



Lelystad



Drontermeer

Kampen

Station Dronnten

Zwolle



Hattum



Dronten

Dronten is de eerste halte op weg van Lelystad naar Zwolle. Samen met Kampen Zuid is Dronten een van de twee stations, die in verband met de aanleg van de Hanzelijn helemaal nieuw worden gebouwd. Net als in Kampen, is in Dronten de aanleg van het station gekoppeld aan een stedelijke uitbreiding door de gemeente. Dit maakt het verschil in de benadering tussen ProRail en de gemeenten begrijpelijk. ProRail ging er in het begin van uit dat de stations Dronten en Kampen Zuid haltes zouden worden die op basis van dezelfde stations-typologie moesten worden gebouwd. Hierbij is voorzien in een onderdoorgang voor voetgangers en eventueel wegverkeer, met aan weerszijden stijgpunten – een lift en een trap – naar de zijperrons. Onder de overkapping bevinden zich de kaartjesautomaat, de technische ruimten en de reisinformatie. Het is een simpele maar effectieve formule: overzichtelijk, betaalbaar en beheersbaar met optimale aansluiting op het wegennet. Glas is hierbij het belangrijkste bouw materiaal. Transparantie moet sociale veiligheid waarborgen. Op deze basis zijn in het voortraject in de zogeheten 'vormgevingsvisie' ontwerpstudies voor de stations Dronten en Kampen Zuid gemaakt. Deze computeranimaties lijken net kant-en-klare ontwerpen. Maar de toets door Scala Architecten in het kader van het Masterplan Vormgeving maakte al snel de minpunten van de ontwerpstudies duidelijk, zoals moeilijk te onderhouden constructies en sociaal onveilige onderdoorgangen.

46

Een nieuw station

Halte of station?

Het grootste bezwaar ligt voor de gemeenten echter in de stationstypologie zelf. Deze formule houdt niet meer in dan een viaduct met een overkapping en stijgpunten. Het is geen echt gebouw, maar meer een 'glazen voorziening langs het spoor', zoals de architecten het soms met een knipoog noemen. Wat de gemeenten wensten was een stationsgebouw dat zich als een visitekaartje aan de arriverende reiziger zou presenteren. Voor Dronten als jonge gemeente in de polder zou dit het eerste stationsgebouw worden. In Kampen zou het nieuwe station het oude, tegen de historische stad aan liggende station vervangen. Daarom koppelt Scala Architecten het ontwerp van de stations in zijn masterplan bewust aan de stedelijk ontwikkeling van de nieuw te bouwen stations-omgeving. Net als voor de bouwkundige detaillering en de materialisering leggen de architecten ook voor de ontwerpen van de nieuwe stations de link met de klassieke spoorwegtraditie in Nederland. Dat is nog niet eens zo gek, want reeds in de negentiende eeuw waren stations gestandaardiseerd. Door details en beeldhouwwerk kregen de stations echter wel een lokale verbijzondering, zodat ze wel als één bepaald station herkenbaar zijn. Het in het ontwerp op te lossen probleem bestaat hierin dat uit losse elementen één compact geheel gemaakt moet worden, dat als een beheersbaar en veilig station vormgegeven moet worden. Bijvoorbeeld zijn voor het station Amsterdam Science Park de overkapping en de trap formeel tot een meanderende metalen band samengevat, teneinde een markant geheel te laten ontstaan. Peter Drijver had meer de klassieke spoorwegtraditie in gedachten toen hij station Heemstede-Aerdenhout van architect Van der Gaast uit 1958 als voorbeeld in het masterplan opnam. De opzet van toen is precies gelijk aan die van vandaag de dag. Van der Gaast ontwierp door de koppeling van de stijgpunten met de nodige infrastructuur onder het viaduct, een (bescheiden) stationsgebouw met een eigen signatuur.

→ Het nieuwe station Dronten in september 2012.

architectuur



Dronten

47

Afb. p. 47
RGB > CMYK
126 %



↑ Het station Heemstede-Aerdenhout van architect Van der Gaast uit 1958 werd in het Masterplan als voorbeeld opgenomen voor station Dronten.

