

Project Middengebied

Startdocument



Project Middengebied is een samenwerking met

- Provincie Flevoland
- Gemeente Almere
- Gemeente Lelystad
- Gemeente Zeewolde
- het Waterschap Zuiderzeeland
- het Rijk

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	1
2. Scenario's	2
3. Opgaven	7
3.1. <u>Natuur en Landschap</u>	7
3.1.1. Beschrijving huidige situatie	7
3.1.2. Opgave natuur en landschap	11
3.1.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten	13
3.1.4. Financiën natuur- en landschap	15
3.2. <u>Water</u>	17
3.2.1. Beschrijving huidige situatie water	17
3.2.2. Opgave water	18
3.2.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten	20
3.2.4. Financiën water	21
3.3. <u>Recreatie en Toerisme</u>	23
3.3.1. Beschrijving huidige situatie recreatie	23
3.3.2. Opgave recreatie	25
3.3.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten	26
3.3.4. Financiën recreatie	27
3.4. <u>Landbouw</u>	29
3.4.1. Beschrijving huidige situatie landbouw	29
3.4.2. Opgave landbouw	29
3.4.3. Dwarsverbanden en kansen	30
3.4.4. Financiën landbouw	31
3.5. <u>Verkeer</u>	33
3.5.1. Beschrijving huidige situatie verkeer	33
3.5.2. Opgave verkeer	35
3.5.3. Dwarsverbanden en kansen	37
3.5.4. Financiën verkeer	37
3.6. <u>Wonen en werken</u>	39
3.6.1. Beschrijving huidige situatie wonen en werken	39
3.6.2. Opgave wonen en werken	41
3.6.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten	44
3.6.4. Financiën wonen en werken	44
4. Proces	45

Kaarten:

1. Huidige situatie natuur	6
2. Archeologie	8
3. Opgave robuuste verbinding	10
4. Huidige situatie water	16
5. Huidige situatie recreatie en toerisme	22
6. Opgave recreatie	24
7. Huidige situatie landbouw	28
8. Huidige situatie verkeer	32
9. Opgave verkeer	34
10. Huidige situatie wonen en werken	38
11. Opgave wonen en werken	40
12. Kaart ligging KE-zone luchthaven Lelystad	42

Achterin het startdocument:

Kaart ligging studiegebied	46
----------------------------	----

1. Inleiding

Aanleiding

De komende jaren zal de groei van Almere, Lelystad en - in mindere mate - van Zeewolde zich voortzetten (onder meer woningbouw, de ontwikkeling van bedrijfsterreinen en een verdere groei van de luchthaven Lelystad). Duidelijk is dat de druk op het gebied ten oosten van Almere (voortaan omschreven als het Middengebied) zal toenemen. In het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied globaal geschetst voor de periode tot 2030. Waterberging, natuur, recreatie en het creëren van bijzondere woon- en werkmilieus zouden daar geïntegreerd moeten plaatsvinden.

Project Middengebied

Om de globale opgaven uit te werken en te komen tot een drietal door de betrokken partijen gedragen integrale inrichtingsschetsen (één voor elk scenario) en deze zodanig uit te werken dat ze uitmonden in een multifunctioneel no-regret uitvoeringsprogramma, is er een project Middengebied opgestart. Hierin wordt samengewerkt door de provincie Flevoland, de gemeenten Almere, Lelystad en Zeewolde, het waterschap Zuiderzeeland en het rijk. Het uitvoeringsprogramma staat centraal bij de onderhandelingen met het rijk over de opgaven van het project Almere.

Doel van het project Middengebied is de geformuleerde opgaven dusdanig op te lossen dat de kwaliteit van het Middengebied als geheel zo groot mogelijk is. Daarbij is cruciaal het beantwoorden van de vraag hoe gekomen kan worden tot een goede overgang van stad naar platteland en welke combinaties van functies mogelijk zijn.

Functie startdocument

Dit startdocument beschrijft de kern van de opgaven voor het Middengebied. Deze is opgesteld op basis van de informatie van een aantal partijen, namelijk de provincie Flevoland, de gemeente Almere, de gemeente Lelystad, de gemeente Zeewolde en het waterschap Zuiderzeeland. Het rijk heeft daarbij meegewerkt aan onderdelen van de opgave en reacties gegeven op de overige opgaven. Voor het opstellen van het startdocument is gebruik gemaakt van de informatie uit een zestal achtergronddocumenten voor de verschillende onderwerpen.

Naast de beelden van de toekomstige ontwikkelingen (hoofdstuk 2), worden in vervolg daarop de sectorale opgaven geschetst (hoofdstuk 3) en tot slot wordt in hoofdstuk 4 een beeld van het proces gegeven.

Met dit startdocument wordt beoogd voor het starten van fase 2 een gezamenlijke commitment te hebben over:

- a. De sectorale opgaven voor het project Middengebied;
- b. Het centraal stellen van de uitvoerbaarheid bij de verdere uitwerking;
- c. Het kiezen voor een werkwijze waarbij het no-regret maatregelenpakket vertrekpunt is.
Daarboven op kan gekozen worden voor een drietal groeiscenario's;
- d. De hoofdlijnen van het proces zoals geschetst in hoofdstuk 4 en de regierol van de provincie;
- e. Dat fase 2 bepalend is voor de inhoud van het OPF voor het Middengebied.

2. Scenario's

Omvang van de opgave

Gezien de onzekerheid over de stedelijke ontwikkelingen, wordt een drietal beelden van de ontwikkelingen in relatie met het Middengebied beschreven.

Overzicht gevolgen Middengebied, uitgangssituatie 2010, scenario's voor 2010 – 2030.

	Autonome groei	Midden Variant	Hoge Variant
Almere	-	-	20.000
Lelystad	-	-	-
Zeewolde	-	-	-
Totaal woningen	-	-	20.000
- Luchthaven Lelystad - Bedrijventerrein	10.000 passagiers • A6/A27 (650 ha)	2 mln passagiers • A6/A27 (650 ha) • Larserpoort (uitbreiding 100 ha)	4 mln passagiers • A6/A27 (650 ha) • A27 / A30 (500 ha) • Larserpoort (uitbreiding 250 ha)
Recreatie	350 ha en fietspadennetwerk,	735 ha en fietspadennetwerk,	1400 ha en fietspadennetwerk,
Infrastructuur		A30	A30
Natuur en landschap	robuuste verbinding 1000 ha	robuuste verbinding 1000 ha	robuuste verbinding 1000 ha, invulling stadsrand in relatie met woningen
Water	3 mln m3 en opvang stedelijk gebied (+ 0,5 miljoen m3)	3 mln m3, en opvang stedelijk gebied (+ 0,5 miljoen m3)	3 mln m3 en opvang stedelijk gebied (+ 1,5 miljoen m3)
Landbouw	Autonome groei leidt tot verplaatsing en / of uitkopen van bedrijven. Hogere variant leidt tot hogere ruimteclaim op landbouw. De sectorale opgave van de landbouw verandert niet per scenario, wel zijn er meer mogelijkheden voor financieel ruimtelijke oplossingen.		

De scenario's zijn plausibele beelden van de toekomst. Ze geven de bandbreedte aan waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen zich naar verwachting afspelen. Ten aanzien van luchthaven Lelystad is het maar de vraag of er een rechtstreekse koppeling kan worden gelegd tussen het groeiscenario en de groei van de luchthaven.

Autonome groei

In de autonome groei variant is een autonome groei van de gemeenten uitgangspunt. Dit betekent per jaar voor Almere een groei van 1000 woningen, voor Lelystad een groei van 300 woningen en voor Zeewolde een groei van 120 woningen.

In Almere ligt het accent op de stedelijke uitbreiding Almere Pampus en Hout en de bestaande stad. Er is sprake van een minder omvangrijk stedelijk gebied tot 2030. In Lelystad wordt gebouwd binnen de grens A6 (bestaande stad, aan de kust en een deel in Warande, Lelystad Zuid). In Zeewolde is sprake van een geringe toevoeging die kan worden gerealiseerd op de voorziene locaties.

De werklocaties zijn beperkt tot het bedrijventerrein knoop A6 / A27, door de gemeenten Almere en Zeewolde en voor Lelystad de Larserpoort. Luchthaven Lelystad blijft in dit scenario op het niveau van de businessluchthaven.

Naast de groei van wonen en werken is er een aantal opgaven die moeten worden vervuld in het Middengebied:

- de robuuste verbinding van 1000 hectare;
- waterberging in het Middengebied van 3,5 miljoen m³, waarvan 0,5 miljoen m³ voor stedelijke ontwikkeling.

Voor het Middengebied is er in dit model geen sprake van aanvullende infrastructuur. Verder is er een behoefte aan recreatie die voor het Middengebied 350 hectare bedraagt. Er is in deze variant nog geen sprake van inrichting van de stadsrand omdat er in het zuidelijk deel van het Middengebied geen woningen zijn voorzien. De consequenties voor de landbouw zijn in deze variant beperkt.

Midden Variant

In de midden variant is sprake van een autonome groei met een beperkte opvangtaak voor de gemeenten. Dit betekent jaarlijks voor Almere een groei van 2000 woningen, voor Lelystad 500 woningen en Zeewolde een groei van 175 woningen. In Almere ligt het accent op de ontwikkeling van de westzijde (Poort en Pampus, 24.000 woningen), de bestaande stad (10.000 woningen) en Hout (maximaal 16.000 woningen). Het stedelijke gebied blijft beperkt tot de grens van de A27.

In Lelystad wordt gebouwd binnen de grens van de A6 (de kust, de bestaande stad en Lelystad-Zuid).

In Zeewolde is de situatie anders als voor de beide andere gemeenten. Er is sprake van een hogere autonome behoefte in de midden variant. Na realisatie van Polderwijk zal voor verdere uitbreiding nog een keuze moeten worden gemaakt door de raad uit een aantal gebieden rond de kern.

De werklocaties hebben wat meer omvang, maar het gaat om dezelfde locaties, de knoop A6 / A27 en de Larserpoort. Uitgangspunt voor de luchthaven Lelystad is het vervoeren van 2 miljoen passagiers.

Er is sprake van de noodzaak voor aanvullende infrastructuur in het Middengebied (de A30).

Naast de robuuste verbinding en de waterberging zal er een behoefte aan recreatie moeten worden ingevuld (735 hectare voor het Middengebied). Er is nog geen sprake van inrichting van de stadsrand, omdat er in het zuidelijk deel van het Middengebied geen woningen zijn voorzien. De consequenties voor de landbouw op korte termijn zijn beperkt.

Hoge Variant

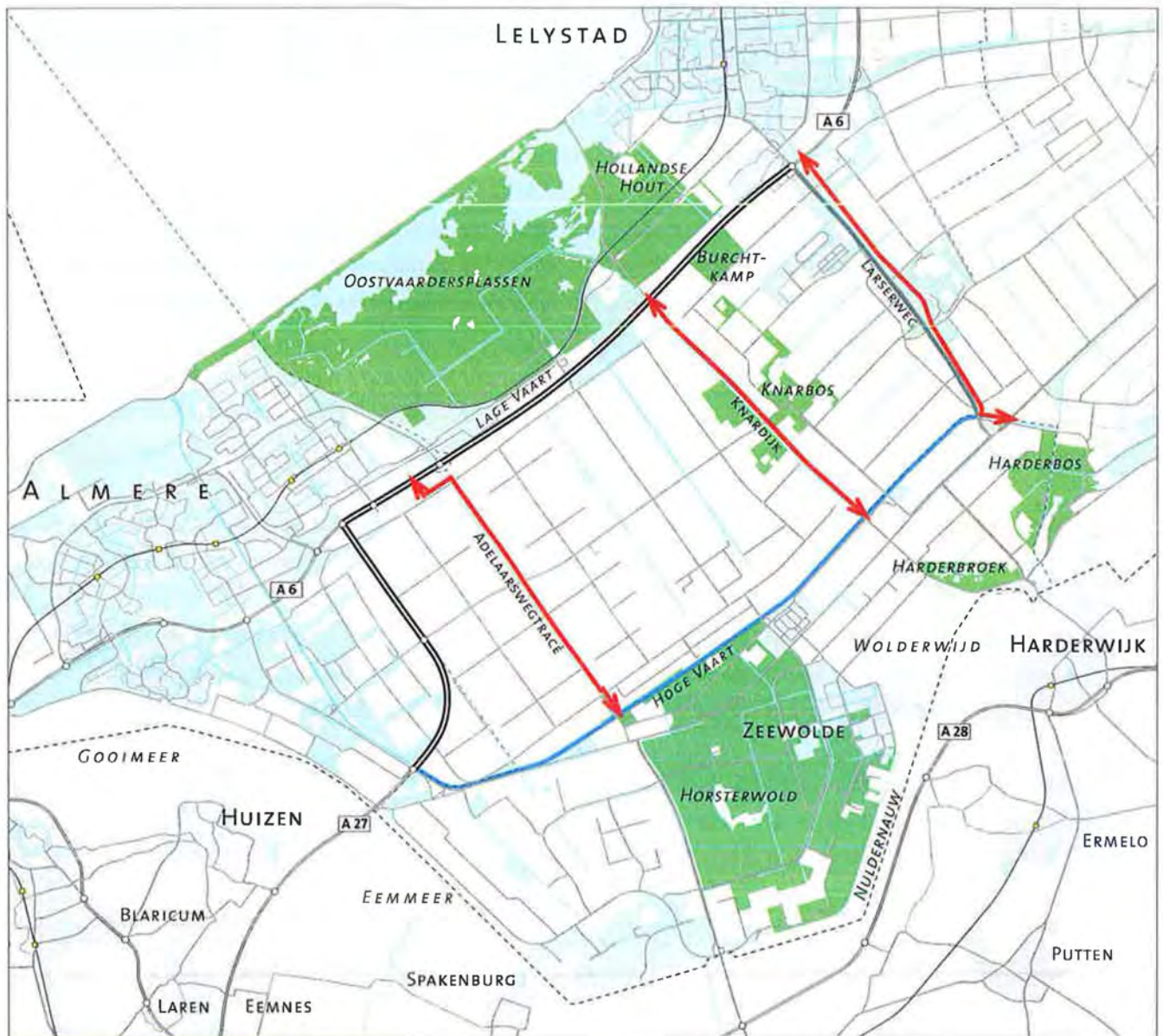
In de hoge variant wordt uitgegaan van een hoge groeitaakstelling van de gemeenten: per jaar 3000 woningen in Almere, 850 woningen in Lelystad en 230 woningen in Zeewolde. In Almere ligt naast het accent op Almere Pampus, Hout en de bestaande stad, ook het accent op een productie in het zuidelijke deel van het Middengebied in de periode vanaf 2010 tot 2030 (20.000 woningen).

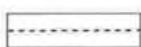
In Lelystad ontstaat in de hoge variant de noodzaak voor een nieuwe uitbreidingslocatie buiten de ring van de A6. In Zeewolde is er sprake van een hoge variant voor de autonome behoefte. Na realisatie van Polderwijk zal voor verdere uitbreiding nog een keuze moeten worden gemaakt door de raad uit de aangegeven zoekgebieden rond de kern.

Naast het bedrijventerrein knoop A6 / A27 zal er een knooppunt bij de A27 / A30 aan de orde komen (circa 500 hectare) en zal het knooppunt Larserpoort met 250 hectare gaan groeien. Luchthaven Lelystad groeit aanzienlijk, namelijk tot 4 miljoen passagiers.

Bij de hoge variant moet er rekening worden gehouden met de aanleg van een eventuele A30. Naast de robuuste verbinding en de waterberging moet verder rekening worden gehouden met een uitbreiding van het groen voor recreatie met 1400 hectare in het Middengebied. In het zuidelijke deel van het Middengebied zijn in deze variant 20.000 woningen aan de orde. In dit deel zal een groot deel van de recreatie en waterberging rondom de woningen kunnen worden gerealiseerd, waarmee de stadsrand wordt ingevuld. In deze variant is sprake van een hogere ruimteclaim op de landbouw.

Figuur 1 **HUIDIGE SITUATIE NATUUR**



-  ECOLOGISCHE VERBINDING
-  KERNGEBIED
-  GEMEENTEGRENS
-  PROVINCIEGRENS



10km

3. Sectorale Opgaven

3.1. Natuur en landschap

3.1.1 Beschrijving huidige situatie

1. Kerngebieden

Het Middengebiet is een grootschalig gebied met een aantal eenheden welke elk een eigen karakter hebben: de Oostvaardersplassen, het stedelijke gebied van Almere, het Horsterwold met aansluitend de kern Zeewolde en centraal in het midden een grootschalig landbouwgebied. Bij de grens naar Oostelijk Flevoland bevinden zich aan de oostzijde het Harderbroek en Harderbos en de bosgebieden in de randmeerzone. Daarnaast bevindt zich aan de westzijde het stedelijke gebied van Lelystad met aan de Larserweg luchthaven Lelystad, het natuurpark Lelystad en de Hollandse Hout.

