt een uitnodigende, efficiënt georganiseerde plek, die een vlottere overstap tussen de trein en andere vormen van vervoer mogelijk maakt, waardoor het aantrekkelijker wordt om de trein te nemen.

In de Woonagenda 2022-2031 van Steenwijkerland is de ambitie opgenomen om, naast de lokale woningbouwbehoefte, invulling te geven aan de verstedelijkingsstrategie: Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta, 2023). Als gemeente willen we voorzien in de bovenlokale behoefte aan woningen in Steenwijk.

In de Actualisatie Woondeal West-Overijssel 2025 t/m eind 2030 (2025) is de Spoorzone Steenwijk benoemd als sleutelproject, om hieraan mede invulling te geven.

Steenwijk in de Regionale Sponsstrategie

Om binnen de Regio Zwolle de verstedelijkingsopgave klimaatrobuust te ontwikkelen, moeten water en bodem leidend zijn. De Regionale Sponsstrategie is een integrale benadering van het bodem- en watersysteem die inzichtelijk maakt hoe we met de natuurlijke dynamiek kunnen meebewegen en de sponswerking kunnen verbeteren. De verbetering van de sponswerking heeft twee doelen: 1. het vergroten van de beschikbare watervoorraad om droge periodes te overbruggen en 2. het langer vasthouden en bergen van water om wateroverlast te voorkomen. Er zijn drie sponsprincipes die aansluiten op de ruimtelijke verschillen in het bodem- en watersysteem van een stroomgebied: vasthouden, vertragen en bergen.

Steenwijk is onderdeel van het stroomgebied Stroink en ligt voor een belangrijk deel op de stuwwal. Vanwege de aanwezigheid van keileem in de bodem infiltreert het water hier slecht. Het station van Steenwijk ligt op de flank van de stuwwal, hier zijn de voorwaarden voor infiltratie wel aanwezig. Door in deze zone te vertragen, infiltreert het water op de flank en treedt het onderaan de flank vertraagd weer uit als kwel. De maatregelen rond het station zijn erop gericht om infiltratie te stimuleren (vertragen). Onderaan de flank en in het beekdal van de Steenwijker Aa ligt de nadruk op het bergen (retentie) van water.

Introductie

Kansen bundelen: waar wonen, mobiliteit, economie en klimaat samenkomen

De opgaven in Steenwijk zijn complex en sterk met elkaar verbonden. Woningbouw, mobiliteit, klimaatadaptatie en leefkwaliteit grijpen direct op elkaar in. Daarom werken we met maatregelenpakketten: bundelingen van projecten die elkaar versterken en samen bijdragen aan een toekomstbestendige stad. Elk pakket is opgebouwd rond een specifieke locatie en specifiek thema, waarbij afhankelijkheden bewust zijn meegenomen. Deze integrale aanpak maakt het mogelijk om kansen te benutten, knelpunten op te lossen en gericht te sturen op de ambities uit de verstedelijkingsstrategie. De gemeente Steenwijkerland heeft vier maatregelenpakketten, die we hieronder kort toelichten.

1. Het Station

De focus ligt op het verbeteren van de stationsomgeving als regionale, multimodale knoop. Het station is cruciaal voor forenzen, scholieren en toeristen, maar heeft nu een lage verblijfskwaliteit en is ruimtelijk versnipperd. Door het clusteren van parkeren, het toevoegen van groen en

het verbeteren van de oversteekbaarheid van het spoor, ontstaat ruimte voor wonen, werken en verblijven in een aantrekkelijke, klimaatadaptieve omgeving.

2. Het Stationskwartier

De stationsbuurt biedt kansen voor verdichting en functiemenging. Door de sportvelden te verplaatsen, ontstaat ruimte voor nieuwe woonmilieus gericht op diverse doelgroepen. Deze ontwikkeling draagt bij aan de groeispiong die we willen maken en versterkt de samenhang tussen wonen, mobiliteit en voorzieningen. De spoorzone wordt een levendige entree van de stad én toegangspoort tot het omliggende landschap.

3. Het Centrum

We versterken het centrum als vestingstad en voorzieningencentrum voor de regio. Door betere verbindingen met het station, aantrekkelijker routes en geclusterd parkeren maken we de binnenstad toegankelijker en leefbaarder. Tegelijkertijd zetten we in

op het behouden en versterken van maatschappelijke voorzieningen, passend bij de groeiende bevolking.

4. Middelgrote Kern & Streek

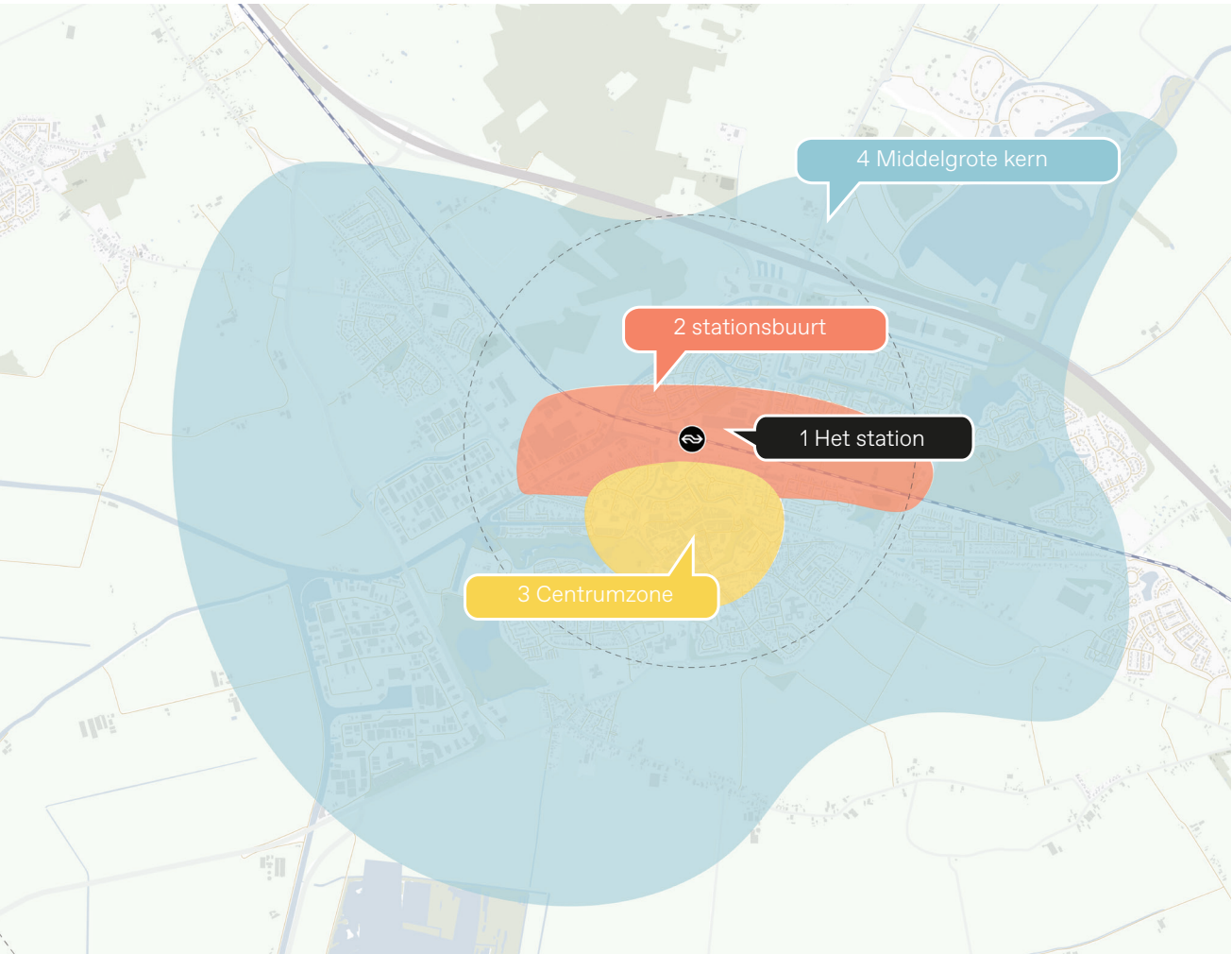
We verbeteren de bereikbaarheid en verbinding tussen Steenwijk en omliggende dorpen. Een frequent busnetwerk en groene fietsroutes verminderen de afhankelijkheid van de auto. De spoorzone fungeert op deze manier als regionale hub, waar overstappen op trein of e-bike vanzelfsprekend wordt. Zo wordt Steenwijk beter bereikbaar en de regio als geheel versterkt.

Van gebiedsgerichte aanpak naar concrete maatregelen

De vier pakketten omvatten in totaal 24 maatregelen om de ruimtelijke opgaven van Steenwijk aan te pakken. Deze maatregelen variëren van woningbouwprojecten en mobiliteitsoplossingen tot vergroening van de openbare ruimte, waterveiligheid en economische ontwikkeling. We realiseren 1.650 woningen en acht nieuwe of verbeterde

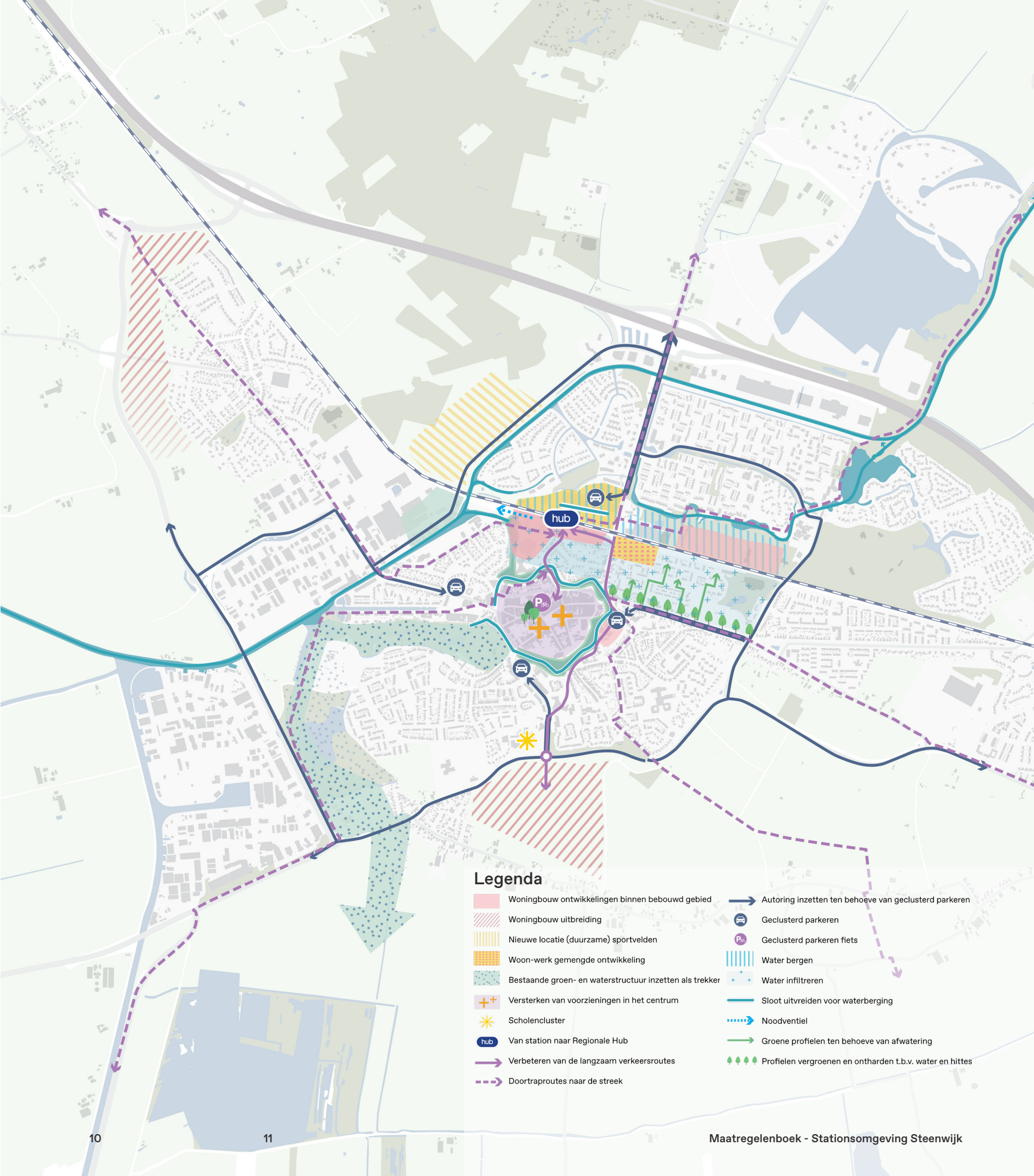
fietsverbindingen naar het station, we vergroenen het stationsplein met 3200 m² groen en maken ruimte voor een economische impuls in het stationsgebied.