Een stedelijk gebouw

Tjerk van de Lune van StudioSK, de architect van station Dronten en station Kampen Zuid, heeft dit voorbeeld van Van der Gaast gevolgd. Door de keuze van baksteen als materiaal voor beide stations sluit het ontwerp aan bij de grote spoorwegtraditie en bij het voorbeeld van Heemstede-Aerdenhout. Hij maakt daarmee het statement, dat de halte als een klein gebouw deel uitmaakt van de stad. Binnen de recent gebouwde stations vormen Dronten en Kampen Zuid daarmee opmerkelijke uitzonderingen. Geen moderne op constructie gerichte ontwerpen, maar kleine gebouwen. De vormentaal van de stationsontwerpen doet denken aan de klassieke baksteenarchitectuur uit de vroege twintigste eeuw – maar wel met een eigentijdse uitstraling. Station Dronten is dus volgens de formule als viaductstation begonnen, maar is uiteindelijk precies het visitekaartje geworden, dat de gemeente graag wilde hebben. Conform het Masterplan Vormkwaliteit wordt het spoor in het Nieuwe Land op een verhoogde onderbouw geleid. De lay-out is eenvoudig. De gebouwen staan aan één kant van de weg en de oplegging van het viaduct staat op het talud aan de andere kant. Naast baksteen is zwartgrijs gelakt staal het tweede gezichtsbepalende materiaal. De gebouwen bestaan uit een rij bakstenen kolommen, die een dak van staal dragen. Onder deze luifel zijn trap en lift gesitueerd. De architect heeft bewust een verschil gemaakt bij de plaatsing van de ontsluiting aan weerszijden van het spoor. Aan de stadskant loopt de trap parallel met de straat, zodat de arriverende reiziger meteen richting stad wordt geleid. Aan de overkant van het spoor loopt de trap parallel met het spoor en komt hij onder het viaduct uit. Het trottoir onder het 55 meter brede viaduct is bewust breed aangelegd. Het is geen echte entreehal, maar hij kan deze functie wel vervullen, omdat alle voorzieningen, zoals de kaartverkoop, er gevestigd zijn. Door de afwerking van baksteen worden de onderdoorgang en de beide ontsluitingsgebouwen optisch met elkaar verbonden. De overkapping van de perrons daarentegen is een eenvoudige staalconstructie met glazen panelen. Daardoor blijven aan de ene kant de bakstenen gebouwen gezichtsbepalend. Aan de andere kant wordt hiermee de sociale veiligheid bereikt die ProRail vereist. De open trap, de glazen liftkoker en de glazen overkapping maken het station overzichtelijk en geven de reiziger op elk moment een veilig gevoel.

Veiligheid

Het aspect sociale veiligheid staat reeds in de ontwerpfase centraal en bepaalt in hoge mate de ontwerpen, ook al zullen reizigers er later niet bij stil staan. Hiernaast kent de Hanzelijn de ingebouwde veiligheid. In de ontwerpfase zijn alle grote risico's weggenomen door geen overwegen aan te leggen. Het verkeer passeert de spoorlijn over bruggen en viaducten. Maar net zo belangrijk is veiligheid tijdens de bouwfase zowel voor werknemers als ook voor de omgeving. Om die reden is bij Kampen een tijdelijke fietsbrug aangelegd op de route naar een school, zodat scholieren daar apart fietsen van het bouwverkeer. Alle bouwwerkzaamheden worden volgens Arbo-wet uitgevoerd. Weliswaar is ieder bouwbedrijf zelf verantwoordelijk voor zijn medewerkers, maar de veiligheidkundigen van ProRail controleren de aannemers regelmatig. Mensen werken veilig aan Hanzelijn of niet, is het motto.

↓ Station Dronten in aanbouw.





Tjerk van de Lune interview

Ontwerpen

is een passie

De nieuwe stations Dronten en Kampen Zuid, de verdubbeling van station Lelystad, de tunnel onder het Drontermeer en de beide tunnelgebouwen, en de geluidschermen langs de Hanzelijn zijn ontworpen door architect Tjerk van de Lune van StudioSK. Al deze onderdelen moesten 'passen' binnen het Masterplan Vormkwaliteit. Dat vormde voor hem geen beperkingen, integendeel: 'Ik vond het juist wel fijn dat er beperkingen waren, zeker bij een nieuwe spoorlijn, als er nog niets ligt en je iets nieuws moet maken.' De stations mochten geen glazen functionaliteiten worden, maar moesten herkenbaar zijn als station. Ook al betrof het slechts een 'halte', ook die moest het gevoel van een stationsgebouw geven.