Het gebied kenmerkt zich door een grootschalig landschap waar van oudsher door de gekozen functiescheiding een gebied met een hoge mate van monofunctionaliteit is ontstaan. Het landschappelijke beeld is open en wijds en het verband tussen de elementen is zowel functioneel als visueel nauwelijks aanwezig. Er zijn vier grote groene eenheden (Oostvaardersplassen, Horsterwold, Hollandsche Hout, Randmeerzone) en twee blauwe kerngebieden (Markermeer, Randmeren) die ieder voor zich kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur zijn.

De Oostvaardersplassen

Dit is een uitgestrekt moerasgebied van ca. 5000 ha groot, internationaal bekend vanwege de grote aantallen en diversiteit aan vogels. Het beheer van het gebied is gericht op een zo natuurlijk mogelijke ontwikkeling, waarbij de relatief droge gedeelten worden begraaasd door kuddes Konikpaarden, Heckrunderen en edelherten.

Het Horsterwold

Een gebied van ca. 4500 hectare, het grootst aaneengesloten loofbos op zeekleigrond. Aan de rand bevinden zich de kern van Zeewolde en enkele recreatiegebieden. Centraal ligt de stille kern van het Horsterwold. Hier is "struinnatuur" te vinden en wordt een beheer van niets doen gehanteerd.

Randmerenzone

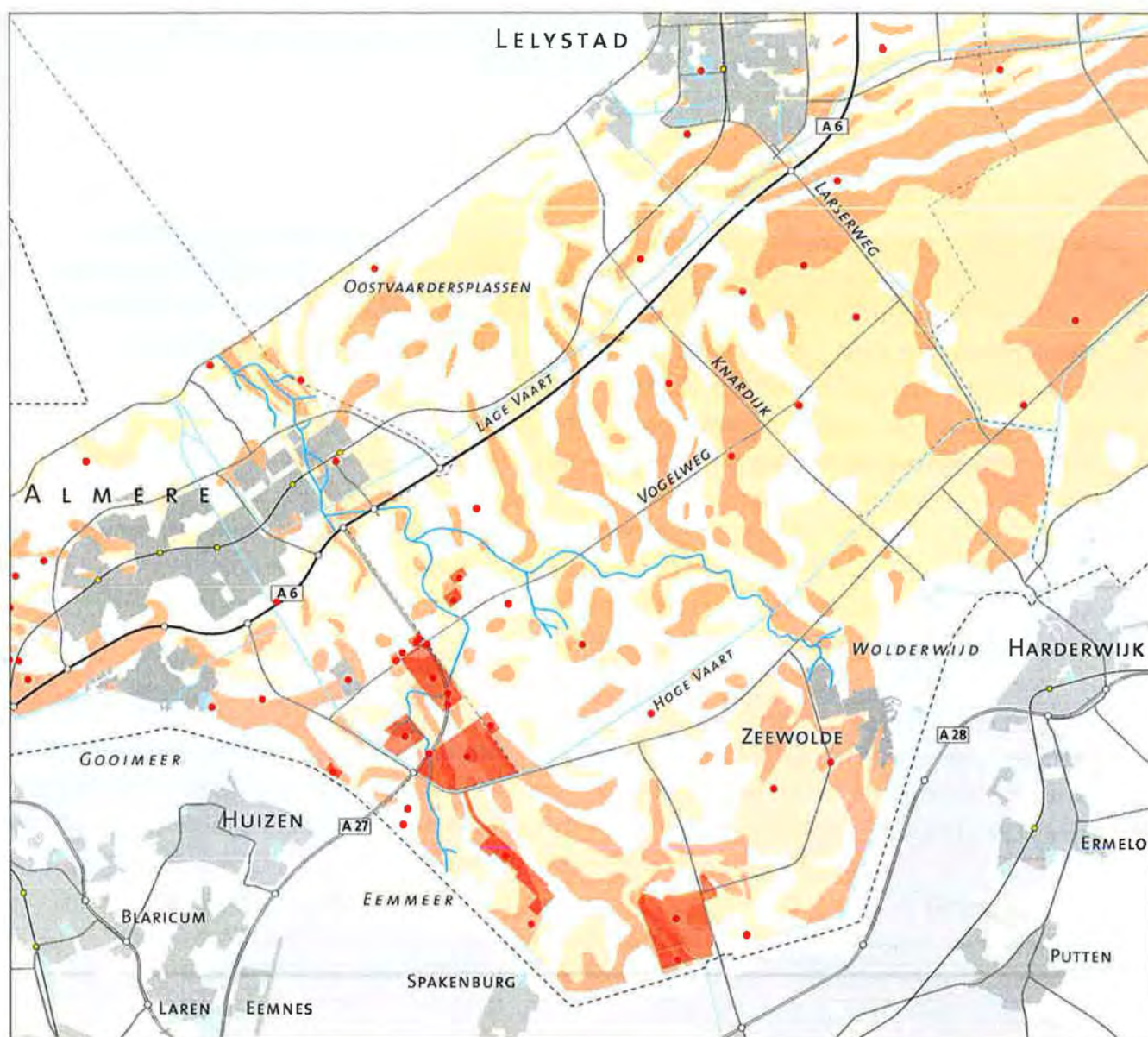
Ecologisch veel interessanter is de zone langs de randmeren. Het strandgedeelte langs het Nulder Nauw is een gebied met belangrijke floristische waarden en een grote soortendiversiteit.

Ten noorden van Zeewolde, aan de noordoostoever van het Wolderwijd is sprake van een aaneenschakeling van kleine en grotere bos- en moerasgebieden (onder andere Harderbroek en Harderbos) die als bosgordel samen met de randmeren deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur.

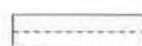
De Hollandse Hout

Aan de noordwestzijde, grenzend aan Lelystad en de Oostvaardersplassen bevindt zich de Hollandse Hout. Een bosgebied, dat deels een uitlooppunt voor Lelystad heeft, maar daarvoor niet is ingericht.

Figuur 2 **ARCHEOLOGIE**



EEMSTROOMDAL



GEMEENTEGRENS

ARCHEOLOGISCHE MONUMENTEN KAART (AMK)



TERREINEN



PROVINCIEGRENS

INDICATIEVE KAART VAN ARCHEOLOGISCHE WAARDEN (IKAW)



LAGE TREFKANS



MIDDELHOGE TREFKANS



HOGЕ TREFKANS



10km

Markermeer

Het Markermeer is een onderdeel van het IJsselmeergebied met directe ecologische relaties met de Oostvaardersplassen. Het speelt een belangrijke rol in de ecologie op Europese schaal. Het is zowel foerageergebied als rustgebied voor diverse vogelsoorten.

Randmeren

Het ondiepe water vormt een bijzonder milieu naast het diepere water van het IJsselmeergebied.

2. Ecologische verbindingen in gebied

In het Middengebied is een drietal ecologische verbindingen aanwezig, met een beperkte functie.

Knardijk

De Knardijk vormt de grens tussen Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Deze is eind jaren tachtig ingericht als ecologische verbinding. Vanwege de landbouwbelangen heeft de verbinding een beperkte omvang gekregen. Langs de dijk is lage beplanting aangelegd, kruispunten met wegen en waterlopen zijn voorzien van wildtunnels en langs de zuidelijke kant zijn poelen aangelegd ten behoeve van amfibieën, insecten en waterzoogdieren. Op dit moment zijn er geen over- of onderdoorgangen voor de A6 en de Lage Vaart, aan de oostzijde ontbreekt de verbinding met het Harderbroek en Harderbos en zijn er geen over- of onderdoorgangen bij de Hoge Vaart en de Gooise weg.

Het Adelaarswegtracé

Ter hoogte van de Dodaarstocht ligt het zogenaamde Adelaarswegtracé. Dit is een 100 meter brede strook die is gereserveerd voor een aan te leggen snelweg A30, en voorlopig als natuurterrein ingericht met een combinatie van poelen, (natte) graslanden en struweel. De gronden worden verpacht aan agrariërs. Door de begrazing van vee, is de ecologische functie van de strook gering. De strook met zijn huidige inrichting is vooral geschikt voor kleine zoogdieren, amfibieën en reptielen.

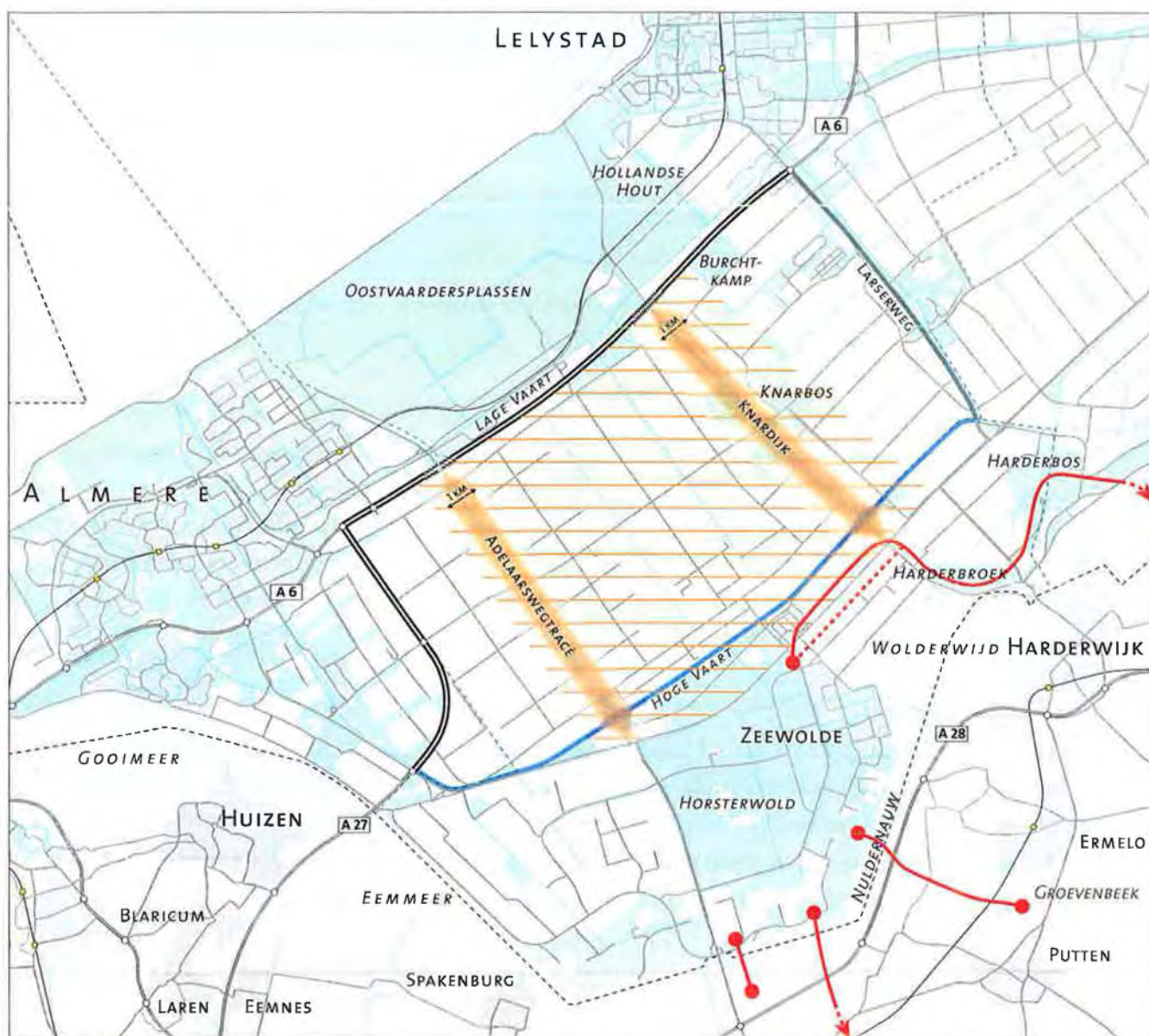
Larserweg

Helemaal langs de noordrand van het studiegebied ligt de Larserweg waar de Larservaart in combinatie met de daarnaast gelegen oevers en bosgebieden (Larserbos en natuurpark Lelystad) ook een verbindingsfunctie heeft. De verbinding naar de Hollandsche Hout loopt langs de Lage Vaart, tussen de A6 en een industrieterrein door.

3. Archeologie

In het Middengebied zijn archeologisch van belang het stroomgebied van de Eem en de Pleistocene dekzandrug de Knar. Vanuit de archeologische ambitie is de inzet vooral op het Eemstroomgebied gericht. Globaal betreft het Eemstroomdal het gebied in de buurt van de A27 tot aan Trekkersveld (bij Zeewolde). De verwachting is dat de pleistocene lagen gemiddeld aan de kant van Almere dieper liggen dan bij het Knarbos. In het gebied liggen meerdere prehistorische vondstlocaties. Deze bevinden zich hoofdzakelijk in het pleistocene dekzand en vertegenwoordigen vooral de vroegste bewoningsfasen sinds de laatste ijstijd. In het zuidwestelijke deel van het Middengebied bevinden ze zich naar alle waarschijnlijkheid ook in kleiafzettingen, die in en aan de randen van de hoofdgeul zijn afgezet. Verspreid over het Middengebied liggen enkele scheepswrakken.

Figuur 3 **OPGAVE ROBUUSTE VERBINDING**



-  INDICATIEVE LIGGING ROBUUSTE VERBINDING
-  ZOEKGEBIED ROBUUSTE VERBINDING
-  (DEEL)TRACÉS RANDMEREN VOOR ROBUUSTE VERBINDING
-  GEMEENTEGRENS
-  PROVINCIEGRENS



10KM

3.1.2 Opgave natuur en landschap

Robuuste verbinding in het Middengebied

Uitgangspunt is de aanleg van een robuuste verbinding door het Middengebied als schakel in de verbinding Oostvaardersplassen – Veluwe – Duitsland. De robuuste verbinding is opgenomen in de Nota Ruimte en heeft zowel tot doel om de ruimtelijke samenhang, als de ecologische kwaliteit binnen de ecologische hoofdstructuur te verbeteren. Essentieel daarbij is dat voor een robuust ecosysteem het nodig is dat het gebied wordt vergroot, waardoor sprake is van een verbetering van de kwaliteit. Uit moties rond de Nota Ruimte over de robuuste verbindingen is gebleken dat naast de natuurfunctie een integratie met andere functies wordt voorgestaan en het draagvlak voor de verbindingen essentieel wordt gevonden. Uitgangspunt van LNV is realisatie van de verbinding uiterlijk 2018 maar bij voorkeur eerder.

1. Kerngebieden

De kerngebieden moeten zelfstandige functionerende gebieden zijn. De Oostvaardersplassen voldoen aan dit criterium. Voor wat betreft het Horsterwold is er een opgave om te komen tot een kwalitatieve verbetering van het gebied. De Hollandsche Hout en de zones van de randmeren voldoen in het geheel niet aan deze eis.

2. Eisen Robuuste verbinding

Als doelsoort richt de verbinding zich op het edelhert, vooral gericht op de uitwisseling tussen de diverse gebieden (Oostvaardersplassen – Veluwe). Op dit moment is er in de Oostvaardersplassen een populatie van 1000 edelherten.

De robuuste verbinding zal gezien de beperkingen van de Hollandsche Hout en de zones van de randmeren moeten lopen van de Oostvaardersplassen via het Horsterwold naar de Veluwe.

Het ministerie van LNV heeft aangegeven dat zij voor het ambitieniveau voor deze verbinding uitgaat van het type B1+, met natuurdoelen riet / moeras, graslanden en bossen (Handboek robuuste verbindingen). Hiervoor is een aantal richtlijnen aangegeven:

- de afstand tussen de natuurgebieden die verbonden moeten worden mag maximaal 5000 meter bedragen;
- de oppervlakte van de kerngebieden moet minimaal 3000 hectare bedragen;
- de oppervlakte van stapstenen bedraagt minimaal 300 hectare;
- de corridor heeft een gemiddelde breedte van 1000 meter en onderbrekingen van maximaal 100 meter;
- de corridor dient ingericht te zijn met struweel, ruigte, bos en graslanden;
- de zone kan voor ongeveer 75 % uit bos en / of rietland en ruigte bestaan, de overige 25 % kan variabel worden ingevuld. Deze invulling is afhankelijk van ecosystemen die verbonden worden.

De overige 25 % kan ook ingevuld worden met bijvoorbeeld extensief agrarisch gebruikt grasland. Gezien de lengte van de robuuste verbinding en de noodzakelijke gemiddelde breedte, is uitgangspunt een robuuste verbinding van 1000 hectare.