De overzichtskaart op de volgende pagina geeft alle locaties aan waarop de maatregelen van toepassing zijn, samen met een tabel die het ontwikkelstadium van elke maatregel weergeeft. Zo ontstaat een helder beeld van de voortgang, samenhang en ruimtelijke spreiding van de opgaven in Steenwijk.



Alle maatregelen maken deel uit van bestaand beleid en/ of de gemeentelijke omgevingsvisie en bevinden zich in verschillende fasen van uitwerking. Sommige maatregelen zijn al in uitvoering, andere zijn benoemd als opgaven waarvoor de gemeente concrete maatregelen inzet. Dit gebeurt in de termijnen 2030-2025 en 2030-2040, hier gebundeld onder opgave 2030-2040. Daarnaast zijn er onderzoeksvragen die in een verkennende fase zitten. Deze worden vóór 2030 onderzocht op de meest effectieve manier van implementatie, met als doel deze door te ontwikkelen tot uitvoerbare opgaven.

	Wat we al doen	Opgave 2030 - 2040	Onderzoeksvraag
1.A	Het perron verbreden	●	
1.B	Langzaamverkeerstunnel	●	
1.C	Gebouwde parkeerhub	●	
1.D	Verplaatsing en verduurzamen busstation	●	
1.E	Klimaatadaptief stationsgebied	●	
2.A	Wonen in de spoorzone	●	
2.B	Wonen op de sportvelden	●	
2.C	Werken, voorzieningen en onderwijs op Noord	●	
2.D	Bereikbaarheid spoorzone	●	
2.E	Watersysteem Torenland en Oostwijken De Beitel	●	●
2.F	Woldmeenthe	●	●
2.G	Sportvelden Oosthermeente als bijzondere buurt	●	
2.H	Noodventiel	●	●
3.A	Wonen in het centrum en aan de vesting	●	
3.B	Centrumring met geclusterd parkeren	●	
3.C	Herstel en versterking vestingstructuur	●	
4.A	Woningbouw Tuk	●	
4.B	Woningbouw op de Kamp	●	
4.C	Verplaatsing sportvelden	●	
4.D	Opwaarderen en versterken busverbinding naar Giethoorn	●	
4.E	Fietsroutes streek	●	
4.F	Streekmobiliteit van de toekomst	●	
4.G	Aanzetten van de Steenwijker AA	●	
4.H	Verbinden groen-blauwe netwerk landelijk en bebouwd gebied	●	

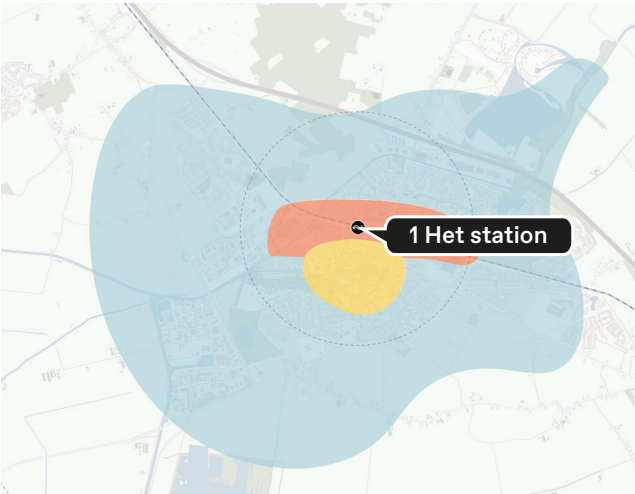


Het station als knoop in de stad en voor de regio

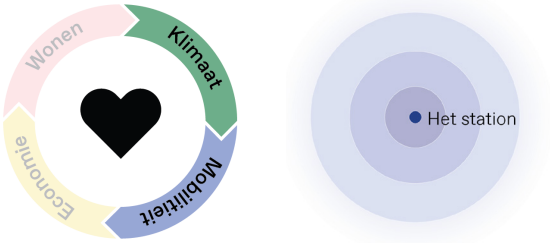
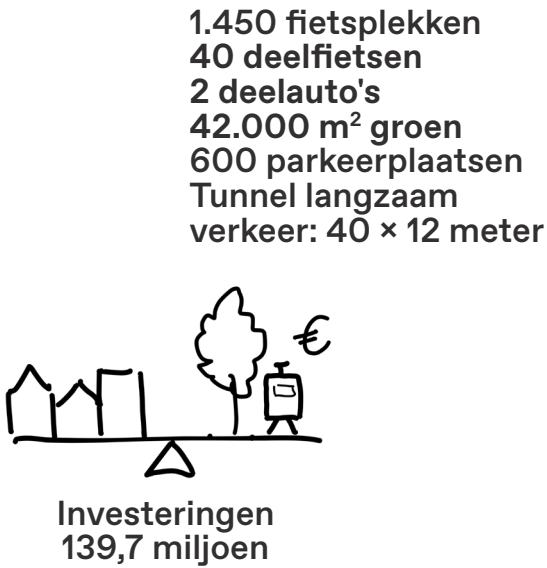
Het intercitystation Steenwijk is een belangrijke regionale vervoersknoop en de schakel naar het toeristische en recreatieve achterland: de Nationale Parken Weerribben-Wieden, Drents-Friese Wold en Dwingelderveld én de Koloniën van Weldadigheid, aangemerkt als Unesco werelderfgoed. Daarnaast is het station een belangrijke voorziening voor forenzen en scholieren. Het intercitystation levert grote toegevoegde waarde aan het woonklimaat.

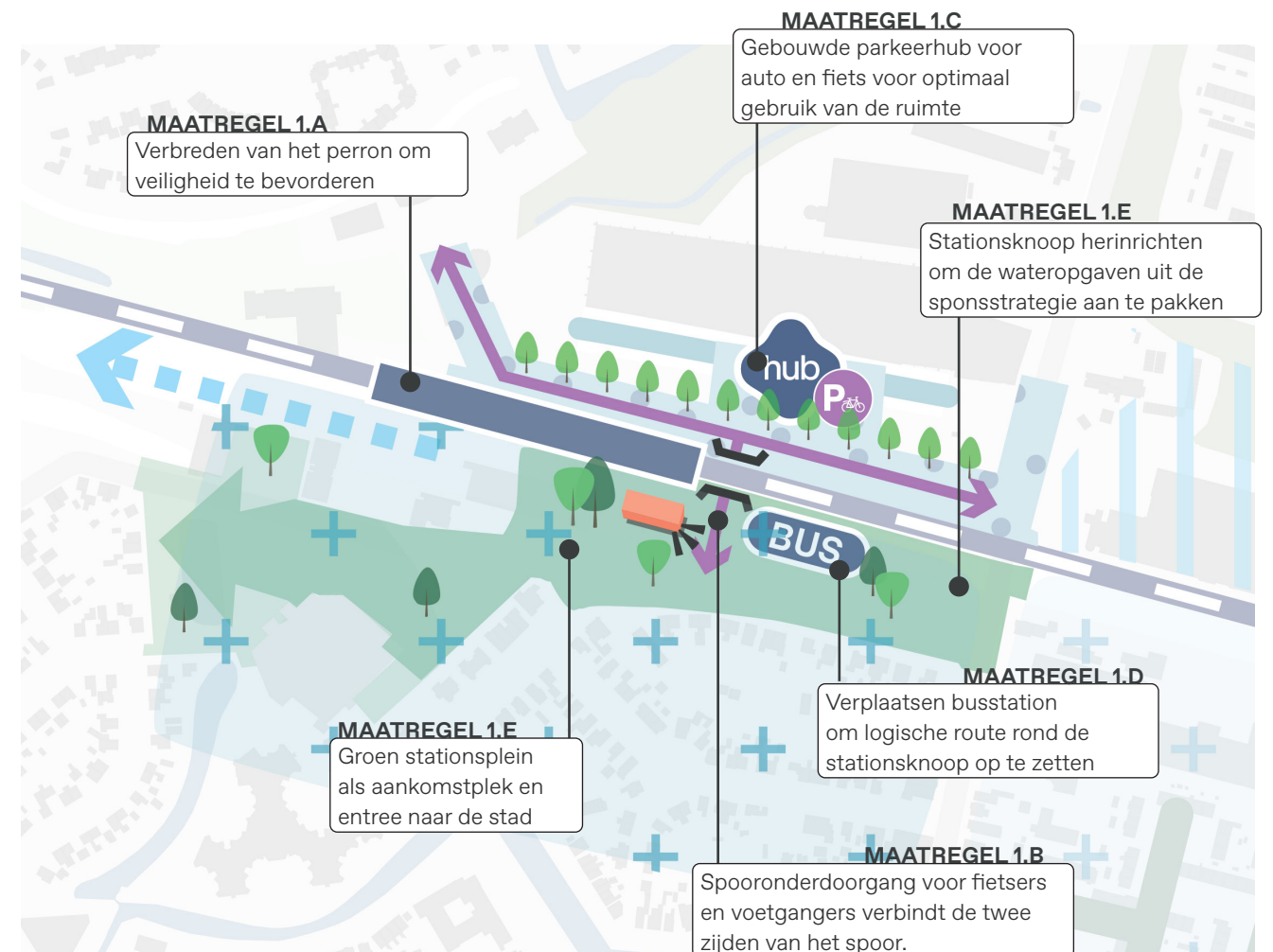
De stationsknoop en de directe omgeving functioneren momenteel niet optimaal. Er is veel ruimte voor parkeren en verharding, maar bijna geen groen of ruimte voor verblijf. Het spoor zelf vormt een barrière die de spoorzone in tweeën deelt. Het is rommelig, de parkeerplaatsen liggen verspreid en de verblijfskwaliteit is laag. Dit blijkt ook uit de relatief slechte waardering van het station door reizigers. Het wordt als oncomfortabel ervaren, mede door het smalle perron en de gelijkvloerse toegang tot het perron. De loopbrug over het spoor is steil en niet uitnodigend, waardoor het spoor een barrière blijft tussen noord en zuid.

We zijn al begonnen om het gebied te verbeteren. Zo is het stationsgebouw opgeknapt met het oog op nieuwe functies, zoals de Regionale Praktijk Academie (mbo). Het stationsplein is opgeknapt en klimaatadaptief ingericht. De transformatie is dus ingezet. Daarbij moeten we rekening houden met de ligging in het laaggelegen beekdal van de Steenwijker AA, en mogelijke risico's op wateroverlast.



We kunnen ontwikkelruimte creëren door slimme combinaties van functies en ruimte te maken. Zo liggen de parkeervelden (op maaiveld) momenteel verspreid over het gebied. Door het parkeren van auto's en fietsen te clusteren in een nieuw parkeergebouw (parkeerhub) maken we ruimte voor wonen, groen en werken.





- Groen stationsplein, Delft. Door Boom Landscape
- Parkeergebouw Berlijnplein met plek voor 620 voertuigen, Utrecht Leidsche Rijn Centrum. Door Zecc architecten
- Station en onderdoorgang, Utrecht Lunetten
- Entree naar fietsparkeren vanaf onderdoorgang, station Driebergen-Zeist

Legenda

- Woningbouw ontwikkelingen binnen bebouwd gebied
- Versterken van voorzieningen in het centrum
- Verbeteren van de langzaam verkeersverbinding centrum - station
- Autoring inzetten ten behoeve van geclusterd parkeren
- Geclusterd parkeren
- Geclusterd parkeren fiets
- Versterken vestingstructuur
- Profielen vergroenen en ontharden t.b.v. water en hittestress
- Noodventiel

Maatregel 1.A

Perron verbreden

Een station met een regionale functie vraagt om uitbreiding in dienstregeling om meer mensen naar het station te trekken. In de huidige situatie wordt het station als onveilig en oncomfortabel ervaren doordat de toegang tot de perrons gelijkvloers is met het spoor en het perron relatief smal is. Meer treinen en drukte leiden tot onveilige situaties. Het verbreden van het perron is onderdeel van de opgave om de stationsknoop Steenwijk veilig en comfortabel te maken.

Inhoud van de opgave:

- Perron over de gehele lengte verbreden
- Verleggen van het spoor aan de zuidzijde van het station om ruimte te maken voor het bredere perron. Die ruimte is er, dit vergt geen extra ingrepen.