Lange adem

Een architect moet een lange adem hebben. Tjerk van de Lune werkte acht jaar aan de Hanzelijn. Hij heeft die lange adem en illustreert dat aan zijn eigen loopbaan. 'Ik ben best een vakidoot. Ik wist vanaf zeer vroege leeftijd dat ik architect wilde worden en maakte altijd maquettetjes; maar het duurde uiteindelijk twaalf jaar voordat ik architect werd. Ik was een zesjerskind en ging eerst naar de mavo, daarna naar de mts in Sneek (waar ik goed leerde metselen, dat zie je nog in mijn werk) en naar de hts/kunstacademie in Groningen (daar kon ik eindelijk ontwerpen). Aan de TU Delft studeerde ik cum laude af. Met drie vrienden wonnen we in 1999 de Nederlandse studentenprijs die hoorde bij de opdracht "Architectuur zonder gevels", we ontwierpen een ondergronds Leidseplein. Nu werk ik al elf jaar bij de ontwerpstudio van Movares, waar mijn zus Nienke die ook architect is al werkte. Altijd bleef ik geïnteresseerd in mensen, bouwen, metselen, beton storten, werken met je handen. Door deze achtergrond leerde ik dat je geen vooroordelen moet hebben – over architectuur niet en over mensen niet. Bouwen doe je met een heel team, met een opdrachtgever, aannemer, architecten en ingenieurs en al die partijen hebben ook weer teams. Dat samenwerken en samen realiseren is voor mij heel belangrijk.'

Lelystad, een 21e-eeuws station

Lelystad was het enige bestaande station in de Hanzelijn, maar het moest enorm uitgebreid worden omdat de sporen verdubbeld werden. Tjerk van de Lune: 'Station Lelystad was in 1988 opgeleverd en ontworpen door de architect Peter Kilsdonk, in een specifieke jaren tachtig signatuur: postmodern en met veel primaire kleuren. Het station was inmiddels een waar monument voor de nieuwe stad geworden. Als reiziger ervaar je station Lelystad nu als een grote open en lichte hal, over vier sporen heen. Over het fietsviaduct dat al was aangelegd, rijdt nu de trein. Bij de aanleg van het station was reeds rekening gehouden met het verdubbelen van het spoor. Het tweede viaduct is toen reeds aangelegd en heeft jaren als fietspad dienst gedaan. Voor mij is dit het grootste station dat ik tot nu toe gemaakt heb: een 140 meter lange kap van 50 meter breed. De bestaande vormgeving van Peter Kilsdonk heb ik gerespecteerd, het was een goed ontwerp. Gevoelsmatig was dit voor mij wel moeilijker dan een nieuw eigen station ontwerpen. Het oude station had een heel grillige gevellijn. Ik wilde rechte lijnen en een grote entree aan de achterkant; daar heb ik ook een fietsenstalling gecreëerd. Het speciaal ontworpen gaas dat voor de fietsen staat, geeft een rustig beeld en een gevoel van sociale veiligheid. Aan de achterkant

hebben we nu eigenlijk een mooiere entree dan aan de voorkant. We hebben goed samengewerkt met de aannemer en ik ben er trots op dat we het hebben gefixt.'

Dronten en Kampen Zuid: haltes of stations?

In het Masterplan Vormgeving stond omschreven dat Dronten en Kampen Zuid goed herkenbare stationsgebouwen moesten krijgen. Tjerk van de Lune: 'Dat was een moeilijke opgave, want eigenlijk waren het meer haltes, opstapplaatsen met een trap en een wachtruimte. En die moest ik het gevoel van een stationsgebouw meegeven.'

'Bij beide stations heb ik het relatief traditionele materiaal baksteen toegepast. De stenen zijn speciaal voor de Hanzelijn gemaakt. Baksteengebruik is bijzonder in de huidige stationsarchitectuur. Vanwege de sociale veiligheid – zien en gezien worden – zijn heel veel stations transparant. Met baksteen kon ik volume maken, maar ik heb de metselwerkwallen wel opengewerkt. De penanten, hoge en ranke stèles van verticaal metselwerk waren een uitkomst: ze boden volume, sfeer, openheid en warmte. Ik noem het eigentijds ontwerpen: met traditionele materialen in een moderne vormgeving.'

Tunnelgebouw Drontermeer

Samen met landschapsarchitect Geert de Vries ontwierp Tjerk van de Lune de tunnelgebouwen en de omgeving van de Drontermeertunnel. Geert de Vries heeft vooral het landschap (her)ingericht – de ecopassage en de terpen waarop de beide gebouwen staan. De tunnel onder het Drontermeer verbindt

de gemeente Kampen (de oude Polder Dronthen) met het Nieuwe Land; om precies te zijn met dat deel van de Flevopolder dat in de gemeente Dronten ligt.

