

DEEL II

BELEIDSKADER

- 3 OMGEVINGSKWALITEIT
- 4 BELEIDSKADER VOOR HET STEDELIJK GEBIED
- 5 BELEIDSKADER VOOR HET LANDELIJK GEBIED

II

3

OMGEVINGSKWALITEIT



OMGEVINGSKwaliteit

3.1 Provinciale Hoofdstructuur

De voortgaande sterke groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Flevoland vraagt van alle partijen een ontwikkelingsgerichte benadering. Daarbij is wel essentieel dat de kwaliteiten van Flevoland behouden blijven. In het vorige hoofdstuk zijn de daarbij te hanteren provinciebrede uitgangspunten al geschetst. De provincie wil ruimte scheppen voor nieuwe activiteiten die nodig zijn om de bevolkingsontwikkeling te accommoderen. Tegelijkertijd heeft ze een rol bij de bescherming van bijzondere kwaliteiten, zoals op het gebied van archeologie, natuur en water- en milieukwaliteit. Kwaliteit wordt daarbij niet beschouwd als een statisch begrip. Behoud en bescherming gaan hand in hand met ontwikkeling. De provincie heeft een aantal instrumenten ontwikkeld om het evenwicht tussen nieuwe activiteiten enerzijds en behoud van bijzondere waarden anderzijds te waarborgen. Voor natuur is dat de saldobenadering die is uitgewerkt in het principe van 'nee, tenzij' naar 'ja, want'. De economische ontwikkeling wordt gespiegeld aan de milieukwaliteit door middel van de ontkoppelingsmethodiek. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen worden afgestemd op het waterbeleid en omgekeerd. Belangrijke instrumenten daarvoor zijn de watertoets en de economische analyse die verplicht is gesteld in de Kaderrichtlijn Water.

De inspanningen van de provincie ten aanzien van ontwikkeling en omgevingskwaliteit concentreren zich binnen de provinciale hoofdstructuur. De rijksoverheid heeft in de Nota Ruimte een nationale ruimtelijke hoofdstructuur aangewezen. Hiertoe behoren gebieden die het rijk vanuit ruimtelijke optiek van nationaal belang acht. Het rijk draagt voor deze gebieden een grotere verantwoordelijkheid dan voor de overige gebieden en streeft er in het algemeen een hogere kwaliteit na dan de basiskwaliteit. In Flevoland behoren de Natura 2000-gebieden en de ecologische hoofdstructuur tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, inclusief de nog te realiseren robuuste ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen en de Veluwe. Daarnaast behoort Almere, als onderdeel van het stedelijk netwerk Randstad Holland, tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Ook de scheepvaartroutes, de A6, de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn worden ertoe gerekend.

Het rijk streeft naar een versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland. De Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta geven richting aan dit rijksstreven. In het uitwerkingsprogramma van de Nota Ruimte is een aantal grote projecten in de Noordvleugel benoemd. Het Programma Noordvleugel heeft als doel te komen tot een gecoördineerde en samenhangende besluitvorming

van de projecten in de Noordvleugel. De wijze waarop ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd is afhankelijk van nadere besluitvorming van het kabinet over infrastructuur, verstedelijking en groen-blauwe kwaliteit in de Noordvleugel.

De provinciale hoofdstructuur is ontleend aan diverse ruimtelijk relevante stedelijke en groen-blauwe structuren: verstedelijking en bundelingsbeleid, infrastructuur, de ecologische hoofdstructuur, het watersysteem en de recreatieve en toeristische structuur. De inzet van de provincie binnen de provinciale hoofdstructuur richt zich op de zeven onderscheiden speerpuntgebieden. Ook binnen de provinciale hoofdstructuur is het uitgangspunt: centraal wat centraal moet, decentraal wat decentraal kan. De provincie heeft een drietal motieven om een actieve ontwikkelingsrol te spelen in de provinciale hoofdstructuur: de inbreng van specifieke deskundigheid, vertegenwoordiging van Flevolandse belangen vanuit haar rol als middenbestuur en bovenlokale regie en afstemming tussen gebiedspartners. De provincie zal daarbij gebiedspartners betrekken bij de visievorming en het uitvoeringstraject en steeds samenwerking zoeken met medeoverheden.

De opgave voor Flevoland is om bij de voortgaande sterke ontwikkeling de goede omgevingskwaliteit te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. De omgevingskwaliteit kent een procesmatige en een inhoudelijke dimensie.

3.2 Procesmatige uitwerking van de omgevingskwaliteit

In wet- en regelgeving is vastgelegd aan welke procesmatige voorwaarden de ruimtelijke planvorming moet voldoen. Er zijn diverse onderzoeksverplichtingen, zoals de watertoets, de strategische milieubeoordeling of milieueffectrapportage, de habitattoets, onderzoek van archeologische aard en onderzoek op grond van de Monumentenwet. De provincie ondersteunt planvorming door, binnen de eigen verantwoordelijkheid, relevante milieu-, water-, archeologische, landschappelijke en natuurinformatie te verzamelen en beschikbaar te stellen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke plannen pas in het stadium van vaststelling of goedkeuring worden geconfronteerd met de gevolgen van (scherper wordende) regels zoals Europese luchtkwaliteitsregeling, de Kaderrichtlijn Water of Europese natuurregelgeving. Ten behoeve van de noodzakelijke infrastructuur zal gebruik worden gemaakt van de gezamenlijk met gebiedspartners uit te voeren netwerkanalyses.

Om ruimtelijke veranderingen te laten bijdragen aan een duurzame ontwikkeling hanteert de provincie de lagenbenadering (de laag van natuurlijke systemen, de laag van infrastructurele netwerken en de occupatielaag), waarbij elke laag condities stelt aan de andere. In de planvorming moeten de processen in de verschillende lagen meer met elkaar in verband worden gebracht. Toepassing van de lagenbenadering leidt er toe dat, met de ruimtelijke keuzen die in dit Omgevingsplan worden gemaakt voor de planperiode tot 2015, ook wordt bijgedragen aan de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van Flevoland op de lange termijn. Voorts spelen de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde een belangrijke rol. Hoge gebruikswaarde ontstaat als meervoudig ruimtegebruik mogelijk is en ruimtegebruikvormen elkaar versterken. De belevingswaarde wordt bepaald door ruimtelijke variatie tegen de achter-



TABEL 1:

Huidig kwaliteitsniveau en minimaal gewenste kwaliteit in 2015 voor beleidsthema's waar EU of rijksnormen richtinggevend zijn in kwantitatieve termen ¹

Thema	Huidige situatie	Doel 2015	Opmerking	§
Wettelijk recht op jeugdzorg.	Ca. 100 kinderen wachten langer dan 13 weken op zorg.	100% behandelingen binnen 13 weken.	Huidige situatie vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde.	4.2.3
Samenhang in ketenzorg.	50% van de kinderen/jeugdigen en ouders ontvangt samenhangende zorg.	80% van de jongeren en ouders ontvangt samenhangende zorg (een kind - een plan).		4.2.3
Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners per jaar.	7	Max. 6	Huidige situatie betreft 2002 en doelstelling betreft 2010.	3.4.1
Aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van verkeersongevallen per 100.000 inwoners per jaar.	97	Max. 88	Huidige situatie betreft 2002 en doelstelling betreft 2010.	3.4.1
Betrouwbare reistijd automobilist.	Geen ervaringscijfers beschikbaar; nieuwe mobiliteitsnorm nog in ontv.	95% van alle verplaatsingen in de spits is op tijd.		3.4.1
Acceptabele reistijden in de spits.	Geen ervaringscijfers beschikbaar; nieuwe mobiliteitsnorm nog in ontv.	De gemiddelde deur-tot-deur reistijd op trajecten binnen Flevoland mag in de spits maximaal 25% langer zijn dan daarbuiten. Op de trajecten Almere-Amsterdam en Almere-Gooi/ Utrecht wordt tijdens de spits een maximaal 50% langere reistijd geaccepteerd (rijksnorm).	Deze doelstelling betekent wel dat op de relatie Almere-Amsterdam de weginfra-structuur uitgebreid moet worden. Naar verwachting levert deze norm elders in Flevoland geen problemen op.	3.4.1
EHS	Bestaande natuurgebieden, aangevuld met 1.595 ha nieuwe natuur, zijn aangewezen als EHS en groten-deels ook zo ingericht en beheerd. Het beheer is afgestemd op de natuurdoelen en omvat 1.000ha ganzenopvanggebied.	EHS is afgerond en vormt een robuuste, duurzame, samenhangende structuur waarbij de milieuhygiënische situatie niet beperkend is voor de natuurdoelen (geen 'milieutekorten').	Restantopgave nieuwe natuur anno 2005: 250ha. Door toepassing van de saldobenadering wordt gestreefd naar verbetering van kwaliteit en omvang.	5.4
Natura 2000.	Alle wateren en enkele binnendijkse natuurgebieden zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en enkele als Habitatrichtlijngebied.	Behoud aantallen van meeste huidige populaties en voor een beperkt aantal soorten herstelopgaven.	Instandhoudingsdoelen worden in 2006 door rijk vastgesteld.	5.4
Robuuste verbinding Oostvaardersplassen-Veluwe.	Verbinding is indicatief op de kaart aangegeven. Nog 0 ha gerealiseerd. Provincie moet het gebied begrenzen, daarna een nadere uitwerking maken.	Verbinding Oostvaardersplassen-Horsterwold is aangekocht en ingericht (omvang ca. 1.000ha).	Inrichting is afgestemd op doelsoort Edelhert en voldoet tevens aan de eisen vanuit regelgeving op soortenniveau.	5.4
Agrarisch natuurbeheer.	514 ha en 1271 ha ganzenopvanggebied.	Toename agrarisch natuurbeheer (+500ha). Kwaliteit en soorten-variantie van bestaande gebieden is verbeterd.	Betere samenhang gewent tussen natuurwaarden EHS en natuurwaarden in agrarisch gebied.	5.4
Aandeel woningen waarvan geluidbelasting voldoet aan voorkeursgrenswaarde.	87%	Zoveel mogelijk beperken van geluidhinder.	Zonder extra inzet in 2015 ondervindt 72% van de woningen weinig geluidbelasting.	4.1.5
Luchtkwaliteit.	Zeer lichte normoverschreiding fijn stof (daggemiddelde norm).	Geen normoverschrijding.	Achtergrondconcentratie zal ca. 20-25 microgram/m ³ jaargemiddeld bedragen. De norm is 40 microgram/m ³ jaargemiddeld.	4.1.5
Externe veiligheid.	Enkele overschrijdingen risiconorm.	Geen overschrijding risiconorm.		4.1.5
Bescherming tegen wateroverlast bij extreme neerslag.	In de wateroplossingsgebieden zijn problemen of worden tot 2015 problemen voorzien.	Het watersysteem voldoet in 2012 aan de norm voor wateroverlast bij extreme neerslag.		5.6.2
Ecologische en chemische waterkwaliteit.	Inrichting oevers watersysteem en chemische waterkwaliteit (bestrijdingsmiddelen, zware metalen, nutriënten) voldoen niet overal aan de verwachte norm.	Een goede ecologische en chemische toestand conform de eisen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW).	De KRW biedt de mogelijkheid om de realisatie van de doelen tot uiterlijk 2027 indien doelrealisatie voor 2015 disproportionele consequenties heeft.	5.6.5
Verdroging.	In 50% van de verdroogde gebieden zijn reeds maatregelen genomen.	In 2012 zijn in 80% van de gebieden met een milieutekort voor verdroging maatregelen genomen.	In 2018 is de verdroging in alle verdroogde gebieden opgeheven (fysieke toestand goed).	5.4
Een duurzaam grondwatersysteem.	In ondiep grondwater is op een aantal locaties verontreiniging met gewasbeschermingsmiddelen aangetroffen. Voor het zoete grondwater in Zuidelijk Flevoland voor de drinkwatervoorziening is er evenwicht tussen onttrekking en aanvulling.	Kwaliteit grondwater voldoet in 2015. Evenwicht tussen onttrekking en aanvulling in 2015.		5.6.9