Risico's en afhankelijkheden:

- De verbetering van de veiligheid van de stationsknoop vraagt niet alleen om een verbreding van het perron, maar ook om een ongelijkvloerse toegang tot het perron. De beste oplossing is een langzaamverkeerstunnel onder het spoor door, met toegang tot het perron.

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:
10 miljoen

Betrokken partijen:
NS, ProRail, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 1.B

Langzaamverkeerstunnel

Een langzaamverkeerstunnel onder het spoor door heeft meerdere doelen. Ten eerste fungeert de tunnel als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers: de barièrewerking van het spoor wordt fors verminderd. Ten tweede zorgen opgangen naar het perron voor een veiliger en efficiëntere overstap tussen verschillende modaliteiten. Een goede verbinding van de tunnel naar de fietsenstalling en het parkeergebouw met P+R draagt hieraan bij.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van een langzaamverkeerstunnel: lengte 40m, breedte 12m. Dit biedt ruimte voor een fietspad met een breedte van 5m, met aan weerszijden een voetgangersstrook van 5m respectievelijk 2m breed
- Realiseren enkelzijdige opgang met ruime lichtinval tussen spoor 1 en 2, ook ten behoeve van sociale veiligheid. Bij voorkeur met een toegankelijke hellingbaan om een liftoplossing te vermijden.
- Plaatsing van check-in poortjes of -palen bij opgang naar het perron (bepaald door vervoerder).

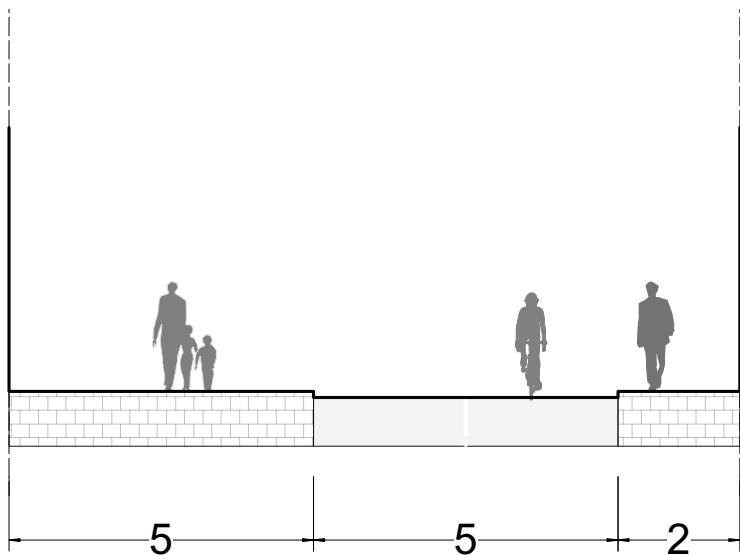
Risico's en afhankelijkheden:

- Het station ligt op een laag punt. Het is in de huidige situatie al een opgave om ervoor te zorgen dat deze kritische infrastructuur veilig en functioneel blijft. Het toevoegen van een spooronderdoorgang met opgang naar het perron maakt deze opgave nog ingewikkelder. De onderdoorgang moet altijd toegankelijk zijn. De realisatie van de tunnel hangt samen met de maatregelen die worden uitgevoerd in het kader van de Sponsstrategie [zie maatregel 1.E]. De aandacht gaat daarbij niet zozeer naar de waterstanden, maar naar het afvoeren van regenwater.

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:
58,1 miljoen

Betrokken partijen:
ProRail, Gemeente Steenwijkerland



Deze doorsnede vormt het uitgangspunt voor het basisprofiel van de nieuwe tunnel. Deze wordt in het ontwerp locatiespecifiek uitgewerkt voor een goede inpassing in de omgeving

Maatregel 1.C

Gebouwde parkeerhub

We realiseren een gebouwde parkeergarage voor auto en fiets, bestemd voor reizigers, bezoekers, werknemers en bewoners. We creëren ontwikkelruimte door ruimte en functies slim te combineren. De parkeervelden op maaiveld liggen nu verspreid over het gebied. Door parkeren te clusteren in een parkeergebouw ontstaat ruimte voor ontwikkeling van wonen, groen en werken in het gebied.

Een parkeergebouw aan de noordzijde van het spoor past goed bij de maat en schaal van de daar aanwezige bedrijven. Verkeer dat vanuit het noorden Steenwijk binnenkomt om naar het station te gaan, wordt ‘afgevangen’ in de gebouwde parkeervoorziening. De parkeervoorziening maakt deel uit van de grotere opgave om parkeren geclusterd op te vangen rond het centrum.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van een parkeergebouw met 600 parkeerplaatsen, waaronder 250 parkeerplaatsen voor de P+R. Overige parkeerplaatsen zijn voor bewoners en bezoekers en voor werknemers werkzaam in het gebied
- Realiseren van 1450 fietsparkeerplaatsen
- 40 deelfietsen (OV & Pak 'M)
- 2 deelauto's

Risico's en afhankelijkheden:

- De wateropgave en de realisatie van de tunnel zijn belangrijke aandachtspunt in de uitwerking van de parkeerhub

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:
65,6 miljoen

Betrokken partijen:

ProRail, NS, omliggende bedrijven (Agrifac, Kornelis Caps & Closures), Theater de Meenthe, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 1.D

Verplaatsen en verduurzamen busstation

Om de regionale stationsknoop goed te laten functioneren, wordt het busstation verplaatst en verduurzaamd. Door logische routes te maken, sluit het busstation naadloos aan op de routing van en naar het perron. De exacte locatie van het busstation wordt bepaald in het stedenbouwkundig plan.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren nieuw busstation om de huidige buslijnen te faciliteren. Het aantal haltes blijft gelijk: vier haltes.
- Realiseren van comfortabele, overdekte wachtvoorzieningen met dynamische reisinformatie.
- Uitwerken flexibel ontwerp voor mogelijk toekomstige uitbreiding van vormen van duurzame mobiliteit
- Realiseren van een duurzame, klimaatadaptieve inrichting

Risico's en afhankelijkheden:

- De uitwerking vraagt samenwerking met verschillende stakeholders; deze moeten tijdig worden betrokken bij het proces.
- Aandacht voor kruising met fietsers op de Tramlaan.
- Locatie busstation is afhankelijk van de locatie van de langzaamverkeerstunnel en de opgang naar het perron.

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:
4,5 miljoen

Betrokken partijen:

ProRail, NS, concessieverlener (Provincie Overijssel), concessiehouder (EBS nu, straks?), ROCOV, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 1.E

Een klimaatadaptief stationsdomein

In de directe omgeving van het station creëren we ruimte voor de infiltratie van water. Deze maatregel vertraagt de afvoer van hemelwater en voorkomt dat snelle oppervlakkige afvoer wateroverlast veroorzaakt in de laaggelegen wijken ten noorden van het station.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 50% onverhard terrein: 42.000 m² groen, waarvan 30% (van totale oppervlak) effectief groen, als bijdrage aan de sponswerking; 24.500 m²:
 - realiseren van wadi's en greppels op de laagste plekken
 - we zorgen ervoor dat water naar het groen kan stromen; het groen ligt niet hoger dan de straten.
- Aanleggen van groen voorkomt hittestress en draagt bij aan het verhogen van de biodiversiteit.
- Voorkomen van uitval van kritieke infrastructuur (onderdoorgang, liften, roltrappen) door wateroverlast.

Risico's en afhankelijkheden:

- Niet benutten van de infiltratiecapaciteit rond het station kan plaatselijk of verderop in het watersysteem tot wateroverlast leiden. De afvoercapaciteit van het gemaal Oostermeenthe ten noorden van het station is in de huidige situatie al maximaal belast. Het waterschap staat meer afvoer niet toe.
- Wateroverlast leidt mogelijk tot uitval van kritieke infrastructuur. We houden hier rekening mee in het ontwerp van de onderdoorgang, de liften en roltrappen.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

1,5 miljoen

Betrokken partijen:

Waterschap Drents Overijsselse Delta, ontwikkelaars, huidige bewoners en gebruikers, ProRail, NS vastgoed, Gemeente Steenwijkerland

De spoorzone als multifunctioneel stedelijk gebied

De spoorzone met het intercitystation heeft de potentie om uit te groeien tot een multimodale hub en een compleet stedelijk gebied. De spoorzone bestaat nu uit veelal losse fragmenten van monofunctionele woon- of werkmilieus die weinig interactie met elkaar hebben. Kansen dus om te verdichten!

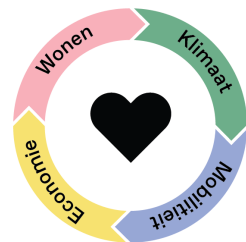
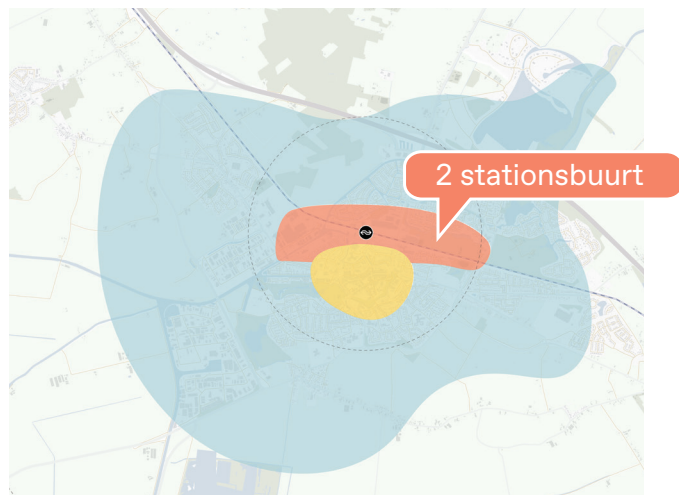
We verplaatsen de sportvelden en gebruiken de vrijkomende ruimte om aanvullende woonmilieus aan de stad te voegen. Denk aan woningen (met zorg) voor ouderen of juist woningen voor jongeren. Door functies te mengen en ontmoetingsplekken te realiseren, creëren we levendigheid. Dit draagt bij aan de groeisprong die we als gemeente willen maken. Door op deze locatie massa te maken, stimuleren we het gebruik van openbaar en langzaam vervoer.

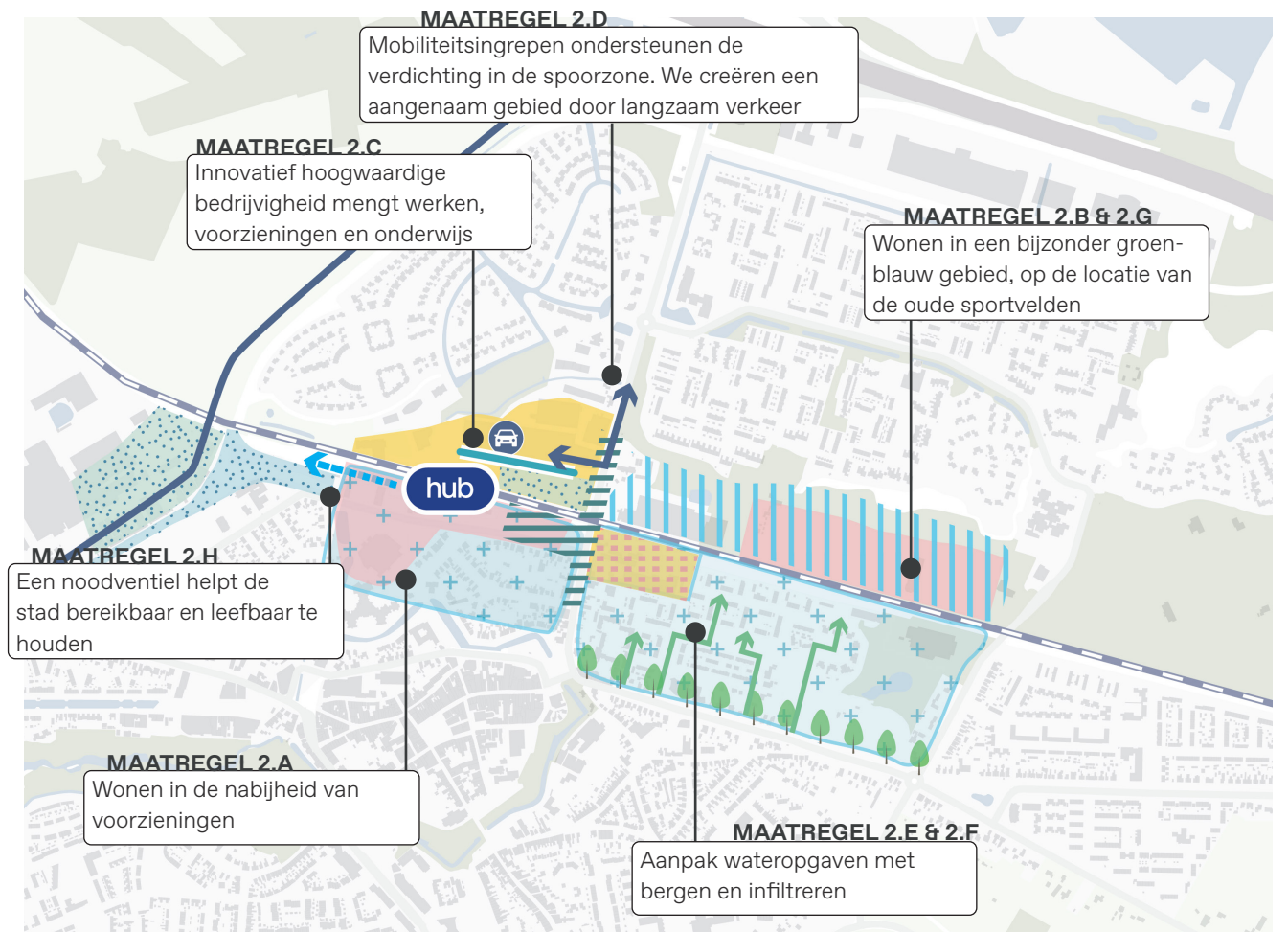
We realiseren een kwalitatief hoogwaardige knoop met een uitstraling die past bij de historische vestingstad. De spoorzone wordt de entree naar het hart van de stad en de toegangspoort naar toeristische bestemmingen in de regio.