3. Landschap

De definitie van het Middengebied overschrijdt de grenzen van de afzonderlijke polders van Zuidelijk en Oostelijk Flevoland. De landschappelijke opgave is een nieuwe structuurlaag te bouwen. Daarbij moet een evenwicht worden gevonden tussen de bestaande kenmerken met een waardevolle cultuurhistorische achtergrond en het tegelijkertijd inspelen op de opgaven die er zijn. Essentieel daarbij is de opgave om te komen tot een goede overgang van stad naar platteland door middel van een multifunctionele overgangszone.

Hier bestaat aanleiding voor een aanpak, waarbij een bewust landschapsontworp wordt gemaakt, wat gebruik maakt van:

- de maat en schaal van de huidige inrichting;
- de aanwezige landschapselementen en de lange zichtlijnen;
- de archeologische waarden in de ondergrond;
- de geologische of aardkundige waarden in de ondergrond, de aanwezige bodemkenmerken;
- het patroon van sloten, wegen en vaarten;
- de landschapskunst;
- het patroon van geclusterde erven met forse beplanting;
- de hoogteligging (rekening houdend met bodemdaling).

Vooraf bij de hoge variant speelt de vraag voor een goede overgang c.q. verweving van de stadsrand met het Middengebied.

4. Infrastructurele knelpunten

Aansluiting Oostvaardersplassen

Afhankelijk van de ligging van de robuuste verbinding is er sprake van een aantal doorsnijdingen van de verbinding door infrastructuur. Het rijk heeft een Meerjarenprogramma Ontsnippering vastgesteld. Voor Flevoland zijn 10 knelpunten vastgesteld. Twee daarvan hebben betrekking op de robuuste verbinding naar de Veluwe:

- de overgang bij de A6 en de spoorlijn;
- de overgang bij het Nuldernauw.

Welke ligging voor de robuuste verbinding ook wordt gekozen, de A6 / Lage Vaart - spoorlijn is een knelpunt. Daarnaast zijn er knelpunten die afhankelijk zijn van de ligging van de Robuuste Verbinding. Het gaat dan om een aantal provinciale wegen, namelijk de Vogelweg, de Hoge Vaart / Gooiseweg en buiten het studiegebied de Spiekweg.

Oversteek randmeren

Belangrijk is dat er een robuuste verbinding naar de Veluwe wordt gerealiseerd. Voor de verbinding naar de Veluwe is de oversteek bij de randmeren van essentieel belang. Eerder werd rekening gehouden met een oversteek bij de Hierdense poort. Deze is door de reeds aanwezige bebouwing en infrastructuur en door de diepe vaargeul voor de kust ongunstig, waarbij in ieder geval de N705 dient te worden gepasseerd. Inmiddels is er ook een aantal andere alternatieven geschetst, die afhankelijk zijn van de keuze van de verbinding in het Middengebied.

Vooraf voor een verbinding ter hoogte van het Adelaarswegtracé naar het Horsterwold, zijn deze alternatieven meer voor de hand liggend en komen deze ook uit op een smaller deel van de randmeren. Aan de Gelderse kant sluit deze verbinding op de A28, waar in de huidige plannen geen ecoduct is voorzien. Wel is er aansluiting mogelijk op twee kleinere "poorten van de Veluwe".

3.1.3 Dwarsverbanden en aandachtspunten

Voor een deel is hiervoor al ingegaan op relaties die er zijn buiten het studiegebied, omdat ze een essentieel onderdeel uitmaken van de robuuste verbinding. De verbinding loopt verder naar de Veluwe en door naar Duitsland. Dit zal buiten het studiegebied, afhankelijk van de keuze van het tracé, consequenties hebben voor het Horsterwold en de beleidskeuzes van de provincie Gelderland.

In Flevoland zijn vele gebieden aangewezen als speciale beschermingszones in het kader van de vogel- en habitatrichtlijnen. In het Middengebied zijn er, indien noodzakelijk, kansen om compenserende maatregelen een plek te geven.

Gebieden die zijn aangewezen als speciale beschermingszones zijn de Oostvaardersplassen, de Lepelaarsplassen, de Grote Wateren en de Randmeren. Nader bekeken moet worden of er mogelijkheden zijn tot compensatie in het Middengebied en onder welke voorwaarden dat zou kunnen.

Ten aanzien van luchthaven Lelystad wordt opgemerkt dat er beperkingen zijn in de ligging van de robuuste verbinding vooral bij realisatie van open water. Uit de informatie die thans beschikbaar is (RPB) blijkt dat in ieder geval 3 kilometer vanaf de kop van de luchthaven geen open water mag worden gerealiseerd. Daarnaast is er een groter gebied waarbinnen effecten voor vogels zijn te verwachten, namelijk het gebied waar zich vliegtuigen bevinden op een hoogte minder dan 1 kilometer. Deze wordt (bij het landen als met een hellingshoek van 3 graden wordt aangevlogen) tussen de 10 en 11 kilometer van de landingsbaan ingezet. Bij dit alles is uitgangspunt dat de vormgeving van de robuuste verbinding zodanig zal dienen te zijn dat risico's zoveel mogelijk beperkt worden. Een kaartbeeld van de KE-zone rond luchthaven Lelystad is bij wonen en werken in dit document opgenomen.

Kansenkaart

	Natuur en landschap
Landbouw	• groene diensten via akkerranden en als opvanggebied foeragerende vogels
Water	• berging en vasthouden van water in de natuur door nadruk op nattere milieu; • helofytenfilters voor kwaliteitsverbetering; • inrichting sloten;
Recreatie	• provinciaal park naar concept van nationale parken; • natuurgerichte recreatie: recreatie in woeste natuur; • campings / huisjesparken in natuur; • natuureducatie / natuurexcursies; • wandel- en fietsroutes, struinnatuur; • kanoroutes en andere vaarroutes tussen Oostvaardersplassen en Wolderwijd;
Wonen / werken	• wonen in het groen; • wonen aan en op het water; • groene bedrijventerreinen;
Verkeer	• toegankelijkheid van natuurgebieden; • parkeervoorzieningen; • overgangen bij infrastructuur (A6 / Lage Vaart, Vogelweg en Gooise weg);
Archeologie	• goede combinatiemogelijkheden met natte natuur, leidt tot goede situatie om archeologische waarden te behouden.

Aandachtspunten

Het combineren van recreatieve functies met de aanleg van de robuuste verbinding is mogelijk. Daarbij zijn echter wel aandachtspunten aanwezig. De mate van recreatief medegebruik zal bijvoorbeeld invloed hebben op het gedrag van diersoorten. Een goede zonering kan ongewenste effecten voorkomen.

Rekening moet worden gehouden bij de robuuste verbinding met veterinaire consequenties. Op dit moment is er rondom de Oostvaardersplassen een veterinaire bufferzone ingesteld om te voorkomen dat ziektekiemen van vee buiten het gebied worden overgedragen aan de paarden, koeien en edelherten binnen het natuurgebied en omgekeerd. Nagegaan moet worden welke maatregelen nodig zijn ingeval van de aanleg van de robuuste verbinding om de risico's beperkt te houden.

Verder moet voorkomen worden dat edelherten en andere grazers vanuit de verbinding op wegen en in het stedelijke gebied terecht komen. Aandacht dient te worden gegeven aan de maatregelen die daarvoor nodig zijn en de mogelijkheden om deze in te passen.

De kerngebieden die zijn beschreven zijn onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en kennen een planologisch beschermingsregiem. Deze gaat uit van een nee-tenzij-principe. Het beschermingsregiem van de nieuwe Natuurbeschermingswet stelt dat ingrepen in of nabij het gebied alleen mogelijk zijn als de instandhoudingsdoelen voor het gebied niet worden aangetast. Dit kan betekenen dat de realisatie van de robuuste verbinding moet worden getoetst aan deze doelen.

Het Eemstroomdal biedt aanknopingspunten voor de opgaven die er zijn. Dit dal heeft een grillige vorm. Om deze mee te kunnen nemen zal moeten worden bekeken op welke wijze dit kan worden gecombineerd met het landschap van het Middengebied.

3.1.4 Financiën natuur en landschap

De provincie is verantwoordelijk voor het bepalen van de goede locatie, de inrichting en de omvang van de robuuste verbinding en het bijeenbrengen van partijen om afspraken te maken over de daadwerkelijke realisatie. Het rijk stelt zich garant voor de financiering van aankoop en ecologische inrichting, voor het beheer en stelt ook capaciteit beschikbaar voor de uitvoering en het proces daar naar toe.

Uitgegaan wordt door het ministerie van LNV van een robuuste verbinding met een omvang van circa 1000 hectare. Het ministerie is verantwoordelijk voor de financiering van de robuuste verbinding. Voor de eerste tranche (tot 2008) is door het ministerie van LNV 150 hectare gereserveerd. Voor de tweede tranche is circa 1100 hectare beschikbaar voor de totale verbinding Oostvaardersplassen tot Duitsland. Verder is er nog een reservepot (500 hectare) waar mogelijk gebruik van gemaakt kan worden. Tevens zijn er mogelijkheden van voorfinanciering.

Indicatie van kosten:

- verwervingskosten: p.m.;
- inrichtingskosten (alleen natuur, bij toevoegingen andere zaken ander kostenplaatje): euro 9.500,- / hectare = 9,5 miljoen;

Ecoducten (afhankelijk van keuze ligging verbinding):

- A6 / spoorlijn: euro 20 miljoen;
- Overige knelpunten euro 9 miljoen;

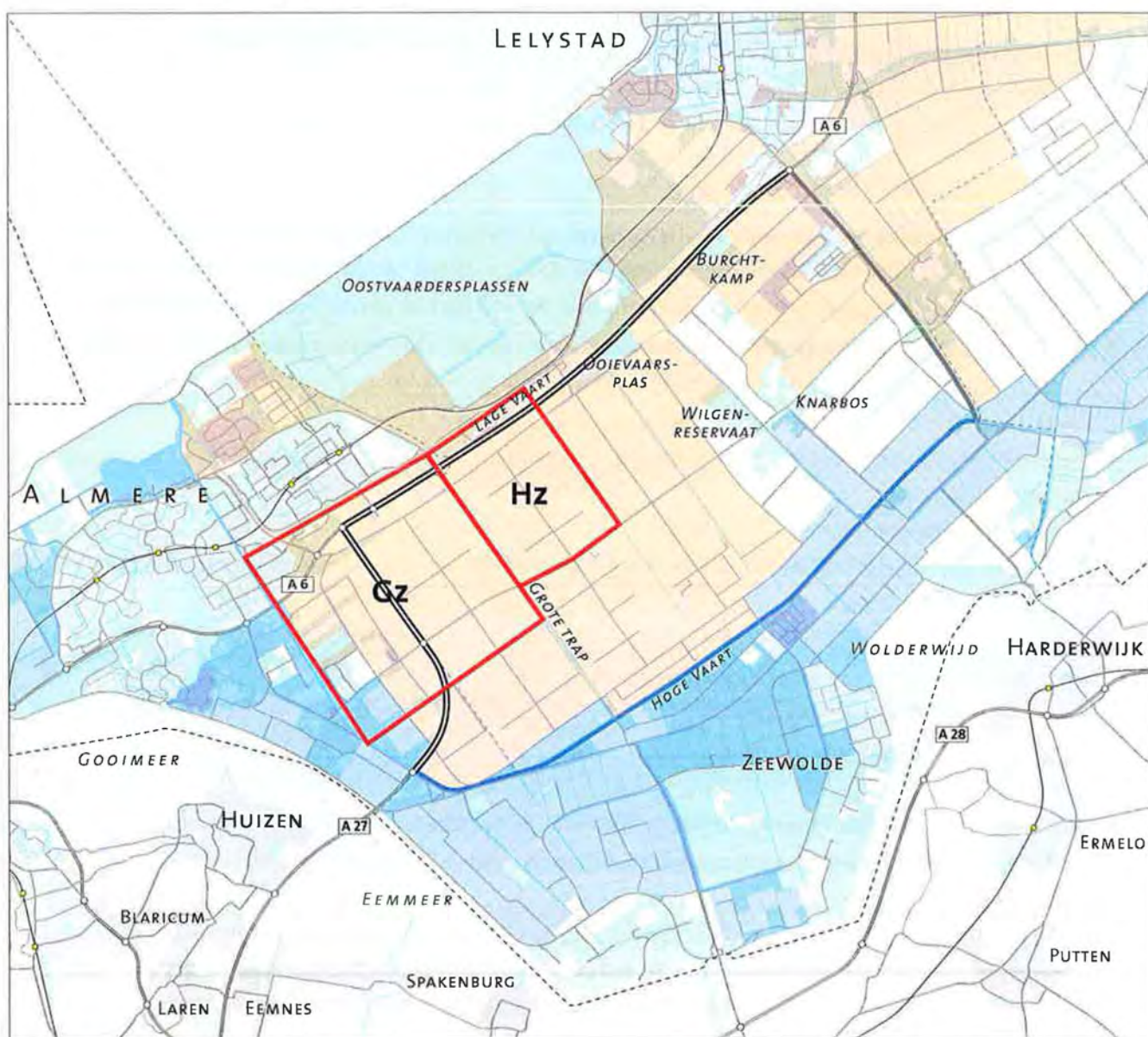
Voor kwalitatieve verbeteringen in Horsterwold en voor de oversteek van het Nuldernauw is nog geen indicatie van de kosten beschikbaar, maar er zal wel sprake zijn van hoge kosten.

Er zijn middelen beschikbaar in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Voor heel Nederland is voor de periode tot 2018 door het ministerie van V en W een bedrag uitgetrokken van euro 250 miljoen, door het ministerie van LNV een bedrag van euro 160 miljoen. Voor het ontsnipperingsbeleid geldt het principe dat de veroorzaker betaalt. Dit wil zeggen dat als er eerst natuur was, waar (rijks) infrastructuur moet worden aangelegd, dan wordt dit betaald door V en W. Als er eerst infrastructuur aanwezig is en er daarna verbindingen tussen versnipperd natuur moeten worden aangelegd, betaalt het ministerie van LNV.

De provincie is verantwoordelijk voor de Lage Vaart. Voor de natuurvriendelijke oeverinrichting van de Lage Vaart bij de Lage Dwarsvaart / Larserweg is in het PMIT een bedrag opgenomen van euro 855.000,00. De overige knelpunten bij de provinciale wegen zijn nog niet nader gekwantificeerd. Onderzoek hierna is gestart.

De kosten zijn globale inschattingen van deskundigen. In de ateliers zullen deze inschattingen nader worden gepreciseerd.

Figuur 4 HUIDIGE SITUATIE WATER



- PEILVAK LAGE AFDELING, NAP-6,20M
- PEILVAK HOGE AFDELING, NAP-5,20M
- GEBIED MET STERKE BODEMDALING
- GEMEENTEGRENS
- PROVINCIEGRENS



10km

3.2. Water

3.2.1 Beschrijving huidige situatie water

Kwantitatieve elementen

Het Middengebied is gelegen in twee hoofdpeilgebieden. Het grootste deel ligt in de lage afdeling (met een peil van NAP -6,20), die afwatert op de Lage Vaart. Verder is er een klein gedeelte wat valt onder de hoge afdeling (met een peil van NAP -5,20). In de tochten langs de Knardijk en in het zuidelijke deel van het studiegebied in Oostelijk Flevoland is sprake van stuwen die de peilverschillen overbruggen.

Binnen het Middengebied bevindt zich een gebied met een sterke bodemdaling. In dit gebied is de afgelopen tientallen jaren de bodem sterk gedaald, wat naar verwachting nog verder zal gaan (nog maximaal 50 centimeter tot 2050). In extreme neerslagperioden is dit een gebied waar wateroverlastproblemen zijn te verwachten.

Daarnaast heeft de Knardijk een functie om het gebied te compartimenteren als de primaire waterkering het begeeft. De Knardijk wordt naar verwachting als regionale kering aangewezen met de bijbehorende normen en randvoorwaarden.

Kwalitatieve aspecten

In het Middengebied is een aantal natuurgebieden aanwezig die van een goede waterkwaliteit afhankelijk zijn, de Grote trap, de Ooievaarsplas aan de noordzijde en een aantal gebieden rond de Knardijk en omgeving (Knarbos, ecozone en Wilgenreservaat).

Globaal kan worden gesteld dat de Hoge Vaart een betere waterkwaliteit heeft dan de Lage Vaart. De wateren in het gebied zijn eutroof (stikstof en fosfaatrijk) en chloriderijk. De algemene beoordeling is onvoldoende tot matig. De ecologische beoordeling is slechts op een aantal plekken bekend. De beoordelingen liggen tussen bijna het hoogste niveau (de Burchtkamp) en het laagste niveau (de Dodaarstocht). Het laagste niveau voldoet niet voor bijvoorbeeld natuurfuncties.

Ter hoogte van de Lepelaarstocht is de waterkwaliteit door goede kwel aanmerkelijk beter dan die in het westelijke deel.