Tjerk van de Lune: 'In de tunnelgebouwen komen de vluchtwegen vanuit de tunnels uit en er bevindt zich daar allerlei techniek voor het treinverkeer. Het gebouw aan de westzijde is 50 meter lang, 10 meter diep, 4 meter hoog. Door de drie tunnelwanden naar boven door te trekken, laat ik als het ware de techniek zien: "Hier is de techniek, dit is de techniek die het landschap doorsnijdt". De gebouwen zijn zelf zo laag mogelijk gehouden en ze refereren aan de omgeving. De kleurstelling verwijst naar de daken van de boerderijen in de polder. De plaatsing van het westelijke gebouw loopt evenwijdig aan de Drontermeerdijk. Op de andere oever ligt het gebouw haaks op de dijk. Aan de westzijde heb ik het zo lang en smal mogelijk gemaakt, zodat er aan de achterzijde plek bleef voor een brede ecopassage.'

'Ik koos voor een roestrood volume. Het materiaal is gepigmenteerd beton (door en door gekleurd) en cortenstaal. Het is staal dat roest en door dat roest zijn eigen beschermlaag vormt. Van gewoon spoor komt ook roest af, en dat vond ik een mooi gegeven om iets mee te doen. De lange zone is naar behoefte aan te passen met extra ventilatieroosters, lamellen of deuren. Het is een minimalistisch ontworpen gebouw waardoor het wat mij betreft het beste in de schaalloosheid van de polder past. Ik hield rekening met het verkeer dat langs de gebouwen rijdt. De lamellen staan niet haaks op de weg, dus wanneer je van de ene kant langsrijdt, heb je een gesloten beeld, van de andere is het meer open. De gebouwen zullen er in alle weersomstandigheid anders uitzien.'

Inspiratie

Tjerk van de Lune: 'Normaal ontwerp ik ook woningen en interieurs en zelfs meubels. Je wordt aan de TU niet speciaal opgeleid voor infrastructureel ontwerp, daar zou wat mij betreft best wel eens meer aandacht aan geschonken mogen worden. Het is zowel (ontwerp-) technisch als politiek gezien een specialiteit op zich. De brug in Eefde was mijn eerste grote ontwerp. Inmiddels heb ik voor mijn leeftijd al heel wat stations op mijn naam staan. Ik vind niet dat iedereen het mooi hoeft te vinden, als ik er maar achter sta. Nu ontwerp ik het station in het Heerlense Maankwartier van kunstenaar Michiel Huisman, een "nieuwe stad over het spoor heen". En ik ben bezig met stations in Almere in het verlengde van de Hanzelijn. Mensen zeggen dat ze m'n handtekening erin kunnen zien. Dat laat ik altijd maar aan anderen over.'

'Inspiratie vind ik onder anderen bij Le Corbusier of Jan Duiker. Het gaat er gewoon om dat je een goed gebouw ontwerpt. Maar ook raakte ik geïnspireerd tijdens verre reizen naar India waar Le Corbusier een hele stad ontwierp, met villa's en zelfs parlamentsgebouwen. Of China, waar een bepaalde stam lemen "ufo's" bouwde, enorme ovaal woonblokken met wel zeshonderd woningen. Ook de Japanse architectuur fascineert me enorm.'

Ontsluiting van de polders

De Hanzelijn past in een Nederlandse traditie van civiele werken. 'Ik wilde een (technisch) pronkstukje op deze locatie maken. Ik denk dat dat wel gelukt is. Maar ook de kwaliteit van de Hanzelijn als geheel is hoog. Het is een nuchtere lijn geworden, een gewone spoorlijn. Daardoor hebben we een heel hoge kwaliteit bereikt. Zoals hij nu in het landschap ligt, ben ik er wel trots op. De testritten met de ICE zullen uitwij-

zen hoe de geluidschermen reageren op drukgolven en trillingen. Er rijden gewone treinen over het tracé, maar ze kunnen wel 200 kilometer per uur.'

'Hoe je gebouwen maakt, is een uitvloeisel van je karakter. Met kille gebouwen van staal en glas heb ik een beetje moeite. Ik vind kleur belangrijk in ontwerpen, nu is alles rood en oranje geworden. Voor mij is het belangrijk dat gebouwen ook op de lange termijn mooi blijven, dat ze mooi slijten. Je mag wat mij betreft zien dat ze gebruikt zijn.'

'Ik werk graag aan projecten waar veel mensen gebruik van gaan maken. Voor hen ontwerp ik, niet voor mezelf. Mijn eigen visie op architectuur is daarbij natuurlijk wel van belang. Architectuur is een onderdeel van ieders leven. Ik hoop dat de mensen in Kampen en Dronten de stations die ik voor hen ontwierp als prettig ervaren. Dan heb ik een steentje bijgedragen aan de betere ontsluiting van Nederland.'