De vesting Steenwijk kwam tot ontwikkeling langs de Steenwijker Aa. Deze rivier liep oorspronkelijk door het huidige stationsgebied, maar is bij de aanleg van het spoor grotendeels verdwenen. Hoewel de herontwikkeling van het stationsgebied kansen biedt, is het vanwege de aanwezige infrastructuur en de beoogde ontwikkelingen niet mogelijk om de oude loop van de Aa volledig te herstellen. De gebiedsontwikkeling kan wel een bijdrage leveren aan de sponswerking.

De gemeenteraad heeft het signaal afgegeven dat de bouwhoogte van ontwikkelingen hoger mag/kan dan in het ambtiedocument Spoorzone 2040 verwoord. Het realiseren van meer woningen in dit gebied, vermindert het negatieve financiële resultaat.

13 nieuwe straatprofielen
11 SPONS-maatregelen
5.900 m² bedrijvigheid
860 woningen
1.000 m² voorzieningen





- *Tuinstaat, Lange Ridderstraat, Antwerpen*
- *Groen en spel in woonstraten. South Gardens, Londen*
- *Waterverbinding weer zichtbaar maken, Centrum Veenendaal*
- *Mix van appartementen en laagbouw, Hof van Zutphen*
- *Economisch gemengd gebied, Werkspoorkwartier Utrecht*

Legenda

- Woningbouw ontwikkelingen binnen bebouwd gebied
- Woningbouw uitbreiding
- Economische verdichting
- Woon-werk gemengde ontwikkeling
- Bestaande groen- en waterstructuur inzetten als trekker
- Van station naar Regionale Hub
- Verbeteren van de langzaam verkeersroutes
- Auto routing naar geclusterd parkeren
- Herinrichting straatprofielen/ openbare ruimte
- Geclusterd parkeren
- Water bergen
- Water infiltreren
- Sloot uitveiden voor waterberging
- Noodventiel
- Groene profielen ten behoeve van afwatering
- Profielen vergroenen en ontharden t.b.v. water en hittest

Maatregel 2.A

Wonen in de spoorzone

De spoorzone tussen station en centrum is de uitgesproken plek om woningbouw toe te voegen. Alle voorzieningen zijn dichtbij. Er is genoeg ruimte voor betekenisvolle ingrepen, in de vorm van twee ontwikkellocaties.

De eerste locatie ligt rondom Theater de Meenthe. Hier combineren we wonen met voorzieningen om de levendigheid rond het theater te versterken. We realiseren een hogere dichtheid en stimuleren langzaam verkeer door het parkeren te verleggen naar de hub. Dit geldt zowel voor auto's van bewoners als van (theater) bezoekers. Zo houden we in de openbare ruimte voor groen, waterinfiltratie en ontmoetingsplekken. Daarmee creëren we verblijfskwaliteit

De tweede locatie ligt bij het monumentale LTS-gebouw. Door de toevoeging van woningen en kleinschalige maakindustrie ontstaat een nieuwe woon- en werkomgeving. Het LTS-gebouw ondergaat een complete transformatie. Het type woningen dat hier wordt gerealiseerd, in combinatie met een creatieve broedplaats, richt zich op de doelgroep jongeren en starters.

Bij deze centrale ontwikkelingen houden we een 30-40-30 verdeling aan, waarbij we vooral betaalbaar wonen realiseren. We investeren in een gedifferentieerd woonmilieu waar zowel starters als jonge professionals en (actieve) senioren een woning kunnen vinden.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 150 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- Om het gebied aantrekkelijk te maken voor de doelgroep van starters, jong professionals en (actieve) senioren is het van belang dat het voorzieningenniveau op orde is.
- De ligging in een beekdal maakt de ontwikkeling complex. Het verdichten van dit gebied vraagt extra maatregelen om toekomstige wateroverlast tegen te gaan. De stapeling van opgaven in een relatief klein gebied: wonen, werken, mobiliteit, duurzaamheid, maakt de ontwikkelingen extra uitdagend; zie maatregelen 2.E en 2.F.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

Eigenaren panden en gronden, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 2.B

Wonen op de sportvelden

Nabij het station ligt een sportcomplex met sportvelden voor twee voetbalclubs. Deze locatie is vanuit de ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie uitermate geschikt voor woningbouw, in combinatie met waterbeheer en -opvang. De nabijheid van station en voorzieningen maakt dit gebied voor veel doelgroepen aantrekkelijk: ouderen, gezinnen en jongeren. Met een divers aanbod van appartementen (tot 6 lagen hoog) en een deel laagbouw kunnen we hier circa 530 woningen realiseren.

De ontwikkelingen versterken het groen-blauwe raamwerk van de stad en verbinden stad, landschap en natuur met elkaar. Voor de sportvelden moet een alternatieve locatie worden gevonden.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 530 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- De waterhuishouding in het gebied moet goed worden geregeld om wateroverlast in omliggende wijken te voorkomen; zie maatregel 2.G.
- Voor de sportvelden moet een alternatieve locatie worden gevonden.

Realisatietermijn:

2035-2040

Betrokken partijen:

Eigenaren panden en gronden, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 2.C

Werken, voorzieningen en onderwijs op Noord

Aan de noordzijde van het spoor staat de economie centraal. Hier is ruimte voor kantoren en onderwijs, mogelijk ook als onderdeel van de creatieve broedplaats. We zetten hier in op innovatieve, hoogwaardige bedrijven in de maakindustrie die de samenwerking met het onderwijs opzoeken.

Het raccordement (zijtak van het spoor) is onderdeel van de toekomstige ontwikkeling. Als het raccordement toch wordt verplaatst, geeft dat ruimte voor ontwikkeling. Dit vraagt tijdig vervolgonderzoek.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 5.900 m² bedrijvigheid
- Realiseren van 1.000 m² voorzieningen
- Onderzoeken van de mogelijkheden om een onderwijsfunctie in de spoorzone te plaatsen. De Regionale Praktijk Academie is een goed voorbeeld van het type onderwijs dat hier past. Onderdeel van dit onderzoek zijn gesprekken met onderwijsinstellingen.

Risico's en afhankelijkheden:

- Ruimte voor het toevoegen van werken en voorzieningen is afhankelijk van de bouw van de parkeerhub. Dit geeft ruimte voor ontwikkeling.
- In de directe omgeving bevinden zich twee innovatieve maakbedrijven: Agrifac en Kornelis Caps & Closures. Deze bedrijven zijn samen met de Regionale Praktijk Academie drager en katalysator van de ontwikkelingen.
- Met Defensie en ProRail zijn verkennende gesprekken gevoerd over het verplaatsen van het raccordement. Vooralsnog blijft het bij een wens. Op korte termijn zijn geen stappen te verwachten.

Realisatietermijn:

2030-2040

Betrokken partijen:

Regionale Praktijk Academie (RPA), omliggende bedrijven, Business Club Steenwijkerland, Defensie, ProRail, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 2.D

Bereikbaarheid van de spoorzone

Verdichten vraagt om mobiliteitsoplossingen. Daarom verdichten wij nabij het station en op loopafstand van voorzieningen. Daarmee stimuleren we het gebruik van openbaar en langzaam vervoer.

We bereiken dit door de Tramlaan af te waarderen en deze uitsluitend voor bussen toegankelijk te maken. Dit neemt niet weg dat er wel autoverkeer in de spoorzone zal zijn. Bewoners van de spoorzone parkeren hun auto in de parkeerhub aan de noordzijde van de spoorzone. Om beide zijden van het spoor goed toegankelijk te maken en met elkaar te verbinden, realiseren we een onderdoorgang onder het spoor. Daarnaast verbeteren we de overgang Stationsstraat – Eesveenseweg en maken die veiliger. We realiseren de toegang tot de hub vanaf de Eesveenseweg.

Inhoud van de opgave:

- Tramlaan afwaarderen: uitsluitend voor bus en langzaam verkeer
- Realiseren toegang tot hub vanaf Eesveenseweg
- Instellen eenrichtingsverkeer Burgemeester Goeman Borgesiusstraat en Jh Tromp Meesterstraat
- Realiseren nieuwe verbindingsweg Productieweg - Woldmeentherand
- Snelheidsverlagend inrichten Schanseweg, Zuidveenseweg, Vendelweg, Eesveenseweg, Meester Zigher Ter Steghestraat, Tramlaan en Tukseweg

Risico's en afhankelijkheden:

- Ontsluiting woonwijk Steenwijk Noord en de buurt zuidelijk van de Tramlaan ter hoogte van Willem de Zwijgerstraat
- Acceptatie van loopafstanden, met name voor bezoekers van De Meenthe
- Sluipverkeer via Willem de Zwijgerstraat
- Voorwaardelijk is de realisatie van de nieuwe randweg naar Eesveenseweg-Productieweg [maatregel 3.B]
- Rekening houden met mogelijk eenrichtingsverkeer op de Goeman Borgesiusstraat en de daarbij behorende knip ter hoogte van Oosterpoort
- Instandhouding buslijnen

Realisatietermijn:

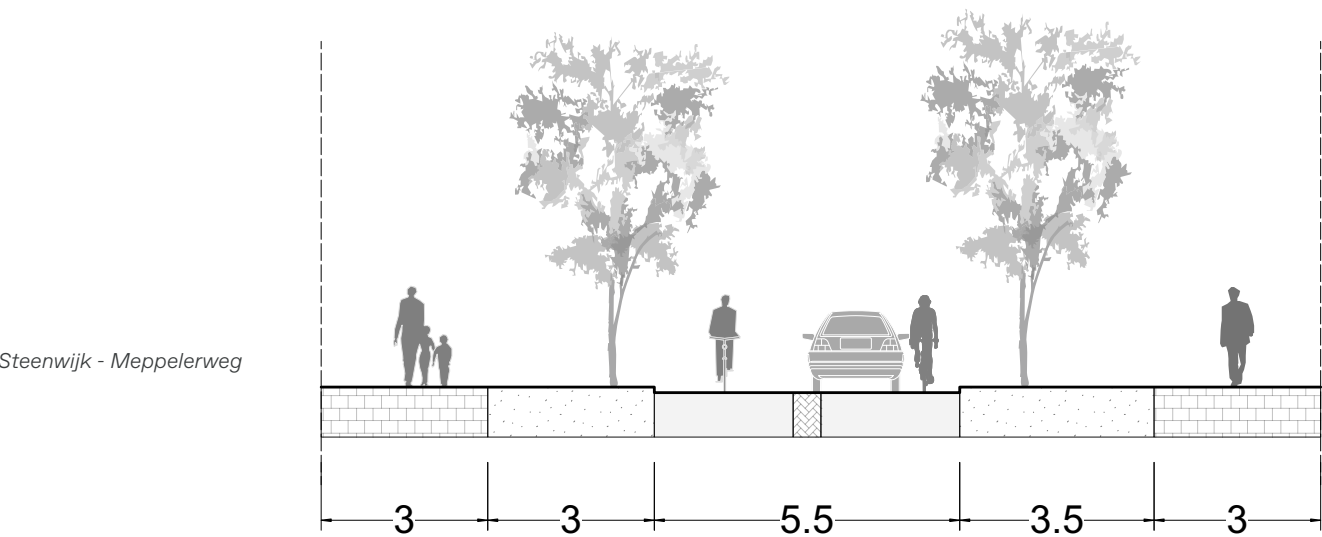
2030-2035

Kosten:

18,5 miljoen

Betrokken partijen:

Omwonenden en ondernemers, Gemeente Steenwijkerland



Deze doorsnede vormt het uitgangspunt voor het basisprofiel van de Meppelerweg, dit wordt in het ontwerp locatiespecifiek uitgewerkt voor een goede inpassing in de omgeving

Maatregel 2.E

Waterinfiltratie Torenlanden en Oostwijken De Beitel

In de wijken Torenlanden en Oostwijken De Beitel creëren we ruimte voor de infiltratie van water. We houden hemelwater zo lang mogelijk vast en vertragen de afstroming zodat het water kan infiltreren. De laaggelegen wijken ten noorden van het station worden hierdoor minder belast. Infiltratie in Oostwijken De Beitel levert mogelijk ook een bijdrage aan de wateropgave van de hoger - op keileem - gelegen wijk Clingenborgh.