3.2.2. Opgave water

Kwantitatieve opgave

Tot 2050 is de capaciteit van het huidige watersysteem niet voldoende om aan de opgaven in de stroomgebiedsvisie Flevoland te voldoen. Deels kan dit via algemene maatregelen worden opgelost (geschat op ongeveer 1 miljoen m³), de rest (circa 3 miljoen m³) zal in Zuidelijk Flevoland moeten worden opgelost. Op dit moment wordt door het waterschap Zuiderzeeland nog herijkt wat de precieze omvang en spreiding van dit tekort aan capaciteit moet zijn.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water is afgesproken dat het watersysteem in 2015 op orde moet zijn. Uiterlijk 2007 zal de wateropgave inzichtelijk moeten zijn.

De stedelijke uitbreiding in het zuidelijk deel van het Middengebied is gelegen in het laagste gedeelte van het gebied, dat bij uitstek geschikt is voor het oplossen van de wateropgave. Uitgangspunt is dat de opgave die verbonden is aan de stedelijke groei, door het stedelijke gebied wordt opgelost. Daarbij geldt een norm voor het afvoeren van 1,5 liter per seconde per hectare. Elke stedelijke uitbreiding dient voldoende waterberging te realiseren zodat bij een normbui maximaal 1,5 l / s / ha wordt afgevoerd aan de randen van het gebied. Het is echter mogelijk om op relatief korte afstand van de uitbreiding het water te bergen in het landelijke gebied, onder de voorwaarde dat de kosten hier voor rekening komen van de stedelijke uitbreiding. Een vuistregel voor de benodigde waterberging is 725 m³ per ha verhard verstedelijkt gebied.

Indicatie van te bergen water door stedelijke ontwikkelingen, wonen en werken

Autonome Groei	Midden Variant	Hoge Variant
0,5 miljoen m ³	0,5 miljoen m ³	1,5 miljoen m ³

De waterberging die in ieder geval in het Middengebied moet worden opgelost is 3 miljoen m³ en ten behoeve van het stedelijke gebied respectievelijk 0,5 miljoen m³ in de autonome groei en de midden variant en 1,5 miljoen m³ in de hoge variant. Uitgangspunt is het oplossen van de opgave die is verbonden aan de stedelijke groei in het stedelijke gebied. Hieronder betreft het eerste getal bij de verschillende inrichtingsmogelijkheden de waterberging die in ieder geval moet worden opgelost (bij 3 mln m³) en het tweede getal de extra opgave bij stedelijke groei als dit niet in het stedelijke gebied kan worden opgevangen (van 0,5 mln m³).

Afhankelijk van de gekozen inrichtingsvorm van de waterberging (robuuste verbinding, recreatie en / of landbouw) kan worden gedacht aan:

- Een plas van 300 – 350 ha waar het waterpeil 1 meter kan worden opgezet;
- Een natuurgebied van 600 - 700 ha waar het waterpeil 0,5 meter kan worden opgezet;
- Een park van 1000 – 1200 ha met verlaagd maaiveld waar het peil 0,3 meter kan worden opgezet;
- Stadsboerderijen met nevenactiviteiten op 1500 - 1750 ha (verlaagd) grasland waar het peil 0,2 meter kan worden opgezet;
- Een combinatie van bovenstaande oplossingsrichtingen.

Als gekeken wordt naar waterberging is op basis van de thans bekende gegevens de optimale plek voor een robuuste verbinding in combinatie met deze waterberging een andere als vanuit het oogpunt van kwaliteit. Vanuit kwaliteit is de Lepelaarstocht de beste plek, in geval van waterberging is een wigvormige zone met het breedste deel aan de Oostvaardersplassen de beste oplossing.

Kwalitatieve opgave

Voor de kwaliteit van het water is er de komende jaren een aantal aandachtspunten:

- de inrichting en het beheer van de watergangen. Dit is voornamelijk een interne opgave voor Zuiderzeeland, maar deze heeft echter een ruimtelijke component;
- op langere termijn moet worden voldaan aan de Kaderrichtlijn Water, waarin op diverse niveaus normen zullen worden gesteld. Vanaf 2006 wordt daarop getoetst. Daarbij speelt het principe van stand-still wat verder moet worden uitgewerkt, en wat moeilijk te combineren is met de groeitaakstelling. Op dit moment zijn de normen nog onbekend;
- eventuele opslag van slib, vooral in geval van stedelijke ontwikkeling in het gebied;
- vergroting van de gebruiksmogelijkheden van het oppervlaktewater. Bijvoorbeeld voor het Middengebied zou de goede kwel (in buurt van Lepelaarstocht) kunnen worden bevorderd.

3.2.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten

Het watersysteem in het Middengebied is onderdeel van een veel groter watersysteem, zowel op het land (Oostelijk en Zuidelijk Flevoland) als de relatie tussen binnendijkse en buitendijkse wateren.

Bijvoorbeeld bij buitendijkse bebouwing zal er mogelijk sprake zijn van noodzakelijke compensatie binnendijs.

Ten aanzien van de relatie met de luchthaven kan worden opgemerkt dat er beperkingen zijn met de aanleg van open water in de directe omgeving van de luchthaven (3 kilometer) en een groter gebied waarbij de effecten moeten worden bepaald, vanwege de aantrekkende werking voor vogels. Bij het ontwerp van het Middengebied zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

Kansenkaart

	Water
Natuur en landschap	• mogelijkheden combinatie met robuuste verbinding, indien nattere milieus; • meest logische plek vanuit berging, laagste natte gedeelte van Zuidelijk Flevoland; • ingeval van kwaliteit meer richting Lepelaarstocht; • verbreding slootprofielen
Archeologie	• goede combinatiemogelijkheden archeologie met waterberging;
Recreatie	• waterplas voor recreatie, goede zwemkwaliteit rond Knardijk; • natte recreatie (kanoroutes bijvoorbeeld);
Landbouw	• teelten afhankelijk van goede waterkwaliteit het beste in zuid-westelijke en zuid-oostelijke strook langs de Knardijk; • stadsboerderijen met nevenactiviteiten op grasland waar peil op kan worden gezet;
Verkeer	
Wonen en werken	• inpassing in stedelijk gebied of elders; • biedt kansen voor aantrekkelijk woonmilieu.

Aandachtspunten

Voorwaarde bij de waterberging is dat wordt toegestaan dat in extreme situaties berging van gebiedsvreemd water mogelijk is.

Het gebied met sterke bodemdaling (Gz / Hz sectie) is voor de landbouw door onvoldoende drooglegging steeds minder geschikt.

3.2.4 Financiën water

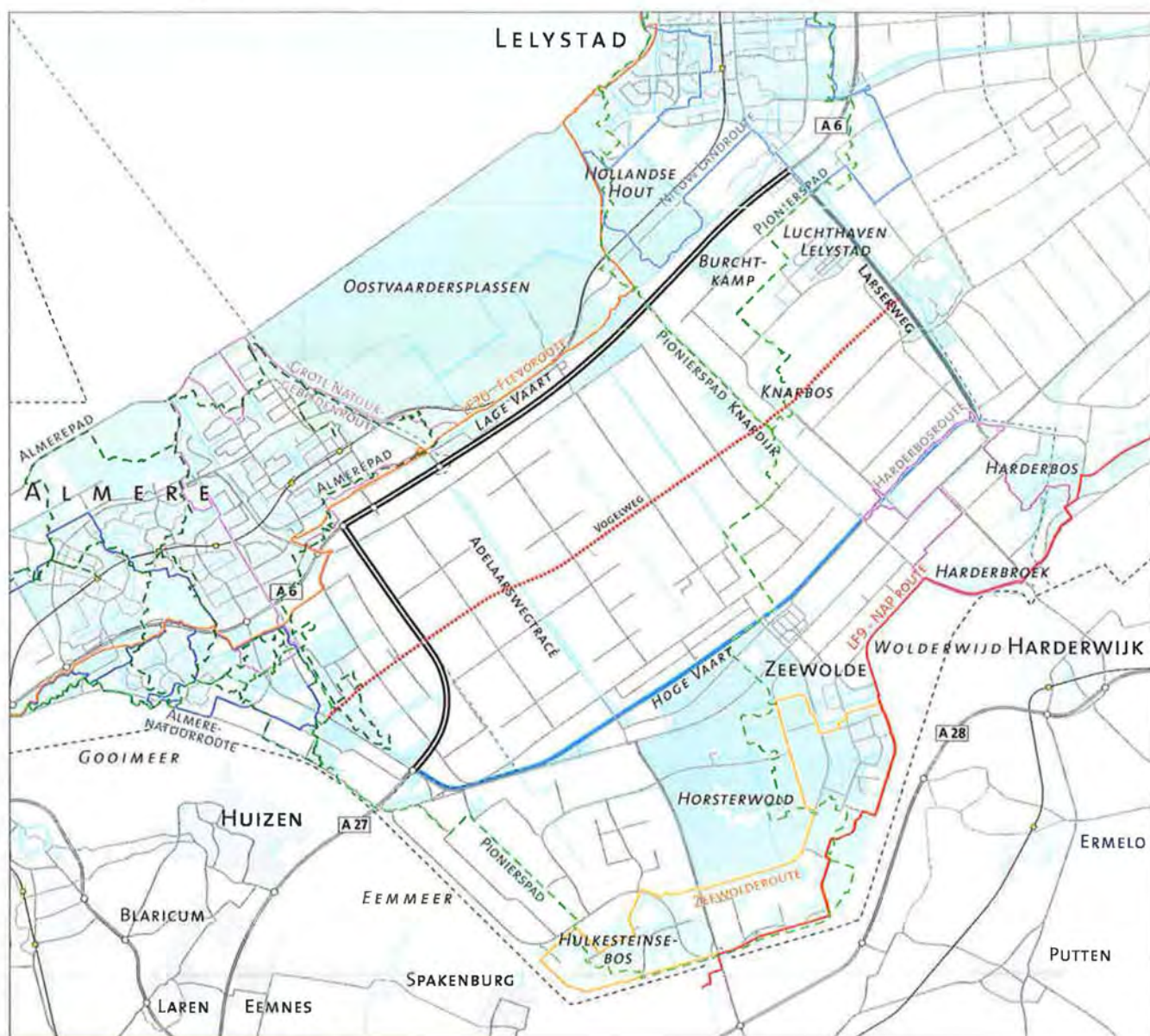
De wateropgave voor het Middengebied bestaat uit twee delen. De opgave voor de uitbreiding van het stedelijke gebied en de nu al noodzakelijk waterberging. Voor de financiering van de wateropgave in het stedelijke gebied is degene die het stedelijke gebied ontwikkelt verantwoordelijk. Voor de huidige waterbergingsopgave is dat de waterbeheerder. Ingeval van functiecombinaties zal er een redelijke verdeling moeten worden gevonden.

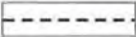
Indicatie van kosten:

- verwervingskosten: p.m.;
- inrichtingskosten euro 5.000,- per hectare = 1,5 miljoen, afhankelijk van gekozen inrichtingsvorm en functiecombinaties.

De kosten zijn globale inschattingen van deskundigen. In de ateliers zullen deze inschattingen nader worden gepreciseerd.

Figuur 5 HUIDIGE SITUATIE RECREATIE



-  WANDELROUTE
-  FIETSRUTE
-  FIETSPAD MET RECREATIEVE FUNCTIE
-  GEMEENTEGRENS
-  PROVINCIEGRENS



10KM

3.3. Recreatie en Toerisme

3.3.1 . Beschrijving huidige situatie recreatie

Het Middengebied heeft op dit moment slechts een beperkte functie voor de recreatie, als gebied waar recreatieve routes doorheen lopen. Vooral de omliggende gebieden, zoals de grootschalige groen- en natuurgebieden (Oostvaardersplassen en Horsterwold), grenzend aan het gebied hebben een recreatieve functie. Deze gebieden zijn nu 30 jaar oud en aangelegd in de tijd dat er werd uitgegaan van functiescheiding. De gebieden zijn fors in omvang maar eenvormig, en er is weinig ruimte geboden voor recreatie, horecavoorzieningen, parkeergelegenheid en dergelijke. Bovendien is gekozen voor snelgroeiende boomsoorten, die op termijn zouden moeten omvormen tot gebieden met meer variatie. Dit is echter slechts beperkt gebeurd en er is een inhaalslag nodig. Daarbij is de toegankelijkheid van deze gebieden ook beperkt.

Op diverse plekken wordt aan verbetering gewerkt. Staatsbosbeheer wil een natuureducatief centrum realiseren aan de Lelystadse zijde van de Oostvaardersplassen. Aan de Almeerse kant is een "natuurboulevard" in voorbereiding.

Dag- en verblijfsrecreatie is vooral aan de randen, het Horsterwold (een golfbaan, kampeerterreinen) en het Hulkesteinse bos (de Eemhof) te vinden. Weliswaar is de Oostvaardersplassen nu al attractief voor toeristen, maar er zijn nu weinig voorzieningen.

Aan de oostzijde is een aantal structurerende elementen aanwezig, de Luchthaven Lelystad (met een recreatieve-toeristische functie) en de recreatieve verbinding langs de Larserweg.

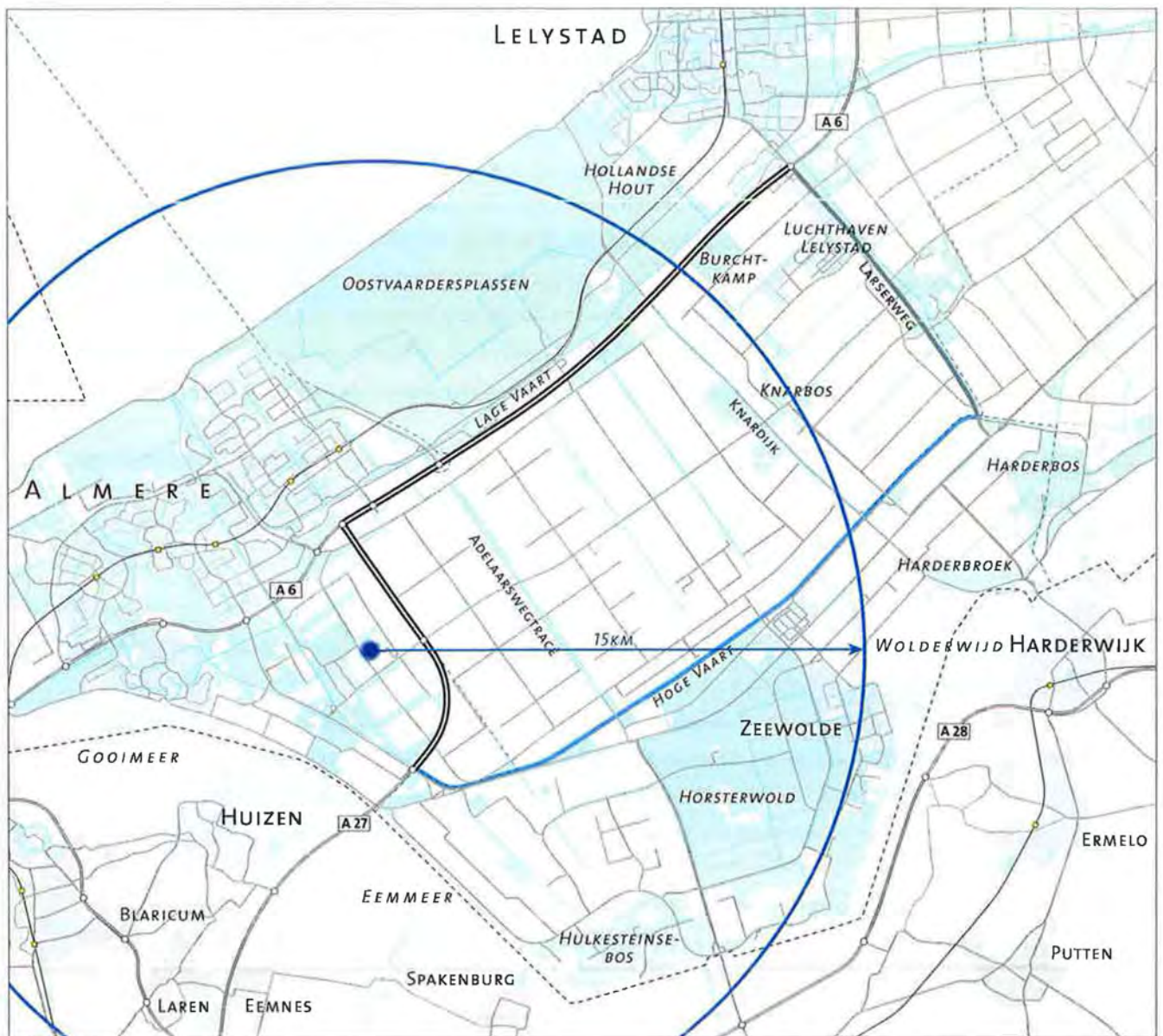
Het stedelijke gebied van Almere heeft snel in belang toenemende leisure-functies. De betekenis van de kern van Zeewolde voor recreatie en toerisme kan nog verder worden ontwikkeld.