¹ Voor de thema's luchtkwaliteit en geluid wordt de te behalen kwaliteit naar gebied gedifferentieerd door het benoemen van referentieniveaus die voor Flevoland haalbaar zijn. De kaarten zijn bij het desbetreffende thema elders in dit Omgevingsplan opgenomen.



grond van karakteristieke kenmerken (identiteit). Toekomstwaarde heeft betrekking op duurzaamheid, robuustheid en flexibiliteit in de tijd.

3.3 Instrumenten voor omgevingskwaliteit

De omgevingskwaliteit van Flevoland kenmerkt zich door de aanwezigheid van bijzondere waarden die beschermd en waar mogelijk verder ontwikkeld worden. Er worden drie categorieën van bescherming onderscheiden:

- 1 Gebieden die een bescherming kennen vanwege Europese of rijksregelgeving (b.v. Natura 2000-gebieden). Deze categorie kent een juridische doorwerking naar gemeenten en andere partijen bij planontwikkeling. Het zijn gebieden die op grond van Europese of rijksregelgeving aandacht en bescherming genieten. De provincie heeft een kaderstellende rol bij de Kaderrichtlijn Water bij het vaststellen van de beschermingsniveaus en in algemene zin een rol ten aanzien van kennisontwikkeling en -advisering.
- 2 Gebieden die een beschermde status genieten (grondwaterbescherming, stiltegebieden, archeologie, aardkunde) op basis van provinciaal beleid. Voor enkele van deze gebieden worden in de Verordening voor de fysieke leefomgeving regels opgenomen. De provincie wil bij de bescherming van deze gebieden een actieve, toetsende rol spe-

TABEL 2:

Huidig kwaliteitsniveau en minimaal gewenste kwaliteit in 2015 voor beleidsthema's waar geen Europese of rijksnormen richtinggevend zijn in kwantitatieve termen

Thema	Huidige situatie	Doel 2015	Opmerking	§
Ratio full time arbeidsplaatsen beroepsbevolking.	67%	75%		4.3.4
Regionaal inkomen als % landelijk gemiddelde.	74%	80%		4.3.1
Aandeel innoverende bedrijven.	25%	50%		4.3.2
Voorzieningenniveau t.o.v. overig Nederland.	-32%	-21%		4.2.2
Aantal HBO opleidingen.	2 WO- en 4 HBO - studierichtingen.	+ 8 studierichtingen.		4.2.5
Culturele infrastructuur.	2 Organisaties van bovenlokale betekenis opgenomen in Rijkskunstenplan.	4 Instellingen van bovenlokale betekenis opgenomen in Rijkskunstenplan of een opvolger daarvan.		4.2.6
Streekvervoer	Wisselend, kwaliteitsniveau hangt sterk af van functie van verbinding.	De basisvoorziening bestaat uit een minimumfrequentie van 1 bus per uur in beide richtingen per dagdeel. Waar dit gehaald kan worden, dan voorziet Regiotaxi in de ontsluiting.		3.4.1
Natuur buitendijks	Veelal strakke overgangen tussen land en water. Natuurkwaliteit Markermeer en IJmeer gaat achteruit door autonome.	+ 2.000 ha natuurontwikkeling in Markermeer en IJmeer.	Gaat vooral om moeraszones tbv kwaliteitsimpuls in bestaande natuur. Uitvoering kan tot (ver) na 2015 doorlopen.	5.4
Windenergie	720 molens met 900 MW.	Afname aantal molens met 50%.	Minder, maar grotere molens met per saldo meer energieopbrengst.	5.7.1
Klimaat	2 miljoen ton kooldioxide.	3,31 miljoen ton kooldioxide.	Zonder (voortzetting) klimaatbeleid 3,79 miljoen ton CO ₂ .	4.1.5
Veiligheid waterkeringen.	De primaire waterkeringen IJsselmeer, Markermeer voldoen voor 100%. Waterkeringen Veluwerandmeren en Kadoelermeer voldoen voor ongeveer 90%. Verbindende waterkeringen voldoen voor ongeveer 20%. Norm buitendijkse gebieden wordt in 2006 vastgesteld.	In 2010 voldoen alle categorieën primaire waterkeringen en in 2012 is 75% van de benodigde versterkingen van de regionale waterkeringen rond de buitendijkse gebieden gereed.	Knardijk en enkele kaders worden in 2009 aangewezen als regionale waterkeringen en veiligheidsnormen worden vastgesteld.	3.4.2
Aandeel gehinderden door geur.	12,1%	Voorkomen nieuwe hindertsituaties.	Verwachting is dat hinder m.u.v. incidenten afneemt.	4.1.5

len en zal indien nodig handhavend optreden. De verschillende milieubeschermingsgebieden zijn weergegeven in de figuren 13 en 24, de archeologische kerngebieden in figuur 20 en de aardkundig waardevolle gebieden in figuur 21.

- 3 Gebieden met bijzondere kwaliteiten waarmee in planvormingsprocessen rekening moet worden gehouden. Denk aan bijzondere kwaliteiten op het gebied van landschap en aardkundige waarden (zie de figuren 17 t/m 21).

De figuren met de drie categorieën bieden niet alleen randvoorwaarden en handvaten, maar kunnen tevens als inspiratiebron dienen bij de planontwikkeling van overheden en ondernemers.

De gewenste niveaus van omgevingskwaliteit zijn vertaald in doelen. Tabellen 1 en 2 geven een indicatief beeld van de huidige en gewenste situatie in Flevoland met betrekking tot omgevingskwaliteit, zoals in dit Omgevingsplan neergelegd. Een onderscheid is gemaakt naar thema's waar kwantitatieve normeringen van rijk en EU een rol spelen die richting geven aan het ambitieniveau in Flevoland (tabel 1) en thema's waar geen kwantitatieve normen door rijk of EU zijn neergelegd en waar de provincie dus meer beleidsvrijheid heeft om zelf het ambitieniveau te bepalen (tabel 2).

De indicatoren schetsen het gewenste kwaliteitsniveau in de provincie Flevoland aan het einde van de omgevingsplanperiode.