Inhoud van de opgave:

Woonbuurt Torenlanden

- Ruimte creëren in de groen- en wegenstructuur voor wadi's en infiltratiegreppels om oppervlakkige afstroming hemelwater te vertragen:
 - Parkeren op eigen terrein bij vrijstaande huizen om ruimte te maken voor een robuuste groenstructuur
 - Benutten van diepe achtertuinen, zoals voormalige trambaan, voor waterinfiltratie

Oostwijken De Beitel

- Ruimte creëren in de groen- en wegenstructuur voor wadi's en infiltratiegreppels om oppervlakkige afstroming hemelwater te vertragen:
 - Inrichten Meppelerweg met een ruim groen profiel, lengte 675m, als basis GOW30 profiel [zie maatregel 2.D].
 - Inrichten straten ten noorden van de Meppelerweg met groen zodat water vertraagd/ stapsgewijs richting buurt- en wijkgroen stroomt
 - Parkeren op eigen terrein bij vrijstaande huizen om ruimte te maken voor een robuuste groenstructuur
 - Benutten van tuinen voor waterinfiltratie
 - Inrichten buurt- en wijkparken voor opvang en infiltratie van (extra) water uit de omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van wadi of regentuin
 - Ruimte creëren in nieuwe gebiedsontwikkelingen, bijvoorbeeld RSG, voor de opvang en infiltratie van water uit de omgeving

Risico's en afhankelijkheden:

- Niet benutten van de infiltratiecapaciteit in de buurten Torenlanden en Oostwijken De Beitel leidt mogelijk zowel lager als hoger in het stedelijke watersysteem tot wateroverlast.
- Oppervlakkige afstroming vanaf hoger gelegen gronden zorgt voor wateroverlast in lagergelegen wijken en een te hoge belasting van gemaal Oostermeenthe. Het waterschap staat meer afvoer niet toe.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

Maatregel zit nog in studiefase om de juiste scope te bepalen. Investeringsvolume nog niet te bepalen.

Betrokken partijen:

Gemeente Steenwijkerland, particulieren

Maatregel 2.F

Waterberging Woldmeenthe

In de wijk Woldmeenthe creëren we zoveel mogelijk ruimte om water te bergen. Deze maatregel heeft twee functies: door buffering ontstaat 'tegendruk' die voorkomt dat kwelwater vanaf de hoger gelegen gronden versneld wordt afgevoerd. Door extra water tijdelijk op te slaan, worden de lager gelegen wijken en gemaal Oostermeenthe ontlast.

Inhoud van de opgave:

- Vergroten van ruimte voor waterberging ter plaatse van de bedrijven en voorzieningen langs De Vesting:
 - Verminderen van verhard oppervlak met 50%. Benutten van de ruimte voor groen; verbreding van bestaande watergangen.
- Realiseren van een infiltrerende watergang (niet drainerend) ter plaatse van de Joodse begraafplaats om verdroging en verzakking van het monument tegen te gaan:
 - Het peil moet hoger zijn dan de grondwaterstand.
 - Constante wateraanvoer tussen de verschillende peilgebieden ten oosten en westen van de Eesveenseweg.
 - Optioneel: peilverhoging in Oostermeenthe, zodat het grondwater niet of minder uit het peilvak stroomt waarin de begraafplaats ligt.

Risico's en afhankelijkheden:

- Veel verharding rond bedrijven en voorzieningen zorgt voor veel afvoer van water naar laaggelegen wijken die al maximaal belast zijn. Daarnaast blijft kwelwater wegstromen, met als risico verzakking en verdroging van de Joodse begraafplaats.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

Maatregel zit nog in studiefase om de juiste scope te bepalen. Investeringsvolume nog niet te bepalen.

Betrokken partijen:

Gemeente Steenwijkerland, ondernemers en waterschap Drents Overijsselse Delta

Maatregel 2.H

Noodventiel

Aan de zuidzijde van het spoor maken we ruimte voor een noodventiel. Als hemelwater niet (op tijd) infiltreert, bijvoorbeeld door extreme piekbuien, wordt het opgevangen en afgevoerd richting het Dolderkanaal. Dit voorkomt wateroverlast in de laaggelegen wijken ten noorden van het station en ontlast het gemaal Oostermeenthe.

Inhoud van de opgave:

- Onderzoeken van het concept noodventiel ende vorm (ruimtelijk en technisch) waarin het noodventiel een bijdrage kan leveren aan een robuust watersysteem.
- ‘No-regret’ gebiedsontwikkeling: bij (her)ontwikkeling van vastgoed en gronden rekening houden met de ruimte die nodig is voor het noodventiel.

Risico’s en afhankelijkheden:

- De geringe capaciteit van bestaande sloten en de aanwezigheid van verschillende peilen, functies en eigendommen in het gebied vormen een barrière voor de ontwikkeling van een noodventiel. Dit vraagt een integrale herinrichting van de stationsomgeving.

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:
0,4 miljoen

Betrokken partijen:
Waterschap Drents Overijsselse Delta, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 2.G

Klimaatadaptieve woonbuurt
Oostermeenthe

Binnen de integrale gebiedsontwikkeling houden we ruimte vrij voor het bergen van water (retentie). Deze maatregel zorgt voor tegendruk en voorkomt dat kwelwater vanaf de hoger gelegen gronden versneld wordt afgevoerd. Meer oppervlaktewater zorgt tevens voor een grotere waterbuffer voor de naburige wijk Oostermeenthe en een lagere belasting van het gemaal Oostermeenthe.

Inhoud van de opgave:

- Vergroten van bestaande waterpartijen, ruimte creëren voor waterberging.
 - Verbreden en verondiepen van bestaande watergangen
 - Benutten van kenmerken oude loop van beekdal Steenwijker Aa
- In nieuwe gebiedsontwikkelingen extra ruimte creëren voor opvang en retentie van water uit de omgeving. Dus aanpakken van de wateropgave, niet afwentelen. Nieuw helpt zo bestaand.

Risico’s en afhankelijkheden:

- Geen drainerende watergangen aanleggen, deze zorgen voor meer kwel.
- De aanwezigheid van verschillende peilgebieden in dit gebied is een aandachtspunt.

Realisatietermijn:
2030-2035

Betrokken partijen:

Besturen voetbalclubs, bewoners en ondernemers in de wijk, Gemeente Steenwijkerland

Een centrum voor voorzieningen

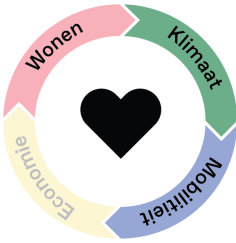
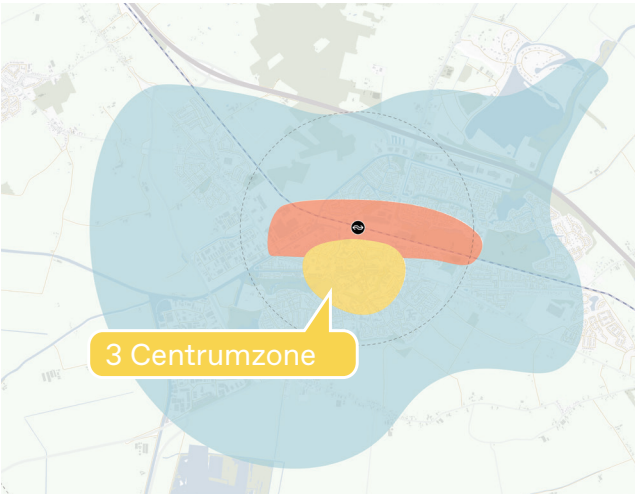
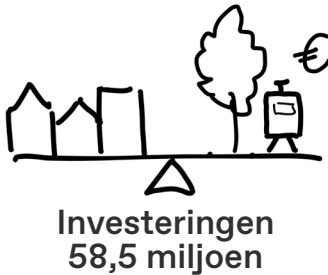
De spoorzone en de historische binnenstad zijn twee verschillende werelden die we beter met elkaar willen verbinden. Dit vraagt een aantrekkelijke verbinding/route tussen station en binnenstad, die tevens bijdraagt aan het oplossen van het parkeervraagstuk in de binnenstad.

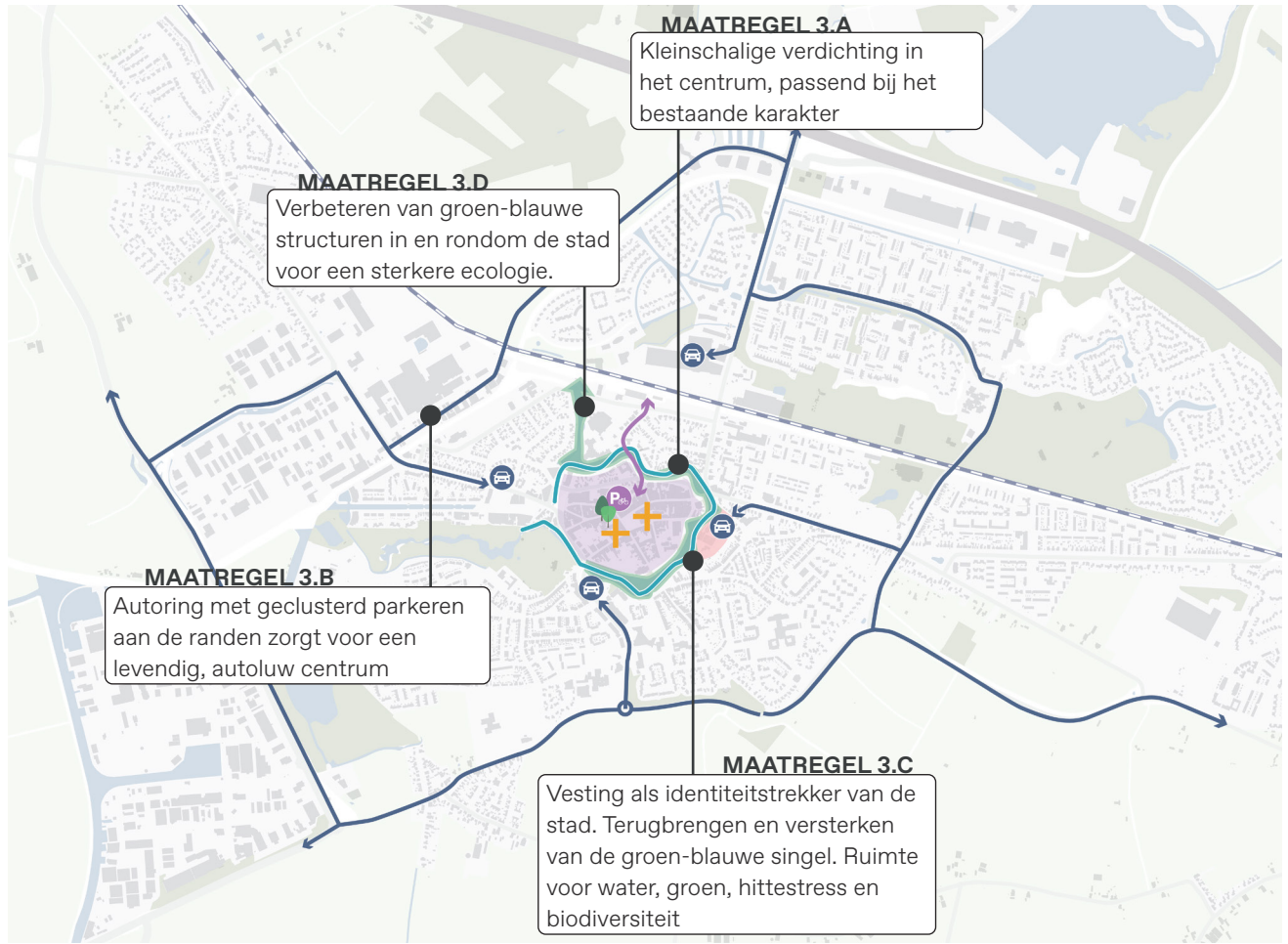
Voorzieningen behouden en aantrekkelijk maken
Het centrum van Steenwijk met de aanwezige voorzieningen heeft een streekfunctie. Maar ook hier staan de voorzieningen onder druk. Het gaat niet alleen om winkels, maar ook om maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs, zorg, sport, cultuur en ontmoeting. Het toevoegen van woningen en de groei van het aantal inwoners vergroten juist de behoefte aan voorzieningen.