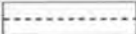
Verder heeft het Middengebied een functie voor doorgaande routes. De Knardijk als ecologische verbinding vormt tevens een interessante fietsroute. En verder het Lange afstandsfietspad LF-9 de NAP route, de LF-20 Flevoroute, een aantal ANWB-fietsroutes. Voor het wandelen zijn er de Lange Afstands Wandelroutes, het Pionierspad en Almere pad. Deze kunnen een bijdrage leveren aan de verbinding met de omliggende gebieden (ook buiten Flevoland).

Voor Lelystad en Zeewolde is er sprake van voldoende groen in de stad ook voor de periode tot 2030.

Voor Almere is in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere de opgave recreatie onderzocht.

Figuur 6 OPGAVE RECREATIE



-  ALMERE HOUT
-  ZOEKGEBIED STEDELIJKE RECREATIE ALMERE
-  GEMEENTEGRENS
-  PROVINCIEGRENS



10km

3.3.2. Opgave recreatie

Kwantitatief

Eén van de opgaven is om het Middengebied in de toekomst een functie te geven voor de vrijetijdsbeleving en als recreatief gebied. Naast de bevolking van Zuidelijk Flevoland gaat het daarbij tevens om de Noordvleugel van de Randstad.

In ieder geval zal in het Middengebied een deel van de (dag) recreatieve behoefte voor de gemeente Almere moeten worden ingevuld. Dit kan niet los worden gezien van het stedelijke gebied, en zal binnen een fietsafstand van de stad (circa 15 kilometer) moeten worden ingevuld.

Voor Zeewolde en Lelystad is er geen behoefte aan uitbreiding van de recreatie, omdat de reeds aanwezige recreatieve uitloopgebieden voldoende ruimte bieden.

Voor Almere is er tot 2010 geen kwantitatieve behoefte aan uitbreiding van het groene gebied. Almere kenmerkt zich door een opbouw van de stad met groene longen. In het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere is, uitgaande van het doortrekken van het huidige kwalitatieve niveau, een noodzakelijke oppervlakte aan groene ruimte berekend. Dit is ook nodig om het concept met de groene longen door te kunnen zetten. Dit wijkt af van de norm die landelijk is gesteld door het rijk. Deze norm richt zich vooral op een minimale groennorm in de grote steden, een situatie die qua opbouw van deze steden nogal afwijkt van een stad als Almere.

In het kader van het traject van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere is de opgave recreatie onderzocht. Ten tijde daarvan is uitgegaan van de volgende opgave recreatie, waarbij uitgangspunt is een verdeling van de opgave over west en oost van 65 % ten opzichte van 35%.

Daarvan uitgaande zou de opgave van het Middengebied in de diverse scenario's als volgt zijn:

Autonome Groei	Midden Variant	Hoge Variant
350 hectare	735 hectare	1400 hectare

Bij de hoge variant is er sprake van een inrichting van de stadsrand en de mogelijkheden van verweving.

Naast de dagrecreatie zijn er ook andere vormen van recreatie die een plek zouden kunnen krijgen in het Middengebied. Daarvoor is de kwantitatieve behoefte niet vooraf te bepalen. Deze is afhankelijk van de vraag van individuele ondernemers.

Kwalitatief

Om het Middengebied heen liggen een aantal aantrekkelijke recreatieve gebieden. In het Middengebied zal eerst een aantal basiscondities moeten worden gecreëerd, zodat er een attractieve context aanwezig is.

Totdat het gebied is ontwikkeld (groen-blauwe structuur) zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatie en toerisme beperkt. Op langere termijn zijn er in aansluiting op de groen-blauwe ontwikkeling wel mogelijkheden.

Wel is het noodzakelijk alvast fietsverbindingen tussen de woongebieden en de recreatiegebieden in het Middengebied te realiseren, om meer verwevenheid te realiseren. Daarnaast is de samenhang met de nationale fiets- en voetverbinding van belang. Deze kunnen een bijdrage leveren aan de verbinding met de omliggende gebieden (ook buiten Flevoland).

Van belang is dat de groene lobben van Almere meer relatie krijgen met het omliggende gebied. Deze kunnen een functie krijgen als multifunctionele groenzones. Daarnaast is het denkbaar dat groene woon- en werkmilieus mede gebaseerd worden op recreatieve-groene functies.

Naast de dagrecreatie leent dit gebied zich voor andere vormen van recreatie (evenemententerrein, tentoonstellingsaccommodaties, wedstrijdterreinen, lodges, survivaltracks, bijzondere accommodaties, mits dit aansluit op de uiteindelijke visie voor het gebied) die mede uit behoefte op Noordvleugelniveau ontstaat.

Eventuele vrijkomende bebouwing in het Middengebied kan worden omgezet naar andere functies, zoals bijvoorbeeld recreatiebedrijven.

3.3.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten

De luchthaven Lelystad biedt interessante perspectieven voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme. Ook heeft de luchthaven belangrijke mogelijkheden voor nieuwe functies. Het luchtvaartthemapark Aviodroom is daarvan een voorbeeld. In de omgeving zijn andere functies in aansluiting daarop mogelijk.

Kansenkaart

	Recreatie
Natuur en landschap	• kan basisconditie / ontwikkeling van belevingswaarde vormen voor ontwikkeling van de recreatie in het Middengebied; • recreatie gericht op de natuur, kanoroutes, wandel- en fietspaden; • bij routes gebruikmaken van mogelijkheden / combinaties met voor robuuste verbinding noodzakelijke ecoducten;
Archeologie	• verblijfsrecreatie in en nabij natuurgebied; • archeologische structuur kan bijdrage leveren aan recreatieve mogelijkheden in gebied;
Water	• waterpartijen aantrekkelijk voor recreatie, zorgen voor aantrekkelijk klimaat, afhankelijk van gebruiksvormen voor recreatie; • recreatiewoningen op palen, waterrecreatie; • kanoroutes; • benutting oevers van veel kleinere waterlopen door betere toegankelijkheid; • vaarverbinding tussen Hoge en Lage Vaart;
Landbouw	• mogelijkheden recreatie in vrijkomende bebouwing door schaalvergroting; • activiteiten voor de stad; • stadsboerderijen in stadsrandzone;

Verkeer	• toegankelijkheid en bereikbaarheid van recreatieve gebieden; • parkeervoorzieningen;
Wonen en werken	• vooral dagrecreatie in de buurt van de stad.

3.3.4. Financiën recreatie

Tot 2010 is er geen opgave.

Op basis van de autonome behoefte is er tot 2030 sprake van een opgave van 350 hectare. Bij nieuwe gebieden voor recreatie ligt de financiering ingewikkeld en is onduidelijk wie voor welk onderdeel verantwoordelijk is. De beperkte landelijke budgetten worden op dit moment niet in Flevoland ingezet.

Voor het Middengebied zullen eerst investeringen in de basisstructuur noodzakelijk zijn, om de belevingswaarde van het gebied te verhogen. Verder mag worden verwacht dat voor bovenlokale groenvoorzieningen en het fietspadennetwerk ook vanuit de stedelijke gebieden een bijdrage wordt geleverd vanuit de exploitatie aan het fonds bovenwijkse voorzieningen.

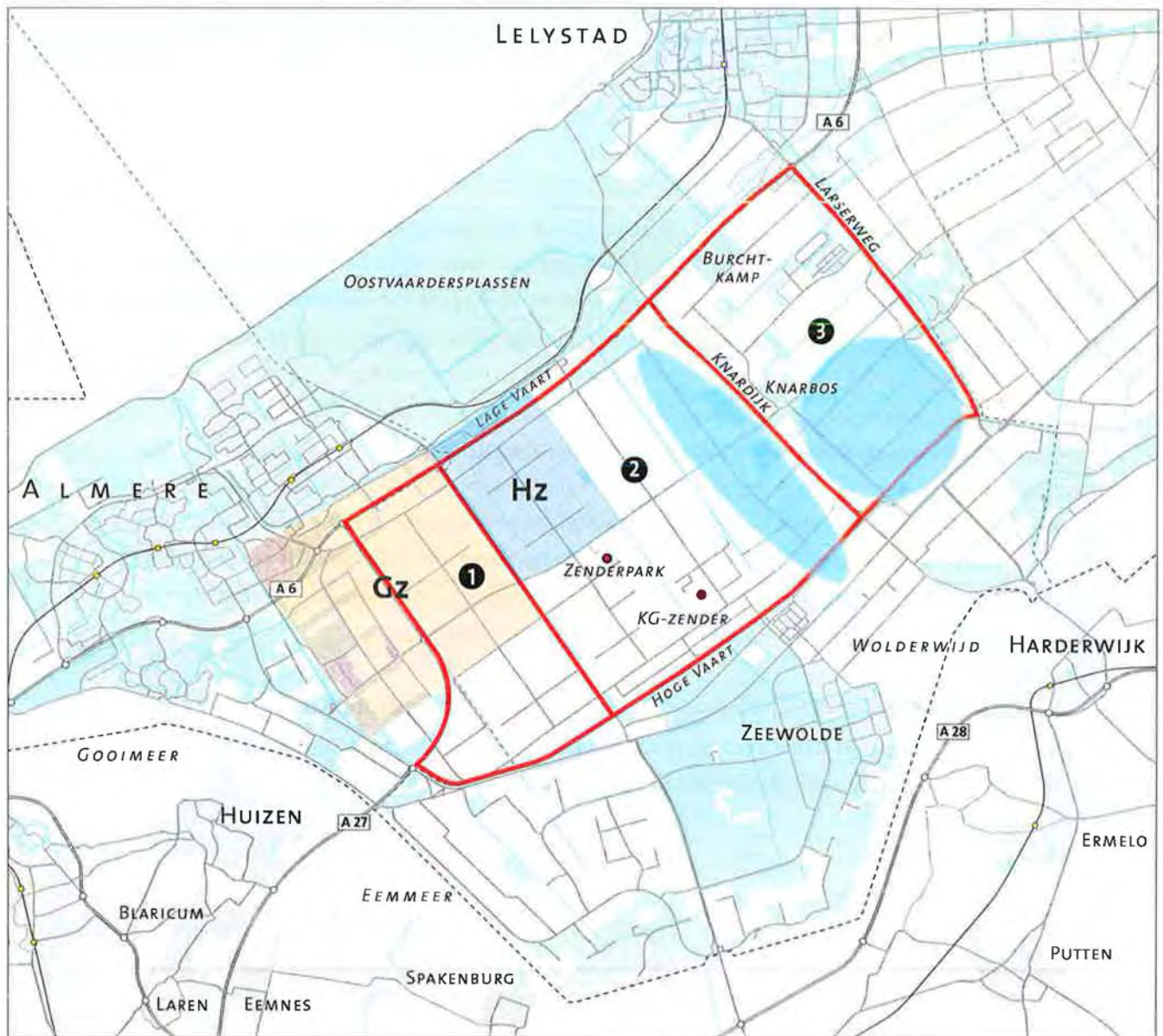
Een deel van de recreatiegebieden wordt mogelijkwerijs uitgeplaatst uit de gemeenten. Dit kan bovenop de geformuleerde opgaven voor het Middengebied leiden tot versterking van de basisstructuur in het gebied en komt voor rekening van degene die moet compenseren. In ieder geval is er sprake van noodzakelijke compensatie voor groengebieden in Almere. Er zijn verschillende inzichten over de omvang daarvan, van enkele tientallen hectares tot circa 800 hectare.

De investeringen in recreatiebedrijven worden meestal gedaan door particuliere ondernemers. De instandhouding en het beheer van recreatiegebieden is doorgaans ondergebracht bij landschapsbeheerders, gemeenten en in een enkel geval de provincie.

Indicatie van de kosten:

- verwervingskosten: p.m.;
- inrichtingskosten: euro 50.000,- (ingeval van bos) per hectare x minimaal 350 hectare = 17,5 miljoen;
- voor fietspaden, 25 kilometer euro 3500,- per m2 = euro 26 miljoen.

Figuur 7 HUIDIGE SITUATIE LANDBOUW



- DEELGEBIEDEN
- GEBIED MET STERKE BODEMDALING
- TEELTEN AFHANKELIJK VAN GOEDE WATERKWALITEIT
- GEMEENTEGRENS
- PROVINCIEGRENS



10km

3.4 Landbouw

3.4.1 Beschrijving huidige situatie landbouw

In het Middengebied zijn op dit moment vooral landbouwbedrijven aanwezig. In het begin zijn vooral gronden uitgegeven ten behoeve van de akkerbouw. Uit landschappelijke overwegingen is langs de Larserweg en rond het Knarbos / Knardijk een gedeelte als melkveehouderijen uitgegeven.

Daarnaast is er sprake van een aantal fruitteeltbedrijven rond de KG - zender.

Later, in de jaren tachtig, werd er afwisselend uitgegeven aan akkerbouwbedrijven en melkveehouderijen. Dit is vooral kenmerkend voor het zuidelijke gedeelte van het Middengebied. Het gehele gebied bestaat voor 20 % uit melkveehouderijen.

In deelgebied 1 en 2 hebben de bedrijven op dit moment een gemiddelde grootte in ha van 56 ha. In deelgebied 3 een gemiddelde grootte van 49 hectare. In deelgebied 1 en 2 zal dit naar verwachting in 2015 90 respectievelijk 85 hectare zijn en doorgroeien in 2030 naar een gemiddelde bedrijfsoppervlakte van 120 respectievelijk 100 hectare.

Bedrijven die stoppen zijn meestal akkerbouwbedrijven. Deze bedrijven worden veelal uitgegeven c.q. verkocht aan melkveehouderijen in de buurt of bedrijven van buiten Flevoland. Als gevolg daarvan zal het aantal melkveehouderijen nog aanzienlijk toenemen.

Daarnaast zijn er bedrijven die zich specialiseren in specifieke teelten. Voorbeelden hiervan zijn boomteelt, (glas) tuinbouw en intensieve veehouderij.

3.4.2 Opgave landbouw

Een aantal ontwikkelingen tekenen zich af. Enerzijds de ontwikkelingen in het stedelijke gebied. Bij ontwikkeling in het zuidelijke deel van het Middengebied zullen de bedrijven al daar moeten worden verplaatst en / of uitgekocht.

Momenteel zijn er in deelgebied 1, 45 bedrijven gevestigd die door mogelijke stedelijke ontwikkeling zullen moeten verdwijnen. Voor deze bedrijven zal een oplossing moeten worden gezocht. Hetzelfde geldt voor een nog onbekend aantal bedrijven in deelgebied 2 (afhankelijk van de ligging van de multifunctionele zone). Afhankelijk van de autonome ontwikkeling in het gebied en het tijdstip waarop oplossingen worden geboden, kan bepaald worden voor hoeveel bedrijven een oplossing nodig zal zijn.

Anderzijds is de autonome ontwikkeling in de landbouw van belang. In de hele sector is momenteel sprake van een ongunstige situatie als gevolg van slechte prijsvorming, maar vooral in de akkerbouw zijn daarvan de gevolgen merkbaar.

Daarbij is in het Middengebied sprake van gunstige productieomstandigheden. De landbouwstructuur en de bodemgeschiktheid in het gebied zijn goed. De productie richt zich vooral op de wereldmarktproductie waarvoor de grond in feite te duur is.

De consequenties van het beleid (vooral EU-beleid) op de sector zijn nog onduidelijk, maar de voorspellingen zijn ongunstig. Ondanks de gunstige teeltomstandigheden in het Middengebied is en blijft de grondprijs naar verwachting te hoog voor een goed bedrijfsresultaat. Daarbij zullen (op basis van de huidige EU-voorstellen) naar verwachting producten als suikerbieten, graan, fruit, en melk circa 30 % minder opbrengen. Daardoor zullen de inkomens onder druk komen te staan. Er zijn te weinig gewassen die een positief saldo genereren.

Los van de relatie met de stedelijke ontwikkeling zal het nodig zijn om te komen tot een verbetering van de bedrijfsstructuur en een schaalvergroting in de landbouwsector.

Door de schaalvergroting zullen er in het Middengebied naar verwachting 25 – 40 % minder bedrijven aanwezig zijn in 2030. Vanuit het Middengebied zijn er vooral in de hogere scenario's mogelijkheden om deze schaalvergroting te faciliteren en te komen tot een herverkaveling zodat een optimale productie en kosten situatie ontstaat. Uiteindelijk kunnen de investeringen moeilijk door 1 ondernemer worden opgebracht. Net zoals in de glastuinbouw, kan dit leiden tot vergaande vormen van samenwerkingsverbanden c.q. clusterbedrijven die een oppervlakte hebben van 500 – 1000 hectare. Daarnaast zullen er gespecialiseerde bedrijven met de huidige oppervlakten blijven. Gevolg van het teruglopende aantal agrarische bedrijven is dat er voor vrijkomende gebouwen en woningen in het buitengebied een nieuwe bestemming moet worden gevonden.