3.4 Provinciebrede beleidsuitgangspunten

3.4.1 Verkeer en vervoer

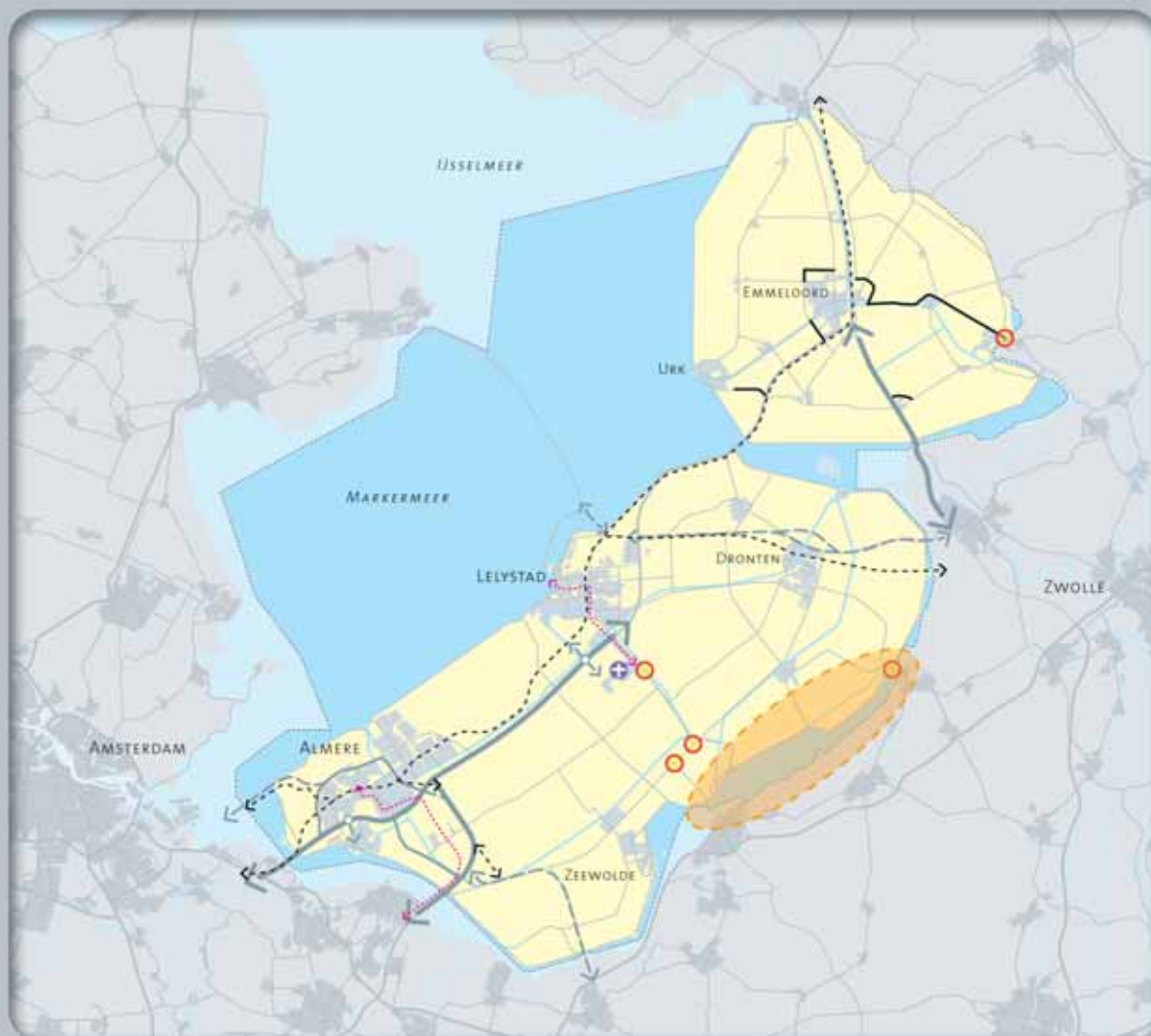
RUIMTELIJKE RESERVERINGEN VOOR HOOFDINFRASTRUCTUUR

De Noordelijke Ontwikkelingsas langs de A6 moet maximaal ondersteund worden door capaciteitsuitbreidingen van weg en openbaar vervoer. Hiervoor zijn nu al ruimtelijke reserveringen noodzakelijk, zoals voor verbreding van de A6 en voor nieuwe aansluitingen. Vooral in de corridor Almere - Amsterdam moeten knelpunten worden opgelost.

De wegverbinding in deze corridor moet bij voorkeur verbeterd worden door middel van doortrekking van de rijksweg A6 naar de A9 of door het verbreden van de bestaande rijkswegen A6-A1-A9, mits dit een voldoende robuuste oplossing biedt voor de toekomst.

In samenhang daarmee en vanwege de groei van Almere moet ook rekening worden gehouden met capaciteitsuitbreiding van de provinciale stadsautowegen in Almere. De openbaar vervoerverbinding met Amsterdam moet verbeterd worden door aanleg van de IJmeerlijn en op middellange termijn (voor 2020) capaciteitsuitbreiding van de Flevolijn. De beoogde aanleg van de Zuiderzeelijn tussen Lelystad en Groningen als snelle verbinding met het noorden moet ook een belangrijke bijdrage leveren. Op lange termijn zijn ook openbaar vervoerverbindingen met Het Gooi/ Utrecht en Amersfoort van belang in verband met de meerzijdige oriëntatie van Almere. In dat kader wordt ook de aansluiting van de A30 op de A27 voorzien, waarbij de A27 moet worden opgewaardeerd. Ter versterking van de West-Oost as wordt in aanvulling op de aanleg van de Hanzelijn de N23 gerealiseerd. Voor de korte termijn is aanpassing door het rijk van de N50 tot 2x2 autoweg noodzakelijk, terwijl voor de langere termijn opwaardering van de N50 tot autosnelweg (A50) het streefbeeld is. Om infrastructuuruitbreidingen niet onmogelijk te maken, dienen gemeenten in hun bestemmings-

FIGUUR 4 **RUIMTELIJKE RESERVERINGEN VOOR HOOFDINFRASTRUCTUUR**



-   NIEUWE NATIONALE- OF REGIONALE STROOMWEG
-  NIEUWE AANSLUITING NATIONALE STROOMWEG
-  UITBREIDING NATIONALE STROOMWEG
-  UITBREIDING REGIONALE STROOMWEG
-  UITBREIDING GEBIEDSONTSLUITINGSWEG
-  UITBREIDING PROVINCIALE BRUGGEN/AANSLUITINGEN
-  SPOORLIJN (BESTAAND EN NIEUW)
-  HOOGWAARDIGE OV-VERBINDING
-  AANDACHTSGEBIED VERBETERING ONTSluiting WEG EN OPENBAAR VERVOER
-  LUCHTHAVEN LELYSTAD
-  PROVINCIEGRENIS





FIGUUR 5 STREEFBELD WEGEN EN SPOOR 2015





WEGEN BUITEN BEBOUWDE KOM




NATIONALE STROOMWEGEN




-  STROOMWEG I (AUTOSNELWEGEN)
-  STROOMWEG II - DUBBELBAANS (AUTOWEGEN)

REGIONALE STROOMWEGEN

-  STROOMWEG II - DUBBELBAANS (AUTOWEGEN)
-  STROOMWEG II - ENKELBAANS (AUTOWEGEN)

GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN

-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG I
-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG II - GEEN LANDBOUWVERKEER
-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG II - WEL LANDBOUWVERKEER

-  ONGELIJKVLOERSE AANSLUITING
-  SPOORLIJN
-  PROVINCIEGRENNS





plannen rekening te houden met ruimtelijke reserveringen voor (nieuwe) nationale en regionale stroomwegen, capaciteitsuitbreidingen voor bruggen en aansluitingen en gebiedsontsluitingswegen. Ook moet rekening gehouden worden met reserveringen voor uitbreiding van spoorlijnen en hoogwaardig openbaar vervoer.

In figuur 4 staan de reserveringen voor de hoofdinfrastructuur weergegeven die de provincie verwacht tot 2030. Ook is een aandachtsgebied voor verbetering van de ontsluiting weergegeven in de Oostrand. Infrastructurele aanpassingen aan de weg en verbeterd openbaar vervoer (maatwerk) maken deel uit van integrale gebiedsontwikkeling ter plaatse.

INFRASTRUCTURELE NETWERKEN EN NETWERKANALYSES

Diverse overheden hebben een verantwoordelijkheid voor de instandhouding en verbetering van mobiliteit en infrastructuur. In grote lijnen is deze in Flevoland als volgt georganiseerd:

- Het rijk beheert de nationale stroomwegen (autosnelwegen A6 en A27 en autoweg N50), de spoorlijnen en de vaarwegen in de randmeren en in het IJssel- en Markermeer.
- De provincie gaat over de regionale stroomwegen, de meeste gebiedsontsluitingswegen, de binnendijkse regionale vaarwegen en het streekvervoer.
- De gemeenten gaan over de wegen binnen de bebouwde kom en de lokale (gebiedsontsluitings- en erftoegangs-)wegen buiten de bebouwde kom. De gemeenten Almere en Lelystad hebben een (door de provincie gedelegeerde) verantwoordelijkheid voor het stadsvervoer.
- Het waterschap beheert de binnendijkse waterwegen, niet zijnde provinciale waterwegen.

Om ondanks deze verdeelde verantwoordelijkheden de samenhang tussen de infrastructurele netwerken te kunnen waarborgen, is samenwerking tussen de overheden noodzakelijk. Voor wegen wordt daarom een indeling in wegtypen gemaakt, waarbij de functionaliteit centraal staat en waarbij wegen worden gecategoriseerd in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op figuur 5 is het streefbeeld voor 2015 opgenomen voor deze wegategorisering (buiten de bebouwde kom) van stroom- en gebiedsontsluitingswegen. De realisatie van de N23 als stroomweg II (dubbelbaans) tussen Lelystad en Dronten heeft tot gevolg dat de Swiferringweg en Dronterweg niet langer (plaatsvervangende) stroomwegen zijn, maar gebiedsontsluitingswegen. Voor de N50 wordt uitgegaan van een dubbelbaans stroomweg II. De huidige Kamperweg wordt een gebiedsontsluitingsweg. Aansluitend op de N50 wordt rekening gehouden met een rondweg bij Ens als nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Tevens wordt rekening gehouden met nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen op de A6 bij Lelystad-Zuid en Almere-Havendreef. De Kamperhoekweg (tussen Swifterbant en A6) wordt opgewaardeerd tot stroomweg II. De Vossemeerdijk, Runderweg, Karekietweg en Lemsterweg worden (volledig) opgenomen als gebiedsontsluitingswegen. Aan de Larserringweg wordt niet langer een gebiedsontsluitende functie toegekend.

Naar verwachting zal in 2015 de Marknesserweg een gebiedsontsluitingsweg zijn waar geen landbouwverkeer wordt toegestaan om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Voor het landbouwverkeer moeten voorzieningen getroffen worden. Tussen de Marknesserweg en Muntweg wordt een nieuwe wegverbinding verwacht als gevolg van de

ruimtelijke ontwikkeling van Emmeloord. Ook wordt rekening gehouden met het dubbelbaans maken van de Waterlandseweg. Nadere studie zal moeten uitwijzen of de gehele Nijkerkerweg en delen van de Gooiseweg dubbelbaans zullen worden uitgevoerd of dat beter gekozen kan worden voor een opwaardering van de Nijkerkerweg en het gedeelte Gooiseweg tussen de aansluiting Stichtse Brug en de Nijkerkerweg tot een N30 als voorloper van de A30.