Bijzondere band

Tjerk van de Lune heeft een bijzondere persoonlijke band met de Hanzelijn. 'Mijn Friese opa ("pake") was werkzaam bij de rijksdienst die de polder ontgon. Om dichterbij zijn werk te wonen, zijn mijn opa en oma ("beppe") naar Kampen verhuisd. Toen de polder gereed was voor bewoning verhuisden ze naar Lelystad en waren daar een van de eerste inwoners. Mijn opa is vrij vroeg overleden, maar mijn oma vond het geweldig dat ik een deel van de Hanzelijn ontwierp. Ze woonde vlak naast station Lelystad. In de bouwkeet maakte ik wel eens het grapje dat ik een trouwe toezichthouder in de buurt had. Ik was van plan haar mee te nemen op mijn eerste rit over de Hanzelijn. Helaas is ze vorig jaar toch vrij plotseling overleden. Tijdens mijn eerste reis over het Hanzetracé zal ik dan ook aan haar denken.'

'Het toefje op de taart'

Heerlijk, de komst van de Hanzelijn! Zo kan ik makkelijker mijn familie in het noorden van het land bezoeken.

De komst van de Hanzelijn is voor mij een voordeel, want ik studeer in Amsterdam. Als het spoor er is kan ik rechtstreek vanaf Dronten naar Lelystad reizen en daar de trein pakken naar Amsterdam.

Een goede zaak, de komst van de Hanzelijn. Het zal het aanzien van de polder goed doen.

Dronten en de Hanzelijn

54

Zomaar wat willekeurige reacties op het busstation van Dronten, als de reizigers gevraagd wordt naar de komst van de Hanzelijn. De algehele stemming is positief. De Drontenaren zijn blij met de komst van de Hanzelijn. Dronten wordt aangesloten op het spoornetwerk en krijgt een eigen station. De Hanzelijn zorgt voor een snelle verbinding met de grote steden Lelystad en Zwolle en daarmee met de Randstad.

Geschat wordt dat in de toekomst 3000 reizigers per dag gebruik gaan maken van station Dronten. Het is de bedoeling dat er vier keer per uur een stoptrein zal stoppen. In circa 10 minuten reist men dan met de trein vanuit Dronten naar Lelystad, in 7 minuten naar Kampen Zuid en in circa 18 minuten naar Zwolle. De reistijd wordt hiermee ongeveer gehalveerd. Een grote tijdswinst ten opzichte van de reisduur met de bus.

Zijn er dan helemaal geen negatieve geluiden te horen? We vragen het een buschauffeur van lijn 330, de Hanzeliner, die al vanaf 2005 het vervoer van reizigers tussen Lelystad en Zwolle verzorgt en eind 2012 zal worden opgeheven door de komst van de Hanzelijn. 'We waren natuurlijk al jaren op de hoogte van de komst van de spoorlijn. Voor mij is het geen probleem, want ik heb een vaste baan. Voor de uitzendkrachten is het minder leuk. Zij verliezen misschien hun baan.'

De inwoners van Dronten zijn inderdaad al jaren op de hoogte van de komst van de Hanzelijn. Al vanaf de bouw van de plaats Dronten in 1960 is rekening gehouden met de toekomstige aanleg van een spoorlijn en de bouw van een station in het gebied. 'Op oude kaarten uit 1966, waarbij Dronten nog op de tekentafel ligt, zie je duidelijk dat er ruimte is vrijgehouden voor de aanleg van een spoorlijn', aldus Huib Veldhuijsen, citymarketeer van de gemeente Dronten. 'De komst van de Hanzelijn is de kroon op het werk, het toefje op de taart.'

Dronten is bedacht als groeigemeente. De gemeente, bestaand uit de plaatsen Dronten, Biddinghuizen en Swifterbant, bestaat op 1 maart 2012 uit 40.510 inwoners en er is ruimte voor groei. 'Met de planning van de bouw van nieuwe woningen, hebben we zeker de komst van de Hanzelijn meegeteld als factor om te bepalen hoeveel nieuwe woningen nodig zijn', aldus Veldhuijsen. Nu Dronten vanaf eind 2012 is aangesloten op het spoornetwerk en een goede verbinding heeft met de Randstad is er weer een reden bijgekomen om in Dronten te gaan (of te blijven) wonen.

→ De N307 tussen Lelystad en Dronten loopt een heel stuk gelijk op met de Hanzelijn, hier splitsen hun wegen. De N307 loopt om Dronten heen, de Hanzelijn er door.