Behalve rond het Knarbos en in Spiegelhout ligt verbreding naar andere activiteiten als zorgboerderijen, boerencampings en golfbanen weinig voor de hand.

Eigendomssituatie in Middengebied

In totaal is er in het Middengebied 6800 hectare in particuliere eigendom (terreinbeheerders natuurgebieden, zelfstandige agrariërs en ontwikkelaars / beleggers), 4100 hectare in pacht en 4100 hectare in erfpacht.

Vooral in deelgebied 1 en 2 is een groot aantal bedrijven in pacht uitgegeven, in deelgebied 3 vooral in erfpacht. Daarbij hebben de (erf) pachters wel een deel van de gronden in eigendom verworven, vooral de erven en de grond voor windturbines. Er is dus vrijwel nooit sprake van agrariërs die alleen hun grond in (erf) pacht hebben, veelal hebben ze ook een deel daarvan in eigendom.

3.4.3. Dwarsverbanden en kansen

Afhankelijk van het groeiscenario zullen een aantal agrarische bedrijven moeten worden verplaatst of uitgekocht. Daarbij moet de mogelijkheid worden onderzocht om bedrijven binnen Flevoland te verplaatsen naar vrijkomende gronden van de Domeinen.

Voor zover de grond nog in eigendom is van de staat vervult Domeinen tezamen met andere betrokken partijen de functie van een groundbank. De staat heeft reeds afstand genomen terzake een passend structuurbeleid. Zowel pachters als particuliere grondbezitters hebben steeds meer behoefte, al dan niet tijdelijk, hun bedrijf uit te breiden. Een groundbank samen met andere partijen, zoals beleggers, zou een optie kunnen zijn.

Deze grondbank kan tevens worden ingezet om de gronden te verwerven voor andere bestemmingen. De grondbank kan tevens een maatschappelijke functie vervullen door specifieke gronden met een natuurfunctie of een functie voor waterberging aan een bedrijf toe te voegen.

Daarnaast zullen gronden van eigenaar veranderen zonder dat de exploitatie van de grond verandert. In dat geval wordt veelal de grond gehuurd en blijft de optie voor schaalvergroting open. Ook wordt niet uitgesloten dat er particuliere grondbezitters die bereid zijn gronden in te brengen in een gezamenlijke grondbank.

Kansenkaart

	Landbouw
Natuur en landschap	• stadsboerderijen / verkoop van eigen producten; • blauwe diensten voor opvang wateroverlast; • groene diensten via akkerranden en als opvanggebied voor foeragerende vogels; • kamperen en logeren bij de boer;
Water	• teelten afhankelijk van goede waterkwaliteit vooral in zuidwestelijke en zuidoostelijke strook langs Knardijk;
Recreatie	• benutting vrijkomende bebouwing voor recreatie;
Verkeer	
Wonen en werken	• stadsboerderijen in de stadsrand; • landgoederen, openstelling voor stedelingen.

Aandachtspunten

Als gevolg van verdere inklinking zal een deel van het gebied dermate diep komen te liggen dat het huidige polderpeil niet toereikend is voor een optimale landbouwkundige exploitatie. Omstreeks 2015 zal daarvan sprake zijn tussen de Vogelweg, de Roerdomptocht en Almere Hout.

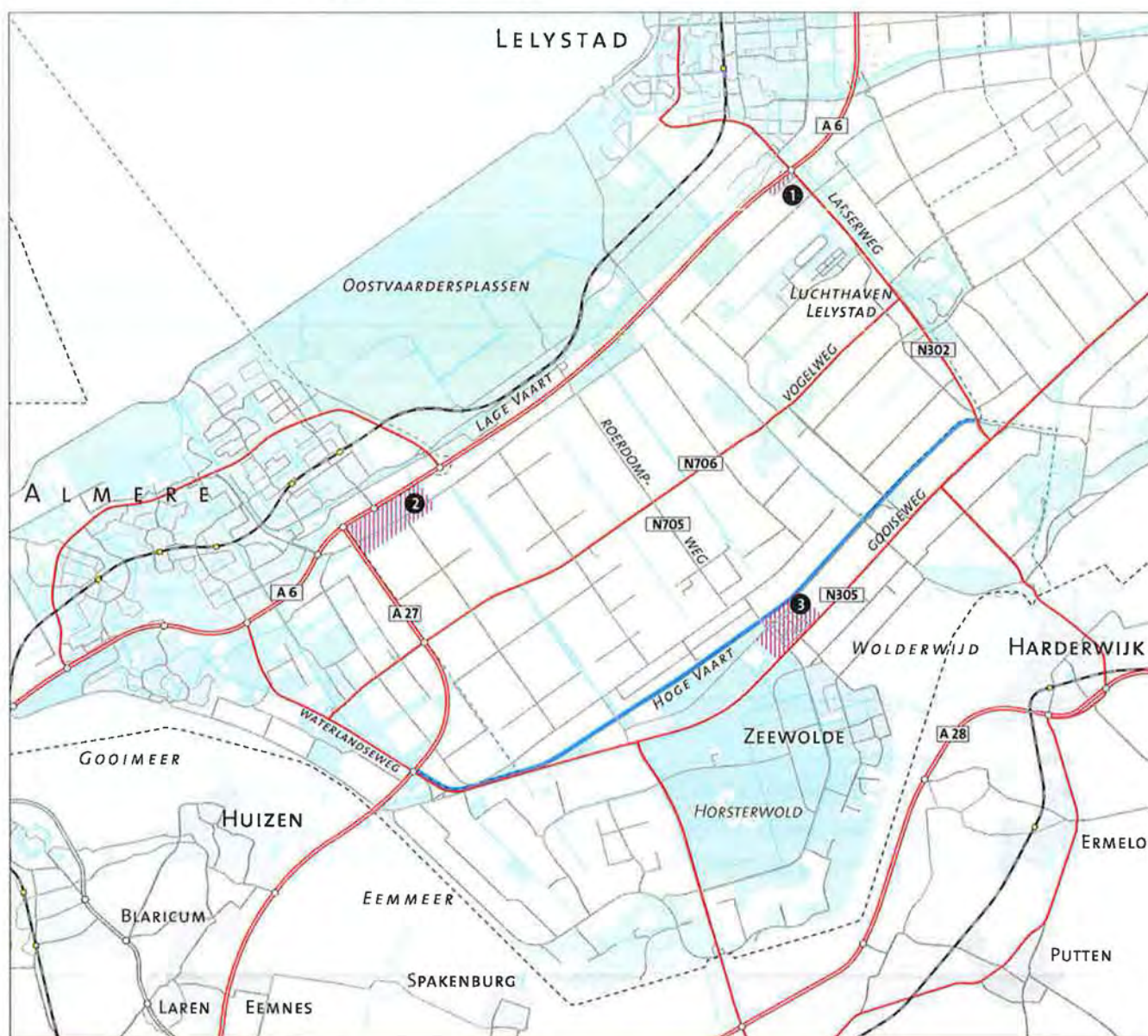
3.4.4 Financiën landbouw

De autonome opgave van de landbouw zal door de bedrijven zelf moeten worden opgebracht.

Bij de autonome groei zijn de mogelijkheden om vanuit de gebiedsontwikkeling de landbouw te faciliteren beperkt. Bij de andere scenario's kan financiering van de ontwikkelingen op het gebied van de landbouw ook door andere functies plaatsvinden.

Bij een eventuele verplaatsing van landbouwbedrijven speelt de eigendomssituatie een belangrijke rol. Vooral het onderscheid eigendom, erfpacht en pacht speelt daarbij een rol. Daarbij zijn allerlei tussenvormen aanwezig. Bij eigenaren moet de agrariër schadeloos worden gesteld voor het verlies van grond en gebruik. Bij pacht en erfpacht moeten de gebruikers voor het gebruik worden schadegesteld en de eigenaar (de staat, domeinen) voor de grond. Bij erfpacht is er sprake van het pachten van de grond, maar met een recht op vervolg, opvolging, die in geld te waarderen is. Onder voorwaarden kan er bij de situatie van pacht ook sprake zijn van rechten voor de opvolger.

Figuur 8 HUIDIGE SITUATIE VERKEER



- | | | |
|---|----------------|----------------------------------|
|  | SNELWEG | 1 LARSEKNOOP |
|  | HOOFDWEG | 2 A6/A27 BEDRIJVENTERREIN |
|  | SPOORWEG | 3 TREKKERSVELD |
|  | INDUSTRIE | |
|  | GEMEENTEGRENS | |
|  | PROVINCIEGRENS | |



10km

3.5 Verkeer

3.5.1 Beschrijving huidige situatie verkeer

Aan de randen van het Middengebied is sprake van een aantal doorgaande verbindingen (de A6 en de A27) en een aantal provinciale wegen, de Gooiseweg (N305) en de Larserweg (N302).

Door het gebied loopt de provinciale weg, de Vogelweg (N302) en als aantakking daarvan de Roerdompweg als verbinding tussen de Vogelweg en de Gooise weg (N705) ter aansluiting van het agrarische gebied.

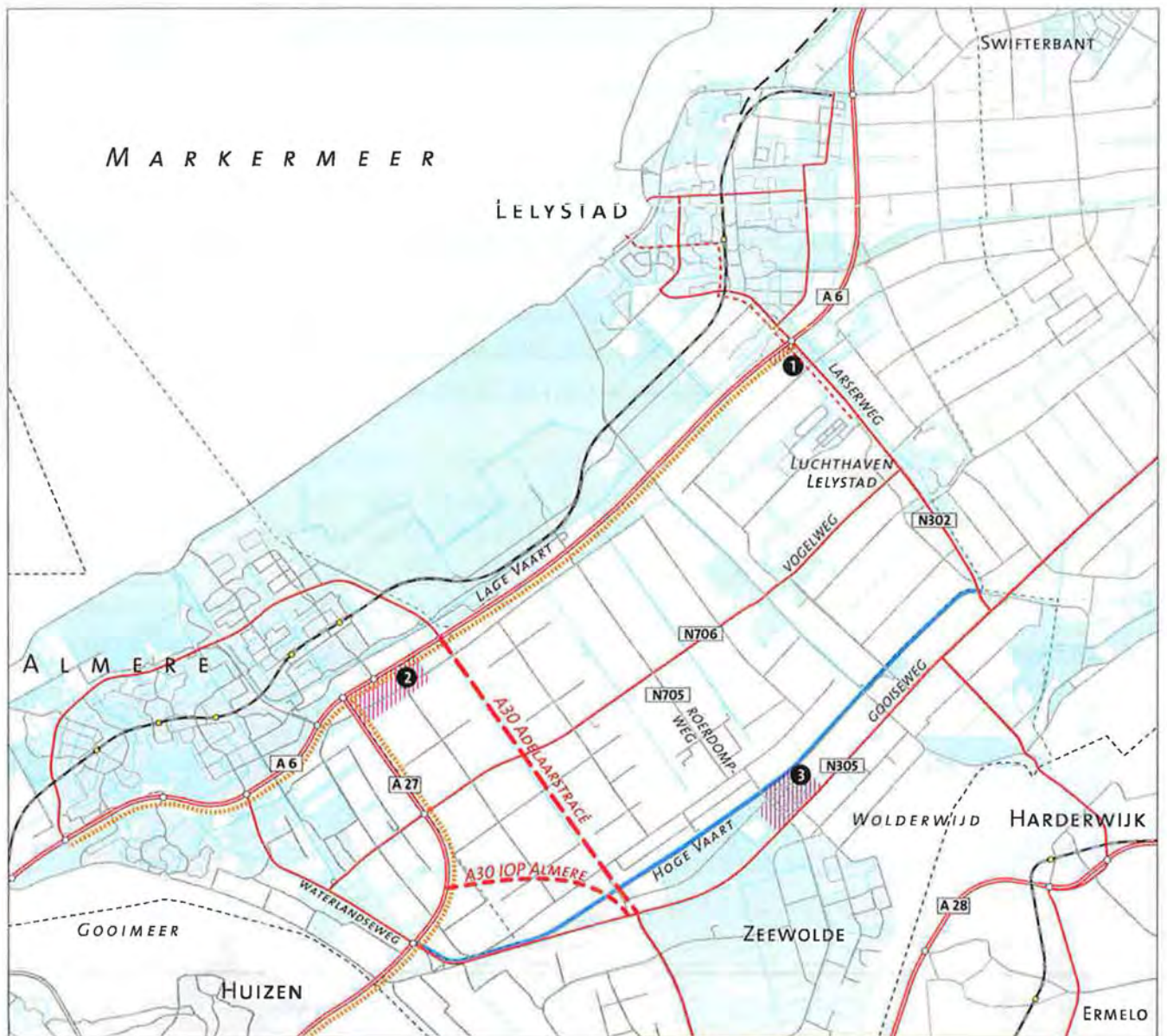
Verder is er een aantal (gemeentelijke) wegen als erftoegangswegen in het Middengebied.

Er is sprake van een steeds grotere druk op de interne ontsluiting. Belangrijk is de relatie met een aantal knooppunten, de Larserknoop bij Lelystad, de A6 / A27 bij Almere en Trekkersveld bij Zeewolde aan de zuidkant van het plangebied.

Verder lopen er een tweetal vaarwegen, namelijk de Lage en Hoge Vaart die voornamelijk een recreatieve functie hebben. Door het gebied lopen een aantal fietspaden, met zowel een utilitaire (voor school- en werkverkeer) als een recreatieve functie.

Ten noorden van het Middengebied bevindt zich de Flevospoorlijn. Er is een busdienst tussen Zeewolde en Almere via de Roerdompweg – Vogelweg – Waterlandse weg en aan de rand van het gebied rijdt op de Larserweg een streekbus tussen Lelystad en Harderwijk (lijn 148).

Figuur 9 **OPGAVE VERKEER**



SNELWEG



MOGELIJK TRACÉ A30



PARALLELSTRUCTUUR/VERDUBBELING A6 / A27



HOOFDWEG



SPOORWEG



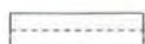
ZUIDERZEELIJN



HOV-BAAN



INDUSTRIE



GEMEENTEGRENS



PROVINCIEGRENS

1 LARSEKNOOP

2 A6/A27 BEDRIJVENTERREIN

3 TREKKERSVELD



10KM

3.5.2. Opgave verkeer

Knelpunten in Zuidelijke Flevoland

In de volgende tabel is aangegeven in welke periode welke infrastructuur gerealiseerd dient te zijn.

Hierbij is gebruik gemaakt van cijfers van het verkeer- en vervoermodel dat de vier randstaddirecties van Rijkswaterstaat hebben ontwikkeld, het Nieuw Regionaal Model (NRM), dat een horizon heeft van 2020. De input van het NRM-model als het gaat om sociaal-economische gegevens komt het meest overeen met het scenario 'middenvariant'. De andere scenario's 'autonome groei', 'groei plus' zijn hiervan afgeleid.

	Autonome groei				Middenvariant				Groei plus			
	<2010	2010-2015	2015-2020	2020-2030	<2010	2010-2015	2015-2020	2020-2030	<2010	2010-2015	2015-2020	2020-2030
Fietsnetwerk	x				x				x			
Lelystad-Zuid/ A6 aansluiting			x			x				x		
A6-Lelystad- Almere uitbreiding				x				x			x	
A6 Almere uitbreiding		x				x				x		
A27 uitbreiding				x			x			x		
Zuiderzeelijn			x				x			x		
Gooiseweg uitbreiding				x			x			x		
A30								x			x	
HOV-baan, Luchthaven			x				x			x		

1. Infrastructuur, van invloed op studiegebied

De voornaamste infrastructuur die aan de orde is, bevindt zich in de hoeken van het studiegebied met de A6. Voor deze infrastructurele werken, die zich veelal in de planfase bevinden, moet nog besluitvorming plaatsvinden.

- mogelijke aansluiting van Lelystad-Zuid op de A6 in verband met ontwikkeling van Lelystad-Zuid. Op dit moment worden de mogelijkheden van een variant onderzocht (gebruik maken van een hoofdrijbaan / parallelsysteem tussen de aansluiting Lelystad-Zuid en de huidige aansluiting Lelystad);
- in verband met de ontwikkeling van het bedrijventerrein A6-A27 een te ontwikkelen interne wegenstructuur bij de knoop A6-A27. Dit hangt ook samen met de verdere ontwikkeling van Almere-Hout en het zuidelijk deel van het Middengebied;
- voor de A6 wordt gedacht aan een parallelbanensysteem op de A6 nabij Almere. Tot en met de aansluiting Almere-Buiten Oost maakt dit onderdeel uit van de MIT-planstudie Schiphol – Almere;
- hoogwaardige openbaar vervoers (HOV) verbinding met Luchthaven Lelystad en Lelystad/Zuid. Gedacht wordt aan een HOV verbinding langs de bestaande wegen die de luchthaven verbindt met Larserpoort, stadscentrum en kuststreek.