In de Nota Mobiliteit Flevoland en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT) zal de programmering van de nieuwe provinciale infrastructuur plaatsvinden. In figuur 5 zijn ook de spoorlijnen opgenomen, zoals die in 2015 in gebruik zullen zijn. Het gaat hier om de Flevospoorlijn en de Hanzespoorlijn.

Voor vaarwegen kan onderscheid worden gemaakt in de functies voor beroepsvaart (goederenvervoer en personenvervoer per schip, visserij) en voor de recreatievaart (het Basis Recreatie Toervaart Net). Voor de beroepsvaart wordt een categorisering aangehouden van hoofdvaarwegen en regionale vaarwegen (figuur 6).

Het rijk beheert de hoofdvaarwegen met een (inter-)nationale distributiefunctie.

In Flevoland behoren de scheepvaartroute Amsterdam-Lelystad-Lemmer-Delfzijl en de daarop aansluitende IJsselroute en de route naar Meppel via Ramspol hiertoe.

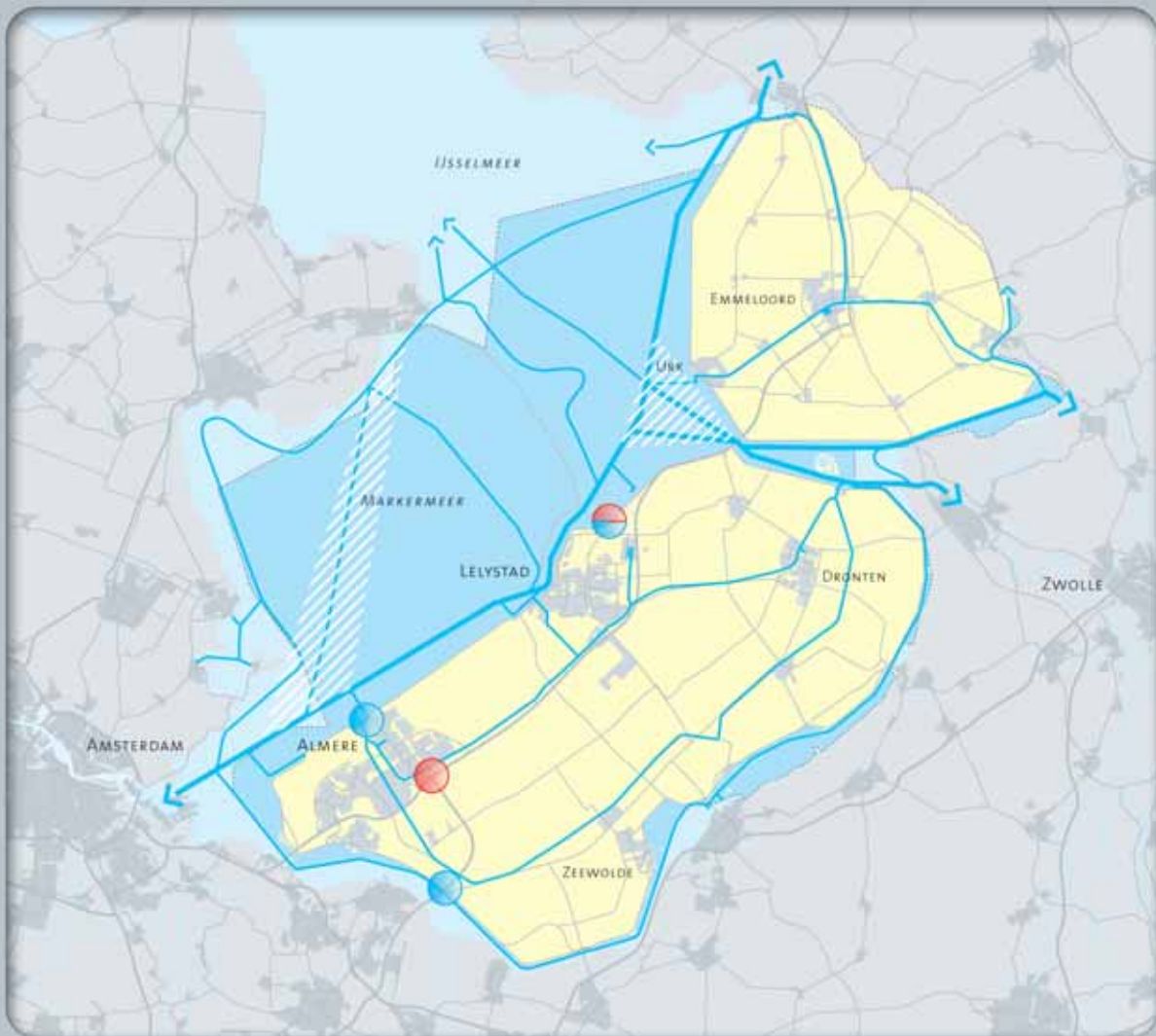
De routes moeten voldoen aan de eisen van CEMT klasse V en moeten geschikt zijn voor ten minste 3-laags containervervoer. Verbetering van de vaarroute Amsterdam-Lemmer is in uitvoering en verbeteringen van de vaarroutes IJsselmeer-Kampen en IJsselmeer-Meppel zijn in voorbereiding. Het rijk zal voor enkele hoofdvaarwegen en een regionale vaarweg mogelijk de exacte locatie wijzigen binnen het in figuur 6 aangegeven zoekgebied. Met het oog op de ontwikkeling van multimodale overslag en de scheepsbouw- en reparatiemogelijkheden op Urk is het gewenst dat de sluis bij Kornwerderzand geschikt wordt gemaakt voor kustvaarders.

De regionale vaarwegen bestaan uit de overige vaarwegen, die tot de CEMT klassen IV en V (kunnen) behoren. Door de aanleg van een aquaduct-brugcombinatie bij Harderwijk voldoet de gehele Randmeerroute aan de voor klasse IV geldende eisen.

De eisen waaraan een vaarweg moet voldoen zijn allereerst van vaartechnische en nautische aard. Daarnaast spelen waterhuishoudkundige aspecten een rol zoals peilbeheer, stroming en instandhouding van de waterweg als afvoerkanaal. Voor de eerstgenoemde zaken is de vaarwegbeheerder de verantwoordelijke instantie. De functie vaarweg is met betrekking tot de waterhuishouding en de functie-eisen richtinggevend voor de waterbeheerders en de provincie zelf. Deze functie heeft betrekking op zowel de beroepsscheepvaart als de recreatiescheepvaart. Niet alle wateren die toegankelijk zijn voor de recreatiescheepvaart zijn ook toegankelijk voor de beroepsscheepvaart.

De Europese Kaderrichtlijn Water brengt voor de vaarwegen met zich mee dat moet worden gezocht naar mogelijkheden voor een zo natuurvriendelijk mogelijke inrichting. Daarbij moeten de oevers voldoende beschermd blijven tegen de stroming en de golfslag die de scheepvaart met zich meebrengt. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een damwand of een breukstenen oeververdediging met daarachter een oever met een geleidelijke gradiënt van nat naar droog.

FIGUUR 6 STREEFBEELD VAARWEGEN EN GOEDERENVERVOER 2015





Wagende reizen
01

Station NS
Halo
Delta

CONNECTION
8348
LeyBus



De waterhuishoudkundige inrichting en het beheer van vaarwegen zijn gericht op:

- het zoveel mogelijk voldoen aan de eisen van de scheepvaart met betrekking tot de diepgang, breedte en stroomsnelheid;
- het mede mogelijk maken en instandhouden van voorzieningen in de watergangen en ter plaatse van schutsluizen en andere kunstwerken voor de scheepvaart;
- het onderhouden volgens de vastgestelde legger.

Bij het uitvoeren van groot onderhoud aan oeverbeschoeiing van de provinciale vaarten zal de provincie een natuurvriendelijke inrichting realiseren. Afstemming vindt plaats met het Masterplan natuurvriendelijke oevers dat zal worden opgesteld in het kader van de Kaderrichtlijn Water.

Om de samenhang tussen genoemde netwerken te verbeteren zullen per vervoersgebied samen met gebiedspartners netwerkanalyses worden opgesteld, waarbij een goede bereikbaarheid en betrouwbare reistijden voor de gebruiker centraal zullen staan. Zo geldt voor bijvoorbeeld het wegverkeer dat de reistijd van deur tot deur binnen Flevoland in de spits maximaal 25% langer mag zijn dan buiten de spits. Op de trajecten Almere-Amsterdam en Almere-Gooi/Utrecht is dit niet haalbaar, daar wordt tijdens de spits een maximaal 50% langere reistijd geaccepteerd, overeenkomstig het rijksbeleid. In 2020 moet minstens 95% van alle autoverplaatsingen aan deze norm voldoen. In de provinciale Nota Mobiliteit Flevoland zullen de netwerkanalyses, ook voor andere modaliteiten dan de auto, verder worden vormgegeven. Zij zullen een hulpmiddel vormen bij integrale afwegingen in het mobiliteitsbeleid.

VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid wordt verbeterd door de inzet van verschillende instrumenten, te weten infrastructuur, handhaving en educatie/voorlichting. De komende jaren wordt het verkeersveiligheidsbeleid in Flevoland verbreed en meer integraal opgezet. Het verkeersveiligheidsbeleid voor Flevoland bestaat uit de volgende vier kernpunten:

- 1 aanleg van een duurzaam veilige infrastructuur;
- 2 aanpak van subjectieve onveiligheid via een lokale aanpak op wijk-/buurtniveau;
- 3 uitbouw van de gedragsaanpak;
- 4 inzet van nieuwe technieken voor snelheidsbeperking en snelheidshandhaving binnen en buiten de bebouwde kom.