Dronten

55

menselijk perspectief



Aantrekkingskracht voor ondernemers

En hoe zit het met de economische aantrekkingskracht van de gemeente? Een vruchtbaar ondernemersklimaat is immers gebaat bij een goede infrastructuur. 'Naast de nieuwe Hanzelijn, zorgt ook de opening van de N307, de provinciale weg tussen Lelystad en Dronten, die vrijwel parallel zal lopen aan de Hanzelijn voor een goede ontsluiting van de gemeente.' Een goede bereikbaarheid is belangrijk om nieuwe ondernemers naar Dronten te trekken. Naast de bestaande bedrijventerreinen, Business Zone Delta en Dronten Noord, wordt er nog een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld, in het noorden van Dronten. Deze 'Poort van Dronten' heeft een omvang van circa 30 hectare bruto en circa 19 hectare netto en richt zich vooral op het MKB, agribusiness, logistiek en industrie.

Op de website van de gemeente Dronten, waar de voordelen van ondernemen in Dronten worden opgesomd, komt duidelijk naar voren dat naast het gunstige grondprijsklimaat, de actieve ondernemersvereniging en het aangename woonklimaat, ook de centrale ligging, dankzij de nieuwe N307 en de Hanzelijn, een belangrijk punt is voor de promotie van de gemeente Dronten als vestigingsplaats voor ondernemers. De betekenis van de Hanzelijn is voor de economische aantrekkelijkheid van Dronten dus ook zeker niet te onderschatten.

↓ Artist's impression uit 2008 van het nieuwe station Dronten. De inwoners van Dronten kijken erg uit naar de komst van de Hanzelijn.

Afb. 7.1
RGB > CMYK
125 %



Bereikbaarheid van onderwijs

Ook de scholen kijken verwachtingsvol uit naar de komst van de Hanzelijn. Richard Post, manager marketing en communicatie van de CAH Dronten (Christelijke Agrarische Hogeschool Dronten), een onderwijsinstelling die sterk is in bedrijfskunde en ondernemerschap in de groene sector, zegt 'heel blij' te zijn met de komst van de Hanzelijn. 'Onze studenten komen uit het hele land. Een schoolkeuze wordt natuurlijk gemaakt op basis van de kwaliteit die een school kan leveren, maar daarnaast speelt bereikbaarheid ook een belangrijke rol. Met de komst van de Hanzelijn wordt de bereikbaarheid van onze school enorm verbeterd. Dat verwachten we zeker terug te zien in de studentenaantallen.'

Ook de studenten die de school nu bezoeken zijn blij met de komst van het spoor. Een bezoek aan het thuisfront wordt met de komst van de trein veel gemakkelijker gemaakt. Zwolle en Lelystad komen binnen handbereik te liggen. Buiten het feit dat de trein veel sneller is dan de bus, wordt ook de hoop uitgesproken dat de verbinding 'trein-trein' vlotter zal verlopen dan de aansluiting 'bus-trein'. Deze aansluiting liet nog wel eens wat te wensen over, aldus Jasper, oud-Drontenaar en frequent reiziger tussen Utrecht en Dronten. 'Dan kwam ik aan met de bus op station Lelystad en was de trein weer net vertrokken. Dan wist je dat het weer een halfuur wachten werd. Hopelijk is dat met de komst van de Hanzelijn verleden tijd. Ik kijk ernaar uit.'

Toerisme

Een goede bereikbaarheid is ook belangrijk voor het toerisme in de regio. Grote publiekstrekkers zijn natuurlijk het jaarlijkse festival Lowlands en het attractiepark Walibi Holland in Biddinghuizen. 'Daarnaast is Dronten een heel veelzijdige winkelstad', vertelt Heidi Broertjes van de VVV in Dronten. 'We hopen dat met de komst van de Hanzelijn de toeristen Dronten komen ontdekken.' Toch brengt de komst van de Hanzelijn niet het gewenste resultaat voor alle betrokkenen. De directeur van Lowlands, Eric van Eerdenburg vertelt dat de organisatie zeer hoopvol gestemd was over de komst van de Hanzelijn. 'Helaas blijkt echter dat de NS geen mogelijkheden zien om de publieksstroom via Dronten te laten lopen. De lijn wordt dermate druk dat er geen extra treinen kunnen stoppen voor Lowlands. Een teleurstelling!'