2. Gewenste infrastructuur met directe consequenties voor het Middengebied

Op dit moment is er in relatie met het gebied een aantal knelpunten (zie knelpunten Zuidelijk Flevoland), namelijk de doorstroming op de A6 (meegenomen in de planstudie) tot aan Almere, van Almere tot Lelystad en in combinatie daarmee de noodzaak tot een extra aansluiting op de A6 voor Lelystad, de doorstroming op de A27 en de Gooise weg.

De verwachting is dat met de groei van de bedrijvigheid in Zeewolde, de toenemende pendel vanuit Zeewolde en de groei van Almere de druk op het onderliggende netwerk bij Zeewolde toeneemt. In toenemende mate wordt de Nijkerkerweg als sluiproute gebruikt voor verkeer dat via de A28 in de richting van Amsterdam rijdt. Voor de periode 2015 - 2020 wordt op basis van verschillende verkeersmodellen verwacht dat er op de Gooise weg tussen Zeewolde en de A27 in de spitsrichting filevorming optreedt en als gevolg daarvan het sluipverkeer op de Vogelweg-Roerdomweg en Zeewolderdijk toeneemt. De Nijkerkerweg tussen Spiekweg en A28 raakt vol tot overbelast. Voor de Ganzenweg worden na de gerealiseerde verdubbeling geen problemen verwacht. Gevolg van het voorgaande is dat er druk ontstaat op het kruispunt van de Gooise weg, Waterlandse weg en de A27. Daarbij is het de vraag wat de functie van deze wegen wordt in de diverse groeivarianten. De provincie gebruikt daarbij cijfers van Verkeer en Waterstaat, waaruit blijkt dat de Gooise weg na 2020 overbelast raakt. Dit is gebaseerd op de Midden Variant. Indien uit nieuwe inzichten tijdens de workshops blijkt dat er sprake is van een hogere prioriteit van de Gooise weg, zal dit alsnog worden meegenomen.

Er wordt op dit moment niet voorzien in autonome infrastructurele opgaven in het Middengebied. Naast de (autonome) knelpunten kan er ook behoefte ontstaan aan (extra) infrastructuur in het Middengebied. Indien het gebied van karakter verandert (bijvoorbeeld meer recreatieve voorzieningen) dan zal de noodzaak ontstaan tot attractieve wandelpaden en aansluiting op hoofdroutes, parkeerplaatsen en opstapplaatsen voor het provinciaal collectief vervoer.

Vooraf in de Midden Variant en Hoge Variant zal een A30 in beeld komen, die afhankelijk van het tracé een oplossing kan zijn voor een aantal aanwezige en te verwachten knelpunten. Nader moet worden gekeken naar de onderlinge relatie tussen de knelpunten en de keuze van het tracé van de A30. Op dit moment houdt het rijk geen rekening met een A30.

Globaal zijn er twee tracés mogelijk. Een tracé op het Adelaarswegtracé, waarbij sprake is van mogelijkheden tot doortrekking in noordelijke richting. Een tracé waarbij de A30 aansluit komende vanuit de Nijkerkerweg, in de bocht van de A27 voorbij de aansluiting met de Waterlandse weg. Consequenties daarvan is wel dat de uitbreiding van de A27 eerder aan de orde komt. Het ligt voor de hand ook hier na te denken over scheiding van doorgaand en lokaal verkeer. In dat geval zou het Adelaarswegtracé van de A30 ook nog kunnen worden teruggebracht tot een lagere wegcategorie. De vraag speelt mee of op termijn de A30 doorgetrokken kan worden naar de A12 bij Ede door aanleg van het ontbrekende deel tussen Nijkerk en Barneveld.

3.5.3. Dwarsverbanden en kansen

De infrastructuur en de knelpunten die zijn aangegeven grijpen op elkaar in op een veel hoger schaalniveau, namelijk van de Noordvleugel van de Randstad.

Alleen bij een hoge groei scenario van de luchthaven (van bijvoorbeeld 15 miljoen) heeft dit invloed op vooral de wegintensiteit van de Larserweg en de A6 en A27 in het Middengebied. Voor de Larserweg leidt dit niet tot een knelpunt. Voor de A6 en A27 kan dit betekenen dat eerder uitbreiding noodzakelijk is (in periode 2015 – 2020).

Kansenkaart

	Verkeer
Natuur en landschap	• versterking structuur landschap; • robuuste verbinding / combinatiemogelijkheden met fiets- en wandelstructuur; • werk met werk maken in uitvoeringsfase
Water	
Recreatie	• bereikbaarheid recreatieve gebieden
Landbouw	
Wonen	

Aandachtspunt

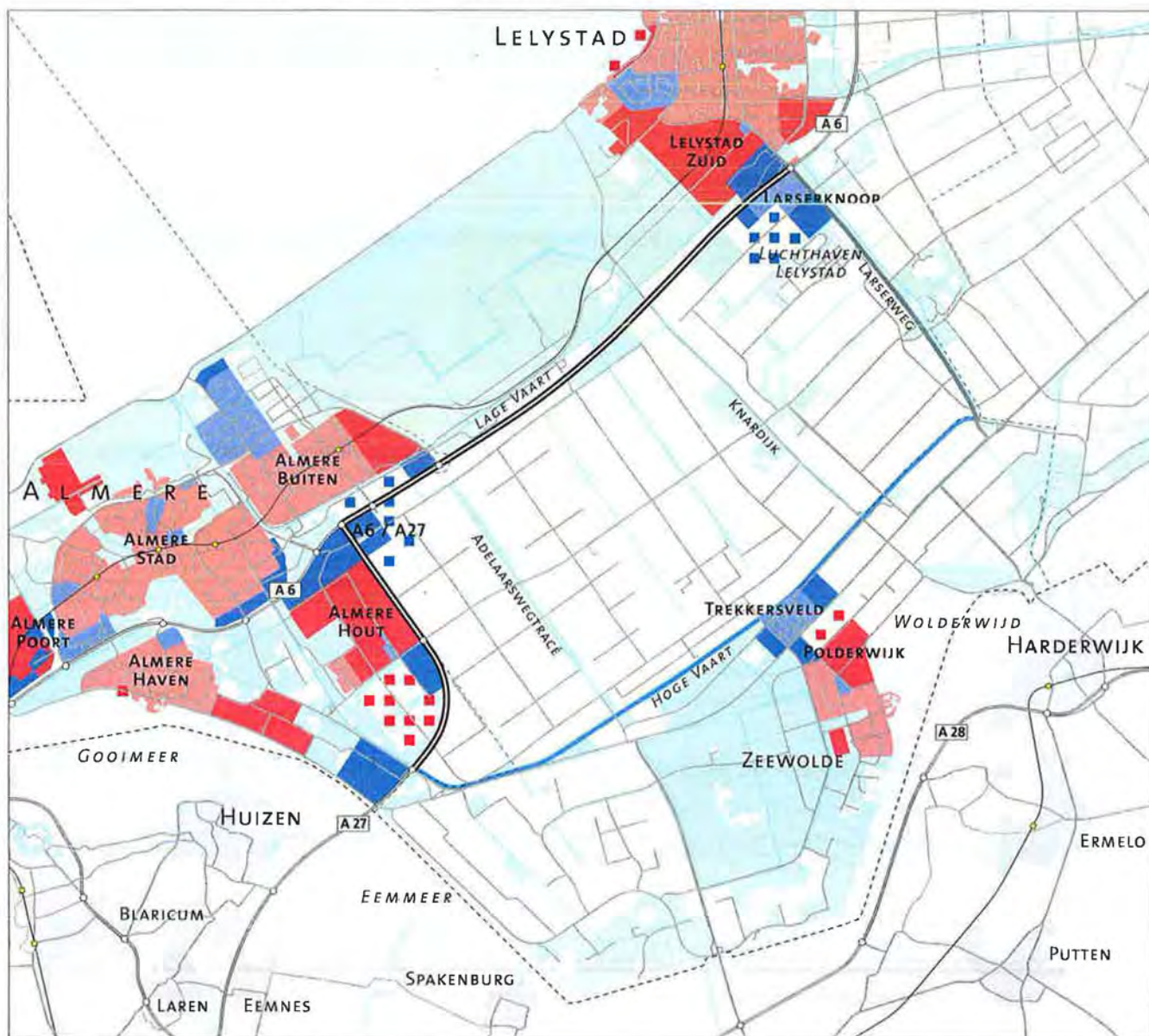
Aandachtspunt is de ligging van het tracé van de A30 en de robuuste verbinding. De robuuste verbinding laat zich moeilijk combineren met een tracé voor een snelweg. De tracékeuze voor de A30 moet dus nadrukkelijk in relatie met de locatie voor de robuuste verbinding worden bekeken.

3.5.4. Financiën verkeer

Voor de infrastructuur zijn de wegbeheerders verantwoordelijk. De reguliere middelen hiervoor zijn de gemeentelijke, provinciale en rijksbudgetten voor investeringen en onderhoud landwegen en vaarwegen. Voor infrastructuur van regionale betekenis heeft de provincie de beschikking over de Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer. Het rijk heeft de beschikking over het MIT.

Voor de planstudie Schiphol - Almere, waarvan het plangebied zich uitstrekt tot Almere Buiten, is in het MIT in de periode 2010 - 2015 een bedrag opgenomen van euro 2 miljard en voor de periode 2015 - 2020 een bedrag van euro 2,5 miljard. Uit deze middelen zal de uitbreiding van de A6 in Almere worden gefinancierd. Geen middelen zijn opgenomen voor de uitbreiding van de A6 tot Lelystad, de aansluiting op de A6 bij Lelystad en een eventuele verbreding van de A27. Het rijk houdt geen rekening met de A30. Daarnaast zijn er ook investeringen gepland op provinciale wegen, namelijk, een rotonde Gooiseweg-Nijkerkerweg (2005), reconstructie N302 Ganzenweg (2005) en maatregelen Knardijk (2009). In totaal gaat het hierbij om PMIT middelen van circa euro 2,5 miljoen.

Figuur 10 HUIDIGE SITUATIE WONEN EN WERKEN



STEDELIJK GEBIED

- BESTAAND OF TE VERSTERKEN
- TE ONTWIKKELEN TOT 2015
- NADER TE BEPALEN TOT 2015

BEDRIJFSGEBIED

- BESTAAND OF TE VERSTERKEN
- TE ONTWIKKELEN TOT 2015
- NADER TE BEPALEN TOT 2015

- GEMEENTEGRENS
- PROVINCIEGRENS



3.6. Wonen en werken

3.6.1 Beschrijving huidige situatie wonen en werken

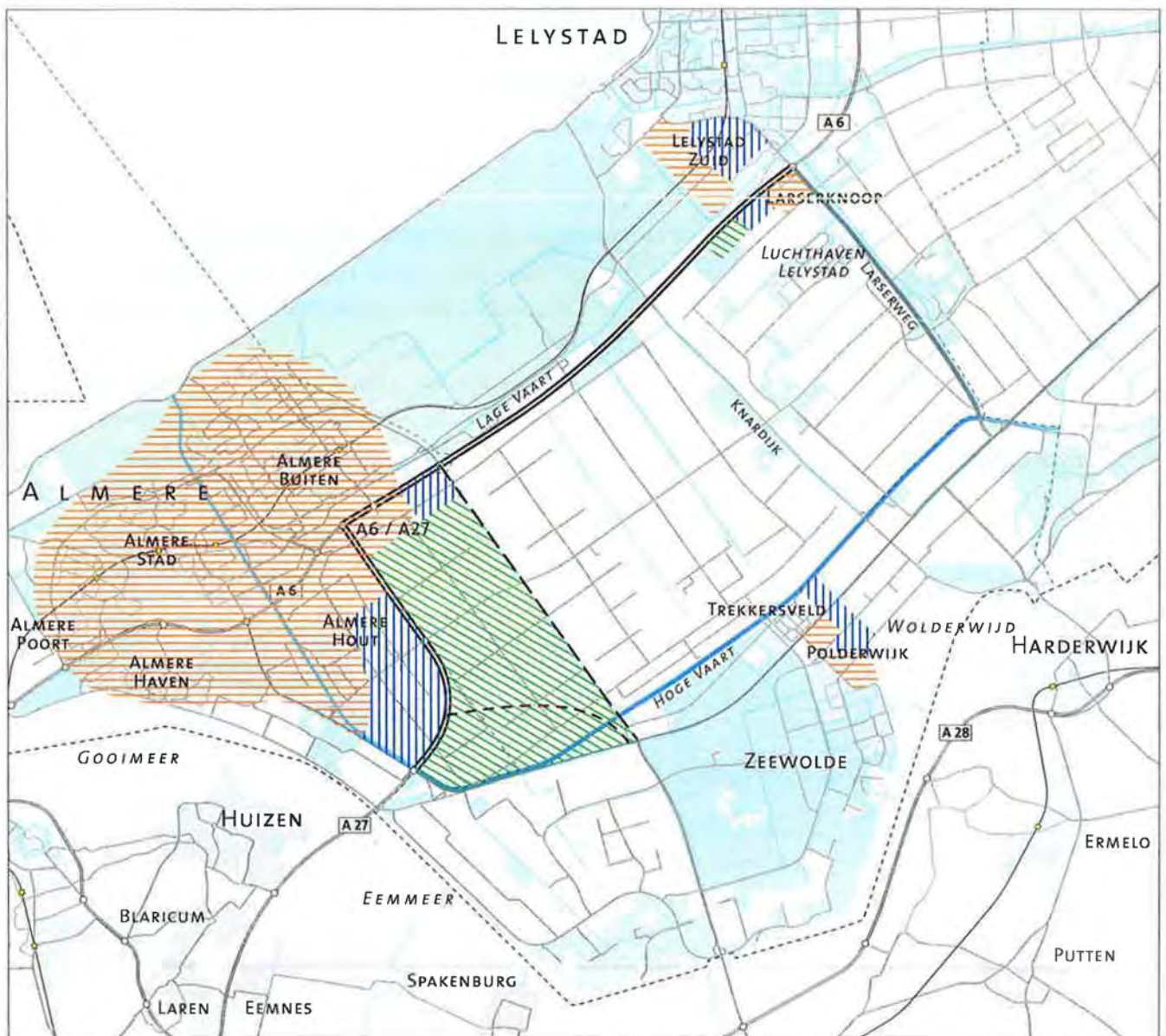
Aan de randen van het Middengebied liggen drie verstedelijkingskernen. In het noorden is dat Lelystad, aan de oostzijde Zeewolde en in het westen Almere. Alledrie zijn het nieuwe steden, maar ze verschillen in stedelijk concept.

Lelystad kent een ligging tussen de kust en de rijksweg A6. De stad wordt doorsneden door de Flevospoorlijn en kent daardoor twee helften. Door de ruimschoots aanwezige groene en blauwe structuren heeft de stad een aantal kernkwaliteiten. Momenteel wonen er in de stad 70.000 inwoners en hebben circa 26.000 mensen er een baan gevonden.

Almere heeft een meerkernige opbouw van stadsdelen binnen een groenblauw casco. De aan het IJmeer / Markermeer gelegen stad wordt doorsneden door de A6 en de Flevospoorlijn. Almere is een groene suburbane stad. Momenteel heeft Almere circa 175.000 inwoners en ruim 60.000 arbeidsplaatsen.

Zeewolde heeft het karakter van een dorp met een ligging aan het water, waarbij de bebouwing is opgezet in een waaiestructuur. Zeewolde heeft op dit moment circa 19.000 inwoners en circa 6.400 arbeidsplaatsen.

Figuur 11 **OPGAVE WONEN EN WERKEN**



-  H-VARIANT
-  M-VARIANT
-  AUTONOME GROEI
-  GEMEENTEGRENS
-  PROVINCIEGRENS



10KM

3.6.2. Opgave wonen en werken

Wonen in varianten

	2010	Lage variant	2030	Midden variant	2030	Hoge variant	2030
Almere	78.400	20.000	98.400	40.000	118.400	70.000	148.400
Lelystad	32.300	6.000	38.300	10.000	42.300	17.050	49.350
Zeewolde	8.300	2.400	10.700	3.500	11.800	4.600	12.900
Totaal Inwoners	294.300		346.500		170.000		488.800

Lelystad

Nadat Lelystad de omvang van 80.000 inwoners heeft bereikt en 32.000 arbeidsplaatsen en een bijbehorend voorzieningenpakket, beschikt Lelystad binnen de snelweg A6 over de ruimte om door te groeien naar een omvang van circa 100.000 inwoners. Daarna zal bekeken moeten worden welke mogelijkheden er zijn voor nieuwe locaties.

In verband met de werkgelegenheid is de ontwikkeling van de Larserknoop van belang.

Verder is Luchthaven Lelystad voor de hele regio van strategisch belang. De vraag is welke rol de luchthaven gaat spelen in de discussie over de capaciteitsproblematiek van Schiphol. Een en ander kan een impuls geven aan de Larserknoop en andere gebieden zoals Almere.