De landelijke doelstelling voor verkeersveiligheid wordt, gecorrigeerd voor de relatief sterke bevolkingsgroei, door Flevoland overgenomen. In 2010 is het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Flevoland gedaald tot maximaal 94 (6 doden en 88 ziekenhuisgewonden) per 100.000 inwoners. In 2020 is het aantal ernstige verkeersslachtoffers verder gedaald tot maximaal 66 (4 doden en 62 ziekenhuisgewonden) per 100.000 inwoners. De provincie kan deze doelstelling niet alleen realiseren en werkt daarom binnen het Vervoerberaad Flevoland samen met diverse partners, zoals de gemeenten, Rijkswaterstaat, diverse maatschappelijke organisaties, politie en Openbaar Ministerie. De hiervoor genoemde doelstellingen voor 2010 en 2020 worden doorvertaald naar de gemeenten. Het uitgangspunt is dat de doelstelling per 100.000 inwoners ook voor gemeenten geldt.

Zowel de objectieve veiligheid (het daadwerkelijke aantal incidenten dat plaatsvindt) als de subjectieve veiligheid (het gevoel dat de reiziger heeft over zijn veiligheid) moet verbeteren. Dit is onderdeel van het integrale veiligheidsbeleid van de provincie

dat samen wordt uitgevoerd met vervoerbedrijven, politie, Openbaar Ministerie, gemeenten, bedrijfsleven en overige organisaties.

STADS- EN STREEKVERVOER

De provincie heeft een opdrachtgevende rol bij het stads- en streekvervoer. Het stadsvervoer is daarbij gedelegeerd naar de gemeenten Almere en Lelystad. Indien de huidige delegatie succesvol blijkt, wordt deze voortgezet bij het verlenen van een nieuwe concessie. Het openbaar vervoer moet inwoners en bezoekers zo veel mogelijk in staat stellen gebruik te maken van voorzieningen en deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten. Waar en wanneer files de bereikbaarheid of leefbaarheid bedreigen, moet het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief bieden voor de auto. Er wordt ten minste een basisvoorziening geboden die iedereen, die zelfstandig kan reizen, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat een reismogelijkheid biedt. Waar specifieke omstandigheden, doelgroepen of belangen een aangepast voorzieningenniveau vragen, wordt maatwerk geboden. De uitvoeringsvorm kan, afhankelijk van de omvang van de vervoerstromen en de gewenste kwaliteit, uiteenlopen van spoorvervoer tot taxi(busjes) op afroep. Maatwerkvoorzieningen zijn onder andere denkbaar in de vorm van snel, comfortabel en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer voor grote vervoerstromen, specifieke scholierenlijnen en openbaar vervoer naar bedrijventerreinen en recreatieve voorzieningen. Daar waar de maatwerkvoorziening wordt geboden naast een basisvoorziening kan een hogere reizigersbijdrage of een bijdrage van belanghebbenden worden gevraagd. De hoogte van de provinciale bijdrage voor deze voorzieningen is afhankelijk van de mate waarin de voorziening bijdraagt aan het bereiken van provinciale beleidsdoelen en het beschikbare budget. De provincie wil de mogelijkheden van de OV-chipkaart optimaal benutten om decentraal tariefbeleid vorm te geven. Tarieven kunnen verschillen naar plaats, doelgroep en tijd. Het doel is dat de OV-chipkaart in 2008 in heel Flevoland is ingevoerd. Het decentrale tariefbeleid zal niet tegelijk met de chipkaart worden ingevoerd, maar na een nog te bepalen overgangperiode van bijvoorbeeld twee jaar.

De meest gebruikte verbindingen en haltes moeten in 2010 volledig (rolstoel-)toegankelijk zijn. De overige verbindingen en haltes zijn dan zodanig ingericht dat deze voor zoveel mogelijk reizigers toegankelijk zijn. Voor zeer weinig gebruikte haltes kan op basis van de afweging van kosten en baten een uitzondering worden gemaakt. Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) kan hier een aanvulling voor bieden.

SPECIFIEK PROVINCIALE DOELEN VOOR SOCIALE VEILIGHEID STADS- EN STREEKVERVOER

- 1 Het zwartrijdpercentage op de buslijnen in het streekvervoer bedraagt maximaal 0,5%.
- 2 Het aantal middelzware en zware incidenten neemt in de periode 2005-2012 jaarlijks met gemiddeld 5% af ten opzichte van het voorgaande jaar.
- 3 In alle concessiegebieden is de veiligheidsbeleving in de voertuigen zodanig verbeterd, dat vanaf 2010 minimaal een rapportcijfer van 7,2 wordt gehaald.
- 4 De veiligheidsbeleving onder personeel van de vervoerder is verbeterd, zodanig dat vanaf 2010 minimaal het rapportcijfer 7,0 wordt behaald.
- 5 De veiligheidsbeleving op de haltes langs provinciale en gemeentelijke wegen wordt vanaf 2010 gewaardeerd op minimaal een rapportcijfer 7,0.

FIGUUR 7 STREEFBELD FIETSNETWERK 2015



BUITEN DE BEBOUWDE KOM



UTILITAIR FIETSNETWERK



LANDELIJKE FIETSROUTE (LF)



VEERVERBINDING, ONDERDEEL FIETSNETWERK



PROVINCIEGREN



DE FIETS EN HET LANGZAAM VERKEER

Voor het fietsverkeer stelt de provincie het fietsnetwerk buiten de bebouwde kom vast (figuur 7). De veerverbindingen Almere-Huizen en Zeewolde-Horst maken onderdeel uit van het fietsnetwerk. In figuur 7 wordt het streefbeeld voor het jaar 2015 van het fietsnetwerk weergegeven. Van gemeenten wordt gevraagd - aansluitend op dit fietsnetwerk - aansluitende lokale routes vast te stellen, waardoor een integraal netwerk ontstaat.

Het doel is het bevorderen van fietsgebruik, met name op afstanden tot 7,5 kilometer. Hiertoe zorgen provincie en gemeenten voor snelle, aantrekkelijke, comfortabele, veilige en directe fietsroutes. Bij aanleg en aanpassing van nieuwe infrastructuur worden vooraf de effecten op de fiets- en wandelroutes geïnventariseerd en worden deze routes zoveel mogelijk in stand gehouden of verbeterd. Bij belangrijke bestemmingen en overstappunten op het openbaar vervoer dragen provincie en gemeenten zorg voor kwalitatief goede fietsstallingen met voldoende capaciteit.

Samen met gemeenten, belangengroeperingen en politie wordt ingezet op het halveren van fietsendiefstal ten opzichte van 1999. Provincie en gemeenten zorgen voor promotie van fietsgebruik en voor kennisoverdracht.

MOBILITEIT EN DE LEEFOMGEVING

De toename van het verkeer en vervoer leidt tot een toenemende druk op de leefomgeving. Aandachtspunten zijn de uitstoot van schadelijke stoffen, verkeerslawaaai, lichthinder, externe veiligheid en versnippering. Bij aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur worden duurzame oplossingen vanaf het begin meegenomen.

In beginsel wordt daarbij gekozen voor oplossingen met de beste kosten-batenverhouding. De verwachting is dat in 2010 de luchtkwaliteitsnormen in Flevoland vrijwel nergens worden overschreden. Drastische maatregelen zoals het verlagen van snelheden of het afsluiten van wegen zijn dan ook niet nodig. Waar mogelijk zal de provincie een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, omdat vermindering van de emissie in Flevoland helpt om knelpunten elders in Nederland op te lossen.

De provincie zal bij de concessieverlening van het openbaar vervoer milieueisen stellen aan het ingezette materieel. Ook voor het eigen wagenpark houdt de provincie rekening met milieuaspecten. De provincie zal gemeenten stimuleren hetzelfde te doen. Aanleg van nieuwe infrastructuur en uitbreiding van bestaande infrastructuur zal worden getoetst aan de luchtkwaliteitsregelgeving. Een goede inrichting van wegen levert een bijdrage aan vermindering van de blootstelling aan slechte luchtkwaliteit. Bij het ontwerp van wegen zal het aspect luchtkwaliteit zonedig worden meegenomen.

In Flevoland is de geluidsoverlast op dit moment nog beperkt. Daar waar geluidsnormen worden overschreden, zal de provincie bij groot onderhoud of reconstructies aanvullende maatregelen nemen, zoals het gebruik van geluidsdempende asfalt of de aanleg van geluidswerende voorzieningen.

Vanuit het oogpunt van energiebesparing en het beperken van lichthinder is de provincie terughoudend met het verlichten van provinciale wegen. Uitsluitend wanneer dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid nodig is, worden de wegen verlicht. Onderzocht zal worden in hoeverre energiebesparende verlichtingssystemen toegepast kunnen worden.



De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten worden meegenomen in ruimtelijke plannen. Op basis van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI), het door de provincie en de gemeenten Dronten, Lelystad en Almere opgestelde document 'Transport van gevaarlijke goederen over de Flevo- en Hanzelijn' en de bestuursovereenkomst 'Vervoer gevaarlijke stoffen over de Flevolijn' worden plannen getoetst aan het aspect externe veiligheid, vooruitlopend op een AMvB inzake transportroutes voor gevaarlijke stoffen. De provincie wil in overleg met gemeenten en vervoerders voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen nader bepalen. Hierbij worden ook buisleidingen betrokken.

Versnippering als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk voorkomen. Bestaande knelpunten met de Ecologische Hoofdstructuur zullen bij groot onderhoud of reconstructies worden aangepakt. Waar het gemeentelijke wegen betreft, hebben de gemeenten deze verantwoordelijkheid. Bij de aanleg van de robuuste ecologische verbinding OostvaardersWold in Zuidelijk Flevoland zal de provincie rekening houden met de ecologische overgangen bij de provinciale wegen.