De opgave is om de voorzieningen in stand te houden en mogelijk uit te breiden. We maken het centrum aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers door in te zetten op geclusterd parkeren en daarmee het centrum autoluw te maken.

Onderzoek geclusterd parkeren
12.835 m² groen
2.000 m² voorzieningen

125 woningen





- Vestingwerken, Grenspark Groot Saeftinghe, Hulst
- Vestingswal, Willemstad
- Vergroening stadscentrum Tilburg. Door MTD Landschapsarchitecten
- Parkeergarage St. Jan, gebouwd onder de stadsgracht en stadsmuur. Den Bosch
- Groen Marktpluin, Beestenmarkt Delft

Maatregel 3.A

Wonen in het centrum en aan de vesting

Het centrum van Steenwijk ontwikkelt zich stap voor stap tot een levendiger en toekomstbestendig hart van de stad. Door het toevoegen van nieuwe woningen spelen we niet alleen in op de groeiende vraag, maar versterken we ook de vitaliteit van het centrum.

Nieuwe bewoners zorgen voor meer levendigheid, meer draagvlak voor voorzieningen en een aantrekkelijker verblijfsklimaat. Als onderdeel van deze ontwikkeling wordt circa 2.000 m² aan supermarktvoorziening toegevoegd, wat bijdraagt aan een compleet en functioneel stadscentrum. Daarbij kijken we nadrukkelijk ook naar de balans tussen verdichting, bereikbaarheid en vergroening, zodat het centrum ook in de toekomst een prettige plek blijft om te wonen, te werken en te ontmoeten.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 125 woningen
- Realiseren van 2.000 m² voorzieningen

Risico's en afhankelijkheden:

- Het toevoegen van woningen in het centrum zorgt enerzijds voor meer levendigheid en een aantrekkelijker verblijfsklimaat, maar geeft anderzijds ook druk op de parkeerplaatsen. Een aangenaam verblijfsklimaat in het centrum vraagt daarom investeringen in duurzame mobiliteit; zie maatregel 3.B.
- Vergroenen van het centrum is belangrijk om het verblijfsklimaat te verbeteren en hittestress tegen te gaan. Gezien de vele kabels en leidingen in de ondergrond is het toevoegen van groen in de openbare ruimte een hele uitdaging. Dit maakt het extra belangrijk om de aanleg van groen te stimuleren, onder meer door verticale tuinen en groen op private terreinen.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

Bewonersvereniging Binnen de Veste, Ondernemersvereniging Steenwijk Vestingstad, woningbouwcorporaties, private investeerders en eigenaren, Gemeente Steenwijkerland, theater de Meenthe

Maatregel 3.B

Centrumring met geclusterd parkeren

Het centrum van Steenwijk wordt een autoluwe zone, waar ruimte is voor wandelen, fietsen, winkelen en verblijven. Om dit te realiseren, leggen we een ring om het centrum aan, gekoppeld aan een nader te bepalen aantal parkeergebouwen/ hubs waarin het parkeren wordt geclusterd. Bezoekers kunnen vanaf deze locaties te voet of per fiets het centrum bereiken.

Twee locaties voor geclusterd parkeren zijn al bekend. De eerste is de nieuw te bouwen parkeerhub ten noorden van het station, de tweede is de huidige (verdiepte) parkeergarage Gasthuispoort. Verder wordt onderzoek gedaan naar locaties aan de Tukseweg en de Oostwijkstraat . Mogelijk zijn daarnaast nog aanvullende locaties nodig.

De nieuwbouw van woningen en scholen op De Kamp maakt het noodzakelijk om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Dit vraagt auto-verminderende ingrepen aan de Schanseweg ter hoogte van De Kamp. Welke ingrepen dat zijn, moet worden onderzocht. Daarbij houden we rekening met de bereikbaarheid en het parkeerbeleid voor (toekomstige) bezoekers en bewoners.

Inhoud van de onderzoeksvraag:

- Onderzoek naar de parkeerbehoeften op overige locaties, in relatie tot de woningbouwontwikkelingen en de economische verwachtingen van de regio, en ook onderzoek naar de herindeling van de huidige parkeerlocaties
- Onderzoek en ontwikkeling van parkeerregime en parkeerregulering
- Onderzoek hoe om te gaan met parkeren van bewoners in woonwijken binnen de cirkel van de parkeerhubs

Inhoud van de opgave:

- Ontwikkelen parkeergebouw Spoorzone zoals benoemd bij maatregelenpakket 1: Station
- Verplaatsen van de parkeerplaats (Oosterpoort).

Risico's en afhankelijkheden:

- De loopafstand van hub naar centrum en naar De Meenthe moet acceptabel zijn voor gebruikers. Toegankelijkheid voor senioren en invaliden behoeft aandacht.
- Risico op sluipverkeer en parkeren in de woonwijk.
- Bereikbaarheid P-De Schans
- Middenweg als onderdeel van de routing loopt door grote woonwijk
- Afhankelijk van (her)inrichting Eesveenseweg, Goeman Borgesiusstraat en Middenweg

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

45,4 miljoen

Betrokken partijen:

Belangenverenigingen (bewoners en ondernemers), adviesbureau mobiliteit (in verband met parkeerdrukmeting binnenstad etc), Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 3.C

Herstel en versterking vestingstructuur

Door de spoorzone te verdichten, neemt de behoefte aan kwalitatieve recreatie en uitloopruimte toe. Herstel van de vesting voorziet in deze behoefte en draagt tevens bij aan de lokale economie door de belevingseconomie te versterken: een groen warm hart waar ondernemerschap, beleving en cultuurhistorie elkaar versterken.

We investeren in het herstel en de versterking van de vestingstructuur: de groenblauwe singel rondom het warme hart (Olde Veste, de vesting). Belangrijke opgave daarin zijn herinrichten en vergroenen Oosterpoort en Paardenmarkt, in combinatie met ontwikkelopgaven: Eekeringe, Scholestraat, Meppelerweg (voormalige Ford garage Greve), Meester Zicher ter Steghestraat.

We vergroenen de winkel- en woonstraten in de binnenstad. Dit biedt tegelijkertijd kan om de effecten van klimaatverandering (wateroverlast, hittestress) te beperken en draagt ook zo bij aan onze gezondheid en ons welzijn. Maatregel versterkt de identiteit van e vestingstad en wordt een aantrekkelijker voor bezoekers en draagt daarmee bij aan het versterken van de (regionale) economie.

Inhoud van de opgave:

- Herstellen en versterken vestingstructuur: groen-blauwe singel en poorten rondom het warme hart (Olde Veste, de vesting). Herinrichten en vergroenen van de Oosterpoort en Paardenmarkt, Onnapoort (zijde De Buze) in combinatie met de ontwikkelopgaven Eekeringe, Scholestraat, Meppelerweg (voormalige Ford garage Greve) en Zicher ter Steghe
- Vergroenen winkel en woonstraten binnenstad: Oosterstraat, Markt, Gasthuisstraat, Woldpromenade en Kerkstraat
- Vergroenen van de ruimtes rondom de grote, kleine en katholieke kerk: markante plekken die nu versteend zijn
- Verbeteren van het verblijfsklimaat in de binnenstad, door herstel van de cultuurhistorische structuur en versterking van de groenblauwe singel als recreatieve parkruimte
- Realiseren van 40% onverharde ruimte in het openbaar gebied, om te vormen van steen naar groen en water:

Oosterpoort	1.850 m²
Paardenmarkt/Woldpoort	1.885 m²
Onnastraat (Onnapoort zijde Buze)	600 m²
Binnenstad (binnen Vesting, Markt)	8.500 m²

Risico's en afhankelijkheden:

- Onderzoek of het streven naar 8.500m² realistisch/haalbaar is in de (zeer) compacte binnenstad.
- Ingrepen zijn nodig om aantrekkelijke leefomgeving te garanderen.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

13,1 miljoen

Betrokken partijen:

Ondernemers en bewoners, Gemeente Steenwijkerland

Verbinding tussen middelgrote kern en streek

Voor de streek ligt de nadruk op het versterken van de verbinding met Steenwijk en haar stationsgebied. Dit vraagt om een frequent busnetwerk en groene fietsroutes voor e-bikes, waardoor de afhankelijkheid van de auto afneemt. En ook om goede parkeerfaciliteiten bij het station zodat mensen de trein nemen voor grotere reisafstanden.

Spoorzone Steenwijk heeft als hub een belangrijke functie voor stad en regio. Omliggende grotere steden zijn vanaf Steenwijk goed per trein bereikbaar. Inwoners van Steenwijk en omliggende dorpen parkeren hun auto of fiets in de hub en stappen vervolgens op de trein. De regioknoop Steenwijk ontlast het wegennet in de regio Zwolle.

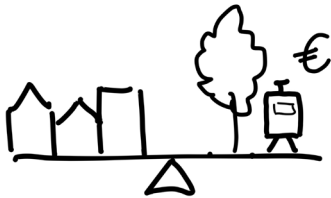
Tegelijk is de hub ook een toegangspoort naar historische en landschappelijke trekpleisters. Vanuit de hub Steenwijk loop je in 5 minuten naar het centrum. Of je fietst met de (elektrische) fietsen die op de hub beschikbaar zijn, naar omliggende landschappelijke en cultuurhistorische attracties, zoals Nationaal Park Weerribben Wieden, Giethoorn, Rottige Meente of de Koloniën van Weldadigheid (Unesco Erfgoed). Met een regionaal hubs-systeem van hubs wordt het verkeer meer verspreid, het OV intensiever gebruikt en Zwolle ontlast. Daarmee versterkt het hubs-systeem de regio.

De kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en de ontwikkelingen in de spoorzone zijn dus niet alleen van belang voor de directe omgeving, maar voor de hele gemeente en de omliggende streek. De spoorzone geeft

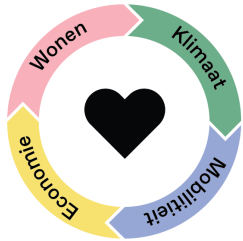
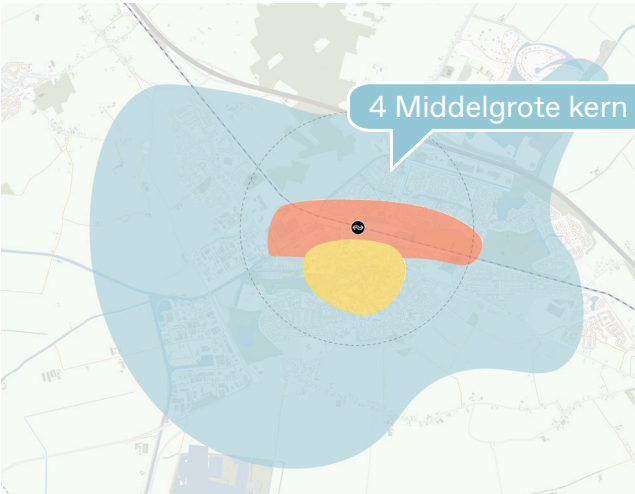
mede invulling aan de regionale woningbouwopgave. Hier liggen kansen voor gemengd stedelijke woonmilieus, passend bij het karakter en de behoefte van Steenwijk. Naast woningbouw gaat het ook om verbindingen: goede routes van de woonwijken naar de binnenstad én het station (fiets, auto). Hieronder geven we onze ambities weer.