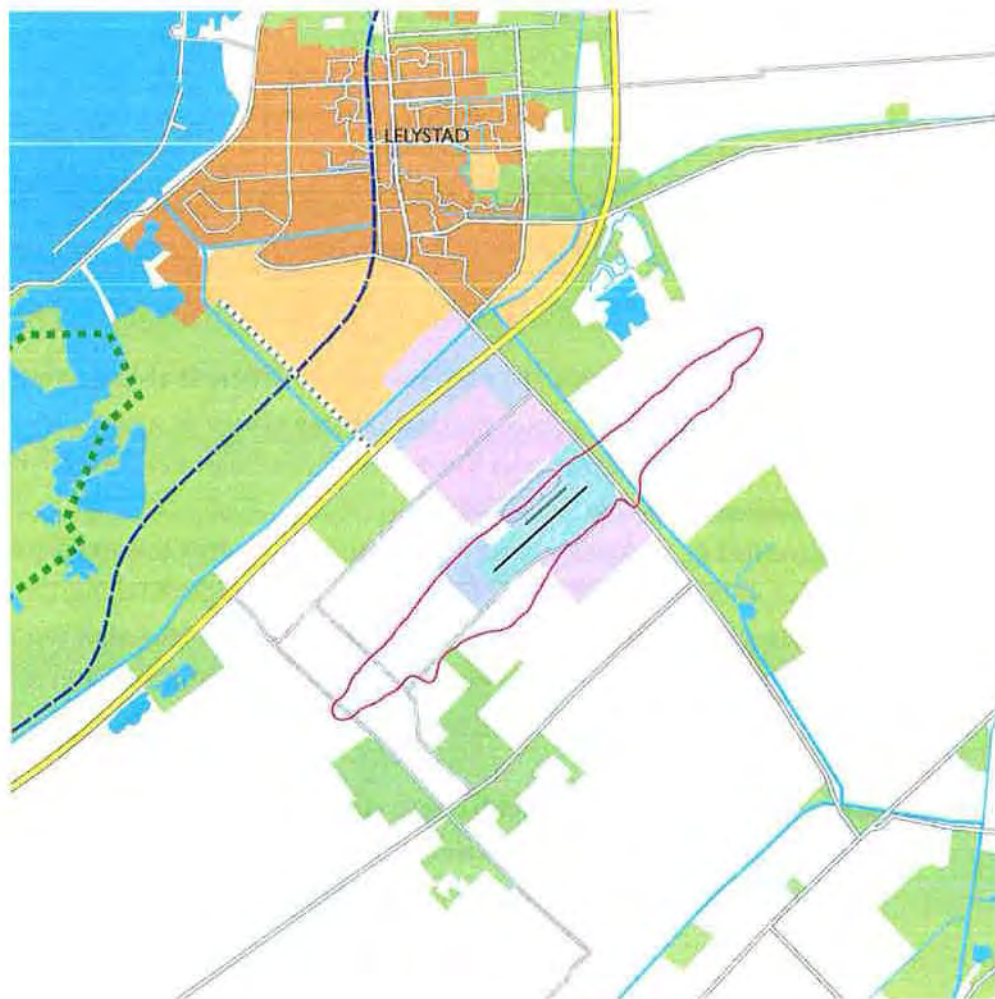
Almere

De oorspronkelijke opgave richt zich op een stad van circa 250.000 inwoners. De schaa sprong, zoals uitgewerkt in het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, geeft de condities waaronder de stad naar wellicht 400.000 inwoners kan groeien. In dat kader is de volgende fasering uitgewerkt voor een groei van 60.000 – 70.000 woningen (en 400.000 inwoners).

In het IOP Almere is een ontwikkeling opgenomen aan de westzijde (24.000 woningen), en aan de oostzijde van Almere (29.000 woningen). In de bestaande stad zullen 10.000 woningen worden toegevoegd. De ontwikkeling aan de westzijde heeft eerste prioriteit.

Met de ontwikkeling aan de westzijde en in de bestaande stad (34.000 woningen), en in Almere-Hout (16.000 woningen), kan volgens het IOP Almere worden voorzien in een opgave van 50.000 woningen. Bij een autonome groei en de middenvariant is geen sprake van woningbouw in het zuidelijke deel van het Middengebied. Uitgaande van de Hoge Variant van 70.000 woningen is uitgangspunt dat er in het zuidelijke deel van het Middengebied 20.000 woningen moeten worden ontwikkeld.

Kaart 12
Luchthaven Lelystad
Indicatieve 35 Ke-geluidszone
schaal 1:150.000



35 Ke

Fasering Almere bij hoge variant

	Ontwikkelingsperspectief Almere 2010-2030					Na 2030
	2000-2010	2010-2015	2015-2020	2020-2025	2025-2030	
Almere Poort	6.000	3.000	1.000	-	-	> 2.000
Almere Pampus	-	1.000	3.000	8.000	8.000	> 5.000
Bestaande Stad	18.000	1.000	2.000	4.000	4.000	> 8.000
Almere Hout	1.000	4.000	7.000	3.000	2.000	-
Spiegelhout	-	1.000	2.000	4.000	13.000	> 3.000
		10.000	15.000	18.000	27.000	-
Totaal	25.000	70.000				> 25.000

Belangrijk is de ontwikkeling van het gezamenlijke bedrijventerrein van Almere en Zeewolde rond de knoop A6 / A27 (vanaf circa 2015 realisering). De omvang (650 hectare) en de locatie bieden een potentie om uit te groeien tot een omvangrijke werklocatie.

In de hogere groeivariant komt ook een knooppunt bij de A27 / A30 mogelijk aan de orde, als strategische knoop voor werklocaties.

Ook bij een onderhandelingsresultaat dat leidt naar een hoog ontwikkelingsscenario is het mogelijk dat de opgave tot 2030 niet verloopt volgens de hoge variant. Immers indien bijvoorbeeld aan de voorwaarde van de noodzakelijke infrastructuur niet tijdig voldaan wordt, zal het bouwtempo zich mogelijk aanpassen aan de mate van bereikbaarheid. Ook ten aanzien van de ontwikkeling van andere noodzakelijke voorzieningen gelden dergelijke voorwaardelijke uitgangspunten voor (het tempo van) de groei van Almere.

Zeewolde

Gekozen is voor een beheerste, langdurig vol te houden groei tot een omvang van 30.000 – 35.000 inwoners, inclusief het buitengebied. Na realisatie van Polderwijk zal voor verdere uitbreiding nog een keuze gemaakt moeten worden uit de door de raad aangegeven zoekgebieden rond de kern.

Kwalitatief

Het Middengebied leent zich voor verstedelijking met een landelijk / dorps karakter. Er is daarbij een range van mogelijkheden. Het kan resulteren in diverse vormen van verspreide bebouwing in het landschap die varieert van wonen op het erf, landgoederen tot en met lintbebouwing. Ook kan er sprake zijn van dorpskernen. De kern Zeewolde is bijvoorbeeld opgezet als een dorpsmilieu met een woningdichtheid van circa 15 woningen per hectare.

Ten aanzien van de werkmilieus kan dit ook worden vertaald. De typering van het wonen kan als synoniem worden opgevat voor het werken. Er zijn mogelijkheden om daarbij tot een vergaande vorm van functiemenging te komen.

3.6.3. Dwarsverbanden en aandachtspunten

Bij verschillende groeimogelijkheden voor luchthaven Lelystad is gekeken naar de beperkingen voor wonen en werken. De verwachting is dat ingeval van groeimodellen van 2 – 4 miljoen passagiers er sprake is van beperkte gevolgen voor de ontwikkeling van wonen en werken. Pas in het geval van hogere groeimodellen kan er sprake zijn van beperkingen van wonen en werken op sommige locaties. Echter naar verwachting zal de geplande groei tot aan het Adelaarswegtracé dan nog kunnen worden gerealiseerd.

Globale rekenmaatstaf voor de groei van het aantal arbeidsplaatsen is dat er 2000 arbeidsplaatsen kunnen worden verwacht bij 2 miljoen passagiers en 4000 arbeidsplaatsen bij 4 miljoen passagiers. Daarin kan worden voorzien op de geplande locaties voor bedrijventerreinen.

Kansenkaart

	Wonen en werken
Natuur en landschap	• verweving stad met groen-blauwe structuur / groene lobben; • dorp in het landschap; • ontwikkelen werkgelegenheid in natuur en recreatiesector;
Water	• groenblauw casco potentie voor wonen en werken; • wonen aan het water;
Recreatie	• landgoederen; • recreatie om de stad; • agrarische bedrijven, landgoederen; • toeristisch recreatief knooppunt / concentratiepunt;
Landbouw	• omzetting naar functies waaronder wonen en werken; • vrijkomende agrarische bebouwing benutting voor woonfuncties;
Verkeer	• goederenvervoer goed inbedden / noodzaak interne ontsluiting door ontwikkelingen in het Middengebied.

3.6.4. Financiën wonen en werken

Nieuw te ontwikkelen rode functies in het Middengebied, zullen de daarbij behorende groen-blauwe opgave mede moeten betalen. Onderzocht moet worden welke alternatieve financieringsconstructies er mogelijk zijn en in welke mate de nieuwe rode functies kunnen bijdragen aan de financiering van de groenblauwe opgave.

4. Proces

Fasering van het proces

Het proces valt in 5 fases uiteen:

1. het door de publieke partijen vaststellen van de opgaven in het gebied;
2. het door alle betrokken partijen opstellen van een visie voor het gebied door het organiseren van ateliers en het maken van een uitvoeringsgericht no-regret maatregelenprogramma en bijbehorende procesafspraken (gereed eind 2005);
3. het voorbereiden en voeren van onderhandelingen met het rijk (aan de hand van het no-regret maatregelenprogramma en de procesafspraken; gereed eind 2006);
4. het gezamenlijk uitwerken van de procesafspraken en de gevormde visie in diverse plannen (gereed vanaf 2006);
5. de realisatie van de plannen (diverse realisatiedata tussen 2006 en 2030)

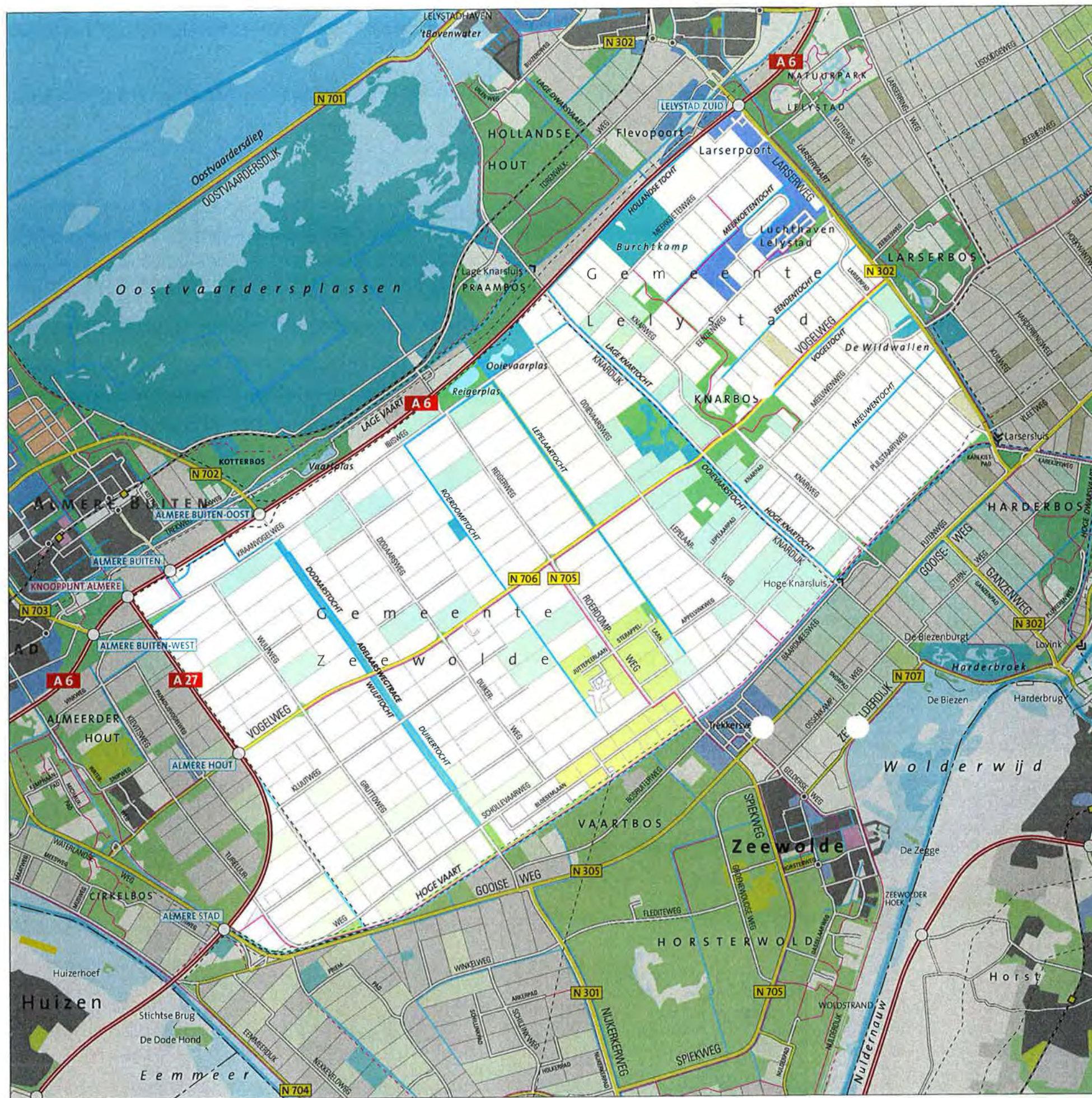
Uitwerking van de tweede fase

De doelstelling van de tweede fase van het project is de bestaande en toekomstige opgaven te vertalen naar een drietal integrale inrichtingsschetsen (één voor elk scenario) en deze zodanig uit te werken dat ze uitmonden in een haalbaar multifunctioneel no-regret uitvoeringsprogramma. Daarbij is cruciaal het beantwoorden van de vraag hoe gekomen kan worden tot een goede overgang van stad naar het platteland en welke combinaties van functies mogelijk zijn.

De kern van de tweede fase bestaat uit een aantal ateliers en workshops:

- Diverse partijen zullen worden gevraagd een wenkend perspectief te maken voor het Middengebied. Hierbij zijn de in het startdocument geformuleerde opgaven het vertrekpunt. In ieder geval zal een ontwerpbureau een opdracht krijgen voor het maken van een wenkend perspectief.
- Als voorbereiding op de ateliers zullen deskundigen van onderzoeksinstituten, adviesbureau's, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en overheden in workshops en diverse onderzoeksoopdrachten de range aan oplossingsrichtingen en randvoorwaarden bepalen. De resultaten zullen door een ontwerper op een creatieve manier worden verbeeld, zodat deze inhoud visueel kan worden ingebracht in het atelier.
- De programmamanager en de voorzitter van de stuurgroep zullen met belanghebbenden gesprekken voeren, ter voorbereiding van de ateliers. Deze informatie zal in de opzet en voorbereiding van het atelier worden meegenomen.
- In het eerste atelier zal op een interessante en creatieve manier het bedrijfsleven, de maatschappelijke organisaties en overheden met elkaars (wenkende) perspectieven geconfronteerd worden. Vervolgens kunnen de door de overheden geformuleerde opgaven besproken, aangepast en vastgesteld worden.
- Vervolgens wordt een atelier georganiseerd waarin (wederom op een interessante en creatieve manier) de globale inhoud van de inrichtingsschetsen wordt bepaald en de basis wordt gelegd voor het no-regret uitvoeringsprogramma (met als elementen ecologie, recreatie, infrastructuur, waterberging en landbouw). De informatie voor dit atelier wordt geleverd door de resultaten uit de diverse onderzoeken, de workshops en de wenkende perspectieven.

- Een ontwerper zal aan de hand van de uitkomsten van de ateliers en de besluitvorming in de stuurgroep een drietal inrichtingsschetsen maken.
- De gevonden basis van het no-regret uitvoeringsprogramma zal tenslotte in workshops door deskundigen worden uitgewerkt in het concept no-regret uitvoeringsprogramma (besluiten hierover vinden plaats nadat het rijk een keus heeft gemaakt over het scenario van de groei van Almere. Indien eind 2005 hierover geen keus heeft plaatsgevonden zal de stuurgroep bezien welke consequenties dat heeft voor de realisatie van het no-regret maatregelenpakket).



MIDDENGEBIED

- Bos
- Grasland
- Weidebouw
- Fruitteelt
- Natuurgebied
- Akkerbouw
- Gemengd bedrijf
- Tuinbouw
- Glastuinbouw
- Bedrijventerrein
- A6 Autosnelweg
- N706 Provinciale weg
- Overige wegen
- Fietspad buiten woonplaats
- Provinciegrens
- Gemeentegrens



0 15 km