LUCHTVAARTTERREINEN

De provincie ziet de ontwikkeling van luchthaven Lelystad als een belangrijke kans voor regionaal economische structuurversterking. Daarom is dit een van de speerpunten voor de uitvoering van het omgevingsbeleid (hoofdstuk 6). De ontwikkelingsmogelijkheden van luchthaven Lelystad zijn in grote mate afhankelijk van de besluiten die het rijk neemt over de verdere groei van Schiphol en de mogelijke opvangfunctie voor Lelystad die daaruit volgt. Voor de ontwikkeling van luchthaven Lelystad gelden de grenzen van de 'PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad'.

DIE RANDVOORWAARDEN ZIJN:

- verlenging van de huidige baan van 1250 meter tot 2100 meter met een breedte van 30 meter;
- indicatief vastgestelde geluidsgrenzen (figuur 8);
- het luchtvaartterrein is gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur, met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

(2) De indicatieve 20 Ke-contour in figuur 9 is ontleend aan NLR-rapportage (NLR-CR-2003-160) die als bijlage is opgenomen in de V&W-rapportage "Resultaten van onderzoek naar wijziging van de routestructuur rond luchthaven Lelystad" (2203), die ter voorbereiding op de PKB is opgesteld. Het betreft een 20 Ke-contour bij een afkapniveau van 50 dB(A).

De PKB stelt dat luchthaven Lelystad binnen die grenzen het segment 'general aviation' (kleine luchtvaart) van Schiphol kan overnemen en zich kan ontwikkelen tot luchthaven met een zakelijk karakter. Daarbij hoort de geluidscontour als opgenomen in figuur 8. (2) Naast general aviation wil de provincie ook ruimte bieden aan intra-Europees point-to-point verkeer met middelgrote verkeersvliegtuigen, zoals de Boeing 737 en Airbus A320. Het grotere segment wordt niet gefaciliteerd. Door deze aangepaste invulling kan een passagiersaantal van 1,5 à 2 miljoen per jaar worden bereikt, waarmee ook Schiphol kan worden ontlast. Ten behoeve van de veiligheid werkt de provincie mee aan de aanleg van zogenaamde shoulders ter weerszijde van de baan met elk een breedte van 7,5 m.

Aan de aanwijzingsprocedure voor uitbreiding van de luchthaven is een m.e.r.-plicht gekoppeld. De betekenis van deze effectrapportage voor de ruimte die aan de luchthaven zal kunnen worden vergund is toegenomen, omdat de voorgenomen uitbrei-





ding een enigszins andere invulling kent dan de PKB. De provincie is van mening dat er geen vliegroutes over woongebieden mogen liggen en dat de mogelijkheid van het vermijden van routes over stedelijk gebied moet worden meegenomen in het MER. Daarnaast dient bij de herinrichting van het luchtruim ten behoeve van de uitbreiding van luchthaven Lelystad ook de mogelijkheid van verplaatsing van de route van Schiphol over het stedelijk gebied van Lelystad en Almere en het wachtlokaal van vliegtuigen tussen Lelystad en Dronten naar een locatie boven het IJsselmeer te worden meegenomen.

De beoogde ontwikkeling van de luchthaven leidt tot een toename van de geluidsbelasting en risico's in de ruime omgeving van de luchthaven. De invloed van deze effecten op de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving zijn in contouren vertaald. De provincie hecht eraan dat adequate handhaving van voorgeschreven vliegroutes plaatsvindt, waardoor de daadwerkelijke effecten binnen de contouren vallen. Klein verkeer dat niet volgens vaste routes vliegt dient zoveel mogelijk aaneengesloten woningen te mijden.

Het belangrijkste effect is de geluidsbelasting, omdat beperkingen voor geluid de ruimte voor het gebruik van de luchthaven begrenzen. De maximale geluidsbelasting wordt vastgelegd in geluidszones. Het bepalen van de omvang van de geluidszones gebeurt op basis van twee geluidsmaten, Ke (Kosten-eenheid) voor de grote luchtvaart (zwaarder dan 6.000 kg) en Bkl (geluidsbelasting kleine luchtvaart) voor de kleine luchtvaart.

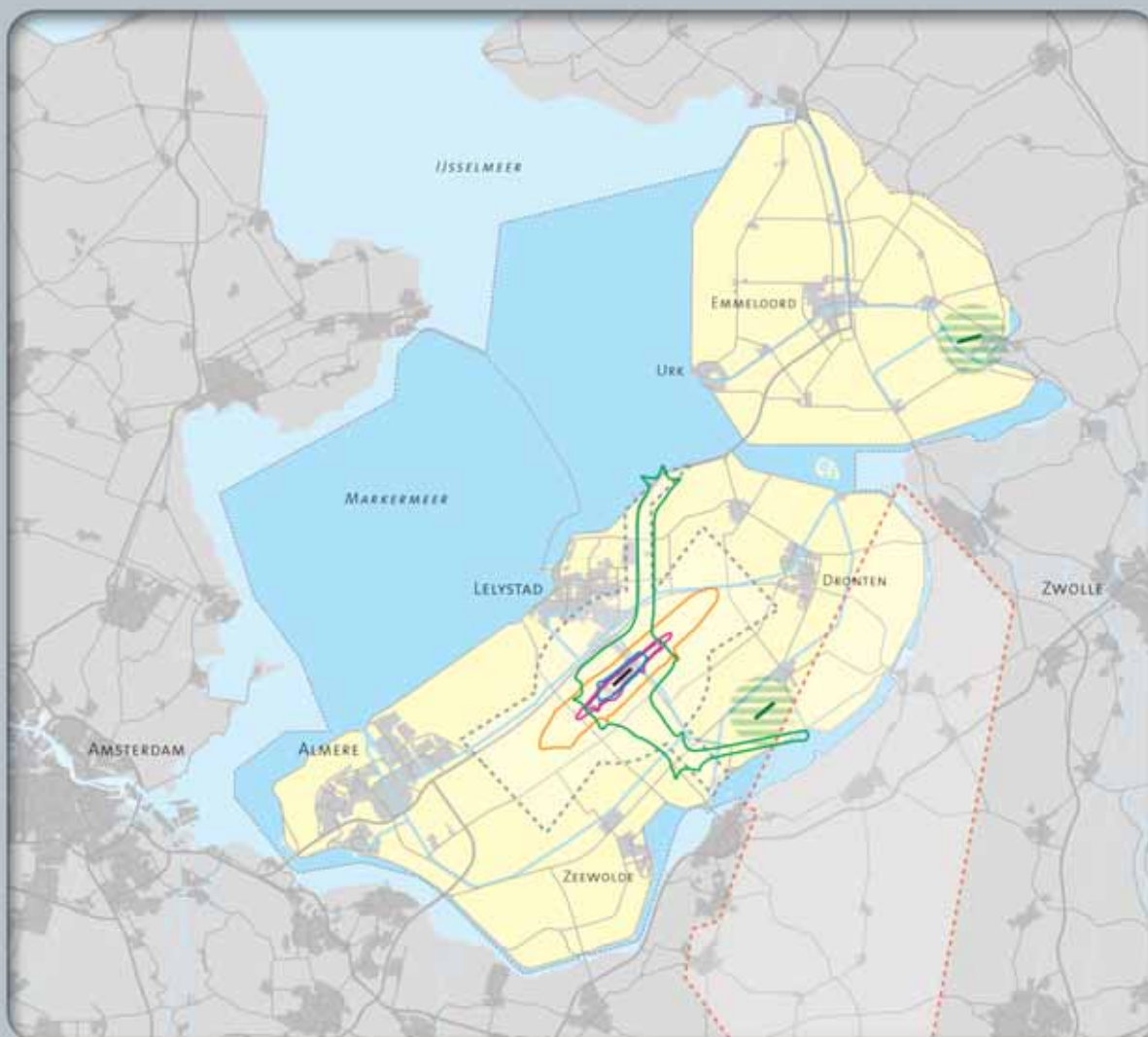
De geluidsbelasting stelt de volgende beperkingen:

- 20 Ke-geluidszones: wordt door de provincie geen aaneengesloten woningbouw toegestaan;
- 35 Ke-geluidszone: mag op grond van de Luchtvaartwet geen nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden;
- 40 Ke-contour (behorende bij de 35 Ke-geluidszone): worden bestaande geluidsgevoelige bestemmingen van geluidsisolatie voorzien;
- 65 Ke of hoger: wordt een woning aan de woonbestemming onttrokken;
- bij Bkl-contouren vindt geen isolatie plaats en worden er geen woningen onttrokken aan de woonbestemming;
- binnen de 47 Bkl-contour mag op grond van de Luchtvaartwet geen nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen plaatsvinden;
- binnen de 57 Bkl contour (behorende bij de 47 Bkl-contour) mag onder voorwaarden her- of nieuwbouw plaatsvinden niet zijnde woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen.



Bij de invoering van de nieuwe luchtvaartwet zullen de normen en instrumenten meer worden gericht op de daadwerkelijke geluidsbelasting. Deze normen en instrumenten zullen in verordeningen en vergunningen worden geïmplementeerd.

Het rijk maakt een wettelijk kader voor de normering en beoordeling van de externe veiligheid rond luchthavens. Dit kader zal voorkomen dat er nieuwe kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} contour worden gebouwd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt hetzelfde niveau als richtwaarde, maar er kan bij 'gewichtige redenen' ook op minder veilige locaties nieuwbouw plaatsvinden. De provincie is van mening dat het bij de toepassing van deze regeling niet uitmaakt of de nieuwe ontwikkeling gepland is op




FIGUUR 8 **LUCHTVAART**




PKB BKL-CONTOUREN
 BESLUIT GELUIDSBELASTING KLEINE LUCHTVAART

-  47 BKL
-  57 BKL

PKB KE-CONTOUREN
 KOSTEN-EENHEID GROTE VLIEGTUIGEN

-  INDICATIEVE 20 KE *
-  35 KE
-  40 KE



-  REGIONALE LUCHTHAVEN
-  ZWEEFVLIEGTERREIN
-  OBSTAKELVRIJE ZONE
-  NADER TE BEPALEN OBSTAKELVRIJE ZONE
-  MILITAIR LAAGVLIEGGBIED
-  PROVINCIEGREN

GELUIDSCONTOUREN CONFORM PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING LUCHTVAARTTEREINEN MAASTRICHT EN LELYSTAD, MEI 2004.
 * 20 KE-CONTOUR BIJ EEN AFKAPNIVEAU VAN 50 dB(A) ONTLEEND AAN NLR-RAPPORTAGE (NLR-CR-2003- 160) ALS BIJLAGE BIJ DE V&W-RAPPORTAGE 'RESULTATEN VAN ONDERZOEK NAAR WIJZIGING VAN DE ROUTESTRUCTUUR ROND LUCHTHAVEN LELYSTAD' (2003)





of net buiten het aangewezen terrein van de luchthaven, omdat voor beide gebieden dezelfde risicogrenzen worden aangehouden.