De gemeente Dronten zet in op verfraaiing van de weg langs het spoor. Samen met onder andere ProRail wordt een recreatief fietspad aangelegd, dat parallel komt te liggen aan de Hanzelijn. In dit gebied zal ook een nieuwe natuurstrook worden aangelegd door ProRail, als onderdeel van de boscompensatie. Deze nieuwe natuurstrook, ook wel Hanzestrook genoemd, zal komen te liggen tussen Dronten en het Drontermeer. Het fietspad dat de strook doorkruist, zal dienen als ontbrekende schakel in het Hoofdnetwerk Recreatieve Fietspaden Flevoland, dat de verbinding vormt tussen de toeristisch-recreatieve trekpleisters van Flevoland. Het overleg van de gemeente Dronten, het waterschap, Staatsbosbeheer en ProRail heeft gezorgd voor een gezamenlijk plan met gezamenlijke financiering, een voorbeeld van samenwerking met de burger als winnaar.

Verbinding

Uiteindelijk is verbinding het toverwoord. Verbinding van Dronten met Lelystad en Zwolle en daarmee met de rest van Nederland. Een verbinding die goed is voor de inwoners van Dronten, voor de aantrekkingskracht van het onderwijs en het bedrijfsleven en voor de recreatie. Verbinding ook tussen de vijf Hanzelijngemeenten, Zwolle, Lelystad, Dronten, Kampen en Hattum. 'Een verbinding die maakt dat we ons samen willen profileren', aldus Huib Veldhuijsen van de gemeente Dronten. Dit uit zich bijvoorbeeld in de komst van de website www.hanzelijnverbindt.nl en in het daadwerkelijk samenwerken van de gemeenten op de PROVADA, het jaarlijkse ontmoetingspunt van de vastgoedbranche. De gemeenten zijn onderling verschillend, maar vormen nu meer een eenheid door de komst van het spoor. Díe lijn is gelegd.

Aat de Jonge interview

Na 66 jaar

krijgt Dronten een station

Aat de Jonge is burgemeester van Dronten. Dronten is genoemd naar de Polder Dronthen op het Oude Land, vlak bij Kampen, al spreekt burgemeester De Jonge liever niet meer over het Oude en het Nieuwe Land. Na meer dan een halve eeuw groeien beide gebieden steeds meer naar elkaar toe. Aat de Jonge: 'We staan voor een belangrijke gebeurtenis. Eindelijk krijgt Dronten een station. Op de kaart van het Verkavelingsplan voor Oostelijk Flevoeland uit 1956 staat het tracé al ingetekend. Door de ontwikkelaars van de polder is de spoorlijn van het allereerste begin af meegenomen. Alleen hebben we er 66 jaar op moeten wachten.'

Aat de Jonge: 'Toen ik hier in 2004 kwam, was het tracé een groenzone. In 2004 werd gestart met de aanleg van de lijn door Dronten en de groenstrook moest wijken. Later werd hij gedeeltelijk herbeplant. Door het deel ten oosten van Dronten is een prachtig kronkelig fietspad langs het spoor aangelegd: de Hanzestrook. En dat is uniek voor de polder, waar alles recht is.'

Hanzelijn Kanselijn

Aat de Jonge is voorzitter van het project Hanzelijn Kanselijn. 'Wij hebben twee bureaus – Haskoning en Ecorys – opdracht gegeven om de invloed van deze nieuwe spoorlijn in te schatten. 50 kilometer nieuw spoor is immers vrij uniek in Nederland. De uitkomst van het onderzoek was dat de lijn beweging brengt, beweging op het gebied van werken, wonen en recreatie. Waar kruispunten ontstaan, zullen mensen elkaar ontmoeten. Er gaan dagelijks ten minste 30.000 mensen gebruik van de lijn maken en over het spoor wordt 4,2 miljoen ton goederen per jaar vervoerd. Bereikbaarheid is van invloed op de lokale economie. We kunnen door de snellere verbinding mensen van verder weg interesseren voor een baan in Dronten. Wij verwachten dat de woon-werkbalans zal verbeteren. Dronten ligt straks halverwege de lijn Amsterdam-Groningen. Een verbinding naar Zwolle en Lelystad kan voor zowel werknemers als bedrijven gunstig uitwerken.'

'Ook als woongemeente kunnen we nog aantrekkelijker worden. We hebben bijna 41.000 inwoners, maar kunnen nog wel wat doorgroeien tot 45.000 inwoners. Er is een goed voorzieningenniveau op het gebied van sport en recreatie, we hebben een groot theater (*De Meerpaal*) en een mooi winkelcentrum. Hanzelijn Kanselijn staat naast werkgelegenheid en wonen ook voor recreatie en toerisme. Wat dat laatste betreft, zijn we realistisch: de afstand van het station naar de randmeren (Veluwemeer, Drontermeer en Ketelmeer) of de bossen van de Veluwe is wellicht te groot.'