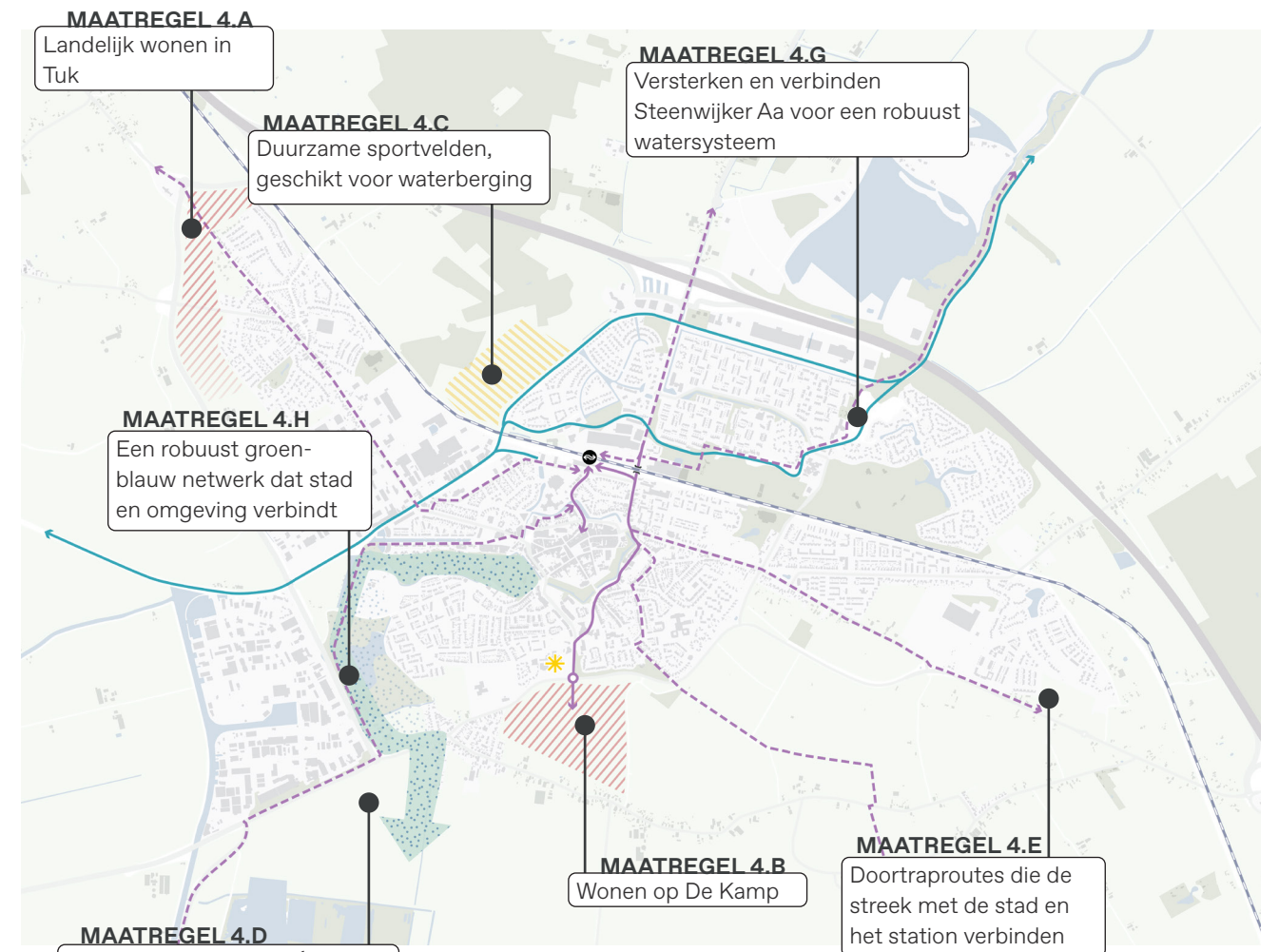
845 woningen

5 sportvelden
1 busverbinding
5 fietsverbindingen
Pak'm hubs voor streek
2 verbeterde
groenstructuren



Investeringen
40,2 miljoen





- *Gemengd sportcomplex in Herten, Duitsland*
- *Openbaar landschapspark, Park Groot Schijn Antwerpen*
- *Biobased wonen aan het groen, Buurtschap Te Veld, Eindhoven*
- *Compacte laagbouw met karakter, Wisselspoor Utrecht*

Legenda

- Woningbouw uitbreiding
- Nieuwe locatie (duurzame) sportvelden
- Bestaande groen- en waterstructuur inzetten als trekker
- Scholencuster
- Verbeteren van de langzaam verkeersroutes
- Doortraproutes naar de streek
- Steenwijker AA benadrukken

Maatregel 4.A

Woningbouw Tuk

Om aan de groeiambities van Steenwijk bij te dragen, wordt ook ten (noord)westen van de kern Tuk gebouwd. Hiervoor zijn twee locaties in beeld, die ook zijn opgenomen in de Stadsvisie Steenwijk. De uitbreidingslocatie Tuk Noord ligt op hoger gelegen zandgronden. In de lager gelegen gronden is ruimte voor groen en de opvang van water. Deze gronden zijn in eigendom van een ontwikkelaar.

De uitbreidingslocatie Tuk Midden grenst aan de bovenzijde aan Tuk Noord en aan de onderzijde aan het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Naast woningen is hier ook ruimte voor maatschappelijke ontwikkelingen. Een ontwikkelaar kan aanspraak maken op de locatie.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 465 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- De woningbouwlocatie Tuk is opgenomen in de Stadsvisie Steenwijk. Eind 2026 vindt hierover besluitvorming plaats.
- De Stadsvisie is nog geen plan. Na besluitvorming moet de visie uitgewerkt worden, dit loopt via vaste procedures en inspraak.
- De ontwikkeling is mede afhankelijk van de op te stellen strategie en de bereidheid van ontwikkelaars om mee te werken. De locaties zijn geen eigendom van de gemeente. Er moeten met ontwikkelaars afspraken worden gemaakt over het te realiseren programma.
- De ontwikkeling van deze locaties kan niet los worden gezien van de overige te ontwikkelen locaties.
- Mogelijk ingediende bezwaren en beroep tegen ruimtelijke plannen.

Realisatietermijn:

< 2030

Betrokken partijen:

Omwonenden, woningcorporaties, belangenverenigingen, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.B

De Kamp

Ook De Kamp is als woningbouwlocatie opgenomen in de Stadsvisie Steenwijk. Deze uitbreidingslocatie aan de zuidzijde van Steenwijk ligt op hoger gelegen zandgronden. Het lagergelegen deel biedt ruimte voor de opvang van water. De gronden zijn grotendeels in eigendom van de gemeente. Op een klein deel heeft een ontwikkelaar aanspraak.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 380 woningen
- Uitvoeren van onderzoek naar de mogelijke effecten van woningbouw op kwel; dit vanwege de ligging ten opzichte van het Natura 2000 gebied De Wieden.

Risico's en afhankelijkheden:

- De Kamp is een aardkundig en cultuurhistorisch waardevol gebied. Bij de ontwikkeling moet met deze karakteristieken rekening worden gehouden.
- Een groot deel van De Kamp is eigendom van de gemeente, waardoor zij de regie heeft op de ontwikkeling.
- Er moeten afspraken worden gemaakt met de ontwikkelaar die een deel van de gronden in eigendom heeft.
- De ontwikkeling van deze locatie kan niet los worden gezien van de overige te ontwikkelen locaties.
- Mogelijk ingediende bezwaren en beroep tegen ruimtelijke plannen.

Realisatietermijn:

2030 - 2035

Betrokken partijen:

Omwonenden, woningcorporaties, belangenverenigingen (Stichting Behoud De Kamp), Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.C

Verplaatsing sportvelden

Woldmeenthe Noord is in beeld als nieuwe locatie voor de sportvelden. Enerzijds is deze locatie vanuit Tuk en Steenwijk makkelijk en verkeersveilig te bereiken met de fiets en te voet, anderzijds kunnen sporters uit de regio eenvoudig met het openbaar vervoer (trein- en busstation Steenwijk) of de auto (vanaf de A32) naar de velden komen. Er is geen overlast van autoverkeer en parkeren in de woonwijken. Het gebied biedt ruimte voor circa 8,5 sportvelden en een clubgebouw. Voldoende voor de bestaande clubs en de groeiende bevolking van Steenwijk. Dat maakt Woldmeenthe tot een geschikte locatie voor de sportclubs uit Oostermeenthe Zuid. Naast ruimte voor sport biedt het gebied ook ruimte voor recreatie, in aansluiting op het landschap. De omgeving krijgt hierdoor een impuls, wat gunstig is voor het bestaande hotel. Zowel sportvelden als recreatievoorzieningen blijven op afstand van de Aa en de woonwijk Woldmeenthe.

- Recreatieve verbinding
De ontwikkeling van Woldmeenthe Noord biedt kansen voor een nieuwe verbinding tussen de recreatiegebieden op de Bult en de Woldberg en de vesting van Steenwijk. Deze route is een aantrekkelijk alternatief voor de meer functionele route over de Eesveenseweg. Deze maatregel wordt als onderzoeksvraag uitgewerkt.

- Nieuwe verbindingsweg
De ontsluiting van de sportvelden is in potentie een nieuwe verbindingsweg tussen het noorden van Steenwijk en Tuk. Deze route kan autoverkeer door de binnenstad en naar de voorkant van het station beperken. De verbindingsweg kan aansluiten op de Productieweg met een tunnel onder het spoor. Ook deze maatregel wordt als onderzoeksvraag uitgewerkt.

- Inhoud van de onderzoeksvraag:**
- Ontwerpend onderzoek naar een recreatieve verbinding door Woldmeenthe Noord.
 - Ontwerpend onderzoek naar locatie en profiel van een verbindingsweg ter ontsluiting van de sportvelden en aansluitend aan de autoring rond het centrum.

- Inhoud van de opgave:**
- Realiseren van 8,5 sportvelden met waterbergingsmogelijkheden.
 - Realiseren van 2 clubgebouwen
 - Realiseren Klimbos
 - Hotel[
- Risico's en afhankelijkheden:**
- De locaties zijn verweven en van elkaar afhankelijk. Zonder ontwikkeling van Oostermeenthe Zuid, geen verplaatsing van de sportvelden.
 - De ontwikkeling van deze locaties kan niet los worden gezien van de overige te ontwikkelen locaties.
 - Ontwikkeling mede afhankelijk van de bereidheid van de voetbalverenigingen om te verhuizen.
 - De te realiseren verbindingsweg, en daarmee het aansluiten van het ontbrekende kwadrant in het rondwegenstelsel in Steenwijk, is afhankelijk van de realisatie van de nieuwe voetbalvelden; maatregel 3.B

- Realisatietermijn:**
2030 - 2035
- Betrokken partijen:**
(besturen) sportverenigingen, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.D

Opwaarderen en versterken busverbinding naar Giethoorn

Opwaarderen en versterken busverbinding naar Giethoorn door de bushalte Giethoorn te verplaatsen naar Centrum Giethoorn en de voorzieningen op deze halte uit te breiden.

- Inhoud van de opgave:**
- Halte transformeren naar hub
 - Realiseren van voorzieningen binnen de hub
 - Veiligheid voorop (provinciale weg niet oversteekbaar maken)
 - Huidige lijn opknippen in een kortere route (nu van Oldemarkt via station Steenwijk naar Giethoorn en door naar Zwartsluis)
 - Tijdschema aanpassen en verlengen zodat personeel[CL16.1] ook in de avond met het OV thuis kan komen.
 - Inzetten op duurzaamheidseisen
 - Verhogen aandeel duurzaam toerisme , bereiken van reisgedragsverandering

- Risico's en afhankelijkheden:**
- Verwerven van beschikbare gronden

Realisatietermijn:
<2030

Kosten:
19,7 miljoen

Betrokken partijen:
Concessieverlener Provincie Overijssel, concessiehouder (nu EBS), plaatselijke belangen (bewoners en ondernemers), belangenorganisaties als ROCOV, VVN, Gehandicaptenraad, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.E

Fietsroutes streek

Duidelijke en aantrekkelijke fietsroutes zorgen voor een betere verbinding met het station, en maken langzaam verkeer en het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker. Vanwege trends als de opkomst van elektrische fietsen en doortraproutes, moeten veel fietspaden worden verbreed om de route veilig te houden.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren fietsverbinding Eeserwold, via Oostermeenthe naar station
- Realiseren fietsverbinding Steenwijk-Giethoorn, sterk aangezet met groen-blauwe dooradering
- Realiseren fietsverbinding Tuk, Witte Paarden, Willemsoord naar station:
 - Vanaf noordzijde station naar sportvelden, naar DYKA, naar Tuk, dan door
 - Onderdoorgang spoor bij DYKA/ Productieweg
 - Brug over Steenwijker Aa, beste locatie/ aansluiting meenemen in stedenbouwkundig plan spoorzone
 - Bedrijvigheid beter koppelen aan station, met behulp van deelmobiliteit fietsen die Steenwijk al heeft (halte toevoegen op DYKA)
- Onderzoek naar waar de route precies komt te liggen
- Doorfietsroute Meppel-Steenwijk
 - Loopt langs de ontwikkelingen De Kamp en nieuwe scholenlocatie UNI, en vanaf station en centrum over de Vendelweg, waar ook auto’s vanaf de ring naar de parkeerplaats Gasthuispoort rijden.