De essentie van adequate handhaving is dat controle plaatsvindt op basis van het daadwerkelijke gebruik en feitelijke vliegroutes. Een vluchtvolgsysteem, waarmee via radar de vliegroute van ieder vliegtuig kan worden geregistreerd en dat kan worden gebruikt bij de toetsing aan de geldende geluidgrenswaarden, wordt hierbij onontbeerlijk geacht. De financiering van dit systeem is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk en luchthaven.

Per 1 januari 2007 wordt het bevoegd gezag voor regionale en kleine luchthavens overgedragen aan de provincies. De luchthaven Lelystad heeft vooralsnog een nationale status. Over de definitieve toekenning van de nationale of regionale status is door het rijk nog geen besluit genomen. Indien de regionale status wordt toegekend neemt de provincie in het kader van de overdracht van bevoegdheden de genoemde randvoorwaarden van de PKB over. In de omgeving van luchthaven Lelystad geldt een obstakelvrije zone. Deze is indicatief opgenomen in figuur 8. Indien het bevoegd gezag van de luchthaven overgaat naar de provincie zal de obstakelvrije zone in een door de provincie opgesteld luchthavenbesluit worden opgenomen.

KLEINE LUCHTHAVENS EN MILITAIR LAAGVLIEGGEBIED

Behalve de regionale luchthaven Lelystad zijn er in Flevoland twee zweefvliegerterreinen (in de categorie kleine luchthavens) bij Kraggenburg en Biddinghuizen. Voor de kleine luchthavens geldt dat de provincie het bevoegd gezag per 1 januari 2007 overneemt van het rijk en nadere gebruiksbepalingen in een luchthavenregeling kan opnemen. Over het aanwijzen van onder andere obstakelvrije zones voor de beide zweefvliegerterreinen zal de provincie zich, na overdracht van de bevoegdheden, nader beraden. Door het rijk is indicatief een laagvlieggebied voor militaire helikopters aan de oostzijde van Oostelijk Flevoland aangewezen. De nader te bepalen omhullende obstakelvrije zones voor de zweefvliegerterreinen en de contour van het militaire laagvlieggebied zijn indicatief opgenomen in figuur 8.

STRAALPADEN EN HOOFDTRANSPORTLEIDINGEN

In figuur 9 zijn straalpaden en het net van bovenlokale hoofdtransportleidingen aangegeven. De verschillende bovenlokale hoofdtransportleidingen zijn om redenen van integrale veiligheid indicatief aangegeven. De leidingen hebben specifieke externe veiligheids- en beschermingszones met daarbij horende bebouwingsrandvoorwaarden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de betreffende beheerders van de hoofdtransportleidingen.

3.4.2 Water

FUNCTIES

De provincie geeft de functies van (onderdelen van) het watersysteem weer. De functies beschrijven de bestemming in waterhuishoudkundige zin van het op en in de bodem vrij aanwezige water (het watersysteem), met het oog op de daarbij betrokken belangen. De functies maken duidelijk aan welke waterhuishoudkundige eisen moet worden voldaan. De functie-eisen kunnen zowel betrekking hebben op de (grond)-waterkwaliteit en -kwantiteit, als op de inrichting en het beheer van oevers, water-

FIGUUR 9 HOOFDTRANSPORTLEIDINGEN (INDICATIEF)



- | | |
|---------------------|---------------------|
| i | i |
| AARDGASTRANSPORT | DRINKWATERTRANSPORT |
| ELECTRA BOVENGRONDS | STRAALPAD |
| ELECTRA ONDERGRONDS | TELECOM |
| BUISLEIDING | PROVINCIEGREN |





bodems en waterhuishoudkundige infrastructuur. De functies en doelen zijn weergegeven in figuur 10. De toegekende functies zijn richtinggevend voor de taakuitvoering voor alle bij de waterhuishouding betrokken instanties. Dat wil onder meer zeggen dat de waterbeheerders de inspanningsverplichting hebben om door middel van het waterhuishoudkundige beheer de toegekende functies en het daarbij behorende eisenpakket te (helpen) realiseren. Het waterschap kan in haar waterbeheersplan meer in detail functies aangeven en/of uitwerken voor de afzonderlijke wateren of delen daarvan.

PRIMAIRE WATERKERINGEN

De veiligheidsnormen voor primaire waterkeringen zijn wettelijk vastgelegd. Binnen Flevoland worden twee zogenaamde dijkkringgebieden onderscheiden: enerzijds de Noordoostpolder en anderzijds Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Voor beide gebieden geldt een veiligheidsnorm van 1/4.000 per jaar. Dat wil zeggen dat een waterstand met een kans van voorkomen van gemiddeld eenmaal per 4.000 jaar nog veilig gekeerd moet kunnen worden door de primaire waterkeringen langs het buitenwater (het IJsselmeer en Markermeer en de daarmee in open verbinding liggende wateren). De primaire waterkeringen die niet langs het buitenwater liggen, moeten voornamelijk ten minste gelijke veiligheid bieden als op de datum van inwerkingtreding van de Wet op de waterkering. Het beheer van de primaire waterkeringen rond de dijkkringgebieden berust bij Waterschap Zuiderzeeland. Het waterschap voert iedere vijf jaar een toets uit of de primaire waterkeringen nog voldoen aan de veiligheidseisen en rapporteert daarover aan de provincie. De provincie informeert de minister van Verkeer en Waterstaat over de waterstaatkundige situatie in Flevoland. Plannen voor versterking van primaire waterkeringen worden door het waterschap ter goedkeuring voorgelegd aan de provincie. De zogenaamde verbindende primaire waterkeringen, zoals de Houtribdijk en de Roggebotsluis, worden beheerd door Rijkswaterstaat.

De versterking van de primaire waterkeringen rond Flevoland is eind 2005 gereed gekomen. De bescherming tegen overstromingen vraagt echter blijvend aandacht. Als gevolg van de optredende klimaatverandering stijgt de zeespiegel en ontstaat er een verandering van het neerslagpatroon. Dit heeft invloed op het peilregime van het IJsselmeer, het Markermeer, het IJmeer en de randmeren. Het is daarom van belang dat nu al rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkversterkingen. Het rijk heeft indicatief een vrijwaringzone van 100 meter binnendijks en 175 meter buitendijks opgelegd, waarbinnen in beginsel geen uitbreiding van bebouwing wordt toegestaan. Deze zone is van toepassing totdat een definitieve vrijwaringzone is vastgesteld. Waterschap Zuiderzeeland concretiseert de maatvoering van de vrijwaringzone. Het waterschap maakt hiervoor een ruw ontwerp voor een toekomstige dijkversterking. De vrijwaringzone wordt vastgelegd in de door het waterschap op te stellen legger en technisch beheersregister van de primaire waterkeringen. In principe wordt de versterking aan de binnenzijde van de dijk uitgevoerd. Op plaatsen waar vlak achter de dijk bijzondere ecologische waarden aanwezig zijn, wordt verkend welke vrijwaringzone nodig is bij versterking aan de buitenzijde. In het stedelijk gebied kan maatwerk nodig zijn, eventueel met gebruik van bijzondere waterkerende constructies. De provincie en het waterschap verwachten dat de definitieve vrijwaringzones aanzienlijk smaller zullen zijn dan de door het rijk gehanteerde maatvoering.





Met de maatwerkafspraken die tussen de provincie, de gemeenten en de waterkeringbeheerders zijn gemaakt over de zogenaamde ‘pijplijnplannen’ wordt rekening gehouden. De begrenzing van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor dijkversterking zal worden vastgelegd in de bestemmingsplannen. Daarbij geldt het uitgangspunt: zo smal als het kan, zo breed als het moet.

Het rijk werkt, samen met provincies en waterschappen, aan de implementatie van een nieuwe veiligheidsbenadering voor primaire waterkeringen (‘Veiligheid Nederland in Kaart’). De provincie ondersteunt daarbij de ontwikkeling naar een risicobenadering, waarbij de gevolgen van dijkdoorbraak worden betrokken. Het project is tevens van belang om te komen tot veiligheidsnormen voor de primaire waterkeringen die niet langs buitenwater liggen (zoals bij de Veluwerandmeren).

Op Europees niveau wordt gewerkt aan de Richtlijn Hoogwaterbescherming gericht op een gezamenlijke Europese aanpak van het overstromingsbeheer. Per stroomgebied moet een overstromingsrisicobeheerplan worden opgesteld met als doel de samenwerking binnen het stroomgebied te bevorderen. Daarbij wordt het principe gehanteerd van ‘niet afwentelen’. Verder wordt gewerkt aan bewustwording van de aanwezige overstromingsrisico’s, bijvoorbeeld door het opstellen van risicokaarten. De provincie zal de consequenties van de Europese richtlijn tijdig in beeld brengen, zodat realistische afspraken gemaakt kunnen worden.