Hanzekwartier

Het Hanzekwartier, zo wordt het gebied nu genoemd dat Drontens eerste en oudste bedrijfsterrin met insteekhavens beslaat. Dit terrein van 45 hectare uit de beginjaren van de polder is veranderd. Het station is dé impuls voor een gebiedsrenovatie. Stedenbouwkundig bureau Khandekar kreeg de opdracht een plan te ontwikkelen voor het Hanzekwartier. Het bureau ontwierp ook het Paleiskwartier achter het station in Den Bosch. Zo omvangrijk zal het Hanzekwartier niet worden, maar Khandekar denkt op de lange termijn en heeft een heel mooi idee hoe het zou kunnen worden. De plannen zijn goed ontvangen in de gemeenteraad.

Aat de Jonge: 'We bouwden onze nieuwe brandweerkazerne al op dit terrein. Het gebied aan het water



Afb. p.60
RGB > CMYK
65 %

↑ Het perron van Station Dronten september 2012.

→ Theater De Meerpaal
in Dronten.



Afb. p.59/60
RGB > CMYK
72 dpi
55 %

resolutie
okee???

wordt geheel heringericht, er zijn onder meer plannen voor 1400 woningen. Daar gaan we wel tien tot twintig jaar over doen!

Halte of station?

Dronten krijgt een fraai station, met vier opgangen en een lift en het gebouw valt op door prachtig materiaalgebruik. 'Het woord halte willen wij niet horen, wij maken er een station van. Onder meer door de inrichting van het stationsplein aan de stadskant, met mooie busabri's en bloembakken. Van daaruit maken we een verbinding van 800 meter via de gerestaureerde toren van de rooms-katholieke Ludgeruskerk naar het centrum. De verlichte toren zal 's avonds een baken tussen station en centrum zijn. We richten het stationsplein niet alleen in, maar positioneren er de nieuwe middelbare scholen en een vmbo-school. Zo trekken we er mensen naar toe, en voorzieningen. De brede allée naar het centrum – noem hem de onderwijsboulevard – heeft allure door een dubbele rij bomen en grasvelden, en er komt nieuw ontworpen straatverlichting!

Imago van de polders

De Hanzelijn ontsluit de polders op ongekende wijze. Lelystad was een eindstation, maar heeft nu een doorgaande verbinding. Dronten heeft voor het eerst in de geschiedenis een station. Kampen wordt op het volledige net aangesloten. En Hattem heeft een fascinerende brug gekregen. De Jonge noemt hem 'de rode loper naar Zwolle'. Ontsluiting is hét kernwoord rondom de spoorlijn

door de polders. Maar er is meer. De nieuwe provinciale weg Lelystad-Dronten-Kampen moet vóór 2020 gereed zijn. Zelfs een betere luchtverbinding door de toekomstige uitbreiding van Airport Lelystad behoort tot de mogelijkheden. De polders waren voor de Nederlanders nog altijd onbekend gebied, maar nu kan men ervaren dat het ook mooi gebied is. Het imago van Flevoland wordt hierdoor versterkt. Iedereen die er niet is geweest, denkt bij de polders aan leeg en kaal en winderig. Het is nog steeds een gebied in ontwikkeling. 'We zijn een klimaatneutrale gemeente; we leveren meer energie dan we gebruiken en bij Zeewolde ligt het grootste loofbos van Nederland. Dat weet bijna niemand. Ook vinden we hier de meest vruchtbare landbouwgrond – omdat er nooit voedingsstoffen aan zijn onttrokken!' Dronten heeft dankzij de Hanzelijn een heel nieuw toekomstperspectief gekregen. Langs de as Dronten-Kampen-Zwolle ontstaat een nieuwe economie. En de as langs de randmeren brengt recreatie. 'Voor allebei hebben we de overkant nodig. Water moet niet scheiden maar verbinden. Dat is ook een gehanteerde leuze: "De Hanzelijn verbindt". De 800 meter lange fascinerende tunnel onder het Drontermeer is daar een voorbeeld van. Maar, als burgemeester krijg je ook met nieuwe fenomenen te maken zoals rampenbestrijding voor wanneer zich een calamiteit mocht voordoen. Daarom wordt er geregeld geoefend. We verwachten veel van de lijn, maar we zijn ook realistisch. De scharnierfunctie van de regio Zwolle wordt sterker en wij hebben onze schakel naar het westen en het noorden.'