Risico’s en afhankelijkheden:

- Sterk afhankelijk van, tegelijk ook invloed hebbend op gedragsverandering rond langzaam verkeer en gebruik OV. Als gemeente wil je dit faciliteren.

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:
20,5 miljoen

Betrokken partijen:

Bewoners, ondernemers centrum, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.F

Streekmobiliteit van de toekomst

Steenwijkerland zet in op een toekomstbestendig mobiliteitssysteem waarin openbaar vervoer, deelvervoer, vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit samenkomen onder de noemer publieke mobiliteit. Het doel is om de bereikbaarheid van alle kernen efficiënt en duurzaam te organiseren.

De hubs vormen hierin de ruggengraat: ze verbinden verschillende vervoersvormen en bieden voorzieningen die passen bij de lokale behoefte. Vanuit de hubs ontstaat een fijnmazig netwerk dat aansluit op nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals elektrische deelauto’s, fietsen en vraagafhankelijk vervoer.

Bij nieuwbouw en transformatie bieden e-hubs de mogelijkheid om deelmobiliteit te faciliteren, met slimme applicaties als de DeelfietsNederland-app. E-hubs maken duurzame mobiliteit op relevante locaties toegankelijk en schaalbaar.

Inhoud van de opgave:

- Ontwikkelen en inrichten van hubs: goede lokale infrastructuur (fietsenstallingen, looproutes, P+R), geïntegreerd met lokale voorzieningen en flexibele vervoersoplossingen
- Stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit: investeren in veilige en aantrekkelijke fietspaden, goede fietsenstallingen en verkeersmaatregelen die langzaam verkeer bevoordelen. Lokaal faciliteren of promoten van deelmobiliteit of MaaS-oplossingen
- Implementeren van flexibele en inclusieve mobiliteit: lokaal organiseren of faciliteren van maatwerkoplossingen (zoals doelgroepenvervoer) om vervoersarmoede tegen te gaan en ervoor te zorgen dat alle inwoners toegang hebben tot voorzieningen en overstappunten
- Via ruimtelijke ontwikkelingen sturen op nabijheid, zoals nieuwbouw van woningen dicht bij een station of hub, waardoor beide meer draagvlak krijgen. Dit bevordert duurzame reiskeuzes en vermindert de druk op het wegennet
- Met lokaal parkeerbeleid sturen op gedrag van reizigers

Risico’s en afhankelijkheden:

- Bijdragen van provincie en Rijk van belang voor de haalbaarheid. Integrale aanpak nodig.
 - Bijdragen van provincie aan de regionale bereikbaarheid:
 - heldere, gezamenlijk afgestemde regionale mobiliteits- en ruimtelijke strategieën;
 - rol provincie als opdrachtgever/ concessieverlener regiotaxi (FlexRRReis), bus en regionaal spoorvervoer;
 - regie op deelmobiliteit/MaaS;
 - faciliteren samenwerking binnen Regio Zwolle: delen van kennis, data en beleid ten aanzien van gemeente-overstijgende maatregelen.
- Bijdrage van het Rijk aan de regionale bereikbaarheid:
 - Het Rijk is partner voor de planning en realisatie van grote, nationale en (boven)regionale mobiliteitsprojecten en flankerende maatregelen. Hiervoor organiseert het Rijk specifieke tafels zoals het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) en het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO-MIRT) waar jaarlijks met landsdelen en regio’s afspraken worden gemaakt over de grote investeringen.
- Benodigde wetswijzigingen.
- Financieringsstromen combineren en muteren naar een integraal systeem.
- Opzetten nieuwe samenwerkingsvormen, naast vertegenwoordigers uit de sector ook bijvoorbeeld zorgcentra, bedrijventerreinen, etc.

Realisatietermijn:
2030-2035

Betrokken partijen:

Provincie, Rijk, vervoerders, overige partijen in omgeving, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.G

Aanzetten van de Steenwijker Aa

Vanuit de sponsstrategie is de strategie voor de middelgrote kern: vasthouden, vertragen, bergen en retentie. Het aanzetten van de Steenwijker Aa zorgt voor een betere verbinding met de historie van de stad, de relatie met het buitengebied en kan ingezet worden voor het verbeteren van het watersysteem.

Inhoud van de opgave:

Inzetten om de Steenwijker Aa in het stedelijk gebied meer ruimte te geven. Het versterken en verbinden voor het realiseren van een robuust watersysteem, met ruimte om extremen op te vangen en de identiteit en kwaliteit van Steenwijk te versterken.

- Realiseren robuust watersysteem (ontwikkel-)gebieden Steenwijk Zuid-Oost en Kornputkwartier

Regenwateropvang en hergebruik

- 10% van verhard oppervlakte afkoppelen
- Installeren van regenwaterbuffers: ondergrondse tanks of bovengrondse voorzieningen om regenwater op te vangen voor hergebruik, zoals het besproeien van groenvoorzieningen
- Afkoppelen van regenpijpen: regenwater van daken direct naar infiltratievoorzieningen leiden in plaats van het riool, om overbelasting bij hevige neerslag te voorkomen
- Creëren van aansluitingen voor hergebruik, zoals bewateren van groenvoorzieningen

Verhoogde groenvoorzieningen en regentuinen

- Inrichten van verlaagde plantvakken die tijdelijk water kunnen bergen
- Aanplanten van waterbestendige beplanting

Verhoogde en halfopen goten (vertragen)

- Vervangen van gesloten riolering door bovengrondse goten
- Aanleggen van halfopen goten met grind of vegetatie voor vertraagde afvoer

Risico's en afhankelijkheden:

- Inzetten op de Steenwijker Aa is een belangrijk onderdeel om de groen- en water-maatregelen in de gehele stad werkend te krijgen

Realisatietermijn:

2035-2040

Kosten:

Maatregel zit nog in studiefase om de juiste scope te bepalen. Investeringsvolume nog niet te bepalen.

Betrokken partijen:

Waterschap Drents Overijsselse Delta, Provincie Overijssel, Natuurmonumenten, Gemeente Steenwijkerland

Maatregel 4.H

Verbinden groen-blauwe netwerk landelijk en bebouwd gebied

Het versterken van de ecologische verbindingen tussen het landelijke gebied en de bebouwde kom biedt de kans om natuur, recreatie en stedelijke ontwikkeling op een integrale manier te verbinden. Door bestaande zones uit te breiden en de infrastructuur te verbeteren, ontstaat een robuust groen-blauw netwerk dat de biodiversiteit ten goede komt en de recreatieve toegankelijkheid vergroot. Een kans is ook om deze ecologische maatregel te koppelen aan bestaande en nieuwe fietsverbindingen naar het buitengebied, om zowel de bereikbaarheid van de natuur als de kwaliteit van recreatieve- en doortraproutes te verbeteren. Dit sluit aan bij de groeiende behoefte aan aantrekkelijke woon- en leefomgevingen in Steenwijkerland.

Ook versterken we de lokale biodiversiteit: we planten inheemse soorten aan, nemen ecologische barrières zoals duikers weg, verwijderen harde beschoeiing, verbinden water met faunapassages en maken het groenblauwe raamwerk optimaal toegankelijk voor inheemse fauna. We maken een groenblauwe verbinding tussen Stationsgebied, Rams Woerthe, Ruxveenseplas en de hoogwaterzone. Zo koppelen we het stedelijke, groenblauwe raamwerk aan de natuur en het buitengebied.

Inhoud van de opgave:

- Doortrekken van de ecologische zone bij Eeserwold richting het centrum van Steenwijk, door de bebouwde kom
- Uitbreiden van de ecologische zone vanaf Eeserwold richting Vledder, inclusief de aanleg en verbetering van (deels bestaande) wandel- en fietsinfrastructuur
- Optimaliseren van de fietsroute tussen het Drents-Friese Wold en Weerribben-Wieden
- Versterken van de toegankelijkheid van natuurgebieden en onderlinge verbindingen.
- Creëren van recreatieve ruimte passend bij de verwachte bevolkingsgroei van Steenwijk
- Verbinden van ecologische zones met recreatieve fietsroutes richting het omliggende buitengebied

Risico's en afhankelijkheden:

- Deze maatregel is van belang om de fiets aantrekkelijker en tot standaardkeuze te maken, ook als je verder van het centrum of station woont. Doordat de omgeving aantrekkelijker wordt, is die keuze makkelijker te maken.
- Ruimtelijke beperkingen binnen de bebouwde kom kunnen de aanleg van ecologische verbindingen bemoeilijken.
- Afstemming met verschillende belanghebbenden: gemeente, provincie, natuurorganisaties, bewoners, is cruciaal voor draagvlak en uitvoering.
- Ecologische impact moet nauwgezet worden gemonitord om gewenste biodiversiteitsdoelen te behalen.
- Samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, infrastructuur) vereist integrale planning.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

Waterschap Drents Overijsselse Delta, Provincie Overijssel, Natuurmonumenten, Gemeente Steenwijkerland

Colofon

Maatregelenboek Stationsomgeving Steenwijk
Onderdeel van NOVEX-gebied Regio Zwolle, Programma
Stationsomgevingen

februari 2026

In opdracht van
Gemeente Steenwijkerland, Gemeente Hardenberg,
Gemeente Hoogeveen, Gemeente Raalte, Gemeente
Meppel en Gemeente Kampen

Samengesteld door
De Zwarte Hond
info@dezwartehond.nl

Kade 75
info@kade75.nl

In samenwerking met
Maatregelen met betrekking tot het SPONS programma
zijn geschreven in samenwerking met Bureau MA.AN en
Hydrologic.

Regio Zwolle
Provincie Overijssel
Provincie Drenthe
NoordOost ProRail
NoordOost NS
Waterschap Drents Overijsselse Delta
Waterschap Vechtstromen



- Disclaimer**
1. Karakter van de ramingen
De in deze rapportage opgenomen verkennende investeringsramingen zijn indicatief van aard en gebaseerd op het maatregelenboek zoals dit ambtelijk met de gemeente is afgestemd. De ramingen vormen geen formele begrotingen, geen basis voor krediet- of budgetaanvragen en evenmin een representatie van vigerend beleid.
2. Doel en gebruikscontext
De informatie is opgesteld ten behoeve van ambtelijk en interbestuurlijk beraad tussen betrokken bestuurslagen, overheden en instanties. In de onderbouwing kunnen beleidsmatige interpretaties voorkomen, passend bij het verkennende karakter van deze fase.
3. Reikwijdte van de prognoses
De ramingen geven uitsluitend een prognose van het mogelijke toekomstige investeringsvolume dat samenhangt met een selectie van ingrepen en maatregelen uit het maatregelenboek. De veronderstelde dekking en financiering betreft een toekomstige verantwoordelijkheid van meerdere partijen en potentiële exploitaties.
4. Aggregatie en functionele samenhang
Afzonderlijke ingrepen zijn geaggregeerd op maatregelniveau, omdat zij na ambtelijke afstemming in functionele zin niet los van elkaar worden beschouwd. De samengevoegde presentatie dient daarmee de inhoudelijke samenhang en de planlogica van de betreffende maatregelen.
5. Inhoud en aard van de kosten
De ramingen hebben uitsluitend betrekking op all-in investeringskosten, waaronder: grondinbreng, bouw- en realisatiekosten, voorbereidings- en begeleidingskosten, rente, indexering en onvoorzien. Zij vormen nadrukkelijk geen bedrijfsmatige exploitatieberekening en geen businesscase.
6. Bandbreedte en onzekerheden
Met het oog op de complexiteit van de opgaven en de benodigde nadere planuitwerking is een aanvullende opslag met een bandbreedte van 40% toegepast.
7. Presentatie van bedragen
In het licht van de interbestuurlijke samenwerking tussen verschillende overheden zijn de investeringsbedragen integraal inclusief BTW weergegeven.