REGIONALE WATERKERINGEN

Voor de primaire waterkeringen is het vereiste veiligheidsniveau wettelijk vastgelegd. Voor niet-primaire waterkeringen is dat niet het geval. De waterkerende voorzieningen rond de bestaande buitendijkse gebieden met bebouwing zijn door de provincie aangewezen als regionale waterkering. Voor elke regionale waterkering is een veiligheidsnorm vastgesteld. Deze normen staan in een provinciaal besluit op basis van de Verordening waterkering Noord-Nederland. Uitgangspunt daarbij is de bestaande veiligheid, met een ondergrens van 1/10 per jaar. De veiligheidsnorm is gebaseerd op een golfoverslagcriterium van maximaal 1 liter per meter per seconde (1 l/s/m). Dit betekent voor een aantal keringen dat verbeteringsmaatregelen nodig zijn. De zorgplicht voor de buitendijkse regionale waterkeringen berust bij Waterschap Zuiderzeeland. Het waterschap heeft de benodigde verbeteringsmaatregelen, op basis van een gezamenlijk uit te werken prioritering, uiterlijk in 2015 gereed. Vooral nog wordt er vanuit gegaan dat in 2009 10% gereed is en in 2012 75%.

Voor het realiseren van een buitendijks gebied heeft een initiatiefnemer een concessie nodig van het rijk op basis van de Wet van 1904, waarin bepalingen staan over het ondernemen van droogmakerijen en indijkingen. Volgens wettelijk voorschrift legt het rijk een concessieaanvraag ter beoordeling voor aan Gedeputeerde Staten. Deze

TABEL 3

Veiligheidsnormen van onderstedelijk gebied vallende buitendijkse gebouwde voorzieningen (zoals woningen en bedrijfsgebouwen)

Grondgebruik	Veiligheidsnorm buitendijks gebied (1/jaar)
Stedelijk	1/1.000
Glastuinbouw	1/500
Landbouw	1/30

beoordeling houdt rekening met de veiligheidsnormen voor nog te realiseren buitendijkse gebieden zoals aangegeven in tabel 3.

De vermelde veiligheidsnormen geven de kans weer op de waterstand die nog veilig gekeerd moet kunnen worden. Als van een bestaand buitendijks gebied de bestemming wordt gewijzigd (herinrichting), dan wordt daarvoor de veiligheidsnorm voor nog te realiseren buitendijkse gebieden van toepassing. Van een bestemmingswijziging is sprake indien de bestaande bebouwing wordt vervangen of als een onbevoond gebied wordt bebouwd. De initiatiefnemer van de bestemmingswijziging is verantwoordelijk voor de kosten die samenhangen met het verhogen van de veiligheid. Naast veiligheid moet tevens worden voldaan aan andere wettelijke vereisten, zoals die voor natuur.

De Knardijk vervult een functie als secundaire waterkering in het geval dat een van de primaire waterkeringen rond Oostelijk of Zuidelijk Flevoland is doorgebroken. Daarom zal de Knardijk in 2009 door de provincie worden aangewezen als regionale waterkering. In 2007 wordt het bestaande veiligheidsniveau van de Knardijk bepaald, waarna het vereiste niveau wordt vastgesteld. Op landelijk niveau wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een veiligheidsbenadering voor secundaire waterkeringen. In ieder geval zal het bestaande veiligheidsniveau gehandhaafd moeten blijven.

Door Waterschap Zuiderzeeland zal in kaart worden gebracht wat het belang voor het functioneren van de waterkeringszorg is van een aantal kades, zoals die rond Tollebeek en bij de Oostvaardersplassen. Op basis van dit onderzoek zal door de provincie worden bepaald of het beheer van deze kades bij reglement aan het waterschap moet worden opgedragen en of deze kades moeten worden aangewezen als regionale waterkering. Als dat het geval is dan zal de provincie, in overleg met het waterschap, voor deze kades een veiligheidsnorm vaststellen, uiterlijk in 2008.

WATEROVERLAST

Het watersysteem heeft een gemiddelde inundatiekans van eens in de 100 jaar (1/100). Bij het ontwerp van de polders is er vanuit gegaan dat door toekomstige bodemdaling de inundatiekans toeneemt tot gemiddeld eens in de 80 jaar (1/80). De provincie vindt dat deze bescherming tegen inundatie in het agrarisch gebied in de toekomst behouden moet worden. Bij deze gemiddelde norm wordt een minimumnorm gesteld van eens in de 50 jaar (1/50).

Door de bescherming tegen wateroverlast op dit niveau te handhaven wil de provincie in de toekomst het agrarisch gebied van Flevoland zoveel mogelijk geschikt hou-

TABEL 4
Flevolandse normen voor regionale wateroverlast

Functie	Normen regionale wateroverlast
Agrarisch gebied ³	Maximaal 1 keer per 50 jaar, gemiddeld per afzonderlijk deelgebied 1 keer per 80 jaar.
Stedelijk gebied ⁴	Maximaal 1 keer per 100 jaar.
Natuurgebied ⁵	Geen norm.
	Bij ontwikkeling van een gebied naar een andere functie, is de norm voor regionale wateroverlast van de nieuwe functie bepalend bij de planontwikkeling.

³ Alle gebieden, niet zijnde stedelijk gebied of natuurgebied.
⁴ De gebieden die op de kaart 3.4.2 zijn aangewezen als stedelijk water.
⁵ Gebieden die behoren tot de functies 'water voor bos en natuur' en 'water voor bos en natuur EHS met milieutekort verdroging' volgens kaart 3.4.2



den voor alle agrarische functies. Dit is ambitieuzer dan de landelijke werknormen voor het agrarisch gebied, zoals vastgelegd in het Nationaal Bestuursakkoord Water en wordt gemotiveerd door de relatief goede uitgangssituatie waarin het Flevolandse watersysteem zich bevindt. Het zonder meer overnemen van de landelijke normen zou een snelle verslechtering van de bescherming tegen wateroverlast betekenen. Wél conform de landelijke werknormen geldt voor stedelijk gebied een norm van eens in de 100 jaar (1/100), met een maximale afvoer van 1,5 liter per seconde per hectare. Vooralsnog worden geen normen voor natuurgebieden vastgesteld.

WATERKWALITEIT

Het waterbeheer voor de waterkwaliteit is gericht op een goede ecologische toestand voor alle wateren ongeacht de bestemming. Voor oppervlaktewater, grondwater en waterbodem worden de normen van de Vierde Nota Waterhuishouding aangehouden, tenzij deze niet kunnen worden gerealiseerd als gevolg van natuurlijke omstandigheden.

Voor het waterkwaliteitsbeheer zijn gebieden aangegeven waar in de toekomst de goede waterkwaliteit gehandhaafd en verder verbeterd zal moeten worden. Dit zijn gebieden die in figuur 10 zijn aangegeven als 'te ontwikkelen bijzondere waterkwaliteit' en 'rekening houden met kwetsbaar ondiep grondwater'. Voor de chemische waterkwaliteit geldt het stand still beginsel, waarbij verslechtering van de waterkwaliteit in beginsel niet is toegestaan. De ecologische kwaliteitsdoelstelling wordt gedifferentieerd uitgewerkt, rekening houdend met functiespecifieke en gebiedsspecifieke



eisen. Natuurlijk functionerende watersystemen voorkomen of reduceren problemen als verdroging en verontreiniging. Deze systemen hebben een zodanig zelfregulerend vermogen dat fluctuaties in waterkwaliteit en waterkwantiteit door het systeem zelf kunnen worden gebufferd. Ze hebben een goede waterkwaliteit en herbergen specifieke flora en fauna, die varieert per watertype (meren, plassen, vaarten, tochten, sloten). Gestreefd wordt naar een optimale ontwikkeling van aan oppervlaktewater gebonden levensgemeenschappen. Natuurvriendelijke oevers zijn belangrijk voor een goede waterkwaliteit en functioneren vaak als ecologische verbindingen. Ze kunnen ook een bijdrage leveren aan het vasthouden en bergen van water. De provincie wil bij het realiseren hiervan prioriteit geven aan gebieden waar de goede waterkwaliteit behouden of verder ontwikkeld moet worden.

3.4.3 Milieu: ont koppeling

Voor inwoners en bedrijven is een schone, veilige en aantrekkelijke leefomgeving belangrijk. De opgave is om de schone en innovatieve voorsprong die Flevoland heeft te behouden en spaarzaam met de milieuruimte om te gaan. Hierbij speelt het begrip ‘ontkoppeling’ een rol. Van ont koppeling is sprake wanneer de economie harder groeit dan de milieudruk toeneemt. Absolute ont koppeling wordt bereikt als de milieudruk bij economische groei zelfs in absolute zin afneemt. In tabel 5 is gedifferentieerd naar milieuthema de autonome en bij huidig beleid optredende ont koppelingsontwikkeling weergegeven. De provincie legt deze autonoom optredende ont koppelingsontwikkeling vast als ambitieniveau.

Milieuthema	Prognose ont koppeling 2000-2030 bij autonome ontwikkeling en zonder aanvullend beleid	§
Vermesting	I. Absolute ont koppeling	5.4
Ruimtegebruik - landbouw	I. Absolute ont koppeling	5.2
Verspreiding - water	I. Absolute ont koppeling	4.1.4, 5.6.5
Verspreiding - bestrijdingsmiddelen	I. Absolute ont koppeling	4.1.4, 5.6.5
Brongebruik	II. Sterke relatieve ont koppeling	5.6.8, 5.7.4
Verspreiding - lucht	II. Sterke relatieve ont koppeling	4.1.5
Verzuring	II. Sterke relatieve ont koppeling	5.4
Verwijdering	III. Enige relatieve ont koppeling	5.7.1, 5.7.3
Klimaat	III. Enige relatieve ont koppeling	5.7.1
Ruimtegebruik - wonen	IV. Enige koppeling	4.1.1
Ruimtegebruik - bedrijven	IV. Enige koppeling	4.1.2
Verstoring door geluid	(niet voldoende gegevens)	4.1.5

TABEL 5
Ontkoppelingsontwikkeling
naar milieuthema



